

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Verhandlungen des ... Allgemeinen Landtags des Großherzogtums Oldenburg

Staat Oldenburg

Oldenburg, [O.], Landtag 7.1854 - 29.1904

12. Sitzung, 14.12.1881

[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.

Zwölfte Sitzung.

Oldenburg, den 14. December 1881, Vormittags 10 Uhr.

- Tagesordnung:**
1. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses über die Vorlage der Großherzoglichen Staatsregierung, betr. die Nachweisungen über die Einnahmen und Ausgaben, sowie den Bestand der Staatsguts-capitalien-cassen des Herzogthums Oldenburg und der Fürstenthümer Lübeck und Birkenfeld für die Finanzperiode 1876/78. (Anl. 42 S. 481.)
 2. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses, betr. den Entwurf eines Gesetzes für das Großherzogthum, betr. einen Zusatz zum Gesetze vom 30. Mai 1876, betr. Verkündigung eines Gehaltsregulativs für den staatlichen Schuldienst und das Bau-, Vermessungs- und Forstwesen des Großherzogthums. (Anl. 59 S. 268.)
 3. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses, betr. die Landes-casse-Rechnungen des Fürstenthums Birkenfeld pro 1876/78. (Anl. 74 S. 425.)
 4. Bericht des Finanzausschusses, betr. einen vom Staatsministerium vorgelegten Vertrag zwischen dem Staate und der evangelischen Kirche im Fürstenthum Birkenfeld. (Anl. 63 S. 289.)
 5. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses, betr. Petition von Eingeseffenen der Gemeinde Cleverns vom 2./3. December 1881, betr. Chausseebau.
 6. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses, betr. Vorlage vom 7. December 1881, betr. Kosten der im Jahre 1882 vorzunehmenden Erhebung einer allgemeinen Berufsstatistik und Viehzählung für den Umfang des deutschen Reichs. (Anl. 84 S. 481.)
 7. Bericht des Finanzausschusses, betr. die Vorlage vom 7. December 1881, betr. Zuschuß an die Gemeinden Delmenhorst und Ganderkesee zum Bau einer Chaussee von Delmenhorst über Abelsheide bis zur Landesgrenze. (Anl. 86 S. 482.)
 8. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses, betr. die Petition des Amtsvorstandes des Amtes Beckta, betr. den Bau einer Eisenbahn von Ahhorn in südlicher Richtung durch das Amt Beckta.
 9. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Gesetzes, betr. Zeit und Dauer der Schulpflichtigkeit im Fürstenthum Birkenfeld. (Anl. 64 S. 303.)
 10. Bericht des Eisenbahnausschusses über den Entwurf eines Gesetzes, enthaltend Zusatzbestimmung zu dem Gesetz für das Herzogthum Oldenburg vom 28. März 1867, betr. die Enteignungen zu Eisenbahnen. (Anl. 56 S. 264.)
 11. Mündlicher Bericht des Gesamt-Vorstandes, betr. Gehaltserhöhung des Landtagsregistrators Schwencke. (Anl. 80 S. 475.)



12. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses über den Vertrag zwischen Preußen, Bremen und Oldenburg, betr. Einrichtung eines Fischlaichschonreviers in der Weser. (Anl. 32 S. 83.)
13. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses zu dem Schreiben des Großherzoglichen Staatsministeriums vom 8. October 1881, betr. Abänderung des Staatsvertrages vom 1. December 1877, betr. Maßregeln zur Hebung und zum Schutze der Fischerei. (Anl. 33 S. 81 ff.)

Vorsitzender: Präsident Roggemann.

Am Ministertische: Se. Excellenz der Minister Kuhstrat; die Regierungs-Commissare Oberregierungsrath Muzenbecher und Ministerialrath Flor.

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

Der Präsident verliest folgende Eingänge:

1. Eine Petition vom Gemeinderath der Gemeinde Markhausen, betr. Chausseebau von Markhausen nach Veheim.

An den Finanzausschuß.

2. Antrag der Abg. Capell, Westphal, Wallroth und Genossen, betr. Herabsetzung der Gebühren in Rechts- und Strafsachen im Fürstenthum Lübeck.

Der Landtag beschloß, den Antrag in Berathung zu ziehen und wird derselbe an den Justizauschuß zur Vorberathung gewiesen.

Hierauf theilt der Präsident mit, daß ein Schreiben des Herrn v. Alten eingegangen sei, in dem der Landtag zum Besuche des Museums eingeladen würde. Der Herr v. Alten stelle in bereitwilliger Weise seine Dienste zur Verfügung, indem er sich zur Führung der der Einladung Folge leistenden Herren erböte, und habe den 18. Dec. d. J. für diesen Zweck in Aussicht genommen.

Der Präsident glaubt im Einverständniß mit dem Landtage zu handeln, wenn er in Anbetracht der vielen vor der Vertagung noch zu erledigenden Geschäfte dem Herrn v. Alten in dem Sinne antworte, daß der Landtag der Einladung nach Neujahr gern Folge leisten werde.

Der Landtag ist damit einverstanden.

Abg. **Henn:** Bei der Berathung des Voranschlags der Einnahmen und Ausgaben des Fürstenthums Birkenfeld in der vorigen Sitzung sei von dem Abg. Schüler gelegentlich der Turnhalle behauptet worden, daß der Beschluß des Provinzialraths, durch den derselbe seine Zustimmung zum Bau der Turnhalle erklärte, nur durch einen Kunstgriff des Vorsitzenden der Versammlung zu Stande gekommen sei. Er (Redner) habe dies bestritten; da aber der Abg. Schüler bei seiner Behauptung stehen geblieben, so erlaube er sich, um die Versammlung von der Richtigkeit seiner Bemerkung, daß der Beschluß auf regelrechtem Wege zu Stande gekommen, zu überzeugen, das Protokoll über die betreffende Sitzung des Provinzialraths zu überreichen.

Abg. **Schüler:** Er rufe die anwesenden Herren zu Zeugen auf, daß er von keinem Kunstgriff, sondern von einem politischen Schachzuge gesprochen habe; auch habe er nicht gesagt, daß das Resultat der Abstimmung nur auf diesen zurückgeführt werden könne. Es könne fast den Anschein haben, als ob er ein Gegner der Errichtung der Turnhalle in Birkenfeld sei und aus diesem Grunde den Hergang bei der Abstimmung im Provinzialrath hier im Landtage zur Sprache gebracht habe. Dem gegenüber habe er zu bemerken, daß er nur die Wahrheit habe constatiren wollen, im Uebrigen sich für das Zustandekommen der Vorlage wohl mehr als irgend ein Mitglied des Provinzialraths bemüht habe. Die in der vorigen Sitzung entworfene Schilderung von den scheinbaren Zufälligkeiten, die bei der Abstimmung mitgespielt, sei wahrheitsgetreu und habe er (Redner) den wirklichen Thatbestand nur als einen erneuten Beweis von der politischen Gewandtheit des Herrn Eißel anführen wollen.

I. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses über die Vorlage der Großherzoglichen Staatsregierung, betr. die Nachweisungen über die Einnahmen und Ausgaben, sowie den Bestand der Staatsgutscapitaliencaffen des Herzogthums Oldenburg und der Fürstenthümer Lübeck und Birkenfeld für die Finanzperiode 1876/78. (Anl. 42 S. 181.)

