

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Verhandlungen des ... Allgemeinen Landtags des Großherzogtums Oldenburg

Staat Oldenburg

Oldenburg, [O.], Landtag 7.1854 - 29.1904

6. Sitzung, 09.03.1883

[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

der

2^{ten} Versammlung des XXI. Landtags des Großherzogthums Oldenburg.

Sechste Sitzung.

Oldenburg, den 9. März 1883, Vormittags 10 Uhr.

- Tagesordnung:**
1. Bericht des Eisenbahnausschusses über den Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. die Organisation der Eisenbahn-Verwaltung.
 2. Bericht des Eisenbahnausschusses, betr. Nachbewilligung zu dem Erneuerungsfonds der Eisenbahnverwaltung für 1883.
 3. Mündlicher Bericht des Petitionsausschusses über die Petition des Vorstandes und Gemeinderathes zu Leisel, betr. die Anlegung eines Weges von Siesbach nach Röteweiler resp. die Heranziehung der Gemeinde Leisel zu den desfalligen Kosten.
 4. Mündlicher Bericht desselben Ausschusses, betr. eine Petition des Gemeinderathes der Landgemeinde Ahrensböck wegen Eisenbahnanlage.

Vorsitzender: Präsident Roggemann.

Am Ministertische: Minister Jansen und der Regierungs-Commissar Oberregierungsrath Muzenbecher; später: Minister Tappenbeck.

Nach Eröffnung der Sitzung verliest der Schriftführer Abg. Meyer das Protokoll der vorigen Sitzung; dasselbe wird genehmigt.

Sodann theilt der Präsident mit, daß er dem Abg. Westphal, der am vorigen Mittwoch, den 7. März, dringender Geschäfte wegen telegraphisch nach Hause gerufen sei, einen Urlaub für die Tage, an welchen der Landtag noch versammelt bleibe, ertheilt habe.

Darauf werden folgende Eingänge vom Präsidenten verlesen:

1. Schreiben Großherzoglichen Staatsministeriums, betr. eine generelle Ermächtigung der Großherzoglichen Staatsregierung zur Verwendung von im Vorschlage der Eisenbahnbetriebscasse für 1883/84 vorgesehenen Mitteln.

An den Eisenbahnausschuß.

2. Aermalige Bitte des Lehrers Eschusius zu Sandel um Bewilligung der Ortszulage.

An den Petitionsausschuß.

3. Petition für den pensionirten, 82jährigen, blinden Lehrer Klattenhoff zu Brake um Erhöhung der Pension desselben.

An den Petitionsausschuß.

Erinnerungen gegen die Vertheilung der Eingänge werden nicht gemacht.

Dann macht der Präsident die Mittheilung, daß er noch einen Eingang zur Kenntniß bringe, nämlich den selbstständigen Antrag des Abg. Grosz und Genossen, betr. bessere Einfriedigung der Eisenbahnen in den Marschen etc. (Der Präsident verliest den Antrag.) Der Antrag sei genügend unterstützt. Nachdem kein Widerspruch erfolgt ist, nimmt der Präsident an, daß der Antrag in Betracht gezogen werden solle, und bemerkt dann weiter, er proponire, daß der Antrag ohne vorgängige Begutachtung durch einen Ausschuß zur Verhandlung kommen und auf die Tagesord-

nung der morgigen Sitzung gesetzt werde. Der Landtag ist mit dem Vorschlage des Präsidenten einverstanden.

Hierauf wird in die Tagesordnung eingetreten.

I. Bericht des Eisenbahnausschusses über den Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. die Organisation der Eisenbahn-Verwaltung. (Anl. 1 S. 1.)

Der Landtag verzichtet auf die Verlesung des schriftlich abgefaßten Ausschußberichts. — Der Präsident bemerkt, daß er es für zweckmäßig halte, etwaige allgemeine Ausführungen über die Gesetzesvorlage an den Art. 1 des Gesetzes anzuknüpfen.

Antrag No. 1 des Ausschusses:

Annahme des Art. 1.

Berichterstatter Abg. **Windmüller**: In dem Abkatsch seien folgende Druckfehler zu berichtigen: auf Seite 55 Zeile 9 von unten müsse gelesen werden „Mindereinnahmen“ statt „Ländereinnahmen“; auf Seite 56 Zeile 11 von unten „wird“ statt „muß“; auf Seite 74 Zeile 3 von unten „15 M.“ statt „15%“. — Zu dem schriftlich abgefaßten Bericht wolle er (Redner) sich erlauben, noch Folgendes ergänzend hinzuzufügen:

Die Eisenbahn habe verschiedene Phasen durchlaufen. Die erste Phase sei die der Entwicklung gewesen; die zuerst gebauten Bahnen hätten zufriedenstellende Resultate geliefert; die bedeutenden Massentransporte für Wilhelmshafen und die in Bau befindlichen Linien hätten die bereits in Betrieb befindlichen, namentlich die Linie Bremen-Oldenburg genügend gespeist. Es seien dann neue Bahnen bewilligt worden, und das kleine Oldenburg, welches vor wenigen Jahren noch keine einzige Bahn besaßen, habe den Vergleich mit anderen Staaten nicht mehr zu scheuen brauchen. Gute Resultate hätten das Selbstgefühl gesteigert, großartige Hafenanlagen in Nordenhamm seien geplant worden, und auf der Höhe des Ruhmes von Nordenhamm sei das stolze geflügelte Wort von der Handreichung des Nordenhamms mit dem Südenhamm gesprochen worden. Das sei die Phase der Blüthe gewesen, auf welche die Phase des Niederganges gefolgt sei. Das Bild habe sich bald sehr geändert; all die schönen Träume seien zu Wasser geworden. Preußen halte uns mit eisernen Armen umklammert, der Ausbau von Wilhelmshafen sei zu Ende geführt, schlechte Ernten hätten den Niedergang der Bahneinnahmen vollenden helfen. Eben jetzt scheine sich nun wieder ein Umschwung zum Bessern zu vollziehen, und gestalte sich das Bild etwas freundlicher. — Allen diesen Phasen gegenüber habe sich der Landtag stets nüchtern verhalten, all den schönen Projecten habe er „fühl bis ans Herz hinan“ gegenüber gestanden, und auch heute noch sei die Stellung des Landtags eine abwägende.

Was das vorliegende Regulativ anlange, so sei dasselbe ein Product jahrelanger Erfahrung und habe im Ganzen den Ausschuß befriedigt. Die Staatsregierung habe den

ernsten Willen gezeigt, nach Möglichkeit Einschränkungen eintreten zu lassen, und der Ausschuß habe die Hoffnung, daß sich dieselben mit der Zeit noch in größerem Umfange durchführen lassen. — Mit der Anstellung der administrativen Beamten, Rechnungsbeamten etc. sei weiter fortgegangen und es sei wohl die Grenze erreicht, bis zu welcher angestellt werden könne. — Leider hätten die statistischen Arbeiten noch keine Einschränkung erfahren; der Ausschuß glaube, da auch die Staatsregierung der Eisenbahnstatistik nur einen bedingten Werth beilege, den dringenden Wunsch aussprechen zu müssen, daß hier baldmöglichst Einschränkungen vorgenommen würden. Er (Redner) könne sich nicht erklären, warum nicht bedeutende Einschränkungen möglich sein sollten. Auf den Stationen könne das Material gesichtet und in den Monatsrapporten zusammengestellt und dann das gesichtete Material auf dem Hauptbureau zusammengezogen werden. — Mit der Einführung des neuen Organisationsgesetzes nach den Anträgen des Ausschusses, welchen, wie er hoffe, der Landtag zustimmen werde, sei allerdings eine größere Klarheit in die Verhältnisse unseres Eisenbahnwesens gebracht und er glaube versichern zu dürfen, daß der Eisenbahnausschuß jetzt vollkommene Uebersicht habe, allein eins stehe dem noch entgegen, das sei das große Heer der Hilfsarbeiter. Ob mit der Zeit an den Stellen, wo dauernd unnatürlich viele Hilfsarbeiter gehalten werden müßten, im Interesse der besseren Controle des Landes und des Dienstes noch mit ferneren festen Anstellungen vorgegangen werden könne, müsse man der sorgfältigen Erwägung des Staatsministeriums anheimgeben. — Die Mittel, welche der Staatsregierung in dem vorliegenden Gehaltsregulativ zur Verfügung gestellt würden, gingen erheblich über die jetzt gezahlte Summe hinaus; es würden gegenwärtig gezahlt ca. 411 000 M. und im Maximum habe der Ausschuß zur Bewilligung empfohlen 488 300 M., und selbst nach Eingehen der zum Bezfall kommenden Stellen ergebe sich ein plus von ca. 60 000 M.

Zum Schlusse wolle er (Redner) noch bemerken, daß die Beschlüsse des Ausschusses im Einvernehmen mit der Staatsregierung gefaßt seien.

Minister **Jansen**: Im Namen der Staatsregierung habe er die Erklärung abzugeben, daß dieselbe mit den Anträgen des Ausschußberichtes sich überall einverstanden erklären könne und demnach darauf verzichte, daß die Anträge der Regierungsvorlage gegenüber den Anträgen des Ausschusses zu besonderer Abstimmung gebracht würden.

Was die statistischen Erhebungen anlange, so seien dieselben für Deutschland einheitlich geregelt, und daran die einzelnen Verwaltungen im Allgemeinen gebunden. Auf Vereinfachung werde soviel als möglich hingewirkt.

