

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Verhandlungen des ... Allgemeinen Landtags des Großherzogtums Oldenburg

Staat Oldenburg

Oldenburg, [O.], Landtag 7.1854 - 29.1904

2. Versammlung 07.02.1893-28.02.1893

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

Berichte

über die

Verhandlungen der 2. Versammlung

des

XXIV. Landtags

des

Großherzogthums Oldenburg.



Oldenburg, 1893.

Schulzefche Hof-Buchdruckerei (A. Schwarz).

111.



B e r i c h t

über

die Verhandlungen

der

2. Versammlung des XXIV. Landtags des Großherzogth. Oldenburg.

Zweite Sitzung.

Oldenburg, den 21. Februar 1893, Vormittags 10 Uhr.

- Tagesordnung:**
1. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses, betreffend die Wiederbesetzung der vacant gewordenen Stelle eines Bezirksbaumeisters für den Weg- und Wasserbau.
 2. Bericht des Finanzausschusses, betreffend Nachbewilligung zu den §§. 119 und 133 des Voranschlags, Beihilfen für Schullehrer und Schulgemeinden betreffend.
 3. Bericht des Verwaltungsausschusses über den Entwurf einer Verordnung für das Herzogthum Oldenburg, betr. die Enteignungen zu Hafenanlagen der Stadtgemeinde Oldenburg.
 4. Bericht des Finanzausschusses, betr. die Gewährung eines zinsfreien Vorschusses an die Fedderwarder Lootsen-Gesellschaft zu Blexen zum Betrage von 20 000 M.
 5. Bericht des Finanzausschusses, betr. abändernde Bestimmungen zu dem über die Errichtung eines gemeinschaftlichen Landgerichts für die freie und Hansestadt Lübeck und das Großherzoglich Oldenburgische Fürstenthum Lübeck unter dem 29/30. September 1878 abgeschlossenen Vertrage.
 6. Bericht des Finanzausschusses, betreffend die Anstellung eines Gehülfen des Landes-Deconomie-Commissärs und Domainen-Suspektors und bezügliche Nachbewilligung zu §. 148 des Voranschlags.
 7. Bericht des Verwaltungsausschusses über den Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. Abänderung einiger Bestimmungen des Gesetzes vom 4. April 1865, betr. die Reorganisation der Ersparungskasse.
 8. Mündlicher Bericht des Petitionsausschusses über ein Gesuch der Kriegsinvaliden aus dem Fürstenthum Birkenfeld um Ausschluß ihrer Invaliden-Pensionsbeträge von der Einkommensteuer.
 9. Mündlicher Bericht des Petitionsausschusses über eine Petition der Kolonisten zu Elisabethsehn, betr. Torflieferung an die Großherzogliche Eisenbahn.

Vorsitzender: Präsident Roggemann.

Am Ministertisch: Seine Excellenz Minister Jansen, Minister Flor, Oberregierungsath von Buttell, Geh. Ministerialrath Willich, Oberregierungsath Dugend, Regierungsath Kuhstrat, Finanzrath Wöbs, Regierungsrath Becker.

Der Präsident eröffnet die Sitzung mit folgenden Worten:

Ich eröffne die Sitzung.

Bevor wir mit den Geschäften beginnen, lassen Sie **Berichte.** XXIV. Landtag, 2. Versammlung.

uns des vor kurzem verstorbenen Kollegen Tanzen gedenken.

Der Verstorbene trat zuerst am 28. December 1866 als Mitglied des 15. Landtags ein und hat — mit einziger Ausnahme des 16. Landtages — ununterbrochen allen späteren Landtagen als Mitglied angehört.

Die ihm verliehenen reichen Gaben, vor Allem sein scharfer Verstand, die tiefenste, gründliche und gewissenhafte Behandlung aller Fragen, das unentwegte Festhalten an

dem, was er einmal für Recht erkannt hatte, sein warmes Herz für die Wohlfahrt auch des engeren Vaterlandes, haben ihm eine einflußreiche Stellung in diesem Hause gesichert.

Ich erlaube Sie, Sie zu Ehren des Verstorbenen von Ihren Sigen zu erheben; es sei dies ein äußeres Zeichen, daß wir Alle ihm ein treues Andenken bewahren werden.

Die Abgeordneten kommen dieser Aufforderung nach.

Die Protokolle der vorläufigen und der ersten ordentlichen Sitzung werden vorgelesen und genehmigt.

Der Präsident übermittelt sodann dem Landtage den Dank Sr. Königl. Hoheit des Großherzogs für die zu Höchstdeffen Begrüßung entsandte Deputation, sowie den Dank Ihrer Königl. Hoheiten der Erbgroßherzoglichen Herrschaften für die Beglückwünschung der Erbgroßherzogin zu ihrem Geburtstag.

Der Präsident theilt folgende Eingänge mit:

1. Vorstellung, Beschwerde und Bitte des Gemeinderaths zu Neuenburg, betr. den Bau der sog. Bareler Ringbahn.
An den Eisenbahnausschuß.
2. Eingabe des Thierarztes F. Grashorn zu Dvelgönne, betr. Pferdezucht.
An den Verwaltungsausschuß.
3. Eingabe der Abtheilung der Oldenburgischen Landwirthschafts-gesellschaft Verne, betr. Aenderung des Nöhrungs-gesetzes.
An den Verwaltungsausschuß.
4. Eingabe des Directors der Baugewerkschule in Oldenburg, Architect H. Diejener, bei Ueberreichung eines Berichts über die Frequenz der Baugewerkschule im Schuljahre 1892/93.
Im Vorzimmer des Landtags zur Einsicht aus-gelegt.
5. Schreiben des Großherzoglichen Staatsministeriums, betr. Eröffnung eines Credits bei der Central-kasse wegen der Landtagskosten.
Zu den Akten.
6. Schreiben des Großherzoglichen Staatsministeriums, betr. die Höchste Ernennung des Geh. Obercammer-raths Müller zum Regierungscommissar.
Zu den Akten.
7. Petition der Colonisten zu Elisabethshorn, betr. Torf-lieferung an die Großherzogliche Eisenbahn.
An den Petitionsauschuß.
8. Petition des Gemeinderaths zu Lohne, das Project des Ausbaues der Eisenbahnlinie Wechta-Lohne bis Hesepe noch in diesem Jahre in Angriff zu nehmen und dabei von der Forderung eines 10^o/oigen Zuschusses zu den Baukosten Abstand zu nehmen.
An den Eisenbahnausschuß.
9. Petition der Gemeinde-Vertretung der Gemeinde Effen, betr. die ihr Seitens der Großherzoglichen Staatsregierung gewordene Auflage zur Uebernahme und Erhaltung der durch Gut Lage führenden Privatwege des Freiherrn von Rössing.
An den Verwaltungsausschuß.
10. Ministerial-Protokoll über die Eröffnung des Landtags.
Zu den Akten.

11. Schreiben des Großherzoglichen Staatsministeriums, betr. Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. die Aufnahme einer Anleihe.
An den Eisenbahnausschuß.
12. Petition von Kriegs-Invaliden aus dem Fürstenthum Birkenfeld um Ausschluß ihrer Invaliden-Pensions-Beträge von der Einkommensteuer.
An den Petitionsauschuß.
13. Petition der Interessenten der Butjadinger Sielacht um Zuschuß aus der Staatskasse zur Deckung der Kosten der Zuwässerungsanlagen.
An den Finanzausschuß.
14. Schreiben des Großherzoglichen Staatsministeriums, betr. das Ableben des Landtagsabgeordneten für den III. Wahlkreis, Landmann Theodor Tanzen in Heering.
15. Schreiben desselben, betr. Zusatz zu dem mit Schreiben des Großherzoglichen Staatsministeriums vom 14. Februar 1893 überreichten Anleihe-Gesetz-Entwurf (Anlage N. 19) bezw. Abänderung desselben.
An den Eisenbahnausschuß.
16. Petition des Jagdschuß-Vereins in Lönningen, betr. Abänderung des Jagdgesetzes.
An den Verwaltungsausschuß.
17. Eine geheime Vorlage.
18. Schreiben des Großherzoglichen Staatsministeriums, betr. die Einrichtung des landwirthschaftlichen Unterrichtswesens, die Uebernahme der Landwirthschafts-schule in Varel Seitens des Staats und den Ankauf eines Grundstücks für dieselbe.
An den Verwaltungsausschuß.
19. Petition des Gemeinderaths der Gemeinde Blexen, betr. Erbauung einer eisernen Anlegebrücke bei Blexen.
An den Eisenbahnausschuß.
20. Petition des Gemeinderaths der Gemeinde Neuenburg um Bewilligung der Gelder zum Ausbau einer Eisenbahn von Grabstede nach Neuenburg.
An den Eisenbahnausschuß.

Es wird sodann in die Tagesordnung eingetreten.

I. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses, betr. die Wiederbesetzung der vacant gewordenen Stelle eines Bezirksbaumeisters für den Weg- und Wasserbau.

Es erhält das Wort der

Berichterstatter Abg. **Ahlhorn**: Bereits im Jahre 1891 habe sich die Staatsregierung an den ständigen Landtagsauschuß gewandt um dessen gutachtliche Zustimmung zu der Ueberschreitung der für die 10 Bezirksbaumeister des Herzogthums ausgesetzten Bau-summe von 39 100 M. zum Zwecke der Wiederbesetzung des Bezirksbaumeisterpostens für den Weg- und Wasserbaubezirk Butjadingen. Obgleich im Allgemeinen Geldbewilligungen durch den ständigen Ausschuß ihre großen Bedenken hätten, weil dadurch der Landtag im voraus moralisch gebunden werde, so sei hier doch die Nothwendigkeit der Ueberschreitung unverkennbar gewesen; der frühere Inhaber der Stelle sei in fremde Dienste gegangen, und bei dem Mangel eines inländischen Konkurrenten und der jetzigen großen Nachfrage nach technischen Arbeitskräften,

sowie bei der Wichtigkeit gerade der fraglichen Stelle, namentlich auch in Rücksicht auf den in der Ausführung begriffenen Zuwässerungskanal, sei die Berufung einer tüchtigen auswärtigen Kraft gegen verhältnißmäßig hohes Gehalt der einzig mögliche Weg gewesen. Anzuerkennen sei, daß die Regierung dem Wunsche des Ausschusses entsprechend einen aus Oldenburg gebürtigen Techniker gewählt und von dem vom Ausschusse gutgeheißenen 2200 *M.* nur 1700 *M.* (der neue Beamte beziehe 4200 *M.* Gehalt anstatt der nach dem Regulativ verfügbaren 2500 *M.*) verwandt habe. Zu bedauern sei freilich, daß demselben gestattet worden sei, seinen Wohnsitz nicht in seinem Bezirke, sondern in Brake zu nehmen; es sei wünschenswerth, daß hierin Wandel geschafft werde. Der Ausschuß beantrage:

Der Landtag wolle der nach dem Schreiben der Großherzoglichen Staatsregierung vom 15. Januar 1893 erwähnten Ueberschreitung seine Zustimmung ertheilen und die entsprechenden Mittel mit jährlich 1700 *M.* vom 1. Februar 1892 an zu §. 38 des Voranschlags für 1891/93 nachbewilligen.

Minister **Jansen**: Von dem allerdings als Regel aufzustellenden Grundsatz, daß der Beamte in seinem Bezirke wohnen müsse, habe man hier nothgedrungen eine Ausnahme gemacht. Der neue Bezirksbaumeister sei eben als ein von auswärts zu berufender Beamter in der Lage gewesen, der Staatsregierung gewisse Bedingungen zu stellen, und habe dabei Familienverhältnisse halber großen Werth darauf gelegt, seinen Wohnsitz in Brake zu nehmen, man habe daher vor der Wahl gestanden, entweder eine tüchtige Kraft zu gewinnen mit dem Wohnsitz in Brake, oder die Besetzung der Stelle auf die lange Bank zu schieben, und da habe man denn das geringere Uebel vorgezogen.

Abg. **Meyer**: Er sei zwar für diesen einzelnen Fall, wo eine besondere Nothlage dem Anscheine nach vorhanden gewesen sei, mit der bewilligten Gehaltserhöhung einverstanden, im allgemeinen aber könne er, in der Ueberzeugung, daß der jetzt vorhandene Mangel an Bautechnikern nicht von langer Dauer sein werde, es nicht empfehlen, für die Zwischenzeit die Pauschsumme für die Bezirksbaumeisterstellen zu erhöhen; er schlage vielmehr vor, wenn man zeitweilig zu einer höheren Befoldung der fraglichen Beamten gezwungen sei, diese dadurch zu ermöglichen, daß man die Anzahl der Stellen vorübergehend vermindere.

Abg. **Sausing**: Der Mangel an Bautechnikern habe sich am fühlbarsten gezeigt in Butjadingen im Jahre 1889 bei der Anlegung des Zuwässerungskanals. Damals habe keine inländische Kraft zur Verfügung gestanden, man habe daher einen Hülfs Techniker von auswärts gegen ein Gehalt von 4200 *M.* engagiren müssen, und trotzdem habe man jetzt schon den dritten Hülfs Techniker; dagegen habe der vom Staate angestellte Bezirksbaumeister, der Vorgesetzte des Hülfs Technikers, bisher nur ein Gehalt von 2500 *M.* bezogen; man müsse für Butjadingen, wenn man den fortwährenden für die Kommunen sehr nachtheiligen Wechsel in dieser Stelle vermeiden wolle, einen Bezirksbaumeister anstellen, der einen höheren Gehaltssatz als das Anfangsgehalt beziehe.

Minister **Jansen** hofft zwar auch, daß der gegenwärtige Mangel an Bautechnikern sich heben werde, glaubt aber

nicht, daß dies innerhalb absehbarer Zeit der Fall sein würde. Das Mißverhältniß zwischen dem Gehalte des leitenden Beamten und demjenigen seines Untergebenen sei zwar anzuerkennen, doch sei dabei zu berücksichtigen, daß es sich bei Ersterem um eine feste Anstellung mit Pensionsberechtigung, bei Letzterem um ein vorübergehendes Engagement handele. Es liege zur Zeit ein Uebergangszustand vor, der unvermeidliche Mißstände mit sich führe: hier Wandel zu schaffen, sei eine der Aufgaben des demnächstigen neuen Regulativs. Eine Einschränkung der Stellen, wie sie der Abg. Meyer wünsche, habe die Staatsregierung bei der Wiederauseinanderlegung der Bezirke Bechta und Cloppenburg erwogen, aber aus dienstlichen Gründen für unausführbar befunden.

Abg. **Jürgens** betont noch einmal den Uebelstand, daß der Bezirksbaumeister außerhalb Butjadingens wohne, und fragt, ob die dadurch entstehenden Mehrkosten direkter und indirekter Art den Eingeseffenen und besonders den staatlich beaufsichtigten Genossenschaften die vermehrten Reise- und Tagegelder zur Last gelegt werden könnten?

Minister **Jansen** erwidert, daß die Tragweite der gestellten Frage sich zur Zeit nicht übersehen lasse und daß die Staatsregierung sich die Prüfung derselben vorbehalten müsse.

Der Ausschußantrag wird darauf angenommen.

II. Bericht des Finanzausschusses, betr. Nachbewilligung zu den §§. 119 und 133 des Voranschlags, Beihilfen für Schullehrer und Schulgemeinden betreffend.

Auf Vorlesung des Berichtes wird verzichtet.

Der Ausschußantrag:

Der Landtag wolle im Voranschlage für das Jahr 1893 zu §. 119 die Summe von 20 000 *M.* und zu §. 133 die Summe von 12 000 *M.* nachbewilligen, wird ohne Debatte angenommen.

III. Bericht des Verwaltungsausschusses über den Entwurf einer Verordnung für das Herzogthum Oldenburg, betr. die Enteignungen zu Hafenanlagen der Stadtgemeinde Oldenburg.

Auf Vorlesung des Berichtes wird verzichtet.

Der Reg.-Comm. Oberregierungsrath **von Buttell** bittet den vom Ausschusse beantragten Zusatz „nebst Zubehörungen“ abzulehnen, da sonst in formaler Beziehung Weiterungen entstünden, weil die gemäß Art. 137 Ziff. 2 des Staatsgrundgesetzes erlassene Verordnung entweder unverändert angenommen werden oder ganz fallen müsse, so daß die Erlassung eines Gesetzes erforderlich werden würde. Aber auch materiell erscheine der Zusatz unnöthig, da nach der Absicht der Regierung die Enteignungsbefugniß sich auch auf die Zubehörungen erstrecken solle und dies nur deshalb in der Verordnung nicht ausdrücklich bemerkt worden sei, weil es selbstverständlich erscheine. Da demnach beide gesetzgebenden Faktoren über die Auslegung der Verordnung einverstanden seien, so glaube er, daß man es beim Wortlaute der Regierungsvorlage bewenden lassen könne.

Der Berichterstatter Abg. **Sausing** hält durch die Erklärung des Regierungscommissars die Bedenken des Ausschusses für gehoben und beantragt daher jetzt Namens des Ausschusses die unveränderte Annahme der Vorlage.

Der Ausschubantrag:

Der Landtag wolle der Verordnung seine verfassungsmäßige Zustimmung erteilen, wird darauf angenommen.

IV. Bericht des Finanzausschusses, betr. die Gewährung eines zinsfreien Vorschusses an die Fedderwarder Lootsen-Gesellschaft zu Blexen zum Betrage von 30 000 Mark.

Der Berichterstatter Abg. **Jürgens** führt aus, daß die Staatsregierung in Uebereinstimmung mit dem ständigen Ausschusse mit Rücksicht auf die bedrängte Lage der Lootsengesellschaft ihr den nachgesuchten zinsfreien Vorschuß von 30 000 M. zum Zwecke der Ersetzung des abgängigen Lootsenbooters „Friedrich August“ bewilligt habe, während auf einen fernerer Antrag, betr. Erlassung des Restes von einem früheren Vorschusse, nicht eingetreten worden sei. Mit Rücksicht auf den ideellen Werth, den die Thätigkeit der Gesellschaft, namentlich in Hinblick auf die geographische Lage des Herzogthums, für den Staat habe, beantrage der Ausschuß:

Der Landtag wolle sich mit der Gewährung eines zinsfreien Vorschusses an die Fedderwarder Lootsengesellschaft zu Blexen zum Betrage von 30 000 M. unter den in der Vorlage der Staatsregierung näher ausgeführten Bedingungen einverstanden erklären.

Bei dieser Gelegenheit fragt der Berichterstatter an, wieweit die von der Staatsregierung eingeleiteten Verhandlungen wegen Vereinigung der Fedderwarder Lootsengesellschaft mit den jenseits der Weser bestehenden gleichen Gesellschaften gebiehen seien?

Der Reg.-Comm. Oberregierungsrath **von Buttell** bedauert, hierauf erwidern zu müssen, daß die preussische Regierung der Oldenburgischen wie auch der bremischen Regierung gegenüber erklärt habe, daß sie auf eine Vereinigung der 3 Lootsengesellschaften verzichte und die bezüglichlichen Verhandlungen abbreche, übrigens auch ferner bereit sei, zur gemeinsamen Beseitigung etwa hervortretender Mißstände die Hand zu bieten.

Der Ausschubantrag wird hierauf angenommen.

V. Bericht des Finanzausschusses, betr. abändernde Bestimmungen zu dem über die Errichtung eines gemeinschaftlichen Landgerichts für die freie und Hansestadt Lübeck und das Großherzoglich Oldenburgische Fürstenthum Lübeck unter dem 29/30. September 1878 abgeschlossenen Vertrage.

Auf Vorlesung des Berichts wird verzichtet.

Der Minister **Jansen** bemerkt zunächst mit Beziehung auf den Schluß des Ausschußberichtes, daß aus der Annahme der Vorlage kein Präjudiz für die demnächstige Neuregulierung der Gehälter entstehen werde. Ob die für die Vorlage maßgebenden Gesichtspunkte auch für die Gehälter der Beamten im Großherzogthum zuträfen, sei hier nicht zu erörtern. Uebrigens bemerke die Staatsregierung zur Vermeidung von Mißverständnissen, daß bei der demnächstigen Aufstellung eines neuen Regulativs nicht eine allgemeine Erhöhung der Gehälter in Frage komme, sondern nur eine Ausgleichung mancher bestehenden Ungleichheiten und eine Berücksichtigung einzelner, bisher zu ungünstig behandelten Beamtenkategorien.

Der Berichterstatter Abg. **Jaspers** konstatirt, daß die im Ausschußbericht gegebenen allgemeinen Erörterungen provocirt seien durch eine allgemeine Bemerkung in der Begründung der Regierungsvorlage und vom Ausschusse einstimmig beschlossen seien, dieselben möchten zwar vielleicht zur Zeit verfrüht erscheinen, aber doch für die Staatsregierung bei Aufstellung des neuen Regulativs von Interesse sein. Es sei erfreulich, daß die Ansicht der Staatsregierung im ganzen mit derjenigen der überwiegenden Mehrheit des Ausschusses übereinstimme. Die letztere halte Gehaltserhöhungen in vielen Fällen für nothwendig. Die Staatsmaschine könne nur gut gehen, wenn wir tüchtige Beamte hätten. Wollten wir aber tüchtige Beamte haben, so müßten wir auch angemessene Gehalte bezahlen. Nur gegen eine allgemeine, so zu sagen procentuale Aufhöhung der Beamtengehälter habe der Ausschuß sich aussprechen wollen. Redner bittet die Staatsregierung, dem nächsten Landtage ein allgemeines Gehaltsregulativ vorzulegen. Ein Regulativ, das sich bloß auf diejenigen Beamtenklassen beziehe, deren Gehälter erhöht seien, erwecke leicht bei den darin nicht aufgenommenen das Gefühl, daß man an sie nicht gedacht habe. Auch sei thatsächlich mit der Aufstellung getrennter Regulative die Gefahr einer ungleichen Behandlung der verschiedenen Beamtenklassen verbunden, da es häufig vorkomme, daß ein Landtag mehr zu Gehaltsaufbesserungen geneigt sei als ein anderer.

Minister **Jansen** stellt hierauf in Aussicht, daß dem nächsten Landtage ein allgemeines Gehaltsregulativ vorgelegt werden solle, welches sämtliche in den früheren Regulativen aufgenommenen Beamtenkategorien befaßt werde.

Abg. **Meyer** vertritt die Ansicht einer Minderheit des Finanzausschusses, daß ein Bedürfnis für Gehaltserhöhungen nur in einzelnen nothwendigen Fällen, nicht aber im allgemeinen und auch nicht für gewisse Kategorien von Beamten vorliege. Erst der vorige Landtag habe den Beamten die Wittwenkastenbeiträge erlassen und dadurch eine wahrlich nicht unerhebliche Gehaltsaufbesserung derjenigen Staatsdiener bewirkt, welche einer solchen im allgemeinen am meisten bedürfen, auch sei zu berücksichtigen, daß seit der Festsetzung der jetzt geltenden Regulative der Werth des Geldes durch Einführung der Goldwährung gestiegen sei.

Der Antrag des Ausschusses:

Der Landtag wolle dem Entwurf seine verfassungsmäßige Zustimmung erteilen, wird angenommen.

VI. Bericht des Finanzausschusses, betr. die Aufstellung eines Gehülfen des Landes-Deconomie-Commissärs und Domainen-Inspectors und bezügliche Nachbewilligung zu S. 148 des Voranschlags.

Auf Vorlesung des Berichts wird verzichtet.

Zunächst ergreift mit Beziehung auf den Ausschußbericht der

Minister **Jansen** das Wort und führt aus, die vom Ausschusse gewünschte öffentliche Ausschreibung der Stelle sei nicht mehr thunlich, da die Staatsregierung bereits mit einer geeigneten Kraft in Verhandlungen stehe, wenn diese Verhandlungen zu einem günstigen Abschluß führten, so könne die Stelle schon zum 1. Mai d. J. besetzt werden.



Abg. Quatmann: Er habe die Ausführungen des Herrn Ministers so verstanden, als wenn in diesem Falle eine öffentliche Ausschreibung erfolgen solle, daß dieses nicht geschehe, bedaure er. Jedenfalls bitte er in künftigen Fällen diese und ähnliche Stellen, die nicht aus einem bestimmten Kreise von Bewerbern, welche der Regierung genau bekannt, zu besetzen seien, öffentlich zur Bewerbung auszusprechen. Es entspreche dieses allein dem Rechtsbewußtsein des Volkes, auch sei einerseits die Regierung sonst nicht in der Lage, zu beurtheilen, welche geeigneten Kräfte vorhanden seien, andererseits müsse jeder Staatsbürger das Recht haben, seine Qualifikation der Regierung darzulegen.

Der Berichterstatter **Abg. Meyer** stellt zunächst fest, daß es im Ausschußbericht auf S. 72 des Abklatsches, Zeile 8 von unten nicht „einige“, sondern „innige“ heißen müsse. Er erkennt mit Bedauern an, daß nach der Erklärung vom Regierungstische die Staatsregierung nicht mehr in der Lage sei, die Stelle auszusprechen. Er wünsche jedoch, daß in künftigen Fällen eine Ausschreibung erfolgen möge. Für den gegenwärtigen Fall hoffe er, daß es der Regierung gelungen sein möge, den richtigen Mann für die Stelle zu finden. Der Ausschuß beantrage:

Der Landtag wolle

1. sich damit einverstanden erklären, daß dem Geh. Oberkammerrath Rüder, so lange derselbe in seiner gegenwärtigen Stellung verbleibt, ein als Staatsdiener anzustellender Gehülfe mit einem jährlichen Gehalt von bis zu 5000 *M.* zugeordnet werde,
2. den Betrag dieses Gehaltes mit jährlich 5000 *M.* vom 1. Mai d. J. an zu §. 148 des Voranschlags für die Finanzperiode 1891/93 bewilligen.

Minister Jansen versichert, daß die Staatsregierung dem Ausschusse darin beistimmen, daß die Besetzung der Stelle von der hervorragendsten Wichtigkeit sei, und daß sie deshalb auf Grund der eingehendsten, durch den Geh. Oberkammerrath Rüder angestellten Erkundigungen aus einer ganzen Reihe von ermittelten geeigneten Persönlichkeiten ihre Wahl getroffen habe; er bezweifle nicht, daß dieselbe eine glückliche sei.

Der Antrag des Ausschusses wird hierauf angenommen.

VII. Bericht des Verwaltungsausschusses über den Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. Abänderung einiger Bestimmungen des Gesetzes vom 4. April 1865, betr. die Reorganisation der Ersparungskasse.

Auf Vorlesung des Berichts wird verzichtet.

Der Präsident macht zunächst darauf aufmerksam, daß über den Ausschußantrag *Nr.* 3 erst dann zu verhandeln sei, wenn der Gesetzentwurf in zweiter Lesung angenommen sein werde, daß daher die gegenwärtige Verhandlung sich zu beschränken habe auf die Ausschußanträge *Nr.* 1 und 2:

Antrag *Nr.* 1: Unter Art. 2 des Entwurfs in Art. 7 §. 1 Abs. 2 ist nach den Worten „Kündigungsfrist bis zu 6 Monaten“ einzuschieben „für alle Rückzahlungen“ und an die Stelle des Wortes „angeordnet“ das Wort „verlangt“ zu setzen,

Antrag *Nr.* 2: Annahme des Gesetzentwurfs mit diesen Abänderungen.

Der Berichterstatter **Abg. Bancratz** bemerkt, daß in dem Ausschußbericht auf S. 81 des Abklatsches auf Zeile 14 von unten hinter dem Worte stellen ein Punkt stehen und die folgenden Zeilen nicht eingerückt sein müßten.

Es erhält darauf das Wort der

Abg. Jaspers: Mit der Tendenz des Gesetzentwurfs sei er einverstanden, derselbe enthalte eine ehrliche Erklärung der Regierung den Einlegern gegenüber, daß Zeiten eintreten können, in denen die Ersparungskasse ihren Verpflichtungen zu raschen Rückzahlungen nicht sofort nachkommen könne, und sei deshalb ein Akt erfreulicher Vorsicht. Gegen einzelne Bestimmungen des Entwurfs habe er Bedenken, die er dem Ausschusse für die zweite Lesung zur Berücksichtigung empfehle.

Er schlage vor, die Einlagen allgemein auf 1/2-jährliche Kündigung zu setzen, dabei aber zu bemerken, daß die Kasse von dem Rechte, die Einhaltung der Kündigungsfrist zu verlangen, keinen Gebrauch machen werde, soweit sie dazu in der Lage sei. Wenn das Gesetz so verfaßt würde, so könne der Art. 7 §. 1 Abs. 2 ganz wegfallen. Dieses sei dringend zu wünschen, weil eine in Gemäßheit dieser Klausel in unsicheren Zeiten ergehende Bekanntmachung: daß die Kasse fortan nur nach 6monatlicher Kündigung zahlen werde, im Publikum einen wahren Sturm der Unruhe erregen würde, der manche Existenzen vernichten könne.

Man müsse ferner, wenn man der Kasse das Recht gebe, eine 6monatliche Kündigung zu verlangen, den Einlegern auf andere Weise dazu verhelfen, rasch zu ihrem Gelde zu kommen, darum gebe er anheim, den Art. 13 des Gesetzes, wonach die Sparkassenbücher nicht übertragen werden könnten, aufzuheben.

Endlich bitte er die Staatsregierung um eine Erklärung, ob im Art. 9 §. 3 des Entwurfs mit den Worten: „die im §. 2 bestimmte Höhe“ die Minimalhöhe von 650 000 *M.* oder die im ersten Absatz des §. 2 normirte procentual bemessene Höhe gemeint sei.

Der Berichterstatter **Abg. Bancratz** erwidert, auch im Ausschusse sei die Frage erwogen worden, ob nicht allgemein eine halbjährliche Kündigungsfrist festzusetzen sei, die in der Vorlage getroffene Regelung erscheine aber für das Publikum günstiger, auch sei nicht zu befürchten, daß dieselbe eine erhebliche Beunruhigung der Einlagen zur Folge haben werde, da die Befugniß der Kasse unter den fraglichen Umständen die Einhaltung der Kündigungsfrist zu verlangen in jedem Einlagebuche zu lesen und daher den Einlegern bekannt sein werde. Auch könne man darauf vertrauen, daß das Gesetz vernünftig gehandhabt werden würde, daß insbesondere auch in Kriegszeiten soweit möglich die Einlagen auf Verlangen sofort zurückgezahlt werden würden, soweit dies nicht möglich, den betreffenden Einlegern hiervon Mittheilung gemacht, nicht aber eine allgemeine Bekanntmachung erlassen werden würde. Er bitte darum, die Ausschußanträge anzunehmen.

Eine Uebertragung der Sparkassenbücher gesetzlich zuzulassen, halte der Ausschuß nicht für zweckmäßig, weil dadurch der Sparzinn beeinträchtigt werden würde, indem dann die Diensthoten und andern jungen Leute in die Versuchung kommen würden, in leichtsinnigen Augenblicken ihre Ein-

lagebücher durch Uebertragung an Dritte zu Gelde zu machen und ihre Ersparnisse zu vergeuden.

Abg. **Zaspers** hält nach seinem geschäftlichen Empfinden, wenn der Art. 7 §. 1 Abs. 2 des Entwurfs Gesetz wird, den Erlaß einer Bekanntmachung für den darin vorgesehenen Fall für unvermeidlich, da jeder Einleger wissen müsse, wie er daran sei, um sich einrichten zu können. Diese Bekanntmachung würde aber eine officiële Konstatirung, daß Kriegsgefahr drohe, bedeuten und darum höchst bedenklich sein. — Ueber die Zweckmäßigkeit des Art. 13 im allgemeinen könne man verschiedener Meinung sein, nur müsse er für den Fall, wenn die Ersparungskasse Einhaltung der 6monatigen Kündigungsfrist verlangen könne, außer Kraft gesetzt werden.

Reg.-Comm. Regierungsrath **Ruhstrat** beantwortet die Vorhin vom Abg. Zaspers gestellte Frage dahin, daß in Betreff der Höhe des Reservefonds weiter nichts geändert würde, als daß, wenn die Gesamtsumme der Einlagen den Betrag von 12 000 000 *M.* übersteige, von dem Ueberschüsse nur 5 % zum Reservefonds geschlagen werden sollten, sonst solle der Reservefonds nach wie vor 8 % der Gesamtsumme der Einlagen betragen und nicht etwa auf 650 000 *M.* herabgesetzt werden.

Abg. **Ahlhorn**: Er sei der Meinung, daß man ein so wohlthätiges Institut wie die Ersparungskasse sei, stets auf der Höhe der Zeit erhalten solle, namentlich müsse die staatliche Garantie, die der frühere Finanzminister Zedelius seiner Zeit habe aufheben wollen, nothwendig bestehen bleiben.

Mit der Vorlage sei er im ganzen einverstanden, nur nicht mit der Bestimmung über die Verwerthung der Ueberschüsse, er schlage vor, diese lieber den Einlegern zu gute kommen zu lassen, dadurch daß man zu den Zinsen zeitweilig $\frac{1}{4}$ oder $\frac{1}{8}$ % hinzulege. Die jetzige Einrichtung, wonach die Regierung über eine Summe von etwa 60 000 *M.* nach freier Willkür verfügen könne, erinnern an preussische Zustände: in Oldenburg kenne man doch sonst keine geheimen Fonds. Wenigstens bitte er den Ausschuß, eine Bestimmung einzufügen, wonach die Regierung die Verwendung der Ueberschüsse specificirt nachweisen müsse.

Der **Präsident** macht darauf aufmerksam, daß die Verwendung der Ueberschüsse erst bei der demnächstigen Verhandlung über den Ausschußantrag *Nr.* 3 zur Sprache zu kommen habe.

Reg.-Comm. Regierungsrath **Ruhstrat**: Der Wunsch, die Ueberschüsse den Einlegern durch zeitweilige Erhöhung der Zinsen zufließen zu lassen, sei wegen der Schwankungen in der Höhe der Ueberschüsse kaum ausführbar, auch liege dafür kein Bedürfnis vor, da die Kasse schon jetzt die auf kurze Kündigung stehenden Einlagen mit 3 %, also höher als jede andere Bank, verzinse. Wenn man den Zinsfuß noch mehr erhöhe, so würde man Gefahr laufen, daß die Kasse mehr und mehr von solchen Kreisen benutzt würde, für die sie nicht bestimmt sei, was schon jetzt vielfach geschehe und schwer zu kontroliren sei. Nach seiner persönlichen Ansicht werde kein Bedenken entgegenstehen, dem Landtage Mittheilung darüber zu machen, welchen Fonds oder anderweiten Anstaltungen Zuwendungen aus Ueberschüssen der Ersparungskasse gemacht seien; wozu aber wiederum die

einzelnen Fonds die Gelder verwendeten, das entziehe sich der Veröffentlichung, schon darum, weil es sich hier vielfach um Unterstützung verschämter Armen handle; man könne zu den Fonds-Verwaltungen das Vertrauen haben, daß sie die Beträge zweckentsprechend verwendeten.

Der **Präsident** erinnert noch einmal daran, daß die Umwandlung der Ueberschüsse hier nicht zur Verhandlung stehe.

Abg. **Jürgens** ist der Meinung, daß die vorgeschlagenen Mittel geeignet seien, die Kasse vor Zahlungsstockungen in Zeiten der Gefahr zu schützen, im übrigen empfiehlt er dem Ausschusse die Bedenken des Abg. Zaspers zur Berücksichtigung. Gegen den Vorschlag des Abg. Ahlhorn, die Ueberschüsse zur Erhöhung der Zinsen zu verwenden, macht er geltend, daß dadurch die Geschäftsabwicklung noch mehr erschwert werden würde, welche schon jetzt nach kaufmännischen Grundsätzen zu erledigen recht schwierig erscheine.

Abg. **Schröder**: Die Zaspers'schen Bedenken seien schon in den Ausschußberathungen erwogen worden, gerade um eine öffentliche Bekanntmachung zu vermeiden habe der Ausschuß vorgeschlagen, in Art. 7 §. 1 Abs. 2 das Wort „angeordnet“ durch „verlangt“ zu ersetzen. Der Ausschuß denke sich die Sache so, daß von vornherein in die Einlagebücher der Vermerk gesetzt werde, daß die Kasse in den fraglichen Fällen die Einhaltung einer 6monatlichen Kündigungsfrist verlangen könne, und daß im gegebenen Falle dies den Einlegern durch Vermittlung der Geistlichen und Gemeindevorsteher mitgetheilt werde. Er bitte den Regierungskommissar die Versicherung abzugeben, daß von der Befugniß des Art. 7 §. 1 Abs. 2 nur vorübergehend und nur im äußersten Nothfall Gebrauch gemacht werden solle. Eine nochmalige Ausschußberathung halte er für überflüssig. Der Art. 7 §. 1 Abs. 2 sei nothwendig, auch Art. 13 dürfe nicht gestrichen werden, wenn man die Einleger nicht den Bucherern in die Hände liefern wolle. Auch eine zeitweilige Außerkräftsetzung des Art. 13, so lange wie die Ersparungskasse die Einhaltung der Kündigungsfrist verlange, sei nicht erforderlich, denn wenn in solchen Zeiten ein Einleger sofort nothwendig baar Geld brauche, so werde er auf sein Sparkassenbuch hin schon anderweit Kredit finden.

Reg.-Comm. Regierungsrath **Ruhstrat** bestätigt, daß die Staatsregierung beabsichtige, im Interesse sowohl der Ersparungskasse wie der Gläubiger alle Anforderungen so lange und soweit es möglich sei, zu befriedigen; auch im Nothfalle denke man nicht daran, nach Anordnung der 6monatigen Kündigungsfrist alle Rückzahlungen bis nach Ablauf dieser Frist einzustellen, sondern man werde auch dann noch, soweit es die bereiten Mittel der Kasse erlaubten, mit der Auszahlung fortfahren. Die Einleger würden dann, soweit nöthig, in der einen oder anderen Weise darauf aufmerksam gemacht werden, daß die Ersparungskasse bis auf weiteres berechtigt sei, die Einhaltung der Frist zu verlangen, daß womöglich aber auch schon eher Zahlung geleistet werden solle; eine öffentliche Bekanntmachung werde nicht erforderlich sein; es müsse eintretendenfalls der Erwägung vorbehalten bleiben, wie am zweckmäßigsten vorzugehen sei. Die Staatsregierung habe geglaubt, daß diese Vorlage mit Freuden vom Landtage begrüßt werden würde,



zumal da im Jahre 1866 die Ersparungskasse bei Ausbruch des Krieges durch den Andrang der Einleger in eine schwierige Lage gerathen wäre, so daß sie zur Aufnahme einer Anleihe bei Privaten auf Wechsel genöthigt gewesen sei, und nur durch die bald eintreffenden Siegesnachrichten, durch die das Publikum wieder beruhigt worden, seien der Kasse größere Schwierigkeiten erspart geblieben.

Abg. **Jaspers** hält seine Bedenken durch die Ausführungen des Abg. Schröder nicht für widerlegt. Die vom Ausschuß vorgeschlagene Aenderung des Wortes „angeordnet“ in „verlangt“ habe nach dem Ausschußbericht einen anderen Grund gehabt als wie der Abg. Schröder angebe. Die Bekanntmachung, gleichviel ob sie durch Vermittlung der Geistlichen und Gemeindevorsteher oder öffentlich erfolge, werde eine große Beunruhigung des Publikums, insbesondere einen wahren Sturm auf die Ersparungskasse zur Folge haben. Die Aufhebung des Art. 13 für die Dauer des Bestehens der 6monatigen Kündigungsfrist empfehle sich auch aus dem Grunde, weil dann das Publikum sehen würde, daß die Banken die Sparkassenbücher unbedingt annähmen, was zur allgemeinen Beruhigung dienen werde. — Redner habe nicht umhin gekonnt, die sich ihm aufdrängenden Bedenken auszusprechen; er sage sich: dixi et salvavi animam meam.

Die Ausschußanträge **Nr.** 1 und 2 werden hierauf in erster Lesung angenommen.

VIII. Mündlicher Bericht des Petitionsausschusses über ein Gesuch der Kriegsinvaliden aus dem Fürstenthum Birkenfeld um Ausschluß ihrer Invaliden-Pensionsbeträge von der Einkommensteuer.

Berichterstatter Abg. **Wallroth**: Kriegsinvaliden aus dem Fürstenthum Birkenfeld, 11 an der Zahl, wenden sich mit der Bitte an den Landtag, zu beschließen, daß in Zukunft ihre Pensionen zur Besteuerung nicht mehr herangezogen würden. Das jetzige Verfahren sei ein hartes, trete doch der Fall ein, daß der Steuerpflichtige nur dadurch in eine höhere Steuerstufe komme, weil seine Kriegsinvaliden-Pension seinem steuerpflichtigen Einkommen zugerechnet werde. Man könne nicht annehmen, daß der Landtag bei Berathung des Einkommensteuergesetzes auf diesen Umstand aufmerksam geworden sei, auch könne der Staat nicht darauf ausgehen, von den geringen Invaliden-Pensionen seiner Soldaten, welche sich um das Vaterland verdient gemacht hätten, seinen Tribut zu fordern.

Der Ausschuß habe die Petition berathen, könne jedoch, obwohl er selbstredend die dem Gesamtvaterlande geleisteten Dienste der Kriegsinvaliden in vollstem Maße dankbarst anerkenne, dem Wunsche der Petenten nicht nachkommen, sondern nur Uebergang zur Tagesordnung beantragen. — Denn zu einer Abänderung des Einkommensteuergesetzes, welches diese Pensionen von dem steuerpflichtigen Einkommen nicht ausnehme, liege genügender Grund nicht vor; sollte in der That der von Petenten angeführte Fall, daß ein Steuerpflichtiger durch Einschätzung seiner Invaliden-Pension in eine höhere Steuerstufe komme, einmal vorkommen, so würde der Schätzungsausschuß auf Grund der Instruktion zur Einschätzung wohl meistens in der Lage sein, unter Berücksichtigung der Gesamtverhältnisse eine niedrigere Steuer-

stufe festzusetzen, sei das aber unthunlich, so müsse eben die höhere Steuer gezahlt werden. — Dabei sei zu berücksichtigen, daß die höhere Einschätzung in Folge Einrechnens der Pension nicht nur den finanziell schwachen, sondern auch den vermögenden Invaliden treffe, so daß um so weniger Grund zur Aenderung des Gesetzes vorliege.

Wesentlich aus diesen Erwägungen beantrage der Ausschuß:

Der Landtag möge über die Petition zur Tagesordnung übergehen.

Der Antrag wird angenommen.

IX. Mündlicher Bericht des Petitionsausschusses über eine Petition der Kolonisten zu Elisabethfehn, betr. Torflieferung an die Großherzogliche Eisenbahn.

Der Berichterstatter Abg. **Wallroth** begründet den Antrag des Ausschusses auf

Uebergang zur Tagesordnung

mit folgenden Worten: Die Kolonisten von Elisabethfehn erbäten den Beistand des Landtages, daß ihnen die Groß-Eisenbahndirektion in Zukunft jährlich 150—200000 Centner Torf zum Preise von 35 ₰ für den Centner abnähme. — Seit Jahren hätten sie 100—150000 Centner Torf jährlich, für 28—35 ₰ den Centner, geliefert, das Quantum sei jedoch in letzter Zeit erheblich herabgesetzt, 1892 sogar auf nur 50000 Centner. Das habe zur Folge gehabt, daß große Mengen Torf unverkauft auf dem Moore ständen und dessen weitere Ausbeutung dadurch hinderten. Ein förmlicher Nothstand herrsche zur Zeit unter den Kolonisten wegen mangelnden Absatzes ihres Torfes, zumal sie mit auswärtigen Konkurrenten zu kämpfen hätten. — Diese Behauptungen hätten Petenten durch eingereichte Berechnungen über die Einnahmen und Ausgaben der Torfwirthe und Bescheinigung des Gemeindevorstehers zu Strücklingen näher nachzuweisen versucht.

Nach Mittheilung des vom Ausschuß gehörten zuständigen Regierungscommissars sei der Sachverhalt im Wesentlichen dieser: Im Interesse der Kolonisten am Hunte-Embs-Kanal und am West-Kanal werde der jährliche Bedarf der Eisenbahnverwaltung an Torf nach Vorschlag der Eisenbahndirektion vom Staatsministerium festgesetzt und von Ersterer sodann zur Lieferung nach ihren Torfschuppen in Augustfehn gegen einen den Konjunkturen entsprechenden Preis öffentlich ausgeschrieben; so sei bis einschließlich 1889 verfahren, und habe der jährliche Bedarf 100000 Centner, zum Preise von 28 ₰ für den Centner, betragen, 1891 sogar 150000 Centner.

Als für 1892 Lieferung von nur 50000 Centnern, zum Preise von 28 ₰ pro Centner, ausgeschrieben worden sei, hätten Petenten an das Staatsministerium das Gesuch gerichtet, ihnen die gleichen Quantitäten Torf wie in den vorhergehenden Jahren abzunehmen, zumal ihr anderweitiger Absatz sich erheblich verringert habe, insbesondere in Folge Einstellung des Betriebes der Glashütte in Barßelermoor und Einschränkung der Arbeiten des Eisenwerks zu Augustfehn. — Diesem Verlangen habe aber nicht stattgegeben werden können, weil nicht nur der Bedarf an Torf, welcher zur Zeit nur noch zum Anheizen der Lokomotiven u. s. w. und zur Abgabe an die Bahnbeamten verwendet werde, er-

heftlich geringer geworden sei, sondern auch der Preis der im Uebrigen allein Verwendung findenden Steinkohlen bedeutend gewichen sei, so daß ein größerer Verbrauch von Torf ganz unverhältnißmäßige Mehrausgaben zur Folge haben würde. Auf Wahrung der berechtigten Interessen der Kolonisten werde in wohlwollendster Weise Rücksicht genommen, und sei zu dem Zwecke nunmehr angeordnet, daß die Eisenbahndirektion bis zum 1. Februar jedes Jahres an das Staatsministerium über die Größe des Bedarfs an Torf und die Höhe des zu bewilligenden Preises zu berichten habe, nachdem vorher wegen des letzteren, außer dem betr. Gemeindevorsteher, auch das Verwaltungsamt Friesoythe und die Kanalbau-Verwaltung gehört worden seien.

Für 1893 habe die Direktion den Torfbedarf auf 80000 Centner und den Preis für den Centner auf 30 \mathcal{M} angegeben, unter nothwendiger Berücksichtigung des erheblichen Preisniederganges für Steinkohlen. Das Staatsministerium habe jedoch bislang dieserhalb Entscheidung noch nicht getroffen.

Bei dieser Sachlage, und weil man der Eisenbahndirektion doch nicht zumuthen könne, über ihren Bedarf hinaus lediglich zum Vortheil der Kolonisten, welche auch anderweitig ihren Torf absetzen können, Torf anzuschaffen, was bei den jetzigen niedrigen Kohlenpreisen nicht nur ganz bedeutende, nicht zu rechtfertigende Mehrausgaben zur Folge haben, sondern nach Mittheilung des Regierungscommissars auch Herstellung von Lagerplätzen und Schuppen zur Unterbringung des Torfes nothwendig machen würde, beantrage der Ausschuß Uebergang zur Tagesordnung, — jedoch mit dem Ersuchen an Großherzogliche Staatsregierung, soweit die berechtigten Interessen der Eisenbahn-Verwaltung es irgend zuließen, den Petenten, deren Lage in Wirklichkeit zur Zeit eine recht ungünstige zu sein scheine, bei Deckung des Torfbedarfs der Eisenbahnverwaltung wohlwollend zu berücksichtigen.

Abg. **Gruben**: Im Jahre 1877 seien in Elisabethsehn mehrere Kolonate von je 5 ha Größe für je 3000 \mathcal{M} vom Staate verkauft. Damals sei den Käufern von dem den Verkauf leitenden Beamten versprochen worden, sie würden regelmäßig größere Quantitäten Torf für die Eisenbahn zu liefern haben. Die Eisenbahn habe nun zwar Torf von den Kolonisten bezogen, doch seien die Lieferungen immer mehr reducirt worden (im letzten Jahre bis auf ein Minimum von 50000 Centnern). Der Staat habe aber in Folge der früher gemachten Versprechungen nach seiner Ansicht die moralische Verpflichtung, die Kolonisten dadurch existenzfähig zu erhalten, daß er nach wie vor regelmäßig größere Quantitäten Torf von ihnen entnehme. Redner stellt den — genügend unterstützten — Antrag:

Den Ausschußantrag abzulehnen und die Petition dem Staatsministerium zur Berücksichtigung zu überweisen.

Der Berichterstatter Abg. **Wallroth** erwidert, die Petenten könnten nicht verlangen, daß die Eisenbahndirektion mehr Torf von ihnen kaufe, als sie nöthig habe. Ihren ganzen Bedarf an Torf habe die Eisenbahndirektion seither von den Kolonisten entnommen und zwar zu den üblichen, auf Grund von Gutachten des Gemeindevorstehers, des Amtes und der Kanalbauverwaltung festgesetzten Preisen.

Es liege kein Grund zu der Befürchtung vor, daß von dieser Praxis in Zukunft abgewichen werden würde.

Abg. **Feldhus**: Er habe sich über die in Betracht kommenden Verhältnisse näher informirt und in Erfahrung gebracht, daß beim Verkaufe der fraglichen Kolonate seitens des Regierungscommissars, nicht seitens der Eisenbahndirektion, den Käufern regelmäßige Torflieferungen für die Eisenbahn zwar nicht direkt versprochen, aber doch durch Hinweis darauf dieselben in den guten Glauben versetzt seien, regelmäßig liefern zu können, und daß in Folge dessen die Kolonate weit über Preis bezahlt seien.

Ueberhaupt beruhe die wirtschaftliche Kalamität der meisten Moorkolonien auf der Handhabung beim Verkaufe der Kolonate. So z. B. pflege im Amte Westerstede ein Kolonat mit 1800 \mathcal{M} bezahlt zu werden, davon müsse der Käufer 600 \mathcal{M} sofort anzahlen und den Rest binnen 10 Jahren in jährlichen Raten von 120 \mathcal{M} abtragen. Außerdem sei er verpflichtet, innerhalb 3 Jahren ein Haus für mindestens 1000 \mathcal{M} zu bauen. Das Kapital für die Anzahlung und den Hausbau pflege der Kolonist zu besitzen, die Jahresraten aber könne er aus eigenen Kräften nicht aufbringen: er mache Schulden und falle den Wucherern in die Hände. An diesem Uebelstande gingen die meisten Kolonisten in den ersten 10 Jahren zu Grunde. Um die Kolonisten auf eine bessere wirtschaftliche Grundlage zu stellen, müsse man das Moor zu bedeutend billigeren Preisen oder ganz unentgeltlich hergeben, das Eindringen wirtschaftlich untüchtiger Elemente in die Kolonien lasse sich dadurch verhindern, daß vor jeder Einweihung eines Kolonats die Frage geprüft werde, ob der Anbauer in der Lage sei, dasselbe zu bewirtschaften. Leichtsinrigen Verkäufen müsse durch eine strengere Handhabung des Veräußerungsverbots vorgebeugt werden.

Redner stellt einen bezüglichen selbstständigen Antrag, der genügend unterstützt wird.

Reg.-Comm. Regierungsrath **Becker** fügt den Ausführungen des Berichterstatters noch hinzu, maßgebend bei der Ausschreibung der Torflieferungen sei stets der gegen früher allerdings verminderte Bedarf der Eisenbahnverwaltung und der nach der herrschenden Konjunktur im Verhältnis zum Kohlenpreise festgesetzte Preis gewesen. Seit 1892 sei vom Staatsministerium ein Verfahren eingeführt worden, wonach zur Bestimmung des Preises das Amt Friesoythe und die Kanalbauverwaltung gehört würden, während Preis und Bedarf von der Eisenbahndirektion angegeben würden. Es sei dies im Interesse der Kolonisten geschehen, welches die Staatsregierung nach wie vor fortdauernd im Auge behalte.

Der Gruben'sche Antrag wird hierauf zurückgezogen.

Abg. **Jaspers** glaubt zwar, daß die Kolonisten in bedrängter Lage sich befänden und daß vielleicht Fehler bei den Verkäufen begangen seien, empfiehlt aber dennoch, über die Petition zur Tagesordnung überzugehen, weil es höchst bedenklich wäre, wenn die Staatsregierung veranlaßt würde, durch Uebertragung unnöthiger Torflieferungen den Kolonisten in versteckter Weise eine Unterstützung zu gewähren. Er halte es grundsätzlich nicht für zulässig, daß die Regierung ohne Zustimmung des Landtags aus Mitteln des Staates Unterstützungen gewähre. Wolle man die Petition befürworten, so dränge der Landtag der Staatsregierung

ein unrichtiges Princip auf und schaffe ein bedenkliches Präjudiz. Vor allem sei aber die Eisenbahnverwaltung offenbar nicht berufen, eine derartige Mildthätigkeit zu üben.

Abg. **Ahlhorn** ist damit einverstanden, über die Petition zur Tagesordnung überzugehen, wünscht aber, daß die Regierung den Interessen der Kolonisten möglichst entgegenkommen möge.

Die unentgeltliche Vergebung der Anbauerstellen könne er nicht befürworten. Der Staat müsse den Anbauern, um sie lebensfähig zu machen, das Terrain vorbereiten, ihnen Wege und Stege schaffen, für Abwässerung sorgen, woraus dann von selbst folge, daß er zur Deckung der hierdurch verursachten Kosten von den Anbauern ein Kaufgeld erheben müsse. Mit der unentgeltlichen Einweisung, wo dann die Anbauer sich selbst überlassen blieben, habe man früher, z. B. im Spweger Moor schlechte Erfahrungen gemacht.

Abg. **Quatmann** glaubt bei der traurigen Lage der Kolonisten, wie sie in der Petition geschildert und durch die

derselben anliegende Bescheinigung des Gemeindevorstehers glaubhaft gemacht werde, dieselben der Fürsorge der Staatsregierung dringend empfehlen zu müssen: Die Regierung habe diese Kolonie in's Leben gerufen, sie sei deshalb auch verpflichtet, sie lebensfähig zu erhalten. Es komme hinzu, daß das Organ der Staatsregierung, deren Vertretern der gemeine Mann doch glaube Vertrauen schenken zu können, den Kolonisten die Torflieferungen zugesagt habe.