Berichterstatter Abg. **Soyer:** Der Ausschuß habe betreffs des Schreibens der Staatsregierung nichts zu erinnern befunden.

In Betreff der über den Ankauf größerer Moorflächen abgeschlossenen Verträge wären dem Ausschusse noch nähere Mittheilungen zugegangen, von denen er sich in Kürze noch Folgendes zu bemerken erlauben dürfe:

Zu 87 p. 188. Der Betrag für diese Moorfläche, welche am 21. October 1874 verkauft worden, sei am 23. März 1880 vollständig abgetragen.

Zu 103. Laut Vertrag vom 29. April 1876 hätte der Staat an die Actiengesellschaft Augustfehn 280 ha Hochmoor für 45 000 *M.* verkauft, zahlbar in Jahresraten von 1800 *M.* Diese Ratenzahlung nehme ihren regelmäßigen Fortgang und entspräche dabei die Gesellschaft der Bedingung der Abtörfung des Canalstreifens.

Zu 104, 120, 156. Die Commanditgesellschaft Torfwerk Zwischenahn hätte im Jahre 1876 eine Hochmoorfläche von plm. 409 ha gegen Anzahlung und Ratenzahlung bis

1888 für die Summe von 158 655 *M.* gekauft. Von dieser Summe wären bereits 48 000 *M.* abbezahlt gewesen, als es sich im Herbst 1879 herausgestellt hätte, daß die Commanditgesellschaft ihren Verpflichtungen nicht mehr nachkommen könnte, dagegen aber eine neu zu constituirende Actiengesellschaft eintreten wollte, wenn der Staat sich zur Zurücknahme der verkauften kleineren Fläche von plm. 148 ha bereit erklären wollte. Unter diesen Umständen hätte man vor der Alternative gestanden, entweder die Commanditgesellschaft zum Concurs zu treiben oder einen neuen Vergleich mit der neuen Actiengesellschaft abzuschließen. Man habe es für zweckmäßiger gehalten, den letzteren Weg einzuschlagen, und sei eine neue Verabredung vom 29. April 1880 getroffen, wonach der Staat gegen eine Restzahlung von 51 871 *M.* die kleinere Hochmoorfläche zurückgenommen habe.

Zu 121, 157 habe der Ausschuß von einer ähnlichen Vertragsänderung zu berichten, wo es sich um das Geschäft mit dem Torfwerk Dohlt handle, wo nach dem Vertrage vom 26. April 1877 das finanzielle Gesamtergebniß des Kauf- und Pachtvertrages plm. 50 000 *M.* betragen habe, die Käufer indes wegen ungünstiger Verhältnisse ihren Verpflichtungen nicht hätten nachkommen können und der Staat sich veranlaßt gesehen habe, einen anderen Pachtvertrag abzuschließen. Darnach hätte der Staat den größeren Theil des verkauften Hochmoores zurückgenommen und für eine Differenz von etwa 18 000 *M.* sich ausbedungen, plm. 47 ha Hochmoor frei zur Verfügung, 30 ha abgetorfte Untermoor neben den plm. 24 ha des Pachtvertrages nach 30 Jahren wieder zur Verfügung zu erhalten.

Zu 109, 141, 164. Diese 10 Ratenzahlungen für verkaufte Torfmoorflächen, ca. 2070 *M.*, würden 1883 zum Abschluß kommen.

Nach den mitgetheilten Einzelheiten, welche im Vorzimmer ausgelegt seien, könne der Ausschuß sich mit den geschehenen Transactionen nur einverstanden erklären und müsse dieselben um so vortheilhafter halten, da es im Interesse des Staates liegen müsse, ohne damit eine künstliche Schöpfung erzeugen zu wollen, die Industrie in den Torfmooren möglichst zu fördern.

Der Antrag des Ausschusses wird angenommen.

II. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses, betr. den Entwurf eines Gesetzes für das Großherzogthum, betr. einen Zusatz zum Gesetze vom 30. Mai 1876, betr. Verkündung eines Gehaltsregulativs für den staatlichen Schuldienst und das Bau-, Vermessungs- und Forstwesen des Großherzogthums. (Anl. 59 S. 268.)

Berichterstatter Abg. **Keller**: Der Ausschuß sei den Motiven, welche die Staatsregierung zur Einbringung dieses Gesetzentwurfes veranlaßt und in dem Schreiben an den Landtag niedergelegt habe, in allen Punkten beigetreten und könne derselbe die Vorlage der Regierung zur Annahme nur empfehlen; deshalb stelle er den Antrag:

der Landtag wolle dem betreffenden Gesetzentwurfe seine Zustimmung ertheilen.

Der Antrag des Ausschusses wird genehmigt.

III. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses, betr. die Landescaße-Rechnungen des Fürstenthums Birkenfeld pro 1876/78. (Anl. 74 S. 425.)

Berichterstatter Abg. **Keller**: Betreffs der Rechnungen habe der Ausschuß nichts zu erinnern gefunden und stelle er daher unter Rücksendung der Landescaße-Rechnungen den Antrag:

der Landtag wolle die Rechnungen der Landescaße pro 1876/78 gutheißern und den Ueberschreitungen des Voranschlags pro 1876/78 um 56 711 *M.* 43 *S.* nachträglich seine Zustimmung ertheilen.

Der Ausschuß könne jedoch, wie auch bereits im Provinzialrath gechehen, nicht umhin, auf die hohen Geschäftskosten, namentlich die Ausnuzung der Diäten und Transportkosten, hinzuweisen. Wenn Fälle vorkämen, daß Jemand $\frac{1}{4}$ vor 12 Uhr abreiste und sich für den ganzen Tag Diäten berechnete, so sei dies ein entschiedener Mißbrauch und bäte er die Staatsregierung, darauf hinzuwirken, daß diesem Uebelstande baldigst abgeholfen würde.

Der Antrag wird angenommen.

IV. Bericht des Finanzausschusses, betr. einen vom Staatsministerium vorgelegten Vertrag zwischen dem Staate und der evangelischen Kirche im Fürstenthum Birkenfeld. (Anl. 63, S. 289.)

(Berichterstatter Abg. Keller.)

Abg. **Schüler**: Der Provinzialrath habe in seiner Sitzung vom 28. October 1881 einem Vertrage zwischen dem Staate und der evangelischen Kirche, in dem ersterer sich zur Zahlung einer Pauschsumme von 17 500 *M.* bezw. 17 000 *M.* an die letztere verpflichte, gutachtlich zugestimmt; diese Summe erhöhe die Staatsregierung in ihrem Antrage an den Landtag um 1500 *M.* Er (Redner) empfehle den Antrag 1 des Ausschusses, der von dem Regierungsantrage nicht abweiche, dringend, da nur so die Verheißung der Selbständigkeit der Kirche sich verwirklichen würde. Der Antrag 2 des Ausschusses:

der Landtag wolle die von Geistlichen an ihn gerichtete Petition für erledigt erklären, rechtfertige sich dann durch sich selber.

Die Anträge 1 und 2 werden angenommen.

V. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses, betr. Petition von Eingefessenen der Gemeinde Cleverns vom 2./3. December 1881, betr. Chauffeebau.

Berichterstatter Abg. **Barnstedt**: In der fraglichen Petition richteten 40 Eingefessene der Gemeinde Cleverns das Gesuch an den Landtag, zu beschließen, daß der Ausbau der Chauffee Jever-Cleverns-Sandel-Landesgrenze in der Richtung auf Westermöns Leerhase in nächster Zeit in Angriff genommen werde.

