

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Verhandlungen des ... Allgemeinen Landtags des Großherzogtums Oldenburg

Staat Oldenburg

Oldenburg, [O.], Landtag 7.1854 - 29.1904

20. Sitzung, 27.01.1882

[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

XXI. Landtags des Großherzogthums Oldenburg.

Zwanzigste Sitzung.

Oldenburg, den 27. Januar 1882, Vormittags 10 Uhr.

- Tagesordnung:**
1. Bericht des Eisenbahnausschusses über das Schreiben der Großherzoglichen Staatsregierung vom 28. October 1881, betr. eine Nachbewilligung zur Deckung von Eisenbahnbaufosten. (Anl. 45 S. 228.)
 2. Desgleichen über die Petitionen des Nordenhammer Handelsvereins, betr. Hafenanlagen.
 3. Desgleichen, betr. die Vorlagen des Staatsministeriums:
 - a) Nebenanlage A. zu Anlage 37, Uebersicht der Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahn-Betriebscasse pro 1876/78,
 - b) Nebenanlage B. zu Anlage 37, Zusammenstellung der Gesamt-Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahn-Betriebscasse pro 1876/78,
 - c) Nebenanlage C. zu Anlage 37, Zusammenstellung der Einnahmen und Ausgaben des Eisenbahn-Erneuerungsfonds pro 1876/78.(Anl. 37 S. 106, Nebenanf. A. B. C. bis S. 132.)
 4. Desgleichen über das Schreiben Großherzoglichen Staatsministeriums vom 1. November 1881, betr. Mittheilung der eingetretenen Veränderungen an den zur Eisenbahn gehörigen Gebäuden und Grundstücken. (Anl. 47 S. 248.)
 5. Mündlicher Bericht des Eisenbahnausschusses über eine Petition von Eingefessenen des Amtes Butjadingen, betr. verbesserte Einfriedigungen an der Eisenbahn Brake-Nordenhamm.

Vorsitzender: Präsident Roggemann.

Am Ministerische: Minister Jansen, die Regierungs-Commiffare Oberregierungs-rath Muzenbecher und Oberregierungs-rath Ramsauer.

Der Schriftführer Abg. Groß verliest das Protokoll der vorigen Sitzung; dasselbe wird genehmigt.

Der Präsident theilt sodann mit, daß Se. Königliche Hoheit der Erbgroßherzog die an Höchstendenselben zur Beglückwünschung wegen der Geburt einer Prinzessin abgesandte Deputation auf das Huldvollste empfangen habe und dem Landtage Allerhöchstdessen Dank sagen lasse.

Der Präsident macht ferner die Mittheilung, daß die Seitens der Blankenburger Sielacht eingereichte Petition,

betr. Beihülfe zu den Kosten eines Entwässerungs-canal's, zurückgezogen sei.

Sodann verliest der Präsident folgende Eingänge:

1. Petition des Lehrers Winters zu Augustsehn um Bewilligung der Ortszulage.
An den Finanzausschuß.
2. Petition der Mitglieder der Commission zum Bau der Chaussee Neuenkirchen-Bieste um Staatszuschuß.
An den Finanzausschuß.
3. Selbständiger Antrag des Abgeordneten Wallroth und Genossen, betr. Errichtung einer Boden-Credit-anstalt für das Fürstenthum Lübeck.

4. Selbständiger Antrag des Abgeordneten Keller und Genossen, betr. Reduction des Verwaltungsapparats des Fürstenthums Birkenfeld.

Nach Verlesung der selbständigen Anträge sub 3 und 4 durch den Präsidenten beschloß der Landtag gemäß §. 84 der Geschäftsordnung, daß diese Anträge in Betracht zu ziehen und ohne vorgängige Begutachtung durch einen Ausschuß zur Verhandlung zu bringen seien.

Eingebracht ist ferner von dem Abg. Meyer eine Interpellation an die Staatsregierung, welche der Präsident verlas:

Hat die Großherzogliche Staatsregierung davon Kenntniß, daß diejenigen Eingefessenen der Gemeinde Damme und Neuenkirchen, welche einen beträchtlichen Theil ihres Grundbesizes unter Preussischer Hoheit belegen haben, obgleich sie dafür im Preussischen keinerlei anderweitigen Steuern an Staat oder Gemeinde entrichten, als nur die Grund- bezw. Gebäudesteuer, dennoch für ihr desfallsiges Einkommen in der Oldenburgischen Gemeinde, in welcher sie wohnen, zu den Communallasten in keiner Weise herangezogen werden?

Glaubt die Großherzogliche Staatsregierung in der Lage zu sein, der Frage näher zu treten, ob nicht in diesem Mißverhältniß entweder auf dem Wege einer Grenzregulirung oder durch entsprechende gesetzliche Maßregeln eine Aenderung herbeigeführt werden kann?

Der Präsident bemerkte, daß Abschrift der Interpellation den Regierungsbevollmächtigten zugehen werde und daß er die förmliche Vorbringung und Begründung derselben auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung setze.

Hierauf wird auf Bericht und Antrag des Berichterstatters Abg. Tansen die Wahl des für den verstorbenen Abg. von Hammel gewählten Gutbesizers Bothe zu Stedingsmühlen für gültig erklärt.

Es wird danach in die Tagesordnung eingetreten:

I. Bericht des Eisenbahnausschusses über das Schreiben der Großherzoglichen Staatsregierung vom 28. October 1881, betr. eine Nachbewilligung zur Deckung von Eisenbahnbaufosten. (Anl. 45 S. 228.)

Der **Präsident**: Er stelle die Anträge unter I. und II. gleichzeitig zur Berathung und bemerke, daß in der Debatte zugleich die Anträge unter III. mit berührt werden dürften.

Der Landtag war hiermit einverstanden.

Minister **Tansen**: Er wolle sich erlauben, die Debatte über den vorliegenden Gegenstand mit einigen wenigen Worten einzuleiten.

Der Eisenbahnausschuß habe mit dem Antrage auf Nachbewilligung des für die Eisenbahn-Baucasse noch zu deckenden Mehrbedarfs eine Reihe von weiteren Anträgen verbunden, welche auf die künftige Behandlung des Bau-

wesens der Eisenbahnverwaltung sich bezögen. Mit diesen Anträgen könne, wie er vorab bemerken dürfe, die Staatsregierung sich im Allgemeinen überall einverstanden erklären; in welcher Weise dieselben demnächst am angemessensten zur Ausführung zu bringen sein würden, müsse einer eingehenden Prüfung vorbehalten bleiben, welche nach dem Abschlusse der Verhandlungen werde eingeleitet werden. In Beziehung auf die in Anregung gebrachte Trennung der Hafenanstalten in Glöflety und Nordenhamm von der Eisenbahnverwaltung dürfe er vielleicht schon jetzt hervorheben, daß eine vollständig administrative Loslösung derselben bei dem unmittelbaren örtlichen Ineinandergreifen der Eisenbahn- und Hafenanlagen sich voraussichtlich praktisch als schwer ausführbar erweisen werde; indessen werde sich dem im Ausschußbericht geltend gemachten Bedürfniß wohl auch auf dem Wege genügen lassen, daß eine selbständige Rechnungsführung für die Hafenanstalten, getrennt von den übrigen Ausgaben der Betriebsverwaltung, angeordnet und zugleich die Mitwirkung der Wasserbaubehörde bei den wasserbaulichen Arbeiten reglementarisch geregelt werde. Eine solche Mitwirkung der Baudirection habe übrigens auch bisher auf Veranlassung des Staatsministeriums schon in vielen Fällen stattgefunden, so namentlich auch bei den in dem Ausschußbericht erwähnten Hafenanlagen in Glöflety sowohl bei der ersten Feststellung der Projecte überhaupt, als bei den Verhandlungen über die Kayemauer. In Betreff der Ziegelei und Sägerei Hofüne sei auch die Staatsregierung der Ansicht, daß es unter den gegenwärtigen Verhältnissen sich nicht rechtfertige, darauf noch weitere Verwendungen zu machen und daß es ebenso wenig gerathen erscheine, für die Veräußerung auf günstigere Conjunctionen zu warten, von denen man nicht wisse, wann sie eintreten würden. Es werde demnach mit einem erneuten Verkaufsversuch alsbald vorzugehen sein und es sei der Staatsregierung nur erwünscht, wenn durch Annahme des Ausschußantrages der Landtag die Mitverantwortung dafür übernehme, wenn das Ergebnis desselben, wie zu vermuthen, finanziell kein günstiges sein sollte. Für die demnächst in Angriff zu nehmende Bauetrecke Jever-Landesgrenze seien die speciellen Projecte und Kostenanschläge von der Eisenbahndirection bereits bearbeitet und würden in nächster Zeit zur Vorlage an das Staatsministerium gelangen.

Soviel über die einzelnen Anträge; im Uebrigen habe der Ausschußbericht das Verfahren der Eisenbahnverwaltung in verschiedener Richtung einer Kritik unterzogen, auf deren Einzelheiten hier einzugehen er sich enthalte; es machten aber die Ausführungen des Berichts in Beziehung auf gewisse Ziffern und die daraus gezogenen Folgerungen verschiedene Erläuterungen nothwendig, welche durch den Regierungs-Commissar Oberregierungsrath Ramsauer würden gegeben werden. Nur in einem Punkte lege er Werth darauf, die Auffassung der Staatsregierung ausdrücklich festzustellen, insofern der Ausschuß in den Kreis seiner Erörterungen auch

die praktische Bewährung gewisser Eisenbahnbauten, namentlich der Hafenanlagen in Nordenhamm, gezogen und über dieselben ein abfälliges Urtheil gefällt habe, welches an einer Stelle in dem Ausdruck „unbrauchbar“ gipfele. Es sei dies doch wohl nur eine subjective Auffassung des Herrn Berichterstatters; nach den Erfahrungen der Staatsregierung hätten sich die Nordenhammer Lösch- und Ladevorrichtungen für die Bedürfnisse des Verkehrs durchaus bewährt und es sei darüber aus den theilhaftigen Kreisen nicht nur eine Klage nie laut geworden, sondern er selbst habe persönlich wiederholt Gelegenheit gehabt, über die Einrichtung der Nordenhammer Schiffahrtsanlagen von ganz unbetheiligter, kompetenter Seite, z. B. von angesehenen Niederländischen Ingenieuren und Technikern der Rheinischen Eisenbahnverwaltung, die anerkanntesten Urtheile zu hören. Man könne der Ansicht sein, daß diese Anlagen in Zusammenhang mit der ganzen Baustrecke Brake-Nordenhamm recht theuer geworden seien; daß sie aber zweckmäßig und gut ausgeführt seien, lasse sich nicht beanstanden; dies zu bezeugen sei die Staatsregierung der Bauverwaltung schuldig. — Im Ganzen könne die Staatsregierung es nur mit Befriedigung begrüßen, wenn durch Annahme der Ausschußanträge diese leidige Deficit-Angelegenheit endgültig zum Abschluß gebracht werde und man mit den Kosten des Eisenbahnbaues und dem Rechnungswesen der Bauverwaltung definitiv ins Reine komme. Solche Nachbewilligungen seien ja immer unangenehm, aber bei großen Unternehmungen doch wohl schwer zu vermeiden, und wenn man die Sachlage billig beurtheile, werde doch auch anerkannt werden müssen, daß die vorliegende Ueberschreitung von 9—10 Procent gegenüber den ursprünglichen, sehr summarischen Kostenanschlägen als eine unverhältnißmäßige nicht werde bezeichnet werden können und daß mit dem gemachten Kostenaufwande ein für die Verkehrs- und wirtschaftlichen Verhältnisse des Landes nütliches und segensreiches Werk geschaffen worden sei. Diese Ueberzeugung werde sich trotz momentaner Verstimmungen immer mehr befestigen, zumal wenn erst der unter der Einwirkung von Missernten und anderen ungünstigen Conjunctionen daniederliegende Verkehr allmählich wieder zu dem Umfange und der Ausdehnung gelangt sein werde, welche er in den ersten Jahren des Bestandes der Oldenburgischen Eisenbahnnetz bereits gehabt habe.

Oberregierungs-rath **Hansauer**: Nachdem der Herr Minister zu den einzelnen Anträgen des Ausschusses seine Erklärung abgegeben habe, bleibe für ihn noch übrig, bezüglich des Berichts einige thatsächliche Bemerkungen nachzuführen. Er würde sich erlauben, dieselben in der Reihenfolge des Ausschußberichts hier abzugeben.