Die Hilfsarbeiter betreffend, bestehe allerdings auch jetzt noch ein Mißverhältniß bezüglich der Zahl derselben gegenüber den angestellten Beamten, obgleich schon gegen früher

erhebliche Reductionen vorgenommen seien. Ueber die Frage, ob noch mehr Stellen in etatmäßige zu verwandeln seien, müsse die Erfahrung entscheiden. Das neue Gesetz bringe übrigens eine wesentliche Verbesserung in die Lage der ganzen Kategorie der Hülfсарbeiter durch die Pensionscasse.

Abg. Ahlhorn: Wie der Abg. Windmüller, so wolle auch er seine Befriedigung aussprechen über das Entgegenkommen der Staatsregierung. Das gute Verhältnis zwischen Landtag und Regierung, das ihm (dem Redner) immer als höchst wünschenswerth erschienen sei, werde hoffentlich auch durch die Debatte nicht getrübt werden. Alle Wünsche seien freilich noch nicht befriedigt worden; es habe immer noch ein bedeutendes Mehr zugestanden werden müssen, als ursprünglich beabsichtigt sei. Den höheren Sägen bei den niederen Beamten habe er seine Zustimmung aus vollem Herzen gegeben. Bei den höheren Beamten seien einige Abstriche begründet gewesen, die Zahl der höheren Beamten sei nicht unerheblich vermindert; doch glaube er noch besonders hervorheben zu müssen, daß noch weitere Einschränkungen in Zukunft eintreten könnten. — Er wolle übrigens noch bemerken, daß die Staatsregierung für höhere Gehalte auch größere Anforderungen an die Beamten stellen könne. Und es sei gar nicht richtig, wenn das Gehalt höher, die Arbeit geringer werde. Der Herr Justizminister sei leider nicht anwesend; sonst wolle er Beamtenstellen anführen, für welche das Gehalt erhöht worden, in denen aber weniger zu thun sei. — Die Bestimmung des Art. 1 habe man anfangs Bedenken getragen zu acceptiren, indem man eine Trennung der mit der Bahn in Verbindung stehenden Hafenanstalten von der Bahnverwaltung gewollt habe. Indessen habe der Ausschuß die Vorlage annehmen können, nachdem die Regierung erklärt habe, daß in Zukunft für die fraglichen Anstalten ein separates Conto geführt und alle größeren Bauten von der Baudirection begutachtet werden sollten. Die Neubauten der Hafenanstalten seien als Hochbauten anzusehen und bedürften der speciellen Genehmigung des Landtags. Allerdings könnten Fälle eintreten, wo die Genehmigung nicht erst eingeholt werden könne, wenn z. B. — wie beim Pier — die Elemente in Betracht kämen. Darum habe auch der Ausschuß hinzugefügt: „ausgenommen in Fällen von Dringlichkeit“. Er (Redner) bitte aber die Staatsregierung, sonst keine Neuanlagen ohne Genehmigung des Landtags errichten zu wollen. Indessen wolle er auf die alten abgethanenen Verhältnisse nicht wieder zurückkommen. — Bezüglich der Hülfсарbeiter habe er noch zu bemerken, daß die Eisenbahnverwaltung den tüchtigen Kräften eine feste Stellung geben müsse; freilich Staatsdienerqualität könne denselben nicht ertheilt werden; aber das contractliche Verhältnis müsse ein möglichst festes sein.

Abg. Windmüller: Der Abg. Ahlhorn habe einen Theil von dem, was er habe sagen wollen, vorweggenommen. — Für Nordenhamm seien schon ganz erhebliche

Berichte. XXI. Landtag. 2. Versammlung.

Mittel hergegeben; 100 000 *M* seien aus dem Baufonds bewilligt; jetzt würden wieder 10 000 *M* von der Staatsregierung verlangt. Bei der Kostspieligkeit der Hafenanstalten lege er großen Werth auf die Erklärung von Seiten der Staatsregierung, daß künftig alle für die Hafenanlagen aufgewandten Kosten, sowie alle aus denselben erzielten Einnahmen in einem separaten Conto gebucht werden würden.

Minister Jansen: Der Herr Abg. Ahlhorn habe besonderen Nachdruck auf die Beschränkung der Zahl der höheren Beamten gelegt. Die Einschränkungen, welche die Staatsregierung bei dieser Position in den letzten Jahren schon habe eintreten lassen, seien doch verhältnißmäßig sehr bedeutend. Während die Zahl der Oberbeamten nach Maßgabe des Regulativs von 1872 bezw. budgetmäßiger Bewilligung sich auf 22 belaufe, sei diese Zahl in den letzten Jahren allmählich so weit herabgemindert worden, daß nunmehr nach Ausweis der Vorlage den früheren 22 Oberbeamten 14 Oberbeamte gegenüberständen. — Was die Thätigkeit der Beamten und den Umfang ihrer Geschäfte angehe, so glaube er einerseits behaupten zu dürfen, daß der Geschäftskreis nicht zu eng bemessen sei und andererseits dürfe er mit bestem Gewissen die Versicherung abgeben, daß die Beamten in vollem Maasse ihre Pflicht thäten. — Dem Wunsche des Ausschusses, es möchten die Aufwendungen für die Hafenanstalten in Nordenhamm und Elsfleth, sowie die Einnahmen derselben in der Betriebsrechnung der Eisenbahnbetriebscasse in gesonderter Buchung zur Erscheinung kommen, habe die Staatsregierung bereits entsprochen. Die betreffenden Wasserbauten litten in vielen Fällen keinen Aufschub. Eine Erörterung der Frage, wie weit bei solchen Verwendungen aus dem Erneuerungsfonds der Landtag mitzuwirken habe, würde nach seiner Ansicht zweckmäßiger an die Berathung des Etats des Erneuerungsfonds angeknüpft werden; und werde es wohl nicht schwer fallen, den geeigneten Modus der Verständigung zu finden. — Die Hülfсарbeiter-Frage habe er immer so aufgefaßt, daß es sich darum handle, ob die Staatsdienerstellen mit Pensionsberechtigung vermehrt werden sollten oder nicht. Dagegen habe sich bisher der Landtag stets ausgesprochen. Ob die Hülfсарbeiter auf contractliche Kündigung oder diätarisch beschäftigt würden, sei, was die Verbesserung dieser Stellen betreffe, einerlei.

Abg. Ahlhorn: Er gestehe zu, daß unter den höheren Beamten ziemlich aufgeräumt sei. Jetzt seien nur noch 10 Oberbeamte da, und der Eingang von weiteren 3 Stellen sei in Aussicht genommen. Es komme in Folge davon vor, daß tüchtige Beamte auf Wartegeld gesetzt würden. Als Beispiel wolle er nur den Oberbetriebsinspector anführen; das Betriebspersonal scheine ihm (Redner) in vorzüglicher Ordnung zu sein; seine volle Befriedigung könne er namentlich über das Benehmen der Schaffner aussprechen.

Minister Tappenbeck: Der Herr Abg. Ahlhorn habe die Behauptung aufgestellt, daß manche Justizbeamten



nicht ausreichend beschäftigt seien. Er habe auf diese Behauptung zu erwidern, daß im Departement der Justiz nicht weniger, als in den übrigen Departements, darauf Bedacht genommen werde, überall, wo es angängig sei, Stellen eingehen zu lassen. Beispielshalber erinnere er daran, daß das Amtsgericht Nobsfelden eingegangen und am hiesigen Landgericht ein Richter gespart sei. Weitere Reductionen halte er zur Zeit nicht für möglich; doch werde in der Einziehung von Ermittlungen mit Sorgfalt fortgeföhren werden. Er bestreite es darum, daß viele Justizbeamten nicht genügende Beschäftigung fänden, namentlich auch, daß sie weniger zu arbeiten hätten, als früher. Dabei verstehe es sich von selbst, daß eine ganz gleichmäßige Vertheilung der Arbeit nicht durchführbar sei.

Der **Präsident**: Da keiner der Herren mehr das Wort wünsche zu Antrag No. 1, so schließe er die Berathung über den Antrag No. 1; er schlage aber vor, daß die Abstimmung über den Antrag No. 1 noch ausgesetzt werde.

Der Landtag ist mit dem Vorschlage des Präsidenten einverstanden.

Antrag No. 2 des Ausschusses:

Annahme des Art. 2.

Antrag No. 3 des Ausschusses:

Annahme des Art. 3.

Berichterstatter Abg. **Windmüller**: Bei einer früheren Besprechung sei eine dreigliederige Direction, bestehend aus dem Eisenbahndirector, einem administrativen und einem technischen Mitgliede, für ausreichend angesehen worden. Doch habe der Ausschuß schließlich der Staatsregierung, welche einen Director mit drei Råthen für erforderlich erachtet habe, nachgegeben.

Antrag No. 4 des Ausschusses:

Annahme des Art. 4.

Antrag No. 5 des Ausschusses:

Annahme des Art. 5.

Abg. **Ahlhorn**: Es handle sich im Art. 5 um die Bahningenieure oder, wie sie in dem neuen Gesetz bezeichnet würden, Bezirksinspectoren. Die Zahl derselben sei von 8 auf 5 ermåßigt worden; er (Redner) frage, ob nicht noch einer wegfallen könne, oder ob nicht gar eine Ermåßigung von 5 auf 3 möglich sei.

Minister **Jansen**: Er wolle eine Bemerkung, die er für den Artikel 12 in Aussicht genommen habe, schon jetzt machen, da der Abg. Ahlhorn den Gegenstand schon hier berührt habe. Der vom Ausschuß beantragten eventuellen Herabsetzung der Zahl der Oberbeamtenstellen von 10 auf 7 habe die Staatsregierung nur unter Vorbehalt sehr erheblicher Bedenken sich anschließen können. Es sei zu bedenken, daß jederzeit neue Anforderungen an den Dienst herantreten könnten und daß auch für Vertretung in Krankheits- und anderen Verhinderungsfällen gesorgt sein müsse.