Der Antrag des Ausschusses auf Uebergang zur Tagesordnung wird hierauf angenommen.

Der Feldhus'sche Antrag wird dem Verwaltungsausschusse zugewiesen.

Die Sitzung wird hierauf geschlossen.

Der Berichterstatter:

Hoyer.



B e r i c h t

über

die Verhandlungen

der

2. Versammlung des XXIV. Landtags des Großherzogth. Oldenburg.

Dritte Sitzung.

Oldenburg, den 25. Februar 1893, Vormittags 10 Uhr.

- Tagesordnung:**
1. Bericht des Verwaltungsausschusses über die Petition des Thierarztes Grashorn zu Dvelgönne, betreffend Pferdezuucht.
 2. Bericht des Verwaltungsausschusses über die Petition der Abtheilung Verne der Oldenburgischen Landwirthschafts-Gesellschaft, betreffend die Verlegung der Hengstföhrungen.
 3. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses über die Petition der Gemeinde Effen, betreffend Herstellung und Unterhaltung von Gemeindenebenwegen in der Gemeinde Effen.
 4. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses über den selbstständigen Antrag der Abgeordneten Feldhus und Genossen, betr. anderweite Regelung bezw. andre Bedingungen beim Verkauf von Kolonaten behufs schnellerer Kolonisation der Staatsmoore und besserer wirthschaftlicher Stellung der Kolonisten.
 5. Bericht des Verwaltungsausschusses zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. Abänderung einiger Bestimmungen des Gesetzes vom 4. April 1865, betr. die Reorganisation der Ersparungskasse.
 6. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses über den selbstständigen Antrag der Abgeordneten Schröder und Genossen, betr. Aenderung bezw. Ergänzung des Artikels 1 des Gesetzes vom 23. März 1891, betr. die Heranziehung der inländischen Aktiengesellschaften, Forenser u. s. w. zu den Gemeinde- und Schullasten.
 7. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses über eine Petition der Interessenten der Butjadinger Sielacht um Gewährung eines Staatszuschusses zu den Kosten der Ausführung eines Zuwässerungskanal's.
 8. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses über den selbstständigen Antrag der Abgeordneten Funch und Genossen, betr. Abänderung des Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg vom 31. März 1870 und 8. Februar 1888, betr. die Ausübung der Jagd.
 9. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses über die Petition des Löninger Jagdschutzvereins, betr. Abänderung des Jagdgesetzes.
 10. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses über die Petition des Kaufmannes Max Meyer zu Cloppenburg und Genossen, betr. Abänderung des Jagdgesetzes.
 11. Bericht des Verwaltungsausschusses über das Schreiben des Großherzoglichen Staatsministeriums, betr. anderweitige Organisation des landwirthschaftlichen Unterrichtswesens, bezw. die dieserhalb nothwendigen Verträge u. s. w.



Vorsitzender: Präsident Roggemann.

Am Ministertisch: Geh. Oberkammerrath Räder, Oberregierungsräthe Ahlhorn und Dugend, Regierungsrath Kuhlstrat.

Das vom Schriftführer Abg. Wilken verlesene Protokoll der zweiten Sitzung wird genehmigt.

Der Präsident theilt folgende Eingänge mit:

1. Petition des Kaufmanns Max Meyer zu Cloppenburg und Genossen, betr. Abänderung des Jagdgesetzes.

An den Verwaltungsausschuß.

2. Petition des Stadtmagistrates zu Sever wegen einer Einschätzung zur Einkommensteuer.

An den Petitionsausschuß.

3. Petition des Lehrers a. D. Becker und Bewohner der Umgegend von Brücken (Fürstenthum Birkenfeld), betr. Schutz der Vögel.

An den Petitionsausschuß.

Der Präsident verliest einen vom Abg. Funch eingebrachten und als dringlich bezeichneten Antrag folgenden Wortlauts:

Ich beantrage:

dem Artikel 19 §. 2 des Gesetzes vom 18. August 1861, betr. die Beförderung der Pferdezucht im Herzogthum Oldenburg, folgende Fassung zu geben:

§. 2. Die Bewerbung geschieht in der Regel bei der ordentlichen Hengstföhrung unter Vorführung des Pferdes und Einlieferung der nöthigen Bescheinigungen, doch kann ausnahmsweise auch zu anderen Zeiten die Bewerbung zugelassen werden.

Begründung:

Bislang haben bei außerordentlichen Gelegenheiten Aufnahmen in das Stammregister stattgefunden. In Aussicht der Ausstellungen in München und in Chicago erscheint eine Gesetzesänderung durchaus erforderlich.

Der Antragsteller erhält zur Begründung der Dringlichkeit das Wort.

Abg. **Funch**: Die Angelegenheit sei ihm erst am gestrigen Abend bekannt geworden. Da die Absendung der für die Ausstellungen in München und Chicago bestimmten Pferde aber vor der im Juli stattfindenden Hauptföhrung erfolgen müsse, so werde eine Verzögerung bis zum nächsten ordentlichen Landtage Unzuträglichkeiten im Gefolge haben. Eine nähere Begründung des Antrags selbst behalte er sich vor.

Ueber die Dringlichkeit wird abgestimmt und dieselbe bejaht.

Auf Vorschlag des Präsidenten beschließt der Landtag, gemäß §. 85 Abs. 3 der Geschäftsordnung, den Antrag ausnahmsweise an einen Ausschuß, und zwar an den Verwaltungsausschuß, zu verweisen.

Sodann wird in die Tagesordnung eingetreten.

I. Bericht des Verwaltungsausschusses über die Petition des Thierarztes Grashorn zu Ovelgönne, betr. Pferdezucht.

Auf Vorlesung dieses wie aller folgenden für die heutige Sitzung schriftlich erstatteten Berichte wird verzichtet.

Reg.-Comm. Oberregierungsrath **Ahlhorn**: Namens der Staatsregierung müsse er entschieden Verwahrung einlegen gegen die in der Petition enthaltenen Angriffe gegen die Köhrungskommission. Nach ihrer Kenntniß der Sachlage müsse die Staatsregierung an der Ueberzeugung festhalten, daß die Köhrungskommission nach bestem Wissen und Können ihre Pflicht gethan habe. Wenn der Ausschußbericht die von der Kommission bisher getroffenen Maßnahmen als „Stückwerk“ bezeichne, so solle nicht verkannt werden, daß die Untersuchungen auf Pfeiferdampf in einzelnen Fällen nicht ausreichen möchten. Eine gründliche Untersuchung auf diesen Fehler sei aber sehr schwer und umständlich, und die gesetzlichen Organe und die ihnen zu Gebote stehenden Mittel reichten nicht aus, um die Schwierigkeiten zu überwinden. Dem nächsten ordentlichen Landtage werde es vorbehalten sein, zu bestimmen, welche ausreichenden Maßregeln in dieser Richtung zu treffen seien. Jedenfalls aber sei hiernach die Köhrungskommission für gegenwärtige Mißverhältnisse nicht verantwortlich zu machen.

Nachdem der Präsident darauf aufmerksam gemacht hat, wenn der Ausschußantrag laute:

„der Landtag wolle die Petition des Thierarztes Grashorn zu Ovelgönne dem Staatsministerium als Material überreichen und zur Tagesordnung übergehen,“

so sei hierin ein Widerspruch zu finden, ändert der Ausschuß seinen Antrag dahin, daß die Worte „und zur Tagesordnung übergehen“ gestrichen werden.

Abg. **Hanjing**: Wie schlimm die vom Petenten geschilderte Gefahr jetzt sei, habe die letzte Köhrung in Aurich bewiesen. Dort seien von 30 angeföhrten Hengsten 8 als Kehlkopfpfeifer zurückgegangen und 2 als dieser Krankheit verdächtig bezeichnet. Wenn schon unter den jungen Hengsten die Krankheit so überhand nehme und sie so erblich sei, wie gesagt werde, so seien zur Verhütung ihrer weiteren Verbreitung höchst energische Maßregeln am Plage.

Abg. **Schröder**: Er bedaure, daß er statt der Großherzoglichen Staatsregierung nicht die Köhrungskommission sich gegenüber habe; er werde sonst Gelegenheit nehmen, das Gebiet des Kehlkopfpfeifers einmal einer etwas gründlicheren Behandlung zu unterziehen. Allerdings seien die Mittel der Köhrungskommission zu dem fraglichen Zwecke recht beschränkt, und es sei wünschenswert, daß der nächste ordentliche Landtag größere Summen hierfür, namentlich zur Errichtung von Untersuchungshallen, zu bewilligen habe. Jedoch sei eine Untersuchung auf Kehlkopfpfeifen auch mit den jetzigen Mitteln wohl möglich, wie denn auch in Ostfriesland diese Untersuchung auf einem offenen Plage in Gegenwart eines größeren Publikums stattfinde und doch genüge, um Resultate, wie die vom Abg. Hanjing mitgetheilten, herauszubringen.

Die Köhrungskommission habe erst eine Untersuchung auf Kehlkopfpfeifen, und zwar im vorigen Jahre, vorgenommen, und diese sei derart Stückwerk gewesen, daß sie mehr geschadet als genützt habe. Die Köhrungskommission untersuche nämlich lediglich die um Prämien konkurrierenden Hengste auf Kehlkopfpfeifen und schließe alle übrigen von

dieser Untersuchung aus. So könne es nun vorkommen, daß ein um Prämien konkurrierender Hengst, wenn sich bei ihm auf Grund der Untersuchung der Verdacht des Kehlkopfspfeifens ergebe, deshalb gänzlich abgehört werde und so plötzlich dem vielleicht schlechtesten der übrigen Hengste, die nicht auf Prämien konkurriert hätten und daher auf Kehlkopfspfeifen überhaupt nicht untersucht seien, nachstehe. Dieses Verfahren sei mithin geeignet, vom Prämienbewerb möglichst abzuschrecken. Wenn ein wirkliches Resultat erzielt werden solle, müsse man sämtliche Thiere der Untersuchung unterziehen.

Ueberhaupt vermisse er bei der Röhrenskommission diejenige Energie, die man von einer leitenden Stelle, der unsere ganze Zucht anvertraut sei, erwarten sollte. Wenn dagegen erklärt sei, die Röhrenskommission habe der Regierung bereits Vorschläge in der gewünschten Richtung gemacht, so falle dann dieser Vorwurf auf die Regierung zurück.

Was die Sache zu bedeuten habe, zeige ein kürzlich hier vorgekommener Fall, wo ein einstimmig angehörrer Hengst (ein Nachkommen des Enno), der für 10 000 *M.* nach Baden verkauft sei, als Kehlkopfspfeifer zurückgegangen sei und für 2000 *M.* habe losgeschlagen werden müssen. Diese Zahlen gäben zu denken.

Mit Befriedigung begrüße er nach allem die von der Regierung in Aussicht gestellte Gesetzesänderung.

Reg.-Comm. Oberregierungsrath **Ahlhorn**: Er müsse konstatieren, daß die ganze Frage der Erblichkeit des Kehlkopfspfeifens erst neueren Datums und wohl noch nicht schlüssig sei. Allerdings habe die Röhrenskommission der Regierung schon vor längerer Zeit Vorschläge zwecks Ermöglichung einer besseren Untersuchung auf jenes Leiden gemacht. Die vorgeschlagenen Maßnahmen seien aber nicht durchführbar ohne Aenderung des Gesetzes, zu der es einer Mitwirkung des Landtages bedürfe. Er müsse daher für die Staatsregierung sowohl als für die Röhrenskommission nochmals jede Verantwortlichkeit ablehnen.

Abg. **Jürgens**: Wie man in seinem Wahlkreise schon seit langen Jahren befürchtet habe, sei die Angelegenheit allmählich zu einer wahren Kalamität für unsere Pferdezuucht herangewachsen. Dies nicht einmal so sehr wegen der großen Zahl der vorkommenden Krankheitsfälle, als namentlich auch deswegen, weil die Krankheit von unreellen Händlern benutzt werde, um den Kaufpreis zu drücken und Rückgängigmachungen zu ermöglichen.

Noch vermehrt sei die Schädigung unserer Pferdezuucht aber ganz entschieden durch das Vorgehen des Petenten. Die Art und Weise, wie dieser mit seinen Wahrnehmungen an die Oeffentlichkeit trete, sei nicht nur im Interesse unserer Pferdezuucht höchst unvorsichtig, sondern müsse auch als geradezu tendenziös bezeichnet werden; jeder Unbefangene, der die Petition durchlese, werde ihr eine gewisse Voreingenommenheit nicht absprechen können.

In jedem Falle aber sei die Schädigung nun einmal vorhanden, und wir müßten uns befleißigen, das Renommee unserer Pferdezuucht wieder zu heben.

Was nun die Krankheit selbst anlange, so seien über die Frage der Unbrauchbarkeit der damit behafteten Pferde und über die Frage der Erblichkeit die Meinungen in den

Kreisen der Theoretiker wie auch der Praktiker noch sehr getheilt. Insbesondere die Qualität solcher Pferde als Zuchtpferde betreffend, könne er nach der „Deutschen landwirthschaftlichen Presse“ folgenden Fall aus der neuesten Zeit anführen: Im Jahre 1886 habe bei dem Derbyrennen — bei dem bekanntlich die größten Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Thiere gestellt würden — ein roarer den ersten Preis errungen; das Pferd sei trotz dieses Fehlers für 360 000 *M.* nach Südamerika und später von da für 600 000 *M.* nach Nordamerika verkauft worden; der letzte Käufer habe auf dem Transporte das Schiff in England anlaufen lassen, um den Engländern Gelegenheit zu geben, dem Hengste Stuten zuzuführen, und zwar sei die Zuführung von zehn Stuten freigegeben und ein Deckgeld von 6000 *M.* für die Stute ausbedungen worden; trotzdem sei hierum eine ungemaine Konkurrenz unter den Stutenbesitzern entstanden. Dieser Fall sei gewiß ein Beweis, daß man über die Erheblichkeit des fraglichen Fehlers auch in Züchtereisen verschiedener Meinung sei. Was speziell die vom Petenten behauptete Entstehung der Krankheit durch Vererbung angehe, so sei der Fehler wohl in den meisten Fällen nicht hierauf allein zurückzuführen, auch mangelhafte Pflege, falsche Behandlung, Erzielung künstlicher Frühreife wirkten zu seiner Entwicklung mit, auch das Klima sei hierauf nicht ohne Einfluß.

Es befremde ihn, daß gerade in den Wesermarschen der Pessimismus so groß zu sein scheine. Auch bei Anlegung des Gestütbuches habe man doch, so viel ihm bekannt sei, Kehlkopfspfeifer nicht ausgeschlossen.

Vor allen Dingen sei aber eine tendenziöse Behandlung der Sache schädlicher als die Krankheit selbst. Die Frage erheische eine ruhige und sachliche Prüfung. Er sei erfreut, daß die Regierung Maßregeln in Angriff genommen habe, um das Renommee unsrer Pferdezuucht zu reaktivieren.

Abg. **Funch**: Beim Durchlesen der Petition könnte man die Ueberzeugung gewinnen, als sei unsre Pferdezuucht im höchsten Grade durchseucht und keinen Schutz Pulver mehr werth. Bis zu einem gewissen Grade sei freilich den Klagen des Petenten eine Berechtigung nicht abzuspochen; andererseits stimme er aber dem Vorredner durchaus darin bei, was er über die Schädigung des Renommees unsrer Pferdezuucht durch das Vorgehen des Petenten gesagt habe. Jedenfalls liege jetzt genügender Grund vor, die ganze Sachlage objektiv zu prüfen und festzustellen, ob die Seuche wirklich in dem hohen Maße bei uns ausgebreitet sei, oder ob nicht doch bei unsern Pferden vielleicht nicht mehr oder gar noch weniger Fälle der Krankheit vorkämen als bei andern, namentlich bei Vollblutpferden.

Das Schreiben, das der Petent an ihn als Vorsitzenden des Central-Vorstandes der Landwirthschaftsgesellschaft gerichtet habe, sei nicht, wie behauptet, ad acta gelegt worden. Man habe die Angelegenheit im Central-Vorstand eingehend geprüft und beschlossen, der Regierung den Vorschlag zu machen, ob nicht für einen größern oder kleinern Bezirk einmal eine Untersuchung sämtlicher Pferde auf Pfeiferdampf vorzunehmen sei. Man sei freilich auch dort nicht der Ansicht gewesen, daß sich diese Krankheit bei unsern Pferden in hervorragendem Maße finde, habe aber die Verpflichtung empfunden, festzustellen, ob der Petent mit seinen

Behauptungen Recht habe. Daß jene bezirksweise Untersuchung sich als gesetzlich nicht durchführbar herausgestellt habe, sei höchst bedauerlich, da sie sehr zur Klärung beigetragen hätte.

Er gebe nun zu, daß in Zukunft bei den Köhrungen — wenn auch nur der Klärung der Sachlage wegen — auf die Untersuchung auf Kehlkopfpfeifen mehr Gewicht zu legen sei. Die Untersuchung müsse sehr gründlich geschehen und bei ernstesten Fällen sofort zu einer gänzlichen Ausschließung des Thieres führen; andererseits dürfe man die Sache aber auch nicht übertreiben und die Thiere, nachdem man sie abgehört, sobald sie einen unglücklichen Ton von sich gäben, abköhren. Es sei eine mehrtägige Prüfung nothwendig, die sich innerhalb der Grenzen der gewöhnlich an die Thiere gestellten Anforderungen zu halten und vor der Köhrung durch eine zu diesem Zwecke eingesetzte eigene Kommission von drei Thierärzten zu geschehen habe. Ein solches Verfahren sei aber, ohne daß das Gesetz geändert werde, nicht zu bewerkstelligen.

Wir hätten alle Ursache, auf unsere Pferdezuucht stolz zu sein. Sie stehe obenan in Deutschland und genieße einen Weltruf. Es müsse daher alles aufgeboten werden, um ihr Renommee zu rehabilitieren.

Abg. **Jen:** Auch er sei der Ansicht, daß der Petent dem Rufe unsrer Pferdezuucht keinen Dienst erwiesen habe, und bedaure sehr, daß in einer öffentlichen politischen Versammlung ein so wichtiger Zweig unsrer Landwirtschaft in dieser Weise behandelt werden müsse. Er hätte gewünscht, der Petent hätte sich an die Landwirtschaftsgesellschaft gewandt, die noch stets in stande gewesen sei, die Interessen unsrer Landwirthe an geeigneter Stelle zu vertreten.

Die Krankheit selbst halte er nach seiner langjährigen persönlichen Erfahrung garnicht für so gefährlich; er habe nie ein Pferd, daß an Pfeiserdampf gelitten hätte, gehabt. Wie die Erfahrung lehre, rühre die Krankheit meistens nicht aus Vererbung, sondern aus achtiloser Behandlung, namentlich zur Herbstzeit, her. Um erblich zu sein, müsse sie schon in hohem Maße vorhanden sein.

Er glaube, daß den Schikanen, zu denen namentlich diese Krankheit beim Pferdehandel Anlaß biete, durch Einführung einer möglichst kurzen Gewährfrist entgegen gearbeitet werden könne, und bitte die Regierung, hierauf bei Verlegung eines diesbezüglichen Gesetzes bedacht zu nehmen.

Abg. **Schröder:** Mit der Gewährs-gesetzgebung würden wir hier nicht zum Ziele kommen. Diese habe die Tendenz, den Käufer gegen den Verkäufer zu schützen. Hier hätten wir aber umgekehrt die Absicht, die Pferdebesitzer gegen Schikanen der aufstauenden Händler zu sichern.

Er sei erfreut, daß man allerseits einverstanden sei, daß etwas in der vom Petenten angedeuteten Richtung geschehen müsse. Nicht zugeben könne er es aber, wenn das Vorgehen des Petenten ein schädliches oder tendenziöses genannt werde. Derselbe habe seit Jahren auf die unsrer Pferdezuucht drohende Gefahr hingewiesen, auch seine Angaben ziffermäßig, an der Hand eines seit zehn Jahren gesammelten Materials, belegt. Seine Eingaben an die zuständigen Stellen seien aber stets ohne Erfolg, theilweise ohne Antwort geblieben. Wenn er jetzt in etwas gallige

Stimmung versetzt sei und in seiner Petition vielleicht die richtige Form nicht getroffen habe, so sei dies, wenn nicht verzeihlich, so doch erklärlich. Man solle ihm dankbar sein, daß er auf den einmal erkannten Schaden offen aufmerksam gemacht und zu dessen Bekämpfung einmal weitere Kreise aufgerüttelt habe. Hoffentlich habe sein Vorgehen gute Folgen.

Der Ausschußantrag, der nunmehr lautet:

in Erwägung, daß eine durchgreifende Maßregel zur Bekämpfung des Kehlkopfpfeifens in Aussicht genommen, jedoch eine Aenderung des Köhrungs-gesetzes dieserhalb nothwendig ist, welches Sache des nächsten ordentlichen Landtages sein dürfte, wolle der Landtag die Petition des Thierarztes Grasshorn zu Ovelgönne dem Staatsministerium als Material überweisen,

wird hierauf angenommen.

II. Bericht des Verwaltungsausschusses über die Petition der Abtheilung Berne der oldenburgischen Landwirtschaftsgesellschaft, betr. die Verlegung der Hengstköhrungen.

Der Ausschuß beantragt:

Antrag *N^o 1:*

der Landtag wolle den Antrag der Abtheilung Berne

„die ordentliche (Haupt-) Köhrung und die Nachköhrung der Hengste in der Weise zusammenzulegen, daß künftig nur einmal im Jahre, und zwar im Monat März, eine ordentliche Köhrung stattfinde,“ der Großherzoglichen Staatsregierung zur Berücksichtigung überweisen.

Antrag *N^o 2:*

Mehrheitsantrag:

der Landtag wolle den Antrag der Abtheilung Berne,

„daß künftig die Hengstköhrungen an einem Orte des Herzogthums abgehalten werden,“ der Großherzoglichen Staatsregierung zur Prüfung überweisen.

Minderheitsantrag:

der Landtag wolle den Antrag der Abtheilung Berne,

„daß künftig die Hengstköhrungen an einem Orte des Herzogthums abgehalten werden,“ der Großherzoglichen Staatsregierung zur Berücksichtigung überweisen.

Berichterstatter Abg. **Kückens:** Er habe zunächst einen Irrthum im Ausschußbericht richtig zu stellen. Es sei dort gesagt, das vorhandene Deckmaterial werde zum größten Theil nicht hier gezüchtet; dies sei nicht zutreffend. Dasselbe werde allerdings hier gezüchtet, gehe dann aber ins Ausland, namentlich nach Ostfriesland und werde von dort wieder angekauft. Statt „gezüchtet“ werde also richtiger zu sagen sein „groß gezogen“.

Zur Sache selbst dürfe er sich auf die im schriftlichen Berichte des Verwaltungsausschusses eingehend dargelegten Gründe für die verschiedenen Ausschußanträge beziehen, denen er vorderhand nichts hinzuzufügen habe.

Abg. **Wenke:** Wie aus dem Berichte des Ausschusses hervorgehe, habe sich dieser einstimmig für die zeitliche

Zusammenlegung der Röhrlungen ausgesprochen. Den dort aufgezählten Gründen könne er sich voll und ganz anschließen und wolle ihnen seinerseits noch den folgenden hinzufügen: Augenblicklich liege zwischen der Hauptföhrung (im Juli) und dem Beginne der Deckzeit (April) ein Zeitraum von neun Monaten; es sei nun garnicht ausgeschlossen, daß sich in dieser langen Zwischenzeit bei den bereits angeföhrten Hengsten noch neue Fehler entwickelten; schon deshalb werde es besser sein, die Röhrlung aller Hengste kurz vor der Deckzeit, im Monat März, vorzunehmen.

Hinsichtlich der Frage der örtlichen Zusammenlegung schließe er sich ganz dem Minderheitsantrage an. Als Ort der gemeinschaftlichen Röhrlung könne wohl nur die Stadt Oldenburg in Betracht kommen. Diese liege im Mittelpunkte des Landes und die Reisen dorthin böten bei den durch die zahlreichen Bahnen geschaffenen günstigen Verkehrsgelegenheiten keine Schwierigkeiten mehr.

Die Vereinigung der Röhrlungen daselbst schaffe aber außerdem den Vortheil, daß sich mit demselben ein Hengstmarkt verbinden lasse. Die Aufzucht der Hengste werde jetzt in unserem Lande, namentlich im Stedingerlande, schon immer mehr betrieben und werde noch wesentlich gefördert werden, wenn den Aufzüchtern Gelegenheit geboten werde, das minderwerthige Material auf einem Hengstmarkte abzugeben.

Wenn die Ausschufmehrheit sage, die Zusammenlegung der Hengstföhrungen werde eine Verbindung auch der Stutenföhrungen nach sich ziehen, so habe an solche Möglichkeit wohl niemand gedacht, da es von vornherein ausgeschlossen sei, daß die Züchter mit ihren Stuten und Füllen nach Oldenburg reisen sollten.

Abg. **Fen:** Die Anträge der Abtheilung Berne entsprächen durchaus den Wünschen unserer Hengsthalter.

Auch er sei der Ansicht, daß eine gemeinsame Röhrlung in Oldenburg ein übersichtliches Bild des gesammten Standes unserer Pferdezuucht geben werde.

Mit der Ausbildung eines Hengstmarktes werde den Hengsthaltern ein großer Dienst gethan werden; sie würden hierin eine kleine Entschädigung finden für die vielfachen Mühen und Kosten und das Risiko, das mit der Aufzucht verbunden sei.

In Aurich bestehe seit Jahren ein solcher Hengstmarkt in Verbindung mit den Röhrlungen. Da letztere dort nun schon im Monat Februar stattfänden, so würden dorthin jetzt aus dem Zeverlande vielfach Hengste geführt und dort verkauft, die dann auf unsern Röhrlungen gar nicht mehr zum Vorschein kämen. Im ganzen gingen die Zeverländer mit ihren Hengsten auf diese Weise wohl ebenso viel nach Aurich als nach Zever.

Solche Zersplitterung entspreche nicht den Interessen unsrer Pferdezuucht. Er bitte daher, den Minderheitsantrag anzunehmen.

Abg. **Hansing:** In seinem Wahlkreise, wo die Pferdezuucht am meisten entwickelt sei, sei man ganz anderer Ansicht und wünsche allgemein die Beibehaltung des jetzigen Zustandes.

Von einem Hengstmarkte habe wohl der Händler Nutzen, nicht aber der Züchter. Für letzteren sei es die Hauptsache, die Hengste seiner Umgegend zu sehen und sich daraus das Deckmaterial für seine Stuten auszuwählen. Dagegen

interessiere zum Beispiel den Züchter in Butjadingen die Dualität der Hengste des Zeverlandes oder des Münsterlandes wenig, da er diesen seine Stuten doch nicht zuführen könne.

In Rodenkirchen seien zudem die Einrichtungen für die Röhrlung der Art, wie sie schwerlich anderswo, auch in Oldenburg nicht, wieder geboten werden würden.

In dem Bezirke, der den zweiten Deichband bilde, würden mehr Füllen gezogen, als im ganzen übrigen Herzogthume zusammen. Den Wünschen dieses Distrikts sei doch vor allem Rechnung zu tragen.

Abg. **Ahlhorn:** Der Ausschufantrag 1 sei ja einstimmig beschloffen und werde auch im Landtag wohl keiner Widerrede begegnen.

Die örtliche Zusammenlegung anlangend, so müsse man schon eine feine Nase haben, um zwischen dem Mehrheits- und dem Minderheitsantrage einen praktischen Unterschied zu spüren. Wenn die Regierung einen ihr zur Prüfung vorgelegten Antrag nach gründlicher Prüfung einer Berücksichtigung werth erachte, so werde sie ihn von selbst berücksichtigen. Der Mehrheitsantrag sei daher auf jeden Fall weitgehend genug. Er sei zudem aber auch Gegner einer Zusammenlegung der Röhrlungen in Oldenburg.

Die Stedinger möchten vielleicht lieber zur Röhrlung nach Oldenburg gehen, und er wolle auch nicht bestreiten, daß das Pferdmaterial des Stedingerlandes ebenso gut und vielleicht oft noch etwas besser sei als das der übrigen Wesermarschen. Aber das hauptsächlichste Züchtungsgebiet sei ohne Frage Butjadingen, und dessen Wünsche müßten doch vor allen maßgebend sein. Aber auch die Varelser Umgegend sei gegen die Zusammenlegung, von der man sich viele Unbequemlichkeiten, aber keinerlei Vortheil für die Pferdezuucht verspreche.

Für einen Hengstmarkt insbesondere liege kein Bedürfniß vor. Auch lehre die Erfahrung, daß bei einem Verkaufe aus dem Stall meist bessere Preise erzielt würden, als bei einem Handel auf dem Markte. Auch in Ostfriesland, namentlich im Rheiderland, wo man die jungen Füllen aus dem Oldenburgischen einführe und sie dann zwei Jahre lang großziehe, würden dieselben in der Regel aus dem Stalle an auswärtige Händler (Franzosen u. s. w.) verkauft.

Wenn man daran denken sollte, auch die Stutenföhrungen an einem Orte zusammenzulegen, so halte auch er dies für völlig unthunlich.

Auch enthalte eine Zusammenlegung eine Unbilligkeit gegen die Gemeinde Rodenkirchen. Diese habe für die Röhrlungen, z. B. zum Bau einer neuen schönen Halle, manche Opfer gebracht und sei auch erbötig, zur Vervollkommnung der Einrichtungen, u. a. zur Erbauung einer Longierhalle, noch fernere Aufwendungen zu machen.

Abg. **Hansen:** Der Vortheil einer Zusammenlegung der Röhrlungen an einem Orte sei unzweifelhaft. Daß dies auch von der großen Mehrzahl der Züchter eingesehen werde, dafür brauche man nur auf die Abstimmungen der Abtheilungen der landwirthschaftlichen Gesellschaft hinzuweisen, unter denen von 29 nur 8, und unter diesen verschiedene mit ganz kleiner Majorität, sich gegen eine Zusammenlegung ausgesprochen hätten.

Von weiten Wegen könne keine Rede mehr sein, wo

unser Land nach allen Richtungen hin mit Eisenbahnen durchkreuzt sei und man aus den entferntesten Gegenden desselben in zwei Stunden nach Oldenburg gelange. Um so weniger werde man sich durch die Entfernungen von dem Besuch der Röhrlungen abhalten lassen, als man sicher sein könne, dort ein ganz bedeutendes Zuchtmaterial zu Gesichte zu bekommen. Neuer Einwand werde ja schon genügend dadurch widerlegt, daß die Stimmen für die Zusammenlegung gerade aus den entferntesten Landestheilen (Sever, Wangerland, Knipphausen, Lohne, Eßen, Landwühdren u. s. w.) gekommen seien.

Auch der Röhrlungskommission werde ihr Geschäft durch den Fortfall der Reisen erleichtert und dadurch, daß sie alle Thiere an einem Plage vor Augen hätte, eine weit bessere Uebersicht und damit ein richtigeres Resultat ermöglicht werden. Auch könnten an der Röhrlung die Ahtsmänner des ganzen Landes gemeinsam theilnehmen, was ein gleichmäßigeres Urtheil zur Folge hätte, als wenn in jedem Bezirke verschiedene Ahtsmänner fungirten.

Allerdings stehe im Amt Brake und in Butjadingen die Pferdeezucht in hoher Blüthe, aber auch in Stedingen habe sie einen bedeutenden Umfang und namentlich werde das Amt Elsfleth in diesem Zweige der Landwirthschaft von keinem Landestheile übertroffen; gerade die Abtheilung Elsfleth habe sich aber einstimmig für den Antrag Berne ausgesprochen.

Besonderes Gewicht lege er aber darauf, daß sich in Oldenburg ein bedeutender Hengstmarkt entwickeln werde, der den Pferdeezüchtern die beste Gelegenheit gebe, ihre abgeföhrtten Hengste vortheilhaft zu verkaufen, und viel von auswärtigen Kaufleuten besucht werden würde, da sie erwarten könnten, hier eine gute Auswahl zu finden.

Er werde für den Minderheitsantrag stimmen.

Abg. **Schröder**: Er bitte, der Ausschußmehrheit beizutreten.

Wenn Abg. Ahlhorn bemerkt habe, daß zwischen den Anträgen der Majorität und der Minorität nur ein feiner Unterschied sei, so erkläre sich letzterer dadurch, daß die Ausschußmehrheit über den Antrag Berne nicht einfach zur Tagesordnung übergehen wolle, und zwar aus Rücksichtnahme auf die Landwirthschaft des Stedingerlandes.

Er (Redner) stehe bei der Behandlung der Sache auf einem ganz anderen Boden als manche der Vorredner; wenn jene vielfach auf den Absatz der abgeföhrtten Hengste und überhaupt auf das Interesse der Hengsthalter das Hauptgewicht gelegt hätten, so sei für ihn das Interesse der Stutenbesitzer und Züchter maßgebend. Auf deren richtiges Vorgehen und die Güte des Stutenmaterials sei vorwiegend die Zukunft der Pferdeezucht gegründet. Noch kürzlich hätten sich auswärtige Autoritäten dahin geäußert, wenn ein werthvolles Material an Stuten vorhanden sei, so werde sich die Güte der Hengste von selbst ergeben.

Namentlich aber sei die Frage nicht von Lokalstandpunkten, sondern nur vom Gesichtspunkt des allgemeinen Interesses aus zu prüfen. Die Abtheilung Elsfleth, deren Vorsitzender er sei, habe, wenn sie, wie vorhin bemerkt, dem Antrag Berne zugestimmt habe, nur ihre lokalen Interessen zu erwägen gehabt, und auf Grund dieser mit Recht eine Verlegung der Röhrlungen nach Oldenburg ge-

wünscht, wengleich er glaube, daß man von dort aus nichtsdestoweniger nach wie vor gern nach Rodenkirchen gehen werde. Solche Lokalinteressen ständen heute nicht in Frage.

Die 29 Abtheilungen, die ihr Botum abgegeben hätten, könne man in drei Kategorien theilen, diejenigen der Marschen, die ein wesentliches, die der Oldenburger und Delmenhorster Geest, die ein nebensächliches, und die des Münsterlandes, die bei der geringen Entwicklung der dortigen Pferdeezucht so gut wie gar kein Interesse an der Entscheidung der vorliegenden Frage hätten. Von den Abtheilungen der Marschen, namentlich der Wesermarschen, habe sich aber der größte Theil für die Beibehaltung getrennter Röhrlungen ausgesprochen.

Das Beispiel Ostfrieslands dürfe für uns nicht maßgebend sein. Dort sei es angebracht, bei der Röhrlung nach einer Schablone zu verfahren, während bei uns ein Unterschied zwischen Marsch, gemischtem Distrikte und Geest beibehalten werden müsse. Die verschiedenen Zuchtziele in diesen drei Gebieten rechtfertigten die Anlegung verschiedener Maßstäbe bei der Röhrlung und machten daher auch die Wahl verschiedener Plätze und die Zuziehung verschiedener Ahtsmänner wünschenswert.

Wenn Abg. Wenke gesagt habe, die Ausschußmehrheit sei der Ansicht, eine Zusammenlegung der Hengstföhrlungen müsse auch eine Vereinigung der Stutenföhrlungen direkt zur Folge haben, so sei das nicht richtig. Die Ausschußmehrheit habe nach dem Berichte lediglich ihrer Befürchtung Ausdruck gegeben, daß man durch eine Zusammenlegung der Hengstföhrlungen auf den Gedanken gebracht werden könne, nun auch die Stutenföhrlungen an einem Orte zu vereinigen. Und daß man hiermit unsern Züchtern keinen Dienst erweise, werde Abg. Wenke wohl zugeben.

Den Züchtern des ganzen Butjadingerlandes würden durch eine Zusammenlegung der Röhrlungen die größten Kosten und Schwierigkeiten erwachsen. Wenn der Minderheitsantrag heute hier durchgehe, so werde man hiermit eine Massenpetition aus dem ganzen nördlich von Elsfleth gelegenen Lande hervorrufen. Er wolle dringend warnen, ein bedeutendes Zuchtungsgebiet zu schädigen, um nebensächlichen Zuchtungsgebieten Koncessionen zu machen.

Abg. **Groß**: Von allen maßgebenden Seiten seien ihm die von den Abgg. Hansing und Schröder vertretenen Ansichten bestätigt worden. In Züchternkreisen sehe man die Abhaltung der gesammten Hengstföhrlung an einem Orte als eine Kalamität an, da die Menge der vorgeführt werdenden Hengste zur Verwirrung der Stutenbesitzer Anlaß geben und ihnen die Auswahl des für sie passenden Deckmaterials, welches doch auch in der Nähe zu haben sein müsse, erschwert werden würde.

Zu den Abstimmungen der einzelnen Abtheilungen der Landwirthschaftsgesellschaft glaube er noch Folgendes bemerken zu müssen.

Es werde gesagt, die Abtheilung Landwühdren habe sich für den Antrag Berne erklärt. Dann müsse es ihn zum mindesten wundern, daß, wie er wisse, in der Sitzung des Amtsrathes von Brake, der sich ebenso wie der Amtsrath von Butjadingen für die Beibehaltung der getrennten Röhrlungen ausgesprochen habe, nicht die geringste Aeußerung

der Amtrathsmitglieder aus Landwührden dagegen laut geworden sei.

Ebenso sei es ihm unerklärlich, wenn die Abtheilung Elzfleth den Antrag Berne einstimmig befürwortet haben sollte, während ihm doch namhafte Züchter aus jenem Bezirke, z. B. aus Oldenbrok, mitgetheilt hätten, sie seien gegen eine Zusammenlegung.

Wenn er sich der Mehrheit anschliese, so bestimmten ihn nicht lokale Rücksichten. Er glaube auch wohl, daß man auch außerhalb Rodenkirchens zweckmäßige Einrichtungen, wie Hengst- und Longirhallen, herstellen könne; die Stadt Oldenburg werde hierzu jedenfalls bereit sein. Maßgebend sei aber für ihn der Wunsch der Züchter. Für diese und nicht für die Hengsthalter seien doch die Röhrlungen da; die Züchter sollten sich dort ihr Zuchtmaterial suchen, nicht die Hengsthalter ihre abgeföhrten Hengste loswerden.

Er verstehe nicht, wie die Ausschuhmehrheit bei ihrer im Ausschuhberichte dargelegten Ansicht dazu gekommen sei, der Regierung die Petition zur Prüfung überweisen zu wollen, zumal ja nach der eigenen Angabe der Petition die Frage von der Regierung bereits geprüft sei. Konsequent wäre doch nur ein Antrag auf Uebergang zur Tagesordnung gewesen. Auch müsse er der Ansicht des Abg. Ahlhorn, daß zwischen beiden Anträgen nur ein kleiner Unterschied sei, insofern beipflichten, als die Regierung in einer Ueberweisung zur Prüfung leicht auch eine Anregung zur Berücksichtigung finden könne. Er wolle daher seinerseits den Antrag stellen:

Der Landtag wolle über den zweiten Antrag der Abtheilung Berne, betr. Abhaltung der Hauptföhrungen an einem Orte des Herzogthums, zur Tagesordnung übergehen.

Falls sein Antrag abgelehnt werde, werde er für den Mehrheitsantrag stimmen.

Abg. **Funch:** Ueber die Frage der zeitlichen Zusammenlegung der Haupt- und Nachföhrung scheinere jetzt, nachdem auch der Ausschuh sich einstimmig dafür ausgesprochen habe, ein gewisser Abschluß erzielt zu sein. Er habe solche Zusammenlegung früher auch vielfach bekämpft, stehe jedoch auf einem unparteiischen Standpunkt und werde, da nach der Ansicht des Ausschusses und der Interessenten die Verhältnisse wirklich eine Zusammenlegung erheischten, dieser mit gutem Gewissen zustimmen.

Dagegen seien über die Frage der örtlichen Zusammenlegung die Meinungen noch sehr getheilt, wengleich er den Eindruck habe, als wenn man sich im allgemeinen über die Vortheile einer solchen einig sei und hier hauptsächlich nur die Interessen der Ortshasten mitspielten.

Wenn demnächst — wie heute verschiedentlich als wünschenswerth bezeichnet — Maßregeln in Aussicht zu nehmen sein würden, um die Hengste einer mehrtägigen Untersuchung auf Rehlkopfpfeifen zu unterziehen, so würde damit das Bedürfnis einer Zusammenlegung wieder noch näher gerückt werden.

Die aus den weiten Entfernungen gegen eine Zusammenlegung hergeleiteten Bedenken müßten, da unsre Lehrsmittel sich so bedeutend gehoben hätten, jetzt wohl mehr schwinden.

Dagegen sei er früher ein Gegner der Zusammenlegung in erster Linie gerade aus dem Grunde gewesen, weil er befürchtet hätte, daß sich in Oldenburg ein Hengstmarkt entwickeln könnte. Er sei nämlich kein Freund eines Hengstmarktes, für den ein Bedürfnis nicht vorliege; einen solchen im März halte er schon deshalb für nicht wünschenswerth, weil alsdann viele minderwerthige Thiere, die auf dem Februarmarkt in Aurich nicht loszuwerden gewesen wären, zum Markt nach Oldenburg gebracht werden und man dort kein schönes Bild von unsrer Pferdezucht bekommen würde. Milder gestimmt werde er in diesem Bedenken jedoch jetzt in etwas dadurch, daß heutzutage die Händler viel im Lande herumreisen und er deshalb gar nicht einmal glaube, daß hier ein Hengstmarkt entstehen werde.

Für die Zusammenlegung spreche andererseits die Erleichterung des Röhrlungsgeschäftes, namentlich für den Fall, daß die schon erwähnte energischere Untersuchung nöthig werden sollte.

Aus diesen Erwägungen werde er dem Mehrheitsantrag, und für den Fall der Ablehnung dem Minderheitsantrag zustimmen. Namentlich aber glaube er, daß der Antrag Groß auf Uebergang zur Tagesordnung auf jeden Fall unannehmbar sei, zwar nicht aus den vom Abg. Schröder hierfür angeführten Courtoisierücksichten, sondern weil er auf dem Standpunkt stehe, daß die Frage wichtig genug sei, um eine ernste Prüfung am Platze erscheinen zu lassen.

Berichterstatter Abg. **Rückens:** Wenn der Abgeordnete Schröder sage, die Ausschuhmehrheit habe sozusagen aus Höflichkeit gegen die Stedinger Landwirthe die jetzige Fassung ihres Antrags gewählt, so sei ihm aus den Sitzungen des Ausschusses hiervon nichts bekannt. Die Minderheit habe von vornherein ihren jetzigen Antrag ins Auge gefaßt, während die Mehrheit nicht so weit habe gehen wollen. Man habe sich bemüht, einen einheitlichen Antrag zustande zu bringen und Ueberweisung zur „Erwägung“ vorgeschlagen. Diese Fassung sei aber dem Abg. Schröder zu weitgehend gewesen, und endlich habe man beschlossen, daß jeder Theil seinen eignen Antrag stellen solle.

Abg. **Jürgens:** Im Severlande stehe man auf dem Boden des Minderheitsantrages.

Er habe auch den Eindruck, als wenn die Ausschuhmehrheit zu sehr Lokalinteressen verfolge. Von dem Standpunkte dürfe man die Frage nicht beurtheilen. Für ihn sei die Hauptsache, eine wie nachhaltige Förderung unsrer Pferde- zucht auf die eine oder die andre Weise erfahre. Hierfür genüge nun wohl der Hinweis, daß von allen betheiligten Abtheilungen der Landwirtschaftsgesellschaft die große Mehrzahl sich für die Röhrlung an einem Orte entschieden habe; denn man dürfe unsern Landleuten wohl ein Urtheil darüber zutrauen, was ihren Zwecken am dienlichsten sei.

Einen Grund mehr lokaler Natur müsse man freilich gelten lassen, insofern man sage, daß die Zucht, die Haltung der Mutterthiere, in Butjadingen ganz besonders entwickelt sei. Andererseits werde aber — wie dies in der Verschiedenheit der natürlichen Verhältnisse begründet sei — im Severlande die Aufzucht der Hengste in weit hervorragenderem Maße betrieben, und es sei nicht zu leugnen, daß hierdurch auch das Severland an unsrer ganzen Pferde-

zucht großen Antheil habe und deshalb die gleiche Berücksichtigung verdiene. Die beiden werthvollsten Hengste, die der Röhrunkskommission je vorgeführt seien, seien im vorigen Jahre aus dem Teverlande eingeführt. Wenn gesagt werde, die Röhrunks seien nicht zur Erleichterung des Absatzes, sondern zur Förderung der Zucht da, so sei die Förderung des Absatzes doch auch ein Endzweck der Zucht.

Man müsse namentlich auch berücksichtigen, daß von den aufgezogenen Hengsten nur ein geringer Theil zur Zucht brauchbar sei und die Aufzüchter manche Verluste und Kosten hätten, und daher wohl ein Aequivalent verdienten für die Opferwilligkeit, die sie im Interesse unsrer Pferde zucht bewiesen. Hier sei nun die Zusammenlegung der Röhrunks der Moment, um fördernd einzugreifen, und um durch Schaffung eines Marktes und Heranziehung auswärtiger Käufer den Aufzüchtern Gelegenheit zu bieten, sich der für uns zur Zucht nicht brauchbaren Thiere zu entäußern.

Abg. Quatmann: Dem Abg. Schröder müsse er freilich darin beipflichten, daß die Pferde zucht des Münsterlandes bisher noch keine große Bedeutung habe. Ihre Entwicklung sei jedoch jetzt in dem Stadium angelangt, daß man auf eine größere Blüthe hoffen dürfe. Er bitte die Regierung daher bei dieser Gelegenheit, sich der münsterländischen Pferde zucht doch etwas mehr anzunehmen, als seither geschehen.

Er könne zur Zeit die Tragweite eines Beschlusses im Sinne des Minderheitsantrages nicht übersehen, wisse namentlich nicht, zu welchen Unannehmlichkeiten die Röhrunks aller Hengste an einem Orte führen könnte. Er sei der Ansicht, daß man der Regierung zunächst noch die Verantwortlichkeit in dieser Angelegenheit zu überlassen habe. Dies um so mehr, als man bezüglich einer Untersuchung auf Kehlspießseifen Anordnungen und Einrichtungen zu erwarten habe, die auch auf die gegenwärtige Frage der Zusammenlegung der Röhrunks einzuwirken geeignet sein möchten. Aus diesen Gründen werde er dem Mehrheitsantrage beitreten.

Abg. Schröder: Er verstehe nicht, weshalb der Berichterstatter seine Ausführungen wegen der Fassung des Mehrheitsantrages berichtigt habe. Er habe bei den verschiedensten Anlässen erklärt, eine Ueberweisung zur Prüfung sei man den Petenten schuldig, ein einfacher Uebergang zur Tagesordnung sei in seinen Augen in der Mehrzahl aller Fälle ein Gewaltstreich.

Wenn Abg. Fürgens die Förderung des Absatzes als einen Endzweck der Zucht bezeichne, so wolle er sich dem gegenüber nur auf das ostfriesische Gestütbuch berufen; es heiße dort, daß „zum Nachtheile der Zucht und eines gleichmäßigen Stutenmaterials leider der Hang zum Handel immer mehr zunehme“. Solche Verhältnisse wollten wir nicht auf unser Land übertragen.

Abg. Funch: Wie Abg. Quatmann schon erwähnt habe, sei zur Zeit im Münsterlande eine lebhaftere Bewegung für die Entwicklung der dortigen Pferde zucht zu konstatiren. Zu einem bestimmten Resultate sei die Sache noch nicht gekommen, werde aber in den Abtheilungen der Landwirthschafts-Gesellschaft besprochen. Auch er bitte die Regierung, etwa zu machende Vorschläge wohlwollend aufzunehmen.

Berichte. XXIV. Landtag, 2. Versammlung.

Abg. Wenke: Er sei vom Abg. Schröder mißverstanden worden. Er habe eben nur sagen wollen, daß die Ausschuhmehrheit befürchte, die Zusammenlegung der Hengstföhrunks könne eine Vereinigung der Stutenföhrunks zur Folge haben, daß er aber diese Besorgniß nicht theile.

Abg. Feldhus: Auch im Ammerlande bestehe eine Pferde zucht, die gar nicht so unbedeutend sei. Er könne nun mittheilen, daß man dort allgemein eine Zusammenlegung wünsche und sich die Abtheilung Ammerland noch vor einer Woche wieder einstimmig dafür ausgesprochen habe.

Der Antrag Nr. 1 des Ausschusses wird hierauf angenommen.

Abg. Wenke beantragt namentliche Abstimmung über den Minderheitsantrag Nr. 2.

Präsident: Es werde nunmehr zunächst über den Antrag des Abg. Groß, dann eventuell über den Minderheitsantrag Nr. 2 und zuletzt eventuell über den Mehrheitsantrag Nr. 2 abzustimmen sein.

Abg. Funch: Bei dieser Reihenfolge der Abstimmungen werde er für den Minderheitsantrag stimmen.

Abg. Ahlhorn: Er sei einverstanden, daß zuerst über den Antrag auf Uebergang zur Tagesordnung abgestimmt werde. Danach müsse aber nach seiner Meinung zunächst der Mehrheitsantrag kommen, da er dem ersten Antrage am nächsten stehe, wogegen der sich im Resultat von dem Antrag auf Uebergang zur Tagesordnung am weitesten entfernende Minderheitsantrag zuletzt zur Abstimmung gelangen müsse.

Präsident: Er müsse bei der genannten Reihenfolge bleiben, indem der Minderheitsantrag der weitergehende sei und bei seiner Annahme den Mehrheitsantrag beseitige.

Der Landtag ist mit der vom Präsidenten vorgeschlagenen Art der Abstimmung einverstanden.

Der Antrag des Abg. Groß wird sodann mit allen gegen 2 Stimmen abgelehnt.

Der Minderheitsantrag Nr. 2 wird mit 18 gegen 13 Stimmen angenommen, womit der Mehrheitsantrag Nr. 2 beseitigt ist.

Mit Ja stimmen die Abgg. Alfs, Burlage, Feldhus, Funch, Hanken, Hoyer, Jaspers, Iken, Fürgens, Klein, Rückens, Roggemann, Schulke, Wallrichs, Weis, Wenke, Zerhusen und Zöhler.

Mit Nein stimmen die Abgg. Ahlhorn, Dohm, Groß, Gruben, Hansing, Kasch, Meyer, Pancraz, Plagge, Quatmann, Schröder, Wallroth und Wilken.

Es fehlt Abg. Ritter.

III. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses über die Petition der Gemeinde Essen, betreffend Herstellung und Unterhaltung von Gemeindefußwegen in der Gemeinde Essen.

Berichterstatter Abg. Plagge: Der Verwaltungsausschuß habe die zur Berathung stehende Angelegenheit einer eingehenden Prüfung unterzogen, — einmal wegen der principiell wichtigen Frage an sich, zum andern aber auch, weil in der Beschwerde unsern Verwaltungsbehörden bis hinauf zum Gesamtministerium der Vorwurf wissenschaftlicher



Rechtsverletzung gemacht werde, indem diese Behörden in rechtswidriger Weise Maßnahmen zu Gunsten einer in hervorragender Stellung befindlichen Privatperson auf Kosten und zum Schaden der Gemeinde Essen verfügt haben sollten.

Der Thatbestand sei kurz folgender:

Seit einer langen Reihe von Jahren hätten die Privatwege über das Gut Lage dem allgemeinen Verkehr gedient. Vor etwa 40 Jahren habe nun der Besitzer dieses Gutes eine Brücke über die Hase gebaut. Vor dieser Zeit habe der Verkehr an derselben Stelle über eine sog. Furt stattgefunden, was hervorzuheben sei, weil in der Beschwerde der Gemeinde Essen an das Gesamtministerium irrthümlich behauptet werde, daß vor Anlage der Brücke überhaupt kein Verkehr über das Gut stattgefunden habe, der Verkehr vielmehr erst in Folge des Brückenbaus gewissermaßen künstlich entwickelt sei. Dieser Verkehr habe stets unbehindert stattgefunden; nur ab und zu habe der Besitzer, um das Privatrecht zu wahren, ein Brückengeld von wenigen Pfennigen erheben lassen, wobei festgestellt sei, daß an einigen Tagen bis zu 40 Wagen die Brücke passirten.

Als nun 1889 der Neubau der Brücke habe in Aussicht genommen werden müssen, habe der Besitzer des Gutes sich mit den Gemeinden dahin zu verständigen versucht, daß ihnen gegen Uebernahme eines Theiles der Kosten des Brückenbaus, sowie der Unterhaltung der Wege das freie Ueberwegungsrecht auch ferner gestattet sein solle, bezw. habe er die Erhebung der Privatwege zu Gemeindewegen beantragt und sich zur unentgeltlichen Hergabe des Bodens, sowie zur Tragung eines Drittheils der Baukosten der Brücke bereit erklärt.

Die Gemeinde Essen habe diesen Vorschlag abgelehnt.

Daraufhin habe Herr von Rössing seine Wege gesperrt, was eine Reihe von Beschwerden veranlaßt habe.

Auf erneuerten Antrag habe sodann das Amt Cloppenburg auf Grund des Art. 48 §. 6 der Wegeordnung verfügt, daß die über Gut Lage führenden Privatwege von der Gemeinde Essen als Gemeindenebenwege zu übernehmen seien.