Seite 417 sei das Gesamtanlage-Capital unserer Bahnen mit 34 680 000 *M.* berechnet worden, was pro Kilometer einen Aufwand von rund 124 300 *M.* ergeben würde. Diese Berechnung sei nicht richtig. Bis ultimo 1880 hätten die thatsächlichen Ausgaben 31 929 000 *M.* betragen und

sei der Nothbedarf damals auf 399 708 *M.* veranschlagt worden. Im Jahre 1881 seien 190 000 *M.* verausgabt, von diesen wäre natürlich ein Theil identisch mit den veranschlagten Nothkosten; würde man der Einfachheit halber annehmen, daß diese 399 708 *M.* für 1882 noch im Vollen zu verausgaben wären, so käme man zu dem Gesamtaufwande von 32 518 708 *M.*, zu der Summe von rund 116 000 *M.* pro Kilometer, wonach also die Angaben der Vorlage sich als richtig erwiesen. Woraus der Fehler entstanden sei, wisse er nicht, muthmaßlich sei das Deficit zu den thatsächlichen Ausgaben hinzugezogen; dieses sei insofern unrichtig, als das Deficit Mittel enthielte, die bereits verausgabt seien.

Seite 418 und 419 sei das Enteignungsverfahren bemängelt und gesagt, daß man auf diese Sache, da Klarheit doch nicht erzielt würde, nicht näher einzugehen geglaubt habe. Er halte sich verpflichtet, diesen Punkt trotzdem zu beleuchten, und könne versichern, daß gerade bei den Enteignungen weder Mißgriffe noch Fehler vorgekommen seien. Er wolle sich damit nicht selbst ein Lob ausstellen, das Verdienst gebühre dem Oberbaurinspector Scheffler, in dessen Geiste er (Redner) das Enteignungsverfahren nur fortgesetzt habe.

Zunächst habe er darauf aufmerksam zu machen, daß die Kosten der Enteignungen nicht veranschlagt, sondern nach Erfahrungssätzen aufgestellt gewesen seien. Damals sei er bereits überzeugt gewesen, daß mit dem Gelde, welches angesetzt war, auch nicht annähernd auszukommen sei. Da nun die Summe, die erforderlich war, nicht zu übersehen gewesen wäre, so sei ausdrücklich betont worden, daß die Kosten der Enteignungen im Nothbedarf nicht enthalten seien.

Sodann sei mit großer Umsicht vorgegangen und mit den Leuten Verhandlungen angeknüpft, die denn auch im Herzogthum größtentheils zu einem gütlichen Abkommen mit den Expropriaten geführt hätten. Wenn von Preußen nicht dasselbe gesagt werden könne, so läge das an den übertriebenen Forderungen, die dort an die Eisenbahnverwaltung gestellt seien. Mit Allen sei nicht im Frieden zu leben; daß die Eisenbahnverwaltung Recht daran gethan habe, auf die ihr übertrieben erscheinenden Ansprüche nicht einzugehen, zeige der Erfolg, indem sämtliche bis jetzt entschiedene Fälle, die Hälfte der überhaupt im Prozeß sich befindlichen, zu Gunsten der Eisenbahnverwaltung ausgefallen seien. Nur zwei Beispiele wolle er herausgreifen, aus denen zu ersehen sei, daß die Eisenbahnverwaltung den richtigen Weg eingeschlagen habe. Dem Herrn v. Schorlemer zu Essen sei von Seiten der Eisenbahnverwaltung die Summe von 6700 *M.* geboten worden, Schorlemer habe 20 667 *M.* gefordert; die letzte Entscheidung des Gerichts laute auf 8700 *M.*, es sei also nicht einmal die Hälfte seiner Forderung ihm zugesprochen worden. Hätte man hier von der Eisenbahnverwaltung verlangen können, daß sie, um diesen Prozeß zu vermeiden, dem Expropriaten seine ganze Forderung aus-



bezahle, oder erwarte man, daß die Eisenbahndirection auf einen Griff die richtige Summe herausgreife? Letzteres wäre sehr schwer und könne in praxi wiederum zu Unzuträglichkeiten führen; denn wenn z. B. 9000 *M.* in diesem Falle geboten und der Prozeß gewonnen wäre, hätte man dann nicht auch den 99 % Expropriaten, die nicht prozessirt haben, 50 % mehr geben müssen?

Noch ein Beispiel wolle er anführen und zwar aus dem Preussischen Kreise Bersenbrück, wo er persönlich genau bekannt sei. Wenn das Land dort wirklich einen solchen Werth hätte, wie von den Interessenten behauptet, so würde er ein reicher Mann sein; er habe dort 3 Solonate verkauft und wisse recht gut, wie hoch man seine Forderung stellen dürfe. An Gebühren für Durchschneidung des Terrains sei in dieser Gegend 1 *M.* für lfd. Meter bezahlt worden; hätte man sich auf die Schätzung der Sachverständigen eingelassen, die eine Tare von 4 *M.* für lfd. Meter aufgestellt hätten, so hätte man allein für die Durchschneidung von hier in Frage stehenden $33\frac{1}{3}$ Kilometern 100 000 *M.* mehr als geschehen aufwenden müssen. In solchen Fällen müsse man den Rechtsweg beschreiten; die angeführten Beispiele dürften doch wohl die Richtigkeit dieser Maßregel bestätigen.

An einer andern Stelle im Bericht sei bemerkt worden, daß die für das Maschinenhaus verausgabten 32 000 *M.* unzweifelhaft größtentheils zu Hochbauten verwendet seien. Diese Behauptung wäre thatsächlich nicht zutreffend, da außer einem Anbau Schiebebühnen, eine Kupferschmiede, Gleisgruben, Wasserleitungen, Gasleitungen, Sägeeinrichtungen und Fundamente für Bohrmaschinen für dieses Geld hergestellt seien.

Auf Seite 422 sei ferner gesagt worden, daß die in der Denkschrift aufgeführten Summen sich mit der Gesamtsumme der Ueberschreitungen nicht deckten; hierzu habe er nur zu bemerken, daß es nicht in der Absicht gelegen habe, in der Begründung der Ueberschreitungen alle einzelnen Momente derselben aufzuführen, vielmehr nur die Hauptursachen soweit möglich genau zu fixiren; deshalb seien die in der Denkschrift angegebenen Summen in ihrem Gesamtbetrage hinter der Gesamtüberschreitungssumme zurückgeblieben.

Ein sehr wichtiger Punkt wären die Umbuchungen; bezüglich ihrer sei von dem Ausschuss der Antrag gestellt: „Der Landtag wolle beschließen, die Großherzogliche Staatsregierung aufzufordern, alle Uebertragungen von Summen von einer Strecke auf die andere, wie sie in den Büchern der Eisenbahndirection angeordnet sind, einer genauen Revision zu unterziehen.“ Mit diesem Antrage sei er vollkommen einverstanden und habe er deshalb nichts hiergegen zu erinnern, weil die Staatsregierung schon wiederholt die Bücher geprüft habe. Um jedoch auch hier die Sache klarzulegen, wolle er versuchen, mit ein paar kurzen Worten die Gründe von Uebertragungen verständlich auseinander zu setzen: Wenn

eine Bahn gebaut und die Kosten nach dem Buchungsplan eingetragen würden, so müsse man zweierlei Ausgaben unterscheiden:

1. solche, von denen feststehe, wo sie aufgewendet seien, so zu sagen locale Kosten, dieselben würden sofort auf die betreffende Strecke gebucht,
2. solche, aus denen man nicht erschen könne, wo und wofür sie verausgabt seien, z. B. sämtliche Kosten der Bauleitung, Gehalte ic.; diese könnten nicht von vornherein vertheilt werden, würden vielmehr erst später nach einem bestimmten Maßstabe, z. B. Länge, Anlagekosten auf die verschiedenen Strecken verbucht.

Diese allgemeinen Kosten seien bis heute noch nicht in den Büchern der Eisenbahnverwaltung vertheilt, wohl in den Geschäftsberichten. Dem entgegen seien die Geldbeschaffungskosten bereits in den Büchern zur Vertheilung gelangt; mit der Geldbeschaffung selbst habe die Eisenbahnverwaltung nichts zu thun, dies sei Sache des Staatsministeriums, welches der Eisenbahnverwaltung nur mittheile, daß die Geldbeschaffung so viel Millionen — denn um Millionen handle es sich hier — gekostet habe. Diese Kosten würden zunächst summarisch gebucht, um dann später vertheilt zu werden. Was den Vertheilungsmodus anlange, so käme zunächst in Frage, wie viel auf die Preussischen Strecken zu buchen sei; erst nachdem auf diese verbucht, würde der Rest auf die Oldenburgischen Strecken und zwar nach den Procenten des Anlagecapitals vertheilt.

Nicht weniger schwierig wäre es, die Vertheilung der Kosten des Oberbaumaterials zu reguliren. Wenn Schwellen und Schienen gekauft würden, so wisse man noch nicht, wohin dieselben gelegt werden sollen; auch hier sei deshalb eine spätere Umbuchung erforderlich und geschehe dieselbe nach den soeben ausgeführten Principien, indem man mit der Buchung auf die Preussischen Strecken beginne, den Rest nach dem Verhältniß der Länge auf die Oldenburgischen Strecken vertheile. Hiermit hänge zusammen der Passus im Ausschussbericht „als dann weitere Umbuchungen im Betrage von 377 461 *M.* zu Tage traten ic.“; diese Bemerkung beruhe auf einem Irrthum, da hier Umbuchungen gar nicht stattgefunden hätten, die dort zu Tage tretenden Ab- und Zuschreibungen vielmehr nur Bewegungen von Posten seien. Dies sei auch dem Ausschuss von ihm mitgetheilt worden in einem prägnanten Schreiben, welches er zur Aufklärung der Sachlage hier zu verlesen sich gestatte; in demselben heiße es folgendermaßen:

Die soeben erwünschte Auskunft über die Ab- und Zuschreibungen unten auf der Ihnen vorliegenden Zusammenstellung (Hude-Brake 174 637 *M.*, Sande-Zever 16 138 *M.*; auf Brake-Nordenhamm, sowie Absetzung des Betrages ad 186 826 *M.* von Oldenburg-Osnabrück und 190 635 *M.* von Irbhove-Neuschanz) beileie ich mich nachstehend zu geben.

Es handelt sich in diesen Fällen nicht um Umbuchungen in der Rechnung, diese ist vielmehr constant geblieben, sodas jede der beteiligten Strecken nach wie vor mit demselben Anlagecapital figurirt, sondern um Absezungen in der Zusammenstellung zum Anschluß an frühere Vorlagen und Herstellung der inneren Uebereinstimmung, nämlich:

1. Die Ersparungen der Strecken Hude-Brake und Sande-Jeyer sind lediglich für die Zusammenstellung als Deckungsmittel für Brake-Nordenhamm aufgeführt; es hätte also der Betrag von rund 190 000 *M.* ebensogut am Schlusse des Deficits abgesetzt werden können. Alle drei Strecken behalten das auf sie verbuchte Anlagecapital.
2. Die Absezungen für die beiden Preussischen Strecken haben darin ihren Grund, daß die Rechnung dieser Strecken und zwar nach den in Preußen üblichen Principien über Kosten der Oberbaumaterialien, mit den höheren Summen belastet ist und bleibt, daß hier aber eine Herabminderung erfolgen mußte, um die Kosten der genannten Position auf das Maß zu reduciren, welches auf sie entfällt, wenn der für die Vertheilung des Aufwandes für Material für die sämtlichen Strecken unseres Netzes angewandte Vertheilungsmodus zur Anwendung kommt.

Oldenburg, 1882 Januar 12.

Um sich etwas glatter auszudrücken, so sei auf die Preussischen Strecken etwas mehr gebucht als auf die Oldenburgischen, weil es gerechtfertigt erscheine, dort nach den daselbst üblichen Grundsätzen zu verfahren; dies sei auch der Commission in Koblenz mitgetheilt und habe dieselbe hiergegen nichts zu erinnern gefunden. Wenn nun auf die Preussischen Strecken z. B. $\frac{1}{2}$ der Kosten nach dortigem Princip gebucht würden, während, wenn nach Oldenburgischen Principien, nur $\frac{1}{4}$ der Kosten zu buchen gewesen wären, so folge natürlich daraus, unter Voraussetzung der Vertheilung der restlichen Kosten auf die Oldenburgischen Strecken nach Oldenburgischen Grundsätzen, daß ein Ueberschuß entstünde, der ein scheinbares Deficit darstelle. Wenn nun diese in der Rechnung den Preussischen Strecken zur Last zu schreibenden und immer zur Last verbleibenden Summen hier, wo es sich um den Vertheilungsmodus handle, welcher bei der Vertheilung des Aufwandes für Material für die sämtlichen Strecken unseres Netzes in Anwendung käme, von den preussischen Strecken abgesetzt würden, so sei dies keine Umbuchung, sondern eine Aufklärung bezüglich Minderung des Deficits.