Vielleicht könne mit der Zeit die eine oder andere Stelle eingezogen werden; aber der vom Ausschuß gemachte Abstrich von 3 Stellen sei entschieden zu hoch gegriffen. Wenn die Staatsregierung nichtsdestoweniger sich zur Annahme des Ausschuß-Antrages verstanden habe, so sei das in der Erwågung geschehen, daß zur Zeit ein practisches Interesse nicht vorhanden sei, weil sämtliche Oberbeamtenstellen mit einem Stamme tüchtiger und jüngerer Beamten besetzt seien und Vacanzen hoffentlich vorerst nicht in Aussicht ständen. Bei dem Eintritt einer Vacanz werde die Staatsregierung prüfen, ob die Stelle zu entbehren sei oder nicht; letzterenfalls werde für die Eisenbahnverwaltung keine Verlegenheit entstehen, da sie in der Lage sein werde, vorläufig einen geeigneten Hilfsarbeiter zuzuziehen, und später die betr. Vorlage dem Landtage gemacht werden könne. Die Staatsregierung werde dann das dauernde Bedürfniß der betreffenden Stelle nachweisen und rechne auf das entsprechende Entgegenkommen des Landtages.

Antrag No. 6 des Ausschusses:

Annahme des Art. 6.

Antrag No. 7 des Ausschusses:

Annahme der Art. 7 und 8.

Es folgt die Abstimmung über die Anträge des Ausschusses No. 1—7 (Art. 1—8 incl.)

Die Anträge des Ausschusses No. 1—7 (Art. 1—8 incl.) werden genehmigt.

Hierauf werden die Anträge des Ausschusses No. 8, 9, 10 (Art. 9 und 10) zugleich zur Berathung verstellt.

Antrag No. 8 des Ausschusses:

Annahme des Art. 9.

Antrag No. 9 des Ausschusses:

Dem Art. 10 wird folgender Zusatz nachgefügt:

Bei eintretender Vacanz einer der im Art. 9 und 10 geschaffenen Stellen können die Dienstzweige derselben in einer Hand vereinigt werden.

Antrag No. 10 des Ausschusses:

Annahme des Art. 10 mit der beschlossenen Aenderung.

Berichterstatter Abg. **Windmüller**: Die beiden Stellen, welche gesetzlich fixirt im alten Regulativ nicht enthalten gewesen seien, machten dem Ausschusse ernste Bedenken. Je mehr selbstständige Stellen, desto mehr Untergebene, desto mehr Arbeit, desto mehr Geld. Er (Redner) meine auch, daß von den Werkstätten in Hude und Sande wenigstens die in Hude in Wegfall kommen könne, und ersuche die Staatsregierung hierüber um Auskunft. Bei der durch die Vorlage gegebenen Einrichtung komme nicht klar zum Ausdruck, welche Obliegenheiten dem Obermaschinenmeister zufallen.

Er halte es für einen großen Uebelstand wenn hier drei Bureaus geschaffen würden, da nach seiner Ansicht die

im Gesetz geschaffenen zwei neuen Stellen nur dazu führen würden, daß jeder sich ein selbstständiges Bureau mit Zeichner, Schreiber, Boten etc. etablire, während nach seiner Ansicht die beiden Inspectoren Assistenten des Obermaschinenmeisters seien und in einem Bureau gemeinschaftlich arbeiten könnten. Der Ausschuß habe nun, um nicht zwei gesetzlich festgestellte neue Stellen für immer zu schaffen, andererseits die Möglichkeit einer dreigliedrigen Direction für die Zukunft ins Auge behaltend, seinen Antrag No. 9 gestellt. Um aber der Staatsregierung keinerlei Schwierigkeiten zu bereiten und den künftigen Erfahrungen nicht vorzugreifen, sei der Ausschuß zu einer kleinen Abänderung seines Antrages gekommen. Er ziehe deshalb, namens des Ausschusses, Antrag 9 zurück und überreiche dem Herrn Präsidenten einen neuen Antrag 9 in etwas veränderter Fassung.

Der Abg. Windmüller überreicht den Antrag No. 9 in seiner neuen Fassung; derselbe wird vom Präsidenten verlesen.

Der Landtag beschließt auf Vorschlag des Präsidenten, daß die Verhandlung über den zurückgezogenen Antrag nicht fortgesetzt werden soll.

Minister **Jansen**: Es scheine ihm, als wenn den Art. 9 und 10 mehr Bedeutung beigelegt sei, als sie verdienten. Durch die Art. 9 und 10 ändere sich nichts; die betr. Stellen seien vorhanden, und das Motiv bei der Einschaltung der Art. 9 und 10 sei nicht gewesen, den Stellen eine veränderte Bedeutung oder Grundlage zu geben, sondern ein mehr formaler Grund habe die Aufnahme der beiden Artikel veranlaßt, nämlich der, ein in allen Punkten übersichtliches Bild über die verschiedenen Zweige der Eisenbahnverwaltung zu geben. — Die Nebenwerkstätten in Hude und Sande seien in den Zeiten des Baues erforderlich gewesen; jetzt beschränke sich die Hauptthätigkeit der Werkstätten in Hude und Sande auf die Reparatur von Erdwagen. Die Einziehung dieser Werkstätten sei nur mehr eine Frage der Zeit. Nach Einziehung werde der gesammte Werkstättendienst in der jetzigen Hauptwerkstätte zu Oldenburg concentrirt werden. — Ob eine Reduction des oberen Maschinen-Ingenieur-Personals werde eintreten können, darüber könne jetzt noch nicht mit Bestimmtheit abgesprochen werden. Für jetzt sei das vorhandene Personal nothwendig; Weiteres könne erst eine längere Erfahrung ergeben.

Berichterstatter Abg. **Windmüller**: Er behalte sich weitere Bemerkungen für den Art. 12 vor.

Die Anträge No. 8, 9, 10 (Art 9 und 10) werden in der vom Ausschuß beantragten abgeänderten Fassung angenommen.

Antrag No. 11 des Ausschusses:

Annahme des Art. 11.

Der Antrag wird angenommen.

Antrag No. 12 des Ausschusses:

Statt „1 Eisenbahndirector 6000—8000 M.“ zu setzen: „1 Eisenbahndirector 6000—7500 M.“

Auf Vorschlag des Präsidenten erklärt sich der Landtag damit einverstanden, daß über alle Anträge zum Art. 12 der Vorlage einheitlich abgestimmt wird.

Antrag No. 13 des Ausschusses:

Statt „3 Mitglieder der Direction 4000—6000 M.“ zu setzen: „3 Mitglieder der Direction 4000 bis 5700 M.“

Antrag No. 14 des Ausschusses:

Statt 10 Oberbeamten etc. zu setzen: „10 Oberbeamten, Hülfсарbeiter der Direction, Bezirksinspectoren, Maschineninspectoren, je 2400—4500 M., im Ganzen nicht mehr als 40 000 M.“ —

Es fallen bei diesen 10 Stellen bei eintretenden Vacanzen 3 Stellen weg. Von der Gesamtsumme von 40 000 M. gehen alsdann für jede nicht wieder besetzte Stelle 4000 M. ab.

Berichterstatter Abg. **Windmüller**: Besonders in Bezug auf die Bezirksinspectoren hätten im Ausschuß die eingehendsten Berathungen stattgefunden. Es komme für diesen Dienstzweig in Betracht die außerordentliche Leichtigkeit, mit welcher die Bahnen Oldenburg's übersehen werden könnten; dieselben hätten keine Steigungen und auch verhältnißmäßig wenig unter der Gefahr von Wasserfluthen zu leiden, überhaupt kämen wesentliche Veränderungen am Bahnkörper garnicht oder sehr selten vor. — Bei der Auswahl der Bahnmeister sei eine besondere Vorsicht anzuwenden und es sei dabei mehr auf Ehrlichkeit und Zuverlässigkeit als auf Vorkenntnisse zu sehen. Bei dem hohen Gehalt, das für die Bahnmeister ausgeworfen sei, werde es nicht schwer fallen können, gute Kräfte zu gewinnen. Es müßten aber diese Leute ihre Amtsthätigkeit als ihre einzige, sie ganz in Beschlag nehmende Beschäftigung ansehen; und es sei durchaus zu tadeln, wenn die Bahnmeister nebenbei eine ausgedehnte Landwirtschaft betreiben wollten, 15 Rube im Stalle hätten und 30—40 Fuder Heu ernteten; er (Redner) habe bestimmte Fälle im Auge; bei solchen Verhältnissen werde die Hauptfunction, der Dienst, zur Nebenfunction. — Was dann die Controle anlange, so glaube er, daß dieselbe unverhofft kommen müsse; unverhoffte Controle sei besser, als häufige Controle. Wenn dagegen das Gesamtdirectorium sich in den Zug setze, nachdem es vorher noch die Vorsicht gebraucht habe, sich anmelden zu lassen, werde es natürlich keine Missethände entdecken können. Man steige aus, werde unterthänigst empfangen, finde den Perron sauber gesegt und hübsch geharkt — ausgezeichnet; man trete ein, dort hänge das Reglement — ja alles in bester schönster Ordnung. Eine solche Controle sei keine Controle. — Die Functionszulage für einen Assistenten des Ober-Bau- und Betriebs-

inspectors habe der Ausschuss nicht bewilligen können. Die Begründung der Staatsregierung, die 500 *M* Functionszulage seien mit Rücksicht auf die gebundene Stellung des Assistenten und als Ersatz für demselben entgehende Diäten ausgeworfen, sei nicht durchschlagend. Denn erstens: habe der Assistent den Bureau-Dienst, dann genieße er auch die mit dem Bureau-Dienst verbundenen Bequemlichkeiten; zweitens: Diäten seien keine Bereicherungsgelder, sondern als Ersatz für nicht zu vermeidende Auslagen anzusehen. — Die Bezirke der Bezirksinspectoren seien zu klein, wie schon der Herr Abg. Ahlhorn hervorgehoben; auch er glaube, daß mit Rücksicht auf die schon besprochene günstige Lage unserer Eisenbahnen 3 Bezirksinspectoren den Dienst würden ausüben können; es sei ja nur eine zweimalige Begehung in einem Monat vorgeschrieben; und eine Begehung nehme nur 2—3 Tage in Anspruch; dazu käme, daß den Inspectoren viele Hülfsmittel zu Gebote ständen: Personen- und Güterzüge, Telegraphen u. s. w. Würden die Bezirksinspectoren größere Strecken zu überwachen haben, so würden sie selbst eine freundige Genugthuung darüber empfinden, daß die Bedeutung ihrer Stellung erhöht worden sei.