Diese Chaussee sei bereits in dem Chausseeneze, welches vom Amtsrathe Jever festgestellt sei, vorgesehen und für dieses Chausseenez im §. 58 des Voranschlags der Ausgaben des Herzogthums Oldenburg für 1882/84 für die nächsten drei Jahre je 10 000 *M.* ausgeworfen. In der Petition sei angegeben, daß der Anschluß an die Preussische Chaussee gesichert sei, demgegenüber der Abg. Jken behauptet habe, daß der Anschluß durchaus nicht feststünde. Da nun der Staatsregierung die Befugniß zustünde, zu bestimmen, welche Chaussee zuerst gebaut werden solle, so habe der Ausschuß nur beantragen können:

der Landtag wolle die Petition der Großherzoglichen Staatsregierung zur Kenntnißnahme übergeben.

Der Antrag des Ausschusses wird genehmigt.

VI. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses, betr. Vorlage vom 7. December 1881, betr. Kosten der im Jahre 1882 vorzunehmenden Erhebung einer allgemeinen Berufsstatistik und Viehzählung für den Umfang des deutschen Reichs. (Anl. 84, S. 481.)

Berichterstatter Abg. **Barnstedt**: Wie die Herren aus dem Schreiben der Staatsregierung erschen haben würden, sei beabsichtigt, im Jahre 1882 die Erhebung einer allgemeinen Berufsstatistik und einer Viehzählung für den Umfang des Deutschen Reichs stattfinden zu lassen. Die Kosten der statistischen Aufnahme selbst seien von den Landesregierungen zu tragen und die dem Großherzogthum Oldenburg erwachsenden vom statistischen Bureau auf 12 000 *M.* veranschlagt. Da die Wichtigkeit dieser Zahl von Seiten des Ausschusses nicht in Zweifel gezogen werden könnte, so stelle derselbe den Antrag:

der Landtag wolle zur Deckung der Kosten der im Jahre 1882 vorzunehmenden Erhebung einer allgemeinen Berufsstatistik und Viehzählung für den Umfang des Deutschen Reichs die Summe von 12 000 *M.* für das Jahr 1882 zu §. 8 des Ausgabe-Voranschlags des Großherzogthums (Kosten besonderer statistischer Ermittlungen) bewilligen.

Der Antrag wird angenommen.

VII. Bericht des Finanzausschusses, betr. die Vorlage vom 7. December 1881, betr. Zuschuß an die Gemeinden Delmenhorst und Ganderkesee zum Bau einer Chaussee von Delmenhorst über Abelheide bis zur Landesgrenze. (Anl. 86, S. 482.)

Berichterstatter Abg. **Barnstedt**: Er habe hier nur eine redactionelle Bemerkung zu machen: Im Abklatsch S. 9 von unten müsse anstatt „besucht“ „sucht“ gelesen werden. Im Uebrigen empfehle er den Antrag des Ausschusses.

Der Antrag wird genehmigt.

VIII. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses, betr. die Petition des Amtsvorstandes des Amtes Wechta, betr. den Bau einer Eisenbahn von Ahlhorn in südlicher Richtung durch das Amt Wechta.

Berichterstatter Abg. **Meyer**: Der Amtsvorstand des Amtes Wechta richte im Namen des Amtsrathes an den Landtag die Bitte: der hohe Landtag wolle an die Staatsregierung das dringende Ersuchen richten, wenn irgend möglich, den Ausbau der fraglichen Eisenbahn noch für die nächste Finanzperiode in Aussicht zu nehmen und dem Landtage eine darauf bezügliche Vorlage zugehen zu lassen.

Nach reiflicher Prüfung dieser Petition von Seiten des Finanzausschusses seien aus demselben zwei Anträge hervorgegangen, der Antrag der Majorität:

der Landtag wolle die Petition der Großherzoglichen Staatsregierung zur nochmaligen Erwägung übergeben, und der von ihm vertretene Antrag der Minorität:

der Landtag wolle die Petition der Großherzoglichen Staatsregierung zur dringenden Berücksichtigung empfehlen.

Er (Redner) würde sich erlauben, die ganze Frage vom Standpunkt der Minorität aus einer kurzen Erörterung zu unterziehen.

Lange bevor an den Ausbau der jetzigen Oldenburgischen Bahnen gedacht sei, schon seit länger als 20 Jahren sei die in Frage kommende Gegend des jetzigen Amtsdistricts Wechta in der begründeten Hoffnung gewesen, in das Eisenbahnnetz hineingezogen zu werden, und zwar zunächst durch den beabsichtigten Bau der sog. Jadebahn, von dem neuen Kriegshafen an der Jade, dem jetzigen Wilhelmshafen, nach der Festung Minden. Diese Aussicht habe festere Gestalt angenommen durch den Staatsvertrag zwischen Oldenburg und Preußen vom 16. Februar 1864, in welchem Preußen sich verpflichtete, jene Bahn innerhalb 10 Jahren zu bauen oder an Oldenburg eine Million Thaler als Conventionalstrafe zu zahlen. Dieses Project sei von Preußen später fallen gelassen worden, als eine Aenderung der politischen Verhältnisse Deutschlands eingetreten sei.

Es sei sodann das Project der sog. Paris-Hamburger Bahn aufgetaucht, welche die Holländische Bahnstation Venloo mit Hamburg zu verbinden und so eine ganz erhebliche Abkürzung der Route Paris-Hamburg bezweckt habe. Sehr freudige Hoffnungen hätten sich damals für unser Land und speciell für den Süden desselben an dieses Project geknüpft; leider habe das Jahr 1866 durch die großen Veränderungen in Deutschland auch diese Hoffnungen getäuscht, die Bahn wurde gebaut, allein trotzdem sie bei der Wahl der Oldenburgischen Richtung um Millionen Thaler billiger und viele Meilen kürzer hätte hergestellt werden können, wären bei dem Bau derselben die Oldenburgischen Landesgrenzen mit Sorgfalt gemieden.

Eine neue Hoffnung habe der fragliche Landestheil geschöpft, als das Project der Oldenburgischen Südbahn aufgetaucht sei; dieselbe sei aber auch diesmal getäuscht worden, indem die Bahn, anstatt über Lohne und Damme den directen Weg nach Osnabrück aufzusuchen und so den eigenen Landes-

kindern die Segnungen des Bahnverkehrs zuzuführen, durch die wenigst bevölkerte Gegend unseres Herzogthums zum Lande hinaus durch Preussisches Gebiet und auf nicht unbeträchtlichem Umwege über Quakenbrück nach Osnabrück geführt sei. In zahlreichen Bittschriften und mit mündlichen Vorstellungen seien die Bewohner der Aemter Damme und Bechta damals bei der Staatsregierung und dem Landtage gegen diese Verlegung unserer eigensten Interessen vorstellig geworden; alles vergebens! Höhere Staatsinteressen und die Rücksicht Preußens auf seine Unterthanen wären damals maßgebend gewesen, als die verhängnißvolle Entscheidung über die Richtung jener Bahn getroffen worden.