Wenn ferner, um zu einem anderen Punkt überzugehen, im Ausschußbericht gesagt sei, daß große Summen ohne Wissen und Willen der Großherzoglichen Staatsregierung von der Eisenbahnverwaltung verausgabt seien, so habe er hiergegen nur anzuführen, daß dies von vornherein gar nicht

möglich sei, da alle Viertelsjahr dem Staatsministerium ein Rechnungsrapport vorgelegt würde. Die ganze im Bericht genannte Summe des Mehrverbrauchs für die Nordenhammer Anlagen beruhe auf einer von der Eisenbahnverwaltung privatim hergegebenen Zusammenstellung, die er (Redner) bereits im Ausschuß desavouirt habe und auch heute desavouire. Wenn sie richtig wäre, so würde daraus folgen, daß die Strecke Nordenham-Brake nur 36 000 *M.* pro Kilometer gekostet habe, für welche Summe der Herr Verfasser des Berichts wohl nicht eine Marschbahn zu bauen unternehme.

Der letzte Punkt, den er hier noch zu berühren habe, beträfe die Eisfletcher Kayemauer. Die im Bericht gegebene Zusammenstellung der Kosten beruhe auf thatsächlich unrichtiger Angabe der Ziffern; die Länge der Eisfletcher Kayemauer betrage im Ganzen 402,3 Meter; hiervon seien im ersten Jahre ausgeführt 119,13, welche pro Iqd. Meter 230 *M.*, im zweiten Jahre 283,17, welche pro Iqd. Meter 227,70 *M.* gekostet hätten. Es sei also die im zweiten Baujahr hergestellte Strecke etwas billiger als die erstere geworden und habe dies seinen Grund gehabt darin, daß im ersten Jahre für Vorbereitungen Aufwendungen gemacht seien. Die Differenz der Herstellungskosten pro Iqd. Meter wäre noch mehr zu Gunsten des zweiten Jahres ausgefallen, wenn nicht in diesem Jahre die Fundamentpfähle erheblich länger genommen worden wären. Anscheinend läge hier eine Verwechslung der Ausgaben und des Voranschlags vor; die Ersparung wäre darin begründet, daß der erste Theil der Mauer massiv, der zweite Theil nach dem Gutachten der Baudirection nicht massiv aufgeführt sei.

Berichterstatter Abg. **Groß:** Er bitte zunächst einige Schreibfehler im Bericht richtig stellen zu dürfen; außer verschiedenen orthographischen Fehlern, welche nicht weiter, da von jedem Leser leicht erkennbar, zu berichtigen seien, wäre S. 413 Z. 4 statt 300 000 *M.* zu lesen 2 300 000 *M.*; ferner müsse es S. 414 Z. 17 v. u. statt „angesezt“ „abgesezt“ heißen; sodann stände auf Seite 417 bei der Erwähnung der Mehrkosten der Ausrüstung der Wilhelmsbavener Bahn irthümlich 930 000 *M.* für die richtige Zahl 1 950 000 *M.* Auf derselben Seite sei bei dem Satze »Der Mangel an Voranschlägen ic.« am Schluß das Wort »anzuerkennen« in sinnentstellender Weise weggelassen; in der viertletzten Zeile auf S. 425 müsse es heißen 86 800 \square Meter statt 86 000, auf Seite 426 in der 16. Zeile v. u. 90 550 statt 90 000 M^{f} und endlich wäre auf S. 433 vor der in Z. 13 v. u. erwähnten Summe von 2000 *M.* das Wort »anscheinend« ausgelassen.

Im Uebrigen sei der in den Händen aller Abgeordneten befindliche Bericht so ausführlich, wie es nach dem gelieferten Material möglich gewesen wäre und bäte er die Anträge des Ausschusses anzunehmen, welche zu seiner Freude auch der Herr Minister als annehmbar bezeichnet habe.

Bezüglich der Hafen- und Schiffahrtsanstalten in Elsfléth und Nordenhamm, deren Abzweigung von der Eisenbahnverwaltung der Herr Minister als practisch schwer ausführbar bezeichnet habe, wolle er nur erwähnen, daß in Brake, wo die Bahngeleise das Hafensassin von beiden Seiten umfaßten, die Hafenanlagen trotzdem der Wasserbau-direction resp. dem Verwaltungsamt unterstellt wären, ohne daß dieses jemals zu Mißständen Veranlassung gegeben habe.

Der Herr Minister habe ferner hervorgehoben, die Kritik der von der Eisenbahnverwaltung in Elsfléth und Nordenhamm hergestellten Schiffahrtsanstalten sei wohl nur die individuelle Meinung des Berichterstatters, welcher sogar soweit gegangen wäre, dieselben als „unbrauchbar“ zu bezeichnen. Dieses Wort käme aber im ganzen Bericht nicht vor, er habe nur gesagt, daß die Piers zum raschen Beladen, zumal aus Eisenbahnwagen, fast nicht zu gebrauchen wären. Dieses Urtheil halte er im vollen Maße aufrecht und stimme dasselbe auch mit dem maßgebenden Urtheil der Leute, welche die besagten Anstalten zu gebrauchen hätten, durchaus überein. Er selbst habe einmal ein schweres Schiff in Brake zu beladen gehabt, dessen Führer sich ausbedungen hätte, den Rest der Ladung unten im Fluß zu erhalten; da ferner im Frachtvertrage ausgemacht gewesen wäre, daß bei 600 *M* Liegegeld per Tag die Beladung nicht aufgehalten werden dürfe, habe er, um sicher zu sein, daß kein Aufenthalt entstände, von den übrig gebliebenen 400 Tonnen, 300 in Lichter und nur 100 Tonnen per Bahn nach Nordenhamm geschickt; es seien dann die ersteren rascher an Bord gewesen, als die vom Pier abzunehmenden 100 Tonnen und beweiße dies, daß der im Bericht gebrauchte Ausdruck vollkommen gerechtfertigt wäre.

Was die Kritik des Herrn Regierungs-Commissars betrafte, so müsse er anerkennen, daß dieselbe sehr milde ausgefallen sei; von den Hauptsachen habe er nur bestritten, daß die 1 450 000 *M* ohne Wissen und Willen der Staatsregierung ausgegeben seien.

Zuerst habe der Herr Regierungs-Commissar die Gesamtkosten der Bahnen als nicht richtig angegeben bezeichnet, indem dieselben nur 32 518 000 *M* betrügen. Abgesehen davon, daß die Vergleichung der beiden Bahnen nur deshalb in den Bericht aufgenommen sei, um die Behauptung der Eisenbahnverwaltung, unsere Bahnen seien gegen die Preussischen Bahnen mehr als 100 000 *M* pro Kilom. billiger gebaut, in das richtige Licht zu stellen — hierbei könne ein solch' verhältnißmäßig geringer Fehler gar nicht in's Gewicht fallen — sei die angegebene Summe von 34 680 000 *M* sowohl nach der Vorlage der Staatsregierung S. 229, als auch nach dem Abschlusse der Baucasse durchaus richtig; wenn außerdem zugegeben werden sollte, daß die Oldenburgischen Bahnen wirklich verhältnißmäßig billiger gebaut seien, so schließe dies nicht aus, daß bei den gegebenen Verhältnissen noch billiger hätte gebaut werden können; zu diesem Zweck

sei als Beispiel die Bahn Wilhelmshaven-Oldenburg angeführt.

Die Kritik des Herrn Regierungs-Commissars über die im Bericht niedergelegten Aeußerungen betreffs der Enteignungsproceße dürfe er wohl übergehen, da nichts wesentlich Neues gegen die Ansicht des Ausschusses vorgebracht sei.

Betreffs der zur Erweiterung des Maschinenhauses angewendeten 32 000 *M* habe der Herr Regierungs-Commissar erklärt, dieselben seien zu verschiedenen Anschaffungen und nur zum Theil zu Hochbauten verwendet; er hätte erwartet, daß die Aufwendung damit entschuldigt werden würde, die Ausgabe sei als zum Centralbahnhof gehörig zu bezeichnen und müsse er die im Bericht ausgesprochene Kritik, daß dieselben nicht ohne Bewilligung des Landtags hätten verwendet werden dürfen, voll aufrecht erhalten.

In Bezug auf die Umbuchungen habe der Herr Regierungs-Commissar nur das wiederholt, was er im Ausschuss ausgeführt habe. Er erkenne an, daß Umbuchungen bei solch' complicirtem Bau erforderlich würden, der Modus sei indessen dem Ausschuss nicht speciell begründet, besonders wäre demselben aufgefallen, daß die Umbuchung von über 953 000 *M* erst im December 1879 durch eine einzige Ordre erfolgt sei.

Der Herr Regierungs-Commissar habe ferner gesagt, daß der Vorwurf, die Eisenbahnverwaltung habe 1 450 000 *M* ohne Wissen und Willen der Staatsregierung verausgabt, ungerecht sei, da sie alle $\frac{1}{4}$ Jahr Rechnung abgelegt hätte; aus der Acte ginge indessen zur Evidenz hervor, daß die Eisenbahnverwaltung das Staatsministerium im Dunkel gelassen habe, indem sie stets die Kosten der Strecke mit denjenigen der Endstation Nordenhamm zusammengeworfen habe.

Sodann habe der Herr Regierungs-Commissar die Angabe des Berichts betreff der Kayemauer in Elsfléth bemängelt; dieselbe sei indessen streng nach dem eigenen Bericht der Eisenbahn-Verwaltung vom Jahre 1880 verfaßt, wo auf S. 54 die Kosten für „Herstellung einer massiven Uferbefestigung am Bahnhof Elsfléth“ auf eine Länge von 200 Meter mit 28 397 *M* angegeben sei.

Er erwarte demnach, daß der Landtag die Anträge des Ausschusses annehmen werde.

Oberregierungs-rath **Mamsauer**: Was den Vergleich der Kosten der Bahnen Oldenburg-Wilhelmshaven und Hude-Nordenhamm anlange, so habe er auf einen Fehler im Ausschussbericht aufmerksam zu machen, indem dort behauptet sei, daß die Bahn Hude-Nordenhamm ohne Zustosung der die Mehrkosten der Brücken (346 033 *M*) mehr wie doppelt deckenden Mehrforderung 165 000 *M* pro Kilometer erfordert habe. In Wirklichkeit wären die Kosten der Brücken in der Aufmachung berücksichtigt worden; dieses müsse er zur Berichtigung des Berichts noch nachfügen.

Wenn ferner im Bericht bemerkt sei, daß die Wilhelmshavener Strecke besonders gut ausgestattet sei, so könne er demgegenüber das Gegentheil als Thatsache anführen. Die

Wilhelmshavener Strecke sei die reparatur- und ausstattungsbedürftigste unter allen in Oldenburgischem Betriebe stehenden Bahnen, es ständen keine hinreichenden Bahnwärterwohnungen zur Verfügung, die Gebäude seien schlecht, und würde der daraus entstehende bedeutende Aufwand mit dem von Preußen hierzu besonders bewilligtem Gelde bestritten. Augenblicklich schwebten z. B. Verhandlungen zwischen dem diesseitigen und dem Preussischen Staatsministerium wegen des Umbaues der Bahnhofsgebäude zu Wilhelmshaven und Glenserdamm, die in einem besonders schlechten Zustande seien.

Wenn er (Redner), wie vom Herrn Vorredner erwartet sei, die Aufwendungen für das Maschinenhaus nicht mit dessen Zugehörigkeit zum Centralbahnhof motivirt habe, so habe er das deshalb nicht gethan, weil er es für selbstverständlich gehalten habe: sonst wäre jedenfalls die Genehmigung des Landtags nachgesucht worden.

Was die Güte der Anlagen zu Nordenhamm beträfe, so sei er nicht Techniker genug, um darüber urtheilen zu können. Daß aber Fachleute die Tüchtigkeit derselben anerkannt, habe er gestern in Leer in einer Conferenz der königlichen Eisenbahndirectionen Hannover und Köln, sowie der Betriebsämter Bremen und Münster nicht zum ersten Mal gehört, wo die Herren gesagt hätten: „Die Nordenhammer Anlagen sind so gut, daß wir nicht mit denselben concurriren können“. Diese Conferenz wäre lediglich aus dem Grunde zusammengetreten, weil die interessirten Preussischen Staatsbahnverwaltungen die Interessen der Ems- und Weserhäfen durch die Concurrenz von Nordenhamm für gefährdet gehalten und deshalb die Erhöhung der Nebengebühren von Oldenburgischer Seite verlangt hätten. Zuerst seien Reclamationen aus Leer, Emden und Bremerhafen an die Eisenbahnverwaltung gekommen, in denen um diese Erhöhung gebeten sei; darauf seien von Oldenburgischen Interessenten Reclamationen eingelaufen, die sich für die Beibehaltung der bisher erhobenen Gebühren verwendet hätten, worauf hin denn auch die Eisenbahnverwaltung im Interesse des diesseitigen Verkehrs eine Aenderung nicht vorgenommen habe. In der erwähnten Conferenz habe er darauf hingewiesen, daß Nordenhamm, solange es selbst keinen Binnenhafen besäße, mit vollständig ausgebauten Hafenanstalten nicht concurriren könne.