Art. 48 §. 6 der Wegeordnung bestimme: „Ein zu mehr als 2 Wohnhäusern führender Privatweg kann, wenn die Mehrheit der Hauseigentümer darauf anträgt, vom Amte für einen öffentlichen erklärt und der Gemeinde als Nebenweg überwiesen werden.“

Da diese Bestimmung auf vorliegenden Fall keine Anwendung finden könne, indem nicht mehrere, sondern nur ein einzelner Hauseigentümer die Erklärung beantragt hätte, habe das Staatsministerium auf die Beschwerde der Gemeinde Essen die Verfügung des Amtes aufgehoben, zugleich jedoch auf Grund des Art. 48 §. 2 der Wegeordnung angeordnet, daß von der Gemeinde Essen innerhalb ihres Bezirks Gemeindenebenwege zur Verbindung der in Frage kommenden Ortschaften herzustellen und zu unterhalten seien.

Die gegen diese Verfügung von der Gemeinde erhobene weitere Beschwerde sei vom Gesamtministerium verworfen und somit die Anordnung der Anlegung der Verbindungswege rechtskräftig geworden.

Es habe nun nahe gelegen, daß die Gemeinde neue Verhandlungen mit dem Besitzer der Wege anzuknüpfen versuchte. Dieser habe jetzt aber in Folge des unliebsamen

und schroffen Vorgehens der Gemeinde seine früheren Anerbietungen nicht aufrecht erhalten, so daß nunmehr die Gemeinde, der die Bestimmung der speciellen Richtung der Verbindungen überlassen geblieben sei, entweder den bisher benutzten Wegkörper oder den Grund und Boden zu völlig neuen Beganlagen kaufen müsse. Der erstere Modus würde sich für die Gemeinde bedeutend theurer stellen, da die alten Wege, die in der Beschwerde sogenannten „freiherrlichen Wege“, mit einer Reihe alter Bäume bestanden seien; so habe man die neu anzulegenden Gemeindewege theils unmitttelbar neben den alten Wegen herlaufend, theils in abweichender Richtung projektirt; und durch die Vaudirektion sei ermittelt, daß aus diesen Anlagen der Gemeinde ein Kostenaufwand von 12—13 000 M. erwachsen werde. Wenn die Gemeinde derzeit auf das weitgehende Anerbieten des Herrn von Rössing eingegangen wäre, der von ihr lediglich Uebernahme eines Theiles der Baukosten der Hasebrücke verlangt habe, so würde sie mit 2000—3000 M. davon gekommen sein und die seitherigen Verbindungen haben beibehalten können.

Soweit der Thatbestand.

Bei Prüfung der nun vorliegenden Petition, die wünsche, daß die Angelegenheit der Staatsregierung zur nochmaligen Erwägung überwiesen werde, könne es sich lediglich darum handeln, ob die Bestimmung des Art. 48 §. 2 der Wegeordnung hier zu Raum trete, welche laute: „Gegen den Beschluß des Gemeinderathes kann die Regierung — — — die Anlegung eines neuen Gemeindeweges oder die Uebernahme eines Feldweges als Gemeindeweg nur anordnen, wenn dies zur Befriedigung eines vorliegenden Bedürfnisses, insbesondere zur Verbindung von Ortschaften derselben Gemeinde, als nothwendig erkannt wird.“

Die Auffassung der Petenten, daß diese Bestimmung nur auf die Herstellung von Verbindungen zwischen Orten derselben Gemeinde Anwendung fände, sei irrthümlich. Denn durch das Wort „insbesondere“ sei unwiderleglich die Anwendung der fraglichen Bestimmungen auch in Fällen für zulässig erklärt, wo es sich um Verbindung von Ortschaften verschiedener Gemeinden handle. Andernfalls würden auch gewisse Bestimmungen des Art. 53 unverständlich und zum Theil überflüssig sein.

Der Ausschuß habe dann ferner zu prüfen gehabt, ob die Herstellung der fraglichen Wege als nothwendig zur Befriedigung eines vorliegenden Bedürfnisses erkannt werden müsse. Dieses Bedürfnis sei nachgewiesen durch die große Anzahl von Beschwerden, die zur Zeit der Sperrung der Wege gegen diese Sperrung eingelaufen seien. Zwar heiße es in der Petition, daß aus der Gemeinde Essen nur eine Beschwerde erhoben und diese vom Herrn von Rössing erwirkt sei, von anderer Seite werde aber behauptet, daß in dieser Gemeinde noch verschiedene Petitionen beabsichtigt, jedoch unterdrückt seien. Wie dem aber auch sei, so verblieben aus den umliegenden Ortschaften Wulfenau, Lüschen, Westerbakum, Bestrup, Dinklage, Wohld, Carum Beschwerden, die von einer großen Anzahl von Personen eingebracht seien.

In der Petition werde nun allerdings behauptet, daß diese Ortschaften die verlangten Verbindungen auf bestehen-

den Wegen in genügender Weise finden könnten. Dieser Behauptung ständen aber einmal die theilweise ganz bedeutenden Umwege entgegen — die in Betracht kommenden Brücken über die Hase lägen etwa eine Stunde von einander entfernt — und sodann die Thatsache, daß an der Grenze des Gutes Lage 3 Gemeindegewege plötzlich mitten im Felde endeten, und wenn der Besitzer von Lage die Benutzung seiner Privatwege nicht dulden wolle, wozu ihn kein Mensch zwingen könne, ohne Verbindung mit den gegenüberliegenden Endpunkten ständen.

Für die Bedürfnisfrage komme ferner Folgendes in Betracht:

In dem Protokolle über die Sitzung des Gemeinderathes der Gemeinde Essen vom 18. December 1891 stehe geschrieben, daß verschiedene Gemeinden durch vielfache Rundgebungen ihr Interesse für die fraglichen Weganlagen bekannt gegeben hätten.

Und in einer Eingabe der Gemeinde Essen an das Staatsministerium heiße es nach der Einleitung:

„In Anlaß von Anträgen und Beschwerden einer Reihe von Interessenten aus umliegenden Gemeinden war von den Großherzoglichen Aemtern Becta und Cloppenburg auf den 5. September 1889 auf Gut Lage Termin angesetzt. Auf geschehene Einladung hatten sich eingefunden die Gemeindevorsteher Fangmann von Dinklage, Siemer von Westerbakum, Beigeordneter Diekhuis von Essen, Bezirksvorsteher Kohorst von Wulfenau und Kammerherr von Kößing.

„Nach Besichtigung der Dertlichkeiten und der in Frage stehenden Wege mit Zuhör seitens der sämtlichen Anwesenden und eingehender Besprechung der tatsächlichen Verhältnisse und der in Frage kommenden gesetzlichen Bestimmungen der Wegeordnung wurde allgemein das Bedürfnis anerkannt, daß die über Gut Lage führenden Wege sowohl von der Essener Grenze nach der Dinklager Grenze, wie auch von der letzteren nach der Vakumer Grenze als Gemeindegewege für den durchgehenden Verkehr geöffnet würden.“

Nach alle dem habe es dem Ausschusse mit Ausnahme eines Mitgliebes, das die Petition an die Staatsregierung zur Berücksichtigung zu überweisen beantrage, nicht schwer fallen können, die Entscheidung des Staatsministeriums als richtig zu erkennen, da das Bedürfnis für die angeordneten Verbindungen weitgehendst erwiesen sei und auch im übrigen die gesetzlichen Bestimmungen die getroffenen Anordnungen des Staatsministeriums durchaus rechtfertigten.

Ob und in wie weit eine Ueberweisung eines Theiles der von der Gemeinde Essen zu tragenden Kosten an die mitinteressirten Gemeinden gemäß Art. 53 der Wegeordnung zulässig sei, sei noch nicht endgiltig entschieden und es erscheine nicht thunlich, der Entscheidung des Gesamtministeriums zu präjudiciren.

Daß die Gemeinde Essen für den Fall, daß sie die Kosten allein tragen müßte, verhältnismäßig schwer belastet würde nach Maßgabe des Nutzens, den sie voraussichtlich von der Weganlage habe, sei nicht zu bestreiten. Allein die Gemeinde habe sich zum Theil selbst in die unliebsame Lage hineingearbeitet, indem sie die wiederholten weitgehenden Anerbietungen des Herrn von Kößing abgelehnt habe.

Trotzdem stehe zu hoffen, daß neue Verhandlungen zwischen der Gemeinde Essen und dem Besitzer der Privatwege noch möglich seien und zu einem guten Einverständnis führten.

Der Ausschuss beantrage mit allen gegen 1 Stimme:

Der Landtag wolle beschließen:

In Anbetracht, daß gemäß Art. 48 §. 2 der Wegeordnung die Herstellung von Gemeindegewegen

a) zur Verbindung des jetzt an der Carumer Grenze aufgehenden, von Carum kommenden Gemeindegeweges der Gemeinde Vakum mit dem von Abdrup kommenden Gemeindegewege der Gemeinde Essen, welcher jetzt an der Grenze des Gutes Lage aufhört, Gemeindegewege zu sein,

b) zur direkten Verbindung des unter a. gedachten Weges mit dem von Hörstmann in Bünne kommenden Gemeindegewege der Gemeinde Dinklage

zur Befriedigung eines vorliegenden Bedürfnisses als nothwendig erkannt werden muß, geht der Landtag, indem er der Hoffnung auf gütliches Uebereinkommen zwischen der Gemeinde Essen und dem Besitzer der bislang den Verkehr vermittelnden Privatwege Ausdruck giebt, zur Tagesordnung über.

Schließlich könne er nicht umhin, es als durchaus ungebührig zu bezeichnen, wenn in der Petition unseren Verwaltungsbehörden bis hinauf zum Gesamtministerium der Vorwurf der willkürlichen Rechtsverletzung gemacht werde. Wenn Behörden fehlten oder pflichtvergessen handelten, sei es Sache des Landtags, energisch dagegen einzuschreiten. Gleichermassen aber sei es andererseits Pflicht des Landtags, derartige — er wisse kaum den richtigen Ausdruck zu finden, er wolle sagen: — Ungehörigkeiten, wie sie in der Petition zum Ausdruck kämen, entschieden zurückzuweisen und die Staatsregierung gegen solche gemeine Verdächtigungen aufs Nachdrücklichste in Schutz zu nehmen. Das solle hiermit geschehen sein.

Abg. Ahlhorn: Beim Lesen der Petition habe er den Eindruck gehabt, als bedeuteten die Maßnahmen der Behörden einen Nachtheil für die Gemeinde Essen. Nach dem eben gehörten Berichte des Verwaltungsausschusses und nach eingezogenen Erkundigungen sei jedoch der Besitzer von Gut Lage in seinem Recht, das man ihm nicht schmälern dürfe. Das Resultat sei zwar hart für die Gemeinde, und es sei zu wünschen gewesen, wenn man nicht gerade jetzt, wo die Erneuerung der Brücke nöthig sei, auf seinem Rechte bestanden hätte. Aber andererseits hätten die Essener ihre mißliche Lage auch zum Theil selbst verschuldet, indem sie es noch vor 5—6 Jahren in der Hand gehabt hätten, mit einem Kostenaufwande von 2000—3000 M. sich ihrer Verpflichtungen zu entledigen. Er werde dem Mehrheitsantrage zustimmen.

Abg. Quatmann: Er wohne vielleicht zwei bis drei Stunden vom Gute Lage entfernt und glaube daher einen ziemlichen Ueberblick zu haben, welche Wichtigkeit den fraglichen Wegen beizumessen sei. Auch habe er sich noch kürzlich beim Gemeindevorsteher von Westrup erkundigt, dem doch unzweifelhaft die Verhältnisse auch genau bekannt seien.

Darnach sei er nun der Ueberzeugung, daß die von der Regierung angeordneten Wege für einige vielleicht recht angenehm sein und auch wohl benutzt werden würden, daß aber ein wirkliches Bedürfniß für sie jetzt, wo die neuen Chausseen, namentlich die von Cloppenburg über Hausstedt nach Dinklage, mit einer kurzen Unterbrechung hergestellt seien, nicht mehr vorhanden sei, namentlich aber nicht ein solches Bedürfniß, wie man es annehmen müßte, wenn man der Gemeinde eine solche Kostenlast aufbürden wolle.

Was die Beschwerden betreffe, so habe er wohl gehört, daß man auch die Mahlgäste der Lager Mühle aus Lüsche zur Unterschrift einer solchen zu veranlassen versucht habe; als diese aber sich die Tragweite derselben klar gemacht hätten, hätten sie sich hiervon zurückgezogen. — Daß auch von Bestrup aus eine Beschwerde eingegangen sei, davon habe ihm der Gemeindevorsteher nichts gesagt; es scheine aber ja wohl der Fall zu sein — (Abg. **Plagge**: Das sei Thatsache!) ihm sei es aber ganz unerfindlich. — Wenn die Frage vor zwanzig Jahren angeregt wäre, so hätte er vielleicht ein Bedürfniß anerkennen müssen; früher habe man freilich daran gedacht, die Chaussee Cloppenburg-Dinklage über das Gut Lage zu legen; jetzt aber, wo die gedachte Chaussee über Hausstedt gebaut sei, falle es Niemandem mehr ein, daß die natürliche Verbindung zwischen jenen beiden Orten über das Gut Lage gehe.

Er könne daher dem Antrage der Ausschlußmehrheit nicht beipflichten. Wenn man den Minderheitsantrag annehme, so behalte die Regierung es in der Hand, auf ein Abkommen hinzuwirken, daß den wirklichen Verhältnissen entspreche, indem vielleicht der Besitzer des Gutes Lage sich bewegen ließe, seinen früher gemachten Vorschlag zu erneuern oder einen ähnlichen Vergleich einzugehen. Das verlangte Opfer sei wahrlich nicht klein für eine Gemeinde, die selbst von den Anlagen gar keinen oder doch nur einen höchst minimalen Nutzen habe.

Reg.-Comm. Oberregierungsrath **Dugend**: Er müsse darauf aufmerksam machen, daß ein dem Antrage der Ausschlußminderheit stattgebender Landtagsbeschluß nicht durchführbar sein werde. Es handele sich hier nicht um die Abänderung einer Gesetzesbestimmung oder allgemeinen Verordnung, sondern um die Rückgängigmachung einer für einen konkreten Fall erlassenen Entscheidung. Diese sei aber in zwei Instanzen gefällt und rechtskräftig geworden, und die Regierung werde nicht in der Lage sein, hieran noch etwas zu ändern.

Abg. **Gruben**: Nach wie vor stehe er auf Seite der Petenten. Vor 10 bis 20 Jahren habe die Sache vielleicht anders gelegen. Heute, nachdem die Chausseen ausgebaut seien, falle es Niemandem mehr ein, diesen Weg über Gut Lage einzuschlagen.

Den Minderheitsantrag wolle er nach dem, was heute hier vorgebracht sei, etwas modificiren und statt des ursprünglichen Antrages:

Der Landtag wolle die Petition der Staatsregierung zur Berücksichtigung überweisen, nunmehr beantragen:

Der Landtag wolle die Petition der Gemeinde Essen, betr. die Herstellung und Unterhaltung von Gemeinde-

nebenwegen in der Gemeinde Essen, der Staatsregierung zur nochmaligen Prüfung überweisen.

Der Landtag verzichtet auf die Abstimmung über den ursprünglichen Minderheitsantrag.

Abg. **Meyer**: Er theile ganz die Anschauungen der beiden Vorredner Gruben und Quatmann, deren Wahlkreise die Gemeinde Essen angehöre. Auch er sei erstaunt über die Entdeckung eines so weitgehenden Bedürfnisses, das einen derartigen Eingriff in die Selbstverwaltung einer Gemeinde und die Aufbürdung eines solchen Kostenaufwandes rechtfertigen könnte.

Ein gewisses Bedürfniß lasse sich ja nicht bestreiten, aber für irgend Jemanden sei jeder Feldweg ein Bedürfniß. Ein größeres Bedürfniß könne er auch selbst nicht für Wulfsenau anerkennen. Das Interesse dieser Ortschaft an der fraglichen Verbindung gehe nicht etwa dahin, daß ihre Eingeseffenen ihrer bedürften, um über Gut Lage hinaus zu reisen, sondern beschränke sich darauf, daß sie zu der Mühle des Herrn von Rössing ihr Korn brächten und dort ihr Brod backen ließen. — Die Verbindung zwischen den zwei Gemeindegewegen von Carum und von Adrup, auf die die Ausschlußmehrheit so viel Gewicht lege, sei vielleicht für einen oder den andern der Bewohner dieser Orte ganz wünschenswerth, aber der Werth entspreche jedenfalls nicht dem bedeutenden, der Gemeinde Essen auferlegten Opfer.

Er urtheile auf Grund seiner eignen Kenntniß der geographischen Verhältnisse der Gegend, wolle aber andererseits gern zugeben, daß das Ministerium sowohl wie der Ausschuß auf Grund des ihnen zu Gebote stehenden Materials nicht gut anders hätten entscheiden können, als geschehen. Er sei der Ueberzeugung, wenn noch einmal eine gründliche Prüfung durch unparteiische Organe aus der Bevölkerung vorgenommen würde, werde die Entscheidung über das Maß des Bedürfnisses ganz anders ausfallen. Das Ministerium habe sich eben durch die Beschwerden düpiert lassen.

Er dürfe aber diese Gelegenheit nicht vorübergehen lassen, ohne der Unzufriedenheit Ausdruck zu geben, die sich im Münsterlande auch in Folge verschiedener ähnlicher Fälle gezeigt habe. So sei noch vor wenigen Jahren gegen den Beschluß des Gemeinderaths zu Dinklage von oben herab dekretirt worden, daß die Gemeinde 7000 M. für eine Weganlage aufzuwenden habe, die lediglich den Zweck gehabt habe, zwei größeren Grundbesitzern in Schwewe eine bessere Verbindung mit der Molkerei zu verschaffen. Wenn der Gemeinderath sich hierbei scheinbar beruhigt habe, so sei dies nur geschehen, weil er es für inopportun erachtete, hiermit vor den außerordentlichen Landtag zu treten. Ähnliche Fälle seien in Neuenkirchen, Steinfeld, Damme u. s. w. vorgekommen. Wenn auch nicht in jedem solchen Fall der Gemeinderath im Recht sein und auch Ausnahmefälle vorkommen möchten, so seien solche Eingriffe in die Selbstverwaltung der Gemeinden doch eine sehr bedenkliche Sache und widersprächen in hohem Grade dem Rechtsbewußtsein des Volkes. Er freue sich, daß er hier die Stelle finde, wo er dies frei aussprechen und an die Behörden die Warnung richten könne, auf diesem Wege nicht zu weit zu gehen und ein Verfahren, das für Nothfälle vorgesehen sei, nicht zur Regel werden zu lassen.

Ueberhaupt sei es ein Mißstand bei uns, daß derartige Angelegenheiten von den Gemeinden direkt ans Amt gingen und damit zur Entscheidung einer einzelnen Person, des Amtshauptmanns, verstellt würden. In Preußen folge in solchen Fällen als nächste höhere Instanz nach den Gemeinden der Kreisauschuß, eine Kollegialinstanz, in der der Landrath zwar Sitz und Stimme habe, deren übrige Mitglieder aber aus Wahlen des Kreistags hervorgingen, über diesem stehe noch der Bezirks- und darüber noch der Provinzialauschuß. Solch großen Apparat könnten wir uns nicht schaffen, aber etwas Wandel könnten wir dadurch herbeiführen, daß wir statt des Amtes den Amtsvorstand in solchen Kommunalangelegenheiten entscheiden ließen. Es sei ein Bedürfnis, solche Entscheidungen nicht länger in der Hand eines Mannes zu belassen. Es könne doch nicht unsere Aufgabe sein, die Bureaucratie zu stärken; es sei bei Eröffnung des jetzigen außerordentlichen Landtags von unserem verehrten Alterspräsidenten mit Recht als besonders glücklicher Vorzug unseres Landes gepriesen, daß wir keine bevorrechtigten Stände kennen; wir sollten uns aber auch hüten, den Beamtenstand zu einem solchen heranzuzüchten und gleichsam an Stelle des Adels einen bevorrechteten Stand von Staatsbeamten zu schaffen. Man würde im Volke aber die Meinung bestärken, daß dies der Fall sei, wenn bei solchen Anlässen, als dem hier zur Verhandlung stehenden, gegen den ausdrücklichen Willen der berufenen Vertretungsorgane solch folgenschwere Entscheidungen von den Organen des Staates getroffen würden, die, wie es bei der Gemeinde Effen der Fall, einem verhältnißmäßig kleinen Gemeinwesen eine außerordentliche Aufwendung von vielen Tausenden gleichsam für nichts und wieder nichts aufbürdeten.

Er sei freilich weit vom Thema abgewichen, halte es aber für seine Pflicht, wenn sich ein Anlaß biete, so wichtige Sachen vorzubringen, und bitte um eine Prüfung der von ihm angeregten Fragen.

Bezüglich der Petition werde er sich dem Minderheitsantrage anschließen.

Präsident: Der Abg. Meyer habe gesagt, das Ministerium habe sich düpiiren lassen. Dieser Ausdruck habe einen unangenehmen Beigeschmack; es wäre erwünscht gewesen, wenn der Abgeordnete statt desselben ein nicht verletzendes Wort gebraucht hätte.

Reg.-Comm. Oberregierungsrath **Dugend:** Er könne nur nochmals versichern, daß die Regierung die ganze Angelegenheit, namentlich die Bedürfnisfrage, der eingehendsten Prüfung, bei der beide Aemter und die Baudirektion zu Rathe gezogen seien, unterworfen habe.

Die Warnung des Abg. Meyer vor einer Stärkung der Bureaucratie anlangend, wolle er bemerken, daß gerade nach der Wegeordnung nur in einem einzigen Falle — dem des Art. 48 §. 6 — das Amt, in allen anderen Fällen aber die Oberbehörden zur Entscheidung derartiger Angelegenheiten berufen seien.

Berichterstatter Abg. **Blagge:** Wenn Abg. Meyer eine nochmalige Prüfung durch unbetheiligte Personen der Umgegend wünsche, so frage er ihn doch, ob die Personen, auf deren Urtheil der Ausschuß sich gestützt habe, nicht völlig unterrichtet und unparteiisch zu nennen seien. Es

seien dies die gesetzlichen Vertreter der Aemter Bechta und Cloppenburg und der umliegenden Gemeinden, während Abg. Meyer seine Kenntniß lediglich Privatmittheilungen verdanke. Auch habe sich die gedachte Aeußerung nicht auf die Zeit vor 20 Jahren bezogen, sondern sei am 5. September 1889 erfolgt. Bei dieser Sachlage habe für das Ministerium gar keine Möglichkeit bestanden, anders zu entscheiden, als geschehen, und sei auch eine Aenderung der Entscheidung völlig ausgeschlossen.

Der Minderheitsantrag wird hierauf abgelehnt und jodann der Mehrheitsantrag angenommen.

IV. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses über den selbstständigen Antrag der Abgeordneten Feldhus und Genossen, betr. andre Regelung bezw. andre Bedingungen beim Verkauf von Kolonaten behufs schnellerer Kolonisation der Staatsmoore und besserer wirtschaftlicher Stellung der Kolonisten.

Berichterstatter Abg. **Rückens:** Der Regierungskommissar habe dem Ausschusse betreffs des Verfahrens bei Vergebung der Kolonate folgende Aufschlüsse gegeben:

Die Kolonate hätten eine Größe von 5 bis 6 ha und würden in der Weise öffentlich meistbietend verkauft, daß dem Höchstbietenden der Zuschlag ertheilt werde, wenn nicht gegen seine Persönlichkeit besondere Bedenken obwalteten. Der Kaufpreis stelle sich im Durchschnitt auf 1500 *M.*, wovon ein Drittel sofort zu zahlen sei, zwei Drittel aber gestundet würden und in zehn Jahresraten, vom vierten Jahre anfangend, zurückgezahlt werden müßten. Auf sofortiger Zahlung des ersten Drittels werde streng bestanden, um Mittellose vom Bieten abzuhalten. Bezüglich der Rückzahlung des Restes werde jedoch billigen Rücksichten thunlichst Rechnung getragen. Außerdem habe der Kolonist — jedoch erst nach Ablauf von 10 Freijahren — einen Kanon von 3 *M.* jährlich und von einem an einer Wasserstraße gelegenen Kolonate von 6 *M.* jährlich zu entrichten; es sei dies ein Entgelt für die vom Landeskulturfonds für Herstellung von Zuwegungen gemachten Verwendungen. Endlich übernehme der Käufer die Verpflichtung, innerhalb dreier Jahre auf dem Kolonate ein Haus zu bauen.

Die Regierung halte es nun nicht für richtig, in diesen Bedingungen eine Erleichterung eintreten zu lassen, um den Zubrang mittelloser Personen zu verhindern, da ein Geschenk an solche auf die Dauer doch nur einem Geschenke an ihre Gläubiger gleichkommen würde. Dagegen sei die Regierung wohl bereit, den Anbauern Beihilfen zu gewähren zur Beschaffung von Klei und künstlichen Düngmitteln zwecks Fruchtbarmachung der abgetorften Flächen.

Der Ausschuß halte es nun für wohl der Erwägung werth, ob die Kolonisation unserer Staatsmoore nicht schneller von statten gehen müsse, als bisher, sowie auch, ob die Lage der Kolonisten nicht eine Erleichterung erheische. Gerade der jetzige Zeitpunkt sei zur Ergreifung solcher Maßregeln geeignet, da durch die vom letzten Landtage befürwortete Verschmelzung des Landeskulturfonds mit der Landeskasse erhöhte Mittel für jenen Zweck disponibel würden.

Der Petent mache keine bestimmten Vorschläge und wünsche nur eine eingehende Erwägung der angeregten

Fragen. Dem sich anzuschließen, trage der Ausschuß kein Bedenken und beantrage daher

Annahme des Antrags.

Der Ausschußantrag wird angenommen.

V. Bericht des Verwaltungsausschusses zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. Abänderung einiger Bestimmungen des Gesetzes vom 4. April 1865, betr. die Reorganisation der Ersparungskasse.

Anträge zur zweiten Lesung sind nicht eingegangen.

Die Ausschußanträge

1. der Landtag wolle dem Gesetzentwurf mit den in erster Lesung beschlossenen Abänderungen auch in zweiter Lesung seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilen,
2. der Landtag wolle beschließen, Großherzogliche Staatsregierung zu ersuchen, jedem ordentlichen Landtag Mittheilung über die Verwendungen der Jahresüberschüsse der Ersparungskasse in der verfloffenen Finanzperiode zu machen,

gelangen zur Annahme.

VI. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses über den selbstständigen Antrag der Abgeordneten Schröder und Genossen, betr. Aenderung bezw. Ergänzung des Artikels 1 des Gesetzes vom 23. März 1891, betr. die Heranziehung der inländischen Aktiengesellschaften, Forensen u. s. w. zu den Gemeinde- und Schullasten.

Berichterstatter Abg. **Kückens**: Nach dem sog. Forensalgesetze vom 23. März 1891 seien die im Inlande wohnenden Personen u. a. auch hinsichtlich des ihnen ausstehenden Gewerben zufließenden Einkommens den direkten Gemeindesteuern unterworfen, und zwar in der Weise, daß dieses Einkommen zu einem Drittheile in der Gemeinde des Wohnsitzes der betr. Person, zu zwei Drittheilen aber in der Gemeinde des Sitzes des betr. Gewerbes der Heranziehung zu den Gemeindeabgaben zu Grunde gelegt werde.

Das Ministerium habe nun in einer Verfügung an das Amt Elsfleth dahin entschieden, daß auch der Rhedereibetrieb als stehendes Gewerbe von jenem Gesetze mit betroffen werde und daß als steuerberechtigte Sitzgemeinde der Wohnsitz des Korrespondentreders anzusehen sei.

Anlaß zu dem vorliegenden Antrage seien wohl namentlich die Verhältnisse der Landgemeinde Elsfleth gewesen. Verschiedene dortige Eingeseffene, die Inhaber von Schiffsparthen seien, würden hinsichtlich des ihnen hieraus zufließenden Einkommens jetzt in Gemäßheit jener Ministerialverfügung zum Theil in der Stadtgemeinde Elsfleth, wo die betr. Korrespondentreders ihren Wohnsitz hätten, zu den Gemeindeabgaben herangezogen, wodurch der Landgemeinde ein verhältnißmäßig bedeutender Steuerausfall erwachse.

Der Ausschuß sei nun einstimmig der Ansicht gewesen, daß ein derartiges Resultat nicht dem Sinn und Zweck des Forensalgesetzes entspreche, insbesondere da der Sitz eines Rhedereibetriebes keinerlei kommunale Lasten verursache, und daß ohne Zweifel das Gesetz seine Anwendung auf die Rhederei wohl ausdrücklich ausgeschlossen haben würde, wenn man an diese bei Beratung des Gesetzes überhaupt gedacht hätte.

Eine Nachholung sei aber nur in der Weise möglich, daß man dem Artikel 1 Z. 2 des Forensalgesetzes einen Zusatz in der vom Abg. Schröder vorgeschlagenen Form mache. Dies bezwecke Artikel 1 des dem Landtage vom Ausschusse vorzulegenden Gesetzentwurfs.

Artikel 2 desselben setze als Tag des Inkrafttretens der neuen Bestimmung den 1. Mai d. J. fest, indem mit diesem Tage ein neues Steuerjahr beginne.

Der Antrag des Ausschusses gehe dahin:

der Landtag wolle nachstehendem Gesetzentwurf seine Zustimmung geben:

Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. Abänderung des Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. die Heranziehung der inländischen Aktiengesellschaften, Forensen u. s. w. zu den Gemeinde- und Schullasten, vom 23. März 1891.

Artikel 1.

Im Artikel 1 Ziffer 2 werden in Zeile 5 hinter den Worten „oder stehenden Gewerben“ die Worte „mit Ausnahme der Rhederei“ eingeschaltet.

Artikel 2.

Dieses Gesetz tritt mit dem 1. Mai 1893 in Kraft.

Abg. **Groß**: Wenn man sage, die Anwendung des Forensalgesetzes auf den Rhedereibetrieb entspreche nicht dem Sinne des Gesetzes, weil dieser Betrieb der Forensalgemeinde keinerlei Lasten bereite, so sei letzteres doch auch bei manchen andern Instituten, z. B. Banken, der Fall, die dennoch auch unter das Gesetz fielen.

Des ferneren begründe Abg. Schröder seinen Antrag damit, daß der Korrespondentreders gleichsam nur der Protokollführer der Rhederei sei. Nach dem Handelsgesetzbuche seien allerdings seine Befugnisse sehr beschränkt; in Wirklichkeit sei er aber der vollständige und alleinige Leiter der ganzen Rhederei. Rhedereiverfassungen würden nur einberufen, wenn absonderlich wichtige Gegenstände zu regeln seien. Im übrigen zögen die Mitglieder nur ihre Dividenden ein und kümmerten sich um den Betrieb weiter nicht, überließen diesen vielmehr gänzlich dem Korrespondentreders. — Freilich vertrete, was der Antragsteller ferner hervorhebe, auch der Schiffer die Mitglieder in mancher Hinsicht, er könne z. B. das Schiff in Nothfällen verpfänden u. dergl. Diese Befugniß komme indessen in den seltensten Fällen zur Tracht, da der Schiffer stets instruiert sei, vorher die Befehle des Korrespondentreders einzuholen; und bei den jetzigen Verbindungen, wo nach allen irgend bedeutenden Häfen Telegraphen-Linien vorhanden seien, geschehe dieses regelmäßig. Selbst an Orten, wohin keine Telegraphen führten, z. B. den einzelnen Inseln des stillen Oceans habe der Kapitän wenn irgend thunlich die Befehle seines Korrespondentreders abzuwarten. Thatsächlich liege also der Schwerpunkt der Rhederei in dessen Wohnsitzgemeinde.

Der Antragsteller sage in seiner Begründung ferner, die Befolgung der Ministerialverfügung schaffe Ungleichheiten, während das Gesetz solche habe beseitigen wollen. Dies sei nicht richtig; im Gegentheil würden durch die Anwendung des Gesetzes auf den Rhedereibetrieb bezüglich Brakes und Elsfleths nur Ungleichheiten wieder ausgeglichen, die zu Ungunsten dieser Städte durch dasselbe Gesetz herbeigeführt

feien. Nach einer vom Kämmerer der Stadt Brake eingeholten Auskunft betrage z. B. die Mehreinnahme der Stadt an Steuern infolge der Besteuerung des dortigen Rhedereibetriebes von Forensen jährlich 670 *M.*; dagegen habe die Stadt an andre Gemeinden, wo Einwohner von Brake Grundbesitz oder Gewerbebetrieb hätten, auf Grund des Forensalgesetzes an Gemeindesteuern 967 *M.* abzugeben. Ähnlich, wenn dort auch vielleicht die betr. Summen größer seien, werde sich das Verhältniß auch in Elsfleth gestalten; gerade in der Landgemeinde Elsfleth hätten viele Einwohner der Stadt Grundeigenthum.

Noch eines aber sei ihm bei dem vorliegenden Antrage unklar geblieben: Nach dem Gesetze von 1888 würden auch außerhalb des Herzogthums wohnende Personen, die im Herzogthum Grundbesitz hätten oder ein Gewerbe betrieben, hinsichtlich des aus diesen Quellen stammenden Einkommens hier zu den Gemeinde- und Schullasten herangezogen. So steckten in jenen 670 *M.* allein reichlich 400 *M.*, die aus der Besteuerung des Rhedereieinkommens außerhalb des Herzogthums wohnender Mitrheder herrührten. In Elsfleth werde die betr. Summe wohl die vierfache sein. Es sei ihm nun zweifelhaft, wie es hiermit werden solle, wenn jetzt festgestellt werde, daß die Rhederei für die Forensalbesteuerung nicht als stehendes Gewerbe anzusehen sei; es könnte dann jedenfalls in Frage kommen, ob jene Ausländer noch verpflichtet wären, hier Gemeindesteuern zu zahlen.

Aus allen diesen Gründen bitte er um Ablehnung des Gesetzentwurfes.

Abg. **Schröder**: Das Bedenken des Vorredners, daß die hier vorgeschlagene Gesetzesänderung auf die Besteuerung der im Ausland wohnenden Rheder Einfluß haben könnte, sei hinfällig. Es handle sich hier nicht um eine Definition des Begriffes Rhederei, wie sie z. B. das Ministerium vorgenommen habe, es solle vielmehr nur gesetzlich festgelegt werden, daß die konkrete Bestimmung des Artikels 1 des Gesetzes vom 23. März 1891 auf Rhedereien nicht Anwendung finde.

Die vom Abg. **Groß** angegebenen Zahlen seien so unbedeutend, daß sie für die Stadt Brake wohl nicht ins Gewicht fielen. Da von der von jenem angeführten jetzigen Mehreinnahme von 670 *M.* nach seiner eignen Angabe reichlich 400 *M.* auf außerhalb des Herzogthums wohnhafte Mitrheder entfielen, so würde der durch die gegenwärtig beabsichtigte Gesetzesänderung für die Stadt Brake entstehende Ausfall nur reichlich 200 *M.* betragen. Dagegen sei es für die Landgemeinde Elsfleth eine schwere Belastung, wenn sie, wie es jetzt bei der durch die Ministerialentscheidung herbeigeführten Vertheilung der Fall sei, jährlich 1150 *M.* an Steuern einbüßen solle.

Die Entscheidung des Ministeriums habe auch allgemeine Ueberraschung hervorgerufen, namentlich auch in Rhederkreisen. Er glaube, daß, wenn nicht das Amt Elsfleth beim Ministerium die Frage angeregt hätte, von anderer Seite kaum jemand darauf gekommen wäre, die Rhederei in der geschenehen Weise zu besteuern.

Sein Antrag stehe durchaus auf dem Boden des Gesetzes, insbesondere des Handesgesetzbuchs, wenn auch zugegeben werden müsse, daß dem Korrespondentrheder thatsächlich oft eine weitere Vollmacht gegeben werde, als die im Gesetze

vorgesehene. Auch entspreche derselbe durchaus dem Sinne und der Tendenz des Forensalgesetzes.

Bei der Berathung dieses Gesetzes habe wohl niemand an eine Ausdehnung auf die Rhederei gedacht. Hätte man eine solche Interpretation vermuthen können, so würde man jedenfalls Gelegenheit genommen haben, die Rhedereien ausdrücklich auszuschließen.

Vor Erlaß des Forensalgesetzes habe man die Rhederei so besteuert, wie es das Forensalgesetz bezüglich anderer Gewerbe eingeführt habe, nämlich dort, woher das Kapital stammte. Durch die augenblickliche Art der Besteuerung würden aber die Steuern der Rheder an wenigen bevorzugten Orten aufgehäuft, die von dem Rhedereibetrieb keinerlei Kosten, sondern nur Einnahmen hätten.

Abg. **Groß**: Der Vorredner habe seine Gründe nicht entkräftet. Er bleibe dabei, die Regel sei, daß die ganze Leitung der Rhederei in der Hand des Korrespondentrheders liege; dessen thatsächliche Kompetenz könne aber allein maßgebend sein.

Auch habe der Vorredner nicht widerlegt, daß durch die gegenwärtige Handhabung des Gesetzes Ungleichheiten ausgeglichen würden, die das Gesetz sonst im Gefolge hätte. Wenn die Landgemeinde Elsfleth von den Kommunalabgaben ihrer Eingeseffenen 1150 *M.* an die Stadtgemeinde abgeben müsse, so könne das von beiden Gemeinden nur als eine Ausgleichung empfunden werden für die erheblichen Abgabebeträge, die die Stadtgemeinde ihrerseits wegen des in der Landgemeinde belegenen Grundbesitzes ihrer Einwohner abzugeben habe. Solche Ausgleichung sei ohne Zweifel auch die Absicht der fragl. Ministerialverfügung gewesen; eine Aeußerung hierüber vom Ministertische würde sehr erwünscht sein.

Abg. **Schröder**: Er wolle nur bemerken, wenn er allein auf die Landgemeinde Elsfleth exemplifiziert habe, so gebe es doch auch sonst noch eine ganze Reihe von Gemeinden, wo Rhedereikapital zu erheblichen Beträgen investiert sei, und die deshalb durch den gegenwärtigen Zustand ungerecht belastet würden.

Abg. **Althorn**: Das letztere könne er für seine Gegend bestätigen. Auch in Barel, Zetel, Bockhorn seien viele Einwohner Inhaber von Schiffsparten, und man empfinde es dort als nicht gerecht, wenn die Steuern für derartiges Einkommen, die früher den Wohnsitzgemeinden zu Gute gekommen seien, jetzt nach Elsfleth fließen sollten. Auf solche Weise könne es ja angehen, daß, wenn einmal die Mehrzahl der Eingeseffenen einer Gemeinde ihr Geld in Schiffen anlegte, der Gemeinde ein beträchtlicher Theil ihrer Steuern verloren ginge.

Berichterstatter Abg. **Rückens**: Dem Abg. **Groß** wolle er noch bemerken, daß für die hier vorliegende Frage das völlig gleichgiltig sei, wer als der eigentliche Leiter der Rhederei angesehen werden müsse. Da die Rhederei mit zu den stehenden Gewerben zu rechnen sei, so müsse auch das Forensalgesetz darauf Anwendung finden, und komme hier nur in Frage, wo dieses Gewerbe sein rechtliches Domizil habe. Nach einer vorliegenden Entscheidung des Bundesrathes sei dies der Ort, in dem der Korrespondentrheder seinen Wohnsitz habe. Dieses rechtliche Domizil sei selbstredend nur ein fingirtes und hätte ebenso gut auch der

Heimathshafen des Schiffes als solches angenommen werden können. Aber nachdem einmal eine solche Entscheidung getroffen, müsse man auch nach der bestehenden Gesetzgebung der Wohnsitzgemeinde des Korrespondentreders als der Sitzgemeinde das Recht zusprechen, das Einkommen eines Reders dort mit dem gesetzlichen Theile zur Gemeindebesteuerung heranzuziehen. Hierin könne nur durch Gesetz eine Aenderung getroffen werden.

Er wolle nur nochmals bemerken, daß der Ausschuß seinen Beschluß einstimmig gefaßt habe.

Der Ausschufsantrag wird hierauf mit großer Stimmenmehrheit angenommen. Der Präsident bestimmt, daß Anträge zur zweiten Lesung bis heute Abend 8 Uhr einzureichen sind.

VII. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses über eine Petition der Interessenten der Butjadinger Sielacht um Gewährung eines Staatszuschusses zu den Kosten der Ausführung eines Zuwässerungskanal.

Berichterstatter Abg. **Jürgens**: Der Art. 2 des mit dem 23. Landtage zustande gekommenen Gesetzes, betr. die Bildung einer Zuwässerungsgenossenschaft, sei den vier nördlichen Sielachten der Anschluß an den projektirten Zuwässerungskanal ermöglicht worden. Im September 1888 hätten — wie der Regierungskommissar dem Ausschusse mitgetheilt habe — die vier Sielachten die Ausführung des Anschlusses beschlossen. Ende 1888 oder Anfang 1889 hätten dieselben sich dann zu einer — der sog. Butjadinger — Sielacht vereinigt. Unter dem 1. Dezember 1890 hätten sich nun die Interessenten dieser Sielacht bereits mit einem Gesuche um Gewährung eines Staatszuschusses zu den Kosten der Zuwässerungsanlagen an das Staatsministerium gewandt und sich zur Begründung ihrer Bitte insbesondere auf Art. 206 § 1 der Deichordnung berufen, welcher bestimme, daß wenn für einen Deichband die Deichlast zu drückend werde, der Staat zu einer Beihülfe verpflichtet sei. Das Gesuch sei indessen abschlägig beschieden worden, indem namentlich auch die angezogene Gesetzesbestimmung hier nicht habe zu Raum kommen können, da es sich im vorliegenden Fall lediglich um eine freiwillige Uebernahme von Ausgaben zum Zwecke der Erhöhung des Werthes von Ländereien handle.

Die Interessenten wiederholten jetzt ihr Gesuch und stützten ihre Anwartschaft auf einen Zuschuß aus der Staatskasse im wesentlichen auf vier Gründe:

1. die angebliche zu geringe Veranschlagung der Kosten durch die staatlichen Techniker und die dadurch verursachte Uebernahme einer nicht vorhergesehenen größeren Belastung,
2. die von vornherein den Beschlüssen zu Grunde gelegte berechnete Annahme, daß der Staat einen Zuschuß leisten werde, ferner
3. die besonderen Kosten, die durch nachbargleiche Bewässerung der zur Sielacht gehörigen Staatsländereien verursacht werden würden, und endlich
4. die durch die beabsichtigte Anlage bedingte Förderung der wirthschaftlichen Entwicklung und damit der Steuerkraft der Gegend.

Alle diese Gründe habe der Ausschuß nicht stichhaltig befinden können.

Nach einer vom Regierungskommissar dem Ausschusse erteilten Auskunft beruhten zunächst die Angaben der Petenten bezüglich einer zu geringen Veranschlagung der Anlagekosten auf einem Irrthum. Den officiellen Verhandlungen hätten ursprünglich zwei Projekte zu Grunde gelegen, ein kleineres, dessen Kosten von der Baudirektion auf 1 254 300 *M.*, und ein größeres, dessen Kosten von derselben auf 1 438 000 *M.* veranschlagt seien. Diese Summen seien dem Sielachtsausschusse in den entscheidenden Sitzungen bereits mitgetheilt worden. In der Voraussetzung, daß zu den Kosten 14 350 ha kontribuirten, habe sich aus jenen Anschlägen eine Belastung von 87 *M.* für den Hektar nach dem kleineren und von 100 *M.* für den Hektar nach dem größeren Projekt ergeben. Später sei in Folge einer ministeriellen Entscheidung, wonach die alte Stollhammer Sielacht zu den Kosten nicht herangezogen werden könnte, das beitragspflichtige Areal auf 11 943 ha reducirt und damit die Belastung für den Hektar auf 105 *M.* nach dem kleineren bezw. 120 *M.* nach dem größeren Projekt gestiegen. Demnach sei es unrichtig, wenn in der Petition behauptet werde, die Oberbaudirektion habe die Kosten auf 80 *M.* pro ha berechnet; es solle demgegenüber nur darauf hingewiesen werden, daß von Anfang an die beiden Projekte, das größere und das kleinere, vorgelegen hätten, und von vornherein das größere als das zur Ausführung geeignetste empfohlen und ins Auge gefaßt sei. — Später hätten auch die Bezirksbaumeister Deltjen und Kuhlmann Kostenanschläge ausgearbeitet, die sich mit demjenigen der Oberbaudirektion, der vom Deichgrafen Tenge angefertigt sei, nicht in Uebereinstimmung befänden. Eine Prüfung ergebe, daß die verschiedenen Anschläge von verschiedenen Voraussetzungen ausgingen und die Ansätze verschieden gruppirt, daß aber die Endresultate bezüglich der eventuellen Maximalkosten sich verhielten, wie folgt:

Anschlag der Oberbaudirektion 1 438 000 *M.*,
Anschlag des Bezirksbaumeisters Deltjen 1 296 000 *M.*,
Anschlag des Bezirksbaumeisters Kuhlmann
1 350 500 *M.*

Zu beachten sei hierbei freilich, daß bei dem erstgenannten Anschlag noch 95 000 *M.* in Abzug zu bringen seien wegen des Wegfalls der Stollhammer Sielacht, und daß die Anstalten für die Wasserhebung nach dem hohen Seefelder Lande hier zu 47 000 *M.*; von den Bezirksbaumeistern Deltjen und Kuhlmann dagegen nur zu 39 500 *M.* veranschlagt seien, so daß sich als wirkliches Endergebniß herausstelle:

beim Anschlag der Oberbaudirektion 1 335 500 *M.*,
beim Deltjenschen Anschlag 1 296 000 *M.*,
beim Kuhlmannschen Anschlag 1 350 000 *M.*

Hiernach aber habe die Oberbaudirektion die Kosten eher zu hoch als zu niedrig berechnet und werde die Angabe der Sielachtsinteressenten, sie seien hinsichtlich der Kosten getäuscht worden, hinfällig.

Gleicherweise sei aber die weitere Behauptung der Petenten, im Sielachtsausschusse habe seinerzeit der leitende Beamte einen Staatszuschuß als sicher in Aussicht gestellt, irrthümlich. Im Gegentheil habe der Vorsitzende des Siel-

achtsausschusses bei dessen Berathungen ausdrücklich darauf hingewiesen, daß auf eine Beihilfe des Staates keine Aussicht vorhanden wäre. Auch habe bei der Berathung des fragl. Gesetzes im 23. Landtage der jetzt verstorbene Abgeordnete Tanzen auf verschiedene von Mitgliedern der Minderheit angeregte Bedenken direkt erwidert, daß die Butjadinger Sielachten einen Zuschuß weder vom Staate noch von den südlichen Sielachten verlangten oder erwarteten.

Auch den dritten von den Interessenten geltend gemachten Grund, daß für die Seefelder Staatsländereien, die mit zur Sielacht gehörten, zwecks Herstellung der Zuwässerung besondere Einrichtungen nöthig seien, habe der Ausschuß nicht als durchschlagend ansehen können. Die Gewährung eines besondern Zuschusses aus diesem Grunde würde dem in der Deichordnung anerkannten Grundsatz der nachbargleichen Vertheilung der Lasten widersprechen.

Endlich dürfe auch die durch die Zuwässerung zu bewirkende Verbesserung der Ländereien und die hierdurch zu steigende Steuerkraft der Bewohner für den Staat keinen Grund zur Leistung des verlangten Zuschusses abgeben. Auch würde solche Gewährung einer Staatsbeihilfe zu einer Anlage, die nicht einem nothwendigen Bedürfnisse, sondern lediglich der Landesmelioration diene, zu unabsehbaren Konsequenzen führen.

Der Ausschuß beantrage daher
Uebergang zur Tagesordnung.

Abg. **Hansing**: Es würde bedauerlich sein, wenn der Petition nicht Folge gegeben werden sollte. Der Gedanke, daß ein Zuschuß aus der Staatskasse zu erwarten stände, habe den Interessenten stets vorgekehrt und sei auch berechtigt gewesen. Habe doch der Staat schon vor 50 Jahren für die Ausmessungen Mittel bewilligt und schon vor 40 Jahren einen Zuschuß von 10 000 Thalern in Aussicht gestellt für den Fall, daß die Sielachten sich zur Ausführung entschließen. — Auch sei die Angabe der Petenten, daß die Voranschläge nicht ausgereicht hätten, vom Vorredner nicht widerlegt worden. Er bleibe dabei, daß die technischen Vorarbeiten nicht genau genug ausgearbeitet worden seien.

Abg. **Ahlhorn**: Bei dem vom Vorredner angedeuteten frühern Projekte von 1836 habe es sich um einen ganz anderen, von Elsfleth ausgehenden Kanal gehandelt, der die Aufschließung der Moore bezweckt habe. An das jetzige Projekt habe damals noch niemand gedacht. Die Ermöglichung dieses Projektes sei erst eine Folge des mit der Stadt Bremen wegen der Weserkorrektur geschlossenen Vertrages, und was den Zuwässerungskanal durch Butjadingen anbetreffe, im wesentlichen das Verdienst des verstorbenen Kollegen Tanzen.

Auch bei dieser Gelegenheit wolle er darauf hinweisen, daß jener Vertrag, der seinerzeit so manche Gegner, u. a. auch an dem Abg. **Groß**, gehabt habe, unfür unser Land viele Vortheile gebracht habe. Denn ohne Weserkorrektur hätten wir keine Huntekorrektur, ohne Weserkorrektur keine Bieranlage in Brake, — wodurch die Schifffahrt nach Brake sehr gewinnen werde, — und ohne Weserkorrektur auch keinen Zuwässerungskanal durch Butjadingen, so daß wir mit den Bremern, die uns sonst immer übers Ohr gehauen

hätten, wohl niemals einen günstigeren Vertrag geschlossen hätten.

In der Petition werde die hohe Belastung des Grundes und Bodens in Butjadingen betont und dabei ausgeführt, die Lasten hätten in den letzten Jahrzehnten bedeutend zugenommen und die Einnahmen damit nicht gleichen Schritt gehalten; die früheren Grundbesitzer seien größtentheils vermögende Leute geworden, was jetzt denjenigen, die nicht Vermögen ererbt hätten, unmöglich sei. Dieser Schilderung müsse er (Redner) auf Grund seiner eignen langjährigen Kenntniß der Verhältnisse aufs entschiedenste widersprechen. Es seien vielmehr gerade vor 55 und 60 Jahren die Stellen in Butjadingen so überlastet und entwerthet gewesen, daß drei Viertel aller Besitzer zum Konkurse gekommen seien. Für 100 Jück, die jetzt 150 000 *M.* werth seien, seien damals stellenweise 15 000 *M.* gezahlt worden, und es hätten damals die besten Stellen in der besten Lage und von der besten Bonität kaum so viel erbracht, um die Lasten, namentlich die hohen Deichlasten zu tragen, z. B. habe das Gut Arienfeld von 381 Jück 1823/25 nur 1740 Thlr. Gold Pacht, das Gut Althavendorf von 79 Jück 1827/29 nur 350 Thlr. Gold, das Gut Neuhavendorf von 133 Jück 1828 nur 450 Thlr. Gold und das Gut Beckum von 139 Jück in den Jahren 1827/29 nur 750 Thlr. Gold an Pacht abgeworfen. Gerade die jetzigen Besitzer oder deren nächste Erblasser hätten die Stellen damals billig gekauft und seien auf Kosten der früheren Besitzer reich geworden. — Die Lasten hätten in Folge der Chausseeanlagen, Zuwässerungen u. s. w. ebensowohl auch in den übrigen Landestheilen zugenommen. In Butjadingen seien dieselben aber gerade im Gegentheil noch dadurch gemindert, daß das Deichgesetz einen Theil der ursprünglich von Butjadingen zu tragenden Lasten auf andere Landestheile abgewälzt habe. — Wenn für ärmere Gegenden zu Chausseebauten oder zur Kolonisirung Summen verlangt würden, sei er stets zur Bewilligung bereit, aber für Butjadingen, wo solches Wohlleben herrsche, lediglich zum Zwecke der Landesverbesserung einen Zuschuß aus der Staatskasse zu gewähren, könne man nicht verantworten.

Präsident: Der letzte Redner habe den Ausdruck gebraucht, die Bremser hätten uns übers Ohr gehauen; die Aeußerung sei jedenfalls nicht schlimm gemeint gewesen, müsse aber doch als in Beziehung auf einen benachbarten Bundesstaat nicht angebracht bezeichnet werden.

Abg. **Groß**: Dem Abg. Ahlhorn müsse er entgegen, daß er nicht Gegner der Weserkorrektur schlechthin gewesen sei. Diese selbst habe nicht in Frage gestanden, sondern der Vertrag Oldenburgs mit Bremen über die Art und Weise der Ausführung derselben. Er habe diesen Vertrag bekämpft und sei noch heute der Meinung, daß seiner Zeit günstigere Bedingungen von Bremen hätten erreicht werden können.

Reg.-Comm. Oberregierungsrath **Ahlhorn**: In Erwiderung auf das, was vom Abg. Hansing über die angebliche Oberflächlichkeit der technischen Anschläge behauptet sei, könne er die Erklärung abgeben, daß dieselben von der Oberbaudirektion nach der damals zu übersehenden Sachlage mit der größten Sorgfältigkeit ausgearbeitet seien. Wenn die Interessenten angäben, durch diese Voranschläge



zu dem Beschlusse der Ausführung der Anlagen verleitet zu sein, so werde dies schon dadurch widerlegt, daß — wie er nochmals ausdrücklich bestätigen wolle — die Berechnung des Deichgräfen Tenge ein höheres Endresultat als die nachherigen aufgewiesen habe.