Minister **Jansen**: Die Zahl der Bezirksinspectoren, welche früher 8 betragen habe, sei nunmehr auf 5 ermäßigt worden. Ob noch weiter herunter gegangen werden dürfe, sei ihm äußerst zweifelhaft; es könne hierüber erst nach längeren Erfahrungen entschieden werden. Wenn die Zahl der Bezirksinspectoren auf 4 herabgedrückt würde, müßten die Strecken Oldenburg-Bremen und Hude-Nordenhamm combinirt werden, die ganze Südbahn müßte in einer Hand liegen, ebenso die Strecke Oldenburg-Jever-Wilhelmshafen und die Strecke Oldenburg-Leer-Neuschanz. Bei allen diesen Bahnen seien die Verhältnisse complicirt. Die Bezirksinspectoren hätten übrigens nicht bloß die Bahnunterhaltung zu überwachen, sondern auch das Bahnbewachungs-Personal und den gesammten Stationsdienst auf ihren Strecken zu controliren. Und wenn in der Dienstinstruction bloß zwei Begänge vorgeschrieben seien, so sei hiermit nur die Grenze für die regelmäßige Anordnung gewisser Arbeiten bezeichnet, thatsächlich begingen die Bezirksinspectoren ihre Strecken mehr als zweimal monatlich und erschienen, wo es nöthig sei, sehr häufig unvermuthet. Es werde eine sehr genaue Controle geübt, und er bemerke dem Herrn Abg. Windmüller gegenüber, daß das von dem Herrn Abgeordneten entworfene Bild des betreffenden Geschäftsbetriebes nicht zutreffend sei. — Die Staatsregierung habe gewünscht, daß die Functionszulage für den Assistenten des Ober-Bau- und Betriebsinspectors bewilligt werden möge, um so mehr, als für derartige Functionszulagen die Analogien nicht fehlten; er verweise auf die Amtseinnehmer, Staatsanwälte, Untersuchungsrichter. Gegenüber der entschiedenen Ablehnung des Ausschusses verspreche sich aber die Staatsregierung von einer Aufrechterhaltung des Antrags keinen Erfolg.

Berichterstatter Abg. **Windmüller**: Wenn der Herr Minister behaupte, daß er (Redner) über die Ausübung der Controle kein zutreffendes Bild entworfen habe, so wolle er erwidern, daß er nicht die Absicht gehabt habe, ein Bild davon zu entwerfen, wie die Controle thatsächlich geübt werde, sondern daß er nur habe ausführen wollen, wie eine Controle nicht geübt werden müsse. Wenn der Herr Minister dann ferner gesagt habe, daß die Dienstobliegenheiten der Bezirksinspectoren nicht durch das zweimalige Begehen der Strecke erschöpft würden, so sei das ja ganz richtig, und er wisse sehr wohl, daß den Herren noch eine ganze Reihe anderer Dienstobliegenheiten zufalle, als Controle der Dienstwohnung, des Inventars ic. ic.; aber trotzdem glaube er, daß die Zahl der Inspectoren zu hoch sei. Daran müsse vor allem festgehalten werden, daß Oldenburg als der Mittelpunkt eines Eisenbahnkreuzes angesehen werde, dessen vier Linien nur vier Bezirksinspectoren unterstellt würden. Daß man so weit gehen dürfe, habe ja auch die Staatsregierung anerkannt. — Die Functionszulage müsse fallen; dieselbe würde nur Unzufriedenheit hervorrufen. Es sei ja auch die Möglichkeit gegeben, einem Beamten, dem hervorragend anstrengende Arbeiten zufielen, ein innerhalb des gesetzlichen Rahmens erhöhtes Gehalt zu geben, und der Ausschuss habe in Rücksicht hierauf das anfänglich von ihm in Aussicht genommene Durchschnittsgehalt, 3900 *M*, nach den Anträgen der Staatsregierung auf 4000 *M* belassen.

Minister **Jansen**: Ob die Strecken Hude-Nordenhamm und Oldenburg-Bremen in einer Hand vereinigt werden könnten, darüber habe er kein endgültiges Urtheil abgeben wollen, er halte vielmehr diese Frage für eine vollständig offene und nur deshalb für discutabel, weil es sich hier um eine Combinirung der beiden kürzesten Strecken handle. — Redactionell wolle er bemerken, daß es in dem Antrage 14 nicht heißen müsse: „Es fallen bei diesen 10 Stellen — —“, sondern: „Es fallen von diesen 10 Stellen — —“.

Der Berichterstatter Abg. Windmüller erklärt sich mit der Redactionsbemerkung einverstanden.

Antrag No. 15 des Ausschusses:

B. Sonstige Beamte.

- a) 1 Hauptcassirer 2500—4000 *M*
- b) 1 Cassen-Controleur 2000—3500 *M*
- c) 30 Rechnungs-, Registratur- und Canzlei-Beamte (einschließlich der Materialverwalter, eines Manufakturverwalters und eines Hülfscassirers);
davon
10 von 1400—3300 *M*,
20 „ 1200—2400 *M*,
im Ganzen nicht mehr als 68 000 *M*.

Berichterstatter Abg. **Windmüller**: In dem Antrage 15 des Ausschusses werde die Annahme der Vorlage unter Streichung der „300 *M* Functionszulage für einen

Hülscassirer" empfohlen. In Betreff der Functionszulage hätten in der heute Morgen abgehaltenen Sitzung nochmals eingehende Berathungen stattgefunden. Resultat derselben sei folgendes gewesen: in der Erwägung, daß zur Zeit ein jüngerer Beamter die Stelle des Hülscassirers bekleide und das dem Beamten gebührende Gehalt der Verantwortlichkeit der Stellung nicht entspreche, daß aber, wenn das Gehalt dieses Beamten erhöht würde, auch den älteren Beamten ein erhöhtes Gehalt zukomme, in der Erwägung, daß solche Fälle sich wiederholen könnten, habe der Ausschuss beschlossen, einen Antrag 15 a. einzubringen.

Antrag 15 a. des Ausschusses:

Dem Hülscassirer kann eine Functionszulage bis 300 M. gewährt werden.

Antrag No. 16 des Ausschusses:

- d) 7 Werkmeister (einschließlich des Telegraphenrevisors);
davon
3 von 2100—2700 M.,
4 " 1500—2400 M.,
im Ganzen nicht mehr als 17 000 M.

Nach Aufhebung der Nebenwerkstätten in Hude oder Sande kommt bei eintretender Vacanz die Stelle eines Werkmeisters in Wegfall und gehen dafür von der Pauschsumme 1800 M. ab.

Berichterstatter Abg. **Windmüller:** Es sei im Ausschusse eingehend untersucht worden, ob nicht eine der Nebenwerkstätten wegfallen könne; das Resultat derselben sei der im Ausschussbericht enthaltene Antrag 16 gewesen. Später habe die Staatsregierung die Mittheilung gemacht, daß mit der Zeit beide Nebenwerkstätten würden eingehen können. Es ziehe darum der Ausschuss den Antrag 16 in der Fassung des Berichtes zurück und setze an die Stelle desselben den Antrag 16 in abgeänderter Fassung.

Der Landtag beschließt, daß die Berathung über den zurückgezogenen Antrag nicht fortgesetzt werden soll:

Substituierter Antrag No. 16 des Ausschusses:

- d) 7 Werkmeister (einschließlich des Telegraphenrevisors)
von 1500—2700 M.,
im Ganzen nicht mehr als 17 000 M.

Nach Aufhebung der Nebenwerkstätten in Hude oder Sande kommt bei eintretender Vacanz die Stelle je eines Werkmeisters in Wegfall und gehen dafür von der Pauschsumme je 1800 M. ab.

Abg. **Tanzen:** Nachdem der Ausschuss seinen ersten Antrag 16 durch den zweiten Antrag 16 ersetzt habe, verzichte er (Redner) auf's Wort.

Antrag No. 17 des Ausschusses:

- e) 20 Bahnmeister (einschließlich eines Telegraphenaufsehers);

davon

- 7 von 1200—2000 M.,
13 " 800—1800 M.,
im Ganzen nicht mehr als 32 000 M.

Antrag No. 18 des Ausschusses:

- f) 15 Büreaudiener, Lithographen, Bilettdrucker, Portiers, Lade-, Waage- und Kranmeister, Wagenmeister;
davon
6 von 900—1500 M.,
9 " 750—1200 M.,
im Ganzen nicht mehr als 17 000 M.