Abg. Windmüller: Er wolle den politischen Theil dieser Angelegenheit einer näheren Beleuchtung unterziehen. Der Bericht, worauf er sich im Uebrigen beziehe, gebe ein übersichtliches Bild der materiellen Seite und wolle er nur bemerken, daß derselbe, abgesehen von einigen kleinen Unrichtigkeiten, welche schon vom Regierungs-Commissar berührt, auf Grund der sorgfältigen Untersuchungen des Ausschusses vom Herrn Berichterstatter verfaßt sei.

Das Deficit habe nach der dem Landtag gemachten Vorlage drei Hauptursachen, die Mehrverwendung auf Strecke

Oldenburg-Osnabrück mit *M.* 542 075, Strecke Isthove-Neuschanz *M.* 724 970 und Brake-Nordenhamm *M.* 896 674.

Was die Strecke Oldenburg-Osnabrück anlange, so werde als Hauptgrund der Ueberschreitung die enormen Mehrkosten bei den Enteignungen angegeben. Der Ausschuss habe diese Angelegenheit untersucht und wolle nicht verkennen, daß die Eisenbahndirection das Bestreben gehabt habe, möglichst billig zu expropriiren, sie scheine indeß durch anfänglich zu niedrige Taxationen verführt, nicht die Mittelstraße gefunden zu haben. Spätere Taxationen seien bedeutend höher gewesen und habe das Richtige wohl in der Mitte gelegen. Die Strecke Isthove-Neuschanz habe den Mehraufwand durch unvorhergesehene Naturereignisse und Mehrkosten der Hochbauten nach Angabe der Eisenbahnverwaltung verursacht.

Was unter den Naturereignissen den Deichbruch bei Weener anlange, so sei allerdings hieran Niemandem eine Schuld beizumessen, dagegen glaube er, daß man die Warnungen, nicht über den Püttenbollen zu bauen, nicht unbeachtet hätte lassen sollen. Ein solches versunkenes Wasserstück, welches von allen alten Leuten als unergründlich bezeichnet sei, hätte nach seiner Ansicht umgangen werden müssen, anstatt hier zu experimentiren, zumal der Umweg nur ein sehr geringer sei. Was die Hochbauten anlange, so sei doch bekannt, daß die Preussischen Behörden sich vorher Kostenanschlag und Bestick sämmtlicher auf Preussischem Territorium zu erbauenden Hochbauten vorlegen ließen, welche sodann revidirt und festgestellt würden. Wie nun hierbei hinterher bei den beiden Bahnhöfen Weener und Bunde ein Mehraufwand von *M.* 140 000 entstehen könne, sei ihm nicht gut begreiflich.

Zu Nordenhamm jetzt übergehend, müsse er constatiren, daß ihm seitens der Eisenbahndirection auf sein Ersuchen, „was die Endstation Nordenhamm mit den Anlagen gekostet“, eine Aufstellung übergeben sei, welche, wie auch im Bericht erwähnt, die Kosten auf *M.* 1 750 000 angebe. Wenngleich nachher versucht sei, diese Ziffern als nicht ganz correct hinzustellen, müsse er erklären, daß nach seiner Ueberzeugung diese Zahlen durchaus zuverlässig seien. Auch die Behauptung des Regierungs-Commissars, daß, wenn diese Summen als richtig angenommen würden, die Strecke nur *M.* 36 000 pr. Kilometer koste und dies doch unmöglich sei, könne seine Ansicht nicht erschüttern, wohl aber müsse er befürchten, daß durch Uebertragungen von andern auf diese nothleidende Strecke eine Balance in den Büchern hergestellt sei.

Was sodann die enormen Kosten anlange, welche Nordenhamm gekostet, so schließe er sich den Ausführungen des Herrn Berichterstatters an, die Kosten ständen bei Weitem nicht im Verhältniß zum Erreichten, es zeige sich hier wiederum wie bei manchem Andern, daß die Eisenbahndirection, sobald sie an's Wasser komme, verloren sei.

Was sodann die Umbuchungen anlange, so müsse er dieselben ganz besonders kritisiren. Diese Umbuchungen seien

am 15. December 1879 angeordnet in durchaus summarischer Weise, 3 Jahre nach Fertigstellung der Bahnen, und erweckten den Verdacht, daß hier eine Manipulation ausgeführt sei, um das Deficit an einzelnen Strecken nicht so grell zum Vorschein kommen zu lassen. Zum Beweise seiner Vermuthung wolle er die Daten genau angeben, wann das Deficit von der Eisenbahn-Direction erkannt sei; in Verbindung hiermit die Umbuchungen betrachtet, müsse seiner Vermuthung einen hohen Grad von Wahrscheinlichkeit geben.

Im November 1878 habe die Eisenbahn-Direction auf Verlangen der Staatsregierung berichtet, daß mit den vorhandenen Mitteln und mit dem Erlös aus dem Verkauf der Ziegelei auszukommen sei. Im Januar 1879 habe die Eisenbahn-Direction weiter berichtet, das im November Gesagte treffe auch jetzt noch vollständig zu. Nun aber fände sich am 11. Februar 1880, also wo die Bücher der Bau-casse pro 1879 sich ihrem Abschlusse nahen, aber noch nicht abgeschlossen waren, ein Schreiben der Eisenbahn-Direction vor, wonach schon ca. 550 000 *M.* mehr verausgabt und noch außerdem ca. 750 000 *M.* erforderlich seien. Halte man dies zusammen, so scheine ihm hiernach zur Evidenz hervorzugehen, daß bald nach der Entdeckung des Deficits die Umbuchungen vorgenommen seien.

Die großen Ueberschreitungen wären sicher nicht in diesem Umfange aufgetreten, wenn die Eisenbahn-Direction mit Voranschlägen gearbeitet hätte. Den Mangel aller und jeder Voranschläge müsse er sehr rügen. Als Beispiel, daß auch noch jetzt in derselben Weise weiter gewirthschaftet werde, wolle er anführen, daß der Landtag bei der Verathung der Eisenbahnbetriebs-Casse, die Hochbauten aus den Mitteln des Erneuerungsfonds die Kohlen- und Torfladebühne und die Erweiterung des Maschinenhauses hätte ablehnen müssen. —

Nach dem Wiederzusammentritt des Landtages habe der Regierungs-Commissar den Ausschuß gebeten, sich durch persönlichen Augenschein von der Dringlichkeit der beabsichtigten Hochbauten zu überzeugen, was denn auch geschehen sei. Der Ausschuß habe die theilweise Bedürfnisfrage anerkennen müssen, habe jedoch durch Schreiben vom 17. Januar Kostenanschläge und Riß verlangt. Diese Kostenanschläge und der Riß seien ihm, dem Vorsitzenden, erst heute morgen zugegangen und da der Landtag in einigen Tagen geschlossen werde, dürfte sich der Ausschuß schwerlich dazu verstehen, auch schon in Rücksicht der diesmaligen anstrengenden Arbeiten, sich mit dieser Angelegenheit nachträglich noch zu befassen. Die Schuld daran müsse er der Eisenbahn-Direction zuweisen, da sie mit ihren Kräften erstlich den Voranschlag längst hätte fertig haben sollen, sonst aber auf die erhaltene Requisition in 3 Tagen hätte fertig stellen können.

Er komme jetzt zum Schluß.

Die Anträge des Ausschusses seien sorgfältig erwogen und einstimmig gefaßt, er hege das feste Vertrauen zum Landtag, daß derselbe sie ebenso einstimmig sanctioniren werde.

Der Antrag wegen Hofüne rechtfertige sich schon nach dem Bericht des leider verstorbenen Collegen de Couffer. Er wolle auf die Geschichte dieses Schmerzenskinds nicht weiter zurückkommen und constatiren, daß der Landtag mit seinen Beschlüssen früherer Jahre durchaus im Recht gewesen sei.

Auch die Abweigung der Aufsicht über die Hafenanstalten rechtfertige sich, er wolle zwar anerkennen, daß die Eisenbahn-Direction beim Streckenbau billig und gut gebaut habe, aber bei den Wasserbauten schienen ihm doch die altbewährten Principien nicht angewandt zu sein, zudem wünsche er die jährlichen Unterhaltungskosten genau controlliren zu können, welche jetzt in der Eisenbahnbetriebsrechnung verschwänden.

Er bitte nochmals dringend um einstimmige Annahme der Ausschußanträge.

Oberregierungsrath **Hamsauer**: Auf die Ziegelei Hofüne sei er nicht eingegangen, weil er geglaubt hätte, daß dieser Punkt bereits früher genug erörtert sei; da jedoch jetzt die Sprache darauf gekommen, wolle er es mit ein paar Worten nachholen. Daß er persönlich mit dem Verkauf der Ziegelei einverstanden sei, brauche er wohl nicht mehr zu versichern, da die Herren wüßten, daß er bereits früher einem Verkauf nicht abgeneigt gewesen sei.

Die Rechnung des leider verstorbenen de Couffer sei nicht in allen Punkten zutreffend. Zunächst habe derselbe den Lagerbestand wie von der Eisenbahnverwaltung aufgeführt als nicht richtig beanstandet und andere Zahlen eingestellt. Diese Abweichung sei zurückzuführen auf ein Mißverständnis, welches darin bestände, daß der Berichtsteller den Lagerbestand nach der Campagne berechnet habe, während die Eisenbahnverwaltung nach Jahresbeständen rechne. Hierüber sei der Eisenbahndirection von dem Staatsministerium dasselbe Monitum geworden, die Sache aber auf dieselbe Weise aufgeklärt. Ferner sei in dem Ausschußbericht das größere Format der Steine nicht berücksichtigt, sodann sei es ungerechtfertigt, daß die Steine, welche die Eisenbahndirection an sich selbst verkauft habe, von der Rechnung abgesetzt seien. Es sei doch nicht zu bestreiten, daß das Conto Hofüne hiermit belastet würde, und sei deshalb doch auch eine Buchung auf Rechnung der Ziegelei nothwendig.

Betreff der Voranschläge wolle er nur constatiren, daß unsere Eisenbahnen ohne specielle Voranschläge gebaut seien; ob dies ein Fehler gewesen sei, wisse er nicht zu beurtheilen; nur darauf müsse er aufmerksam machen, daß damals alle Factoren hiermit einverstanden gewesen seien, die Staatsregierung, die Eisenbahndirection und der Landtag. Jetzt könne man doch nicht nachträglich einem dieser Factoren einen Vorwurf daraus machen. Wenn in Zukunft gebaut werde, würde es natürlich anders eingerichtet werden, schon jetzt sei für die Strecke Jever-Landesgrenze ein specieller Voranschlag aufgestellt, ebenso für das Maschinenhaus. Wenn der vom Ausschuß über die letzteren Bauten verlangte specielle Kostenanschlag nicht frühzeitig genug demselben in die Hände ge-

kommen sei, so trafe die Eisenbahndirection hierin keine Schuld. Die Vaudirection habe Tag und Nacht an dem Voranschlag gearbeitet; wenn ein solcher correct und ordentlich ausfallen solle, so sei auch Zeit dazu nöthig; in 24 Stunden könne ein genauer Kostenschlag nicht beschafft werden. —

Wenn dem Herrn Vorredner die Umbuchungen un begründet schienen, so müsse er doch bemerken, daß er in einem Schreiben an den Ausschuß diese Frage genau erörtert und zugleich ein Actenstück vom 1. Januar 1878 mitgegeben habe, worin genaue Rechnung darüber geführt sei, wie die Oberbaupositionen auf die einzelnen Strecken umgerechnet seien; diese Umbuchungen wären nicht nachträglich geschehen, sondern schon damals, als die Vertheilung der Kosten zum ersten Mal in Frage gekommen wäre.