Ein kleines Trostmittel sei alsdann den Bewohnern dieses Landstriches gewährt worden durch die Annahme des Antrages des Abg. Russell Seitens des 17. Landtags, wonach die Großherzogliche Staatsregierung ersucht worden sei, den Bau einer Eisenbahn von Ahlhorn ab durch die Aemter Bechta und Damme zum Anschluß an die Paris-Hamburger Bahn in Aussicht zu nehmen. Sechs Jahre wären seitdem wiederum verflossen, ohne daß das Project eine erhebliche Förderung erfahren, bis in dankenswerther Weise die Großherzogliche Staatsregierung im Herbst des Jahres 1879 die fragliche Bahn durch die Eisenbahndirection habe vermessen und die technischen Vorarbeiten für dieselbe habe ausführen lassen, deren Resultat zuerst durch das Protocoll der Conferenz der freien Vereinigung zur Wahrung und Förderung der Verkehrsinteressen im Verkehrsgebiet der Oldenburgischen Staatsseisenbahnen vom 11. Juni 1881 weiteren Kreisen zugänglich geworden. Durch die Resultate der technischen Vorarbeiten und vergleichenden Berechnungen über die in Aussicht stehende Verzinsung des Anlagecapitals sei die Ausführbarkeit und eine durchaus befriedigende Rentabilität der Bahn nachgewiesen.

Nach den in jenem Protocoll niedergelegten Mittheilungen des Herrn Geh. Oberbaurath Buresch seien für die Bahn dreierlei verschiedene Projecte und für jedes derselben eine Rentabilitätsberechnung aufgestellt worden, welche er (Redner) sich mitzutheilen gestatte:

Project I. beabsichtige Normalspurbahn mit möglichster Benützung der Chaussee;

Project II. nehme Normalspurbahn in völlig freier Führung in Aussicht;

Project III. für Schmalspurbahn in ähnlicher Form wie Dohlt-Westerstede.

Das Project I. sei 47,8 km lang und erfordere 2 181 000 *M.* Anlagecapital;

das Project II. sei auf 46,9 km berechnet mit einem Anlagecapital von 2 570 000 *M.* und

bei Project III. sei die Länge der Strecke auf 48,7 km und das erforderliche Anlagecapital auf nur 1 379 000 *M.* veranschlagt.

Die Rentabilität sei von Herrn Geh. Rath Buresch berechnet auf Grund der Betriebsergebnisse anderer ähnlicher Bahnen, namentlich der Holsteinischen Marschbahn, der Westholsteinischen Bahn, der übrigen Oldenburgischen Staatsbahnen und der Bahn Dohlt-Westerstede. Ferner sei dabei die Frequenz der Station Ahlhorn mit in Rücksicht gezogen und von der Voraussetzung ausgegangen, daß die Bahn vorerst als Sackbahn in Damme endigen und der Anschluß an die Preussische Bahn erst im Verlauf der Zeit in Aussicht zu nehmen sei.

Unter diesen Voraussetzungen habe Herr Geh. Rath Buresch die voraussichtliche Verzinsung des Anlagecapitals bei Project I. auf 3,16%, bei Project II. auf 2,63% und bei Project III. auf 5,08% veranschlagt.

Bei dem in Aussicht stehenden nicht unbeträchtlichen Güterverkehr der projectirten Bahn, die, von einer kurzen Strecke jenseits Ahlhorn abgesehen, auf ihrer ganzen Linie bis Damme eine landwirthschaftlich gut entwickelte, mäßig dicht bevölkerte und namentlich in Lohne mit einer verhältnißmäßig lebhaften Industrie ausgestattete Gegend durchschneide, könne nach seiner (Redners) Ansicht nur eine Bahn mit normaler Spurweite in Aussicht genommen werden. Project I. würde den beabsichtigten Zweck vollständig erreichen lassen und dürfe man nach den angestellten statistischen Ermittlungen des Güterverkehrs, welcher aus der theilhabenden Gegend vorzugsweise zur Zeit den Bahnhöfen der Venloo-Hamburger Bahn zuströme, deren ausführliche Mittheilung ihn (Redner) heute zu weit führen würde, mit ziemlicher Sicherheit annehmen, daß, sofern die Bahn gleich den Anschluß nach Süden über Damme hinaus, sei es in Lemförde, was der projectirten Bahn Lemförde-Bergheim halber am richtigsten, sei es in Bohmte, oder sei es in Alfhäusen, einer Station der Oldenburgischen Bahnstrecke Quakenbrück-Osnabrück suche, — sich die Rentabilität erheblich günstiger stellen und eine durchaus befriedigende Verzinsung des Anlagecapitals erwarten lassen würde. Er (Redner) setze hierbei voraus, daß die Bahn durchaus als Sekundärbahn betrieben und der Bau so einfach und billig als möglich, namentlich mit Vermeidung kostspieliger Hochbauten betrieben und daß zunächst von der Beschaffung eines erheblichen eigenen Betriebmaterials abgesehen werden könne, weil das Betriebmaterial unserer alten Bahnen sich auf der neuen Bahn benützen lasse.

Als auf einen für die Rentabilität der Bahn erheblich in's Gewicht fallenden Umstand, wolle er, außer auf die nicht unbeträchtliche Industrie in Lohne ic., auf die Lager von Eisensteinen hinweisen, die in den Niederungen jener Gegend in erheblicher Ausdehnung vorkämen und einen wichtigen Exportartikel nach den Westfälischen Industriebezirken zu werden versprächen.

Die von der Bahn durchschnittene Gegend habe Reichthum an Torf, es seien überall beträchtliche Lager von Thon vorhanden, die Holzproduction sei bedeutend und dabei sei die

landwirthschaftliche Productivität auf einer Stufe angelangt, die namentlich Ausfuhr von Vieh, besonders von fetten Schweinen, so denn von Speck und Schinken, ferner ganz bedeutenden Mengen Eier und Butter und in Jahren mit guten Ernten von Getreide erforderten. Durch Verbindung mit dem Norden des Landes werde sich eine erhebliche Zufuhr von Kleierde, Schlick, Dünger &c. entwickeln.

Für möglichst baldige Ausführung des Baues der Bahn sprächen die zur Zeit leichte und billige Beschaffung der Geldmittel, niedrige Preise der Baumaterialien, namentlich des Eisens und des Holzes, sowie die niedrigen Arbeitslöhne. Diese Gründe würden es ermöglichen, in gegenwärtiger Zeit die Bahn noch unter der Voranschlagssumme zu bauen, dazu käme die große Bedeutung, welche der Bahnbau unmittelbar als Quelle von Arbeit für die Bevölkerung der betheiligten Gegend habe, die durch einige schlechte Ernten in ihrem Wohlstande zum Theil beträchtlich zurückgegangen und schon in dem Bau der Bahn an sich eine Hebung ihrer materiellen Wohlfahrt erblicken dürfe, abgesehen von dem dauernden Aufschwung, den alle wirthschaftlichen Verhältnisse durch die Wohlthaten des Bahnverkehrs erfahren würden.

Daß der Oldenburgische Staat dem in Frage stehenden Landesheil, welcher von 32000 Menschen bewohnt sei, seine berechtigten Wünsche auf die Bahn doch einmal erfüllen müsse, darüber würde bei den Herren wohl kaum eine Meinungsverschiedenheit herrschen. Nun möge man bedenken, daß derjenige, welcher bald giebt, doppelt giebt, und möge man den Bau der Bahn nicht mehr länger hinausschieben!