Abg. **Schröder**: Freilich sei jetzt Butjadingen in der glücklichen Lage, die schlechtesten Zeiten überwunden zu haben. So sei es jedoch nicht nur in Butjadingen, sondern auch in anderen Landestheilen; überall habe sich der Wohlstand gehoben. Doch lasteten in Folge der schlechten Zeiten auf den Grundstücken noch Schulden, die den Besitzern die Uebernahme neuer Lasten sehr erschwerten. Hiervon bilde auch Butjadingen keine Ausnahme. Im Gegentheil habe gerade dieser Landestheil besonders hohe Deichlasten und eine bedeutende Schuldenlast in Folge der Chauffeeanlagen, die jetzt noch eine Million überschreite, zu tragen. Es sei daher den Petenten nicht zu verübeln, wenn sie versuchten, einen Theil der neuen Belastung auf den Staat abzuwälzen; jede andere Landschaft würde dies in gleicher Weise gethan haben. Wenn Abg. Alshorn es schon als eine Vergünstigung betrachte, daß den nördlichen Bezirken der Anschluß an den Kanal durch die Abmachungen in Folge der Weserkorrektur überhaupt möglich gemacht sei, so sei dem zu entgegnen, daß auch die Huntekorrektur nur eine Folge der Weserkorrektur sei und daß auch deren Lasten größtentheils den Staat träfen, während ihre Vortheile wesentlich der Stadt Oldenburg zu Gute kämen.

Auf der anderen Seite sei, wenn er auch im Allgemeinen technischen Voranschlägen gegenüber ein gewisses Mißtrauen hege, nicht nachweisbar, daß die staatlichen Techniker sich in diesem Falle schuldhafter oder verzeihlicher Weise geirrt hätten.

Nach Wegfall der sonst aus dieser Behauptung zu ziehenden Konsequenzen sei für ihn aber die Gewährung einer staatlichen Beihilfe ausgeschlossen. Er werde sich daher dem Ausschußantrage anschließen.

Abg. **Hausing**: Auch gegenüber den heute gehörten Ausführungen müsse er seine Behauptung bezüglich der Oberflächlichkeit der technischen Voranschläge aufrecht erhalten. Als Mitglied des Vorstandes der Stadländer-Butjadinger Zuwässerungs-Genossenschaft wisse er, daß es für einzelne innerhalb des Planes liegende Bauten, wie z. B. Düker beim Eysenhammer-Sielteuf, noch im vorigen Jahre an jeglichem speciellen Kostenüberschlag und Projekt gefehlt habe.

Die Abstimmung ergibt die Annahme des Ausschußantrages.

VIII. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses über den selbstständigen Antrag der Abgeordneten Funck und Genossen, betreffend Abänderung des Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg vom 31. März 1870 und 8. Februar 1888, betr. die Ausübung der Jagd.

Berichterstatter Abg. **Pancraz**: Das durch die Jagdgesetznovelle von 1888 angeordnete zeitweise gänzliche Verbot der Jagd auf weibliches Rehwild und Vorkhennen sei mit dem 31. December v. J. abgelaufen. Der beantragte Gesetzesentwurf bezwecke nun, dies Verbot bis zum 31. December 1899 auszudehnen. Mit der Begründung des Gesetzesentwurfes sei der Ausschuß im ganzen einverstanden. Es sei

richtig, daß sich in den letzten Jahren eine Vermehrung des Rehwild- und Vorkhennenstandes gezeigt habe, und es sei wohl anzunehmen, daß diese auf das genannte Jagdverbot zurückzuführen sei. Andererseits lasse eine Verlängerung der Schonzeit auch nicht befürchten, daß die Vermehrung des Rehwildstandes zu einer schadenbringenden werde, während durch das Vorkhennen ein nachweisbarer Schaden wohl überhaupt nicht angerichtet werde. Der Ausschuß stelle daher einstimmig folgenden Antrag:

Der Landtag wolle folgenden

Gesetzesentwurf, betr. Abänderung des Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg vom 31. März 1870, betr. die Ausübung der Jagd, in der Fassung des Gesetzes vom 8. Februar 1888:

An die Stelle des Schlusssatzes in Artikel 11 §. 3 tritt folgende Bestimmung:

Bis zum 31. December 1899 ist die Jagd auf weibliches Rehwild, sowie auf weibliches Vorkhennen gänzlich verboten,

annehmen.

Der Antrag findet Annahme.

IX. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses über die Petition des Löninger Jagdschützenvereins, betr. Abänderung des Jagdgesetzes.

Berichterstatter Abg. **Pancraz**: Die Begründung der Petition beziehe sich streng genommen nicht unmittelbar auf die darin gestellten Anträge. Die Petenten wünschten in ihrer Begründung einen späteren Beginn der Hühnerjagd, einen gleichzeitigen Anfang der Hühner- und der Hasenjagd und endlich einen spätern Schluß der Jagd, da jetzt, wo die Jagdzeit hier am 31. December endige, den Wilddieben die Gelegenheit geboten sei, ihre Beute auch später noch als aus Preußen, wo die Jagd meist noch bis Ende Januar gestattet sei, eingeführtes Wild zu verwerthen. Letzterem Uebelstande solle anscheinend auch die beantragte Einführung des sog. Passirscheines entgegenwirken.

Die Klagen der Petenten würden anscheinend vielfach getheilt, und der Ausschuß glaube auch, daß sie in mancher Beziehung berechtigt und ihre Wünsche, wenn sich auch manche Bedenken dagegen geltend machen ließen, wohl einer Erwägung werth seien. Wenn die Petenten freilich erwarteten, daß gleich mit einem neuen Gesetze vorgegangen werden könne, so sei dies ein Ding der Unmöglichkeit, da eine so wichtige Frage zuvor von allen Seiten geprüft werden müsse.

Der Ausschuß beantrage daher:

Der Landtag wolle die Petition der Großherzoglichen Staatsregierung zur Prüfung überweisen.

Abg. **Quatmann**: Derartige Bitten würden in jedem Landtage wieder gehört und würden auch so lange gehört werden, bis wir mit unseren diesbezüglichen Bestimmungen den Anschluß an Preußen gesucht hätten. Namentlich sei dies in den Grenzbezirken längst als ein Bedürfnis empfunden; es sei ein ganz unerträglicher Zustand, wenn die Jagd auf der einen Seite des Grenzpfahls so, auf der andern anders geregelt sei. Alle solche Klagen würden sofort angehört, wenn wir uns hinsichtlich der Ausübung der Jagd mit unserer Gesetzgebung auf preussischen Boden stellen wollten.



Abg. Jaspers: Er könne nicht umhin, die letzte Anregung des Abg. Quatmann energisch zurückzuweisen. Wir sollten uns unserer glücklichen Jagdverhältnisse, wonach Jeder auf seinem Grund und Boden frei jagen könne, freuen und froh sein, daß nicht, wie in Preußen, unser Feind auf Grund einer Jagdberechtigung unser Land betreten und uns unter unserem Fenster die Hasen wegschießen könne. Auch gebe es hier keine Klagen über Wildschaden, die sich in Preußen stetig mehrten. Er hoffe, daß sich niemals ein Landtag dazu bereit finden werde, diese Freiheiten, die unsere Vorfahren uns erstritten hätten, anzutasten.

Abg. Ften: Auch er habe die feste Zuversicht, daß solche Angriffe auf unser Jagdrecht, wie stets bisher, unschädlich im Sande verlaufen würden.

Nur auf eines müsse er noch hinweisen, er meine die Unannehmlichkeiten, die das Institut der Passirscheine mit sich führe. Diese könne man erst recht beurtheilen lernen, wenn man einmal gezwungen sei, als Gemeindevorsteher an einem Abend 25 solcher Scheine ausstellen zu müssen.

Abg. Ahlhorn: Er verstehe nicht, wie der Abg. Quatmann zu solcher Anregung gekommen sei. Man solle doch bedenken, daß bei Einführung des preussischen Jagdrechtes, wonach die Jagd nur den Besitzern von wenigstens 200 Morgen freigegeben sei, die Mehrzahl unserer Grundbesitzer überhaupt nicht auf eigenem Grund und Boden jagen könne. Ein früherer Abgeordneter habe auch einmal einen Antrag auf Zwangsverpachtung der Jagd eingebracht; er sei aber niemals wieder im Landtag erschienen. In Preußen begreife man unsere Jagdverhältnisse freilich vielfach nicht; wir wüßten aber, daß wir gut dabei führen, und wollten, wie in unserem Hause, so auch auf unserem Lande Herren bleiben. Eine Antastung unseres Jagdrechtes würde der erste Schritt dazu sein, auch sonst preussische Zustände bei uns einzuführen.

Abg. Quatmann: Er sei von den Vorrednern nicht richtig verstanden worden. Nicht bezüglich des Jagdrechtes als solchen, sondern nur bezüglich der Jagdzeiten, die ja den Gegenstand der vorliegenden Petition bildeten, habe er eine Anlehnung an Preußen gewünscht.

Abg. Funch: Er komme auf die Petition selbst zurück, welche außer dem gleichzeitigen Beginn der Jagd auf Hasen und Hühner eine jedesmalige Bestimmung der Jagdzeit durch Regierungsverordnung an Stelle der einmaligen gesetzlichen Festlegung derselben wünsche. Eine solche Normierung im Verordnungswege bringe aber die Gefahr mit sich, daß die Jagd in verschiedenen Gegenden des Herzogthums an verschiedenen Tagen beginne, und dies sei ohne Zweifel ein Zustand, der nicht zu empfehlen sei. Ueberhaupt aber erscheine es bedenklich, an unserm vor wenigen Jahren geänderten Jagdgesetze schon zu rütteln, ehe es noch einmal gründlich erprobt sei. Wenn er sich dem Ausschussantrage, die Petition der Regierung zur Prüfung zu überweisen, anschließe, so geschehe dies nur aus Rücksicht auf die Petenten.

Der Ausschussantrag wird hierauf angenommen.

X. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses über die Petition des Kaufmanns Mag Meyer zu Cloppenburg und Genossen, betreffend Abänderung des Jagdgesetzes.

Berichterstatter Abg. Paucraz: Die Petenten beklagten sich, ebenso wie es in der soeben erledigten Petition des Löninger Jagdschutzvereins der Fall gewesen sei, namentlich über die Unzuträglichkeiten, die der nicht gleichzeitige Beginn der Jagd auf Hasen und Hühner im Gefolge habe, und wünschten die Aufhebung der in der Novelle zum Jagdgesetz vom Jahre 1888 getroffenen Bestimmungen.

Nach dem Jagdgesetz von 1870 habe die Jagd auf Hasen und auf Hühner gleichzeitig am 1. September begonnen, das Ministerium jedoch die Befugniß gehabt, den Anfang der Jagdzeit für beide Wildarten bis zum 14. September zu verschieben. Durch die Novelle von 1888 seien diese Bestimmungen für die Jagd auf Hasen aufgehoben und für diese eine Schonzeit bis zum 1. Oktober festgesetzt worden.

Der Ausschuss erkenne nicht, daß die Klagen über die Folgen des durch diese Novelle geschaffenen Zustandes in mancher Hinsicht berechtigt seien, und beantrage:

Der Landtag wolle die Petition der Großherzoglichen Staatsregierung zur Prüfung überweisen.

Abg. Meyer: Der durch das Jagdgesetz von 1888 herbeigeführte Zustand in Bezug auf die Schonzeit der Hasen habe sich absolut nicht bewährt, namentlich deshalb nicht, weil trotzdem gerade im September schon gelegentlich der Hühnerjagd viele Hasen, die dann für Kaninchen durchgehen mußten, mit erlegt würden. Eine Zusammenlegung der Anfangstermine für Hasen- und Hühnerjagd sei daher dringend erforderlich, und zwar eigne sich für den Beginn beider Jagden der 15. September sehr, da alsdann einerseits die Hasen bereits schußreif seien, und es andererseits ein Vortheil für die Jagd sein werde, den Hühnern noch einige Zeit länger Freiheit zu lassen, als es jetzt der Fall sei. Er wolle aus diesen Gründen beantragen:

Der Landtag wolle die Petition der Großherzoglichen Staatsregierung dringend zur Berücksichtigung empfehlen.

Abg. Rückens: Wenn der vom Vorredner gestellte Antrag Erfolg haben sollte, so würde die Folge sein, daß unser Wildstand noch mehr vernichtet würde. Die Jagdzeit für Hasen würde um einen ganzen Monat verfrüht werden, und würden dann die gewerbsmäßigen Jäger, welche doch jetzt im September nur heimlich die Hasenjagd ausüben könnten, noch mehr als bis jetzt dafür sorgen, daß schon im November kein Wild mehr anzutreffen sei. Die ehrlichen Jäger hätten unter den jetzigen Verhältnissen freilich am meisten zu leiden. Indes ein Jagdgesetz werde doch gemacht, um auch gehalten zu werden, und könne sich in seinen einzelnen Bestimmungen nicht nach den Leuten richten, die es doch übertreten wollten. Für diese nütze ein Jagdgesetz weder in der einen noch in der andern Form. Er lege aus dem genannten Grunde auf die Beibehaltung des jetzigen Zustandes großen Werth.

Abg. Feldhus: Er gebe dem Abg. Meyer vollständig Recht, daß die jetzigen Verhältnisse unhaltbar seien, da diese den gewerbsmäßigen Jägern und Wilddieben Gelegenheit böten, während des ganzen Septembers unter dem Vorwande der Hühnerjagd Hasen zu schießen. So lange man, ohne zum Verdacht zu berechtigen, im September zur Jagd ausgerüstet umhergehen dürfe, sei jenes Treiben ganz unton-

trolirbar. So sei es denn möglich, daß am 1. Oktober in Oldenburg schon so zahlreiche Hasen zu Markte getragen würden, die angeblich alle in der Frühe dieses Tages geschossen seien. Ehrliche Jäger hätten dann das Nachsehen.

Reg.-Comm. Oberregierungsrath **Dugend**: Der jetzige Zustand gründe sich bekanntlich auf die Jagdgesetznovelle vom Jahre 1888. Seit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes seien nun bisher niemals irgendwelche Klagen über schädliche Wirkungen desselben an die Regierung gelangt. Ein Bedürfnis sofortiger Aenderung könne daher ohne Weiteres wohl nicht anerkannt werden. Wenn der Ausschußantrag aber durchgehe, werde jedenfalls eine Erwägung seitens der Staatsregierung stattfinden.

Abg. **Junch**: Wenn Abg. Meyer sage, die Jagdgesetznovelle sei ohne allen Nutzen gewesen, so sei ihm bekannt, daß ihr Nutzen im nördlichen Theile des Herzogthums allseitig empfunden werde. Er wolle den Münsterländern, wenn sie die vom Abg. Meyer geschilderten Mißbräuche vermeiden wollten, den Rath geben, sämtliche Kaninchen auszurotten.

Abg. **Meyer**: Leider erweise sich zur Vertilgung der Kaninchen das Schießen als unwirksam, und außer der Einführung von Wieseln, die zur Zeit schwer durchführbar sei, sei ihm kein durchgreifendes Mittel zu diesem Zwecke bekannt; vielleicht sei der Herr Vorredner in der Lage, ein solches empfehlen zu können.

Wenn Abg. Rückens angeführt habe, die Jagdgesetze seien überhaupt unwirksam, wenn sie nicht gehalten würden, so könne er dies als Grund gegen die Aenderung nicht gelten lassen; dann könne man ebenso gut alle andern Gesetze, auch die gegen Diebstahl u. s. w., beseitigen. Die Gesetze müßten eben nur so gegeben werden, daß sie der Volksanschauung und dem Volkscharakter entsprächen; das thäten aber die fraglichen Bestimmungen der Jagdgesetznovelle nicht; dies bewiesen die Erfahrungen vieler Jahrzehnte und die Einrichtungen anderer Staaten, z. B. Preußens.

Er sei nach wie vor überzeugt, daß gewichtige Gründe zur Annahme seines Antrages vorlägen.

Berichterstatter Abg. **Pancraz**: Er bitte, es bei dem Ausschußantrage bewenden zu lassen. Die Novelle von 1888, deren Aufhebung die Petition bezwecke, betreffe nicht bloß die Hasen- und Hühnerjagd, sondern auch die Jagd auf andere Wildarten. Bezüglich dieser sei aber die ganze Frage noch nicht hinlänglich erwogen.

Abg. **Junch**: Man solle nicht vergessen, daß das Jagdgesetz vor allem ein Schongesetz sein solle und den Zweck habe, den Wildstand zu heben oder doch zu erhalten. Auch in Preußen seien, so viel ihm bekannt sei, die Schonzeiten für die betr. Wildarten verschieden. Ferner sei ein großer Theil des Landes für die Beibehaltung der gegenwärtigen Zustände. Wenn er vorschlage, den Ausschußantrag anzunehmen, so geschehe es nur, um nicht ohne Weiteres über die Wünsche der Petenten den Stab zu brechen.

Der Antrag des Abg. Meyer wird abgelehnt, der Antrag des Verwaltungsausschusses angenommen.

XI. Bericht des Verwaltungsausschusses über das Schreiben des Großherzoglichen Staatsministeriums, betreffend anderweitige Organisation des landwirthschaftlichen Unterrichtswesens, bezw. die dieserhalb nothwendigen Verträge u. s. w.

Berichterstatter Abg. **Schröder**: Der vorliegende Antrag stelle den ersten Schritt dar zur Ausführung des das landwirthschaftliche Unterrichtswesen betreffenden Beschlusses des letzten Landtages. In seinem derzeitigen Berichte habe der Ausschuß der Hoffnung Ausdruck gegeben, daß für den Fall der Zusammenberufung eines außerordentlichen Landtags dieser schon die Verhandlungen mit der Stadt Barel wegen Erwerb des Gebäudes für die Landwirthschaftsschule zum Abschluß bringen könne, und der diesbezügliche Ausschußantrag habe die Zustimmung des Landtags gefunden. Die seitens der Staatsregierung mit der Stadt Barel angeknüpften Verhandlungen seien jedoch zunächst von keinem Erfolge begleitet gewesen, indem die von der Stadt gemachten Angebote der Regierung nicht genügend erschienen seien. Während der jetzigen Tagung des Landtags habe man nun die Verhandlungen wieder aufgenommen, die zu der der Regierungsvorlage angelegten Vereinbarung vom 10. Februar 1893 geführt hätten. Diese Vereinbarung sei nach Ansicht der Staatsregierung geeignet, die Grundlage eines mit der Stadt Barel abzuschließenden Vertrages zu bilden. Hiernach trete die Stadt Barel ihr jetziges sog. Realschulgebäude dem Staate zum Preise von 34950 M. ab und zahle außerdem zu den Einrichtungskosten der Landwirthschaftsschule einen einmaligen Zuschuß von 3000 M.; der Nettobetrag der der Stadt Barel zu zahlenden Entschädigung stelle sich also auf 31950 M., bleibe also hinter der früheren Forderung der Stadt, die auf 50000 M. gegangen sei, um reichlich 18000 M. zurück. Dies halte der Ausschuß für ein so weitgehendes Entgegenkommen, daß der Landtag das Anerbieten kaum zurückweisen dürfe. Es komme hinzu, daß das fragliche Gebäude recht solide gebaut und geräumig genug sei, um allen Zwecken, sowohl der Landwirthschafts- als auch der projektierten Ackerbauschule, gerecht zu werden; es würden sogar vorerst noch überflüssige Räumlichkeiten vorhanden sein, die schon jetzt als Lehrerwohnung benutzt würden. Die Auseinandersetzungen vom 10. Februar d. J. würden, in Verbindung mit älteren Abmachungen, die wegen Uebernahme des Inventars der früheren Neuenburger Landwirthschaftsschule, der dem Staate gehörigen Obstbaumschule u. s. w. getroffen seien, eine genügende Sicherheit bieten, daß fernere Differenzen und Unzuträglichkeiten nicht entständen.

Im Ausschusse sei dann ferner die Frage zur Erörterung gekommen, wie sich der Staat durch Uebernahme der Anstalt belasten werde. Nach dem dem Landtage vorgelegten generellen Voranschlage werde sich der jährliche Unterhaltungszuschuß aus der Landeskasse auf 25050 M. belaufen und auch nach Hinzurechnung der dem Staate als Grundeigentümer obliegenden Kommunalabgaben, der Unterhaltungskosten des Gebäudes, des Brandklassenbeitrages und eines auf dem Grundstücke lastenden Kanons von jährlich 300 M. werde sich nur eine Jahresbelastung des Staates von etwa 26000 M. ergeben. Diese sei aber gering zu nennen im Vergleich mit den Summen, die der Staat

jährlich für andere höhere Lehranstalten aufwende. So koste z. B. das mindestbedachte der drei Gymnasien dem Staate jährlich 27056 *M.*; ein Vergleich mit der Elsflether Navigationschule, für die der Staat jährlich 16978 *M.* zuschieße, sei insofern kaum angebracht, als deren Nutzen sich nur auf ganz beschränkte Kreise erstreckte, während die landwirthschaftliche Bevölkerung, der die Barelser Lehranstalt zu Gute kommen solle, fast zwei Drittel der ganzen Einwohnerzahl des Herzogthums ausmache.

Was die Lehrergehalte angehe, so sei dabei namentlich zu berücksichtigen, daß die Zukunft der Anstalt wesentlich von der Tüchtigkeit der Leitung und der Lehrkräfte abhängen. Wenn man daher die Garantie haben wolle, daß sich die Anstalt konkurrenzfähig erhalte, so sei in diesem Punkte, wenn man auch mit den vorhandenen Mitteln rechnen müsse, eine übermäßige Sparsamkeit durchaus nicht am Platze. Der Ausschuß hoffe nun, daß es bei zweckentsprechender Verwendung der hierfür vorgesehenen Mittel gelingen werde, der Anstalt tüchtige Lehrkräfte zu erhalten und zu gewinnen; derselbe lege aber vor Allem Gewicht darauf, daß der Leiter nicht allein eine wissenschaftlich und pädagogisch bedeutende Persönlichkeit sein, sondern auch die Fähigkeit besitzen möge, das Institut aus dem gegenwärtigen Uebergangszustande zu derjenigen Blüthe zu entfalten, die im Interesse der Anstalt und des Staates zu erwünschen sei.

Was die verlangte Bereitstellung von Mitteln zum Ankauf eines Grundstückes für ein neues Versuchsfeld, bezw. zu dessen Unterhaltung anlange, so habe sich der Ausschuß der Ansicht der Staatsregierung anschließen müssen, daß es wünschenswerth sei, die Anstalt mit den Versuchsgärten möglichst direkt zu umgeben. Wenn er zu solchem Zwecke einen Betrag bis zu 10000 *M.* für das Jahr 1893 bewilligen wolle, so fasse er dies aber nicht als eine Aufforderung auf, unter jeder Bedingung schon jetzt ein Grundstück anzukaufen, es solle vielmehr nur die Möglichkeit des Erwerbs für den Fall geschaffen werden, daß dem Staate ein geeignetes Grundstück in der Nähe der Schule sich darbieten sollte.

Der Ausschuß sei der Meinung gewesen, auch die Frage der Einrichtung landwirthschaftlicher Winterschulen in den Kreis seiner Berathungen ziehen zu müssen, obgleich die Regierung ihre Vorlage nicht auf diese ausgedehnt habe. Denn der Landtag habe vor zwei Jahren die verschiedenen auf Hebung des landwirthschaftlichen Unterrichtswesens zielenden Pläne als ein einheitliches Ganzes aufgefaßt wissen wollen. Es sei nun nach Ansicht des Ausschusses Pflicht der Staatsregierung, nicht nur dem nächsten ordentlichen Landtage eine Vorlage betreffend Subventionirung von Winterschulen zu machen, sondern auch schon vorher auf Heranziehung und Ausbildung der nöthigen Lehrkräfte Bedacht zu nehmen. Seiner Zeit habe es der Landtag im Einverständnisse mit dem Ausschusse für zweckentsprechend gehalten, seminaristisch gebildeten Lehrern die Möglichkeit zu geben, sich zu jenem Zwecke die nothwendigen landwirthschaftlichen Vorkenntnisse anzueignen. Er hoffe daher, daß der Landtag auch mit den im diesmaligen Ausschußberichte niedergelegten Ansichten einverstanden sein werde. Ehe man nicht über ein genügendes Lehrpersonal verfüge und ehe nicht die Sicherheit bestehe, daß mit geringen Mitteln Lehrer

zu beschaffen seien, eher könne man nicht die einzelnen Kommunen veranlassen, ihrerseits die Initiative zur Errichtung von Winterschulen zu ergreifen. Letzteres müsse aber wiederum geschehen, ehe der Staat Subventionen für einzelne Schulen bewilligen könne.

Abg. **Witten:** Er habe mit Freuden die Vorlage begrüßt, mit der die Regierung dem Ersuchen des vorigen Landtages und langgehegten Wünschen nachgekommen und durch die die Neugestaltung des landwirthschaftlichen Unterrichtswesens endlich in feste Bahnen geleitet sei.

Daß der Wunsch nach Erhaltung einer landwirthschaftlichen Lehranstalt ein berechtigter sei, ergebe schon die Thatsache, daß die Schule zur Zeit von 42 Schülern besucht werde, was bei Berücksichtigung des auf den Besuch offenbar hemmend einwirkenden gegenwärtigen Schwebezustandes eine ansehnliche Zahl sei.

Dem vorgeschlagenen Vertrage mit der Stadt Barel könne der Landtag wohl zustimmen; für eine verhältnißmäßig geringfügige Summe erwerbe der Staat ein großes, schönes Schulhaus, und die Stadt bedürfe ihrerseits eine erhebliche Summe zum Neubau eines eigenen Hauses für ihre Bürgerschule.

Wenn der staatliche Zuschuß auf 25 000 *M.*, also um etwa 17 000 *M.* jährlich erhöht werde, so sei diese Belastung namentlich dann nicht hoch zu nennen, wenn man bedenke, daß sie im Interesse eines Standes geschehe, der über die Hälfte der ganzen Bevölkerung des Landes ausmache. Auch habe er (Redner) nach seiner Kenntniß der Verhältnisse der jetzigen Schule die Ueberzeugung, daß die Ansätze des Voranschlages hoch genug bemessen seien und eine Ueberschreitung nicht zu erwarten sein werde.

Hinsichtlich der Bewilligung einer Summe für ein Versuchsfeld theile er die Auffassung des Vorredners, daß die Verwendung nur für den Fall geschehen solle, wenn sich ein passender Plack in der Nähe des Schulgebäudes ankaufen lasse. Er würde es bedauern, wenn der jetzige Versuchsgarten, der sich in vorzüglichem Zustande befinde, ohne weiteres aufgegeben werden würde.

Die Einrichtung von Winterschulen halte auch er für wünschenswerth, jedoch müsse die Anregung hierzu von den landwirthschaftlichen Vereinen und den Kommunen ausgehen. Wenn erst eine Kommune den Anfang mache, würden schon andere nachfolgen.

Abg. **Meyer:** Er müsse seiner Befriedigung Ausdruck geben über den eingehenden und interessanten Bericht des Ausschusses. Sein Befremden habe es indeß erregt, daß darin die zweite landwirthschaftliche Lehranstalt unseres Landes, die Ackerbauschule zu Cloppenburg, nahezu gänzlich ignoriert sei. Es möge hierbei keine Absicht oder Tendenz obgewaltet haben, er könne aber nicht unterlassen, daran zu erinnern, daß der letzte Landtag auch gerade auf Erhaltung dieser Schule Werth gelegt habe. Die hohen Preise und der hohe Satz des Kostgeldes in Barel ermöglichen es weniger bemittelten Landwirthen nicht, ihre Kinder nach Barel zu schicken. Für weite landwirthschaftliche Kreise sei daher die Erhaltung der Cloppenburger Ackerbauschule von großer Bedeutung. Gerade jetzt, wo bezüglich der Barelser Anstalt ein Beschluß von solcher finanziellen Tragweite gefaßt werden solle, könne eine verhältnißmäßige Er-

höhung der der Cloppenburgers Schule geleisteten Subvention nur gerecht erscheinen. —

Er halte es für keinen passenden Weg, Schullehrer zu Landwirthschaftslehrern heranzubilden. Es sei nothwendig, daß die Winterschullehrer zugleich Wanderlehrer seien. Um so mehr müßten sie selbst Landwirthe sein, sonst hätten sie keinen Einfluß auf das Volk, sonst imponierten ihre Lehren nicht. Es müßten daher jungen Landwirthen die auszuführenden Stipendien zwecks ihrer Ausbildung zu Winterschullehrern gewährt werden. Im übrigen sei er mit den Ausführungen des Ausschusses über die Winterschulen ganz einverstanden.

Reg.-Com. Geh. Oberkammerrath **Rüder**: Er müsse zunächst den Bedenken des Abg. Meyer wegen der angeblichen Ignorierung der Cloppenburgers Schule entgegentreten. In der Vorlage der Staatsregierung sei unter Ziffer 1 ausdrücklich betont,

„daß mit den vom Landtage bereit gestellten Mitteln die Cloppenburgers Ackerbauerschule in befriedigender Weise weiterwirkt.“

Auch seitens des Landtages sei keinerlei Anregung auf Abänderung der Verhältnisse dieser Anstalt gegeben. Es bleibe dort also so, wie es jetzt dort stehe; und jetzt stehe es dort gut.

Was die Bareler Anträge anlange, so habe die Staatsregierung stets im Einverständnisse mit dem Landtage den Wunsch gehegt, daß die Angelegenheit möglichst bald zu einem endgültigen Schlusse gelange. Sie habe aber bei der Stadt Barel früher nicht ein genügendes Entgegenkommen gefunden. Erfreulicherweise habe die Stadt jetzt ihre Stimmung geändert und es der Staatsregierung ermöglicht, die gegenwärtige Vorlage machen zu können, zu einem gedeihlichen Ende für beide Theile. — Das Schulgebäude sei inzwischen von einem Baubeamten besichtigt worden, und dieser habe bestätigt, daß es durchaus solide gebaut und gut erhalten sei. — Wenn die jährliche Durchschnittsaufwendung des Staates auf etwa 25 800 *M.* berechnet sei, so solle damit nicht ausgesprochen sein, daß man möglicherweise (dies gelte namentlich für die erste Finanzperiode) nicht unter dem Durchschnitte bleiben könne. Andererseits müßten aber, da ja auch der Landtag auf tüchtige Lehrkräfte großen Werth lege, der Regierung auf alle Fälle die nöthigen Mittel zur Verfügung stehen, um diese zu beschaffen.

Bezüglich der Einrichtung von Winterschulen nehme die Staatsregierung keineswegs einen ablehnenden Standpunkt ein, sie glaube aber, daß die weitere Regelung dieser Frage dem nächsten ordentlichen Landtage vorbehalten bleiben könne. Wegen der Dinflager Winterschule seien schon seit mehreren Jahren Anregungen im Gange. Die Anerbietungen der Gemeinde Dinflage seien aber in finanzieller Hinsicht so minimal gewesen, daß ein Eingehen hierauf der Staatsregierung unthunlich erschienen sei und namentlich bedenkliche Konsequenzen gehabt hätte, wenn sich einmal die Winterschulen über das ganze Land verbreiteten. Die Gemeinde habe nämlich mehr als 80 % der Gesamtkosten auf den Staat abwälzen wollen und sich selbst nur zu einem Zuschuß von 300 *M.* erboten, während der Amtsverband von vornherein jede Beihilfe abgelehnt habe; die übrigen Kosten habe man gemeint, durch die Einnahmen aus dem Schulgeld decken zu können. Trotzdem wolle die Staatsregierung weiter ver-

suchen, die Sache in Dinflage in Fluß zu bringen, und sei er (Redner) bereits beauftragt, sich zu diesem Zwecke nach Dinflage zu begeben.

Von anderer Seite seien Anträge auf Unterstützungen landwirthschaftlicher Winterschulen an die Staatsregierung nicht herantreten. Um solche Vorschläge zu erwirken, werde eine lebhaftere Agitation für die Angelegenheit in landwirthschaftlichen Kreisen nöthig sein.

Die Aussetzung von Stipendien zur Ausbildung von Lehrern für die Winterschulen halte er an sich für sehr zweckmäßig. Jedoch bedürfe die Frage noch einer gründlichen Erörterung, ob man seminaristisch gebildete Lehrer oder junge Landwirthe sich zu Winterschullehrern heranzubilden lassen solle. Die Sache habe sehr ihre zwei Seiten: Die Landwirthe hätten meist keine Ausbildung als Lehrer und verständen, wenn sie in ihrem Fache auch noch so tüchtig seien, nicht hierin zu unterrichten. Andererseits sei es auch wiederum nicht ganz leicht, aus dem Lehrerstande so praktische Personen herauszufinden, die sich die nöthigen landwirthschaftlichen Kenntnisse in genügender Weise aneignen könnten. Jedenfalls könne die Regierung der Aufforderung, die Seminaristen sozusagen mobil zu machen, nicht eher Folge geben, als bis nach wohlwogener Sache der Landtag hierzu die Geldmittel bewilligt haben werde. Zunächst aber werde es Sache der landwirthschaftlichen Vereine sein, die erforderlichen Vorschläge anzuregen und vorzubereiten. Die Staatsregierung sei aber durchaus bereit, die Frage weiter zu prüfen und dem nächsten Landtage eine Vorlage zu machen.

Er bitte um Annahme der Ausschufsanträge.

Abg. **Rückens**: Die Vorlage entspreche nicht ganz den Beschlüssen des letzten Landtages. Dieser habe den Grundsatß aufgestellt: „Jedem das Seine“, dem Norden eine höhere Landwirthschaftsschule, welche den Bedürfnissen der Marsch entspreche, dem Süden die landwirthschaftlichen Winterschulen. Durch diese Vorlage werde nur die erste Frage ihrer Lösung zugeführt; die zweite Frage, auf welche Weise den Söhnen der Geestbewohner die Möglichkeit gegeben werden solle, sich die nöthige landwirthschaftliche Ausbildung zu verschaffen, bleibe vorläufig völlig ungelöst. Der ganze Süden habe keinerlei Vortheil von der Bareler Landwirthschaftsschule; wenigstens sei ihm in seiner Gegend kaum ein Landmann bekannt, dessen Mittel ausreichten, um seinen Sohn zu seiner Ausbildung nach Barel zu schicken. Da sei es nur eine Forderung der ausgleichenden Gerechtigkeit, daß man der Geest die Winterschulen nicht länger vorenthalte.

Die Regierungsvorlage fertige die Sache damit ab, daß sie sage, „daß eine lebhaftere Bewegung zur Begründung landwirthschaftlicher Winterschulen nicht hervorgetreten ist.“ Er frage, in welcher Form eine solche Bewegung denn zu Tage treten solle, zumal stets von vornherein die Lehrerfrage den Kommunen hemmend in den Weg treten werde. Die Einrichtung der Winterschulen als selbständiger Schulen sei bei dem Mangel an Mitteln wohl aussichtslos; es bleibe daher nur der Weg, sie an bestehende Schulen, nöthigenfalls an Volksschulen, anzuschließen. Alsdann halte er es für am richtigsten, Volksschullehrern zum Erwerbe einer landwirthschaftlichen Ausbildung, die ja demnächst in Barel geschehen könne, Stipendien auszusetzen. Die Kom-

munen könnten der Einrichtung der landwirthschaftlichen Winterschulen erst näher treten, wenn seitens der Staatsregierung dafür gesorgt sei, daß die nöthigen Fachlehrer vorhanden seien, und wenn feststehe, auf eine wie hohe Beihilfe aus Staatsmitteln eine solche Schule jährlich rechnen könne.

Die Erwerbung einer höhern landwirthschaftlichen Bildung, insbesondere einige Kenntniß der Bodenkultur, Forstkultur, Düngerlehre u. s. w., sei heutzutage für den Landwirth auf der Geest eine Existenzfrage. Zwar wirke in dieser Beziehung das landwirthschaftliche Vereinswesen sehr viel, aber die Sachen müßten den jungen Leuten noch mehr in Fleisch und Blut übergehen. Die Errichtung von Winterschulen halte er daher für die Geest noch weit wichtiger, als es für die Marsch die Erhaltung der Landwirthschaftsschule sei; die Landleute in der Marsch könnten, wenn sie ihre Söhne doch einmal aus dem Hause gäben, sie auch nöthigenfalls auf eine auswärtige Lehranstalt schicken. Wenn er von Anfang an gewußt hätte, daß die Frage der Winterschulen noch nicht weiter gediehen sei, wäre es ihm zweifelhaft gewesen, ob er überhaupt der Vorlage seine Zustimmung hätte ertheilen dürfen.

Berichterstatter Abg. Schröder: Dem Abg. Meyer müsse er erwidern, daß für den Ausschuß gar keine Veranlassung vorgelegen habe, der Cloppenburgers Schule Erwähnung zu thun, da nach den Beschlüssen des vorigen Landtages an deren feststehenden Verhältnissen in keiner Weise etwas geändert werden solle.

Abg. Meyer: Die Mittheilung des Regierungskommissars betreffs Erhaltung der Cloppenburgers Schule entspreche ganz seinen diesbezüglichen Wünschen. Er freue sich, in dieser Beziehung auch mit dem Abg. Schröder einverstanden zu sein.

Abg. Quatmann: Er rathe, vorläufig mit der Einrichtung von Winterschulen vorsichtig zu sein. Es könne sich zunächst nur um einen Versuch handeln und dürfe daher nicht sogleich eine größere Anzahl von solchen Anstalten zugleich ins Leben gerufen werden. Man solle dabei auch bedenken, wie man die betr. Lehrer während des Sommers beschäftigen wolle.

Abg. Funch: Er sei erfreut über die warme Befürwortung der Errichtung von Winterschulen durch den Ausschuß. Er glaube, daß die Frage jetzt etwas mehr geklärt sei, und denke sich eine Lösung derselben nunmehr auf der Grundlage, daß derartige Winterschulen als Kommunalanstalten mit staatlicher Beihilfe ins Leben zu treten hätten. Die Landwirthschaftsgesellschaft werde gerne bereit sein, die Angelegenheit in Fluß zu bringen. Man werde aber nichts weiter kommen, wenn man nun warten wollte, bis eine oder die andre Gemeinde jetzt ihrerseits Vorschläge mache. Es sei nur dann etwas Positives auf diesem Gebiete zu schaffen, wenn ein für allemal durch ein Gesetz die Höhe des Staatszuschusses fixirt werde, den eine Gemeinde bei Errichtung einer Winterschule zu erwarten habe. Er hoffe, daß die Regierung schon in den nächsten Voranschlag einen Posten für eventuelle Beihilfen an Gemeinden zu jenem Zwecke aufnehme.

Die Dinklager Angelegenheit betreffend, wolle er zu dem, was der Regierungskommissar ausgeführt habe, noch hinzufügen, daß die Gemeinde Dinklage außer dem Zuschusse von 300 M. auch noch das Schulhaus zur Verfügung gestellt habe. Dieser Umstand sei vielleicht geeignet, das Verhalten der Gemeinde in etwas milderm Lichte erscheinen zu lassen. Er sei überzeugt, wenn man der Gemeinde seitens des Staates einen bestimmten Vorschlag mache, werde sich eine Einigung erzielen lassen.

Ein Antrag des Abg. Meyer auf Schluß der Debatte wird angenommen.

Die Anträge des Verwaltungsausschusses:

Antrag *N* 1:

Der Landtag wolle das Staatsministerium ermächtigen,

1. mit der Stadt Barel auf Grundlage der Vereinbarung vom 10. Februar 1893 einen Vertrag, betreffend Eigenthumsübergang des sog. Realschulgrundstücks nebst darauf befindlichen Baulichkeiten u. s. w. an den Staat zum 1. April 1894 und Uebergang der berechtigten Landwirthschaftsschule in staatliche Verwaltung zum Beginn des Sommersemesters 1894 abzuschließen,
2. aus bereiten Mitteln einen Betrag von bis zu 10 000 M. im Jahre 1893 für den Ankauf und event. für die diesjährigen Bearbeitungs- und Herbstbestellungskosten eines Grundstücks für den künftigen Versuchsgarten und das Versuchsfeld der Lehranstalten in Barel zu verwenden;

Antrag *N* 2:

Der Landtag wolle die Petition des Stadtraths der Stadt Barel, betreffend die Landwirthschaftsschule, für erledigt erklären;

finden Annahme.

Abg. Ahlhorn: Er danke der Regierung und dem Landtage für das der Stadt Barel entgegengebrachte Wohlwollen und hoffe, daß die Lehranstalt blühen und Früchte tragen möge zum Wohle unseres Heimathlandes.

Abg. Jürgens: Alsdann müsse er erklären, daß er nicht der Stadt Barel zu Gefallen, sondern lediglich im Interesse der gesammten oldenburgischen Landwirthschaft der Vorlage zugestimmt habe.

Die nächste Sitzung wird auf Montag, den 27. Februar 1893, Vormittags 10 Uhr, anberaumt und auf die Tagesordnung sämmtliche Berichte des Eisenbahnausschusses, sowie die Berichte des Petitionsausschusses über die oben genannten Petitionen des Lehrers a. D. Becker zu Brücken und Genossen und des Stadtmagistrates zu Jever gesetzt. Schluß der Sitzung 2³/₄ Uhr.

Der Berichterstatter:

K o ch.

B e r i c h t

über

die Verhandlungen

der

2. Versammlung des XXIV. Landtags des Großherzogth. Oldenburg.

Vierte Sitzung.

Oldenburg, den 27. Februar 1893, Vormittags 10 Uhr.

- Tagesordnung:**
1. Vorbericht des Eisenbahnausschusses zu den ihm zugewiesenen Vorlagen, insbesondere zu Vorlage 11.
 2. Bericht des Eisenbahnausschusses über die Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahn-Betriebskasse, sowie des Eisenbahn-Erneuerungsfonds in der Finanzperiode 1888/90.
 3. Bericht des Eisenbahnausschusses über das Schreiben der Staatsregierung vom 15. Januar 1893, betr. Mehraufwendung für Herstellung der Pier- und sonstigen Anlagen auf Bahnhof Nordenham im Jahre 1891 und 1892.
 4. Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betr. Ueberschreitungen des Erneuerungsfonds.
 5. Bericht des Eisenbahnausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betr. den zwischen der Großherzoglichen Eisenbahn-Direktion einerseits und der Firma E. C. Schramm & Co. in Bremen andererseits, über den Ankauf von Schuppen in Nordenham abgeschlossenen Vertrag vom 23. December 1891 / 6. Januar 1892.
 6. Bericht des Eisenbahnausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betr. Einstellung des Bau's der Linie Nordenham-Blexerdeich.
 7. Bericht des Eisenbahnausschusses, betr. die Verträge zwischen der Großherzoglichen Eisenbahn-Direktion und der Firma vormals August Korff zu Bremen und der Firma S. Matth. Gilde-meister daselbst.
 8. Berichte der Mehrheit und Minderheit des Eisenbahnausschusses über die Mittheilungen des Staatsministeriums vom 15. Januar 1893, betr. die Ausführung des Gesetzes vom 13. März 1891 über den weiteren Ausbau des Oldenburgischen Eisenbahnnetzes.
 9. Mündlicher Bericht des Eisenbahnausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betr. Ueber-sicht über die bisherigen Verwendungen für den Eisenbahnaufonds über die aus diesem Fonds in der Finanzperiode 1891/93 noch zu bestreitenden Ausgaben und über die zur Verfügung stehenden Deckungsmittel.
 10. Mündlicher Bericht des Eisenbahnausschusses über die Petition des Gemeinderathes Lohne, betr. den Ausbau der Linie Bechta-Lohne bis Hesepe mit Verzichtleistung auf den zehnpromcentigen Zuschuß.
 11. Mündlicher Bericht des Eisenbahnausschusses über den Entwurf eines Gesetzes für das Herzog-thum Oldenburg, betr. die Aufnahme einer Anleihe.
 12. Mündlicher Bericht des Eisenbahnausschusses, betr. die projektirte Eisenbahn Bierfeld-Türkismühle.
 13. Mündlicher Bericht des Eisenbahnausschusses über die Petition des Gemeinderathes der Gemeinde Blexen um Erbauung einer eisernen Anlegebrücke bei Blexen.
 14. Mündlicher Bericht des Petitionsausschusses über die Petition des Lehrers a. D. Becker und Bewohner der Umgegend von Brücken (Fürstenthum Birkenfeld), betr. Schutz der Vögel.



15. Mündlicher Bericht des Petitionsausschusses über die Petition resp. Beschwerde des Stadtmagistrats in Zeber, wegen einer Einschätzung zur Einkommensteuer.
16. Geheim. Mündlicher Bericht des Eisenbahnausschusses über die geheime Vorlage der Großherzoglichen Staatsregierung vom 7. Februar 1893, betr. die Anstellung eines Eisenbahndirektors.

Vorsitzender: Präsident Roggemann.

Am Ministertische: Seine Excellenz Minister Janßen, Minister Flor, Minister Heumann, Oberregierungsrath Dugend, Finanzrath Wöbs, Regierungsrath Becker.

Nach Eröffnung der Sitzung wird zunächst das Protokoll der dritten Sitzung vorgelesen und genehmigt.

Als Eingänge werden verkündet: Schreiben des Großherzoglichen Staatsministeriums, betr. die Eröffnung eines weiteren Kredits bei der Centralkasse wegen der Landtagskosten. Geht ad acta.

Es wird sodann in die Tagesordnung eingetreten. Zu allen den Punkten, wo schriftliche Ausschußberichte erstattet sind, verzichtet der Landtag auf deren Vorlesung.

I. Vorbericht des Eisenbahnausschusses zu den ihm zugewiesenen Vorlagen, insbesondere zu Vorlage 11.

Es nimmt zuerst das Wort:

Minister **Janßen** Exc.: Meine Herren! Der Bericht des Eisenbahnausschusses hat in Anlaß der unliebsamen Vorgänge, auf welche die Vorlagen Nr. 6 und 8 sich beziehen, das Verhalten der Staatsregierung in der Entwicklung dieser Angelegenheiten einer Kritik unterzogen, auf welche ich zunächst mit einigen Worten erwidern möchte. Ich konstatiere dabei vorab, daß das Staatsministerium und speziell der Minister des Innern in die volle verfassungsmäßige Verantwortlichkeit für diese Vorgänge eintritt und nicht daran denkt, einen Theil dieser Verantwortung auf den Eisenbahndirektor abzuleiten. Ich vermag jedoch nicht anzuerkennen, daß in der Behandlung dieser Dinge von Seiten der Staatsregierung wesentlich anders hätte verfahren werden können, als verfahren worden ist, und insbesondere nicht, daß irgend etwas versäumt worden wäre, wodurch jene Vorgänge hätten verhindert werden können. Man wird ja fragen: Wie war es möglich, daß, während zwischen Nordenham und Flagbalgerstel der Bahnbau in vollem Gange war, man darüber in Oldenburg nichts erfuhr? Wie war es möglich, daß ungenehmigte Bauten in Nordenham ohne Kenntniß des Ministers ausgeführt wurden? Das, meine Herren, war dadurch möglich, daß diejenige Behörde, welche pflichtmäßig das Staatsministerium über den Fortgang der Bauten und dabei eintretende Zwischenfälle hätte unterrichten müssen, dies pflichtwidrig verabsäumte und in ihren Dispositionen eigenmächtig vorging, die vorgesezte Behörde über die wirkliche Lage der Dinge im Dunkeln lassend. Aus diesem Hergange kann, wie mir scheint, ein Vorwurf gegen das Staatsministerium bei gerechter Würdigung der Verhältnisse nicht hergeleitet werden, denn unmöglich ist der Minister in der Lage, von seinem Standort aus die Ausführung genehmigter Bauten auf ihre Ueber einstimmung mit den genehmigten Projekten fortlaufend zu kontrolliren, und eben so wenig stehen ihm nach den bestehenden organisatorischen Einrichtungen Organe zu Gebote,

welchen er eine solche Kontrolle übertragen könnte! Noch weniger ist der Minister im Stande, selbst die Baustellen seines Ressorts daraufhin zu revidiren, ob dort etwas vorkommt, was nicht in der Ordnung ist. In diesen Dingen muß sich das Staatsministerium wie jede Regierung auf die Pflichttreue und Loyalität derjenigen Behörden, welchen die Ausführung von Bauten übertragen ist, in erheblichem Umfange verlassen können — und es kann das ja auch, abgesehen von eklatanten Ausnahmefällen wie den vorliegenden, Gottlob unbedenklich — es muß den zuständigen Behörden das Vertrauen schenken dürfen, daß seine Verfügungen so zur Ausführung gelangen, wie sie erlassen sind, und wo von dieser Richtschnur abgewichen wird, muß sich das Staatsministerium halten an die persönliche Verantwortlichkeit des ausführenden Beamten. Das ist geschehen. Nachdem jene Vorgänge dem Staatsministerium auf anderem Wege bekannt geworden waren, ist sofort eingeschritten, es sind diejenigen Maßnahmen ergriffen worden, welche nothwendig waren, um den Sachverhalt nach allen Seiten hin klarzulegen, und es ist dann ohne Verzug die Konsequenz aus der danach sich ergebenden Situation gezogen. Der schuldige Beamte ist zur Rechenschaft gezogen und durch Dispositionsstellung im Interesse des Dienstes (Art. 47c. des Civilstaatsdienergesetzes) aus seiner Stellung entfernt unter ausdrücklichem Vorbehalt aller Schadensersatzansprüche, welche in Folge der vorgekommenen Eigenmächtigkeiten und Kompetenzüberschreitungen dem Staate erwachsen sein möchten. Damit ist nach dieser Seite hin geschehen, was nach gewissenhafter Ueberzeugung der Staatsregierung den Umständen nach geschehen konnte; ohne ihr. Zuthun Geschehenes ungeschehen zu machen, vermochte sie nicht.

Es ist sodann gerügt worden, daß die Ueberweisung der Baugelber für die Bahn Nordenham-Blexerdeich an die Eisenbahndirektion stattgefunden habe vor definitiver Feststellung der Projekte und Kostenanschläge. Gewiß, m. H., hätte man in diesem Punkte mißtrauischer sein können, und wenn man den Verlauf der Dinge vorausgesehen hätte, würde man damit ohne Zweifel zurückgehalten haben, obgleich dadurch in der Sache schwerlich etwas geändert worden wäre. Aber als jene Ueberweisung zugleich mit der Ueberweisung anderer Baugelber für den Bedarf des Jahres 1891 auf Anfordern der Eisenbahndirektion erfolgte, ging man davon aus, und durfte davon ausgehen, daß die Inangriffnahme des Baues in allernächster Zeit bevorstehe, das Projekt der an sich einfachen Anlage stand in seinen Grundlagen fest, Beschleunigung des Baues wurde mit Rücksicht auf die Lloydverhältnisse dringend gewünscht, der Bau sollte noch in den Sommermonaten vollendet werden, und so galt die endgültige Feststellung der nach Annahme des Staatsministeriums längst vorbereiteten Pläne und Kostenanschläge für eine Sache, welche sich in naher Zeit

Berichte. XXIV. Landtag, 2. Versammlung.



rasch erledigen werde. Unmöglich aber konnte die Eisenbahndirektion aus dieser Ueberweisung die Befugniß herleiten, nun über diese Gelder nach ihrem Ermessen zu verfügen; denn in einer vorhergegangenen Verfügung des Staatsministeriums vom März 1891 war ihr ausdrücklich aufgegeben, zunächst die speziellen Projekte und Kostenanschläge zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen, und nachdem alsdann die Sache sich in die Länge zog, weil neue Projekte des Eisenbahndirektors sich damit verquickten, der Eisenbahndirektion in besonderen Anlässen noch zweimal — im August und December 1891 — eingeschärft worden, daß mit der Ausführung des Baues nicht begonnen werden dürfe vor definitiver Genehmigung der Pläne und Kostenanschläge. Auf diese Ueberweisung der Gelder hat sich denn auch der Eisenbahndirektor zur Rechtfertigung seines Vorgehens niemals berufen, sondern stets die allerdings unhaltbare und namentlich in Beziehung auf den Brückenbau geradezu unfaßbare Behauptung vertreten, daß die zwischen Nordenham und Flagbalgersiel gemachten Aufwendungen überhaupt nicht auf das Baukonto Nordenham-Blexerdeich gehörten, sondern auf das Konto des Süßwasserkanals, da jene Arbeiten angeordnet seien, um die aus dem Kanal gewonnene Erde in angemessener Weise abzulagern. Die verwendeten Erdmengen wurden dabei als Schuttmassen bezeichnet, während thatsächlich, wie sich nachher herausstellte, ein nahezu vollständig ausgebildeter Bahnkörper vorhanden war. Weiter ist in dem Ausschußbericht gerügt worden, daß das Staatsministerium nicht schon aus den Kassenübersichten der Eisenbahnverwaltung aus den beiden letzten Quartalen des Jahres 1891 erkannt habe, daß der Bau Nordenham-Blexerdeich im Gange sei, indem diese Uebersichten ein Konto Nordenham-Blexerdeich mit mehr oder minder erheblichen Aufwendungen aufwiesen. Diese letztere Thatsache ist zutreffend, aber mir, m. H., damals nicht bekannt geworden. Daß bei der Revision der Uebersichten die Aufmerksamkeit nicht auf diesen Punkt gelenkt ist, dafür trifft nach den angestellten Ermittlungen das Revisionsverfahren keinerlei Schuld, sondern es hat das seinen zufälligen Grund gehabt in der getrennten Behandlung der Akten über die Bewilligung der Kredite und über die Genehmigung der Projekte, von welchen die letzteren nicht zur Kenntniß des Revisionsbureaus gelangt waren, so daß dasselbe die Sachlage nicht vollständig über sah. Es ist dies ein Mangel, welcher für die Zukunft thunlichst abzustellen sein wird. Mir ist die Sache fremd geblieben, sonst würde ich auf Klärung des Sachverhalts schon damals hingewirkt haben. Uebrigens bemerke ich, daß noch im März 1892 vom Eisenbahndirektor das Vorhandensein eines Bahnkörpers zwischen dem Bahnhof Nordenham und dem Flagbalger Sieltief beharrlich bestritten wurde und erst durch eine ministerielle Besichtigung an Ort und Stelle in aller Form außer Zweifel gestellt werden mußte. — Ich gestatte mir sodann, m. H., noch auf einen Punkt aufmerksam zu machen: Wenn seiner Zeit die Eisenbahndirektion die Ermächtigung beantragt hätte, mit dem Bau der Strecke Nordenham-Flagbalgersiel schon vor definitiver Feststellung der Projekte und Kostenanschläge beginnen zu dürfen, etwa mit der Begründung, daß diese Strecke auf alle Fälle feststehe, und also der Feststellung des Gesamtprojekts nicht präjudicirt werde, sowie daß dadurch eine er-

wünschte Beschleunigung des Baues angebahnt und zugleich baldigste Gelegenheit zur Verwerthung der Erdmasse aus dem Kanal gegeben werde, so würde das Staatsministerium schwerlich Bedenken getragen haben, diese Ermächtigung zu ertheilen. Man würde also auch in diesem Falle mit einem fertigen Stück Bahn sozusagen dahergeessen haben; denn in die gegenwärtige schiefe Lage ist die Sache nur dadurch gekommen, daß, als im vorigen Frühjahr die bekannten Verträge zwischen dem Norddeutschen Lloyd und dem Staate Bremen veröffentlicht wurden, die Staatsregierung zu dem Beschluß gelangte, auf den Bau der ganzen Bahn einstweilen zu verzichten. Da war man in einer gewissen Verlegenheit mit dem, was bereits gemacht war und jetzt nur noch eine beschränkte Verwendung finden konnte. Im Jahre 1891 dachte an eine solche Eventualität Niemand. Ich glaube hiernach nicht, m. H., daß in der Behandlung dieser Angelegenheiten von Seiten der Staatsregierung etwas verschuldet worden ist, wengleich ich zugebe, daß in der einen oder anderen Beziehung vielleicht anders disponirt sein würde, wenn man schon damals den Verlauf der Dinge so übersehen hätte, wie man ihn jetzt rückblickend übersieht. Aber wo käme das nicht vor in menschlichen Verhältnissen?