Was die Nichtübersticht der Eisenbahndirection über das Deficit anlange, so liege die Sache doch etwas anders. Der Herr Vorredner habe zwei Punkte nicht genau auseinander gehalten. Daß ein Deficit vorhanden war, habe er (Redner) kurz nach der Nachbewilligung des Jahres 1875 bereits gewußt. Schlaflose Nächte genug hätte es ihn gekostet, der in der Vorlage damals gemachte Fehler von 300—400 000 *M.* sei ihm ein unerträglicher Gedanke gewesen. Mit dem letzteren Rechendeficit sei die Eisenbahndirection in die folgende Finanzperiode hineingegangen; was das übrige Deficit beträfe, so habe er dasselbe vorausgesehen und später überallhin die Existenz desselben ausgesprochen. Wenn man so lange gewartet habe, dem Landtage dasselbe vorzulegen, so sei der Grund hierfür maßgebend gewesen, daß man dem Landtage mit einem Definitivum habe vor die Augen treten wollen; denn was hätte es genügt, wenn man beim vorigen Landtage die Bewilligung eines Deficits beantragt hätte mit der festen Gewißheit, dem kommenden wiederum ein noch nicht genau zu bestimmendes vorlegen zu müssen? Jetzt sei der Zeitpunkt erreicht, wo man einen Strich unter die Bücher machen könne, auf diesen habe man gewartet, als man die Aufmachung des Deficits von Jahr zu Jahr hinausgeschoben habe. Die Staatsregierung sei zuerst zweifelhaft gewesen, ob die längere Hinhaltung richtig wäre, sie habe zudem gefürchtet, daß die Eisenbahnverwaltung mit den vorhandenen Mitteln sich nicht weiter behelfen könne und habe hierauf zielende Anfragen an die Verwaltung gestellt. Die Eisenbahndirection habe geantwortet, daß sie mit den vorhandenen Mitteln auskommen werde. Auf die weitere Anfrage, ob sie im Stande wäre, den Uberschuß aus der Betriebscaffe abzuliefern, habe sie gleichfalls eine bejahende Antwort ertheilt; in allen diesen Fällen handele es sich nicht um das Deficit, vielmehr kämen nur factische Deckungsmittel in Frage, die mit dem Deficit gar nichts zu thun hätten.

Zum Schluß habe er noch eine Bemerkung über den Püttenbollen zwischen Weener und Bunde anzufügen. Der Püttenbollen sei ein bedenklicher Sumpf, mit dem sich seit 20 bis 30 Jahren schon manches Project beschäftigt habe.

Ein Jeder habe gesagt, man müsse um denselben herum bauen; da aber jedesmal eine Umgehung sich als unmöglich erwiesen hätte, so sei jedes Project wieder in den Sumpf hineingefallen, deshalb habe auch die Eisenbahnverwaltung nicht umhin gekonnt, den Bahndamm durch den Püttenbollen hindurchzulegen.

Berichterstatter Abg. **Groß:** Der Herr Regierungs-Commissar habe die Bahn Wilhelmshaven-Oldenburg als so schlecht ausgerüstet bezeichnet, daß wiederholt die Preussische Regierung zur Erbauung von Wärterhäusern *ic.* hätte angegangen werden müssen, er begriffe dieses nicht, da nach dem eigenen Bericht der Eisenbahnverwaltung diese Bahn ganz bedeutend gerade in den Ausrüstungs-Positionen theurer erscheine wie Hude-Nordenhamm, so z. B. in Oberbau 945 378, Hochbauten 242 769, Einfriedigungen 67 497, Signalen 111 215 und Betriebsmaterial 583 127 *M.*, und nur in den Kosten der Erdbewegung und da allerdings um 1 053 358 *M.* von Hude-Nordenhamm übertroffen würde.

Die Fähigkeit der Eisenbahndirection, Strombauten zu veranschlagen und auszuführen, charakterisire am besten die auch im Bericht niedergelegte Thatsache, daß dieselbe vom Vorstande des II. Deichbandes die Unterhaltung von fünf Schlingen, welche dem Deichband früher über 4000 *M.* jährlich gekostet, für 1200 *M.* jährlich übernommen habe, und daß für diese Unterhaltung die Eisenbahndirection jährlich über 11 000 *M.* aufgewendet habe, ohne sie zu verbessern.

In Betreff der Fabrikate der Ziegelei Hosüne wisse er bestimmt, daß der den Bericht verfaßt habende, leider verstorbene Abg. de Cousser die Größe der Steine wohl in Betracht gezogen habe, derselbe habe die Preise der ziemlich gleichartig producirenden Ziegelei Mosleshöhe in Vergleich gezogen und in Bezug darauf, daß die Bahnverwaltung gleichzeitig Producent und Consument sei, nur bemängelt, daß höhere Preise angesetzt seien, als wozu die Bahnverwaltung anderswo hätte kaufen können.

Ganz erstaunt sei er gewesen, von dem Herrn Regierungs-Commissar zu hören, daß derselbe schon bald nach Schluß des Jahres 1876 das Deficit erkannt und darüber der Großherzoglichen Staatsregierung theils privatim, theils officiell Mittheilung gemacht habe, die Acte beweise das Gegentheil, danach habe am 5. November 1878 die Eisenbahndirection gesagt:

es seien bewilligt	32 938 700 <i>M.</i>
davon abgeführt und für Zinsen voraus-	
gibt	31 924 897 "
	bleibt 1 013 803 <i>M.</i>
Vorschuß des Betriebes <i>ic.</i> sei	846 146 "
	bleibt 167 657 <i>M.</i>
weitere Mittel könne indessen die Bau-	
direction flüssig machen im Betrage	
von	195 000 "
	mit diesen 362 657 <i>M.</i>

würde freilich kaum auszureichen sein; ließe sich indessen die Ziegelei Hofüne und die Erdtransportwagen im Werthe von 320 000 *M.* verwerthen, so wären reichlich Mittel vorhanden.

Diese Aufstellung sei im Januar 1879 ausdrücklich bestätigt worden.

Abg. Windmüller: Sein Herr Vöredner habe ihm vorweggenommen, was er auf die Entgegnung des Regierungs-Commissars habe erwidern wollen. Nur einen Punkt wolle er noch berühren, den er in seiner vorigen Ausführung übersehen. Die Umbuchungen von der Strecke Hude-Brake, Sande-Zeyer und Brake-Nordenhamm auf die Strecken Quakenbrück-Osnabrück und Jhrhove-Neuschanz hätten nach der Erklärung des Regierungs-Commissars den alleinigen Zweck haben sollen, bei der Berechnung des Deficits die Minderverwendungen der in Rede stehenden Bahnen auf die Bahnen mit Mehraufwand zum Zweck der Ausgleichung zu übertragen, ohne daß irgend eine materielle Bewegung der Ziffern vorläge. Wenn dies einfache Bewegungen gewesen, so begriffe er nicht, warum dies nicht dem Landtag gegenüber zum Ausdruck gelangt sei, da doch in der Vorlage bei einzelnen Strecken eine ganz genaue Angabe der Minder- und Mehrverwendungen — er glaube bei einer Strecke sogar 64 *M.* — hergegeben sei. Im Uebrigen glaube er, daß die Debatte eingehend erschöpft sei und bäte er zum Schluß nochmals um einstimmige Annahme der Anträge.

Abg. Ahlhorn: Leider wäre er nicht lange genug hier gewesen, um sich eingehend mit dem jetzt vorliegenden Material beschäftigen zu können, er glaube jedoch auf Grund der Erfahrungen, die er sich in früheren Zeiten über die in Rede stehenden Punkte gesammelt habe, jetzt auch in die Debatte eingreifen zu können.

Zunächst halte er es für seine Pflicht, dem Eisenbahnausschuß, der sich den Dank des ganzen Landes verdient hätte, seine Anerkennung auszusprechen für die arbeitsvolle Thätigkeit, durch die derselbe Klarheit in die Eisenbahnverhältnisse gebracht habe; wenn keine materiellen Resultate erzielt seien, so käme dies daher, daß in so kurzer Zeit eine genaue Prüfung aller Einzelheiten nicht möglich sei.

Der Eisenbahnausschuß habe milde Anträge gestellt, um der jetzigen Staatsregierung, welcher kein Vorwurf gemacht werden könne, keine Schwierigkeiten zu bereiten. Die Staatsregierung träge keine Schuld und könne man nur sagen, daß dieselbe in allen wesentlichen Punkten mit dem Landtage in gutem Einvernehmen gestanden hätte und auch jetzt noch stehe. Früher wäre dies anders gewesen; wenn früher Anträge vom Landtage gestellt seien, so hätte die Staatsregierung dieselben unberücksichtigt gelassen und das Gegentheil ausgeführt. Er wolle nur erinnern an den Bau der Südstraße, wo das Project, die Bahn über Wardenburg zu führen, vom Landtage empfohlen, trotzdem die Linie über Hofüne, welche jetzt bereits von Allen als unrichtig erkannt wäre,

zur Ausführung gelangt sei. Allerdings wäre wohl die Bahn über Wardenburg geführt worden, wenn die Wardenburger den von ihnen verlangten Zuschuß von 4000 Thlrn. bezahlt hätten — die Wardenburger wären thöricht gewesen, daß sie diese 4000 Thaler nicht aufgewandt hätten; wenn 10 000 Thaler ihnen abverlangt wären, so hätten sie darauf eingehen sollen —, aber diese Weigerung hätte nicht zur Veranlassung genommen werden sollen, dem ganzen Bau eine andere und bedeutend schlechtere Richtung zu geben.

Während der Herr Regierungs-Commissar früher — er erinnere an die Sitzung vom 11. Februar 1876 — die Uebernahme der Ziegelei Hofüne von Seiten des Staats vertheidigt hätte, behauptete er jetzt, immer gegen den Ankauf der Ziegelei sich ausgesprochen zu haben. Damals wären, als die Sache im Landtage zur Verhandlung gekommen sei, Beifallsrufe aus dem Zuschauerraum laut geworden; hierauf wäre nichts zu geben, da die Leute, welche ihrem Gefühle hierdurch Ausdruck gegeben hätten, von der Eisenbahndirection eigens zu diesem Zwecke herbestellt worden seien. Der Herr Regierungs-Commissar schiene überhaupt älter oder zahmer geworden zu sein und sei im Gegensatz zu früher jetzt ruhig und nett. Fähigkeiten wolle er ihm durchaus nicht aberkennen; ob aber der Herr Regierungs-Commissar der richtige Mann dazu wäre, um Enteignungen vorzunehmen, das müsse er bezweifeln, da sein Auftreten namentlich Fremden gegenüber durchaus nicht richtig sei. Der Herr Regierungs-Commissar schiene zu vergessen, daß die Autorität als Regierungs-Commissar im Auslande sofort in ein Nichts zusammenflöße.

Was das Deficit anbeträfe, soweit es auf die Nordenhammer Strecke stele, so sei vom Regierungstisch aus nicht widerlegt worden, daß man von Anfang an es darauf angelegt habe, einen Hafen zu bauen, woraus denn auch die hohen Kosten entsprungen seien. Nur eins wolle er bemängeln, was aber zugleich das Allerschlimmste sei. Man könne für, man könne gegen die Hafenanlagen sein, wenn aber wirklich gebaut würde, so müßten Vorlagen an den Landtag gebracht und dieser zur Mitwirkung aufgefordert werden. Als damals massenhaft Land von der Eisenbahnverwaltung in Nordenhamm gekauft worden sei, habe man der Landesvertretung versichert, man wolle keinen Hafen bauen; wenn man ein Loch daselbst gegraben habe, so sei dies geschehen, um Erde zur Aufschüttung des Bahnterrains zu gewinnen. Man hätte dieses theure Land weder zu kaufen noch auszupütten gebraucht, beides nicht ohne Genehmigung des Landtags thun sollen. Das Einzige, was der Volksvertretung noch Bedeutung gäbe, seien die Geldbewilligungen; wenn die Volksvertretung sich die Entscheidung hierüber nehmen ließe, so könne sie nur nach Hause gehen. Die Anlagen in Nordenhamm, so vortrefflich sie vielleicht wären, wären dem Lande viel zu theuer gekommen; trotzdem noch nicht einmal ein Hafen ausgebaut, seien schon 2 Millionen

Markt für diese Station aufgewendet worden. Warum seien die Anlagen so großartig angelegt, warum z. B. ein so großer Bahnhof gebaut? Doch nur, weil man von vornherein die Absicht gehabt habe, Nordenhamm zu einem Hafensplatz zu machen. Er verlange volle Wahrheit von der Staatsregierung und wünsche, daß solide, ehrliche, arbeitssame und brave Leute als Beamte angestellt würden; wenn aber ein *ll* für ein *l* gemacht würde, so passe das nicht für eine Volksvertretung.