Dem Lithographen kann für seine Arbeiten für das Katasterbureau aus den Mitteln des letzteren eine Remuneration gewährt werden.

Antrag No. 19 des Ausschusses:

Der Landtag wolle genehmigen:

- g) 80 Stationsbeamte (einschließlich Telegraphisten);
davon
15 Stationsvorsteher und Güterverwalter I. Classe von 2000—3000 M.,
20 Stationsvorsteher II. Classe von 1200—2000 M.,
20 Haltestellen-Aufseher und expedirende Weichenwärter von 800—1600 M.,
25 Assistenten und Telegraphisten von 1080—1800 M.,
im Ganzen nicht mehr als 140 000 M.

Antrag No. 20 des Ausschusses:

- h) 14 Stationscassenbeamte, je 1200—2400 M.,
im Ganzen nicht mehr als 26 000 M.

Antrag No. 21 des Ausschusses:

- i) 32 Locomotivführer, je 1200—1800 M.,
im Ganzen nicht mehr als 51 000 M.

Antrag No. 22 des Ausschusses:

Der Landtag wolle beschließen:

- k) 10 Zugführer, je 1200—1500 M.,
im Ganzen nicht mehr als 14 200 M.
l) 20 Packmeister, je 1000—1350 M.,
im Ganzen nicht mehr als 25 000 M.
m) 25 Schaffner, je 720—1200 M.,
im Ganzen nicht mehr als 26 000 M.

Die Anträge No. 12—22 (Art. 12) werden in einer Abstimmung angenommen.

Antrag No. 23 des Ausschusses:

Streichung des Art. 13, und an dessen Stelle zu setzen:
Art. 13.

Die Bestimmungen des Civilstaatsdienergesetzes über die unwiderrüfliche Anstellung finden auf die im Artikel 12 sub B e—m aufgeführten Beam-

ten keine Anwendung; jedoch ist das Staatsministerium ermächtigt, den Stationsvorstehern, Bahnmeistern, Locomotivführern und Zugführern nach achtzehnjähriger Dienstzeit die Rechte der unwiderruflichen Anstellung zu verleihen.

Berichterstatter Abg. **Windmüller:** Der Ausschuss sei der Meinung gewesen, daß in dem Art. 13 der Vorlage eine allzu große Härte gefunden werden müsse, und habe eine Ausglei chung durch den Antrag 23 herbeigeführt. Es sei allerdings bis jetzt immer so gehalten worden, daß, wo keine besonderen Gegen Gründe vorhanden gewesen, die unwiderrufliche Anstellung nach 18 Jahren erfolgt sei. Aber es sei nöthig, diesen Brauch gesetzlich zu fixiren. Gerade für die fraglichen Stellen müßten tüchtige und nicht erschöpfende Kräfte gewonnen und festgehalten werden. Daß die Staatsregierung wirklich die Rechte der definitiven Anstellung den Beamten nach achtzehnjähriger Dienstzeit verleihen werde, wenn nicht erhebliche Gründe dagegen sprächen, daran sei nach den Versicherungen der Staatsregierung nicht zu zweifeln.

Abg. **Ahlhorn:** Er lege das größte Gewicht auf die Bahnwärter. Nach dem Entwurfe solle es eine Ausnahme sein, wenn diese Beamten nach achtzehnjähriger Dienstzeit definitiv angestellt würden. Nach dem Antrage des Ausschusses werde es die Regel sein; also eine Ausnahme vorliegen, wenn die Beamten nach achtzehnjähriger Dienstzeit nicht definitiv angestellt würden. Nach der Fassung des Antrages habe aber die Regierung es immer noch in der Hand, Beamte, welche eine definitive Anstellung nicht verdienten oder noch nicht genügend im Dienst erprobt seien, auch nach achtzehnjähriger Dienstzeit noch nicht definitiv anzustellen. Nicht genügend erprobt würden namentlich die Beamten sein, welche vom Militair in den Eisenbahndienst übergegangen seien. — Er habe es für sehr unbillig gehalten, daß Beamten, die 18 Jahre hindurch treu gearbeitet hätten, noch nichts Sicheres geboten werde. Er halte es für seine Pflicht, für die Packmeister, Schaffner, Zugführer u. s. w. ein Wort einzulegen. Die Beamten würden sicherlich bestrebt sein, sich der Vortheile einer sicheren Anstellung würdig zu bezeigen.

Minister **Janßen:** In dem Art. 13 des Entwurfs sei an dem Grundsatz des Art. 14 des Gesetzes vom 1. April 1867 festgehalten worden. Dieser Grundsatz sei in das Gesetz von 1876 übergegangen auf Grund eines Beschlusses des Landtags, gegen welchen damals die Staatsregierung ihre Bedenken geltend gemacht habe. Die Staatsregierung habe darum keinen Grund, ihre Zustimmung dem Antrage des Ausschusses zu versagen. — Die Staatsregierung werde den betr. Beamten nach achtzehnjähriger Dienstzeit die Rechte der unwiderruflichen Anstellung nicht vorenthalten, wenn nicht besondere Gründe, wie Eigenschaften der Person oder längere Vorbeschäftigung im Militairdienste, und in Folge

davon noch ungenügende Bekanntheit mit der dauernden Brauchbarkeit des betreffenden Beamten dazu Veranlassung gäben.

Der Antrag No. 23 (Art. 13) des Ausschusses wird angenommen.

Antrag No. 24 des Ausschusses:

Annahme des Art. 14.

Antrag No. 25 des Ausschusses:

In der letzten Zeile des Art. 15 hinter Pauschsumme werde eingefügt: „für die Bezirksinspectoren und Telegraphenaufsichtsbeamten“.

Antrag No. 26 des Ausschusses:

Den Art. 15 mit der beschlossenen Aenderung anzunehmen.

Abg. **Ahlhorn:** Das Staatsministerium wolle die Pauschsumme, und er halte sie für die Staatscasse vortheilhaft. Jedenfalls werde durch die Pauschsumme der Diätenjägerei vorgebeugt. In Bezug auf letztere sei es als ein großer Gewinn zu verzeichnen, daß nicht mehr die Touren, welche nur eben über die Grenze Oldenburgs hinausgingen, wie nach Osnabrück, Neuschanz, nach erhöhten Diätensätzen berechnet würden. Ueberhaupt sei mit den Diätenbezügen manchmal Mißbrauch getrieben worden.

Minister **Janßen:** Die Diätenbezüge in der Eisenbahnverwaltung seien fixirt in dem Reglement von 1876, welches auf der Grundlage des Civilstaatsdienergesetzes beruhe. Soweit letzteres Spielraum gelassen habe, sei die Staatsregierung bestrebt gewesen, der Eigenart der Verhältnisse Rechnung zu tragen. Mißbräuche kämen nicht vor. Die Revision der Betriebscassen-Rechnungen müßte dieselben sofort an den Tag bringen. In manchen Fällen werde es sich empfehlen, die Diätenbezüge in einer Pauschsumme festzusetzen. Die Bestimmungen des z. Z. bestehenden Reglements seien übrigens in verschiedenen Punkten einer Revision bedürftig geworden, und werde mit dem Eintritt der neuen Organisation ein revidirtes Reglement erlassen werden.

Die Anträge No. 24—26 (Art. 14 und 15) des Ausschusses werden in einer Abstimmung angenommen.

Antrag No. 27 des Ausschusses:

Dem Art. 16 werde als Zusatz nachgefügt:

Welcher Theil dieser Nebenbezüge bei Berechnung des Ruhegehalts oder Bartegeldes in Anrechnung zu bringen ist, wird vom Staatsministerium bestimmt.

Antrag No. 28 des Ausschusses:

Den Art. 16 mit obigem Zusatz anzunehmen.

Berichterstatter Abg. **Windmüller:** Die Nebenbezüge bildeten zum Theil einen Bestandtheil des Dienst Einkommens, sie seien zum Theil ein wirkliches Dienst Einkommen in besonderer Form. Der Ausschuss könne es nur billigen, wenn dieser Theil der Diätenbezüge bei Berechnung des Ruhe-

gehalten oder Wartegeldes in Rechnung gezogen werden solle. Den Theil zu bestimmen, sei Aufgabe des Staatsministeriums und diesem ganz zu überlassen.

Die Anträge No. 27 und 28 (Art. 16) des Ausschusses werden in einer Abstimmung angenommen.

Antrag No. 29 des Ausschusses:

Annahme des Art. 17.

Berichterstatter Abg. **Windmüller**: Die Ersparnisprämien seien sehr hoch; überstiegen die preussischen fast um's Doppelte. Das System habe sich sehr bewährt. Etwas Neues werde eingeführt durch die Gasersparnisprämien. Wir brauchen übrigens nicht zu fürchten, besonders dunklen Zeiten entgegenzugehen. Die Neuerung beziehe sich nur auf den Gasverbrauch auf der Hauptstation, nicht auf die Beleuchtung der Waggon's etc.

Antrag No. 30 des Ausschusses:

Annahme des Art. 18.

Antrag No. 31 des Ausschusses:

Annahme des Art. 19.

Abg. **Ahlhorn**: Die im Art. 19 behandelte Unterstützungscasse sei ein ungemein segensreiches Institut. Es freue ihn (Redner) sehr, daß der Fonds bereits auf 176 000 *M.* angewachsen sei. Der Erhöhung des Zuschusses aus der Eisenbahncasse von 12 *M.* auf 15 *M.* per Kilometer gebe er gern seine Zustimmung. Der Zuschuß werde jährlich ca. 5000 *M.* betragen und erheblich bei der Verstärkung des Fonds mitwirken.