Ich komme sodann, m. H., zu der naheliegenden und vollberechtigten Frage: Was ist geschehen, um ähnliche Vorkommnisse für die Zukunft unmöglich zu machen? Was kann in dieser Beziehung noch weiter geschehen? Der Ausschußbericht beklagt, daß darüber nicht gleichzeitig in den Vorlagen *Nr.* 6 und 8 eine Mittheilung gemacht sei; allein in die Anordnung dieser Vorlagen paßte sich diese Materie nicht recht hinein, und das Staatsministerium hat deshalb die erforderlichen Mittheilungen hierüber zunächst an den Ausschuß vorbehalten, wo ja auch diese Seite der Sache unfehlbar zur Sprache kommen mußte.

Es ist in dieser Beziehung zunächst darauf hinzuweisen, daß inzwischen die veränderte Einrichtung des Eisenbahndepartements beim Staatsministerium ins Leben getreten ist, welche für sich schon eine gewisse Garantie gegen die Wiederholung ähnlicher Vorgänge gewährt. Während bis dahin für die Bearbeitung dieses umfangreichen Departements dem Minister außer der Unterstützung des Revisionsbureaus Arbeitskräfte überhaupt nicht zur Verfügung standen, und deshalb die Ministerialaufsicht über das Eisenbahnwesen naturgemäß nur eine beschränkte sein konnte, verfügt derselbe jetzt über die volle Arbeitskraft eines eigenen Referenten und eines eigenen Rechnungsbeamten, und es ist demnach nunmehr das Staatsministerium in der Lage, die Ministerialaufsicht über die Eisenbahnverwaltung in derselben Weise zu üben, wie solche auf den anderen Gebieten der Staatsverwaltung geübt wird. In dem Ausschußbericht wird getadelt, daß diese schon Ende 1887 angebahnte Einrichtung erst so spät ins Leben gerufen sei. Allein das war nicht Schuld der Regierung, sondern lag in den Verhältnissen. Die Regierung ist schon im Anfang des Jahres 1888 an die Sache herangetreten, es sind dann nacheinander zwei Kombinationen, welche eingeleitet waren und von welchem die zweite schon in der Ausführung begriffen war, aus besonderen Gründen nicht zur Durchführung gelangt, und als vor etwa dritthalb Jahren beschlossen wurde, den administrativen Hilfsarbeiter der Eisenbahndirektion als Referenten

an das Ministerium heranzuziehen, erforderte die zweckmäßige Durchführung dieser Kombination nach Lage der Verhältnisse einen längeren Zeitaufwand, so daß die veränderte Einrichtung nicht vor dem 1. Januar 1892 ins Leben treten konnte.

Was sodann die in Frage kommenden Maßnahmen im Geschäftskreise der Eisenbahnverwaltung selbst angeht, so ist nicht in Abrede zu stellen, daß die Einrichtungen des Kassen- und Rechnungswesens der Eisenbahnverwaltung, welche auf dem Rechnungsplan von 1875 beruhen und unter den früheren Verwaltungen keinerlei Veranlassung zur Beanstandung gegeben haben, unter den eigenartigen Verhältnissen der letzten Jahre nicht so funktioniert haben wie sie hätten funktionieren sollen und müssen, und daß in dieser Handhabung erhebliche Mängel und Lücken hervorgetreten sind, davon Abstellung dringend geboten schien. Es sind demnach alsbald nach jenen Vorgängen diese Vorschriften einer eingehenden Revision unterzogen und es sind dabei diejenigen Gattungen geschaffen, welche nothwendig sind, aber nach menschlichem Ermessen auch ausreichen, um ähnliche Vorkommnisse für die Zukunft unmöglich zu machen und namentlich zu verhindern, daß wiederum Gelder verwendet werden, welche nicht bewilligt sind, oder bewilligte Gelder zu anderen Zwecken als zu welchen sie bewilligt waren.

Außerdem ist, da der Eindruck bestand, daß ein Theil der hervorgetretenen Uebelstände in der Geschäftsüberlastung des Revisionsbüreaus der Eisenbahnverwaltung seinen Grund habe, die Einrichtung des Rechnungsbüreaus einer Umgestaltung unterworfen, es ist das Revisionsbüreau auf seine eigentliche Aufgabe — die verantwortliche Prüfung der Rechnungen vor der Anweisung — beschränkt, und sind davon besondere Büreaus für die Aufstellung der Rechnungen und für das Rechnungswesen der Materialverwaltung abgezwiegt. Diese Aenderung tritt mit dem 1. April d. J. in Kraft.

Endlich ist die Geschäftsordnung der Eisenbahndirektion selbst in einer durchgreifenden Revision begriffen, durch welche bezweckt werden soll, sowohl den Geschäftsgang innerhalb der Direktion fester zu ordnen und gegen willkürliche Anfechtungen sicher zu stellen, als die Zuständigkeit der Eisenbahndirektion gegenüber dem Staatsministerium fester zu begrenzen.

Wenn diese Reformen zur Durchführung gelangt sein werden, ist nach der Ueberzeugung der Staatsregierung das Haus wohlverwahrt und — ganz abgesehen von anderen Gründen, welche dies unwahrscheinlich erscheinen lassen — nicht zu befürchten, daß ähnliche abnorme Vorgänge sich jemals wiederholen könnten, wie diejenigen, welche die letzte Verwaltung kennzeichnen. — Es ist nun ja vollkommen begreiflich, wenn auch der Eisenbahnausschuß vom Standpunkte des Landtags nach diesen Vorkommnissen auf Schaffung und Verstärkung solcher Garantien besteht und in dieser Richtung den Antrag *N* 2 gestellt hat, welcher einerseits auf die Einrichtungen des Rechnungswesens, andererseits auf die innere Organisation der Eisenbahndirektion sich bezieht. Ich bin ermächtigt zu erklären, daß die Staatsregierung diesen Antrag nach beiden Richtungen einer eingehenden Prüfung unterziehen und über das Ergebnis derselben dem nächsten ordentlichen Landtage eine Mittheilung eventuell mit den entsprechenden Anträgen machen wird.

Gestatten Sie mir endlich noch, m. H., mit einem Worte einen Punkt zu berühren, welcher mit den Vorlagen *N* 6 und 8 nicht in unmittelbarem Zusammenhang steht. Ich stehe heute nicht zum ersten Male an dieser Stelle, um unangenehme und verfahrenre Eisenbahn-Angelegenheiten vor dem Landtage zu vertreten. Wie kommt es, daß sich bei uns diese Dinge mit ominöser Regelmäßigkeit immer von neuem wiederholen? Das, m. H., hat seinen Grund nicht allein in der etwaigen Unzulänglichkeit des Ministers und seiner Geschäftsführung, sondern in den großen Schwierigkeiten der Sache selbst. Wo giebt es — ich bitte diese Behauptung zu kontroliren — in Deutschland oder irgendwo sonst einen Staat von 260 000 Einwohnern, der ein eigenes, ausgedehntes Eisenbahnwesen von einem Umfange von 400 bis 500 km besitzt? Schon hierdurch treten an die Oldenburgische Regierung Aufgaben und Anforderungen heran, von welchen die Regierungen anderer Staaten von gleicher Größe von vornherein verschont bleiben. Hängt nun an diesem Eisenbahnwesen ein so komplizirtes Objekt wie Nordham, mit mehr oder minder unberechenbaren Ansprüchen, so steigern sich dadurch diese Aufgaben und Verantwortlichkeiten zu solchem Umfange, daß der Minister — ich spreche aus langjährigen Erfahrungen — wohl manchmal fragen mag: Wo sind dazu hier die Mittel und die Kräfte? Zum Glück ist es ja bis dahin im Ganzen gelungen, dieser Aufgaben Herr zu werden, und es ist zuversichtlich zu hoffen, daß das auch in Zukunft der Fall sein werde. Wenn nun aber neben diesen sachlichen Schwierigkeiten noch Perioden eintreten, in welchen der Eisenbahndirektor, welcher von Rechtswegen der Vertrauensmann des Ministers sein muß, dies aus irgend welchem Grunde nicht ist, sondern in unverantwortlicher Weise hinter dem Rücken des Ministers auf eigene Faust losoperirt, dann ist es kaum anders zu erwarten, als daß vorübergehend Zustände sich ergeben, in welchen Schwankungen, Anomalien, vielleicht auch Fehlgriffe vorkommen, für welche, wie ich vorhin anerkannt habe, der Minister die Verantwortlichkeit trägt, die aber thatsächlich seiner Einwirkung entzogen sind. — In so ungewöhnlichen Verhältnissen und so schwierigen Uebergangszeiten muß der Minister, wenn er seiner Aufgabe gewachsen bleiben soll, nothwendig rechnen dürfen auf die Stütze der Landesvertretung, um Schwierigkeiten zu überwinden, welche unter normalen Verhältnissen nicht vorhanden sein würden. Ob die Absicht besteht, diese Stütze zu gewähren, scheint nach manchen Ausführungen, Wendungen und Ausdrücken der Ausschußberichte zweifelhaft, vielleicht wird es gefolgert werden dürfen aus der Thatsache, daß sämtliche Anträge der Regierungsvorlagen dem Landtage zur Annahme empfohlen sind. Ich habe diese Abschwefung mir erlauben zu dürfen geglaubt, weil ich Werth darauf lege, meine Stellung zu diesen Dingen vollständig klar zu legen.

Berichterstatter Abg. **Soyer**: Er habe zunächst der allgemeinen im Lande herrschenden Erregung über die den Landtag gegenwärtig beschäftigenden Vorkommnisse Ausdruck zu geben, einer Erregung, die durchaus berechtigt sei, und die noch höher gegangen wäre, wenn man gleich anfangs die jetzt bekannt gewordenen erschwerenden Nebenumstände gewußt hätte. In weiten Kreisen des Publikums verstehe man es nicht, daß derartige Uebergriffe in einem geordneten Staats-

wesen möglich seien, daß mit den Mitteln des Landes so leichtfertig verfahren werden konnte, daß aber andererseits auch eine Kontrolle der Staatsregierung fast ganz gefehlt habe.

Jeder Staatsbürger würde bei der geringsten Pflichtverletzung unnachsichtlich zur Rechenschaft gezogen, jede andere Behörde suche, auch wenn es sich um geringfügige Anschaffungen handele, vorher die vorgeschriebene Genehmigung des Staatsministeriums nach. Hier dagegen liege grobe Pflichtverletzung vor, seien Hunderttausende ausgegeben, ohne zu fragen, ob man dazu berechtigt war, ja ohne genau zu untersuchen, ob diese Ausgaben so nothwendig waren. Sodann auf das Einzelne eingehend, bezeichnet Redner die Angabe des Staatsministeriums, daß der angefangene Ausbau der Bahnstrecke Nordenham-Blexerdeich eine wünschenswerthe Ergänzung der Nordenhamer Bahnhofsanlagen bilde, als naiv, und glaubt, daß eben der Umstand dem Ministerium zum Vorwurfe zu machen sei, daß es über das eigenmächtige Vorgehen des Eisenbahndirektors so lange im Dunkeln geblieben sei. Wenn es dem Staatsministerium an den geeigneten Hülfskräften fehle, um eine durchgreifende Kontrolle zu üben, so sei er überzeugt, daß der Landtag zu solchem Zwecke stets anstandslos die nöthigen Mittel bewilligt haben würde. So aber habe man dreiviertel Jahr bauen können, ohne daß der Minister darum wußte, während sonst jeder einigermaßen kundige Mann davon Kenntniß hatte. Die Einzelheiten dieser Angelegenheit würfen ein eigenthümliches Licht auf das Verhältniß zwischen der Eisenbahndirektion und dem Staatsministerium. Die im Juli 1891 hergegebene Quartalsübersicht habe bereits Ausgaben für den Bau dieser Bahn enthalten. Im April 1891 seien die Vorarbeiten für den Bahnbau beim Staatsministerium beantragt worden, im Februar 1891 sei aber schon mit dem Bau begonnen gewesen und erst im Februar 1892, nachdem bereits über 32 000 M. für den Bau ausgegeben, sei die Genehmigung des Staatsministeriums nachgesucht worden. Zum Bericht dieserhalb aufgefordert, habe der Eisenbahndirektor dann erklärt, daß er bei einer Besichtigungsreise gefunden habe, daß der Bahnbau zwischen Nordenham und Blexerdeich bereits im Gange sei. Wenn der Minister sage, daß die Staatsregierung den zuständigen Behörden Vertrauen entgegenbringen müsse, so finde er das sehr erklärlich, da man bei den Beamten, besonders in einer derartigen Stellung, ein gewisses Pflichtgefühl voraussetze. Wenn aber Fälle vorkämen, wie die bekannte Mappengeschichte, mußte der Minister sich sagen, daß das Pflichtgefühl bei dem Eisenbahndirektor nicht im erforderlichen Maße vorhanden sei; das Vertrauen hätte aufhören, dagegen aber eine verschärfte Kontrolle der Thätigkeit des Eisenbahndirektors stattfinden müssen. Das dies nicht geschehen sei, mache er der Staatsregierung zum Vorwurf.

Wir hätten ein Eisenbahn-Organisationsgesetz, welches eine kollegiale Geschäftsbehandlung nur als Ausnahme zuließe. Nach den §§. 4 und 5 der Eisenbahngeschäftsordnung dagegen sollte man annehmen, daß alle wichtigen Sachen im Kollegium zur Entscheidung kämen, aber das sei hier nicht der Fall gewesen. Die Geschäftsordnung sei sehr verbesserungsbedürftig, aber sie habe doch einige gute Bestimmungen, darunter auch die, daß die Berichte der Eisen-

bahndirektion ans Staatsministerium nicht bloß vom Eisenbahndirektor, sondern auch von dem betreffenden Decernenten unterzeichnet werden müßten: dieses sei nicht geschehen, und das Staatsministerium habe die Unterlassung nicht beanstandet. Man sollte ferner annehmen, daß der von der Eisenbahndirektion aufzustellende jährliche Etat des Erneuerungsfonds vor Beginn des Jahres, also der für 1892 bereits im Jahre 1891, festgesetzt und dem Ministerium zur Genehmigung unterbreitet würde. Thatsächlich sei der Etat für 1892 aber erst im Laufe des Jahres 1892, nachdem schon ein erheblicher Theil der darin vorgesehenen Arbeiten ausgeführt gewesen sei, dem Ministerium zur Genehmigung vorgelegt worden; auch diese Unregelmäßigkeit falle dem Staatsministerium zur Last, weil dasselbe die Eisenbahndirektion zur rechtzeitigen Vorlegung hätte anhalten müssen.

Die hier besprochenen Vorkommnisse würden jedenfalls dann vermieden worden sein, wenn die Staatsregierung eher, und nicht erst im Jahre 1892, zur Anstellung des vom Landtage so sehr gewünschten Referenten in Eisenbahnsachen beim Ministerium geschritten sei. Nachdem das Gehalt für den Referenten 1887 vom Landtage bewilligt sei, habe man zunächst Vormann für diese Stelle in Aussicht genommen, diesen Plan habe die Staatsregierung später aufgegeben und Vormann an Ramsauer's Stelle zum Eisenbahndirektor gemacht, die Stelle des Referenten aber vorläufig nicht besetzt, weil es an einer tüchtigen einheimischen Kraft gefehlt habe. So richtig es nun auch im Allgemeinen sei, die Inländer zu bevorzugen, so habe hier doch dem Landtage vor allen Dingen an einer möglichst raschen Besetzung der Stelle gelegen, und da hätte man denn, wenn eine geeignete inländische Persönlichkeit nicht so schnell zu bekommen war, lieber zu einer tüchtigen auswärtigen Kraft greifen sollen. Er verwahre sich übrigens gegen die Annahme, daß seine Worte eine Spitze gegen die Person des jetzigen Referenten, des Herrn Regierungsraths Becker, enthalten sollten; derselbe nehme sich vielmehr nach allgemeiner Ansicht des Ausschusses der ihm obliegenden nicht leichten Arbeit voll und ganz an. Als Redner die Vorlagen zu Hause durchgelesen, wäre er zu der Ueberzeugung gekommen, daß Schuld an diesen Uebelständen mit die Thatsache sei, daß der Eisenbahndirektor, und nicht nur der letzte, sondern auch die früheren, dem Staatsministerium über den Kopf gewachsen seien, daß der Minister in Eisenbahnangelegenheiten sich den ihm zustehenden Einfluß habe nehmen lassen, was um so bedenklicher gewesen sei, weil die Einnahme aus dem Eisenbahnbetriebe einen so großen Einfluß auf unser ganzes Budget ausübe. Er sei erfreut über die vom Herrn Minister gegen Wiederholung derartiger Vorkommnisse in Aussicht gestellten Garantien. Schärfere Bestimmungen für die Revisions- und Kontrollbureaus seien erlassen, außerdem solle eine nähere Begrenzung der Kompetenz der Eisenbahndirektion, sowie eine Verbesserung der Geschäftsordnung vorgenommen werden, welche letztere dann aber auch genau gehandhabt werden müsse. Er vermisse aber unter den beabsichtigten Vorkehrungen die Maßregel, daß die Revisions- und Kontrollbureaus dem Staatsministerium direkt unterstellt werden sollten. Hierauf lege der Ausschuß ganz besonderes Gewicht, und hoffe er, daß der Landtag sich dieser Ansicht anschließen würde. Wenn er auch volles Vertrauen

zu den Revisions- und Rechnungsbeamten habe, so seien doch unter dem gegenwärtigen Zustande Fälle möglich, wo diese Beamten aus erklärlichen Rücksichten sich scheuen könnten, den Wünschen des Eisenbahndirektors, ihres Vorgesetzten, entgegenzuhandeln. Er hoffe, daß das Staatsministerium sich diesen Erwägungen anschließen werde.

Der Antrag **Nr. 1** des Ausschusses bezwecke die civilrechtliche und die disciplinarische Verfolgung des früheren Eisenbahndirektors. Das Rechtsbewußtsein des Volkes sei durch die geschilderten Vorgänge auf's Tiefste verletzt, man finde es unbegreiflich, wie der schuldige Direktor fern vom Schuß ruhig lebe; der Landtag habe die Pflicht und sei es seiner Würde schuldig, dafür zu sorgen, daß die Sache nicht begraben, sondern an's Licht gezogen und die geschehenen Uebergreife bestraft würden. Der Herr Minister habe in der Ausschußsitzung gesagt, daß eine dienstgerichtliche Verfolgung nicht zum Ziele führen würde, weil Vormann nicht aus Böswillen, sondern aus Uebereifer gehandelt habe. Dieser Auffassung könne er indessen nicht beipflichten. Seiner Meinung nach liege genügend belastendes Material vor. Der Eisenbahndirektor habe trotz des Verbotes des Staatsministeriums den Bahnbau in Angriff genommen, habe Gelder ohne Genehmigung ausgegeben, habe Verträge, wie den Pachtvertrag mit der Firma Korff, abgeschlossen und in Vollzug gesetzt und erst ein halbes Jahr später dem Ministerium davon Kenntniß gegeben. Das sei kein Uebereifer mehr, sondern grobe Pflichtverletzung. Wenn über derartige Vorgänge keine Untersuchung eingeleitet, keine volle Klarheit geschaffen werde, dann könne man sich nicht wundern, wenn das Vertrauen zu der Staatsregierung und ihren Organen einen argen Stoß erleide.

Reg.-Comm. Regierungsrath **Becker** gibt zu, daß man die Bahnstrecke Nordenham-Flaghalgersee, wenn sie nicht schon da wäre, jetzt nicht mehr bauen würde, weist aber die Schlussfolgerung zurück, daß der vorhandene Bahnkörper ohne Nutzen sei; vielmehr sei die Regierung nach wie vor der Ansicht, daß derselbe ein sehr zweckmäßiges Ausziehgleis, mithin eine wünschenswerthe Ergänzung der Bahnhofsanlagen in Nordenham bilde.

Abg. **Jürgens**: Es sei dem Landtage ein Bouquet von Eisenbahnvorlagen überreicht, deren Verhandlung weder für die Verwaltung noch für die Landesvertretung annehm, auch für den Steuerzahler wenig ermunternd sei. Er könne die tiefgehende Erregung im Lande über die aufgedeckten Vorgänge in der Eisenbahnverwaltung bestätigen; er könne aber andererseits auch bestätigen, daß man weder im Lande noch im Landtage die Absicht habe oder den Wunsch daran knüpfe, eine Krisis herbeizuführen. Er könne daher die vorhin vom Herrn Minister gestellte Frage, ob der Landtag bereit sei, die Staatsregierung in dieser schwierigen Lage zu unterstützen, mit Ja beantworten, müsse allerdings dabei voraussetzen, daß die Wünsche, welche die Landesvertretung hier im Interesse des Landes äußere, bei der Staatsregierung volle Berücksichtigung fänden. — Die zur Verhandlung stehenden bedauerlichen Vorkommnisse, die sich hoffentlich nie wiederholen möchten, seien nicht lediglich auf Fehler an der Spitze der Verwaltung zurückzuführen, sondern es hätten sich technische Beamte so unbotmäßig und ungehorsam gezeigt, daß dabei alle Machtbefugnisse der

oberen Verwaltungsbehörde aufhörten. Hieran müsse er die Forderung knüpfen, daß der schuldige Beamte zur Rechenschaft gezogen werde, eine Forderung, die allgemein im Lande ausgesprochen werde, darum stimme er mit Freunden dem Ausschußantrage **Nr. 1** zu. Im Interesse nicht nur der Bevölkerung, sondern auch des Beamtenstandes selbst sei es dringend geboten, auf jede gesetzlich zulässige Weise den früheren Eisenbahndirektor zur Rechenschaft zu ziehen, insbesondere sei gemäß Art. 70 §. 1 des Civilstaatsdienergesetzes vorzugehen; wenn dann Vormann nach Art. 73 §. 2 um seine Verabschiedung nachsuche, so habe er sich damit selbst gerichtet.

Minister **Jansen** Exc.: Er habe sich absichtlich über den Ausschußantrag **Nr. 1** vorhin noch nicht ausgesprochen, weil er die Debatte habe abwarten wollen. Der Antrag bezwecke, den Eisenbahndirektor erstens civilgerichtlich und zweitens dienstlich zur Verantwortung zu ziehen. Ob und wie weit man im Wege des Civilprocesses vorgehen solle, sei wesentlich eine Frage der Opportunität. Was die dienstliche Verfolgung betreffe, so sei die Staatsregierung nach eingehender Prüfung einstimmig zu der Ansicht gelangt, daß die Ueberweisung der Sache an das Dienstgericht keinen Erfolg haben werde, immerhin solle die Frage auf die vom Landtage gegebene Anregung hin nochmals in Erwägung gezogen werden. Zweifelhaft sei namentlich, ob nach der gemäß Art. 47c des Civilstaatsdienergesetzes erfolgten Dispositionstellung das dienstgerichtliche Verfahren überall noch gesetzlich zulässig sei. Im Uebrigen könne er auf die Gründe, weshalb von einem Disciplinarverfahren kein Erfolg zu erwarten sei, hier nicht eingehen, da ihn das zu tief in das Gebiet des Persönlichen hineinführen würde.

Was ferner den vom Abg. Hoyer geäußerten Wunsch nach einer unabhängigeren Stellung des Revisionsbureaus angehe, so vermöge er sich zur Zeit kein Bild davon zu machen, wie die Sache gestaltet werden könnte, die Staatsregierung werde indessen auch diesen Punkt in's Auge fassen und einer eingehenden Prüfung unterziehen.

Er wolle noch kurz einige in der bisherigen Debatte zur Sprache gekommenen Einzelheiten berühren.

Für die Mappengeschichte lehne er die Verantwortlichkeit ab. Von den weitergehenden Plänen betreffs Erweiterung der Bahnhofsanlagen in Oldenburg habe er erst Kenntniß erhalten, als es abgeschlossen gewesen sei, den Landtag noch mit der Sache zu befragen, deshalb habe er die erforderlichen Anträge bis zur jetzigen Vorlage zurückgestellt. Wie es möglich gewesen sei, daß der vormalige Eisenbahndirektor damals als Regierungskommissar dem Eisenbahnausschuß des Landtages gegenüber die Summe von 750 000 *M.* als Maximum des Gesamtaufwandes für den Umbau des Oldenburger Bahnhofs bezeichnete, während ihm bekannt war, daß der spätere, weit höhere Kostenschlag damals bereits an das Staatsministerium abgesandt war, das halte auch er, in Uebereinstimmung mit dem Eisenbahnausschuße, für unfahbar.

Abweichungen von der Geschäftsordnung seien allerdings vorgekommen, so oft aber solche glaubhaft zu seiner Kenntniß gelangt seien, habe er, wie er aus den Akten nachweisen könne, stets den Eisenbahndirektor aufmerksam gemacht und Abhülfe verlangt. Daß dieses fruchtlos gewesen, sei einer

der Gründe, welche zur Lösung des Verhältnisses geführt hätten. Es sei richtig, daß die Berichte der Eisenbahndirektion öfters nur von dem Direktor und nicht, wie nach der Geschäftsordnung vorgesehen, zugleich auch von dem betreffenden Departementair unterzeichnet worden seien; er habe hieraus anfangs keinen Verdacht entnommen, da sich die bezügliche Bestimmung der Geschäftsordnung wegen der häufigen dienstlichen Abwesenheit der Direktionsmitglieder doch nicht ganz durchführen lasse. Als ihm aber bekannt geworden, daß das öftere Fehlen der zweiten Unterschrift seinen Grund darin hatte, daß der Departementair bei der Abfassung des Berichtes überall nicht mitgewirkt habe, da sei er eingeschritten und habe verlangt, daß die Vorschrift wegen der zweiten Unterschrift künftig genau befolgt, event. der Grund der Verhinderung des Decernenten angegeben werde.

Daß, wie der Abg. Hoyer meine, die Eisenbahndirektion dem Staatsministerium über den Kopf gewachsen sei, könne er nicht einräumen. Es sei richtig, daß der ehemalige Eisenbahndirektor nach seiner eigenthümlichen Auffassung von seiner Stellung mehrfach in einer Weise operirt habe, die sich der Kontrolle des Staatsministeriums entzog; dies sei aber Schuld der Verhältnisse. Wo es zu seiner, des Ministers, Kenntniß gekommen sei, daß der Eisenbahndirektor die vom Staatsministerium gegebenen Instruktionen überschritten habe, sei er stets sofort eingeschritten und habe Remedur eintreten lassen. Er habe sich daher bei gewissenhafter Prüfung keine Vorwürfe zu machen.

Der Berichterstatter Abg. **Hoyer** stellt den Zusatzantrag:

Dem Antrage **Nr. 1** des Ausschusses in der dritten Zeile hinter „ersuchen“ hinzuzufügen „unter Einholung eines Rechtsgutachtens“.

Abg. **Jaspers**: So sympathisch ihn auch die Aeußerungen des Herrn Ministers berührt hätten, so sei er dadurch doch nicht nach allen Richtungen hin befriedigt. Auf Einzelheiten einzugehen, würde ihn zu weit führen, auch beherrsche er dazu die schwierige Materie nicht gründlich genug. Er wolle nur darauf aufmerksam machen, wie groß die Erregung im Lande sei, wie ernst allgemein die Sache aufgefaßt werde; in den breiten Massen des Volkes könne man es naturgemäß nicht verstehen, wie es möglich war, daß ein Beamter Derartiges thun und dann noch mit einem Wartegelde abziehen konnte, daß er in einem verhältnißmäßig hohen Alter angestellt und nach wenigen Jahren unglücklicher Thätigkeit mit einer Rente entlassen werden konnte. Die Masse des Volkes behandle selbstverständlich die Sache vorwiegend als eine persönliche, darum sei schon im Interesse der allgemeinen Beruhigung die Einleitung des dienstgerichtlichen Verfahrens, selbst wenn dasselbe wenig Erfolg verspreche, dringend zu wünschen. Man möge dabei erwägen, daß schon jetzt Stimmen laut würden, welche sprächen, das dienstgerichtliche Verfahren werde nur deshalb nicht eingeleitet, weil die Staatsregierung die Vertheidigung des angegriffenen Vornann scheue. Er selbst glaube dies zwar nicht, habe es aber von verschiedenen Seiten gehört und fürchte, daß diese Meinung leicht breiteren Boden gewinnen könnte, was er sehr bedauern würde. Solchem Mißtrauen müsse der Boden entzogen

werden. Ob das Verfahren einen Erfolg habe, möge ja zweifelhaft sein, namentlich da die Regierung sich durch die Dispositionsstellung etwas präjudicirt haben möchte. — Andererseits müsse es aber doch im Interesse des auf's Schärffste angegriffenen Beamten selbst liegen, daß ihm Gelegenheit zur Vertheidigung gegeben werde. Darum bitte er, den früheren Eisenbahndirektor, wenn irgend möglich, vor dem Dienstgericht zur Verantwortung zu ziehen. — Unter allen Umständen müsse aber ein civilrechtliches Verfahren eingeleitet werden. Die Folge, daß dem Beamten sein Vermögen und ein Theil seines Wartegeldes entzogen werde, sei zwar eine Härte, die er aber, wenn das Gericht gegen ihn spreche, voll verdient habe. Es würde ein Exempel dafür sein, daß die Verantwortlichkeit des Beamten nicht bloß auf dem Papier stehe.

Minister **Jansen** etc. stellt es dahin, ob das dienstgerichtliche Verfahren noch eingeleitet werden könne, und verspricht diese Frage zu prüfen. Er verwahrt sich gegen die mögliche Unterstellung, als wenn die Staatsregierung die Vertheidigung des Eisenbahndirektors scheute. Uebrigens sei demselben vor seiner Dispositionsstellung gemäß Art. 47 c. des Civilstaatsdinergegesetzes im vollen Maße Gelegenheit gegeben worden, sich zu vertheidigen.

Abg. **Schröder** stimmt dem Abg. Jaspers darin bei, daß das dienstgerichtliche und das civilrechtliche Verfahren gegen den Eisenbahndirektor einzuleiten sei, und zwar nicht bloß darum, weil über den Gegenstand im Lande Klarheit geschaffen werden müsse, sondern auch aus folgendem Grunde. Der Abg. Jürgens habe erklärt, daß der Landtag die Staatsregierung stützen wolle, dem stimme Redner bei; solle aber diese Stütze wirksam sein, dann müsse auch das Ansehen der Staatsregierung erhalten bleiben, dieses leide aber, wenn ein ihr unterstellter Beamter sich ein Verhalten, wie hier der Eisenbahndirektor, zu Schulden kommen lasse, ohne dafür disciplinär zur Verantwortung gezogen zu werden. Was die Frage nach einer civilrechtlichen Verfolgung Vornanns angehe, die der Herr Minister als eine Opportunitätsfrage bezeichne, so müsse er doch darauf dringen, daß auch auf diesem Wege vorzugehen versucht werde. Uebrigens sei im Volke die Ansicht verbreitet, daß auch noch andere Beamte schuldig seien; ob dies wahr sei, übersehe er zur Zeit nicht, er stelle es aber zu einer gerechten Prüfung, ob es noch jetzt im Dienste des Staates Beamte gebe, die ihren dienstlichen Aufgaben nicht gewachsen seien, und ob es nicht geboten sei, die Beamten, die die Stelle, welche sie bekleideten, nicht bekleiden sollten, nöthigen Falls durch Pensionirung aus dem Dienste zu entfernen. Ferner schließe er sich der Forderung des Abg. Hoyer, die Revision auf eigene Füße zu stellen, durchaus an: nur eine selbständige Kontrol-Stelle könne und werde wirklich kontroliren. Wenn der Herr Minister die Ueberlastung des Revisionsbüreaus hervorhebe, so habe man im Gegentheil im Publikum den Eindruck, daß die Eisenbahnbüreaubeamten nicht allzu sehr überlastet seien. Redner faßt endlich die Forderungen, die der Landtag an die Staatsregierung zu machen habe, dahin zusammen: verbesserte Aufsicht und Kontrolle, civilrechtliche und disciplinarische Verfolgung Vornanns, verstärkte Einwirkung des Landtages auf die Geschäfte der Eisenbahn und die Staatsgeschäfte

im Ganzen; in der letzteren Richtung behalte er sich noch weitere Ausführungen vor.

Abg. Meyer: Wie die Vorredner, so habe auch er bei Einsicht in die Vorlagen einen geradezu niederschmetternden Eindruck erhalten; zwar sei die Thatfache, daß der Eisenbahndirektor wegen Unregelmäßigkeiten in seiner Geschäftsführung zur Disposition gestellt worden, schon vorher bekannt gewesen, auch seien im Publikum allerlei Gerüchte umgegangen von Ueberschreitungen der Voranschläge, von ungenehmigten Ausgaben *ic.*, aber dieses seien bis dahin eben nur Gerüchte gewesen, bei denen noch immer die Hoffnung blieb, daß die wirklichen Thatfachen ihnen nicht entsprächen. Die Vorlagen aber hätten ergeben, daß die Thatfachen hinter den Gerüchten nicht allein nicht zurückgeblieben, sondern sie noch überträfen.

Der weitere Eindruck, den die Vorlagen verursachten, sei der gewesen, daß allgemach das Eisenbahnwesen einen Umfang und eine Ausdehnung angenommen habe, daß es dem Staate gewissermaßen über den Kopf zu wachsen drohe, namentlich wenn man erwäge, daß ähnlich bedauerliche Vorkommnisse die Vertretung des Landes auch früher schon beschäftigt.

Er sei daher anfangs überzeugt gewesen, daß der Landtag sich nur sehr zögernd für die Nachbewilligungen aussprechen würde. Durch die sorgfältige und eingehende Prüfung indessen, die die Vorlagen im Ausschusse erfahren hätten, desgleichen durch die Ausführungen des Herrn Ministers sei eine gewisse Beruhigung bei ihm eingetreten, so daß er jetzt im Stande sei, im Wesentlichen für die Annahme der Vorlagen zu stimmen.

Was nun den gegenwärtigen Ausschußbericht anlange, so schließe er sich bezüglich des Antrags *N^o 1* den Vorrednern **Abg. Hoyer**, **Saspers**, **Fürgens** und **Schröder** an; es sei der Masse des Volks geradezu unverständlich, daß bei uns Gesetze und Zustände bestünden, die ein disciplinarisches und ein civilrechtliches Verfahren im vorliegenden Falle unmöglich machen sollten; er richte daher die dringende Bitte an die Staatsregierung, den Antrage Folge zu geben. Mit dem Zusatz: „unter Einholung eines Rechtsgutachtens“ sei er einverstanden.

Zu dem Antrage *N^o 2* sei er der Meinung, daß die Durchführung der beabsichtigten Maßregeln wesentlich geeignet seien, für die Zukunft Ueberschreitungen vorzubeugen, aber die Einrichtung einer Kontrolle habe nur dann Bedeutung, wenn die Kontrollstelle unabhängig sei; der gegenwärtige Zustand, wonach selbe unter der Eisenbahndirektion stehe, sei geradezu unnatürlich.

Im Uebrigen würden sich unsere gesammten Staats- und Finanzverhältnisse wesentlich einfacher gestalten, wenn der Staat mit den Finanzen der Eisenbahn gar nichts zu thun hätte. Er stelle in dieser Richtung folgende Idee, ohne für jetzt deren Durchführung zu verlangen, zur geneigten Erwägung anheim: Ob es nicht möglich sei, daß der Staat unter Vorbehalt der Oberleitung und gegen einen den jetzigen Einkünften entsprechenden Pachtbetrag den Betrieb der Eisenbahnen an eine Privatgesellschaft in Pacht gebe, wie dies auch in Holland Praxis sei. Die Ausführung dieser Idee möchte ihre Schwierigkeiten haben, für unmöglich aber halte er sie nicht. — Wenn beide Kon-

trahenten sich gut dabei stünden, was bliebe dann noch zu wünschen übrig? Etwaige kleine Uebelstände, die sich daraus ergeben möchten, könne man gerne in den Kauf nehmen gegen die damit verbundene durchgreifende Vereinfachung. — Es sei dies übrigens nur eine hingeworfene Idee; Redner habe sie hier heute nur deshalb schon zum Ausdruck bringen wollen, weil er nicht wisse, ob er dem nächsten Landtage angehören werde.

Er stimme für die Ausschußanträge.

Reg.-Comm. Regierungsrath Becker: Ueber die Behauptung der Herren **Abg. Schröder** und **Meyer**: nur durch eine selbständige Kontrollstelle könnte es verhindert werden, daß Gelder verausgabt werden, die nicht bewilligt sind, könne man verschiedener Meinung sein, jedenfalls aber gehe der **Abg. Meyer** zu weit, wenn er sage, das Gegentheil sei unnatürlich. Bei anderen Staatsbahn-Verwaltungen stehe das Revisionsbureau auch unter der Direktion. Seitens der Staatsregierung sei schon darauf hingewiesen, daß, um künftigen unliebsamen Vorgängen vorzubeugen, die Bestimmungen des Rechnungsplans für die Eisenbahn-Verwaltung verschärft seien und ferner noch eine grundlegende Reform ins Leben treten werde, nämlich die Maßregel, daß das Revisionsbureau auf seine eigentliche Aufgabe: die Revision der Rechnungen, beschränkt, und davon die Aufstellung der Rechnungen und das Rechnungswesen der Materialverwaltung losgelöst werde.

Abg. Schulze erwidert dem Vorredner, daß, wenn man in anderen Staaten ein direkt unter dem Staatsministerium stehendes Kontrollbureau entbehren könne, dieses doch in Oldenburg anders liege. Er sehe in einer derartigen Organisation das einzige Mittel, um Uebergriffe, wie sie bisher häufig gewesen seien, — er erinnere nur daran, daß der frühere Eisenbahndirektor **Buresch** eine Million für Nordenham ohne Wissen des Ministers ausgegeben habe, — für die Zukunft zu vermeiden. Es müsse eben nothwendig eine Einrichtung getroffen werden, wonach alle Ausgaben, die die Eisenbahn mache, dem Minister sofort bekannt würden.

Das Schlußwort erhält:

Der Berichterstatter **Abg. Hoyer:** Wenn Herr Regierungsrath **Becker** den Bahnkörper zwischen Nordenham und dem Flagbalgerstel als ein wünschenswerthes Ausziehgeleise bezeichne, so werde diese Ansicht vielleicht nach 25 Jahren zutreffen aber nicht jetzt. — Die **Meyer'sche** Idee sei interessant anzuhören, aber doch nicht ernstlich ins Auge zu fassen. — Die Meinung des Herrn Ministers keinen Erfolg haben werde, den Eisenbahndirektor zur Verantwortung zu ziehen, habe den Redner jetzt veranlaßt, den Zusatzantrag zu dem Antrage *N^o 1* zu stellen. Der Landtag selbst sei nicht in der Lage, die Rechtsfrage zu prüfen, weil ihm die Zeit und das ausführliche Material fehle, darum sei der einzig mögliche Ausweg, daß er die Staatsregierung auffordere, ein Rechtsgutachten darüber einzuholen.

Der Landtag sei gerne bereit, das Staatsministerium zu unterstützen und einer Krisis vorzubeugen, aber dann verlange er auch, daß das Staatsministerium auf die hier im Interesse des Landes geäußerten Wünsche eingehe.

Die Ausschüßanträge:

Antrag *N* 1:

Der Landtag wolle beschließen, die Staatsregierung zu ersuchen, eine genaue Untersuchung zu veranlassen, namentlich in Bezug auf die Frage, ob und inwieweit der letzte Eisenbahndirektor dienstgerichtlich oder civilrechtlich zur Verantwortung zu ziehen ist, auch dem nächsten ordentlichen Landtage das Ergebnis der Untersuchung mitzutheilen, mit dem Zusatz „unter Einholung eines Rechtsgutachtens“ nach dem Worte „ersuchen“ in Zeile 3 des Abklatzsches, und der

Antrag *N* 2:

Der Landtag wolle beschließen, die Staatsregierung zu ersuchen, dem nächsten ordentlichen Landtage Mittheilung zu machen, welche Kontrollen eingeführt sind und in welcher Weise die Kompetenz der Eisenbahndirektion näher präcisirt ist,

werden hierauf einstimmig angenommen.

II. Bericht des Eisenbahnausschusses über die Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahn-Betriebskasse, sowie des Eisenbahn-Erneuerungsfonds in der Finanzperiode 1888/90.

Der Berichterstatter Abg. **Soyer** bemerkt, daß es in dem Bericht auf S. 108 des Abklatzsches in Zeile 10 von unten nicht „54 000“ sondern „540 000“ heißen müsse.

Der Ausschüßantrag:

Der Landtag wolle vorstehend verzeichnete Hochbauten nachträglich genehmigen, sowie zu den vorliegenden Voranschlagsüberschreitungen soweit erforderlich nachträglich seine Zustimmung erteilen,

wird ohne Debatte angenommen.

III. Bericht des Eisenbahnausschusses über das Schreiben der Staatsregierung vom 15. Januar 1893, betr. Mehranwendung für Herstellung der Pier- und sonstigen Anlagen auf Bahnhof Nordenham im Jahre 1891 und 1892.

Zunächst erhält das Wort der

Berichterstatter Abg. **Groß**: Er habe zunächst auf einen Irrthum in dem Ausschüßbericht aufmerksam zu machen. Die auf S. 128 des Abklatzsches im letzten Absätze erwähnte Grundpacht von 30 M pro qm beziehe sich bloß auf die Schuppen der Firma Schwoon & Co., der Lloyd zahle nur 10 M . Derselbe zahle für einen offenen Lagerplatz nebenan auch 30 M pro qm und habe er anzunehmen geglaubt, daß der Lloyd für den bedeckten Raum mindestens dasselbe zahle, nachträglich sei ihm mitgetheilt, daß dieses irrthümlich sei.

Man habe hier wieder einmal das alte Lied, das ewig neu bleibe: die Ueberschreitung der Voranschläge bei durch die Baudirektion ausgeführten Wasserbauten. Immer und immer habe der Eisenbahnausschüß Vorsicht anempfohlen, immer und immer wieder habe die Staatsregierung gesagt, daß bei Aufstellung der Kostenanschläge mit großer Sorgfalt verfahren werde. Bei dieser bedeutenden Ueberschreitung des Voranschlags falle noch besonders erschwerend ins Gewicht, daß 3 Monate vor der Verhandlung über die Verlängerung des Lloydpiers, der erste Lloydpier, ein durchaus gleichmäßiges Bauwerk, fertig geworden sei, der Ausschüß deshalb, nachdem der Eisenbahndirektor erklärte, er sei mit

den veranschlagten Kosten ausgekommen und auf Grund der gemachten Erfahrungen seien die Kosten der Verlängerung sorgfältig veranschlagt, nicht habe umhin können, dieser Versicherung Glauben zu schenken. Und nun stelle sich heraus, daß die Kosten des ersten Piers reichlich 60 000 M . höher wie der Voranschlag gewesen und die Kosten der Verlängerung gar reichlich 179 000 M ., fast $\frac{1}{3}$ mehr wie veranschlagt, gewesen seien!

Dies sei nur dadurch zu erklären, daß dem Eisenbahndirektor die Kosten des ersten Piers, obgleich wie gesagt derselbe 3 Monate vor der Verhandlung über die Verlängerung dem Verkehr übergeben sei, gar nicht bekannt gewesen, daß ferner gar keine wirkliche Veranschlagung der geplanten Verlängerung stattgefunden habe, sondern einfach in den Tag hinein gebaut worden sei. Nicht einmal eine Besichtigung des Ufers scheine stattgefunden zu haben, so sei, wie ihm bekannt, man lustig von Süden zu bauen angefangen, sei dann an eine der Schlingen gekommen, welche der 2. Deichband zum Schutze der Ufer errichte und sei auf das Vorhandensein dieses doch so in die Augen fallenden mächtigen Bauwerks anscheinend erst aufmerksam geworden, als es nicht gelang, die eisernen Pfähle durch das Flechtwerk der Schlinge einzublasen und man genöthigt war, die Hilfe eines Bauunternehmers zur Ausführung eines wohl sehr kostspieligen Holzzwischenbaues anzunehmen, auch sei dann die Hilfe der Weserkorrektoren zur Wegbaggerung der besagten Schlinge angerufen worden, gewiß auch mit großen Kosten und leider zu spät, so daß noch jetzt zur Gefahr der Schifffahrt sich ein Theil der Schlinge außerhalb des Piers in die Weser erstrecke. Dies zur Illustration der ganzen Bauweise!

Im Uebrigen scheine der Eisenbahndirektor weitere größere Pläne gehabt zu haben, denn nur damit ließe sich die Anschaffung von Materialien, die weit über das Maß des Bedürfnisses hinausgegangen, erklären, so seien z. B. eine ganz kolossale Menge fertiger Pierpfähle übrig geblieben, ferner 189 Kubikmeter, sage Kubikmeter 3zöllige Bohlen, welche genügen würden, einen weiteren Pier von 300 Meter Länge und 8 Meter Breite zu bedecken!

Die gesammten übrig gebliebenen Materialien seien in der Vorlage auf M . 61 800 veranschlagt, Ausfälle seien dabei wohl nicht zu befürchten, da die sogen. Rammflotte, deren Anschaffungswerth zu reichlich 48 000 M . beziffert werde und welche nach der Aussage des Herrn Regierungskommissars sich in durchaus gutem Zustande befinde, gar nicht mit veranschlagt sei.

Im Uebrigen habe der Ausschüß, da ja das Geld doch einmal ausgegeben und an der Sache nichts mehr zu ändern sei, nicht umhin können, die Ueberschreitung zur Genehmigung zu empfehlen und bäte er den Antrag desselben anzunehmen.

Abg. **Jaspers**: In der Vorlage und im Ausschüßbericht sei von einem bedauerlichen, bei den Pierbauten in Nordenham vorgekommenen Unglücksfall die Rede, er bitte die Gelegenheit benutzen zu dürfen, diesen Fall hier von einer anderen, von der kriminellen Seite zu betrachten. Er sei sich wohl bewußt, daß man sich immer auf ein sehr delikates Gebiet begeben, wenn man im Landtage die Justizpflege zur Sprache bringe; für ihn sei im vorliegenden Falle

die Schwierigkeit um so größer, als er die Akten nicht in Händen gehabt habe und darum nur auf Gerüchte angewiesen sei. Er habe nicht die Absicht, einen Angriff gegen die Regierung oder den untersuchungsführenden Beamten zu unternehmen oder sonst irgend Jemand zu verdächtigen; sein Zweck sei nur, der Regierung Gelegenheit zu geben, sich gegen ein im Publikum aufkommendes Mißtrauen zu verteidigen. — Im August 1890 sei bei dem Pierbau plötzlich, bei stillem Wetter, ein Baugerüst gebrochen und 30—40 Arbeiter in die Weser gestürzt, 9 davon habe man als Leichen herausgezogen. Unter den Kameraden, bald auch in der weiteren Bevölkerung sei ein Wuthschrei darüber erschollen, die allgemeine Frage sei gewesen: Wer muß dafür büßen? Denn daß ein Schuldiger vorhanden, sei allgemein nicht bezweifelt worden. Der Bruch des Gerüstes lasse nur 2 Erklärungen zu: entweder sei die Konstruktion falsch oder das Material schlecht gewesen: in beiden Fällen liege ein Fehler der Bauverwaltung vor, der gesühnt werden müsse. Eine kurz darauf von der Oldenburger Zeitung gebrachte, von der Eisenbahndirektion herrührende Notiz: es sei Niemand schuld, habe geradezu wie eine Verhöhnung des Publikums erschienen, weil damals wegen Kürze der Zeit noch gar keine Untersuchung des Unfalls stattgefunden haben konnte. Aber schon damals sei das Mißtrauen wach geworden, daß überall nichts darnach kommen werde. Allerdings sei darauf die Staatsanwaltschaft eingeschritten, sie habe eine Besichtigung an Ort und Stelle vorgenommen und technische Gutachten eingefordert, die letzteren seien zu verschiedenen Ergebnissen gelangt; einer von den Gutachtern, ein hiesiger Ingenieur, welcher sich dahin ausgesprochen habe, daß allerdings ein Verschulden vorliege, habe nachher noch ein Privatgutachten einer auswärtigen Autorität zu den Akten liefern wollen, die Staatsanwaltschaft habe dieses aber zurückgewiesen. Er bemerke übrigens, daß er für diese Thatsachen nicht einstehen könne, da er sie nur gerüchtweise gehört habe. Weiter habe man sich dann erzählt, daß die Staatsregierung die über den Unglücksfall erwachsenen Akten eingezogen habe, daß dieselben bis an die höchste Stelle gelangt seien. Dann habe es auf einmal geheißt, die Untersuchung sei eingestellt. Nach seiner Meinung würde es richtiger gewesen sein, wenn die Staatsanwaltschaft die Sache der beschließenden Strafkammer unterbreitet hätte, dann wäre alles Mißtrauen vermieden worden sein, weil die Strafkammer ein unabhängiges richterliches Kollegium sei, während die Staatsanwaltschaft von dem Justizminister abhängig sei. — Gerüchtweise werde als der Schuldige nicht derjenige Unterbeamte bezeichnet, unter dessen Namen die Untersuchung geführt sei, sondern ein anderer, in nahen Beziehungen stehender, kurz zuvor ausgezeichnete Beamter, dessen Thätigkeit auch vorher schon im Publikum ungünstig beurtheilt worden sei. Durch die Einstellung des Verfahrens habe nun die Kritik freien Spielraum bekommen und sich zu den schärfsten Ausdrücken, bis zu dem Worte Kabinetts-Justiz, verstiegen. Er sei überzeugt, daß von der Justizverwaltung nicht auf den Gang der Untersuchung eingewirkt sei. Durch diese Erörterung habe er der Justizverwaltung Gelegenheit geben wollen, zu erklären, daß das Mißtrauen im Publikum unbegründet, und daß, soweit die Staatsregierung wisse, von keiner Seite auf den Gang der

Berichte. XXIV. Landtag, 2. Versammlung.

Untersuchung eingewirkt sei. Er bitte den hier anwesenden Herrn Minister Flor, eine bezügliche Erklärung abzugeben.

Minister Flor: Es sei vorgeschrieben, daß bei Untersuchungen gegen Beamte wegen Vergehen in Ausübung ihres Amtes die Staatsanwaltschaft an den Oberstaatsanwalt Bericht erstatte, in dessen Ermessen es gestellt sei, ob er dem Staatsministerium Mittheilung machen wolle. Im vorliegenden Falle sei diese Mittheilung gemacht, das Staatsministerium habe darauf an den Oberstaatsanwalt zurückgeföhrt, daß es keine Veranlassung finde, in den Lauf der Untersuchung einzugreifen.

Wie er aus den Ausführungen des Herrn Abg. Jaspers entnommen habe, gehe im Publikum das Gerücht, daß die Einstellung der Untersuchung durch eine Einwirkung der Staatsregierung veranlaßt worden sei; es wäre nun aber doch in der That im höchsten Grade bedenklich gewesen, in dieser Sache aus nebensächlichen, etwa aus Verwaltungsgründen, auf den Gang der Untersuchung einzuwirken, es wäre dies zugleich höchst kurzfristig gewesen, denn man würde dadurch, was man vielleicht hätte vermeiden wollen, erst recht hervorgerufen haben. Solange er die Justizverwaltung geleitet, und seines Wissens auch früher, sei niemals vom Minister in eine anhängige Untersuchung eingegriffen worden. — Der Herr Abg. Jaspers finde es auffällig, daß die Staatsanwaltschaft hier keine gerichtliche Voruntersuchung beantragt habe. Nach den Vorschriften der Strafprozeßordnung sei dies nicht auffällig. Denn darnach könne eine Voruntersuchung nur dann stattfinden, wenn eine bestimmte Person soweit belastet sei, daß sie als Beschuldigter bezeichnet werden könne, wenn das nicht zu erreichen sei, so müsse die Staatsanwaltschaft die Untersuchung weiterführen oder, wenn kein Erfolg zu erwarten sei, einstellen. Diese Bestimmung sei eine scharf aus dem Anklageprinzip gezogene Konsequenz, er halte sie für wenig glücklich, und die allerdings weniger konsequente Einrichtung des früheren Oldenburgischen Strafprozesses, wo auch ohne Nennung eines bestimmten Beschuldigten generell eine Voruntersuchung stattfinden konnte, für zweckmäßiger, namentlich in Fällen wie dem vorliegenden. Die Einzelheiten dieses Falles habe er nicht so genau im Gedächtniß, um näher und mit Sicherheit darauf eingehen zu können. Nach Abschluß der Untersuchung seien die Akten eingefordert, um sie im Verwaltungsinteresse einzusehen; dabei sei er zu der Ansicht gelangt, daß, wenn auch nach dieser oder jener Richtung noch Untersuchungs-handlungen hätten vorgenommen werden können, doch das Resultat immer ein negatives geblieben wäre.