Wenn gegen die Erfüllung dieses Wunsches die gegenwärtige ungünstige Finanzlage des Landes, wie in der Petition ausgesprochen, auch seitens der hohen Staatsregierung geltend gemacht werde, so wolle Redner dem gegenüber doch daran erinnern, daß man Eisenbahnen nicht aus laufenden Ueberschüssen einer Finanzperiode bauen könne, sondern die Beschaffung der Geldmittel im Wege einer Anleihe zu bewerkstelligen pflege. Und zur Aufnahme einer Anleihe sei der gegenwärtige Zeitpunkt, wo 4procentige Staatspapiere *al pari* und darüber ständen, ein keineswegs ungünstiger. Wenn man dem gegenüber behaupte, daß die Verschuldung des Landes schon ohnehin eine bedenkliche Höhe erreicht habe und besonders bei dem Umstande, daß ein so erhebliches Capital schon in den vorhandenen Bahnen stecke, dessen Verzinsung bei der schwankenden Natur der Betriebsergebnisse der Eisenbahnen eine nicht genügend gesicherte sei und es schon gegenwärtig thatsächlich der Fall, daß das Herzogthum zur Verzinsung der Bahnanleihen eine jährliche Summe von ca. 150—180 000 *M.* mehr aufzubringen habe, als wenn die Bahnanleihen nicht existirten, — so habe er (Redner) dem gegenüber zunächst darauf hinzuweisen, daß der Landesheil, welcher diese Bahn verlange, doch auch zur Aufbringung der Geldmittel, welche zur Deckung jenes Deficits erforderlich, nach Maßgabe seiner Steuerkraft contribuiren müsse, ohne

aber irgend nennenswerthen Nutzen in directer oder indirecter Weise von jenen Bahnen zu haben.

Es sei daher nichts weiter als ein Act ausgleichender Gerechtigkeit, wenn dem Süden unseres Landes die gewünschte Bahn gebaut werde. Auch könne die im Verhältniß zu unserer gesammten Schuldenlast nicht erhebliche Summe von ca. 2 Millionen nicht so schwer in's Gewicht fallen, daß man den Bau der Bahn deshalb noch länger hinauszuschieben brauche. Selbst wenn nicht sofort eine vollständige Verzinsung des Anlagecapitals vorhanden, so sei unsere Gegend es ebensogut werth, für dieselbe in dieser Hinsicht ein kleines Opfer zu bringen, als die anderen Theile des Landes, welche längst Bahnen hätten. Der indirecte Vortheil einer allgemeinen Hebung der wirthschaftlichen Lage einer Gegend durch Hineinziehen derselben in den Bahnverkehr sei ein völlig genügendes Aequivalent für ein verhältnißmäßig nicht einmal bedeutend zu nennendes Geldopfer. Indirect erwachse ja dem Staate aus der Hebung eines Landesheils durch die Verbesserung der Steuerkraft ein nicht zu unterschätzender Vortheil.

Habe Oldenburg einmal das Staatsbahnprincip adoptirt, und dies sei in eminentem Grade thatsächlich der Fall, dann resultire daraus naturnothwendig die Pflicht, allen Theilen des Staatsgebiets in Bezug auf seine gerechten desfallsigen Ansprüche Genüge zu leisten, und es sei durchaus nicht recht, einen Landesheil, dem, wie schon Eingang nachgewiesen, wiederholt die begründetsten Hoffnungen gemacht, noch länger ohne Eisenbahn zu lassen.

Auch den Einwand höre man nicht selten dem Bahnproject gegenüber aussprechen, daß in der neuen Bahn den älteren Bahnen eine Concurrerzbahn geschaffen würde. Allein dieser Einwand sei nicht richtig. Der bei weitem überwiegende Theil des Verkehrs aus den meisten Gemeinden des jetzigen Amtes Bechta, sowohl was den Güter- als was den Personenverkehr anbetreffe, gravitire nach der Venloo-Hamburger Bahn und sei somit für die Oldenburgischen Bahnen verloren. Zwar fließe aus den Gemeinden, die näher an der Oldenburgischen als an der Venloo-Hamburger Bahn lägen, auch der Oldenburgischen Bahn naturgemäß zur Zeit der Verkehr zu und würde, falls die in Frage stehende Bahn fertig geworden, zum großen Theil der älteren Oldenburgischen Bahn zu Gute kommen, jedoch werde dieser Nachtheil mehr als aufgehoben durch den Vortheil, der auch dem älteren Oldenburgischen Bahnnetz durch den Character der neuen Bahn als Zufuhrbahn der älteren nothwendig erwachsen müsse. Er (Redner) wolle sich im Interesse einer wünschenswerthen Kürze vorläufig weiterer Ausführungen enthalten; er hoffe, daß die angeführten Gründe bei dem hohen Hause Anerkennung finden mögen, und gestatte sich die Herren um Annahme seines, des Minderheitsantrages zu bitten. —

Abg. Tanten: Auch die Majorität verkenne in keiner Weise die ungünstige Lage dieses Landesheils, zumal die früheren Verträge zu den besten Hoffnungen berechtigt hätten;

auch sie würde gern sehen, wenn dem südlichen Oldenburg die Segnungen des Eisenbahnverkehrs zugeführt würden, wenn dieses nur irgendwie mit den Interessen des Landes vereinbar wäre. Die Staatsregierung habe die Petenten unter Hinweis auf die schlechten Finanzverhältnisse abgewiesen; hiergegen dürfe man nicht auftreten, da bei Lage der Sache es durchaus ungerechtfertigt wäre, auf die Staatsregierung einen Druck auszuüben. Bei der schwachen Rentabilität unserer anderen Bahnen, bei dem bedrückenden Einfluß, den die Eisenbahn auf die Finanzverhältnisse des Landes ausübe, gäbe dieser neue Bau zu großen Bedenken Anlaß, umsomehr als diese Bahn unserer Südbahn entschieden Concurrenz machen würde.

Der Berichterstatter der Minorität habe erwähnt, daß bei der großen Schuldenlast des Landes eine Neubelastung mit 2 000 000 *M.* durchaus nicht in die Waagschale fallen könnte; dieser Ansicht müsse er entschieden entgegenreten, da man darauf sehen müsse, die Schuldenlast zu verringern oder wenigstens nicht zu vergrößern; denn wenn nicht bald eine erhebliche Aufbesserung der Bahnvertragnisse eintrete, würde die Finanzlage noch beunruhigender werden, als sie jetzt schon sei.

Aus diesem Grunde sei jeder Druck auf die Staatsregierung zu vermeiden; da jedoch andererseits es nicht angemessen gewesen wäre, über die Petition der Vertretung eines so großen Amtsverbandes zur Tagesordnung überzugehen, so habe die Majorität den Antrag gestellt:

der Landtag wolle die Petition der Großherzoglichen Staatsregierung zur nochmaligen Erwägung übergeben.