Antrag No. 32 des Ausschusses:

Annahme des Art. 20.

Abg. **Ahlhorn**: Die Pensionscasse habe er mit Freuden begrüßt. Das Gesetz gebe einen Zuschuß bis zu 15 *M.*; er habe nichts dagegen einzuwenden, wenn die 15 *M.* immer voll gegeben würden. Der Landtag werde auch bereit sein, eine Pauschsumme zu bewilligen. Ueberhaupt die Stellung des Hülfspersonals, welches auf Anstellung im Staatsdienst keinen Anspruch habe, sei, soweit möglich, aufzubessern. Und er halte es nicht für richtig, was der Herr Minister gesagt habe, daß es den Leuten einerlei sei, ob sie diätarisch beschäftigt seien oder auf Grund eines festen Contractes arbeiteten. Im letzteren Falle fühlten sich die Beamten etwas sicherer und der Staat habe dabei keine Nachteile. Er gebe der Regierung anheim, wenigstens die tüchtigeren Kräfte durch einen festen Contract etwas sicherer zu stellen.

Berichterstatter Abg. **Windmüller**: Es werde das richtige Verhältnis sein, wenn für die Pensionscasse die eine Hälfte von den Hülfsbeamten, die andere von dem Staate aufgebracht werde. Das Institut werde im Verwaltungswege ins Leben gerufen werden; für die Einrichtung desselben müßten die sorgfältigsten Erwägungen maßgebend sein, damit

die Bestimmungen über die Verwendung der Gelder in allen Fällen mit der Billigkeit im Einklange blieben. Er (Redner) wolle z. B. auf folgenden Fall hinweisen; ein Beamter, der lange Jahre hindurch seinen Beitrag zur Pensionscasse hergegeben hätte, müßte, gezwungen durch Verhältnisse, an denen er selbst keine Schuld trage, den Oldenburgischen Eisenbahndienst verlassen; wenn ein solcher alle seine beigetragenen Gelder im Stich lassen müßte, so würde darin eine große Härte liegen. Doch könne man es ja der Staatsregierung vertrauensvoll überlassen, die eingehendsten und allseitigsten Erwägungen der Einrichtung der Pensionscasse zu Grunde zu legen. Der Zuschuß, den der Staat leiste, sei nicht unerheblich; doch hätte der Ausschuß sehr viel Sympathien für die Casse und spreche den Wunsch aus, daß die Staatsregierung beim nächsten Landtage, wenn die Erträgnisse unserer Eisenbahnen es gestatteten, die Bewilligung eines Capitalfonds beantragen möge. Es handle sich um ca. 600 Personen, denen nach langer treuer Arbeit die Belohnung zu gönnen sei.

Minister **Jansen**: Auch er sei überzeugt, daß durch die Pensionscasse ein recht segensreiches Institut geschaffen werde und freue sich über die Sympathien, welche von Seiten des Landtags dem Institute entgegengebracht seien. Im Einzelnen würden noch sorgfältige Erwägungen eintreten müssen und seien noch manche schwierige Fragen zu lösen. Wenn sich ein Zuschuß à fonds perdu als nöthig erweise, werde sich die Staatsregierung der Ausprüche des Landtags gern erinnern. — Dem Herrn Abg. Ahlhorn erwidere er, daß die Hülfsarbeiter schon jetzt auf monatliche Remuneration engagirt seien. Wenn er vorhin gesagt habe, es sei einerlei, ob die Hülfsarbeiter diätarisch oder auf contractliche Kündigung beschäftigt würden, so habe er damit aussprechen wollen, daß die Stellung in dem einen Falle keine gesichrtere sei als im anderen; eine gesicherte Stellung könne nur die Anstellung im Staatsdienst gewähren.

Antrag No. 33 des Ausschusses:

Annahme der Art. 21, 22, 23 und 24.

Abg. **Ahlhorn**: Wann das Gesetz in Kraft treten solle; ob etwa zum 1. Mai dieses Jahres?

Minister **Jansen**: Den 1. April.

Die Anträge No. 29—33 (Art. 17—24) des Ausschusses werden in einer Abstimmung angenommen.

Der Gesetzentwurf ist hiermit in erster Lesung in der Fassung der Ausschußanträge genehmigt.

Der Präsident bemerkt, daß Anträge zur zweiten Lesung bis heute Abend 8 Uhr einzubringen seien.

II. Bericht des Eisenbahnausschusses, betr. Nachbewilligung zu dem Erneuerungsfonds der Eisenbahnverwaltung für 1883.



Die Verlesung des Ausschussberichts wird nicht verlangt.
Antrag des Ausschusses zu Z. 1, Einführung der Leerer
Bahn betreffend:

Der Landtag wolle zu dem Erneuerungsfonds für
1883 nachträglich

1. 10 000 *M.* für die selbstständige Einführung der
Leerer Bahn in den Bahnhof Oldenburg

bewilligen und genehmigen, daß diese Summe den
Betriebsüberschüssen des vergangenen oder laufenden
Jahres entnommen werde.

Berichterstatter Abg. **Groß:** In dem Abfl. S. 52
Z. 13 von unten sei ein Schreibfehler zu berichtigen, indem
es dort „Lande“ heißen müsse statt „Landtage“.

Dem Schriftlichen Berichte habe er (Redner) noch Einiges
hinzuzufügen. Bei dem Bau der Leerer Bahn habe man
sich dazu verstanden, diese Bahn von der Ziegelhofstraße an
auf dem Geleise der von Preußen vorher gebauten Wilhelms-
hafener Bahn weiterzuführen; sehr bald hätten sich indessen
Unzuträglichkeiten in Bezug auf die Betriebsicherheit heraus-
gestellt; auch koste die auf diese Weise bewerkstelligte Einfüh-
rung der Leerer Bahn mehr, als wenn ein selbstständiges
Geleise gelegt worden wäre. Die Unzuträglichkeiten betreffend,
so stießen beide Bahnen in scharfen Kurven bei der Ziegelhof-
straße zusammen; und wenn an und für sich schon solche
Kurven beim Ineinanderlaufen zweier Bahnen bedenklich
seien, werde die Gefahr im vorliegenden Falle dadurch er-
höht, daß die Aussicht in höchstem Grade durch die Häuser
auf den früher Büfing'schen und Harbers'schen Grundstücken
erschwert werde. Es sei, wie der Ausschuss beim Begehen
der Strecke sich überzeugt habe, den Locomotivführern wie
den Wärtern unmöglich, eine den Zug auf der so belebten
Strecke am Pferdemarktspatz bedrohende Gefahr zu bemerken,
und seien, wie von der Eisenbahndirection hervorgehoben,
Fälle vorgekommen, daß Extra-Vergnügungszüge von Rastede
und Zwischenahn — bei diesen sei es bekanntlich schwer, die
genaue Zeit einzuhalten — gleichzeitig eingelaufen und nur
mit Noth durch die Geistesgegenwart der Locomotivführer
den Folgen eines Zusammenstoßes entgangen seien. — Wenn
diese Nachteile der Verkehrssicherheit allein schon hinreichend
seien, die Anlegung eines zweiten Geleises zu rechtfertigen,
so komme außerdem noch der Kostenpunkt in Betracht.
Oldenburg zahle für die Mitbenutzung des Wilhelmshafener
Geleises auf der kurzen Strecke über 1700 *M.*, während es
bei Herstellung eines eigenen Geleises noch nicht $\frac{1}{3}$ dieser
Summe an die Preussische Bahnverwaltung, welche das
Terrain für doppelte Geleise am Pferdemarktspatz gleich
anfänglich erworben, zu zahlen haben würde. — Der Werth
der zwei Häuser, die jetzt zu Dienstwohnungen für drei
Beamte benutzt würden, sei ein relativ geringer; der den
Beamten für die Wohnung abgezogene Procentsatz sei, da
die Wohnung den Durchschnittsansprüchen der betr. Beamten

nicht genüge, herabgesetzt worden; außerdem erforderten die
Häuser jährlich bedeutende Reparaturkosten, die sich nach
dem Urtheile der Baudirection mit der Zeit noch erhöhen
würden. — Endlich komme auch noch eine Verbesserung des
Fahrplanes in Betracht, welche durch Anlegung eines zweiten
Geleises ermöglicht werde. Die Eisenbahndirection habe
nämlich vorgeschlagen, daß die Frequenz des Zuges von Bremen
nach Wilhelmshafen größer sei, als diejenige des Leerer
Zuges, und daß es darum als eine vortheilhafte Verände-
rung anzusehen sei, den von Bremen kommenden Zug nach
Wilhelmshafen durchzuführen und den Zug nach Leer an der
Stelle des jetzigen Wilhelmshafener Zuges abzulassen; dieses
sei nur durch Anlegung des vorgeschlagenen Geleises aus-
führbar.

Wenn nach allem diesem im Ausschuss kein Zweifel habe
herrschen können, daß der Antrag der Staatsregierung zu
genehmigen sei, so wäre doch noch zu erwägen gewesen, in
welcher Weise dem Antrage entsprochen werden solle. Es
seien nämlich seitens der Bahndirection zwei Pläne vorgelegt
worden, von denen der eine das früher Büfing'sche Haus
allein wegnehmen wolle, der andere auch das z. Z. vom
Eisenbahndirector Ramsauer bewohnte Haus abzubrechen
in Vorschlag bringe. Der Ausschuss sei einstimmig der Mei-
nung gewesen, daß der umfassendere Plan, wenngleich durch
Ausführung desselben dem Staate die Miethe für das letzt-
genannte Haus entgehe, entschieden vorzuziehen sei. Die
Bahnlinien würden durch die Ausführung dieses Planes fast
gerade; die Bewachung werde erheblich erleichtert. Auch sei
nach einem Gutachten der Baudirection der Zustand gerade
des vom Hrn. Ramsauer bewohnten Hauses ein so schlech-
ter, daß der größte Theil der Miethe durch Reparaturen auf-
gezehrt werde. Endlich spreche zu Gunsten der Annahme,
daß durch die beabsichtigte Anlage einer Straße nördlich längs
der Bahn der große Garten des einen Grundstücks sich vor-
theilhaft werde zu Bauplänen verwenden lassen. Es empfehle
daraus der Ausschuss der Großherzoglichen Staatsregierung
die Ausführung des größeren Planes, wobei beide Häuser
in Wegfall kämen.