Reg.-Comm. Reg.-Rath **Becker** verweist wegen der vom Abg. Groß gemachten Berichtigung auf die Seite 27 der gedruckten Vorlagen und bemerkt, daß der Lloyd nur 10 s pro □m Pacht für diejenigen auf seine Kosten ausgeführten Baulichkeiten zahle, zu denen der Grund und Boden nicht aufgehöhrt worden sei. Der geringere Satz sei daher angemessen.

Die im Ausschußbericht auf S. 127 des Abklatzches erwähnten 355 000 M. sodann seien, wie aus der Vorlage hervorgehe, nur auf die nördliche und die südliche Pier-Erweiterung zu beziehen; für Querverbindung und Schrägverbindung sei nichts veranschlagt. Er wolle dies nur zur



Vermeidung von Zweifeln bemerken, sachlich mache es keinen Unterschied.

Berichterstatter Abg. **Groß**: Er habe absichtlich 688 m, also die ganze Länge des jetzt vorhandenen Piers, hineingesetzt, um zu illustrieren, daß die Eisenbahndirektion hätte wissen müssen, daß mit einer Schrägverbindung nach dem Lande der Betrieb nicht aufrecht zu erhalten sein werde und daß bei einer solchen Länge des Piers die nördliche Querverbindung schon um der Festigkeit des Piers willen nötig sein werde.

Abg. **Jürgens** bestätigt zunächst den vom Abg. **Jaspers** geschilderten Eindruck, den der Nordenhamer Unglücksfall im Lande allgemein gemacht habe. Nach den Erklärungen des Herrn Ministers sei zwar anzunehmen, daß keine strafbare Handlung im Sinne des Strafgesetzbuches vorliege. In der seiner Zeit von der Großherzoglichen Eisenbahndirektion erlassenen offiziellen Bekanntmachung über die Vorkommnisse in Nordenham war aber eine Anklage gegen die Bauleitung enthalten, indem darin der Unglücksfall insbesondere auf den Umstand zurückgeführt wurde, daß durch das Anhäufen der Arbeiter an einem Plage des Gerüstes zur Abgabe ihrer Werkzeuge dasselbe zu schwer belastet und deshalb eingestürzt sei. Der Unglücksfall scheine hiernach dadurch verursacht zu sein, daß viele Arbeiter sich nach demjenigen Punkte des Gerüstes, wo die Kisten mit dem Arbeitszeug angebracht waren, zusammendrängten. Diesen Zusammenlauf hätte aber die Bauleitung, wenn sie dort solche Anlagen anbrachte, vorher bedenken und die geeigneten Vorkehrungen treffen müssen. Dadurch, daß dieses unterlassen sei, habe der den Bau leitende Beamte eine derartige Unfähigkeit bewiesen, daß man ihn nothwendig hätte zur Rechenschaft ziehen und sich nicht mit seiner Verletzung hätte begnügen müssen; unfähige Beamte solle man lieber zur Disposition stellen als weiterarbeiten lassen.

Minister **Jansen** Exc.: Der Minister des Innern habe nach Einstellung der Untersuchung die Akten daraufhin eingesehen, ob für ihn ein Grund zum Einschreiten vorliege. Aus den Akten habe er die Ansicht gewonnen, daß nach dem Ergebnis der Untersuchung keinem Beamten, auch der Bauleitung nicht, ein Vorwurf zu machen sei; darum habe er sich darauf beschränken müssen, Maßnahmen zu treffen, um für die Zukunft derartige Vorfälle thunlichst unmöglich zu machen.

Der Antrag des Ausschusses:

der Landtag wolle die Erhöhung der für die Erweiterung der Pier-, Gleis- und sonstigen Anlagen in Nordenham bewilligten Mittel um *M.* 178 939,84 nachträglich genehmigen und sich damit einverstanden erklären, daß diese Ueberschreitung zu Lasten des Eisenbahn-Baufonds verrechnet wird,

wird hierauf angenommen.

IV. Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betr. Ueberschreitungen des Erneuerungsfonds.

Zunächst erhält das Wort:

Berichterstatter Abg. **Soyer**: Vorab bemerke er, daß in dem Ausschußberichte auf S. 205 des Abklatiches aus Versehen der Posten: „Nr. 54 de 1893 Errichtung eines Gebäudes für Diensträume in dem Garten des Eisenbahn-

Direktions-Gebäudes in Oldenburg 8000 *M.*“ weggelassen worden sei.

Er sei nicht in der Lage, zu allen einzelnen Nummern der Anlagen Aufklärung zu erteilen, könne aber die Versicherung abgeben, daß der Ausschuß sich seiner mühseligen Arbeit mit eingehender Sorgfalt unterzogen habe. Im einzelnen nehme er auf den schriftlichen Bericht Bezug. Er freue sich, daß der Erneuerungsfonds, der die Zwecke, zu denen er geschaffen, doch nie recht erfüllt habe, jetzt in den letzten Zügen liege.

Man brauche aus der Vorlage der Staatsregierung nur den Passus herauszugreifen, der über Ausführungen handele, die unter Position B III 8 fallen, um sich zu sagen, daß es in der bisherigen Weise nicht weiter gehen könne. Das Staatsministerium gebe jetzt, wenn man zwischen den Zeilen lese, zu, daß die technischen Untersuchungen früher nicht so ange stellt seien, wie es hätte geschehen müssen, daß namentlich die Voranschläge und Kostenanschläge nicht mit der nötigen Sorgfalt ausgearbeitet worden seien. Der Ausschuß sei schon vor Jahren dieser Ansicht gewesen und freue sich, daß das Staatsministerium ihm darin jetzt, allerdings leider zu spät, beitrete. Es sei eine Nichtachtung des Landtages, wenn man z. B. für eine Position die Summe von 500 000 *M.* verlange und dabei sage, daß die Berechnung auf gründlicher Veranschlagung beruhe, dann statt dessen eine Million aus gebe, und schließlich nach 2 Jahren noch weitere 500 000 *M.* mehr verlange. Die Rücksicht auf das Bewilligungsrecht des Landtages werde dabei ganz außer Acht gelassen. Unsere Techniker legten es geradezu darauf an, das Vertrauen des Landtages zu verlieren, entweder seien sie ihrer Aufgabe nicht gewachsen oder es sei ihnen nicht Ernst damit. Die Vorlage 11 weise eine so mangelhafte Untersuchung des Oberbaues, ein solches Maß von Unkenntniß der erforderlichen Bedürfnisse für Erweiterungen und Ergänzungen auf, daß man sagen müsse: So etwas darf nicht vorkommen! Im Ausschuß habe man auch eingehend über die Thätigkeit der Bezirksinspektoren verhandelt. — Der Ausschuß halte es für unzumuthig, wenn den vier Bezirksinspektoren neben ihren eigentlichen Obliegenheiten auch noch die Aufsicht über größere Bauten, z. B. in Nordenham, wie auch über den Bau neuer Bahnen, übertragen werde. Dieselben seien nach ihrer Instruktion verpflichtet, ihre Strecken 1- bis 2mal monatlich zu begehen, thatsächlich solle dies, wie der Herr Minister früher einmal im Landtage erklärt habe, noch häufiger geschehen; es sei diese häufigere Begehung, wie auch eine Ueberwachung der Strecken bis ins Kleinste im Interesse der Betriebssicherheit geboten. Wenn ihnen nun daneben die Aufsicht über Bauten übertragen werde, so müsse nothwendig bei der Länge der Strecken entweder die Streckenaufsicht, oder die Bauaufsicht leiden. Ein monatlich 2maliges Begehen der Strecke, wie es von dem Herrn Minister s. Zt. als durchaus nothwendig hingestellt sei und vom Ausschuß auch für erforderlich erachtet wird, sei dann kaum ausführbar.

Was nun die einzelnen Anträge betreffe, so hoffe der Ausschuß zwar, daß in Folge der Anstellung des Referenten beim Ministerium die Kostenanschläge künftig mit mehr Sorgfalt aufgestellt werden würden; nach den gemachten Erfahrungen aber könne man es dem Ausschuß nicht ver-

denken, wenn er zunächst noch etwas mißtrauisch sei und daher den

Antrag *N*. 1 stelle:

der Landtag wolle beschließen, die Großherzogliche Staatsregierung zu ersuchen, die Kostenanschläge der Eisenbahndirektion einer sachverständigen Revision unterziehen zu lassen, bevor dieselben an den Landtag gelangen.

Was den Antrag *N*. 2 betreffe:

Der Landtag wolle beschließen, die Staatsregierung zu ersuchen, dem nächsten ordentlichen Landtage geeignete Vorschläge zu machen, die eine jährliche Festsetzung der Voranschläge der Eisenbahnbetriebskasse und des Eisenbahnaufwands ermöglichen,

so sei allerdings nicht zu verkennen, daß, wenn der Eisenbahndirektion der gute Wille fehle, wenn sie eigenmächtig vorgehe und es an einer ordentlichen Kontrolle mangle, auch bei jährlicher Festsetzung des Eisenbahnbudgets Ueberschüsse vorkommen könnten. Mit der 3jährigen Feststellung aber gehe es auf keinen Fall so weiter. Es träten oft plötzliche Bedürfnisse hervor, die auf 3 Jahre nicht voraussehen seien, denen aber, manchmal im Interesse der Eisenbahnverwaltung selbst, entsprochen werden müsse. Selbstredend könne das auch bei jährlicher Feststellung des Eisenbahnbudgets passiren, aber bei weitem nicht in dem Maße wie bisher. Der für 3 Jahre aufgestellte Voranschlag sei gar kein Voranschlag mehr, sondern völlig ein Griff ins Dunkel. Es würden regelmäßig erhebliche Summen bewilligt, aber die Regierung binde sich erfahrungsmäßig nicht daran, weder was die Summen, noch was den Zweck anbelangt. Dadurch würden Ueberschreitungen so häufig, daß das Bewilligungsrecht des Landtages geradezu illusorisch werde. Darum sei es nothwendig, das Eisenbahnbudget jährlich festzusetzen; dasselbe lasse sich nach Ansicht des Ausschusses sehr wohl aus dem Gesamtbudget aussondern. Erst nach dieser Errungenschaft werde man wieder freudig an die Arbeit im Eisenbahn-Ausschusse herantreten können.

Redner bittet endlich die Regierung, das finanzielle Ergebnis der Ausschachtung des Süßwasserkanals dem nächsten ordentlichen Landtage mitzuthemen.

Minister **Jansen** *Ex.*: Die Staatsregierung habe in der Vorlage einen gedrängten Rückblick über die Geschichte des vor 18 Jahren gegründeten Erneuerungsfonds gegeben; daß derselbe seinem Zwecke in sofern nicht genügt habe, als es nicht gelungen sei, eine hinreichende Reserve anzusammeln, sei nicht lediglich Schuld der Staatsregierung, wie es im Ausschußberichte heiße, vielmehr liege es daran, daß die Mittel dieses Fonds im Einverständnis zwischen Staatsregierung und Landtag für Erweiterungen und Ergänzungen mehr in Anspruch genommen worden sei, als seinem eigentlichen Zwecke entsprochen hätte. Trotzdem würde der Fonds jetzt für die laufende Finanzperiode noch gereicht haben, wenn es nicht wider Erwarten in Folge der Verkehrszunahmen der letzten Jahre angezeigt gewesen wäre, mit der Erneuerung des Oberbaues und mit dem Umbau des Bahnhofs in Oldenburg rascher vorzugehen; nur auf diesem Punkte liege die Ueberschreitung. Diese Mehrkosten hätten hauptsächlich den Anlaß zur Berufung des außerordentlichen Landtages gegeben, man habe sie bei Aufstellung

des letzten Voranschlages nicht voraussehen können, könne sie aber jetzt nicht vermeiden. Es dränge sich die Frage auf: hätte man das vor 18 Jahren nicht ändern können? Die Antwort laute: Ja, das hätte man; es wäre richtiger gewesen, das Kapital der Ergänzungen und Erweiterungen ganz aus dem Plan des Erneuerungsfonds auszuschneiden und diesen auf die eigentliche Erneuerung und die Ansammlung eines Reservefonds zu beschränken. Daß man damals nicht darauf verfallen sei, habe seinen Grund in durchschlagenden finanzpolitischen Erwägungen: man würde sonst die Mittel für Neuanlagen und Ergänzungen stets durch Anleihen haben aufbringen müssen, und dadurch wäre die Staatsschuld noch weiter erhöht worden, während man so bei eintretendem Bedürfnis auf die bereiten Mittel des Erneuerungsfonds greifen könnte.

Was sodann die getadelte Ungenauigkeit der Kostenanschläge betreffe, so sei allerdings die Eisenbahndirektion nicht von Vorwurf freizusprechen. Die Staatsregierung sei dem erwähnten Uebelstande gegenüber in einer schwierigen Lage, da eine technische Prüfung der Anschläge beim Staatsministerium nicht möglich sei, er werde aber auf administrativem Wege auf eine genauere Ausarbeitung der Kostenanschläge hinwirken, was bei der jetzt verstärkten Einwirkung des Staatsministeriums auf die Geschäfte der Eisenbahndirektion sich leichter durchführen lassen werde, als bisher. Den Antrag *N*. 1 werde das Staatsministerium gerne prüfen und somit möglich berücksichtigen, er gebe aber anheim, die dem nächsten Landtage zu machenden Vorlagen abzuwarten, indem er hoffe, daß diese den Wünschen des Landtages genügen werden.

Die Thätigkeit der Bezirksinspektoren sei genau durch eine Dienstanzweisung geregelt. Daß ihre Verwendung zur Beaufsichtigung von Bauten manches gegen sich habe, sei nicht zu verkennen, dieses Verfahren werde aber durch den Mangel an anderen geeigneten technischen Kräften veranlaßt. Er werde künftig in jedem einzelnen Falle erwägen, ob eine derartige Heranziehung derselben zu Nebenfunktionen möglich, oder ob es geboten sei, hierfür andere Kräfte zu gewinnen. Bisher habe das Staatsministerium den Anträgen, die die Eisenbahndirektion in dieser Richtung gestellt habe, entsprochen.

Der Antrag *N*. 2 habe vom Standpunkte des Departements des Innern manche Vorzüge, hänge aber eng zusammen mit der Frage nach den Budgetperioden für das gesammte Budget, und sei davon nicht zu lösen.

Abg. Ahlhorn ist für den Antrag *N*. 1. Er glaube nicht, daß die Bezirksinspektoren mehrmals monatlich ihre Bahnstrecken begingen, er habe wenigstens noch niemals einen auf dem Bahnkörper gehen sehen. Die bezügliche Vorschrift müsse daher besser gehandhabt werden. Mit der Bauaufsicht hätten sie soviel nicht zu thun, die könnten sie unterwegs auf ihren Reisen wohl abmachen; aber sie thäten ihre Pflicht nicht: wenn alle Unterbeamten so viel arbeiteten wie die Minister, so würde man nicht darüber zu klagen haben, daß die vorhandene Geschäftslast nicht bewältigt werden könnte. Er sei dafür, die Beamten gut zu bezahlen, aber dafür müßten sie auch etwas leisten; darum halte er es für richtig, möglichst alles in Akkord zu geben, dabei stehe sich der Staat und auch die Arbeiter besser.

Was den Antrag *N^o 2* betreffe, so werde er, obgleich er ein Feind einjähriger Finanzperioden sei und sie immer bekämpft habe, für diesen Antrag stimmen, vorausgesetzt, daß keine weiteren derartigen Anträge gestellt würden, da darnach die Eisenbahnangelegenheiten alle Jahr bewilligt werden sollten.

Abg. Schröder: Diese Vorlage sei insofern von allen die wichtigste, als sie Klarheit darüber schaffe, welche Summen in den letzten Jahren nöthig gewesen seien, welche Ueberschreitungen stattgefunden hätten, und welche Beträge noch erforderlich seien. Sie erbringe den Beweis, daß es bisher nicht möglich gewesen sei, die Voranschläge für 3 Jahre auch nur mit einiger Sicherheit aufzustellen. Daraus ergebe sich die Nothwendigkeit, das Eisenbahnbudget alljährlich festzusetzen. Wenn der Herr Minister die Loslösung der Eisenbahnfinanzen aus dem übrigen Staatshaushalt für nicht wohl möglich halte, so gebe es nur einen Ausweg: man dürfe nicht auf halbem Wege stehen bleiben, sondern müsse ganze Arbeit machen, indem man mit der Einwirkung des Landtages auf die Eisenbahnfinanzen zugleich seine Einwirkung auf das Budget überhaupt stärke; man müsse, von der in Art. 145 des Staatsgrundgesetzes gegebenen Möglichkeit Gebrauch machend, allgemein die dreijährige Finanzperiode in eine einjährige verwandeln und dadurch dem Landtage die Möglichkeit geben, jedes Jahr von dem Stande der Staatsfinanzen Kenntniß zu nehmen und Kontrolle zu üben, in einer Weise, wie es seinen Wünschen und seinem Ansehen entspreche. Die gegenwärtige Vorlage zeige, daß unter Umständen eine Nichtachtung des Landtags-Votums eintreten könne, die der Landtag sich nicht gefallen lassen dürfe. Wenn sich die Einführung einjähriger Finanzperioden im Wege der gewöhnlichen Gesetzgebung nicht ermöglichen lasse, so dürfe man selbst vor einer Abänderung des Staatsgrundgesetzes zu diesem Zwecke nicht zurückschrecken.

Redner beantragt:

Der Landtag wolle beschließen, die Staatsregierung zu ersuchen, dem nächsten ordentlichen Landtage, bei dessen Zusammentritt, sofort eine Vorlage zu machen, welche auf Grund des Art. 145 des Staatsgrundgesetzes bestimmt, daß unter Beibehaltung der dreijährigen Wahlperiode nicht nur alljährlich ein ordentlicher Landtag stattzufinden habe, sondern auch die im Art. 190 des Staatsgrundgesetzes auf drei Kalenderjahre festgesetzte Finanzperiode in eine einjährige umgeändert werde.

Die Gründe, die für diesen Antrag sprächen, faßt er wie folgt zusammen: 1) Die Rücksicht auf das Eisenbahnwesen: dort sei eine jährliche Aufstellung des Voranschlags ganz unumgänglich nothwendig, 2) den Umstand, daß die Finanzen Oldenburgs wesentlich abhängig seien einerseits von den Zuschüssen vom Reich, andererseits von der Höhe der Matrikular-Beiträge, beides wisse man nicht auf 3 Jahre vorher. Bisher habe man die muthmaßlichen Beträge in den Voranschlag eingestellt, und sei mit diesem Griff einigermaßen gut ausgekommen, das werde aber in Zukunft wohl anders werden, da die Zuschüsse in Zukunft wohl geringer werden würden in Folge der Herabsetzung der Zölle, die Matrikular-Beiträge dagegen eher steigen als

fallen würden, 3) die Erwägung, daß das Land von dem Landtage erwarte, daß er seine Schuldigkeit thue, indem er eine ausgiebige Kontrolle über die Staatsfinanzen übe und damit sein Ansehen und seine Ehre wahre.

Der Schröder'sche Antrag wird mit zur Berathung gestellt.

Minister Seumann: Meine Herren! In Betreff des unter 2 vorliegenden Antrages hat sich selbstverständlich die Staatsregierung zwischen vorgestern und heute über ihre Stellung zu demselben noch nicht schlüssig machen können, Sie werden sich aber überzeugt halten können, daß, wenn Sie den Antrag annehmen, sein Gegenstand einer sorgfältigen Prüfung unterzogen werden wird. Mir für meine Person würde der Antrag im Allgemeinen ganz sympathisch sein, wenn er sich so leicht und einfach ausführen ließe, wie es auf den ersten Anblick nach seinem Wortlaut der Fall zu sein scheint. Aber, m. H., der in dem Antrage ausgesprochene Wunsch einer jährlichen Vorlegung und Feststellung des Eisenbahn-Budgets wird zunächst nur nach Aenderung unseres Staatsgrundgesetzes ermöglicht werden können, da ja bis jetzt der Eisenbahn-Voranschlag nur ein integrierender Theil unseres Gesamtvoranschlages ist, dieser aber verfassungsmäßig stets für 3 Kalenderjahre im Voraus festgestellt werden soll. Wenn aber durch Aenderung des Staatsgrundgesetzes die Abzweigung des Eisenbahn-Budgets ermöglicht werden sollte, dann würde es sich fragen, ob dann nicht der große Apparat des gesamten Landtags für das ganze Großherzogthum doch zu groß sein würde für den einen Zweck der Feststellung der Einnahmen und Ausgaben eines einzelnen Verkehrsunternehmens des Herzogthums. Ich möchte glauben, daß es dazu insbesondere der Mitwirkung der Abgeordneten aus den Fürstenthümern überall nicht bedürfen würde. Die Fürstenthümer selbst würden wohl gern auf die Mitwirkung ihrer Abgeordneten zu einem Gegenstande verzichten, der sie selbst so gut wie gar nicht berührt, und würden sie ohne Schaden die Kosten sparen können, die ihnen die Absendung ihrer Abgeordneten verursachen würde. Wenn sie diese Kosten auch nicht direkt zu tragen haben würden, vielmehr dieselben zunächst aus der Centralkasse des Großherzogthums zu bezahlen wären, so hätten sie doch ihren entsprechenden Antheil an diesen Centralausgaben in den sog. Quoten beizutragen, und würde sich dieser wohl annähernd mit den durch die Absendung ihrer Abgeordneten erwachsenden Mehrkosten decken. Auch möchte ich glauben, daß die Herren Abgeordneten aus den Fürstenthümern ihrerseits selbst lieber zu Hause bleiben würden, als daß sie alljährlich zur Sommer- oder Winterfrische nach Oldenburg kommen müßten, um hier das Eisenbahn-Budget für das Herzogthum mit festzustellen, was ihnen doch sachlich ferner läge und für sie kein so besonderes Interesse böte.

Was sodann den Antrag des Herrn Abg. Schröder auf einjährige Finanzperiode betrifft, so möchte ich doch bitten, diesen Antrag abzulehnen, und zwar wegen der mit einjährigen Budgets verbundenen größeren, erheblichen Weiterungen und Arbeitsvermehrungen, Zeitaufwendungen für alle Betheiligte und Kosten.

Zunächst würden die Kosten für die Landtage erheblich steigen. In den letzten 3 Finanzperioden haben dieselben

durchschnittlich etwa 39 000 *M.*, à Jahr 13 000 *M.* betragen. Rechnet man davon etwa 6000 *M.* für die Provinzialräthe ab, dann bleiben für die Finanzperiode ca. 33 000 *M.* Bei jährlichen ordentlichen Landtagen würde man diese Kosten auf mehr als das Aunderthalbfache, vielleicht mehr als das Doppelte veranschlagen können. Sodann würden durch die jährliche Aufstellung der Voranschläge die Arbeiten beim Staatsministerium so wachsen, daß noch mehrere Beamte dazu erforderlich sein würden, und ob auch selbst die Minister, vor allem der Minister des Innern, dann noch im Stande sein würden, die ihnen obliegende Geschäftsmasse zu bewältigen, möchte ich nicht ohne Weiteres mit Ja beantworten.

Wenn sodann der Herr Abg. Schröder die Einführung einjähriger Finanzperioden, insbesondere auch mit der Abhängigkeit unserer Finanzen vom Reiche, mit der Unsicherheit der dem Großherzogthum aus der Reichskasse zufließenden Einnahmen und der in die Reichskasse zu zahlenden Matrikularbeiträge begründet, welche deren jährliche Feststellung in unserem Budget erforderten, und wenn er dabei bemerkt, daß wir zwar bisher bei der vorsichtigen Veranschlagung unserer Einnahmen und Ausgaben nicht in Verlegenheiten gekommen seien, daß aber die Reichsausgaben und damit die Matrikularbeiträge muthmaßlich erheblich wachsen könnten: so möchte ich doch darauf hinweisen, daß der Landtag auf die Reichs-Ausgaben und -Einnahmen von hieraus gar keinen Einfluß auszuüben im Stande ist, und daß wir auch bei Einführung einjähriger Finanzperioden keinen Pfennig mehr oder weniger zu zahlen haben würden, als jetzt bei dreijährigen Finanzperioden. Nur formell würden wir in unser Budget vielleicht zutreffendere Beträge einstellen können, aber auch dies würde nicht weit reichen. Ich darf wohl darauf hinweisen, daß bei uns die Finanzperiode mit dem 1. Januar beginnt und der Landtag Anfangs November zusammenkommen soll, um die Voranschläge vor Neujahr festzustellen. Dabei würden wir auch bei einjähriger Finanzperiode den nächstjährigen Reichshaushalts-Etat noch gar nicht zu Grunde legen können. Denn das Reichs-Rechnungsjahr läuft von April zu April, und dieser Etat pflegt erst zu Ende März festgestellt zu werden. Wir würden also, um ihn für unseren Voranschlag verwenden zu können, mit der Aufstellung des Entwurfes desselben bis zum April jeden Jahres warten müssen, dann könnte der Voranschlag etwa bis zum Juni aufgestellt werden, und würde sodann der Landtag zu dessen Berathung erst zum Juni oder Juli berufen werden können. Ob aber unsere Herren Abgeordneten, insbesondere die Landwirthe, geneigt sein würden, alljährlich gerade in der heißen und arbeitsvollen Sommerzeit auf 6 Wochen nach Oldenburg in den Landtag zu kommen, das muß ich deren eigener Erwägung überlassen.

In Bezug auf die ferner hervorgehobene Unsicherheit der vorgängigen Veranschlagung des Eisenbahnbudgets für 3 Jahre würde ja ohne Zweifel eine jährliche Veranschlagung in manchen Beziehungen angenehmer sein und zutreffender sein können, materiell aber würde auch solche alljährliche Veranschlagung für die Landeskasse schwerlich von Erheblichkeit sein; die erforderlichen Ausgaben müßten in dem einen wie dem andern Fall gemacht werden, und was

etwaige ungenehmigte und und unmotivirte Ueberschreitungen anbetrifft, so würden sie, wenn sie überhaupt vorkommen, auch durch die alljährliche Feststellung des Voranschlages nicht unmöglich gemacht werden, bei nothwendigen Mehrausgaben würde aber durch Berufung eines außerordentlichen Landtages geholfen werden können. Man wird aber doch annehmen dürfen, daß fortan bei zu erwartender ordnungsmäßiger Eisenbahn-Verwaltung solche unbefugte Ueberschreitungen überall nicht wieder vorkommen, jedenfalls wird man das Gegentheil erst mal abwarten dürfen.

Schließlich möchte ich noch bemerken, daß wir mit der Einführung einjähriger Finanzperioden eine ziemlich isolirte Stellung unter den Staaten des deutschen Reichs einnehmen würden. Soviel mir bekannt, haben einjährige Budgets, abgesehen von den Hansestädten, in denen ganz eigenartige Verhältnisse obwalten, nur der größte und der kleinste Staat, Preußen und Schaumburg-Lippe, alle andern haben zweijährige, wie Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, vielleicht auch Braunschweig, oder dreijährige, wie die meisten übrigen Staaten, einzelne, m. Wissens Sachsen-Coburg-Gotha und Schwarzburg-Sondershausen, vierjährige. Wenn aber andere Staaten mit solchen längeren Perioden auszukommen vermögen, so werden bei ordnungsmäßiger Geschäftsführung auch wir dies können.

Ich wiederhole also meine Bitte um Ablehnung des Antrags des Herrn Abg. Schröder.

Abg. **Sten** steht im Allgemeinen auf dem Standpunkte des Ausschusses. Er vermißt zu seinem Bedauern unter den für 1893 geplanten Hochbauten den Bau einer Viehwagen-Waschanstalt in Fever. Durch die bezügliche Erklärung des Herrn Regierungskommissars im Ausschusse sei er nicht befriedigt, glaube vielmehr, daß Fever als diejenige Station, welche den größten Viehverkehr im ganzen Herzogthum habe, wohl ein Entgegenkommen in dieser Hinsicht erwarten könne, zumal wo man andererseits, an der Weser, unbedenklich Millionen ausbebe.

Reg.-Comm. Regierungsrath **Becker**: Wie er bereits im Ausschusse erklärt, habe die Eisenbahndirektion nach eingehender Prüfung es für richtiger gehalten, die Viehwagen-Waschanstalt in Sande zu bauen. Ob sie dort zur Ausführung komme, hänge von weiterer Prüfung ab.

Die vom Herrn Berichterstatter Abg. Hoyer gewünschte Auskunft über den Süßwassertanal könne er erst im nächsten Landtage geben, zur Zeit sei es noch nicht möglich, da das Konto noch nicht abgeschlossen sei.

Zu dem Passus in dem Bericht: „Seit 1887 sind 4 Pläne für Erweiterungen des Bahnhofes Oldenburg ausgearbeitet, wovon 2 dem Landtage vorgelegen haben und zwar der von 1889 und der jetzige“ (auf S. 201 des Abkatsches), bemerke er, daß auch der Plan von 1887 dem Landtage vorgelegen habe, wofür er sich auf den derzeitigen Ausschussbericht beziehe.

Dem Herrn Abg. Ahlhorn endlich erwidere er, daß die Bezirksinspektoren nach ihrer Dienstamweisung allerdings mindestens einmal im Monat ihre Strecken zu begehen, auch über ihre Dienstthätigkeit ein Tagebuch zu führen hätten, auch werde seit einiger Zeit eine verschärfte Kontrolle geübt. Der Grundsatz, die Arbeiten in Alford zu geben,

werde thatsächlich, soweit möglich, bei Neubauten und bei Erdarbeiten beobachtet.

Abg. Jaspers: Er wolle hinsichtlich des Schröder'schen Antrages nicht weiter auf das Für und Wider eingehen, sondern nur darauf hinweisen, daß die Einführung einjähriger Finanzperioden durch eine einfache Gesetzesänderung, ohne Aenderung des Staatsgrundgesetzes, geschehen könne, da schon das Staatsgrundgesetz selbst die Möglichkeit einer derartigen staatlichen Entwicklung ins Auge fasse. Er fasse den Antrag des Herrn Abg. Schröder so auf, daß er für den Fall, daß sich die Reform auf andere Weise nicht durchführen lasse, eine Aenderung des Staatsgrundgesetzes beabsichtige, daß er aber, wenn dies möglich sei, auf dem Wege der gewöhnlichen Gesetzgebung die Einführung einjähriger Finanzperioden erreichen wolle. Seiner Meinung nach sei für Oldenburg die Einführung einjähriger Finanzperioden zu einer Nothwendigkeit geworden; wenn der Herr Minister einwände, daß wir damit in Deutschland ziemlich allein dastehen würden, so entgegne er hierauf, daß Oldenburg auch thatsächlich wegen seines ausgedehnten Eisenbahnnetzes eine Ausnahmestellung in Deutschland einnehme. Unter den Landtagsabgeordneten sei die Frage in den letzten Tagen viel erwogen worden, man habe dabei auch die Gegengründe, und zwar auch noch andere als die von der Staatsregierung vorgebrachten, eingehend erörtert. Trotz dieser Gegengründe sei bei den Abgeordneten eine ernste und entschlossene Stimmung für die Einführung einjähriger Budgetperioden aufgekommen. Der Landtag habe den ernststen und ehrlichen Willen, mit der Staatsregierung in gutem Einvernehmen zu leben, aber hierzu sei er nur in der Lage, wenn ihm die nöthige Einwirkung auf die Staatsgeschäfte gesichert bleibe. Unter den jetzigen Verhältnissen sei der Landtag kaum im Stande, die auf ihm lastende Verantwortlichkeit zu tragen, und die Abgeordneten fänden keine innere Befriedigung mehr in ihrer Thätigkeit.

Er gebe darum in aller Ehrerbietigkeit der Staatsregierung anheim, den Kampf, zu dem der Landtag ernstlich entschlossen sei, nicht aufzunehmen!

Abg. Althorn: Er sei immer der Ansicht gewesen, daß man mit dreijährigen Finanzperioden ganz gut auskomme, dieselben hätten nie Grund zu Klagen gegeben außer in Bezug auf Eisenbahnangelegenheiten, aber hier könnten Uebergriffe auch bei einjährigen Finanzperioden vorkommen. Gegen die Neuerung sprächen sehr viele Gründe. Viele Leute würden dann Bedenken tragen, ein Mandat wieder anzunehmen, der Landtag würde eine ganz andere Physiognomie bekommen. Die Abgeordneten müßten Leute sein, die mitten im wirklichen Leben stehen, die frisch aus dem Volke genommen, während der Landtagsitzungen sich mit Eifer der Landtagsgeschäfte annähmen, und wenn der Landtag aus sei, daran nicht weiter dächten und zu ihrer gewohnten Thätigkeit zurückkehrten. So sei es bislang auch gewesen; wenn man aber einjährige Finanzperioden einführe, so würden Berufsparlamentarier im Landtage aufkommen, und das sei gewiß nicht wünschenswerth.

Zudem habe man jetzt einen neuen Eisenbahndirektor in Aussicht, der Referent beim Ministerium in Eisenbahnsachen habe sich bis soweit als tüchtig bewährt, darum solle man erst einmal 3 Jahre warten, ob sich die Ver-

hältnisse nun nicht auch so zur Zufriedenheit gestalten würden. — Man müsse allerdings über die wohlervorbenen Rechte des Volkes wachen, und solche unversehrt auf die Nachkommen vererben, aber auf der anderen Seite dürfe man auch die Prerogative der Krone nicht antasten.

Der gegenwärtige Rechtszustand reiche vollkommen aus, Fehlgriffe könnten immer vorkommen, bei einjährigen Finanzperioden so gut wie sie bisher vorgekommen, alle unsere Eisenbahndirektoren, die wir nacheinander gehabt hätten, 4 an der Zahl, seien so zu sagen keines natürlichen Todes gestorben.

Er sei für den Ausschußantrag *N* 2 und gegen den Schröder'schen Antrag.

Er habe auch früher immer jene Neuerung, die im vorigen Landtage von dem damaligen Abg. Thorade empfohlen worden, bekämpft, und glaube nicht, daß die jetzt dafür vorgebrachten Gründe überzeugend seien.

Auch sei zu bedenken, daß die Kosten des Landtages, die schon jetzt für 3 Jahre bei einmaliger Zusammenkunft über 50 000 *M.* betragen, durch die Einführung einjähriger Finanzperioden, namentlich bei der über kurz oder lang zu erwartenden Erhöhung der Diäten auf 15 *M.*, wohl bis auf 150 000 *M.* für den gleichen Zeitraum steigen würden, denn ob man einen Voranschlag auf 1 oder 3 Jahre aufstelle, würde ziemlich einerlei sein, zudem müßten im Ministerium dann auch noch neue Kräfte eingestellt werden. Die alten guten einfachen Verhältnisse sollte man konserviren, bislang wären wir immer gut dabei gefahren.

Minister Seumann: Dem von mir gegen die Einführung einjähriger Finanzperioden Geäußerten möchte ich zunächst noch hinzufügen, daß mit ihrer Einführung staatsgrundgesetzlich der ständige Landtagsausschuß wegfallen würde. Die Einrichtung des ständigen Landtagsausschusses ist aber doch eine sehr angemessene, besonders auch für die Staatsregierung erwünschte. Ohne sein zustimmendes Gutachten würde in manchen Fällen das Staatsministerium schwerlich die Verantwortlichkeit für eine ihm für das Landesinteresse wünschenswerth erscheinende, dringliche gesetzliche oder finanzielle Maßregel übernehmen mögen, und die Maßregel würde also unterbleiben, oder es müßte ein außerordentlicher Landtag berufen werden, und dazu wäre vielleicht der Gegenstand wieder nicht bedeutend genug. Mit dem zustimmenden Gutachten des ständigen Landtagsausschusses aber würde das Staatsministerium viel ruhiger die Verantwortlichkeit für seine betreffenden Schritte übernehmen können, und das würde wieder den Interessen des Landes entsprechen. Ich bemerke noch, daß der ständige Landtagsausschuß, so viel mir erinnerlich, z. B. in der letzten Finanzperiode trotz zweimaliger außerordentlicher Berufung des Landtags dreimal versammelt gewesen ist, daß derselbe doch aus vom Landtage selbst aus seiner Mitte gewählten Vertrauenspersonen besteht, und daß m. W. der Landtag noch niemals eine vom Ausschusse abgegebene gutachtliche Erklärung nicht gutgeheißen hat.

Dem Herrn Abg. Jaspers aber erwidere ich, daß m. W. ja doch z. B. auch Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden eine umfangreiche staatliche Eisenbahnverwaltung haben, trotzdem aber dort einjährige Finanzperioden nicht

für erforderlich erachtet sind. Ob bei uns einjährige Finanzperioden ohne alle Aenderung des Staatsgrundgesetzes eingeführt werden können, möchte ich in diesem Augenblick nicht mit Sicherheit entscheiden. Anscheinend wird eine Aenderung nicht notwendig sein. Im Uebrigen kann ich nur bedauern, daß der Herr Abg. Zaspers sofort mit einem „ernstlichen Kampfe“ droht, den der Landtag in dieser Frage mit der Staatsregierung zu führen gewillt sei. Der Ausdruck „Kampf“ sollte doch überall in diesem Saale nicht gebraucht werden. Von einem Kampfe habe ich bisher hier nichts gehört, und ich für meine Person würde einen solchen aufs höchste beklagen; ich kann mir aber einen solchen auch überall nicht denken, da ich mit dem ganzen Staatsministerium davon ausgehe, daß beide Theile, Staatsregierung und Landtag, nicht als mit einander kämpfende Partheien anzusehen sind, sondern als in gemeinsamer Thätigkeit für des Landes Beste arbeitende Faktoren.

Abg. **Meyer**: Er sei gegen die Einführung einjähriger Finanzperioden. Er gebe zu, daß die vom Herrn Abg. Schröder dafür beigebrachten Gründe der Erwägung werth seien, und daß die jährliche Feststellung des Budgets bei dem bedeutenden Einfluß der Eisenbahnangelegenheiten auf die gesammten Staatsfinanzen und bei der verstärkten Abhängigkeit Oldenburgs von den Reichsfinanzen gewisse Vorzüge habe; er glaube aber, daß solche Vorkommnisse wie die gegenwärtig in Frage stehenden auch bei einjährigen Finanzperioden denkbar seien und hoffentlich auch vermeidbar bei dreijährigen.

Der vorige Landtag habe erst die Anstellung des Referenten beim Staatsministerium durchgesetzt, dieser Posten sei Anfangs des vorigen Jahres besetzt; man möge doch erst einige Jahre warten, ob sich diese Einrichtung und die jetzt neuerdings von der Staatsregierung getroffenen Maßregeln bewähren. Er glaube, daß die 3jährige Feststellung des Budgets nach wie vor genügen werde. Er werde wesentlich durch dieselben Gründe wie der Abg. Ahlhorn bewogen, gegen die Veränderung zu stimmen. Er sei der Ueberzeugung, daß es für ein Staatswesen wie Oldenburg, insbesondere das Herzogthum, das einzig angemessene sei, daß diejenige Bevölkerungsklasse, die in der Hauptsache die Staatslasten zu tragen habe, die Klasse der Grundbesitzer, das Element sei, aus welchem naturgemäß die Mehrzahl der Landesvertreter hervorgehe. Vielen aber von dieser Klasse sei es nicht möglich, sich alljährlich 6 bis 7 Wochen lang in Oldenburg aufzuhalten. So lange aber werde auch bei einjährigen Finanzperioden jedes Mal der Landtag dauern, denn die Durchberathung des Etats erfordere so ziemlich die gleiche Zeit, ob er nun für 3 oder für 1 Jahr festgestellt werde; auch bisher sei man damit nie früher als bis Weihnachten fertig geworden, voraussichtlich werde auch bei einjährigen Perioden dann die ordentliche Versammlung des Landtages jedes Jahr von Anfang November bis Weihnachten dauern. Sieben Wochen lang jährlich sich dem Geschäfte und der Häuslichkeit zu entziehen, dazu seien aber sehr Viele nicht in der Lage. — Hierzu kämen die Mehrkosten, die der Landtag dann für die Landeskasse im Gefolge haben würde, dadurch allein könne schon mancher vielleicht sonst in Folge der dreijährigen Perioden entstehende

Verlust gedeckt werden. Es sei ihm interessant zu hören, daß fast alle anderen deutschen Staaten, die doch auch zum Theil große Eisenbahneze zu verwalten hätten, und auf deren Budget die Eisenbahn-Verhältnisse einen gleich großen Einfluß hätten wie bei uns, mit mehrjährigen Finanzperioden auskämen. Er halte es auch noch aus einem besonderen Grunde für gefährlich, das bäuerliche Element im Landtage herabzudrücken. Es bestehe in ganz Deutschland eine mächtige Bewegung, wesentlich getragen von den Landbewohnern, die auf eine gerechtere Vertheilung der Staatslasten abzielen, insbesondere darnach strebe, das bewegliche Vermögen in gleichem Maße, wie den Grundbesitz zur Besteuerung heranzuziehen, die im Königreich Preußen zur Zeit bereits zu dem Plane einer wirklich gerechten Steuerreform geführt habe, bei uns bedauerlicherweise aber in manchen Kreisen, speciell auch bei der Staatsregierung, nicht grade sympathisch beurtheilt werde. Redner erhoffe eine Annäherung der Standpunkte und die Durchführung von Reformen in dieser Richtung auch bei uns; dies setze aber voraus, daß die daran interessirten Berufsstände hinreichend im Landtage vertreten seien, was, wie er fürchte, bei einjährigen Finanzperioden schwerlich der Fall sein werde.

Dem Ausschußantrage **N^o 2**, der nur in Bezug auf das Eisenbahnbudget eine jährliche Feststellung erstrebe, würde er sich an und für sich wohl anschließen können, nun aber der weitergehende Schröder'sche Antrag gestellt sei, trage er Bedenken, weil auch der Ausschußantrag schließlich doch leicht die allgemeine Einführung einjähriger Finanzperioden zur Folge haben könne. Zunächst würde der Antrag **N^o 2** zu einem jährlichen Eisenbahnlandtag führen, bei dem eine Betheiligung der Fürstenthümer überflüssig wäre, da diese nicht interessirt seien; daneben hätte man denn alle drei Jahre den Gesamtlandtag für das Großherzogthum. Wenn hierdurch unser ganzes Staatswesen nicht in einer gar zu weitgehenden Weise complicirt würde und eine solche Einrichtung überhaupt für absolut undurchführbar anzusehen sei, was er im Augenblick nicht vollständig übersehe, so wäre vielleicht auf dieser Basis ein Ausgleich möglich. Zunächst müsse er auch gegen den Ausschußantrag **N^o 2** stimmen.

Abg. **Schröder** bemerkt im Anschluß an den Vorredner: Er meinte, daß auch die Fürstenthümer nach wie vor in dem demnächstigen jährlichen Landtage vertreten sein sollten, es würde da immer außer dem Staats- und Eisenbahnbudget auch kleinere Vorlagen zu verhandeln geben, welche die Fürstenthümer interessirten, die Staatsregierung werde ihre Vorlagen eben auf die drei Jahre zu vertheilen haben.

Gerade das Beispiel von Preußen und Schaumburg-Lippe spreche für seinen Antrag: weil nicht nur der größte, sondern auch der kleinste deutsche Staat einjährige Finanzperioden habe, deshalb müßten solche auch für uns durchführbar sein.

Er glaube ferner einen Widerspruch in den Erklärungen des Herrn Ministers des Innern und des Herrn Finanzministers konstatiren zu müssen: der erstere habe den bedeutenden Umfang unseres Eisenbahnwesens betont, der letztere aber die Eisenbahnfinanzen als weniger wesentlich hingestellt.



Wenn sodann der Herr Minister Heumann den ständigen Landtagsausschuß hervorhebe und ausführte, daß derselbe gut funktioniert habe, so müsse er bemerken, daß der Landtag die Sympathien der Staatsregierung für denselben keineswegs theile, sondern ihn nur als einen Nothbehelf ansehe. Wenn man einwende, der Landtag habe ja immer oder fast immer die vom ständigen Ausschusse gemachten Bewilligungen nachträglich gutgeheißen, so entgegne er: wir heißen heute auch schließlich so und so viele Hunderttausende und Millionen gut, weil wir nicht anders können. Der Würde des Landtags aber entsprächen solche Nachbewilligungen nicht.

Das Bedürfnis nach Einführung einjähriger Finanzperioden sei schon durch die mehrfach im Landtage erfolgte Anregung anerkannt. Die Mehrkosten seien im Vergleich für die Wichtigkeit der Sache nicht erheblich.

Er bitte, über seinen Antrag namentlich abstimmen zu lassen.

Minister Heumann: Was den vom Herrn Abg. Schröder betonten Widerspruch zwischen meiner Erklärung und der des Herrn Ministers des Innern über die Möglichkeit abgetrennter einjähriger Voranschläge für die Eisenbahnverwaltung betrifft, so muß ich von dem Herrn Abg. ganz mißverstanden sein. Mir ist wenigstens ein solcher Widerspruch nicht ersichtlich: der Herr Minister des Innern hat die Ablösung des Eisenbahn-Budgets vom allgemeinen Budget als nach dem Staatsgrundgesetz unzulässig bezeichnet, und ich meinerseits habe nur erklärt, daß mir persönlich der betreffende Antrag im Allgemeinen sympathisch sei, wenn er nur so leicht ausführbar wäre, ferner daß die Staatsregierung sich über den Antrag noch nicht habe schlüssig machen können, daß aber nach meiner Meinung nur durch eine Aenderung des Staatsgrundgesetzes eine solche Trennung zu ermöglichen sein würde.

Abg. Hoyer: Der Herr Minister des Innern habe die Ansicht ausgesprochen, daß der Ausschußantrag Nr. 2 fast identisch mit dem Verlangen nach einjährigen Finanzperioden sei. Er, Redner, sei nicht für die Einführung der letzteren, aus den vom Herrn Abg. Ahlhorn angeführten Gründen; andererseits aber halte er eine jährliche Festsetzung des Eisenbahn-Budgets für unbedingt erforderlich: könne er diese nicht haben ohne allgemein 1jährige Finanzperioden einzuführen, lasse sich das Eisenbahnbudget aus dem allgemeinen Etat nicht herauschälen und das müsse er nach den Ausführungen des Herrn Ministers annehmen, so nehme er die einjährigen Finanzperioden mit in den Kauf. Er stimme darum für den Schröderschen Antrag.

Abg. Funch: Der Herr Minister des Innern habe ausgeführt, daß eine Trennung des Eisenbahnbudgets von dem übrigen Finanzwesen nicht möglich sei, er, Redner, bedaure das. Auf die Aeußerung des Herrn Ministers hin habe er, obgleich persönlich kein Freund von einjährigen Finanzperioden, doch, da er beim Eisenbahnbudget eine jährliche Festsetzung für unumgänglich nothwendig halte, für den Schröderschen Antrag stimmen und, wie der Herr Abg. Hoyer sich ausdrücke, die einjährigen Finanzperioden mit in den Kauf nehmen wollen. Nach den Ausführungen des Herrn Abg. Taspers aber habe der Schrödersche Antrag eine so weittragende Bedeutung, daß er doch Bedenken

trage, ihn anzunehmen, darum habe er es vorgezogen, selbst den folgenden Antrag zu stellen:

Der Landtag wolle beschließen, die Großherzogliche Staatsregierung zu ersuchen, in nähere Erwägung zu ziehen, ob nicht insbesondere in Rücksicht auf die Voranschläge für die Eisenbahnen auf die Einführung jährlicher Finanzperioden Bedacht zu nehmen sei und dem nächsten ordentlichen Landtage hierüber Mittheilung und event. Vorlage zu machen.

Der Antrag wird sofort mit zur Berathung gestellt.

Abg. Wallroth: Als er in die heutige Sitzung gekommen, habe er die Absicht gehabt, für den Ausschußantrag Nr. 2 zu stimmen, in der Ueberzeugung, daß es nothwendig sei, den Haushaltsplan für die Eisenbahn jährlich festzustellen. Er hätte gewünscht, daß sich dieses einrichten ließe ohne Aenderung der 3jährigen Finanzperioden; nach den Erklärungen des Herrn Ministers erscheine es aber zweifelhaft, ob dieses möglich sei. Gegen den Schröderschen Antrag habe er Verschiedenes einzuwenden, wahrscheinlich würden bei einjährigen Finanzperioden die der Staatsregierung zur Verfügung stehenden Arbeitskräfte nicht ausreichen, was größere Ausgaben zur Folge haben werde, die durch das jährliche Tadeln des Landtags erwachsenen Kosten würden nicht unerheblich sein, auch halte er für wahrscheinlich, daß bei Einführung einjähriger Finanzperioden, also auch jährlicher Landtage, sehr viel mehr unbedachte und ungerechtfertigte Anliegen und Wünsche an den Landtag herantreten würden als bislang, die sonst garnicht laut geworden wären, es würden auch leicht mehr Ausgaben bewilligt und überhaupt Manches angerührt, was besser unterbliebe; bei dem jetzigen langsameren Tempo würden solche Uebereilungen vermieden. Die Befürchtung des Abg. Ahlhorn, daß wir bei einjährigen Finanzperioden Berufsparlamentarier in den Landtag bekommen würden, theile er allerdings nicht. Er bedaure, daß man diesen so sehr wichtigen Gegenstand, der, wenn er sich recht erinnere, in der ersten Tagung dieses Landtages und am Schlusse des vorigen nur gestreift worden sei und jetzt erst seit wenigen Tagen in Abgeordnetenkreisen lebhafter erörtert wurde, heute so unvorbereitet zur Verhandlung gebracht habe. Ihm erscheine der vom Abg. Funch gestellte Vermittlungsantrag annehmbar.

Abg. Ahlhorn: Er sei stets dafür gewesen, die Kompetenz des ständigen Landtagsausschusses möglichst eng zu begrenzen, für das Ministerium möge derselbe angenehm sein, für den Landtag sei er es aber oft nicht, da dieser moralisch an die gutachtlichen Erklärungen des Ausschusses gebunden sei. — Die von dem Herrn Abgeordneten Schröder befürwortete Einführung einjähriger Finanzperioden sei allerdings schon öfter im Landtage zur Sprache gekommen, aber der Landtag habe noch nie bestimmte Stellung zu der Frage genommen. — Wenn man in anderen Staaten, z. B. Baden, das doch auch ein großes Eisenbahnnetz habe, mit 3jährigen Finanzperioden auskomme, so sei es bei uns auch möglich. — Einen Kampf gegen das Ministerium wolle der Landtag nicht, das liberale Ministerium komme dem Landtage immer entgegen, darum müsse auch umgekehrt der Landtag dem Ministerium entgegenkommen. Er sei zwar dafür, daß man Uebelstände, wo sie sich zeigten, scharf rüge, aber einen Kampf heraufzubeschwören, das halte er nicht für recht. —

Er werde für den Abg. Funch'schen Vermittelungsantrag stimmen.

Abg. Weis: Er habe sich gewundert, daß der Herr Finanzminister in seinen Ausführungen gegen den Schröder'schen Antrag in erster Linie die Rücksichten auf die Abgeordneten aus den Fürstenthümern geltend gemacht habe, noch mehr aber daher, daß derselbe dabei weniger auf die Unbequemlichkeiten, die für die Abgeordneten mit der Reise und dem längeren Aufenthalt in Oldenburg verbunden seien, hingewiesen habe, als vielmehr auf deren angebliche Unkenntniß mit den oldenburgischen Verhältnissen und, in wohlwollend versteckter Weise, auf die Unthätigkeit derselben, der sie sich bei Einführung einjähriger Finanzperioden hier hingeben würden. Soweit hierin ein Vorwurf für die Abgeordneten des Fürstenthums Birkenfeld liegen sollte, weise er denselben hiermit entschieden zurück. Die Abgeordneten aus den Fürstenthümern seien stets und regelmäßig dem Ruf zum Landtag gefolgt und hätten nach bestem Wissen und Gewissen bei den Berathungen in den verschiedenen Ausschüssen mitgearbeitet, auch glaube er, daß es keine bedeutende Schwierigkeit für sie mit sich bringe, sich in die Verhältnisse des Herzogthums Oldenburg hineinzuarbeiten.

Abg. Jaspers: Er bedaure, daß der Herr Finanzminister sich durch den Ausdruck „Kampf“ verletzt fühle, und erkläre hiermit, daß ihm beim Gebrauche dieses Wortes die Absicht einer Verletzung fern gelegen habe; er habe nur die Absicht gehabt, im Interesse des Friedens dem Herrn Minister offen und ehrlich die Stellung des Landtages kundzugeben.

Warum, wie der Abg. Funch meine, durch seine, des Redners, Erklärungen die Situation verändert sein solle, das verstehe er nicht; wenn man einmal sachlich von der Zweckmäßigkeit der einjährigen Finanzperioden überzeugt sei, so sei der Schröder'sche Antrag das einzig richtige, wenn man fürchte, damit zu weit zu gehen, so sei man eben noch nicht voll überzeugt. — Er werde daher, wie schon gesagt, für den Schröder'schen Antrag stimmen.

Abg. Jürgenß findet es begreiflich, daß unter den gegenwärtigen Verhältnissen die Erwägung, wie man die Wiederholung der bekannnten unliebsamen Vorkommnisse vermeiden könne, auch zu einem Antrage auf Einführung einjähriger Finanzperioden geführt habe. Er glaube aber, daß wenn die Vorlagen nicht mit größerer Sorgfalt ausgearbeitet, nicht besser vorbereitet an den Landtag kämen als bisher, dann auch die jährliche Feststellung des Budgets nichts helfen würde. Die Nothwendigkeit einjähriger Finanzperioden vermöge er überall nicht anzuerkennen, die Frage sei ja in den letzten Tagen in Abgeordnetenkreisen vielfach ventilirt worden, die für die Neuerung geltend gemachten Gründe hätten zwar einiges bestechende, die Gegengründe, wie sie von den Herren Abg. Ahlhorn und Meyer ausgeführt worden, seien aber doch überwiegend. Auch er glaube, daß die mit einer jährlichen Berufung des Landtages verbundenen Belästigungen manche geeignete Persönlichkeit bewegen würden, ein Mandat abzulehnen. Wenn auch bei der geringen Höhe des Diätenjahres, dessen Erhöhung bei der herrschenden Sparsamkeit nicht zu erwarten stehe, das Aufkommen von Berufsparlamentariern nicht gerade zu befürchten sei, so sei doch Gefahr vorhanden, daß denjenigen

Berichte. XXIV. Landtag, 2. Versammlung.