Abg. Deeken: Nach der eingehenden Darlegung der historischen Entwicklung dieses Bahnprojectes von Seiten des Abg. Meyer sei es überflüssig, hierauf nochmals näher einzugehen, und wolle er sich darauf beschränken, die vom Abg. Tangen gegen den Antrag der Minorität vorgebrachten Gründe zu widerlegen. Er hätte gehofft, daß die Petition eines der größten unserer Amtsverbände etwas wärmer von der Majorität des Ausschusses aufgenommen wäre, besonders mit Rücksicht darauf, daß dies der einzige Landestheil sei, der noch nicht von einer Bahn durchschnitten würde. Allerdings sei die Finanzlage unseres Landes augenblicklich nicht sehr günstig, aber trotzdem könne man leicht das kleine Opfer auf sich nehmen, auch diesem bisher vernachlässigten Landestheil etwas zuzuwenden, zumal doch nichts gerechtfertigter sei, als daß Lasten und Nutzen gleichmäßig über das Land vertheilt würden. Sonst hätte man überall hin, man könne fast sagen nach jedem Dorfe eine Bahn gebaut, gestützt auf gute Hoffnungen, die jedoch mehr oder weniger sich nicht realisiert hätten: Die Bahn von Hude nach Nordenhamm sei gebaut in der Hoffnung, daß der Verkehr von Nordenhamm emporblühen, die Bahn von Sande nach Jever in der Hoff-

nung, daß die projectirte Ostfriesische Küstenbahn ihr später Verkehr zuführen würde. Man könne diesen Bahnen eine Berechtigung nicht absprechen, da sie, wenn auch zur Zeit von geringem directen, so doch von großem indirecten Nutzen für die berührten Landestheile wären. Aus gleichem Gesichtspunkte möge man aber auch die Bahn in südlicher Richtung, durch das Amt Wechta, beurtheilen.

Der hier in Frage kommende Landstrich habe gewissermaßen ein Recht auf den Ausbau dieser Bahn, da die Preussische Million, bezahlt als Ersatz für die projectirt gewesene Bahn von Wilhelmshaven über Damme nach Minden, doch eigentlich diesem Landestheil speciell zu Gute kommen müsse. Wenn die Staatsregierung diese für andere Bahnbauten verrechne, so sei dies von dem Standpunkte aus geschehen, daß man das Geld genommen, wo man es gefunden; das Geld müsse aber ganz oder theilweise dazu verwandt werden, diesem Landestheile die Bahn zu verschaffen und rechtfertige es sich, schon jetzt auch hier mit den Bahnbauten den Anfang zu machen.

Die Mehrbelastung von 2 000 000 *M.* sei kein großes Opfer; das Geld sei ja nicht weggeworfen; wenn man das Project I. annehme, welches sich mit mehr als 3% verzinsen würde, so sei das äußerste, was das Land riskire, 1% = etwa 20 000 *M.*; diese könne das Land wohl aufbringen und sei hierzu um so mehr verpflichtet, als für die anderen Bahnen unverhältnißmäßig höhere Summen zugesetzt würden. Er (Redner) empfehle dringend den Antrag der Minorität, zumal durch die Annahme desselben ein Druck auf die Regierung durchaus nicht ausgeübt werden würde.

Abg. Windmüller: Er gehöre dem Landtage seit 1872 an und habe man damals bereits vor einer vollzogenen Thatsache gestanden. Wie allgemein bekannt, seien dem Landtage 4 Projecte zur Genehmigung unterbreitet, darunter auch dasjenige von Quakenbrück nach Osnabrück. Man habe sich in einer förmlichen Zwangslage befunden und um nicht Alles zu gefährden, habe man Alles bewilligen müssen.

Er erinnere sich noch recht gut, daß gerade die Bahn Quakenbrück-Osnabrück zu den allereingehendsten Erörterungen geführt habe, namentlich der sel. Abg. Russell habe sich alle undenkliche Mühe gegeben, um seinem südlichen Heimathlande die Wohlthat einer Eisenbahn zuzuführen. Leider ohne Erfolg, da man nach den von der Staatsregierung beigebrachten Beweismitteln sich habe überzeugen müssen, daß Preußen eine südlichere Richtung als Concurrenzlinie der damals bereits geplanten Paris-Hamburger Bahn auffassen und niemals die Genehmigung des Anschlusses in der Richtung gebuldet haben würde.

Was nun die mehrfach erwähnte Million anlange, auf welche Münsterland ein so großes Anrecht zu haben glaube, so verhalte sich die Sache doch wesentlich anders. Preußen habe lange geschwankt, ob es auf Minden weiter bauen

wolle, allein die mehr und mehr sich ergebende Unwichtigkeit Mindens als Festungsplatz, in Verbindung mit dem Paris-Hamburger Bahnproject hätten Preußen von dem Plan absehen lassen und schließlich hätte Preußen sich zur Zahlung der Million, aber keineswegs mit großer Bereitwilligkeit, bequemt.

Auch er bedauere aufrichtig, daß das südliche Münsterland nicht mit einer Bahn ausgestattet sei, und namentlich, daß jetzt die Finanzlage eine derartige sei, daß vorläufig an Bahnbauten nicht zu denken sei, die Anschlüsse an andere Bahnen gemahnten auch wegen der übergroßen Anschlusskosten, wie der Abg. Deeken richtig hervorgehoben, zu großer Vorsicht.

Er hoffe, daß sich die Zeiten bald ändern werden und stehe er alsdann nicht an, sollte er noch im Landtage sein, der Eisenbahn durch Südmünsterland nach wie vor seine volle Sympathie zu bezeigen.

Abg. **Jfen:** Zunächst wolle er dem Abg. Deeken erwidern, daß die Bahn Sande-Zever durchaus nicht eine so unrentable Anlage sei, wie er bemerkt habe; denn es stände fest, daß die Station Zever eine der frequentesten des ganzen Oldenburgischen Bahnnetzes sei. Leider führe jedoch diese Bahn durch eine Gegend, wo wenig Menschen wohnten und wäre es entschieden richtiger gewesen, wenn man die Bahn von Wilhelmshaven direct über die Dörfer Fedderwarden und Sillenstede in gerader Linie nach Zever geführt hätte; so hätte sie zwei große verkehrreiche Dörfer berührt und wäre zweifellos die Rentabilität der Bahn eine noch günstigere gewesen.

Was die zur Verhandlung stehende Petition beträfe, so nehme er zu dieser Frage denselben Standpunkt ein wie die Abg. Tangen und Windmüller. Auch er halte es für ungerecht, daß der große südliche Landestheil noch ohne Bahnverbindung sei und bedauere sehr, daß man nach Lage der Finanzen die Petition nicht mehr als geschehen berücksichtigen könne. Zunächst müsse Klarheit in die Verhältnisse der Eisenbahn gebracht werden, erst wenn dies erreicht, könnten bessere Resultate erzielt werden und müßten sich die Petenten bis dahin gedulden.

Abg. **Barnstedt:** Indem er sich den Ausführungen der Majorität anschliesse, wolle er nur kurz darauf hinweisen, daß der Ausschuss eingehend geprüft habe, welche Fassung man dem Antrage geben solle. Im Resultat wäre es vielleicht einerlei; allein in der Erwägung, daß die Staatsregierung die Petenten abgewiesen habe und ein Druck auf dieselbe möglichst zu vermeiden sei, habe die Majorität des Ausschusses es für richtiger gehalten, die Petition der Staatsregierung zu übergeben, nicht zu empfehlen. Getrieben von dem Gefühle, daß die Interessen des südlichen Landestheils möglichst berücksichtigt zu werden verdienten, habe man davon abgesehen, über die Petition zur Tagesordnung überzugehen.