Zu Ziffer 1 überreichte der Abg. Deeken folgenden
Antrag:

Der Landtag wolle die Großherzogliche Staatsregie-
rung ersuchen, zu erwägen, ob nicht bei der selbststän-
digen Einführung der Leerer Bahn in den Bahnhof
Oldenburg darauf Bedacht zu nehmen, daß am
Pferdemarktspatz eine Haltestelle eingerichtet werde.

Der Antrag ist genügend unterstützt; der Landtag ist
einverstanden, daß der Antrag des Abg. Deeken zur sofor-
tigen Verathung verstellt wird.

Abg. **Deeken:** Die Einrichtung einer Haltestelle am
Pferdemarktspatz werde den Bewohnern der westlichen Stadt-
theile große Vortheile bieten, indem ihnen der unverhältniß-
mäßig lange Weg zum Bahnhof einigermassen verkürzt werde

Die Entfernung der Peterstraße vom Bahnhof, welche Entfernung man als die geringste für die an der Haltestelle interessirten Stadttheile annehmen könne, betrage schon ca. 15 bis 20 Minuten. Die Zahl der Interessenten des engeren Stadtgebiets belaufe sich auf ca. 8000; wesentlich mit interessirt sei aber auch die nähere Umgebung der Stadt, besonders in der Richtung auf Osen, Nadorst und Donnerschweer.

Diesen erheblichen Vortheilen ständen weder irgendwie erhebliche Kosten, noch wesentliche Unzuträglichkeiten gegenüber: keine Kosten, denn es handle sich nicht um Erbauung eines Perrons, auch nicht einmal um Einrichtung einer Billet-Ausgabe, sondern lediglich um Ein- und Aussteigen und ein kurzes Halten für diese Zwecke — keine Unzuträglichkeiten für den Betrieb, da die Züge auch ohne das Bestehen einer Haltestelle in der Stadt langsam führen, und eine Haltezeit von 1—2 Minuten auch für diejenigen Züge, für welche Oldenburg nicht End- oder Ausgangstation sei, keine Störungen im Fahrplan mit sich bringe; denn diese Züge hätten auf dem Bahnhof Oldenburg einen Aufenthalt von 10—15 Minuten, der eine Verkürzung um 1—2 Minuten sehr wohl ertragen könne.

Schließlich wolle er noch bemerken, daß eine Petition an den Landtag im Werke gewesen sei, daß dieselbe aber nicht rechtzeitig habe fertig gestellt werden können.

Abg. **Ahlhorn**: Er habe den Antrag des Abg. Deeken mit unterschrieben; er habe das aber nur gethan, um den Antrag zur Besprechung zu bringen; nicht aber wolle er den Antrag weiter unterstützen und nicht für denselben, sondern gegen ihn sprechen. Ihm (Redner) käme die Sache wunderbar vor, und er sei geneigt, den Antrag für einen kleinen Scherz zu halten. Er glaube, es ständen dem Antrage technische und pekuniäre Schwierigkeiten im Wege. Der Antrag passe nicht für die kleinen Oldenburger Verhältnisse; wir könnten hier keine kleine Ringbahn bauen; dergleichen könne man wohl in Berlin thun, nicht in Oldenburg, wo die Entfernungen so gering seien; er (Redner) ginge beispielsweise vom „Hotel zum Erbgroßherzog“ bis zum Bahnhof nur etwa 10 Minuten. — Er wiederhole, daß er ganz entschieden gegen Annahme des Antrags sei.

Abg. **Hoyer**: Er habe den zur Berathung stehenden Antrag nicht unterschrieben, glaube aber denselben im Allgemeinen befürworten zu können; und er halte sich nicht für berechtigt, den Antrag, wie es der Herr Abg. Ahlhorn gethan habe, ins Lächerliche zu ziehen. Ob die Einrichtung einer Haltestelle mit leichter Mühe und ohne Kosten ins Werk gesetzt werden könne, und ob eine Haltestelle nicht irgend welche Unzuträglichkeiten im Betriebe nach sich ziehe, darüber habe er als Laie allerdings kein kompetentes Urtheil.

Abg. **Deeken**: Der Herr Abg. Ahlhorn habe seine Ausführungen nicht widerlegt; namentlich sei die mit Berlin gezogene Parallele durchaus unzutreffend. Er sei der wohlüberlegten Meinung, daß die erheblichen Vortheile, welche

durch Einrichtung einer Haltestelle 8000—10 000 Personen aus der Stadt und der nächsten Umgebung und manchen anderen aus größerer Entfernung der Stadt zureisenden Personen geboten würden, die Bitte rechtfertigten, die Großherzogliche Staatsregierung möge die fragliche Einrichtung in Erwägung ziehen. Er betone es ausdrücklich, daß sein Antrag nicht darauf gehe, die Großherzogliche Staatsregierung ohne Weiteres aufzufordern, eine Haltestelle einzurichten, sondern darauf, die Staatsregierung wolle erwägen, ob nicht auf eine solche Einrichtung Bedacht zu nehmen sei. Und er müsse es wiederholen: er glaube, daß ein solches Verlangen gegenüber den erheblichen Vortheilen, welche ohne erheblichen Kostenaufwand geboten werden könnten, durchaus nicht zu weit gehe. — Er wolle noch hinzufügen, daß gerade jetzt, wo durch Anlegung des zweiten Geleises bauliche Veränderungen nothwendig würden, der rechte Zeitpunkt für den eingebrachten Antrag gegeben sei. --

Der Antrag des Ausschusses zu Z. 1 wurde hierauf angenommen.

Bei der Abstimmung über den Antrag Deeken ergab sich Stimmengleichheit: 13 Stimmen für, 13 Stimmen gegen.

Der **Präsident**: Die nochmalige Abstimmung könne in der heutigen oder auch in der morgigen Sitzung erfolgen. Er schlage vor, die zweite Abstimmung am Schluß der heutigen Sitzung vorzunehmen, da alsdann einige Abgeordnete, die sich auf kurze Zeit entfernt hätten, wieder anwesend seien.

Abg. **Hoyer** zur Geschäftsordnung: Gewöhnlich sei es so gehalten worden, daß erst in der nächsten Sitzung zur zweiten Abstimmung geschritten sei.

Abg. **Ahlhorn** zur Geschäftsordnung: Er stimme dem Abg. Hoyer bei; doch glaube er, daß es im gegenwärtigen Falle zweckmäßiger sei, in der heutigen Sitzung noch einmal abzustimmen, weil in der morgigen, als der letzten Sitzung verschiedene Abgeordnete fehlen würden.

Abg. **Hoyer** zur Geschäftsordnung: Er glaube, daß es im vorliegenden Falle um so zweckmäßiger sei, erst morgen und nicht heute abzustimmen, weil der Antrag so zu sagen auf das Haus hereingeschnitten sei; durch die Verschiebung der Abstimmung würden viele Abgeordnete, welche dem Gegenstande der Abstimmung entfernter ständen, Zeit finden, den Antrag näher zu prüfen und zu besprechen. Wenn der Herr Abg. Ahlhorn bemerkt habe, daß verschiedene Abgeordnete abreisen würden, so sei das Sache eines jeden Einzelnen, dürfe aber auf die Frage der Abstimmung keinen Einfluß haben.

Der **Präsident**: Nach dem, was der Herr Abg. Hoyer vorgebracht habe, halte er es für angemessen, daß die zweite Abstimmung in der morgigen Sitzung vorgenommen werde.

Der Landtag ist hiermit einverstanden.

Es folgt die Berathung des Antrags des Ausschusses zu 3. 2, die Pieranlagen in Nordenhamm betreffend:

Der Landtag wolle zu dem Erneuerungsfonds für 1883 nachträglich

2. 10 000 *M* für Verbesserung der Pieranlagen in Nordenhamm

bewilligen und genehmigen, daß diese Summe den Betriebsüberschüssen des vergangenen oder laufenden Jahres entnommen werden.

Berichterstatter Abg. **Groß**: Auch bei dem die Verbreiterung des Piers in Nordenhamm betreffenden Antrage der Staatsregierung habe der Ausschuss nicht umhin können, sich zu überzeugen, daß der Antrag nothwendig gewesen sei. Der Pier sei an seinem Kopfe nicht $\frac{1}{4}$ so breit, wie die Schiffe, welche dort anzulegen pflegten, lang seien; er (Berichterstatter) wisse aus eigener Erfahrung, wie schwer es sei, solche Schiffkörper in dem reißenden Strome festzuhalten, zumal bei heftigen westlichen Winden, welche an unsern Küsten so häufig seien; habe doch noch im vorigen Herbst ein Schiff sich losgerissen, sich selbst und den Pier schwer beschädigend. — Hierzu komme, daß aller Wahrscheinlichkeit nach die Frequenz des Piers sich steigern werde, da zu der jetzt den Pier hauptsächlich benutzenden Firma eine andere Importfirma hinzukommen werde, welche in Nordenhamm ein Lager zu halten beabsichtige, auch schon die Vorarbeiten, Erbauung von Schuppen, vornehme.