Männern, die durch ihre Lebensstellung zu dem Mandat vor Allen berufen seien, die Annahme eines solchen erheblich erschwert werden würde und somit die Befürchtung entstehe, daß die Landesvertretung keine den Verhältnissen unserer Bevölkerung entsprechende Zusammensetzung behalte. — Daß unter dem jetzigen Zustande der Abgeordnete die auf ihm ruhende Verantwortlichkeit nicht mehr tragen könne, habe er noch nicht empfunden: er sei immer aus dem Landtage mit dem sicheren Gefühl nach Hause zurückgekehrt, daß er seine Schuldigkeit gethan habe. Er bitte daher, den Schröder'schen Antrag abzulehnen. Es sei nicht richtig, auf die Staatsregierung einen Druck ausüben zu wollen. Immerhin halte er die heute angeregten Fragen der weiteren Erwägung werth, und werde daher für den Funch'schen Vermittelungsantrag stimmen.

Minister Seumann: Dem Herrn Abg. Weis gebe ich gern die Versicherung, daß ich ihn als Abgeordneten aus dem Fürstenthum Birkenfeld weder für unkundig noch für unlustig habe erklären wollen, sondern nur für uninteressirt in Betreff der Eisenbahnverwaltung des Herzogthums. Dem Herrn Abg. Jaspers erwidere ich, daß ich den von ihm gebrauchten Ausdruck „Kampf“ nach der von ihm abgegebenen Erklärung gern in dem Sinne verstehen will, in welchem er ihn verstanden zu sehen wünscht.

Schließlich möchte ich noch bemerken, daß mir doch erwünscht gewesen wäre, wenn die Absicht auf Stellung eines so bedeutsamen Antrages wie der auf einjährige Finanzperioden, mir vorher mitgetheilt worden wäre, zumal wenn derselbe, wie ich höre, schon vorher unter den betreffenden Herren Abgeordneten berathen und beschloffen ist. Ich würde dann vielleicht sofort noch Gelegenheit zum Vortrag über denselben im Staatsministerium gefunden haben, jedenfalls aber im Stande gewesen sein, mich auf die heutige Versammlung eingehender vorzubereiten. Ich bitte deshalb wiederholt, meinen heutigen Angaben, insbesondere über die Länge der Finanzperioden in anderen Staaten, nur als „meines Wissens“ gegebene ansehen zu wollen.

Abg. Funch bemerkt zur Richtigstellung gegen den Abg. Jaspers: Seine Stellung zu der aufgeworfenen Frage sei dieselbe geblieben wie vorher und habe in dem von ihm gestellten Antrage ihren richtigen Ausdruck gefunden. Er habe nicht sagen wollen, daß die Stimmung im Landtage sich wesentlich geändert hätte, er habe aber wohl Veranlassung gehabt, an das von Herrn Jaspers Gesagte anknüpfen zu dürfen und dem gegenüber zu betonen, er glaube, daß allein durch ein beiderseitiges Entgegenkommen von Staatsregierung und Landtag Nutzbringendes für das Land geschaffen werden könne, und habe deshalb alles vermeiden wollen, was dazu führen könnte, einen Kampf heraufzubeschwören.

Abg. Meyer konstatirt zunächst, daß seine Behauptung: daß auch einjährige Budgetperioden nicht vor Ueberschreitung der Voranschläge schützen würden, in der bisherigen Debatte nicht widerlegt sei, und bittet nochmals, doch erst abzuwarten, welche Folgen das neue Institut des Referenten beim Staatsministerium haben werde. Die Einführung einjähriger Finanzperioden würde eine Vermehrung des Parlamentarismus zur Folge haben, von dem wir jetzt



schon mehr als genug hätten, er brauche nur hinzuweisen auf den Gemeinderath, der sich ein- bis zweimal monatlich versammle, dann auf die 12 Amtsräthe des Herzogthums, die Provinzialräthe der Fürstenthümer, auf den Landtag und endlich noch den Reichstag; das sei wahrhaftig mehr als zur Wohlfahrt des Volkes gut sei, denn auf das Sprechen und das Repräsentiren allein komme es doch nicht an. — Dem Funch'schen Antrage könne er nicht zustimmen, er stehe auf demselben Standpunkt wie der Herr Abg. Jaspers: wer überzeugt sei, daß einjährige Finanzperioden besser seien, der möge für den Schröder'schen Antrag stimmen, wer dagegen sei, solle auch nicht für den Funch'schen Vermittelungsantrag stimmen. — Er bitte daher alle Gegner der einjährigen Finanzperioden, auch den Funch'schen Antrag abzulehnen.

Abg. **Schulke** bittet seinerseits die Anhänger der einjährigen Finanzperioden, offen für den Schröder'schen Antrag zu stimmen und den Funch'schen Antrag abzulehnen. Letzterer bleibe noch hinter dem Ausschußantrag **Nr. 2** zurück, indem der Ausschuß doch wenigstens bestimmt anerkenne, daß für das Eisenbahnbudget eine jährliche Feststellung nothwendig sei, diese Nothwendigkeit habe nicht sowohl in der Gefahr von Ueberschreitungen bei Bauten ihren Grund, als vielmehr in der Unmöglichkeit, die Ausgaben des Erneuerungsfonds und der Betriebskasse auf 3 Jahre voranzubestimmen. — Der Funch'sche Antrag sei zwecklos: die Antwort auf die Frage, die er stelle, habe man heute schon vom Regierungstisch gehört; man wisse jetzt, daß die Staatsregierung auf eine Loslösung des Eisenbahnbudgets aus dem gesammten Staatshaushalt nicht geneigt sei einzugehen; wozu dann noch die Möglichkeit dieser Einrichtung zur Erwägung stellen? — Man müsse sich vielmehr jetzt reinlich und nett entscheiden. Die Gegner der einjährigen Finanzperiode hätten doch theilweise, wie z. B. der Herr Abg. Ahlhorn, anerkannt, daß für das Eisenbahnbudget eine jährliche Feststellung nothwendig sei; damit aber fielen ihre Gründe gegen die allgemeine Einführung einjähriger Finanzperioden in nichts zusammen, denn die jährliche Festsetzung des Eisenbahnbudgets allein würde ziemlich die gleichen Kosten und Unbequemlichkeiten mit sich bringen, wie die jährliche Aufstellung des Gesamtbudgets. Er bitte daher, den Schröder'schen Antrag anzunehmen.

Abg. **Dohm** schließt sich dem Vorredner an. Wie schon der Herr Abg. Jaspers angedeutet, gewähre es den Abgeordneten sehr wenig Befriedigung, alle 3 Jahre nach Oldenburg herkommen und zu dem, was inzwischen geschehen, da sagen zu müssen, während sie innerhalb der 3 Jahre gar keine Einwirkung auf die Geschäfte ausüben könnten. Regelmäßige jährliche Landtage würden nicht mehr kosten und für die Abgeordneten weniger unbequem sein, als der jetzige Zustand mit den vielen, häufig zu ganz ungelegener Zeit einberufenen außerordentlichen Landtagsversammlungen.

Abg. **Quatmann**: Er könne die Einführung einjähriger Finanzperioden nicht empfehlen, die dafür vorgebrachten Gründe hätten ihn nicht erschüttert. Er warne davor, gerade jetzt, unter dem Eindrucke der gegenwärtigen Anlagen, einen derartigen Schritt zu thun. Es sei zu hoffen, daß

die heute gegebenen Anregungen zur Klärung der Sache und zur Ermöglichung eines befriedigenden Resultats im nächsten Landtage dienen möchten.

Die Verhandlung über die Ausschußanträge **Nr. 1** und **2** und über den Schröder'schen und den Funch'schen Antrag wird hierauf geschlossen und zur Debatte gestellt der

Ausschußantrag **Nr. 3**:

Der Landtag wolle zu den oben aufgeführten Hochbauten seine Zustimmung ertheilen, auch die aus dem vorstehenden Bericht sich ergebenden Ueberschreitungen genehmigen und den auf **M. 1212 524.31** berechneten Mehrbedarf des Erneuerungsfonds der Eisenbahnverwaltung für die Finanzperiode 1891/93 zu Lasten des Eisenbahnaufonds bewilligen.

Abg. **Groß**: Er benutze diese Gelegenheit, um auf eine dem vorigen Landtage überreichte Petition der Oldenburger Rahnschiffer zurückzukommen, worin diese sich darüber beklagten, daß die Bedienung der Eisenbahnbrücken bei Oldenburg so schlecht sei, daß sie oft Tage lang dort warten müßten. Der Landtag habe die Petition damals der Staatsregierung zur Berücksichtigung überwiesen. Er habe nun zu seinem Bedauern von Schiffern erfahren, daß keine Aenderung eingetreten sei.

Reg.-Comm. Regierungsrath **Becker**: Die Petition des Rahnschiffers **Pundt** und Genossen sei erledigt. Die Eisenbahnverwaltung habe die Anstellung eines zweiten Brückenwärters nicht für nöthig erachtet, es seien aber Einrichtungen getroffen, welche eine raschere und leichtere Vertheidigung des Brückenwärters mit dem Bahnhofspersonal ermöglichen, auch sei angeordnet, daß der Brückenwärter ein Verzeichniß zu führen habe, in das alle Durchlässe unter genauen Zeit- und anderen Angaben eingetragen würden. Eine in Gemeinschaft mit den städtischen Behörden vorgenommene Besichtigung habe dann auch ergeben, daß die Brücke gut funktionire, und habe der Stadtmagistrat anerkannt, daß die Eisenbahnverwaltung allen berechtigten Wünschen nachgekommen sei. Die Staatsregierung habe darauf die Petition durch eine schriftliche Antwort erledigt, in der die Petenten aufgefordert seien, wenn etwa künftig wieder Unregelmäßigkeiten vorkommen sollten, sich an die Eisenbahndirektion zu wenden. Fernere Klagen seien darauf nicht laut geworden.

Abg. **Groß**: Durch die von der Regierung getroffene Maßregel sei eine Statistik angeordnet, aber keine Abhülle geschaffen, die vom Herrn Regierungskommissar erwähnte telephonische Verbindung der Brücke mit dem Bahnhof habe auch schon vorher bestanden. Die Klage der Schiffer gehe eben dahin, daß die Brücke nicht rasch genug geöffnet werde, und zwar auch, wenn keine Züge führen: hierauf habe der Herr Regierungskommissar noch keine Antwort gegeben.

Reg.-Comm. Regierungsrath **Becker**: Seit Vornahme der geschilderten Maßregeln seien keine Beschwerden mehr vorgekommen. Daraus müsse man schließen, daß die Uebelstände gehoben seien. Die Telephonverbindung sei allerdings schon früher dagewesen. Das Verzeichniß diene nicht nur zu statistischen Zwecken, sondern vor Allem zur Kontrolle des Wärters.

Abg. Schulze: Daraus, daß die Schiffer sich nicht weiter beschwert hätten, könne man noch nicht schließen, daß eine Besserung eingetreten wäre. Er wisse von Hörensagen wie auch aus eigener Anschauung, daß der Zustand nicht so sei, wie es wünschenswerth wäre, und daß die Schiffer nach wie vor unzufrieden seien. Der Verkehr auf den Brücken nehme von Jahr zu Jahr zu, die Schiffer könnten nur bei Hochwasser hindurchschleusen, wenn dann der Wärter nicht bereit sei, so müßten sie eine ganze Tide warten. Sie beschwerten sich bloß deshalb nicht, weil sie glaubten, daß das nichts nütze; die Eisenbahndirektion werde sich eben auf die Angaben der Unterbeamten verlassen, gelegentlich wohl mal eine Probe anstellen und sich dann dabei beruhigen, daß alles in Ordnung sei. — Er bitte dringend, hier Abhilfe zu schaffen, namentlich einen zweiten Wärter anzustellen; von dem jetzt vorhandenen einen Wärter bekämen die Schiffer oft die Antwort zu hören: er riskire es nicht, beide Brücken zu öffnen. — Man müsse doch den Schiffsverkehr nach Möglichkeit erleichtern; wie werde es sonst nach Durchführung der Hunte-Korrektion gehen? Ein größeres Schiff würde dann, wenn der Zustand so bliebe, wohl einmal nach Oldenburg kommen, zum zweiten Male aber gewiß nicht wieder.

Abg. Ahlhorn: Er kenne die Verhältnisse nicht so genau, fürchte aber, daß die Uebelstände sich mit jedem Jahre verschlimmern würden; man könne doch unmöglich verlangen, daß die Eisenbahnzüge so lange halten sollten, bis die Schiffe durchgelassen seien. Dem Fehler könne seiner Ansicht nach damit leicht abgeholfen werden, daß man den neuen Hafen unterhalb der Eisenbahnbrücken anlege.

Reg.-Comm. Regierungsrath Becker: Die Staatsregierung werde die Sache in erneute Erwägung ziehen und soweit irgend möglich Abhilfe schaffen. Der Ausspruch des Herrn Abg. Schulze; man beschwere sich nicht, weil das Beschweren nichts nütze, gehe doch reichlich weit angesichts der Thatfache, daß die Eisenbahndirektion in Verfolg der angebrachten Petition Abhilfe zu schaffen bestrebt gewesen sei. Daß die Eisenbahndirektion sich auf ihre Unterbeamten verlassen habe, sei unrichtig, da eine genaue Kontrolle in letzter Instanz von der Eisenbahndirektion ausgeübt werde. Ob ein zweiter Wärter anzustellen sei, sei in Erwägung gezogen worden, das Ergebnis sei gewesen, daß das keinen wesentlichen Nutzen haben werde, zumal für Nothfälle Vorsorge getroffen sei. Wie sich die Sache mit Rücksicht auf die demnächstige Huntekorrektur gestalten werde, das sei im Einzelnen noch nicht geprüft worden; im Allgemeinen scheine es, daß sich dabei größere Mißstände nicht ergeben würden.

Abg. Schulze: Er habe nur gesagt, die Petenten gelangten zu der Ansicht, daß Beschweren nichts nützen würde. — Zu verdenken sei ihnen dieses übrigens nicht.

Abg. Groß: Er bedauere, daß er heute dieselbe Antwort erhalten habe, wie vor 2 $\frac{1}{2}$ Jahren. Auch damals habe es geheißt, die Anstellung eines zweiten Wärters sei erwogen, aber nicht für nöthig befunden worden, da in Nothfällen der Bahnwärter ausbilden könne. Die Klagen richteten sich nun aber gerade dagegen, daß das Durchlassen nicht rasch genug ginge, und dem lasse sich nur dadurch

abhelfen, daß die Bedienung der Brücken verstärkt würde.

Abg. Jürgens: Der gegenwärtige Antrag *N^o 3* veranlasse ihn auch, auf die erste Versammlung dieses Landtags zurückzukommen, damals seien auch für Umbau und Erweiterung des Bahnhofsgebäudes in Zeven, sowie für Erweiterungen des Oberbaues, welche durch die Weiterführung der Bahn nach Wittmund und Carolinensiel als nothwendig sich erwiesen hätten, erhebliche Summen bewilligt, ausgeführt sei davon wenig, es sei auch nicht weiter die Rede davon, vielmehr würden jetzt andere Anträge von der Staatsregierung gestellt.

Reg.-Comm. Regierungsrath Becker: Die fraglichen Summen seien in den Etat für 1893 nicht eingestellt worden, weil die Staatsregierung angenommen habe, daß diese Arbeiten gegen noch dringendere Forderungen zurückzustellen seien. Für die Finanzperiode 1894/96 aber würde die Ausführung der für Zeven projektierten Bauten in erster Linie beabsichtigt.

Berichterstatter Abg. Hoyer: Er freue sich, daß vom Regierungstische aus für den nächsten Landtag die Abrechnung über das finanzielle Ergebnis der Ausschachtungsarbeiten am Süßwasserkanal in Aussicht gestellt sei. — Entgegen der Auffassung des Herrn Ministers bleibe er dabei, daß an der ungünstigen Entwicklung des Eisenbahn-Erneuerungsfonds doch die Staatsregierung schuld sei. Der Landtag sei gar nicht in der Lage gewesen, hieran etwas zu ändern, die Staatsregierung habe die Voranschläge aufgestellt, die stets bewilligt seien, und der Landtag mußte annehmen, daß seitens der Regierung die Bedürfnisse des Erneuerungsfonds richtig geschätzt seien. — Der Herr Minister habe für die Zukunft bessere Voranschläge in Aussicht gestellt: der Landtag müsse aber doch darauf dringen, daß die Voranschläge zunächst noch einer Superrevision unterzogen würden. Woher die dafür nöthigen technischen Kräfte zu nehmen, das sei Sache des Staatsministeriums, eventuell müsse hier Rath geschafft werden, er, Redner, würde für Maßregeln, welche zur Einrichtung dieser Superrevision dienen, gerne die nöthigen Geldbewilligungen befürworten.

Es werden hierauf die Ausschufsanträge *N^o 1* und *3* und an Stelle des Ausschufsantrages *N^o 2* in namentlicher Abstimmung mit 21 gegen 10 Stimmen der Schröder'sche Antrag angenommen, womit der Funch'sche Antrag wegfällt. — Für den Schröder'schen Antrag stimmen die Abgeordneten Dohm, Feldhus, Groß, Gruben, Hanken, Hansing, Hoyer, Jaspers, Jken, Kasch, Klein, Plagge, Schröder, Schulze, Wallrichs, Weis, Wenke, Wilken, Zerhusen, Zöhler; dagegen die Abgeordneten Burlage, Funch, Jürgens, Rückens, Meyer, Pancraz, Quatmann, Roggemann, Wallroth, Ahlhorn.

V. Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betr. den zwischen der Großherzoglichen Eisenbahndirektion einerseits und der Firma G. C. Schramm & Co. in Bremen andererseits, über den Ankauf von Schuppen in Nordenham abgeschlossenen Vertrag vom 23. December 1891 / 6. Januar 1892.

Der Berichterstatter Abg. **Wallrichs**: Die näheren Verhältnisse seien aus der Vorlage 7 bekannt, im Uebrigen beziehe er sich auf den schriftlichen Bericht. Durch die ganze Sachlage ziehe sich, wie ein rother Faden leuchtend die Wahrheit hindurch, daß der kaufmännische Scharfsinn der Firma Schramm allen juristischen Gepflogenheiten der abschließenden wie der genehmigenden Behörden weit überlegen gewesen sei. Der Kassandrablick der Firma Schramm habe schon lange das Unheil vorausgesehen, daß der Transport des Petroleums in Barreln mehr und mehr abnehmen und anstatt dessen der Transport in Tankschiffen sich zu einer Achtung gebietenden Macht entfalten werde, und sie habe sich diesen Umstand zu Nuze zu machen gewußt. So sei jenes verhängnißvolle Abkommen getroffen, wonach die an die Eisenbahndirektion zu zahlende Pacht anstatt auf 20 \mathcal{M} für's Quadratmeter auf 3 \mathcal{M} für jeden gelagerten Barrel jährlich festgesetzt wurde. Die Folge sei gewesen, daß die Gesamtpacht mit raschen Schritten von 5704 \mathcal{M} auf 40 \mathcal{M} herabsank; so habe sich der Faden, der sich durch diese Vorgänge hindurchziehe, später in ein Netz verwandelt, in welchem der Bremer Kaufmann die Eisenbahnverwaltung auf ihrem eigenen Grund und Boden gefangen habe. — Jetzt heiße es von zwei Uebeln das kleinere wählen, indem man den Vergleich genehmige, wodurch das Pachtverhältniß aufgelöst werde und die Eisenbahndirektion an die Firma Schramm 115 000 \mathcal{M} für die Schuppen zahlen müsse. Um aber für künftig die Wiederholung solcher Vorgänge zu vermeiden, müsse man der Eisenbahnverwaltung die Flügel beschneiden, damit diese nicht wieder auf Grund solcher Verträge auf eigenem Grund und Boden gefangen gehalten werde und wir nicht wieder gezwungen seien, für deren Befreiung ein theures Lösegeld zahlen zu müssen.

Minister **Jansen** weist dem Vorredner gegenüber darauf hin, daß doch in den ersten Jahren des Pachtverhältnisses die Eisenbahndirektion glänzende Geschäfte gemacht habe, indem sie zu Zeiten eine Pacht von jährlich 6000 \mathcal{M} bezog, wozu noch der bedeutende Frachtgewinn kam. Zuletzt sei sie allerdings in den allgemeinen Niedergang des Petroleumgeschäftes mit verstrickt worden, das habe man aber nicht voraussehen können.

Der Berichterstatter Abg. **Wallrichs** hält dem gegenüber den Tadel aufrecht, daß die Behörden, als sie die veränderte Pachtberechnung vereinbarten, nicht die Möglichkeit ins Auge gefaßt hätten, daß bei einem Rückgange des Petroleumgeschäftes der Fall eintreten könne, daß der Pächterertrag sich auf Null reduziere. Richtiger wäre es doch wohl gewesen, wenn in dem abgeschlossenen Nebenabkommen ein gewisser Minimalsatz der zu zahlenden Pacht bezw. der zu lagernden Barrel angegeben worden sei, weil dadurch die Möglichkeit ausgeschlossen würde, daß schließlich gar keine Pacht mehr erhoben werden könne.

Es tritt hierauf von 2 $\frac{1}{2}$ —5 Uhr Nachmittags eine Pause ein.

Nachmittags um 5 Uhr wird die Sitzung wieder eröffnet.

Am Ministertisch: dieselben wie Vormittags, mit Ausnahme des Ministers Flor.

Zu Punkt V der Tagesordnung wird der Antrag des Ausschusses:

Der Landtag wolle dem Vertrage mit der Firma G. C. Schramm & Co. in Bremen vom 23. Dezember 1891/6. Januar 1892 seine Zustimmung ertheilen und sich damit einverstanden erklären, daß die nach Maßgabe desselben zu zahlende Summe von 115 000 \mathcal{M} nebst Zinsen zu 3 $\frac{1}{2}$ % vom 1. August 1891 an aus den Mitteln des Eisenbahnbaufonds bestritten werde,

angenommen.

VI. Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betr. Einstellung des Bau's der Linie Nordenham-Blexerdeich.

Der Ausschuss stellt folgende Anträge:

Antrag \mathcal{N}° 1:

Der Landtag wolle genehmigen, daß von der Ausführung des Bau's der Linie Nordenham-Blexerdeich nach Maßgabe des Artikels 1d des Gesetzes vom 13. März 1891, betr. den weiteren Ausbau des Oldenburgischen Eisenbahnnetzes durch Bahnen untergeordneter Bedeutung, abgesehen werde.

Antrag \mathcal{N}° 2:

Der Landtag wolle sich damit einverstanden erklären, daß die durch Anleihe für Rechnung des Eisenbahn-Baufonds für diesen Zweck schon beschaffte Summe von 455 000 \mathcal{M} nebst den erwachsenen Zinsen — nach Abzug der nach Maßgabe der Anlage bereits verwendeten Summen — zur Deckung der nach den Vorlagen der Staatsregierung, betreffend den Bedarf des Erneuerungsfonds der Eisenbahnverwaltung für 1893, und betreffend Ueberbreitung der Bewilligungen für den zweiten Lloydpier in Nordenham, sowie betreffend den Ankauf der Schramm'schen Schuppen daselbst — vorbehaltlich der Genehmigung dieser Vorlagen — sich ergebenden, aus dem Eisenbahn-Baufonds zu befriedigenden Bedürfnisse mit verwendet werde.

Der Berichterstatter Abg. **Funch**: Der Hergang sei aus der Vorlage und dem Bericht bekannt. Im Ausschusse sei die Frage erwogen worden, ob man die Bahn in ihrem jetzigen Bestande liegen lassen oder nicht lieber abrechnen solle, durch die Ausführungen des Regierungs-Kommissars habe der Ausschuss sich aber überzeugt, daß die Bahnstrecke zwischen Nordenham und dem Flagbalgersiel, wenn auch augenblicklich ziemlich nutzlos, doch bei weiterem Ausbau der Nordenhamer Anlagen und bei steigender Entwicklung des Verkehrs als Ausziehgleis nicht zu entbehren, und in Zukunft vielleicht für die Anschließung des Außengrodens durch industrielle Anlagen von Bedeutung sein werde. — Wegen der Brücke beim Flagbalgersiel sei eine Vereinbarung mit dem Sielachtsausschusse getroffen worden, wonach die Brücke vorerst geduldet werde.

Abg. **Schröder**: Das in den Ausschussanträgen erwähnte Gesetz bestimme in Art. 1, daß eine Bahn von Nordenham nach Blexerdeich bis zur Stelle des jetzigen Anlegers gebaut werden solle, im Widerspruch damit beantrage der Ausschuss unter \mathcal{N}° 1, daß von dem Ausbau der Bahn abgesehen werde, während in der Vorlage nur beantragt werde, bis weiter von dem Ausbau abzusehen. Der

Wortlaut der Vorlage lasse die Möglichkeit offen, daß demnächst, sobald die Verhältnisse sich darnach gestalten, der Ausbau noch stattfinden könne, der Antrag des Ausschusses schließe dieses aus. Er halte deshalb den Ausschußantrag in dieser Fassung nicht für annehmbar und beantrage:

Der Landtag wolle im Ausschußantrage **Nr. 1** vor dem Worte „abgesehen“ die Worte „bis weiter“ einschalten.

(Der Antrag wird sofort mit zur Berathung gestellt.)

Abg. **Schröder**, fortgehend: Er erlaube sich die Anfrage an die Regierung, ob derselben bekannt sei, daß, wie in den Zeitungen zu lesen stehe, eine deutsche Gesellschaft sich in Nordenham niederlassen wolle; wenn das der Fall sei, so sei das ein weiterer Grund, den vom Redner gestellten Antrag anzunehmen.

Minister **Jansen** Exc.: Es liege dem Staatsministerium seit etwa 8 Tagen eine Offerte in der vom Herrn Abg. Schröder bezeichneten Richtung vor, welche augenblicklich noch der Erwägung unterliege. Einzelheiten mitzutheilen sei er zur Zeit nicht in der Lage.

Abg. **Groß**: Er sei im Ausschusse gegen den Antrag **Nr. 1** gewesen, habe aber davon abgesehen, einen Minderheitsantrag zu stellen. Er habe seiner Zeit für den Bau der Bahn gestimmt, aber nicht nur im Interesse des Lloyds, sondern hauptsächlich auch, um dem linken Weserufer, insbesondere dem Norden Butjadingens, den Weg nach seinem Hauptabgabebiet, Bremerhaven und Geestemünde, zu erleichtern. Gegenwärtig sei sein Vorschlag im Ausschusse: die Worte „bis weiter“ mitaufzunehmen, abgelehnt, indem die Mehrheit des Ausschusses betont habe, daß die Bahn früher überhaupt vom Landtage nur darum bewilligt sei, weil der Minister erklärte, wenn sie nicht genehmigt werde, so fielen alle anderen Bahnen mit. Er freue sich über den jetzt vom Herrn Abg. Schröder gestellten Antrag, weil es darnach möglich bleibe, ohne neue Gesetzes-Vorlage die Bahn später weiter zu bauen, wobei dann allerdings die Mittel neu zu bewilligen wären. Er hoffe, daß es ohne alle Frage später noch einmal hierzu kommen werde. Darum bitte er, für den Schröder'schen Antrag zu stimmen. — Auf die Verbindung des linken und des rechten Weserufers gedenke er heute noch einmal zurückzukommen, und behalte sich weitere Anträge in dieser Hinsicht vor.

Abg. **Hoyer**: Der Eisenbahnausschuß habe sich mit großer Mehrheit für die Streichung der Worte „bis weiter“ entschieden, um dadurch seiner Ueberzeugung Ausdruck zu geben, daß in absehbarer Zeit für die Vollendung der Bahn kein Bedürfnis vorliegen werde. Was die Interessen des nördlichen Butjadingens betreffe, die Herr Abg. **Groß** betone, so habe man darüber im vorigen Landtage widersprechende Ansichten gehört. Ein Bedürfnis für den Ausbau werde auch dann nicht vorliegen, wenn die Verhandlungen mit der neuen englischen Gesellschaft zu einem Abschlusse führten, da diese doch ihren Sitz in Nordenham nehmen werde.

Er empfehle, den Ausschußantrag ohne den Zusatz anzunehmen und bitte darüber namentlich abzustimmen.

Abg. **Schulke** spricht für den Schröder'schen Antrag, auch er habe im Ausschusse für den Zusatz gestimmt, zumal

er überzeugt sei, daß die Bahn doch in nicht zu ferner Zeit gebaut werden müsse.

Abg. **Wallrichs**: Durch die jetzt bekannt gewordenen näheren Umstände habe er seine Ansicht geändert und werde für den Schröder'schen Antrag stimmen.

Abg. **Groß** berichtigt den Abg. Hoyer dahin, daß die fragliche Gesellschaft keine englische sondern eine deutsche sei, was der

Abg. **Hoyer** für gleichgültig erklärt.

Es erhält das Schlusswort der

Berichterstatter Abg. **Funch**: Seines Erachtens seien keine ausschlaggebende Gründe angeführt für den Schröder'schen Antrag, den Bahnbau festzunageln. Im Grunde sei es ziemlich einerlei, welche Fassung man wähle, da die Mittel ja auf jeden Fall erst neu wieder würden bewilligt werden müssen, also jedenfalls ein Landtagsbeschluss nöthig wäre. Der Ausschuß halte es für richtiger, den Zusatz zu streichen, weil jetzt über die damals bewilligten Gelder anderweit verfügt werden solle. — Der Grund, aus dem man damals die Bahn zu bauen beschloßen habe, sei weggefallen, neue Gründe dafür hätten sich nicht geltend gemacht, namentlich seien besondere Wünsche der Bevölkerung nicht laut geworden. — Der Ausschuß stehe auf dem Standpunkt, daß die vorhandene Bahnstrecke nur ein Zubehör zum Nordenhamer Bahnhof sei.

Der Schröder'sche Zusatzantrag wird hierauf in namentlicher Abstimmung mit 16 gegen 15 Stimmen angenommen. Dafür stimmen die Abg. Dohm, Feldhus, Groß, Gruben, Hansing, Jaspers, Kasch, Klein, Plagge, Schröder, Schulke, Wallrichs, Wallroth, Weis, Wilken, Ahlhorn, dagegen die Abg. Funch, Hanken, Hoyer, Iken, Jürgens, Kückens, Meyer, Pancraz, Quatmann, Roggemann, Wenke, Zerhusen, Zöhler, Alfs, Burlage.

Hierauf werden der Ausschußantrag 1 mit dem Zusatz und der Ausschußantrag 2 angenommen.

VII. Bericht des Eisenbahn-Ausschusses, betreffend die Verträge zwischen der Großherzoglichen Eisenbahn-Direktion und der Firma vormals August Korff zu Bremen und der Firma J. Matth. Gildemeister daselbst.

Der Berichterstatter Abg. **Iken** hat dem schriftlichen Ausschußbericht wenig mehr hinzuzufügen: man stehe hier eben vor einer vollendeten Thatfache. Anzuerkennen sei, daß diese Verträge für die Eisenbahndirektion weniger ungünstig als der mit der Firma Schramm geschlossene seien. Er hoffe dringend, daß die Staatsregierung künftig derartige Verträge nur mit Zustimmung des Landtages abschließen werde. Er bitte den Ausschußantrag anzunehmen:

Der Landtag wolle den Eingangs erwähnten Verträgen, soweit erforderlich, seine Zustimmung ertheilen.

Abg. **Hoyer**: Als er sich die Eisenbahnvorlagen in Delmenhorst angesehen, da sei ihm die Eisenbahnverwaltung wie ein Engel vorgekommen, der mit Vorliebe über Nordenham schwebe und dort seinen Goldregen ausschütte. Nach anderen Stationen, die es viel nöthiger hätten wie Nordenham, verirre der Engel sich nicht, höchstens beglücke er noch mal die Station Oldenburg.



Nordenham habe bis jetzt folgende Kosten verursacht:	
Erste Anlage	M. 1 723 000
außerordentlich bewilligt bezw. verwendet	
1884/87	" 319 000
1888/90	" 606 986
1891/93	" 888 949
Bahn Nordenham-Flagbalgerfiel	" 67 000
Schrammsche Anlagen	" 115 000

zuf. M. 3 719 935

Außerdem in jeder Finanzperiode erhebliche Aufwendungen aus den Mitteln des Erneuerungsfonds, z. B. 1888/90 M. 104 919.57. Wenn man in Summa reichlich 4 000 000 M. annehme, so sei das nicht zu hoch gerechnet. Von direkter Rentabilität könne dabei keine Rede sein, die verlange er auch nicht; aber wenn man für Handel und Schiffahrt Opfer bringe, so dürfe man dabei doch auch nicht vergessen, daß Oldenburg nicht allein aus Nordenham bestehe: wir hätten auch noch andere Plätze, die eine bessere Berücksichtigung wohl vertragen könnten. Gerade wer eine ruhige Weiterentwicklung Nordenhams wünsche, thue wohl, in der Bewilligung von Mitteln Maß zu halten, weil sonst im Lande eine unmuthige Stimmung gegen den Ort aufkäme, die seinem Aufblühen nur schaden würde. Der Firma Korff seien sehr günstige Bedingungen gewährt, nach §. 3 des Vertrages vom 28. Febr./12. März 1889 werde der Grund und Boden für die zu legenden Anschlußgleise von der Eisenbahndirektion ohne Pachtgeld zur Verfügung gestellt, auch für die dazu erforderlichen Schwellen, Schienen und Kleineisenzeug der Pächterin nichts berechnet. Ein Entgegenkommen gegen industrielle Unternehmungen sei ja sehr gut, aber dann müsse man auch gleiches Recht gegen Alle üben, und das geschehe nicht, die Linoleumfabrik in Delmenhorst z. B. habe für ein 900 m langes Anschlußgleis 20 700 M. bezahlen müssen.

Abg. **Gross**: Im Bericht stelle der Ausschuß am Schluß das dringende Ersuchen an das Staatsministerium, für die Zukunft solche Verträge von seiner Genehmigung und der Zustimmung des Landtags abhängig machen zu wollen. Er glaube im Namen des Ausschusses zu sprechen, wenn er erkläre, daß damit nur gesagt sein solle, daß künftig beim Abschluß von Verträgen die Genehmigung des Landtages vorbehalten bleiben müsse. Die vorherige Zustimmung des Landtages einzuholen, das werde häufig nicht angehen, da man beim Abschluß von Verträgen nicht zwei oder drei Jahre warten könne, sondern die gegebenen Chancen ausnützen müsse.

Wenn sodann der Herr Abg. Hoyer gleiches Recht für alle verlange, so stimme er dem von ganzem Herzen zu, wäre die Staatsregierung auf die einstimmig gefaßte Resolution des Landtags von 1881, die Verwaltung der Hafenanlagen Nordenham und Elsfleth von der Eisenbahndirektion abzuzweigen, eingegangen, würde solches nicht vorkommen, die Regierung habe hierzu leider bisher keine Neigung gezeigt. Die Verschiedenheit in der Behandlung erzeuge viel böses Blut, der Abg. Hoyer habe ein Beispiel aus Delmenhorst angeführt, er, Redner, könne aus Brake noch mehr Beispiele beibringen, wie dieser Platz gegen Nordenham zurückgesetzt werde. Man dürfe aber das Kind

nicht mit dem Bade ausschütten, denn die Hafenanlagen in Nordenham seien auch von großem Nutzen für die Einnahme der Eisenbahn gewesen. Der Güterverkehr von Nordenham sei seit 1890 bis 1891 von 85 000 auf 242 000 M. gestiegen, wie denn überhaupt die drei Hafenanlagen Nordenham, Brake und Elsfleth schon einen ganz ansehnlichen Schiffsverkehr brächten, der dann selbstverständlich eine Hebung des Eisenbahnverkehrs zur Folge habe. Der Seeverkehr der genannten drei Häfen, ohne den Personenverkehr, habe im Jahre 1890 240 000 M. betragen, der Gesamtverkehr der Eisenbahn Hude-Nordenham 744 000 M., i. J. 1891 der Seeverkehr 469 000 M., der ganze Bahnverkehr der Strecke 968 000 M. Die Hälfte des Verkehrs auf der genannten Bahnstrecke beruhe mithin auf der Verbindung mit der See: ohne die Häfen würde diese Bahn gar nicht bestehen können. Darum bedürfe der Seeverkehr wohl der Ermunterung, und sei es gerechtfertigt, dafür erhebliche Gelder zu bewilligen, die dann ja durch einen erhöhten Bahnverkehr wieder eingebracht würden, ganz abgesehen von der Stärkung der Steuerkraft der Bewohner der Hafenanlagen.

Abg. **Hoyer** betont, daß er durchaus nicht gewillt sei, das Kind mit dem Bade auszuschütten, und empfiehlt gegenüber den vom Vorredner für den Seeverkehr angeführten Zahlen einige Vorsicht. In Nordenham stünde einer Jahreseinnahme der Eisenbahn von 351 784 M. eine Ausgabe von 36 697 M. gegenüber, während z. B. in Delmenhorst die jährliche Einnahme 487 085 M. und die Ausgabe nur 23 000 M. betrage.

Abg. **Schulze**: Man dürfe sich wegen Nordenhams nicht einem so großen Pessimismus hingeben, wie dies vielfach geschehe, es sei ein erst im Aufblühen begriffener Platz, und eine Zunahme des Verkehrs sei dort direkt durch Einwirkung der Behörden zu erreichen. — Er bedauere es, daß die Eisenbahndirektion auf einen neuerdings gestellten ferneren Antrag der Firma Korff, das Terrain für die Tankanlagen durch Aufhöhung einer weiteren Fläche und Bau einer Schlinge zu vergrößern, nicht eingegangen sei, da hierdurch eine bedeutende Hebung des Verkehrs würde herbeigeführt worden sein, und die Anlagekosten sich durch die zu erhebenden Pachtgelder wohl verzinst haben würden.

Dem Herrn Abg. Hoyer erwidere er, daß es ganz angebracht sei, das Füllhorn auch über die Stadt Oldenburg etwas auszuschütten, die Einnahmen dieser Station habe im Jahre 1891: 1 282 000 M. betragen, gegenüber einer Gesamteinnahme von etwa 7 000 000 M. für Oldenburg würden mithin verhältnismäßig nicht mehr Mittel verwendet als für andere Stationen auch.

Reg.-Comm. Regierungsrath **Becker**: Die Firma Korff habe der Eisenbahndirektion vorgeschlagen, unter den jetzt dem Landtage vorliegenden Bedingungen eine Erweiterung der verpachteten Fläche vorzunehmen. Die Staatsregierung habe indessen geglaubt, hierauf nicht eingehen zu können.

Berichterstatter Abg. **Fren**: Die Besorgniß des Herrn Abg. Gross, daß das in dem Bericht gestellte Verlangen, in Zukunft solche Verträge von der Zustimmung des Landtages abhängig zu machen, die Verhandlungen bezüglich künftiger solcher Verträge in die Länge ziehen würde, halte er für unbegründet: er meine nicht, daß dazu eigens der

Landtag berufen werden sollte, sondern halte es für genügend, daß der ständige Landtagsausschuß befragt werde.

Den Neußerungen der Herren Vorredner über die Einnahmen der einzelnen Stationen gegenüber müsse er bemerken, daß bei den Stationen nur angeschrieben würde was unfrankirt dort eingehe, was dagegen unfrankirt abgehe und was frankirt ankomme, würde nicht angeschrieben, also alles das nicht, was die Spediture in Elsfleth, Brake und Nordenham absendeten und was sie frankirt empfangen. Die Folge sei, daß in den Jahresübersichten der Verkehr der 3 genannten Hafenplätze zu niedrig, der von Oldenburg und Delmenhorst, wo die dort gelegenen Fabriken die Frachten meist selbst bezahlten, zu hoch angegeben sei. — Demnach sei auf die von Herrn Abg. Schulze für die Station Oldenburg angegebenen Zahlen kein großes Gewicht zu legen. Jeder Station das zuzuschreiben, was ihr zukomme, das gehe nicht an, es würde das allein ein Bureau von 8 bis 10 Leuten erfordern. — Von maßgebender Seite sei ihm obiges mitgetheilt und bestätigt worden, daß die veröffentlichten Einnahmezahlen kein zutreffendes Bild von dem Verkehr der einzelnen Stationen gäben.

Minister **Jansen** Exc. knüpft an den Schlußsatz des Ausschußberichtes an: das Staatsministerium habe Fürsorge getroffen, daß derartige Verträge wie die vorliegenden nicht wieder abgeschlossen werden könnten ohne Genehmigung des Staatsministeriums. Ob die Genehmigung des Landtages einzuholen sei, sei von dem Inhalte der Verträge abhängig. Eventuell werde dann im Einzelfall die Frage zu prüfen sein, ob die Sache dem ordentlichen Landtage vorzubehalten, oder das Gutachten des ständigen Ausschusses einzuholen, oder der Vertrag erst nachträglich dem Landtage zur Genehmigung vorzulegen sei.

Abg. **Jürgens**: Er hätte geglaubt, daß das Ziffernmaterial in den Jahresübersichten auf glaubwürdigen Grundlagen beruhte, er sei übrigens auch der Meinung, daß die vom Herrn Abg. Groß angeführten Thatsachen das Verhältniß nicht wesentlich alterirten, es würden doch wohl auf den anderen Stationen auch im Verhältniß ebensovielle Waaren frankirt eingehe wie an den Hafenplätzen, und so die Sache sich ausgleichen.

Im Uebrigen bemerke er, daß er schon in der ersten Verhandlung dieses Landtages stark angegriffen worden sei, als er wegen Nordenhams zu Vorsicht rieth; er spreche jetzt wiederum, obgleich ihm als Laie vielleicht kein Urtheil zuerkannt werde, die Meinung aus, daß man offenbar zu sehr bestrebt sei, künstlich den Platz Nordenham hochzubringen, da es doch außer anderen Vorbedingungen für einen Seehandelsplatz an dem Hauptfaktor, nämlich an dem Großhandel im Lande, fehle, auch sei dazu nicht das nöthige Kapital im Lande, und solange wir auf fremdes, insbesondere Bremer Kapital angewiesen seien, kämen wir zu nichts. Was er damals befürchtet habe, daß der Lloyd nicht lange dort bleiben werde, sei jetzt zur Thatsache geworden. Er wisse es dem Abg. Hoyer Dank, daß er gleichfalls davor warne, allzu große Summen für Nordenham zu verwenden. — Im Uebrigen sei er gerne bereit, für die Hebung von Handel und Schifffahrt etwas zu thun.

Abg. **Schröder** tritt dem Vorredner entgegen und den Abg. Groß und Schulze bei. Man möge bei großen kaufmännischen Verträgen nicht allzu starre Formen wählen, Vorsicht sei zwar nöthig, aber man müsse doch immer bedenken, daß man es mit kaufmännischen Unternehmungen zu thun habe, und daß hier der Bürokratismus übel angebracht sei. Wenn der Herr Abg. Jürgens bei uns die Vorbedingungen für die Entwicklung eines Seehandels vermittele, so müsse man eben diese Vorbedingungen schaffen; wenn im Lande sich kein genügendes Kapital biete, so müsse man auswärtiges Kapital heranziehen. Nach seiner Ansicht habe Nordenham von allen Weserhäfen die größte Zukunft, und werde, wenn auch zur Zeit unproduktiv, noch einmal eine bedeutende Einnahmequelle werden.

Da übrigens alle Vorredner Lokalinteressen zur Sprache gebracht hätten, so erlaube auch er sich, hier auf Elsfleth hinzuweisen. Es habe sich bereits ein bedeutender Verkehr vom Inlande über Elsfleth nach Helgoland entwickelt, die Vorrichtungen aber, diesen Verkehr zu erleichtern, seien recht primitiver Natur, einige Unternehmer hätten sich selbst solche schaffen müssen. Die Eisenbahn habe einst Elsfleth den Seeverkehr genommen, sie könne ihm aber auch wieder zur Blüthe verhelfen. Die Station liege unglücklich, innerhalb eines Halbkreises, vor allem sei zu wünschen, daß dort eine dem Seeverkehr dienende Gleisverlängerung hergestellt werde.

Reg.-Comm. Regierungsrath **Becker**: Die Staatsregierung und die Eisenbahndirektion hätten stets ihr Augenmerk auf den Verkehr in Elsfleth gerichtet. Wie aus der Vorlage, betr. den Mehrbedarf des Erneuerungsfonds für 1891/93, zu ersehen sei, seien 13 000 *M.* zur Erweiterung der dortigen Gleisanlagen bewilligt, und sei daher nicht zu befürchten, daß die Station vernachlässigt werde.

Abg. **Junch**: Es sei mit der Firma Korff vereinbart, daß die von dieser vorgeschossenen Baukosten des Piers mit 25 489 *M.* 64 *g* allmählich amortisirt werden und der Pier dann in das Eigenthum des Oldenburgischen Staates übergehen solle. Der Ausschuß habe das Bedenken, daß die Vereinbarung der Genehmigung des Landtages bedürft hätte, er persönlich hielte es für das richtigste, wenn die Firma den Pier auf eigene Rechnung gebaut hätte, und dem Staat außerdem eine jährliche Pachtsumme gezahlt hätte. Jetzt laufe der Staat die Gefahr, daß nach Ablauf des Vertrages mit der Firma Schramm nicht nur kein direkter Nutzen, sondern vielleicht direkte Ausgaben für Beseitigung der Pieranlage erwachsen. Was wolle man mit Nordenham? Einnahmen erzielen für das Land, zunächst für die Eisenbahn, die dort liegenden Staatsgründe in einer für das Land nutzbringenden Weise verwerthen; es handele sich mithin um kaufmännische Anlagen, darum müßte hier auch ein kaufmännisches und nicht bürokratisches Verfahren obwalten; dabei müsse man aber auch darauf sehen, das Land nicht zu sehr zu belasten. Er halte es nicht für den richtigen Standpunkt, den die Staatsregierung einnehmen sollte, wenn sie kostspielige Anlagen mache, in der Hoffnung, daß die Kosten sich reichlich verzinsen würden, vielmehr müsse sie hauptsächlich darauf bedacht nehmen, den Grund und Boden möglichst hoch durch Verpachtungsverträge zu verwerthen, ohne zu viel

Geld hineinzustecken. Uebrigens wüßte er dem Orte ein fröhliches Gedeihen und hoffe, daß die darauf verwandten 4 Millionen nutzbringend angelegt sein möchten. Er glaube nicht, daß Nordenham durch den Wegzug des Lloyds veröden werde; bei den vorhandenen Anlagen, bei dem Namen, den sich der Hafen einmal erworben, stehe mit Sicherheit zu erwarten, daß dort bald wieder ein reger Verkehr aufblühen werde. Er hoffe, daß die Staatsregierung nach wie vor diesem Plage ihr Augenmerk zuwenden möge, allerdings sei eine gewisse Wachsamkeit dabei erforderlich. Redner stimmt endlich dem Abg. Groß darin bei, daß die Einnahmen, welche der Eisenbahn bisher aus Nordenham erwachsen seien, nicht unbedeutend seien; er wüßte, daß die heutige Verhandlung dazu beitragen möge, den Eindruck, als ob Nordenham ein verlorener Posten sei, zu verwischen.

Abg. Jürgens: Der Einwurf des Herrn Abgeordneten Schröder: man müsse die Vorbedingungen für einen Seehandel schaffen, passe für amerikanische Verhältnisse, wo überhaupt Handel und Verkehr sich erst entwickeln solle, aber nicht für unsere Verhältnisse, wo die einzelnen Plätze einander Konkurrenz machten; hier müsse man, soweit ein Verkehr vorhanden sei und seine Bedürfnisse geltend mache, ihn schützen und fördern, aber nicht versuchen, künstlich durch Anlagen einen Verkehr heranzuziehen.

Als einen verlorenen Posten wolle er indessen Nordenham nicht bezeichnen.

Minister Jansen Exc.: Die Staatsregierung bezweifle nicht, daß die Grundlagen des Verkehrs in Nordenham gesunde seien, und daß das Gedeihen des Ortes nicht davon abhängig sei, daß der Lloyd dort verbleibe. Bei Erbauung des Piers habe die Staatsregierung sich in denjenigen Grenzen gehalten, daß dieselben auch, wenn der Lloyd sich von dort weggezogen habe, für den Verkehr und die Schifffahrt zu verwerthen seien. Die ausgezeichnete Lage Nordenhams, vor allem seine Wassertiefe, die ihm stets vor Bremerhaven und Geestemünde einen Vorsprung sichere, werde voraussichtlich einen genügenden anderweitigen Verkehr dort hinziehen, so daß man keine Veranlassung habe, sich wegen der Zukunft des Plazes pessimistischen Gedanken hinzugeben.

In seinem Schlußwort weist der

Berichterstatter **Abg. Iken** noch auf die günstige Lage Nordenhams hin, die ihm immer eine hervorragende Bedeutung für die Schifffahrt sichern werde, auch wenn der Lloyd sich dauernd von dort wegziehe; letzteres sei übrigens gar nicht wahrscheinlich, da der Lloyd dadurch sich die Gefahr einer Konkurrenz in Nordenham schaffen würde. Es sei ja bedauerlich, daß zu theuer gewirthschaftet worden sei, doch hoffe er, daß die Zustände sich bessern würden. Endlich spricht Redner dem Minister des Innern seinen Dank aus für seine Erklärung, daß in Zukunft solche Verträge nur mit Zustimmung des Staatsministeriums und soweit angezeigt des Landtages abgeschlossen werden würden.

Der Antrag des Ausschusses wird hierauf angenommen.

VIII. Bericht der Mehrheit und Minderheit des Eisenbahnausschusses über die Mittheilungen des Staatsministeriums vom 15. Januar 1893, betr. die Ausführung

des Gesetzes vom 13. März 1891 über den weiteren Ausbau des Oldenburgischen Eisenbahnnetzes.

Es wird zunächst zur Verhandlung gestellt:

1. der Ausschufsantrag, betr. die Eisenbahn von Oldenburg nach Brake, die Südbahn u. s. w., dahingehend:

Der Landtag wolle beschließen, die Staatsregierung zu ersuchen, den baldigen Beginn des Ausbaues sämtlicher genehmigter Eisenbahnlagen, mit Ausnahme der Linie Nordenham-Blexerdeich, dadurch herbeizuführen, daß schon vor Feststellung der definitiven Kostenanschläge die Verhandlungen mit den beteiligten Kommunal-Verbänden wegen Uebernahme der gesetzlichen Vorbelastrungen, zunächst im Bereiche der Linie Oldenburg-Brake, eingeleitet werden, —

ferner dem nächsten ordentlichen Landtage die definitiven Kostenanschläge der im Gesetz vom 13. März 1891 genehmigten Bahnen, mit Ausnahme der Linie Nordenham-Blexerdeich und der Barelener Ringbahn, vorzulegen.

Der Berichterstatter **Abg. Schulze** nimmt zunächst das Wort: Die meisten Vorlagen hätten Enttäuschung und Unzufriedenheit erregt, und so auch diese. Daß bezüglich der Ausführung des Gesetzes von 1891 bisher noch fast nichts geschehen sei, habe man ja schon vorher gewußt; nun erfahre man, daß auch in der nächsten Zeit noch nichts geschehen werde. Dennoch sei daran, daß die Staatsregierung auf Anregung des Ausschusses noch bei dem gegenwärtigen außerordentlichen Landtage die Ergänzung der Mittel zu dem Braker Bahnbau beantragt habe, die Hoffnung zu knüpfen, daß in Zukunft diese Angelegenheit ein etwas rascheres Tempo annehmen werde. Der Ausschuf sei nun der Meinung, daß zunächst Verhandlungen mit den Kommunalverbänden wegen der Uebernahme der gesetzlichen Vorbelastrungen angeknüpft werden müßten, er glaube, daß die dem vorigen Landtage vorgelegten Kostenanschläge hierfür eine genügende Grundlage bieten würden, und daß es nicht erst, wie die Regierung meine, der Aufstellung der vollständigen, definitiven Kostenanschläge, die jedenfalls einen Zeitraum von 2—3 Monaten erfordern werde, bedürfe: der annähernd richtige Betrag werde sich schon ermitteln lassen, zumal da der für gewöhnlich unsicherste Faktor, der Grunderwerb, hier wegfalle, indem die Gemeinden den Grund und Boden für die Bahn selbst hergeben müßten. — Wenn der Ausschuf ferner im zweiten Absatz beantrage, dem nächsten ordentlichen Landtage die definitiven Kostenanschläge vorzulegen, so meine er damit nicht, daß die Verhandlungen auch mit den an der Südbahn interessirten Gemeinden bis nach Vorlegung der Kostenanschläge hinausgeschoben würden, er erwarte vielmehr, daß auch diese Verhandlungen schon jetzt begonnen würden, damit die Sache nicht auf die lange Bank geschoben werde. — Bei der Braker Bahn hoffe der Ausschuf, daß noch in diesem Jahre mit dem Bau angefangen würde.

Minister Jansen Exc.: Bisher habe die Staatsregierung die Erfahrung gemacht, daß die Gemeinden sich schwer dazu herbeiließen, eine bestimmte Verpflichtung zu übernehmen, so lange ihnen nicht ziffernmäßig angegeben werde,



welche Forderung an sie gestellt würde, dieses sei aber nur möglich an der Hand der definitiven Kostenanschläge. Aus diesem Grunde sei die Anknüpfung der Verhandlungen bisher noch aufgeschoben worden. Die Staatsregierung werde aber auf die jetzt vom Landtage gegebene Anregung hin den Versuch machen, auf der Grundlage der bis jetzt gemachten Vorarbeiten in Betreff der Bahn von Oldenburg nach Brake mit den beteiligten Gemeinden eine Verständigung zu erzielen: Es werde sich dann ja zeigen, ob Geneigtheit zur Uebernahme der gesetzlichen Vorbelastung bei den Gemeinden vorhanden sei. — Was die Südbahn und die Bahn von Delmenhorst nach Wildeshausen anlange, so sei die Eisenbahndirektion bald nach Schluß des letzten Landtags mit der Anfertigung der Projekte und Kostenanschläge beauftragt worden, und es sei zu erwarten, daß dieselben demnächst fertiggestellt sein würden.