Abg. **Soner:** Nach den erschöpfenden Ausführungen der Vorredner wolle er nur in Kürze bemerken, daß er von jeher dafür gewesen wäre, die südlichen Landestheile in das gesammte Eisenbahnnetz hineingezogen zu sehen. Er habe überhaupt gewünscht, daß für manche Eisenbahnstrecken andere Linien gewählt worden wären und habe seit Beginn der Eisenbahnbauten desfallige Vorschläge und Anträge vergeblich gebracht. Insbesondere sei er stets für die Richtung Wardenburg-Bechta-Lohne-Damme gewesen und bedauere lebhaft, daß ein so industrieller, strebsamer Platz wie Lohne noch immer ohne Eisenbahn sein müßte. Für die Stadt Oldenburg namentlich würde er eine bessere Verbindung mit diesen Landestheilen für wünschenswerth halten. Dem Abg. Deeken möchte er indeß entgegen, daß er keineswegs hinsichtlich der Bahnen nach Zever oder Nordenhamm gleicher Ansicht sei. Die Bahn nach Zever gäbe gute Rente, wie der Abg. Jfen bereits hervorgehoben, und käme es überhaupt ja in Betracht, daß die Eisenbahnen nicht allein da seien, um große Renten abzuwerfen, sondern dem Lande indirect zu Gute kommen müßten. Deshalb bedauere er nicht, daß jene Bahnen im Zeverlande gebaut worden wären, wogegen es eine andere Frage sei, ob es zweckmäßiger gewesen wäre, die Bahnstrecken im Auslande anzulegen, um z. B. die reichen Myn Heers aus Holland spazieren zu fahren. Er hoffe nun auch, daß die Finanzlage des Herzogthums sich bald so günstig gestalten möge, um die Regierung in den Stand zu setzen, eine Anlage im Sinne der Petition erlassen zu können. Er wolle dieselbe mit Freude begrüßen, obschon er unter den gegenwärtigen Verhältnissen es für geboten erachte, den Antrag der Majorität anzunehmen.

Berichterstatter Abg. **Meyer:** Er wolle zunächst freudig und dankbar constatiren, daß von allen Seiten des Hauses das moralische Anrecht auf die fragliche Bahn gleichmäßig anerkannt, daß auch nicht eine Stimme laut geworden, welche sich dafür ausgesprochen, daß die schon so lange bestehenden Ansprüche des fragl. Landestheils als unberechtigt anzusehen seien. Er habe nur geglaubt, daß, wenn allseitig die Pflicht des Staates, diese Bahn auch noch zu bauen, anerkannt werde, daß man dann auch mit der Ausführung nicht länger zögern dürfe und einen Theil jener Million, die, wie auch heute noch hervorgehoben worden, doch eigentlich hätte ganz für den Landestheil verwandt werden müssen, dem andernfalls jene Preussische Jadebahn zu Gute gekommen wäre, für deren Nichtausbau diese Summe in den Staatsäckel des Herzogthums gestossen, für die qu. Bahn hätte flüssig machen wollen. Das nochmalige Hinausschieben des Baues der Bahn erhalte den Landestheil noch länger in dem unangenehmen Gefühle des „Hangens und Bängens in schwebender Pein“, daher hätte er es sehr gewünscht, schon in der nächsten Finanzperiode wenigstens eine Theilstrecke, etwa Aylhorn-Bechta oder -Lohne, gebaut zu sehen. Redner müsse aber doch auch andererseits das Schwerwiegende jener Gründe

anerkennen, welche seitens der Mehrheit der Redner gegen den sofortigen Ausbau der Bahn geltend gemacht seien. Er wolle namentlich auch nicht verkennen, daß die herrschenden Schwierigkeiten, welche der Landesvertretung bei ihrem so wünschenswerthen Eindringen in das innere Wesen des Eisenbahnbetriebes zur Zeit noch entgegenständen, sowie die noch mangelnde Klarheit über die factischen Betriebsergebnisse der schon fertigen Staatsbahnen, sowie die Schwierigkeit einer richtigen Schätzung der in Zukunft zu erwartenden Betriebsergebnisse auch bei Beurtheilung der Frage, die im Augenblick zur Verhandlung stehe, von Bedeutung sei.

In seiner Gegend habe man in den letzten Jahren sowohl durch die scheinbare Zurücksetzung des Landestheils in Bezug auf die fragl. Bahn, als auch wegen der für dieselbe so nachtheiligen Verschmelzung des Amtes Damme mit dem Amte Behta sich, wie er offen gestehen wolle, von der Staatsregierung und der Landesvertretung etwas zurückgesetzt gefühlt.

Nach den sympathischen Aeußerungen, welche heute von so vielen Seiten einer für die Gegend, welche er (Redner) hier mit zu vertreten die Ehre habe, so eminent wichtigen Frage, wie die des Ausbaues der fragl. Bahn sei, entgegen gebracht seien, und in der zuversichtlichen Hoffnung, daß auch die hohe Staatsregierung der Sache gegenüber ein warmes Interesse vertrete, könne er (Redner) den Ausdruck der Zuversicht nicht verbergen, daß, auch ohne seinerseits den Antrag auf Dringlichkeit festzuhalten, recht bald der Augenblick kommen werde, wo das Project, welches hier heute verhandelt, Wirklichkeit werde. Um nun eine möglichst für Alle acceptable Basis zu schaffen, ziehe er seinen Antrag zurück und bitte um einstimmige Annahme des Majoritätsantrages.

Der Antrag der Majorität wird einstimmig angenommen.

IX. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Gesetzes, betr. Zeit und Dauer der Schulpflichtigkeit im Fürstenthum Birkenfeld. (Anl. 64 S. 303.)

(Berichterstatter Abg. Schüler.)

Der Antrag des Ausschusses:

der Landtag wolle dem Gesetzentwurf, so wie er in der ersten Lesung unverändert angenommen wurde, auch in der zweiten Lesung seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilen,

wird angenommen.

X. Bericht des Eisenbahnausschusses über den Entwurf eines Gesetzes, enthaltend Zusatzbestimmungen zu dem Gesetz für das Herzogthum Oldenburg vom 28. März 1867, betr. die Enteignungen zu Eisenbahnen. (Anl. 56 S. 264.)

Der Ausschufsantrag wird ohne Debatte genehmigt.

XI. Mündlicher Bericht des Gesamtvorstandes des Landtags, betr. Gehaltsaufbesserung des Landtagsregistrator's Schwende hieselbst. (Schreiben des Großherzogl. Staatsministeriums vom 29. Nov. 1881. Anl. 80 S. 475.)

Berichte. XXI. Landtag.

Berichterstatter Abg. **Wallroth:** In dem an den Landtag gerichteten Schreiben des Großherzoglichen Staatsministeriums vom 29. November d. J. würde beantragt, das Gehalt des Landtagsregistrator's Schwende, welcher seit dem 1. Januar 1879 ein Gehalt von jährlich 2760 *M.* bezöge, angemessen zu erhöhen. Die Zulage würde, um denselben nach seinen Anciennitäts- und Dienstverhältnissen mit Beamten verwandter Kategorien gleichzustellen, nach Ansicht des Staatsministeriums auf jährlich 190 *M.* zu bemessen sein, so daß sich alsdann das Jahresgehalt auf 2950 *M.* beziffern würde. Der Gesamtvorstand habe mit Rücksicht auf die erprobte Zuverlässigkeit und Diensttätigkeit des Registrator's kein Bedenken getragen, die Gehaltserhöhung zu bewilligen und stelle daher den Antrag:

der Landtag wolle mit der Erhöhung des Gehalts des Landtagsregistrator's Schwende hieselbst auf jährlich 2950 *M.* vom 1. Januar 1882 an sich einverstanden erklären.

Der Ausschufsantrag wird angenommen.

XII. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses über den Vertrag zwischen Preußen, Bremen und Oldenburg, betr. Einrichtung eines Fischlaichschonreviers in der Weser. (Anl. 32 S. 83.)