Jetzt, wo das Geld bewilligt würde, hoffe er, daß das Staatsministerium eine scharfe Controlle ausüben werde, und hätte er nur gewünscht, wenn noch mehr Details, als geschehen, gegeben wären. Vor Allem müsse er noch einen Punkt berühren, und zwar das Freikartensystem, welches nach seiner Ansicht völlig zu beseitigen wäre, da mit demselben ein ebenso großer Mißbrauch getrieben würde, wie früher mit der Portofreiheit bei Briefen. Es wäre viel richtiger, wenn die Beamten die Reisekosten selbst bestritten und auf Rechnung brächten, durchaus verkehrt sei es, daß keine speciellen Berechnungen über Fuhrkosten, Diäten &c. aufgestellt würden.

Auch sei das Personal bei der Eisenbahnverwaltung viel zu groß; in Oldenburg seien vier Directoren, als fünfter käme der Geheimrath Siebold zu Frankfurt noch hinzu; ob letzterer deshalb zum Director bestellt sei, um ihm die freie Fahrt zu sichern, wisse er nicht. Wenn gespart werden solle, so müsse hier gespart werden, nicht bei dem Weichenwärterpersonal, welches durch saure Arbeit sich seinen Unterhalt verdiene. Es wäre besser, wenn man den kleinen Leuten etwas zukommen ließe und hoffe er, daß im neuen Regulativ auf Aufbesserung der Gehalte für das untere Personal Bedacht genommen würde; besonders möchte er darum bitten, daß dem Zugbegleitungspersonal höhere Meilengelder ausgeschrieben würden, er würde dieselben mit Freuden jetzt schon bewilligen. Wie schon gesagt, müsse man mit der Vereinfachung von oben anfangen.

Die Eisenbahndirection habe das Vertrauen des Landes verloren, es wäre besser, wenn der Herr Regierungs-Commissar wieder mit den Functionen eines Staatsanwalts betraut und der Baudirector der Oberbaudirection zugeordnet würde; wo nicht, so wäre es gut, wenn beide auf Reisen geschickt würden, um im Auslande sich Fachkenntnisse zu erwerben. Im Uebrigen hätte er darum, die Anträge des Ausschusses einstimmig annehmen zu wollen.

Oberregierungsath **Namsauer**: Dem Abg. **Ahlhorn** habe er nur ein Wort zu erwidern, insofern derselbe ihm vorwerfe, jetzt bezüglich Hofüne eine andere Ansicht zu vertreten wie früher. Er (Redner) berufe sich auf den Abg. **Propping** als Zeugen, ob er nicht schon damals sich gegen den Ankauf dieser Anlage ausgesprochen habe; diese seine Ansicht habe er im Ausschuss geäußert und stehe dieselbe

außerdem in einem Ausschussbericht gedruckt. Hier im Landtage habe er nur auseinanderzusetzen gehabt, ob es rechtlich zulässig sei, daß die Ziegelei von Staatswegen übernommen würde; von diesem Standpunkte aus habe er die Frage bejaht. Er wäre der erste, der, wenn er seine Ansicht ändere, dies auch offen ausspräche.

Minister **Jansen**: Er könne sich weder veranlaßt finden, hier auf Einzelheiten, welche dem Gegenstand der Tagesordnung fern lägen, noch auf eine Discussion über frühere Vorgänge einzugehen, indem er davon ein erspriessliches Ergebnis nicht zu erkennen vermöge. Ebenso wenig sei er in der Lage, dem Herrn Abg. **Ahlhorn** in dem angeschlagenen Ton auf das Gebiet der Persönlichkeiten zu folgen. Die tüchtigen Leistungen der Eisenbahnverwaltung seien von verschiedenen der heutigen Herren Redner ausdrücklich anerkannt und er könne deshalb das soeben ausgesprochene allgemeine Urtheil, daß das Vertrauen zur Eisenbahnverwaltung im Lande erschüttert sei, nicht für berechtigt halten. Man könne der Ansicht sein, daß bei der Veranschlagung der Ausgaben und im Rechnungswesen der Eisenbahnverwaltung das Eine oder Andere anders hätte eingerichtet werden können, und auch die Staatsregierung glaube, daß man, wenn man wieder von vorne anzufangen hätte, in dieser Beziehung Manches anders zu machen suchen würde; aber man sei immer klüger, wenn man bereits Erfahrungen gesammelt habe, als wenn man an ganz neue Aufgaben herantrete, wie dies bei der ersten Begründung unseres Eisenbahnwesens der Fall gewesen sei; man habe damals in vielen Dingen noch keine Erfahrungen gehabt und haben können, in denen man sie jetzt habe. Ueber das Wünschenswerthe organisatorischer Vereinfachungen sei gelegentlich des Betriebsplans ausführlich verhandelt und es sei dem Landtage bekannt, daß die Staatsregierung diesen Gegenstand in eingehende und gewissenhafte Erwägung nehmen werde.

Oberregierungsath **Namsauer**: Zur thatsächlichen Berichtigung habe er noch hinzuzufügen, daß der Geheimrath **Siebold** nicht mehr im Besitze einer Freikarte der Oldenburgischen Bahnverwaltung sei.

Abg. **Soyer**: Er glaube die Richtigkeit der Behauptung des Herrn Regierungs-Commissars, daß er von vornherein gegen die Uebernahme der Anlage Hofüne gewesen sei, bestätigen zu können, er glaube außerdem sagen zu können, daß das Land in unserem Herrn Regierungs-Commissar einen Beamten besäße, dessen Tüchtigkeit im Ausland überall anerkannt würde.

Abg. **Propping**: Soviel er sich erinnere, habe der Herr Regierungs-Commissar seine persönliche Ansicht dahin ausgesprochen, daß der Betrieb der Ziegelei von Staatswegen nicht zweckmäßig sei, hier in der Sitzung habe er nur den Standpunkt vertreten, daß der Staat rechtlich befugt sei, die Ziegelei zu übernehmen, und habe, als die Frage aufgeworfen sei, ob dem Staate auch der Ankauf einer Maschinen-

fabrik zu eigenem Betriebe zustände, auch diese Frage mit „ja“ beantwortet.

Abg. Ahlhorn: Nach den Erklärungen der Herren Vorredner wolle er wohl zugeben, daß er sich bezüglich der Aeußerungen des Herrn Regierungs-Commissars über die Hofrüner Ziegelei geirrt habe. Was aber die Freikarte von Herrn Geheimrath Siebold beträfe, so sei er mit diesem Herrn einmal bis Hannover zusammengefahren und habe er hier mit eigenen Augen gesehen, daß dieser eine Freikarte vorgezeigt habe.

Oberregierungsrath **Namsauer:** Die Freikarte rühre nicht von der Oldenburger, sondern von der Krefeld-Kreis Kempener Bahn her.

Schluß der Debatte.

Abg. Groß als Berichterstatter: Nach der so ausführlichen Debatte wolle er nur noch einen Punkt berühren; am Schlusse des Berichts sei auch der zu 2000 *M.* veranschlagte Kohlenladebühne Erwähnung geschehen, es könne das vielleicht zu der Annahme führen, als habe der Ausschuss die Annahme dieses vom Landtage schon abgelehnten Bauwerks empfehlen wollen; dies sei aber durchaus nicht der Fall, der Ton liege in dem ganzen Sage darauf, daß der Ausschuss volles Vertrauen zum Staatsministerium habe; dasselbe werde die Verwendung der Gelder genau überwachen und habe deshalb der Ausschuss keinen Anstand genommen, die volle geforderte Summe, trotzdem die Zahlen der Eisenbahnverwaltung ihm nicht klar seien, einzustellen.

Im Uebrigen bitte er, die der Sachlage nach äußerst milde gehaltenen Anträge des Ausschusses anzunehmen.

Der **Präsident** schlägt vor, die beiden Anträge, welche zur Berathung gestanden haben, in einer Abstimmung zu erledigen; da jedoch der Abg. Westphal erklärt, gegen Antrag 2 des Ausschusses stimmen zu wollen, werden nunmehr die beiden Anträge einzeln zur Abstimmung verstellt.

Hierauf wird der Antrag 1 einstimmig, der Antrag 2 gegen eine Stimme angenommen.

Der **Präsident:** Vor dem Beginn der Berathung über die Anträge 1 und 2 des Ausschusses habe er unter dem Einverständnis des Landtags bestimmt, daß auch die unter III. gruppirten Anträge mit in die Debatte hineingezogen werden dürften; indes seien dieselben jetzt noch einzeln zur Debatte zu verstellen.

Zu Antrag III. 1:

Abg. Ahlhorn: Er sei mit den unter III. gruppirten Anträgen des Ausschusses vollkommen einverstanden und wünsche nur, daß dieselben von Seiten der Staatsregierung geeignete Berücksichtigung finden möchten. Das Hauptgewicht lege er auf specielle Kostenanschläge: dann würde es nicht wieder vorkommen, daß wenn 2 Linien, wie z. B. bei Elsfleth, in Frage ständen, eine ausgesucht würde, über deren Zweckmäßigkeit auf Grund von genauen Voranschlägen ein

Nachweis nicht hätte geführt werden können. Damals sei das Project, außerhalb des Deiches zu bauen, von Herrn Abg. Hoyer befürwortet worden. Die Ausführung dieses Baues sei jedoch ein Verschulden des Baudirectors, der alles machen könne, ja sogar durch die Weser bauen, wenn ihm das Geld dazu zu Gebote stände. Jetzt, wo die Volkvertretung mit der Geldbewilligung sparsamer geworden sei, baue er nicht mehr so darauf los. Daß ein Zuschlag von 25% zur Einkommensteuer hinzugekommen sei, sei lediglich auf die Eisenbahnbauten zurückzuführen.

Abg. Hoyer: Da er vom Abg. Ahlhorn provocirt sei, so wolle er nur bemerken, daß nach seiner Ansicht, die er immer vertreten habe, eine directe Verbindung zwischen Oldenburg und Elsfleth hätte hergestellt werden müssen; erst als diesem Plan die Möglichkeit der Realisirung abgeschnitten sei, habe er sich für den jetzt ausgeführten Bau ausgesprochen. Als damals eine Pauschsumme für die Strecke Brake-Nordenhamm bewilligt sei, habe er sich hiergegen ausgesprochen und befürwortet, daß die für die Strecke und die Anlagen erforderlichen Summen getrennt der Staatsregierung zur Verfügung gestellt würden. Was die Persönlichkeiten beträfe, so wäre er über diese mit Stillschweigen hinweggegangen, weil er es überhaupt für richtiger gehalten hätte, wenn alle persönlichen Bemerkungen unterblieben wären. Nur soviel müsse er sagen, daß er aus seiner Berührung mit fremden Handelskammern constatiren könne, daß die Tüchtigkeit unseres Baudirectors, in Deutschland wohl der ersten Autorität auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens, überall anerkannt würde und daß das Ausland uns um den ausgezeichneten Beamten beneide, den wir in der Person unseres Herrn Regierungs-Commissars besitzen.

Minister **Jansen:** Bezüglich der Aufstellung von Kostenanschlägen habe er hier nur noch zu bemerken, daß bereits eine Verfügung getroffen, wonach alle auf Bauten bezügliche Anträge der Eisenbahn-Direction in Zukunft durch Anlegung von genauen und eingehenden Kostenanschlägen zu begleiten seien.

Zu Antrag III. 3:

Berichterstatter **Abg. Groß:** Ein Hauptmotiv, diese Forderung zu stellen, sei gewesen, Klarheit darüber zu schaffen, welche Kosten zur Erbauung der betreffenden Anstalten aufgewendet worden seien und was die Unterhaltung derselben koste. Jedes Kind wisse z. B., daß der Braker Hafen circa 800 000 *M.* gekostet habe und trotz einer eigenen Einnahme von 29 500 *M.* einen jährlichen Zuschuß erfordere. Die Anstalten in Nordenhamm hätten erweislich die doppelte Summe gefordert, und sei die Einnahme auf nur 500 *M.* veranschlagt; es wäre nöthig, daß auch hier Klarheit geschaffen würde und der Betrieb der Bahn Hude-Nordenhamm nicht mit den Zinsen des Capitals und den Unterhaltungskosten belastet bliebe.

Die sämmtlichen Anträge unter III. werden einstimmig angenommen.