Wenn so der Ausschuss zu dem einstimmigen Entschlusse gekommen sei, den Antrag der Regierung zu genehmigen, so freue er sich außerdem constatiren zu können, daß durch diese Vorlage die Staatsregierung endlich mit dem nicht zu billigen Systeme der früheren Verwaltung, solche Bauten ohne Genehmigung des Landtags vorzunehmen, breche, und glaube er (Redner), aussprechen zu dürfen, daß die Staatsregierung stets bei derartigen nothwendig erscheinenden Bauten das Entgegenkommen des Landtags finden werde.

Minister **Jansen**: Die Vorlage, betr. Pieranlage in Nordenhamm sei deshalb gemacht worden, weil die Position §. 8 des Erneuerungsfonds bereits erschöpft, somit eine Erhöhung des Erneuerungsfonds nothwendig geworden sei. Anderenfalls — wenn für eine Nachbewilligung zum Erneuerungsfonds für 1883 sich nicht die Nothwendigkeit ergeben hätte, würde die Staatsregierung es nicht für nöthig erachtet haben, die zur Berathung stehende Vorlage dem Landtage zu machen, da ihr nach dem Voranschlage des Erneuerungsfonds die Mittel des §. 8 unbeschränkt — unter alleinigem Ausschluß der Verwendung für Hochbauten — zur Verfügung ständen.

Abg. **Windmüller**: Er könne nur constatiren, daß die Ausführungen des Herrn Ministers zutreffend seien. Wenn die nicht unbedeutenden Mittel des Erneuerungsfonds schon erschöpft seien, so wolle er doch darauf aufmerksam machen, daß die verbrauchten Summen für Nordenhamm

eine beträchtliche Höhe erreicht hätten. Er sei weit davon entfernt, die Nothwendigkeit der gegenwärtigen Vorlage für Nordenhamm in Frage zu ziehen, er müsse aber die allgemeine Mahnung laut werden lassen, nicht allzuviel Geld in die Weser zu schmeißen. — Er könne schließlich nicht umhin, seiner vollen Befriedigung darüber Ausdruck zu geben, daß der Herr Minister des Innern sich auf dem Gebiete unserer Eisenbahnverwaltung und der damit zusammenhängenden Verwaltungszweige so präcise und detaillirte Kenntnisse erworben und überall so große Sicherheit an den Tag gelegt habe, daß man vertrauensvoll der weiteren Entwicklung unseres Eisenbahnwesens entgegensehen könne.

Berichterstatter Abg. **Groß**: Nach den vom Herrn Minister abgegebenen Erklärung müsse er zu seinem Bedauern eingesehen, daß er sich über die Absichten und Anschauungen der Großherzoglichen Staatsregierung geirrt habe. Er glaube, wenn dem Eisenbahn-Ausschusse zur Zeit der Berathung des Regulativs diese Auffassung des Herrn Ministers, sowie die Ueberschreitung der für die ferneren Anlagen in Nordenhamm bewilligt gewesenen 100 000 *M* um 21 000 *M* bekannt gewesen wäre, man mit der Fassung des Berichts, die Uebersetzung auszusprechen, daß Hafen-Anlagen wie Hochbauten zu behandeln seien, sich nicht begnügt, sondern dieses durch einen bestimmten Antrag fixirt hätte. In den allermeisten Fällen seien diese Anlagen nicht so dringlich, daß nicht die Bewilligung des Landtags einzuholen, die Zeit bliebe.

Der Antrag des Ausschusses zu 3. 2 wurde angenommen.

Es folgt die Berathung über 3. 3 und 3. 4 der Vorlage.

Berichterstatter Abg. **Groß**: Ueber den hinausgeschobenen Bau des Maschinenhauses gebe der Bericht genügende Auskunft; er (Berichterstatter) möchte nur noch ein Wort über das Schmerzenskind der Eisenbahnverwaltung, die Kohlenladebühne, welches durch die Vorlage begraben werde, sagen. Die Staatsregierung entschuldige den Willfüract der früheren Eisenbahn-Direction jetzt damit, daß sie die zu 5000 *M* veranschlagte Kohlenladebühne, welche bei Vorlegung des Antrags, die Erbauung zu genehmigen, bereits gebaut war, nach Ablehnung des Antrages auf den Baufonds übernommen habe. Der Ausschuss habe, wie auch im Bericht gesagt sei, selbstverständlich das Verfahren nicht billigen können. Das Ding sei aber nun einmal da, eine Hastbarmachung des Erbauers werde zum Abbruch führen, und werde dann das Land eine neue Kohlenladebühne — denn entbehrlich sei sie nicht — bauen müssen. Darum habe der Ausschuss in dem festen Vertrauen, daß solche Bauten ohne vorherige Genehmigung des Landtages nicht wieder vorgenommen würden, vorgeschlagen, die Sache auf sich beruhen zu lassen.

Hiermit ist die Berathung über den zweiten Gegenstand der Tagesordnung geschlossen.



III. Mündlicher Bericht des Petitionsausschusses über die Petition des Vorstandes und Gemeinderaths zu Leisel, betr. die Anlegung eines Weges von Siesbach nach Rötweiler resp. die Heranziehung der Gemeinde Leisel zu den desfalligen Kosten.

Der Ausschuss stellt den Antrag:

Der Landtag wolle über die Petition zur Tagesordnung übergeben.

Berichterstatter Abg. **Wagner**: Wie die Herren Abgeordneten aus der Petition ersehen haben würden, handle es sich um die Heranziehung der Gemeinde Leisel zu den Kosten eines Weges von Siesbach nach Rötweiler. In der Angelegenheit habe die Großherzogliche Regierung in Birkenfeld unter dem 9. September 1882 verfügt, daß Leisel zu den Baukosten 3000 *M.* beitragen müsse. Die Gemeinde Leisel habe darauf Recurs beim Großherzoglichen Staatsministerium eingelegt; dieses habe aber die Recurschrift als unbegründet zurückgewiesen, jedoch die Großherzogliche Regierung ermächtigt, der Gemeinde Leisel eine Beihilfe aus der Staatscasse von 1150 *M.* zu gewähren.

Die Petenten hielten die Verfügung der Großherzoglichen Regierung und des Großherzoglichen Staatsministeriums nicht für gerechtfertigt. Die Gemeinde Leisel habe an der projectirten Weganlage gar kein Interesse, da Leisel schon durch drei Wege mit den Stätten Idar und Oberstein — diese Richtung nehme der fragliche Weg — verbunden sei.

Dem Ausschusse sei die Angelegenheit in erster Sitzung nicht genug aufgeklärt erschienen; derselbe habe darum in einer zweiten Sitzung über den Gegenstand berathen. Zu dieser sei auch der Herr Regierungscommissar Ablhorn gebeten worden. Derselbe habe dem Ausschusse mitgetheilt, daß über die fragliche Angelegenheit schon seit dem Jahre 1874 Verhandlungen resultatlos geführt seien; es seien aber die Verhandlungen von neuem aufgegriffen worden, als die Gemeinden Leisel, Siesbach und Rötweiler im vorigen Jahre von dem Amtsgericht Birkenfeld abgetrennt und dem Amtsgericht Oberstein zugelegt seien. Um sich gegen die Zulegung zum Amtsgericht Oberstein zu wehren, habe nämlich die Gemeinde Leisel die schlechten Wege dorthin vor-

geschügt; es habe somit Leisel ein Interesse an dem projectirten Wege, sei somit beitragspflichtig nach dem Gesetze vom 10. August 1838.

Er (Berichterstatter) habe im Ausschusse betont, daß das genannte Gesetz im Fürstenthum Birkenfeld noch nie zur Anwendung gekommen sei und daß noch keine Gemeinde außerhalb ihres Bezirks zu Wegebaukosten herangezogen sei — was doch in dem in Frage stehenden Falle geschehe. Dennoch habe der Ausschuss Uebergang zur Tagesordnung beantragen zu müssen geglaubt, indem er zwar nicht verkannt habe, daß in der geschehenen Erledigung der Angelegenheit eine Härte liege; ein Unrecht aber habe der Ausschuss in der gefällten Entscheidung des Großherzoglichen Staatsministeriums in Rücksicht auf das angeführte Gesetz von 1838 nicht erblicken können.

Der Antrag des Ausschusses wurde angenommen.

IV. Mündlicher Bericht des Petitionsausschusses, betr. eine Petition des Gemeinderaths der Landgemeinde Ahrensböck wegen Eisenbahnanlage.

Ausschussantrag:

Der Landtag wolle diese Petition durch erfolgte Annahme des Antrags des Abg. Capell und Genossen, betr. den Bau einer Eisenbahn von Gleschendorf nach Ahrensböck, für erledigt erklären.

Berichterstatter Abg. **Wallroth**: Die Petition gehe darauf, die Staatsregierung zu ersuchen, die projectirte Anlage einer Eisenbahnverbindung Gleschendorfer Bahnhof-Ahrensböck auf oder hart neben der Neustadt-Segeberger Chaussee, soweit letztere die Gemeinde Ahrensböck und Siblingen berührt, nicht zu genehmigen.

Der Gegenstand der Petition sei schon in der vorigen Sitzung bei Gelegenheit des Antrags Capell und Genossen vom Landtage berathen und erledigt worden. Hieraus rechtfertige sich der Antrag des Ausschusses.

Der Antrag des Ausschusses wurde angenommen.

Hierauf geheime Sitzung.

Der Berichterstatter:

Burlage.