Berichterstatter Abg. **Windmüller:** Wie die Herren aus der Vorlage ersehen haben würden, handle es sich hier um die Errichtung eines Fischlaichschonreviers in der Weser; nach dem vorliegenden Schreiben der Staatsregierung wäre ein bestimmtes Revier bereits in Aussicht genommen und sei der Ausschuf zu der Ueberzeugung gekommen, daß dieses Revier das einzig günstige in der Unterweser sei.

Nach Artikel 8 des Fischereigesetzes sei die Staatsregierung befugt, derartige Schonreviere anzulegen und handle es sich nur um die Bewilligung der Kosten; die Vertheilung derselben zu je $\frac{3}{8}$ auf Preußen und Oldenburg und zu $\frac{2}{8}$ auf Bremen rechtfertige sich dadurch, daß die ersteren beiden Staaten einen größeren Theil ihres Gebietes in das Revier hineingezogen hätten. Es sei keine Frage, daß diese Einrichtung ihre besonderen Vortheile mit sich bringen würde und stelle daher der Ausschuf den Antrag 1:

der Landtag wolle dem Uebereinkommen zwischen den Bevollmächtigten Preußens, Bremens und Oldenburgs vom 26. April 1881, Einrichtung eines Fischlaichschonreviers betr., seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilen.

Zu diesem Vertrage sei eine Petition von Fischern zu Oberhammelwarden, Käseburg, Brake u. eingegangen; soweit dieselbe sich auf Aufhebung des Laichschonreviers bezöge, seien die Wünsche der Petenten aus den vorhin ausgeführten Gründen nicht zu berücksichtigen und beantrage der Ausschuf:

Antrag 2:

über diese Theile der Position zur Tagesordnung überzugehen.

Abg. Groß: Gegen die vorgeschlagene Begrenzung des Fischlaichschonreviers hätten die Fischer sich deshalb ausgesprochen, weil sie für den Fall der Annahme desselben erheblich in ihrem Broderwerb benachtheiligt würden. Der nördliche Theil des Reviers diene ihnen zum Stör- und Maifischfang und müßten sie dringend bitten, diesen Theil nicht in das Revier hineinzuziehen. Wunderbar wäre es, daß kein Fischer bei der Berathung dieses so wichtigen Gegenstandes um seine Ansicht gefragt sei und ersuche er den Abg. Windmüller, ihm die Namen der zugezogenen Sachverständigen zu nennen.

Berichterstatter Abg. **Windmüller:** Er könne die nöthige Auskunft ertheilen; wie aus dem Protocoll hervorginge, seien als Sachverständige zugezogen: der Hafenmeister Zedelius, der Oberthierarzt Dr. Grevel, Wiebken und der Geh. Oberregierungsath Hofmeister.

Was die Petition anginge, so sei hierauf hin ein Regierungs-Commissar von dem Ausschuss befragt und habe derselbe die Auskunft gegeben, daß das bezeichnete Revier das einzig günstige sei. Zudem müsse man bedenken, daß diese Maßregel, da die Zahl der Fische hierdurch vermehrt würde, den Fischern selbst zu Gute käme und auch aus diesem Grunde habe der Ausschuss es für richtig gehalten, auf die Petition nicht einzugehen. Da ferner der Vertrag auf nur 9 Jahre mit jährlicher Kündigung geschlossen sei, so könne, wenn wirklich Schaden durch denselben gestiftet würde, jederzeit rechtzeitig Remedur getroffen werden.

Abg. Groß: Nach seiner Ansicht könne doch der Hafenmeister Zedelius nicht als Sachverständiger angesehen werden, sofern es sich um Fische handle. Es sei ihm unbegreiflich, daß die Fischer nicht hinzugezogen worden, nur dieses habe er bemängeln wollen, im Uebrigen stimme er mit den Ausschussanträgen überein.

Berichterstatter Abg. **Windmüller:** Zwar glaube er wohl, daß es auch unparteiische Fischer gäbe, allein im Allgemeinen müsse der Abg. Groß ihm doch zugeben, daß gerade in diesem Punkte die Fischer, da es sich um ihre Interessen handele, partiisch sein müßten.

Zu Antrag 3:

soweit sich die Petition auf die Verlängerung der Fristen zu Benutzung der alten Neze und Herabsetzung der Minimalgröße der Maschenweite auf 1 cm und der Neusen auf 6 mm bezieht, der Großherzoglichen Staatsregierung zur geeigneten Berücksichtigung zu übergeben, habe er nur noch zu bemerken, daß, wie der Herr Regierungs-Commissar im Ausschuss sich geäußert, es keinem Zweifel unterliege, daß es gelingen werde, die von den Fischern gewünschten Erleichterungen vertragsmäßig durchzusetzen.

Die Anträge 1, 2 und 3 werden angenommen.

XIII. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses, betreffend den Antrag der Commissare der Vertragsstaaten des Fischereigesetzes, betreffend Abänderung der Minimalmaße des Aals. (Anl. 33, S. 84.)

Der Antrag 1 des Ausschusses lautet:

der Landtag wolle dem Antrage der Commissare der vertragschließenden Staaten seine Genehmigung ertheilen.

Berichterstatter Abg. **Windmüller:** Schon bei der Berathung des Fischereigesetzes hätten sich große Bedenken herausgestellt, ob das Minimalmaß der zu fangenden Aale nicht reichlich zu hoch gegriffen sei. Später hätte sich dies zur Evidenz herausgestellt, wie z. B. aus der von den Fischern zu Oberhammelwarden u. eingegangenen, auf thatsächlichen Verhältnissen beruhenden Petition zur Genüge hervorginge. Die erforderliche Zustimmung der beiden anderen vertragschließenden Staaten sei jetzt erfolgt und empfehle er dem Landtag, der Abänderung des Vertrages seine Genehmigung zu ertheilen.

Den Antrag 2:

der Landtag wolle genehmigen, daß die Staatsregierung ermächtigt werde, in künftigen Fällen, wo es sich um die Abänderung unwesentlicher Punkte in dem betreffenden Fischereiabkommen handelt, ohne vorherige Zustimmung des Landtags derartigen Beschlüssen die Genehmigung zu ertheilen,

könne er gleichfalls nur empfehlen, da man der Staatsregierung das Vertrauen schenken dürfe, kleine Abänderungen ohne vorherige Genehmigung des Landtags selbständig vorzunehmen.

Die Anträge 1 und 2 werden angenommen.

Hiermit ist die Tagesordnung erledigt. Der Präsident setzt die nächste Sitzung auf Donnerstag, den 15. Dec. fest mit der Tagesordnung:

1. Bericht des Ausschusses zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Gesetzes für das Großherzogthum, betr. das Beitragsverhältniß zu den Gesamtausgaben des Großherzogthums. (Anl. 68, S. 337.)
2. Bericht des Eisenbahnausschusses über den Voranschlag der Eisenbahn-Betriebscasse des Herzogthums Oldenburg für die Finanzperiode 1882/84. (Anl. 73, S. 416.)
3. Bericht desselben Ausschusses, betr. den Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben des Erneuerungsfonds für die Eisenbahn-Betriebs-Verwaltung des Herzogthums Oldenburg für 1882/84. (Nebenarl. B. zu Anl. 36.)

Schluß der Sitzung: 12 $\frac{1}{2}$ Uhr Nachmittags.

Der Berichterstatter:

Müller.