II. Bericht des Eisenbahnausschusses über die Petitionen des Nordenhammer Handelsvereins, betr. Hafenanlagen.

Abg. **Tanzen**: Er wisse, daß er eine schwere Aufgabe habe, wenn er den Versuch wage, heute gegen den Ausschufsantrag einen andern Antrag zur Annahme zu bringen. So schwer es ihm unter dem Eindrucke der soeben stattgehabten Verhandlungen werde, gegen den Ausschufsantrag zu sprechen, halte er es doch für seine Pflicht, dieses zu thun. Aus der bisherigen Verhandlung habe er den Eindruck empfangen, daß die Nordenhammer Anlage vom Landtage doch zu streng beurtheilt werde. Er stimme vollkommen zu, daß die Art und Weise, wie bislang bei dem Bau in Nordenhamm verfahren sei, daß namentlich eine so umfangreiche Verwendung nicht bewilligter Mittel nicht gebilligt werden könne. Andererseits bitte er aber auch, nicht jetzt unter dem Eindrucke des Vorgekommenen das Kind mit dem Bade auszuschütten. Zu der ersten Petition des Nordenhammer Handelsvereins habe er nicht das Wort ergriffen, weil er gern zugebe, daß zur Zeit in Berücksichtigung der gesammten Finanzlage und in Anbetracht des Umstandes, daß nach dem soeben gefaßten Beschlusse die Wasserbauten der Eisenbahnverwaltung genommen werden sollen, also in dieser Beziehung ein Uebergangsstadium zu durchlaufen sei, an den Ausbau eines Hafens in Nordenhamm nicht gedacht werden könne. Anders wie die erste wünsche er die zweite Petition des Nordenhammer Handelsvereins behandelt zu sehen. In dieser Petition werde ausgeführt, daß in Folge des zunehmenden Verkehrs einige neue Einrichtungen erforderlich geworden seien, so namentlich einige Piersanlagen. Wie aus persönlicher Anschauung könne er auch aus ihm vorliegenden Berichten, welche auf Zuverlässigkeit Anspruch hätten, den bedeutenden Aufschwung des Verkehrs in Nordenhamm constatiren; nach einer ihm vorliegenden Zusammenstellung könne er folgende Mittheilungen über den Schiffsverkehr in Nordenhamm im Jahre 1881 machen:

Im Seeverkehr angekommene Schiffe 55, von zusammen 35366,97 Registertons, darunter 9 Schiffe mit 249,90 Registertons, leer.

Im Seeverkehr abgegangene Schiffe 66, von 34260,00 Registertons.

Im Flußverkehr angekommene Schiffe 176.

" " abgegangene " 164.

Von den angekommenen 55 Seeschiffen waren 13 Dampfer, 26 Barken, 4 Bollschiffe, 1 Galliot, 11 Tjalken, die unter folgenden National-Flaggen fahren: 21 Deutsche, 20 Englische, 12 Norwegische, 1 Oesterreicher, 1 Italiener.

Die hier angebrachten Waarenladungen bestanden aus

9520 Tonnen Gerste,

7739 " Roggen,

2700	Tonnen	Mais,
509	"	Hafer,
55	"	Erbsen,
46 718	Barrel	Rohpetroleum,
44 731	"	Rapha,
36 391	"	Raff. Petroleum,
50	Risten	Gasoline,
1	Ladung	Cement,
1	"	Stückgüter.

Vom Bahnhof Nordenhamm sind im Jahre 1881 abgerollt: 4278 Güterwagen, darunter 2500 mit voller Ladung, 535 mit Stückgütern, 251 mit zusammen 2208 Stück Vieh.

Der Dampfer „Nordenhamm“ hat im selben Jahre befördert: 37 852 Personen.

Seewärts ausgeführt wurden:

176 000 Kilo Roggen,

80 000 " Gerste,

8935 " Hülsenfrüchte,

7333 Stück Schafe, 288 Mille Steine u.

Der nach diesen Zahlen stathabende bedeutende Verkehr Nordenhamm's verdiene sicherlich die Aufmerksamkeit des Landtags. Diese Zahlen deuteten darauf hin, daß die Anlagen jetzt, da sie einen solchen Erfolg gehabt hätten, nicht aufgegeben und auch nicht vernachlässigt werden könnten und dürften. Auch bringe der Ausschufsantrag, wenn er angenommen würde, s. E. die Stimmung des Landtags nicht richtig zum Ausdruck. Der Staatsregierung seien vom letzten Landtage für Piersanlagen u. s. w. in Nordenhamm 100 000 M. zur Verfügung gestellt. Von dieser Summe seien nach den Angaben des Ausschusses nur 54 000 M. verbraucht, es blieben also der Staatsregierung noch 46 000 M. zur Verwendung in Nordenhamm übrig. Der Nordenhammer Handelsverein, dessen Mitglieder im Wesentlichen das Geschäft des Plazes in Händen hätten, habe nun in der Petition die dringendsten Wünsche auf Errichtung eines weiteren Piers und auf Herstellung einer Verbindung der Piers V. und VII. ausgesprochen. Der Colleague Groß habe vorhin erwähnt und an einem Beispiele erläutert, daß die Beladung größerer Seeschiffe bei den jetzt vorhandenen Piers schwierig sei; das sei richtig, diesem Uebelstande solle eben nach Ansicht der Petenten durch Erbauung der Verbindung zwischen Pier V. und VII. abgeholfen werden. Er bitte also über die Petition des Nordenhammer Handelsvereins nicht zur Tagesordnung überzugehen, sondern dieselbe der Staatsregierung, welche ja, wie bereits hervorgehoben, noch 46 000 M. zur Verfügung habe, zur Berücksichtigung zu empfehlen.

Der Antrag des Abg. Tanzen:

der Landtag wolle die Petition des Nordenhammer Handelsvereins der Großherzoglichen Staatsregierung zur Berücksichtigung empfehlen,

wird genügend unterstützt und sofort mit zur Berathung gestellt.

Abg. Groß: Er müsse zuerst erklären, daß er durch- aus nicht dagegen sein würde, einen Hafen in Nordenhamm zu bauen, resp. die dortigen Schiffahrtsanstalten zu erweitern, wenn das Land Mittel habe, solche Einrichtungen neben dem einmal bestehenden Hafen Brake zu schaffen und zu unterhalten; leider sei dieses nicht der Fall, wie ein eclatantes Beispiel zeige. Zwischen Brake und Nordenhamm habe sich im Laufe des Sommers eine Barre gebildet, wodurch nach Erklärung der Lootsen Schiffen über 15 Fuß Tiefgang die Möglichkeit genommen würde, nach Brake zu kommen; auf die Bitte des Braker Handelsverein, die Barre wegzubaggern, habe das Großherzogliche Staatsministerium erklärt, daß die dazu erforderlichen 3000 *M.* nicht disponibel seien (Redner verliest das Rescript). Falls die Baggerungen vorgenommen, wären von den Getreidedampfern, die in Nordenhamm anlegten, verschiedene nach Brake herausgekommen, da von den bis zum 3. December dort angekommenen 9 Dampfern nur 2 tiefer als 18 Fuß gegangen wären. (Redner verliest zum Belege seiner Ausführungen Daten aus dem Schiffverkehr von Nordenhamm.) Es wäre besser, das Fahrwasser nach dem Hafentort Brake, wo circa 5000 Menschen von der Schiffahrt lebten, zu vertiefen, als neue Summen in Nordenhamm hineinzustecken, da auch die Eisenbahn keinen oder nur ganz geringen Vortheil bei den Transporten habe, wenn sie ab Nordenhamm geschähen. Der Seehafentarif setze für die 19 Kilometer nur 2 bis 3 *M.* per Waggon mehr an, für viele Artikel sei außerdem der Tarif von Brake und Nordenhamm gleich, sodas für den Transport auf der Strecke nichts bezahlt würde. Der Landtag möge deshalb den Antrag des Ausschusses annehmen und sich nicht der Gefahr aussetzen, durch Empfehlung der Petition den Herrn Minister zu veranlassen, wiederum ohne weitere Bewilligung 100 000 *M.* auszugeben, wie das letzte Mal geschähen sei.

Der Präsident: Vom Abg. Ahlhorn sei soeben ein Verbesserungsantrag zu dem Antrage Langen eingereicht; derselbe laute:

der Landtag wolle die Petition des Nordenhammer Handelsvereins vom 20. Januar d. J. der Großherzoglichen Staatsregierung zur Berücksichtigung übergeben.

Da der Antrag genügend unterstützt ist, wird er sofort mit zur Debatte verstellt.

Berichterstatter Abg. Windmüller: Da er es für selbstverständlich gehalten habe, daß der erste Antrag einstimmige Annahme finden würde, habe er zu diesem das Wort nicht ergriffen. Nur einige Schreibfehler im Bericht habe er hier zu constatiren, indem Seite 484 letzte Zeile statt „Reiseziel“ „Beispiel“ und Seite 485 Z. 4 statt „und“ „so“ gelesen werden müsse.

Was die zweite Petition anlange, so habe der Ausschuß gestern Abend sich eingehend über diese beraten und

sei zu dem Entschluß gekommen, nicht nackte Tagesordnung zu beantragen, sondern über dieselbe, wie vorgelegt, zur motivirten Tagesordnung überzugehen.

Die 100 000 *M.*, welche für Nordenhamm im vorigen Jahre ausgeworfen seien, wären noch längst nicht verbraucht und könne mit dem Rest von circa 40 000 *M.* immerhin noch manches geschähen. Er selbst habe kein genügendes Verständniß dafür, ob die Wünsche der Petenten gerechtfertigt seien, nur so viel glaube er behaupten zu dürfen, daß die Herstellung eines neuen Getreideschuppens besser der Privatspeculation überlassen bleibe.

Dem Antrage des Abg. Langen erkenne er zwar in Anbetracht dessen, daß der Verkehr von Nordenhamm sich gehoben habe, eine gewisse Berechtigung zu, andererseits aber sei nicht zu verkennen, daß die Eifersucht des Preussischen Staats erregt würde und die Gefahr nahe läge, daß Preußen durch scharfe Concurrnz den Hafenplatz Nordenhamm zurückdrängen würde. Er stehe der ganzen Angelegenheit durchaus objectiv gegenüber, er freue sich über das Wohlergehen aller unserer Hafenplätze nicht am wenigsten Nordenhamms allein, er glaube, wenn er sich als Vertreter des ganzen Landes betrachte, daß er dann sich sagen müsse, mit den verausgabten und noch vorhandenen Mitteln sei Genüge geschähen. Er bitte deshalb um Annahme des Ausschussesantrags.

Oberregierungsrath Namsauer: Er wolle nur constatiren, daß die Angabe des Abg. Windmüller richtig sei, wonach noch 40 000 *M.* zur Verfügung ständen. Wie dieses Geld verwendet werden solle, darüber sei noch kein Beschluß gefaßt worden.

Augenblicklich sei nicht nur der Privatschuppen, sondern auch der Eisenbahnschuppen gefüllt, sodas kein Schiff mehr ausladen könne. Mit dem Abg. Windmüller sei er der Ansicht, daß die Erbauung weiterer Schuppen der Privatspeculation überlassen bleiben müsse; er hoffe, daß der schon gebaute Privatschuppen seine Rechnung finden werde. Den Nordenhammern müsse er darin Recht geben, daß der Verkehr bei unzureichenden Anlagen nicht steigen könne. Es sei ein *circulus vitiosus*, wenn man von den Nordenhammern Nachweis des Verkehrs verlange, bevor man sich zur Bewilligung neuer Anlagen verstehen wolle; die Nordenhammer verlangten neue Anlagen in der Voraussetzung, daß, wenn diese vorhanden, der Verkehr sich entsprechend vermehren werde.

Abg. Ahlhorn: Sein Nachbar, der Abg. Groß, habe immer von Brake gesprochen, nie von Nordenhamm; es müßte doch darauf gesehen werden, ob die Nordenhammer Anlagen, um die es sich hier handle, zu vergrößern resp. zu verbessern wären.

Zur Begründung seines Verbesserungsantrages, anstatt „empfehlen“ zu setzen „übergeben“, habe er folgendes zu bemerken: Der Abg. Windmüller habe gesagt, daß noch

40 000 *M* für Nordenhamm zur Verfügung ständen; er (Redner) würde dem Antrage „die Petition der Staatsregierung zu empfehlen“ zugestimmt haben, wenn er die dortigen Verhältnisse genau geprüft und durchschaut hätte; da dies nicht der Fall und in Anbetracht der noch zur Verfügung stehenden Gelder ein Uebergang zur Tagesordnung seines Erachtens nicht gerechtfertigt sei, so beantrage er, die Petition der Staatsregierung zur Berücksichtigung zu übergeben.

Abg. Iken: Nur durch wenige Worte möchte er seine Abstimmung motiviren. Seines Erachtens wären die Wünsche der Petenten doch zu gerechtfertigt, als daß man über dieselben zur Tagesordnung übergehen dürfte. Er gäbe gern zu, daß augenblicklich nicht die Mittel vorhanden seien, um das Werk in der erwünschten Weise fördern zu können. Allein es sei für Nordenhamm schon so viel aufgewandt, daß man eine nochmalige Zubuße wohl verantworten könne, zumal der Verkehr sich in außerordentlicher Weise entwickelt habe, außerdem die Lage von Nordenhamm diese Station zu dem natürlichsten und vorzüglichsten aller Weserhäfen bestimme. Die Anschauungen des Abg. Groß, daß für das diesseitige Weserufer der Braker Hafen dem Verkehrsbedürfnis genüge, theile er durchaus nicht, da nach Brake immer nur die kleineren Seeschiffe hinaufkommen könnten, Nordenhamm dagegen ohne alle Schwierigkeit die größten und tiefgehendsten Schiffe aufnehmen könne. Die Aufmerksamkeit der Regierung müsse fortwährend auf diesen Platz gerichtet bleiben; er (Redner) würde gar nicht anstehen, falls nur die Mittel da wären, weitere Gelder für Nordenhamm zu bewilligen; er werde deshalb für den vom Abg. Ahlhorn gestellten Antrag stimmen.

Abg. Tangen: Er habe vorhin sich das Wort erbeten, um eine Behauptung des Abg. Groß richtig zu stellen. Die Zusammenstellung des Abg. Groß über den Verkehr Nordenhamms habe etwas niedrigere Zahlen wie die seinige; doch würde dies wohl darin seine Erklärung finden, daß die Zusammenstellung des Abg. Groß mit dem 23. December abschließe, während die seinige das ganze Jahr 1881 umfasse.

Es würde von keinem Nutzen und deshalb überflüssig sein, wenn er hier mit dem Collegen Groß ein kleines Wort-Turnier über die Vorzüge Nordenhamms oder Brakes für den Seeverkehr anstellen würde, er wolle nur wiederholen, daß eine Anlage, welche so viel Geld verschlungen und welche nachweislich so großen Erfolg bereits habe, nicht fallen gelassen werden könne. Man möge jetzt nicht an die Art und Weise, wie die Anlage zu Stande gekommen, denken, die Anlage sei einmal da. Er würde bedauern, wenn über die Petition zur Tagesordnung übergegangen würde. Im Uebrigen sähe er zwischen dem Antrage Ahlhorn und dem seinigen keinen großen Unterschied und ziehe er deshalb seinen Antrag zu Gunsten des Antrags Ahlhorn zurück.

Abg. Deeken: Als Mitglied des Eisenbahnausschusses habe er sich mit dem Antrage einverstanden erklärt und ver-

bleibe er auch bei demselben. Der Antrag gehe auf einfache Tagesordnung und nicht, wie von einer Seite hervorgehoben, auf eine motivirte.

Er sei zwar mit dem Abg. Tangen dahin ganz einverstanden, daß die Nordenhammer Anlagen nicht zurückgehen dürften und glaube er wohl, daß Nordenhamm eine Zukunft haben könne und daß mit der Zeit für dasselbe weitere Aufwendungen gemacht werden müßten. Dies aber dürfe erst geschehen, wenn die Südbahn nach Damme gebaut sei; denn dieser gebühre die Priorität. Es seien schon jetzt zu den Nordenhammer Anlagen so bedeutende Summen verbraucht, daß mit denselben die Südbahn fast habe hergestellt werden können. Nordenhamm bringe dem Staate und insbesondere auch den Eisenbahnen des Staats keinen im Verhältniß zum Aufwande stehenden directen und indirecten Nutzen, während die Südbahn, welche nur einen ganz geringen Zinszuschuß seitens des Staats, im schlimmsten Falle etwa 20 000 *M* jährlich, erfordern werde, einem großen Landestheile zu Gute komme und zwar einem solchen, welcher die Lasten der Nordenhammer Anlagen und der Eisenbahnen mitzutragen habe, ohne irgend welchen Nutzen davon zu haben. Er empfehle demnach den Ausschusantrag zur Annahme.

Abg. Borgmann: Der Ausschuß habe sich principiell gar nicht gegen Nordenhamm ausgesprochen, sondern habe geglaubt, daß mit den disponibelen 40—50 000 *M* auszureichen sei, das Vorhandene zu erhalten, resp. die erforderlichen Verbesserungen vorzunehmen. Der Ausschuß sei auch hauptsächlich aus dem Grunde zu dieser Ansicht gekommen, weil er ja die Resolution gefaßt habe, die nunmehr auch vom Landtage acceptirt sei, daß die Hasen- und Uferbauten in Elsfleth und Nordenhamm von der Eisenbahndirection auf die Hochbaudirection übertragen werden sollten; bis in dieser Beziehung eine Klärung stattgefunden, habe der Ausschuß mit Recht geglaubt, nicht weiter gehen zu dürfen. Er bitte deshalb, den Ausschusantrag anzunehmen.

Abg. Ahlhorn: Er müsse noch darauf aufmerksam machen, daß es sich hier nicht um Gelbbewilligung handle, sondern bloß darum, der Staatsregierung zu empfehlen, bereits bewilligtes Geld für speciell genannte Anlagen zu verwerthen. Dieses könne man mit ruhigem Gewissen thun.

Berichterstatter **Abg. Windmüller:** Er bitte dringend, beim Ausschusantrage stehen zu bleiben. Zur Erweiterung der Hasenanlagen seien, wie gesagt, noch ca. 40 000 *M* vorhanden, eine Summe, groß genug, wenn sie richtig angewendet werde, um dem Bedürfnis zu genügen. Wenn die Petenten die Herstellung eines neuen Getreideschuppens wünschten, so müsse man dies der Privatspeculation überlassen, da die Mittel des Landes hierzu nicht vorhanden seien.

Wenn der Abg. Tangen bemerkt habe, daß es unbillig sei, die Station Nordenhamm wieder untergehen zu

Lassen, so habe er hierauf nur zu erwidern, daß die Unterhaltungskosten aus dem Betriebe der Bahn bisher und ferner bestritten, die Anlagen selbst aber keinesfalls aufgegeben werden sollten. Mit den 40 000 *M.* wäre ganz gut auszukommen. Die Petenten wüßten dies recht gut, da sie jedenfalls den Verhandlungen des Landtags mit Sorgfalt gefolgt wären. Er bäte nochmals um Annahme des Ausschussesantrages.

Der Präsident schlägt vor, zunächst über die Ausschussesanträge abzustimmen; im Fall Antrag 2 des Ausschusses angenommen würde, sei der Antrag Ahlhorn erledigt.

Die Ausschussesanträge werden angenommen.

III. Bericht des Eisenbahnausschusses, betr. die Vorlagen des Staatsministeriums:

- a) Nebenanlage A. zu Anlage 37, Uebersicht der Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahn-Betriebscasse pro 1876/78,
- b) Nebenanlage B. zu Anlage 37, Zusammenstellung der Gesamt-Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahn-Betriebscasse pro 1876/78,
- c) Nebenanlage C. zu Anlage 37, Zusammenstellung der Einnahmen und Ausgaben des Eisenbahn-Erneuerungsfonds pro 1876/78.

(Anl. 37 S. 106, Nebenanal. A., B., C. bis S. 132.)

(Berichterstatter: Abg. Windmüller.)

Die beiden Ausschussesanträge werden ohne Debatte angenommen.

IV. Bericht des Eisenbahnausschusses über das Schreiben Großherzoglichen Staatsministeriums vom 1. November 1881, betr. Mittheilung der eingetretenen Veränderungen an den zur Eisenbahn gehörigen Gebäuden und Grundstücken. (Anl. 47 S. 248.)

(Berichterstatter: Abg. Windmüller.)

Der Antrag des Ausschusses wird ohne Debatte genehmigt.

V. Mündlicher Bericht des Eisenbahnausschusses über eine Petition von Eingeseffenen des Amtes Butzadingen, betreffend verbesserte Einfriedigungen an der Eisenbahn Brake-Nordenhamm.

(Berichterstatter: Abg. Windmüller.)

Der **Berichterstatter**: Die Petenten bäten, die Einfriedigungen wieder in den Zustand vor Einführung des Secundärbetriebes zu setzen. Der Ausschuss habe zwei Mitglieder hingesandt, um die Sachlage zu untersuchen. Auf Grund von Material, welches der Regierungs-Commissar zur Verfügung gestellt, sei sodann der Beschluß gefaßt. Nach den Mittheilungen des Regierungs-Commissars seien auf der Strecke Brake-Nordenhamm weniger Unglücksfälle als auf allen übrigen Strecken vorgekommen, vielleicht sei dies auf den secundären Betrieb zurückzuführen. 11 Fälle seien zu Lasten der Eisenbahn entschieden, die übrigen Ansprüche seien

entweder nicht zur Sprache gekommen oder abgewiesen. Der Ausschuss habe geglaubt, die Petition der Staatsregierung zur Prüfung überweisen zu müssen, da auf die Sicherheit des Betriebes und die Unverleghkeit des Eigenthums hinzuwirken sei.

Abg. **Groß**: Der Ausschuss habe es für angezeigt gehalten, einige seiner Mitglieder abzuschicken, um die Sachlage an Ort und Stelle zu prüfen. Er habe die Tour mitgemacht und könne nur erklären, daß, soweit es sich vom Eisenbahnwagen aus übersehen lasse, ihnen der Zustand der Einfriedigungen nicht befriedigend erschienen sei; besonders sei es aufgefallen, daß die die Bahn durchschneidenden Fahrwege nicht einmal mit Barrieren versehen gewesen wären. Die Petition rühre eigentlich vom Brafer Amtrath her, der die Petenten zu Vorarbeiten ausgewählt habe, und werde nur der Mangel an Zeit die Ursache gewesen sein, daß nicht der Amtrath selbst, sondern die einzelnen Mitglieder der von ihm gewählten Commission die Petition unterschrieben hätten. Er bäte deshalb, den Antrag des Ausschusses anzunehmen.

Der Antrag des Ausschusses wird angenommen.

Hiermit ist die Tagesordnung erschöpft; der Präsident setzt die nächste Sitzung auf Sonnabend, den 28. Jan., Morgens 10 Uhr, an mit folgender Tagesordnung;

1. Bericht des Finanzausschusses, betreffend die Krongutscasse-Rechnungen des Fürstenthums Birkenfeld für 1877/79. (Anl. 46 S. 247.)
2. Bericht des Justizauschusses zur zweiten Lesung des Gesetzentwurfs für das Fürstenthum Lüneburg, betr. die Aufhebung des §. 16 lit. d. der Verordnung vom 4. October 1836 ic. (Anl. 60 S. 273)
und
mündlicher Bericht desselben Ausschusses, betr. die Petition des Gemeindevorstehers und Standesbeamten Ehlers zu Ahrensböck, betr. Erläuterung, bezw. Abänderung des vorstehenden Gesetzentwurfs.
3. Bericht des Verwaltungsausschusses, betr. den Gesetzentwurf zur Abänderung und Ergänzung des Gesetzes, betr. öffentliche Schlachthäuser. (Anl. 65 S. 307.)
4. Bericht desselben Ausschusses, betr. den Gesetzentwurf, betr. die Aufhebung der Loosfenverordnung von 1803. (Anl. 71 S. 411.)
5. Mündlicher Bericht des Justizauschusses, betr. Antrag des Abg. Capell und Genossen, betr. weitere Revision der Gebührentaxe des Fürstenthums Lüneburg für bürgerliche Rechts- und Strassachen.
6. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses, betr. die Petition der Anfangslehrer Kruse und Hilgesfort, betr. Aufbesserung der Gehalte der Anfangslehrer.
7. Mündlicher Bericht des Petitionsauschusses, betr. eine Petition der Gemeinden Damme und Neuen-

kirchen wegen Wiederherstellung eines selbstständigen Amtes Damme.

8. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses, betr. Verkauf der Wassermühle u. zu Bechta. (Anl. 102 S. 512.)
9. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses über den selbstständigen Antrag des Abg. Nathan und Genossen, betr. das Feuerversicherungswesen im Fürstenthum Lübeck.
10. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses über die Petition des Bockhorner Sielachtsausschusses, betr. Interpretation des Art. 24 Z. 1 lit. a. der Deichordnung.
11. Mündlicher Bericht desselben Ausschusses, betr. den Bau eines Wirthschaftsgebäudes auf dem kleinen Sande bei Glöfeth. (Anl. 157 S. 632.)
12. Bericht des Verwaltungsausschusses, betr. den Gesetzentwurf wegen des Moorbrennens. (Anl. 31 S. 81.)

Der Landtag erklärte sich mit dieser Tagesordnung und damit einverstanden, daß bezüglich der auf die Tagesordnung gesetzten Gegenstände, soweit nöthig, von der im §. 51 der Geschäftsordnung vorgesehenen Frist abgesehen werde.

Schluß der Sitzung 1½ Uhr Nachmittags.

Der Berichterstatter:

Müller.

Finanzausschuss

Landtag