Daß die Ausführung des Gesetzes vom 23. März 1891 nicht so rasch vor sich gehe, wie es wünschenswerth erscheine, das habe, wie auch in der Vorlage hervorgehoben, seinen hauptsächlichsten Grund in dem gegenwärtig herrschenden Mangel an Technikern. Der Ausschuß scheinete das Gewicht dieses Faktors zu unterschätzen, er, Redner, könne sich dafür auf die Erfahrungen sowohl der Eisenbahnverwaltung wie der Baudirektion beziehen, wie außerordentlich schwer es zur Zeit falle, selbst gegen reichliche Vergütung, die sich dann doch auch immer in bestimmten Grenzen halten müsse, geeignete technische Hilfskräfte zu gewinnen.

Abg. **Feldhus**: Warum heiße es im ersten Absätze des Ausschußantrages: „zunächst im Bereiche der Linie Oldenburg-Brake“? Es sei wünschenswerth, daß gleichzeitig die Verhandlungen wegen der Südbahn angeknüpft würden, da diese umständlicher und vermuthlich zeitraubender sein würden.

Abg. **Schulze**: Der Grund, weshalb der Ausschuß sich dafür ausgesprochen habe, daß man zunächst bei der Braker Bahn anfangen möge, bestehe darin, weil hier die Vorbereitungen am weitesten gediehen, namentlich schon Kostenanschläge aufgestellt seien, auch habe diese Bahn die gesetzliche Priorität für sich.

Abg. **Ahlhorn** glaubt, daß man auch wegen der Südbahn längst mit den Verhandlungen hätte beginnen können, man dürfe doch auch den Süden, insbesondere Wildeshausen, diese Dase in der Wüste, nicht vernachlässigen. Er richte die Frage an die Staatsregierung, ob beabsichtigt werde, die Bahn noch in der nächsten Finanzperiode zu bauen?

Minister **Jansen** Exc.: Die Staatsregierung habe die Absicht, auch mit dem Bau der Südbahn, sofern die gesetzlichen Voraussetzungen vorlägen, thunlichst noch in der nächsten Finanzperiode zu beginnen. Er erinnere übrigens daran, daß das Zustandekommen dieser Linie auch noch dadurch bedingt sei, daß mit Preußen eine Verständigung erzielt werde wegen der Strecke Neuentfurchen-Hesepe.

Abg. **Santen**: Er bedaure ebenfalls sehr, daß wegen des Baues der Braker Bahn noch keine weiteren Schritte gethan und noch nicht einmal mit den Kommunen in Verbindung getreten sei. Durch die Verzögerung sei eine ziemliche Gleichgültigkeit und Laueheit in der Bevölkerung einge-

Berichte. XXIV. Landtag, 2. Versammlung.

treten, man sage sich, es werde doch wohl nichts mehr davon kommen. Daß der bisherige Kostenanschlag um 200 000 M. zu niedrig sei, stehe der Anknüpfung der Verhandlungen mit den Kommunen durchaus nicht im Wege. Er sei überzeugt, daß, wenn man damit gleich nach Erlaß des Gesetzes begonnen hätte, die Opferwilligkeit der Gemeinden viel größer gewesen wäre als jetzt, wo der Eifer schon mehr geschwunden sei. Wenn auch der Ausschuß empfehle, die erforderlichen Mehrkosten zu bewilligen, so zweifelte er doch, ob der Plan zu Stande kommen werde, wenn von den Kommunen solch' unerschwingliche Opfer verlangt würden. Im Publikum werde allseitig gehofft, daß die Regierung die Vorbelastung erheblich ermäßigen werde; auch wegen der Südbahn liege ja dem Landtage eine bezügliche Petition vor.

Minister **Jansen** Exc.: Er würde sehr bedauern, wenn die Verhandlungen mit den Gemeinden dadurch erschwert würden, daß dieselben sich in der vom Herrn Vorredner angedeuteten Richtung Täuschungen hingäben. Die Staatsregierung sei nicht in der Lage von dem im Gesetze aufgestellten Grundsätze, wonach die Ausführung der Bahnen davon abhängig sei, daß die beteiligten Kommunalverbände die festgesetzte Vorbelastung übernehmen, irgendwie abzugehen, um so weniger, nachdem auf jener Grundlage bereits der Bau der Barelter Ringbahn in Angriff genommen und zum Theil vollendet sei.

Abg. **Rückens** bittet den Herrn Minister, die Verhandlungen mit den Gemeinden doch baldigst anzuknüpfen, da denjenigen Gemeinden, die zu einem Zuschusse bereit seien und die schon seit Jahren bestrebt seien, eine Bahnverbindung zu erhalten, sehr daran gelegen sei, endlich zu erfahren, ob das Projekt zu Stande komme und ob sie auf diesem Wege zu dem gewünschten Ziele gelangen würden; ob der Bau selbst ein Jahr früher oder später fertig werde, sei weniger wichtig. In dem Ausschußantrage sei ihm der Passus: „zunächst im Bereiche der Linie Oldenburg-Brake“ nicht verständlich. Sollten erst, wenn die Verhandlungen wegen der Braker Bahn zu Ende seien, die Verhandlungen wegen der Südbahn beginnen? Die ersteren Verhandlungen könnten sich leicht so in die Länge ziehen, daß dann überall keine Zeit übrig bleibe, um noch bis zum Herbst, wo der Landtag wieder zusammenkomme, die Verhandlung hinsichtlich der Südbahn zu erledigen. Er sehe nicht ein, warum die Verhandlungen nicht gleichzeitig geführt werden könnten, und beantrage deshalb:

In dem ersten Ausschußantrage die Worte „zunächst im Bereiche der Linie Oldenburg-Brake“ zu streichen.

Der Antrag wird sofort mit zur Berathung gestellt. —

Um die Verhandlungen mit den Gemeinden einleiten zu können, werde nicht erforderlich sein, daß ganz genaue Kostenanschläge vorlägen; es werde genügen, wenn annähernd feststehe, wie hoch sich die Baukosten pro Kilometer belaufen würden, die Höhe der von den einzelnen Gemeinden aufzubringenden Summen würde sich dann ziemlich genau feststellen lassen. Bestimmte Summen würde man allerdings den Gemeinden nennen müssen, sollten die Verhandlungen von Erfolg sein.

Was die Richtung anlange, so sei bezüglich der Süd-



bahn nicht daran zu denken, daß die jetzt abgesteckte Linie die Zustimmung der Gemeinden fände; von der Gemeinde Dötlingen würde nur die äußerste Westseite berührt. Viele Gemeinden würden die Bewilligung eines Zuschusses zweifellos davon abhängig machen, daß die Bahn eine ihren Interessen entsprechende Richtung erhalte. Darum würde es sich empfehlen, ähnlich wie bei der Bareler Ringbahn, für die Feststellung der Richtung eine gewisse Basis aufzustellen, etwa dahin, daß die Bahn eine solche Kürze haben müsse, daß der durchgehende Verkehr nach Delmenhorst gesichert bleibe; im Uebrigen möge man den Wünschen der Gemeinden thunlichst entgegenkommen.

Abg. **Soyer** betont zunächst gegen den Abg. Rückens, daß es sehr wohl darauf ankomme, ob die Bahn Delmenhorst-Bechta bezw. Lohne-Hesepe ein Jahr früher oder später fertig werde, jedenfalls hoffe er, daß sie in der nächsten Finanzperiode vollendet würde. Er nehme mit dem Herrn Abg. Schulze an, daß die Bahn Oldenburg-Brake eine gewisse Priorität für sich habe, dies habe der Ausschuß mit den Worten: zunächst u. s. w. andeuten wollen. Daß erst das Ende der Verhandlungen wegen dieser Bahn abgewartet und erst dann die Verhandlungen mit den an der Südbahn gelegenen Gemeinden begonnen werden sollten, das sei mit den betreffenden Worten nicht gemeint. Er bitte die Staatsregierung, wegen der Südbahn möglichst rasch eine Verständigung mit Preußen anzubahnen. Dem Herrn Abg. Ahlhorn danke er für die der Bahn Delmenhorst-Wildeshausen entgegengebrachten Sympathien. Dem Abg. Rückens erwidere er, daß die Bahnverbindung Osnabrück-Bechta-Delmenhorst-Bremen, so wie sie sich nach dem Gesetze von 1891 gestalten werde, um 15 km kürzer sei, als die Strecke Osnabrück-Diepholz-Bremen. Innerhalb dieser Grenze müsse man den Gemeinden gewisse Abweichungen zugestehen: es sei dies nothwendig, um die Zuschüsse zu erhalten.

Abg. **Schröder** hält den Rückens'schen Zusatzantrag für überflüssig, da nach dem Ausschufsantrage die Verhandlungen wegen der Braker Bahn nur zunächst „eingeleitet“, nicht zunächst „zu Ende geführt“ werden sollten. Er bedauere, daß man bezüglich dieser Bahn nicht schon eher mit den Gemeinden in Verbindung getreten sei, da die anfangs dafür vorhandene Begeisterung in der Bevölkerung sich schon sehr abgekühlt habe, so daß die Regierung jetzt auf mehr Schwierigkeiten stoßen würde, als früher. — Die jetzt abgesteckte Linie halte er nicht für zweckmäßig: bis Loy halte sie die Geest fest, dann aber laufe sie in mächtigem Schlangenzuge nach Brake und weiche dabei gerade demjenigen Boden aus, der einen festen Untergrund gewähre, vermeide anfangs auch die bewohnten Orte. Daß die gesetzliche Vorbelastung nicht erlassen werden könne, sei klar. Uebrigens solle man dazu nicht nur die von der Bahn durchschnittenen Gemeinden, die so schon schwer belastet seien, sondern vor Allem auch das indirekt interessirte Hinterland heranziehen.

Abg. **Meyer**: Er verstehe den Rückens'schen Zusatzantrag so, daß damit nicht der Braker Bahn die Priorität abgesprochen, sondern nur darauf hingewirkt werden solle, daß möglichst bald mit sämmtlichen beteiligten Gemeinden, wegen der Südbahn auch mit der preussischen Regierung, verhandelt werde. Namentlich die Verhandlungen mit

Preußen bitte er bald einzuleiten, da von der Verständigung mit der preussischen Regierung ja nach dem Gesetze das Zustandekommen des ganzen Unternehmens abhänge. Er beantrage:

Hinter den Worten „Oldenburg-Brake“ die Worte „sowie mit der preussischen Regierung, wegen der Modalitäten der Durchführung durch preussisches Gebiet“ hinzuzufügen.

Der Antrag wird sofort mit zur Berathung gestellt.

Dem Herrn Abg. Ahlhorn wisse er Dank für die dem Süden entgegengebrachten Sympathien. Die Bahn Lohne-Hesepe habe, wenn sie auch hinter der Braker Bahn zurückstehen müsse, doch vor der Bahn Delmenhorst-Wildeshausen-Bechta entschieden die Priorität; bis Lohne sei die Bahn gebaut, diese Sackbahn sei aber ungenügend und nicht einträglich: viele Verkehrsinteressenten der Lohner Bahn zögen es vor, ihre Ausfuhrgegenstände, trotz des Bestehens dieser Bahn, auf der Achse bis Diepholz zu schaffen, um den Anschluß an die Hamburg-Venloer Bahn zu gewinnen. In dem Berichte werde die Bahn Delmenhorst-Bechta vor der Südbahn genannt, er hoffe nicht, daß dies zur Folge hätte, daß in der Ausführung die Südbahn hinter jener Bahn noch zurückstehen werde, vielmehr bitte er, sobald die mit dem an der Braker Bahn beschäftigten Kräfte verfügbar würden, in erster Linie den Bau der Südbahn Lohne-Hesepe mit Abzweigung nach Damme in Angriff zu nehmen. Die jetzt abgesteckte Luftlinie werde schwerlich durchführbar sein, auch dürfe man gegenwärtig keinen durchschlagenden Werth mehr auf eine ganz direkte Verbindung zwischen Osnabrück und Delmenhorst legen, sondern möge ruhig den lokalen Interessen entgegenkommen; letzteres liege doch in der Natur der Sache, da ja die Gemeinde, wenn man den Grund und Boden mit hinzurechne, ca. $\frac{1}{3}$ der Baukosten tragen müßten. Er gebe dabei anheim, falls der jetzige Plan die Zustimmung der interessirten Kommunalverbände, was durchaus nicht ausgeschlossen, nicht finden sollte, auf das ältere Projekt zurückzugehen und von Lohne über Steinfeld und Damme zu bauen, dann ließe sich die Dammer Zweigbahn entbehren. Er bitte, seinen und den Rückens'schen Antrag anzunehmen.

Abg. **Rückens** glaubt, daß man die Verhandlungen mit den Gemeinden in Betreff der Bahnen Bechta-Wildeshausen-Delmenhorst und Lohne-Hesepe auch schon eher beginnen könne, bevor eine endgültige Verständigung mit Preußen erzielt sei. — Seine Bedenken gegen den Passus „zunächst im Bereiche der Linie Oldenburg-Brake“ hält er durch die Ausführungen des Abg. Schröder nicht für widerlegt. Wenn dieser Passus weiter nichts sagen sollte, als daß die Verhandlungen wegen der Braker Bahn bloß eher eingeleitet werden sollten, dann sei er völlig überflüssig, denn einleiten könne man die Verhandlungen wegen der einen Bahn heute und die wegen der anderen Bahn morgen; wenn man die Worte in diesem Sinne auffasse, so sei es gar nicht zu verstehen, warum der Ausschuß die Verhandlungen wegen der Braker Bahn zunächst eingeleitet wünsche. — Es empfehle sich daher auf jeden Fall, den fraglichen Passus als völlig überflüssig wegzulassen.

Abg. **Ahlhorn** gesteht der Braker Bahn die Priorität

zu, bittet aber, wegen der Südbahn sofort Verhandlungen mit Preußen anzuknüpfen, was jeden Tag geschehen könne, und hofft, daß die Regierung schon diesen Herbst dem Landtage wegen des Baues der Bahn Delmenhorst-Wildeshausen-Behta oder der Bahn Lohne-Hesepe eine Vorlage machen werde. — Was die Brake Bahn anlange, so könne er der Staatsregierung hier einen Vorwurf nicht ersparen. Er wiederhole dringend seine Bitte, mit beiden Bahnen rasch vorzugehen.

Minister **Jansen** etc.: Er wiederhole, daß die Staatsregierung wegen der Bahn von Oldenburg nach Brake nur deshalb mit den Gemeinden noch nicht in Verhandlung getreten sei, weil die endgültigen Kostenanschläge noch nicht festgestellt seien, nach dem vom Landtage heute ausgesprochenen Wünsche werde die Staatsregierung aber den Versuch machen, auf Grund der bis jetzt vorliegenden Kostenanschläge eine Einigung mit den Gemeinden zu erzielen. Nach den bisherigen Erfahrungen fürchte er allerdings, daß dieser Versuch auf Schwierigkeiten stoßen werde.

Was die Südbahn anlange, so erinnere er daran, daß beide Strecken, Delmenhorst-Wildeshausen-Behta und Lohne-Hesepe, nach dem Gesetze vom 13. März 1891 abhängig seien von einer Verständigung mit Preußen. Die Preussische Regierung habe übrigens prinzipiell bereits ihre Genehmigung zu dem Bau der Bahn von der Landesgrenze bis Hesepe ausgesprochen. Die Eisenbahndirektion sei bereits seit länger mit den Vorarbeiten für die beiden Strecken der Südbahn beschäftigt, sobald das Projekt dem Staatsministerium vorgelegt werde, werde dieses weitere Maßnahmen veranlassen.

Abg. **Funch**: Wenn in den Kreisen, welche an der Bahn von Oldenburg nach Brake theilhaftig seien, wirklich eine gewisse Lauheit eingetreten wäre, so sei das nicht zu verwundern, nachdem man sie so lange habe warten lassen. Um so mehr freue es ihn jetzt von dem Herrn Minister zu hören, daß die Staatsregierung bereit sei, nuncmehr in nächster Zeit in die Verhandlungen mit den Gemeinden einzutreten. Er glaube, daß die nöthigen technischen Kräfte für den Bau wohl zu gewinnen seien, man müsse denselben eben eine höhere Vergütung anbieten, der Unterschied zwischen solcher Vergütung für auf unbestimmte kurze Zeit angestellte Techniker und der Befoldung der als Staatsdiener angestellten Techniker werde dadurch ausgeglichen, daß die Letzteren pensionsberechtigt seien. Er bitte die Staatsregierung, die Aufstellung der endgültigen Voranschläge mehr als bisher zu fördern und dann möglichst bald die schon vorher zu beginnenden Verhandlungen mit den Interessenten zum Abschluß zu bringen. — Dem Herrn Abg. Schröder erwidere er, daß die abgesteckte Linie den Bodenverhältnissen wie auch den bisher laut gewordenen Wünschen der Interessenten entspreche, kleinere Abweichungen von dem vorläufigen Plane übrigens durchaus nicht ausgeschlossen seien.

Abg. **Jaspers** spricht noch der Staatsregierung gegenüber den Wunsch aus, künftig den Kostenanschlägen, welche dem Landtage vorgelegt würden, kurze Skizzen beizulegen.

Der Berichterstatter Abg. **Schulze** bittet in seinem Schlußwort, den Rückens'schen Antrag abzulehnen; die Einschaltung: „zunächst im Bereiche der Linie Oldenburg-Brake“, habe ihren guten Sinn, weil hier die Verhand-

lungen sofort beginnen könnten, während bei der Südbahn die Vorarbeiten noch nicht so weit gediehen seien.

Es wird hierauf der Rückens'sche Antrag abgelehnt, der Ausschußantrag mit dem vom Abg. Meyer beantragten Zusatz angenommen.

Es werden hierauf

2. zur Verhandlung gestellt die Anträge des Ausschusses, betreffend die Bahnen in der Friesischen Wehde (Vareler Ringbahn).

Die Ausschlußmehrheit hat beantragt: der Landtag wolle

1. sich mit dem Inhalte sub Ziffer 2 des Schreibens des Staatsministeriums vom 15. Januar 1893 einverstanden erklären,
2. über die Petition des Gemeinderathes zu Neuenburg zur Tagesordnung übergehen, und
3. die Eingabe des Gemeindevorstehers **Ahlhorn** zu Zettel für erledigt erklären.

Der Berichterstatter Abg. **Schulze** stellt zu diesem Mehrheitsantrage Namens der Mehrheit des Ausschusses den Zusatzantrag:

Der Landtag wolle die nach Feststellung des Ausschußberichts im Ausschuß eingegangene zweite Petition der Gemeinde Neuenburg vom 20. Februar d. J., betr. die Bewilligung der Gelder zum Ausbau einer Eisenbahn von Grabstede nach Neuenburg, durch Annahme des Mehrheits-Antrages für erledigt erklären.

Die Ausschlußminderheit (**Wallrichs**) hat beantragt: Antrag **Nr. 1.**

Der Landtag wolle erklären, daß eine Bahn Bockhorn-Zettel im Gesetz nicht vorgesehen sei und die Mittel zum Ausbau dieser Strecke verweigern.

Antrag **Nr. 2.**

Der Landtag wolle die Staatsregierung auffordern, behufs Fortführung der Bahn innerhalb der gesetzlich vorgeschriebenen Linien mit den betreffenden Gemeinden weitere Verhandlungen zu eröffnen.

Zunächst erhält das Wort der Berichterstatter der Mehrheit, Abg. **Schulze**: Die Staatsregierung beabsichtige, die Bahn in zwei Linien auszubauen, einmal in der Richtung Varelerhaven, Varel, Borgstede (mit Abzweigung nach Bramloge), Seghorn, Bockhorn, Zettel, sodann in der Richtung Ellenjerdammerfjel, Ellenjerdamm, Bockhorn, Grabstede. Einzelne Theile dieser Strecken seien bekanntlich schon vollendet. Dazu lägen nun zwei Petitionen der Gemeinde Neuenburg vor, wovon die erste das vorstehende Projekt ablehne, die zweite aber den Bau einer Bahn Neuenburg-Grabstede verlange. Durch diese zweite Petition würde die erste aufgehoben, mithin der Bericht der Ausschlußminderheit hinfällig, indem Neuenburg dadurch, daß es erkläre, sich anschließen zu wollen, seinen Widerstand gegen das Projekt aufhebe. — Die jetzige Einrichtung werde nach Erklärung der Staatsregierung zwei Betriebe erfordern, was aber die Ringbahn nach dem alten Projekt auch gethan haben würde. Der Ausschuß habe namentlich die Frage zu prüfen gehabt, ob das gegenwärtige Projekt im Einklang mit dem Gesetze vom 13. März 1891 stehe, und sei, wie in dem Berichte

näher ausgeführt, in seiner Mehrheit zu der Ueberzeugung gelangt, daß die jetzt beschlossenen Veränderungen sich als solche Modifikationen der ursprünglichen Linie darstellten, wie sie nach dem Gesetze zulässig seien. — Der Bau einer Bahn Neuenburg-Grabstede könne in Landtage jetzt nicht wohl beschlossen werden, da die Staatsregierung so wie so in der Lage sei, diese Bahn zu bauen, wenn die Gemeinde die gesetzliche Vorbelastung übernehmen wolle.

Der Berichterstatter der Minderheit, Abg. **Wallrichs**, bleibt bei seinen Anträgen. Er bestreitet, daß die Regierung befugt sei, den Rahmen des Gesetzes von 1891 zu durchbrechen, da ein Gesetz nur in Uebereinstimmung mit dem Landtage, durch ein neues Gesetz, beseitigt werden könne. Der Wortlaut des Gesetzes von 1891 aber schließe den Bau einer Bahn von Bockhorn nach Zetel entschieden aus, insbesondere könne man sich für die Zulässigkeit derselben auch nicht auf die Bestimmung berufen, daß die Ringbahn auch in Theilstrecken ausgebaut werden könne; die jetzt beschlossene Bahn Bockhorn-Zetel sei eben keine „Theilstrecke“ der im Gesetze beabsichtigten Bahn, sondern eine ganz andere Linie. „Vareler Ringbahn!“ „Vareler Ringbahn!“ das sei die schöne hoffnungsvolle Zukunftsmusik gewesen, die die Staatsregierung den Bewohnern der „Friesischen Wehde“ in den wohlklingenden Akkorden:

„Wirthschaftliches Bedürfnis!“

„Landwirthschaftliches Interesse!“

„Hebung der Ziegelfabrikation!“ —

sowohl in der Vorlage vom 17. November 1887, als auch in der Vorlage vom 16. Oktober 1890 habe ertönen lassen. Aber, m. H., wie ist es jetzt geworden? Aus der beabsichtigten Ringbahn sei jetzt ein polypenarmiges Ungethüm entstanden, die daran geknüpften freudigen Hoffnungen, namentlich im Interesse der durch Auffahren von Aei zu kultivirenden Heideflächen und Möre, seien zum großen Theil gescheitert. Die früher einmüthigen Interessen der Gemeinden Neuenburg und Zetel seien zersplittert und die Gemüther von Mißmuth erfüllt und ein fortwährendes Mißverhältniß werde in den Gemeinden Neuenburg und Zetel unter der jetzigen Generation bestehen bleiben. Redner glaubt, daß der Bahnbau Zetel-Bockhorn nicht allein ungesetzlich sei, sondern zugleich die berechtigten Interessen Neuenburgs empfindlich verletze, eine Zurücksetzung, welche diese Gemeinde um so weniger verdiene, als sie sich nie geweigert habe, die gesetzliche Vorbelastung zu übernehmen, vielmehr habe sie einen Zuschuß von 41 000 M. bewilligt. Allerdings habe sie nicht sofort den Anschluß beschlossen, allein dies sei ihr nicht zu verübeln, da sie bei ihren geringen Mitteln eine so große Ausgabe sehr reiflich habe erwägen müssen, auch hätten die übrigen Gemeinden ebenfalls zuerst lange Zeit eine ablehnende oder doch zuwartende Stellung zu dem Bahnbau eingenommen. Wenn die Staatsregierung in der Anlage 7 sage, daß sie durch die Bahn Bockhorn-Zetel jetzt der Mühe überhoben sei, ein zweites Anschlußgleise in Ellenserdamm herzustellen, so könne er durch amtliche Aktenstücke nachweisen, daß das Amt mit den drei Gemeinden gar nicht auf dieser Basis verhandelt habe: — Zetel-Ellenserdamm, sondern es sei mit den drei Gemeinden so verhandelt, daß die Bahn, von Zetel ausgehend, unweit Steinhausen, in der Nähe des sogenannten Schneckenweges, die von Bock-

horn nach Ellenserdamm führende Bahn treffen solle. Dar- nach wäre es Pflicht des Amtes gewesen, bevor es auf den neuerdings von Zetel gemachten Vorschlag einging, erst bei der Gemeinde Neuenburg anzufragen, ob diese sich jetzt zum Bau entschließen wolle. Dies Verfahren hätte der Amtshauptmann, der, wie es in der alten Beamten-Instruktion heiße, ein Vater seines Amtes sein solle, selbst dann beobachten müssen, wenn wirklich seitens der Vertreter der Gemeinde vorher ein Versehen begangen sein sollte, diese Herren seien sonst doch nicht so, die wüßten einen Gemeindevorsteher wohl zu finden, wenn er mit irgend einem Bericht rückständig sei. Er sei überzeugt, daß die Staatsregierung, wenn sie über alle Einzelheiten bei den bezüglichen Verhandlungen genau berichtet worden wäre, niemals den Bau der Linie Bockhorn-Zetel beschlossen haben würde, weil damit offenbar Neuenburg in ungerechtfertigter Weise zurückgesetzt und vernachlässigt werde. Er bitte daher, für den Minderheitsantrag zu stimmen.

Abg. **Ahlhorn** nimmt hierauf den Amtshauptmann in Varel mit warmen Worten gegen die Angriffe des Vorredners in Schutz; derselbe habe nicht allein für das ganze Amt, sondern auch ganz besonders für die Gemeinde Neuenburg stets Wohlwollen und Pflichteißer in hohem Maße geübt. Der Amtshauptmann hätte als Beamter sehr viel gewirkt, von Elsfleth aus hätte er die Chaussee nach Großenmeer gebaut, auch daß die Amtsverbands-Chaussee im Amte Varel ausgebaut worden sei, wäre sein Verdienst, und daß die Ringbahn überhaupt gebaut sei, hätte die Friesische Wehde ihm mit zu verdanken, wenn dann eine Gemeinde das ganze Unternehmen zu vereiteln suche, so könne man dem Amtshauptmann nicht verdenken, wenn derselbe dann auf andere gesetzliche Mittel Bedacht nehme. Der Amtshauptmann hätte ein sehr großes Amt zu verwalten, doch hätte derselbe noch nie einen Auditor gehabt wie die jüngeren Herren Amtshauptleute, dieselben könnten von ihm lernen, und wäre unser Amtshauptmann bei seinen Eingeseffenen sehr beliebt. Redner geht dann des näheren auf den Gang der bezüglichen Verhandlungen ein und konstatiert dann, daß bei der Uebernahme der zur Ergänzung noch erforderlichen 20 000 M. seitens des Amtsverbandes kein Zwang ausgeübt sei, indem diese fast einstimmig, nur gegen die Stimmen von Sade, Schweiburg und Neuenburg beschlossen sei, und die ersten beiden Gemeinden auch jetzt ganz zufrieden seien, da der Amtrath auch wohl mal Anlagen beschließen werde, woran die beiden Gemeinden das meiste Interesse haben, und gelangt zu dem Schluß, daß die Gemeinde Neuenburg, an sich schon günstig gestellt, da bis auf 5 km die Bahn herangerückt sei, ohne dazu gezahlt zu haaren, in keiner Weise benachtheiligt sei, es vielmehr ihrem eigenen zuwartenden Verhalten zuzuschreiben habe, daß sie jetzt den ihr einst gebotenen Anschluß nach Bockhorn verpaßt habe. Uebrigens halte er es für die Gemeinde für ebenso vortheilhaft, nach Zetel anzuschließen, wegen der zwischen Neuenburg und Zetel gelegenen Ziegeleien. Er bitte daher dringend, die Mehrheitsanträge anzunehmen.

Minister **Jansen** Exc.: Nach den Ausführungen des Herrn Vorredners glaube er sich der Pflicht überhoben, die Angriffe des Herrn Abg. Wallrichs auf den Amtshauptmann in Varel auch seinerseits noch zurückzuweisen.



Er mache darauf aufmerksam, daß sich bezüglich der hier in Betracht kommenden Rechtsfrage der Ausschuß mit allen gegen eine Stimme der Ansicht der Regierung angeschlossen habe.

Abg. **Schröder** stimmt mit dem Herrn Minister in dem letzten Punkt nicht überein und glaubt, daß die Strecke Borgstede-Bramloge nach dem Gesetze überhaupt nicht, die Strecke Bockhorn-Grabstede aber nur dann hätte gebaut werden dürfen, wenn man von Grabstede weiter über Neuenburg nach Zetel gebaut hätte. Uebrigens verkenne er keineswegs die Schwierigkeiten, die sich der Durchführung des Ringprojektes entgegenstellen, und daß dieselbe gerade auch durch die Lässigkeit der Gemeinde Neuenburg erschwert sei. Er glaube aber doch, daß man jetzt, wo die Gemeinde Neuenburg zum Bahnbau bereit sei, Rücksicht auf sie nehmen solle; man müsse bedenken, daß die Gemeinde stets in dem Glauben gelebt, die Bahn könne nicht zu Stande kommen, ohne Neuenburg zu berühren, und andererseits bei ihren geringen Mitteln — sie habe bekanntlich nicht einmal eine eigene Kirche — nur nach langer Ueberlegung sich zu dem Opfer entschließen konnte; wenn man dieses erwäge, so erscheine die zuwartende Haltung Neuenburgs in einem milderen Lichte. Er bedauere es, daß die Bahn Bockhorn-Zetel beschlossene sei, ohne Vorfrage bei Neuenburg; hätte man diese Vorfrage gethan, so würde vermuthlich unter dem Drucke der Thatfachen Neuenburg sich schon damals zum Bau entschlossen haben. Jetzt habe man 3 Sackbahnen, was bedeutende Erschwernisse für den Betrieb befürchten lasse. Wenn nun die Minderheit Ablehnung der Mittel für die Bahn Bockhorn-Zetel verlange, so müsse er allerdings bezweifeln, ob der Landtag hierzu befugt sei, er stelle sich also auf den Boden der Mehrheitsanträge, wünsche aber eine größere Rücksicht auf Neuenburg und einen Druck auf Zetel. Letztere Gemeinde baue unter Außerachtlassung ihrer zwischen Zetel und Neuenburg gelegenen Ziegeleien auf Bockhorn, während es doch im Interesse des Verkehrs dringend wünschenswerth sei, als Bindeglied eine Linie Neuenburg-Zetel zu schaffen. Redner stellt deshalb den Antrag:

Der Landtag erklärt sich mit dem Inhalte sub Ziffer 2 des Schreibens des Staatsministeriums vom 15. Januar 1893 einverstanden, erwartet jedoch, daß die Gemeinden Zetel und Neuenburg seitens der Staatsregierung angehalten werden, nicht nur die bislang beschlossenen Eisenbahnstrecken Zetel-Bockhorn und Neuenburg-Grabstede, sondern auch die Strecke Neuenburg-Zetel zum Ausbau zu bringen, dabei aber endgültig auf die Linie Zetel-Ellensferdamm bzw. Steinhäusen zu verzichten.

Der Antrag wird sofort mit zur Berathung gestellt.

Abg. **Groß**: Ueber die Angelegenheit der Vareler Ringbahn habe der Ausschuß lange und eingehend berathen und sei in seiner Mehrheit unter Berücksichtigung der früheren Landtagsverhandlungen zu der Ueberzeugung gelangt, daß die Linie Bockhorn-Zetel eine nach dem Gesetze zulässige Modifikation des anfänglichen Projektes sei. Anfangs habe er allerdings den Eindruck empfunden, als wenn die Gemeinde Neuenburg schlecht behandelt wäre, als wenn man sie etwa für ein Versehen des Gemeindevorstehers hätte

büßen lassen; bei näherer Betrachtung aber sei er zu der entgegengesetzten Auffassung gelangt. Die Gemeinde Neuenburg habe einfach geglaubt, ohne Berührung Neuenburgs würde es überhaupt nicht gehen, habe daher gewartet, daß man ihr entgegenkommen werde, und über diesem Warten den günstigen Zeitpunkt verpaßt. Wenn sie nun in Folge dessen leiden müsse, so geschehe ihr kein Unrecht, sie habe sich das selbst zuzuschreiben. Wenn sie ihre jetzige Bereitwilligkeit früher gezeigt hätte, so würde die Staatsregierung mit beiden Händen zugegriffen haben, so aber könne man es der Staatsregierung nicht verdenken, wenn sie sagte: nun wenn ihr nicht wollt, so bauen wir erst mal nach Zetel. Redner bittet den Abg. Schröder, seinen Antrag fallen zu lassen, derselbe habe keinen Zweck, da die darin angeführten Linien im Rahmen des Gesetzes lägen, und man die Art und Weise der Verhandlungen ruhig der Staatsregierung überlassen könne.

Abg. **Feldhus**: Die Wallrichs'schen Anträge seien ihm im ganzen sympathisch, doch stimme er aus Zweckmäßigkeitgründen für die Mehrheitsanträge, in der Hoffnung, daß dann die Lücke Zetel-Neuenburg sich schon von selbst schließen werde; das wirthschaftliche Bedürfniß weise mit Nothwendigkeit hierauf; die Mehrheitsanträge würden allen theilhaftigen Interessen gerecht.

Abg. **Ahlhorn**: Der Schröder'sche Antrag erschwere nur die Sache. Eine Bahn Zetel-Neuenburg könne auch so jeden Tag gebaut werden, dieselbe sei billiger als eine Bahn Neuenburg-Bockhorn. Für Neuenburg sei vom Amte geschehen, was geschehen konnte, die Gemeinde habe sich aber immer renitent gezeigt. Wenn der Colleague Schröder sich auf ihre geringe Leistungsfähigkeit berufe, so habe sie diese selbst verschuldet, dadurch, daß sie sich als kirchliche Gemeinde selbstständig gemacht habe und auch würden die Neuenburger auch in kirchlicher Hinsicht noch immer vom Staate unterstützt, da die Staatsregierung der Gemeinde die Kirche im alten Schlosse unentgeltlich bis weiter zur Verfügung gestellt habe, die Neuenburger verpachteten jetzt die Säge in der Kirche und bezögen hieraus ihre meisten Einnahmen.

Abg. **Jürgens**: Beim Lesen der Vorlage 10 habe er den Eindruck empfunden, daß die beschlossenen Modifikationen dem Gesetze vom 13. März 1891 nicht entsprächen. Von dieser Ansicht sei er nicht abgekommen, sie werde von anderen Abgeordneten getheilt, sei auch gewissermaßen in dem Bericht der Ausschlußmehrheit anerkannt, indem dieser wesentlich nur aus Zweckmäßigkeitgründen die Abweichungen gutheiße. Er bedaure, daß durch Neuenburgs zögerndes Verhalten heute unbefriedigende Zustände beständen, für die Neuenburg jetzt als Sündenbock verantwortlich gemacht werde. Der Herr Abg. Ahlhorn übersehe, daß auch Zetel sich erst ablehnend gegen den Vorschlag des Amtes Barel verhalten habe. Die leitenden Behörden hätten sich durch den Unmuth über Neuenburg zu sehr bestimmen lassen; das Verhalten des Amtshauptmanns beim Abschluß der Verträge könne er nicht als richtig bezeichnen, er halte es nicht für angemessen, daß man eine Gemeinde, die sich aus finanziellen Gründen etwas lässig gezeigt habe, im entscheidenden Augenblicke ganz ignorire und damit gewissermaßen maßregelte. Der Schröder'sche Antrag sei ihm sympathisch, weil er Aussicht biete, daß die Ringbahn geschlossen und dadurch

der Betrieb vereinfacht werde, auch die Interessen Neuenburgs genügend wahrgenommen würden.

Abg. **Jaspers**: Er sei von Anfang an gegen die Vorbelastung der Gemeinden gewesen und finde seine Meinung jetzt bewährt. Erst stelle man ein Projekt auf, das anscheinend den Interessen Aller entspreche, dann bei den Verhandlungen mit den Gemeinden werde daraus ein ganz anderes Projekt, bloß wegen eines geringen einmaligen Zuschusses, zu dem die eine oder andere Gemeinde sich verstehe. Er stimme für den Schröder'schen Antrag, weil derselbe nur eine Erwartung ausspreche, er selbst habe Anfangs beabsichtigt, einen anderen Antrag zu stellen, und zwar dahin, die Staatsregierung zu ersuchen, dem nächsten Landtage ein neues Projekt vorzulegen; er habe dies aber unterlassen, weil man in solchem Ersuchen vielleicht ein Mißtrauen erblicken könnte.

Der Berichterstatter der Ausschufsminderheit, Abg. **Wallrichs**: Wenn der Herr Abg. Ahlhorn die Neuenburger auf den Anschluß an Zetel verweise, so frage er: wer trägt die Kosten für die Strecke von der Neuenburger Gemeindegrenze bis Zetel? Er bleibe bei seiner Auffassung, daß Neuenburg gemahregelt worden sei; die Gemeinde habe sich niemals ablehnend verhalten. Er bitte um namentliche Abstimmung über die Minderheitsanträge.

Der Berichterstatter der Ausschufsmehrheit, Abg. **Schulze**, bittet, den Schröder'schen Antrag abzulehnen. In der ersten Petition der Gemeinde Neuenburg werde beklagt, daß die Bahn nicht von Neuenburg über Zetel nach Ellerferdamm, sondern, dem klaren Wortlaut des Gesetzes zuwider, von Zetel nach Bockhorn gebaut werde, so daß die Neuenburger den Hafen Ellerferdammersiel nur auf dem Umwege über Bockhorn würden erreichen können. Nach dem klaren Wortlaute des Gesetzes habe er nun vergebens gesucht, man müßte ihn denn schon in der Ueberschrift finden wollen. Dagegen sei seiner Zeit bei Berathung des Gesetzes sowohl in der Vorlage als auch in dem Ausschufberichte gesagt, daß die genauere Feststellung der Richtung den Verhandlungen mit den Gemeinden vorbehalten bleibe, und nur festgehalten, daß Ellerferdammersiel und Varelerhaven berührt werden müßten, man habe also mit der Möglichkeit gerechnet, daß Orte aus dem projektierten Netz ganz ausfallen könnten, und dies nur bezüglich der beiden Häfen unbedingt vermeiden wollen. — Bedauerlich sei es ja, daß Neuenburg nach Ellerferdamm den Umweg über Bockhorn machen müssen, aber wie könnte das verhindert werden? Zetel allein habe die Linie Zetel-Ellerferdamm nicht bauen, Neuenburg hätte sich daran beteiligen können, habe es aber nicht gethan. Die Gemeinde habe sich eben um nichts bekümmert, diese Thatsache sei auch durch die Ausführungen des Berichterstatters der Minderheit nicht widerlegt. Wenn man jetzt im Sinne des den Ausbau des ganzen Ringes erstrebenden Schröder'schen Antrages beschlösse, wem sei damit gedient? wer werde die Kosten des Grunderwerbes tragen? wer eine Vorbelastung übernehmen? Auch biete das jetzige Projekt keine größeren Unbequemlichkeiten für den Betrieb, als das Ringbahn-Projekt; die Linie Borgstede-Bramloge schade nicht, sei vielmehr als Zuführungsgleis willkommen, und es sei wünschenswerth, daß noch mehr solche Zuführungsgleise angelegt würden. —

Er bitte, die Ausführung dieser nützlichen Bahn nicht zu erschweren, sondern für die Mehrheitsanträge zu stimmen.

Es wird hierauf der Schröder'sche Antrag *N^o 1* abgelehnt, womit der Schröder'sche Antrag *N^o 2* von selbst wegfällt, der Mehrheitsantrag sowie der zur zweiten Neuenburger Petition gestellte Zusatzantrag werden angenommen. Damit sind die Anträge der Minderheit beseitigt.

IX. Mündlicher Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betr. Uebersicht über die bisherigen Verwendungen für den Eisenbahnbaufonds, über die aus diesem Fonds in der Finanzperiode 1891/93 noch zu bestreitenden Ausgaben und über die zur Verfügung stehenden Deckungsmittel.

Der Berichterstatter, Abg. **Schulze**, verweist auf die Vorlage, S. 51 der gedruckten Anlagen, mit dem Bemerkten, daß der Posten auf S. 52, zweite Spalte unter c.: „an den Erneuerungsfonds der Eisenbahn-Verwaltung“, nach den heutigen Beschlüssen nicht 1 315 875, sondern nur 1 212 524 *M.* lauten müsse, und daß sich dadurch die Deckungsmittel um 103 351 *M.* erhöhen.

Der Antrag des Ausschusses:

Der Landtag wolle beschließen, die Vorlage für erledigt zu erklären, wird hierauf ohne Debatte angenommen.

Punkt X. wird von der heutigen Tagesordnung abgesetzt.

XI. Mündlicher Bericht des Eisenbahnausschusses über den Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. die Aufnahme einer Anleihe.

Der Ausschuf beantragt:

Antrag *N^o 1*:

Zu Artikel 1 unter Ziffer 3 den mit 1 315 875 *M.* angegebenen Betrag auf 1 212 524 *M.* abzuändern.

Antrag *N^o 2*:

Zu Artikel 1 als Ziffer 4 nachzufügen:

4. des Mehrbedarfs, welchen die Eisenbahn von Oldenburg nach Brake über die in dem Anleihegesetze vom 19. März 1891 mit 1 350 000 *M.* vorgesehene Summe erfordert, bis zum Betrage von 250 000 *M.*

Antrag *N^o 3*:

den Gesamtbetrag des Anleihebetrages anstatt wie in der Vorlage auf 1 230 635 *M.* auf rund 1 377 500 *M.* festzusetzen.

Antrag *N^o 4*:

Den Gesetzentwurf mit diesen Aenderungen anzunehmen.

Eine Einzelberathung wird nicht gewünscht. Es erhält das Wort der

Berichterstatter Abg. **Schulze**: Die Bestreitung der heute bewilligten Ausgaben mache eine Anleihe erforderlich, und dies bilde den Gegenstand der Vorlagen 19 und 20. — Es betrügen:

die Kosten zum Ankaufe der Schramm'schen Schuppen 123 050 *M.*,

die Mehrkosten der Pier-, Gleis- und sonstigen Anlagen in Nordenham rund 178 940 *M.*,

der Mehrbedarf des Eisenbahn-Erneuerungsfonds nach den heutigen Beschlüssen 1 212 524 *M.*, zusammen ergebe das 1 514 514 *M.*

Davon würden gedeckt durch die infolge der Eistirung des Bahnbaues Nordenham-Blexerdeich ersparten Gelder rund 387 230 *M.*, blieben also noch zu decken 1 127 284 *M.* Wenn man hierzu noch die für den Bau der Braker Bahn bewilligten 250 000 *M.* (vgl. Vorl. 20) hinzusetze, so betrage der Gesamtfehlbetrag 1 377 284. Diese Summe, auf 1 377 500 abgerundet, ergebe den Betrag der Anleihe. — Der Nachsatz 4 zu Art. 2 folge aus Vorlage 20. — In den Vorlagen werde der Mehrbedarf der Erneuerungsfonds höher angenommen, als er sich nach den heutigen Beschlüssen stelle, daher der Antrag *N* 1. Infolgedessen stelle sich der Anleihebetrag, den die Vorlage 19 zu 1 230 635 *M.*, die Vorlage 20 nach Hinzurechnung der Kosten der Braker Bahn zu 1 480 635 *M.* angebe, jetzt auf rund 1 377 500 *M.*

Abg. **Jaspers:** Er sei zwar grundsätzlich dagegen, für solche Aufwendungen, welche nicht Kapitalvermehrungen seien, die Mittel durch Anleihe aufzubringen, indem er es für richtiger halte, solche aus den laufenden Einnahmen zu bestreiten; da aber die Betriebsüberschüsse an den Baufonds abgeführt würden, so komme es auf eins hinaus, da sonst um so mehr für Bauten angeliehen werden müsse. Daher trage er kein Bedenken, die Ausschußanträge anzunehmen.

Abg. **Meyer** hält das bezüglich eines Theils der neuen Bahnprojekte beobachtete Verfahren, wonach ein Landtag den Bau von Eisenbahnen beschließe und der andere die Gelder dazu erst bewilligen müsse, für unzumuthig; das Richtige und natürliche sei, daß derselbe Landtag, der den Bau einer Eisenbahn genehmige, auch die Mittel dazu bewillige. Den Einwurf: dies sei nicht möglich, weil die Kosten erst veranschlagt werden müßten, halte er nicht für stichhaltig: ein specieller Kostenanschlag sei nicht erforderlich, um die Mittel für einen Bahnbau zu bewilligen, wie denn ja auch der gegenwärtige Landtag die Mehrkosten der Braker Bahn bewilligt habe, ohne daß dieselben speciell veranschlagt seien.

Allerdings hoffe er, daß auch zu den übrigen bisher genehmigten Bahnen die Staatsregierung und der nächste Landtag die Gelder bewilligen möchten, er hoffe, daß er sich der Zustimmung des Landtages und der Staatsregierung erfreue, wenn er dieser Zuversicht hiermit Ausdruck gebe.

Die Ausschußanträge werden hierauf angenommen.

Die noch übrigen Punkte XII. bis XVI. werden von der heutigen Tagesordnung abgesetzt.

Schluß der Sitzung 8¹/₂ Uhr Abends.

Der Berichterstatter:

Hoyer.



B e r i c h t

über

die Verhandlungen

der

2. Versammlung des XXIV. Landtags des Großherzogth. Oldenburg.

Fünfte Sitzung.

Oldenburg, den 28. Februar 1893, Vormittags 10 Uhr.

- Tagesordnung:**
1. Mündlicher Bericht des Eisenbahnausschusses über die Petition des Gemeinderathes Lohne, betr. den Ausbau der Linie Bechta-Lohne bis Hesepe mit Verzichtleistung auf den zehnpromcentigen Zuschuß.
 2. Mündlicher Bericht des Eisenbahnausschusses, betr. die projektirte Eisenbahn Bierfeld-Türkismühle.
 3. Mündlicher Bericht des Eisenbahnausschusses über die Petition des Gemeinderathes der Gemeinde Blexen um Erbauung einer eisernen Anlegebrücke bei Blexen.
 4. Mündlicher Bericht des Petitionsausschusses über die Petition des Lehrers a. D. Becker und Bewohner der Umgegend von Brücken (Fürstenthum Birkenfeld), betr. Schutz der Vögel.
 5. Mündlicher Bericht des Petitionsausschusses über die Petition resp. Beschwerde des Stadtmagistrats in Zeven, wegen einer Einschätzung zur Einkommensteuer.
 6. Geheim. Mündlicher Bericht des Eisenbahnausschusses über die geheime Vorlage der Großherzoglichen Staatsregierung vom 7. Februar 1893, betr. die Anstellung eines Eisenbahndirektors.
 7. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. Abänderung des Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. die Heranziehung der inländischen Aktiengesellschaften, Forenser u. s. w. zu den Gemeinde- und Schullasten, vom 23. März 1891.
 8. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. Abänderung des Gesetzes vom 31. März 1870, betr. die Ausübung der Jagd, in der Fassung des Gesetzes vom 8. Februar 1888. (Selbständiger Antrag des Abgeordneten Funch und Genossen.)
 9. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses zu dem dringlichen selbständigen Antrage des Abgeordneten Funch und Genossen zu dem Gesetze vom 18. August 1861, betr. die Beförderung der Pferdezucht im Herzogthum Oldenburg.
 10. Mündlicher Bericht des Eisenbahnausschusses zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Gesetzes für das Fürstenthum Birkenfeld, betr. Enteignungen für auf fremde Rechnung zu erbauende Eisenbahnen.
 11. Mündlicher Bericht des Eisenbahnausschusses zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. die Aufnahme einer Anleihe.



Vorsitzender: Präsident Roggemann.

Am Ministertisch: Seine Excellenz Minister Jansen, Oberregierungsrathe Ahlhorn und Dugend, Finanzrath Wöbs, Regierungsrath Becker.

Nach Eröffnung der Sitzung verliest der Schriftführer Abg. Wilken das Protokoll der vierten Sitzung. Das Protokoll wird genehmigt.

Sodann tritt der Landtag in die Tagesordnung ein.

I. Mündlicher Bericht des Eisenbahnausschusses über die Petition des Gemeinderaths Lohne, betreffend den Ausbau der Linie Bechta-Lohne bis Hesepe mit Verzichtleistung auf den zehnprozentigen Zuschuß.

Berichterstatter Abg. **Schulke**: Der Ausschuß halte den Wunsch des Gemeinderathes zu Lohne, bei der Ausführung der Bahn Lohne-Hesepe den beteiligten Gemeinden durch das Gesetz von 1891 normirte zehnprozentige Vorbelastrung zu erlassen, für gar nicht diskutabel. Senes Gesetz sei bereits in der Ausführung begriffen; eine Bahn sei bereits mit einem zehnprozentigen Zuschusse der Kommunen gebaut worden und es deshalb ganz unmöglich, hinsichtlich einer anderen damals beschlossenen Strecke von jenem Prinzip wieder abzugehen.

Er wolle bei dieser Gelegenheit darauf hinweisen, daß die wiederholt gehörten Aeußerungen in Bezug auf Erlassung jener Vorbelastrungen, die doch niemals in Erfüllung gehen könnten, nur gefährlich seien, indem sie geeignet seien, vergebliche Hoffnungen zu erwecken und die Gemeinden zu einer abwartenden Stellung gegenüber den Bahnprojekten zu veranlassen, deren Inangriffnahme dadurch nur verzögert werde.

Der gleichfalls in der Petition zum Ausdruck gekommenen Wunsch, daß mit dem Bau der fragl. Bahn bald begonnen werden könne, sei berechtigt und dürfe nach dem in der gestrigen Verhandlung Gehörten hoffentlich auf eine baldige Erfüllung rechnen.

Der Ausschuß beantrage aus den erwähnten Gründen Uebergang zur Tagesordnung.

Abg. **Zerhusen**: Die Gemeinde Lohne glaube, einen Grund für Erfüllung ihrer Bitte darin erblicken zu können, daß der Ausbau der Bahn Bechta-Lohne bis zur Landesgrenze festgestanden habe, ehe das die Gemeindezuschüsse normirende Gesetz in Kraft getreten sei.

Abg. **Meyer**: Er sei freilich mit den Ausführungen des Berichterstatters dahin einverstanden, daß die Petition der Gemeinde Lohne post festum komme. Andererseits müsse er die Petenten aber auch in Schutz nehmen. Der Abg. Zerhusen habe bereits darauf hingewiesen, daß die fragl. Strecke unter allen Bahnprojekten eine exzeptionelle Stellung einnehme. Ein Theil der Bahn sei nämlich zur Zeit des Erlasses des Bahngesetzes schon zur Ausführung gekommen gewesen, indem man allseitig die Strecke Ahlhorn-Lohne nur als eine Etappe einer weiter zu bauenden Bahn aufgefaßt habe. Dies habe auch die Staatsregierung bei Begründung der dem vorigen Landtage gemachten Vorlage anerkannt. Allein die damaligen Bemühungen um Erlassung oder Minderung der Vorbelastrungen für jene Strecke seien ohne Erfolg geblieben, und gegenwärtig stehe man vor der vollendeten Thatsache, daß die Forderung eines Gemeinde-

zuschusses hinsichtlich des weitem Ausbaus unseres Bahnnetzes Prinzip geworden sei, welches auch bei der Barelser Ringbahn und der (wohl eine analoge Behandlung fordernden) Huntekorrektur bereits praktisch durchgeführt worden. Auf die von den Petenten gewünschte Streichung des zehnprozentigen Zuschusses sei daher zu seinem Bedauern wohl keine Aussicht vorhanden. Die Haupttendenz der Eingabe gehe denn auch wohl dahin, so bald als möglich die Bahn überhaupt zu bekommen. Auch er hoffe, daß es nunmehr baldigst gelingen möge, die Zuschüsse zu erlangen und den Ausbau zu beginnen.

Bei dieser Gelegenheit erlaube er sich die Anfrage, wie sich die Staatsregierung hinsichtlich eines etwa für die in Preußen zu bauende Strecke seitens der dortigen Interessenten oder des preußischen Staates zu leistenden Zuschusses stelle. Nach dem Gesetze habe es den Anschein, als sollte auch bezüglich der auf das preußische Gebiet entfallenden Strecke von dem Prinzip der Vorbelastrung keine Ausnahme gemacht werden. Die preußischen Gemeinden aber, die von der geplanten Weiterführung der Bahn Lohne-Hesepe zum Anschluß an die Bahn Oldenburg-Osnabrück berührt würden, würden jedoch kaum zur Uebernahme einer Vorbelastrung bereit zu finden sein. Diese Gemeinden lägen ohnehin im engern Verkehrsgebiete der letztgenannten Strecke der oldenburgischen Staatsbahn, und es sei ihnen daher auch nicht zu verdenken, wenn sie für die neue Verbindung ein materielles Interesse nicht bekundeten.

Diese Verhältnisse würden sich günstiger gestaltet haben, wenn man statt des Anschlusses an die Quakenbrücker Bahn einen Anschluß bei Lemförde oder Bohmte an die Venlo-Hamburger Eisenbahn gesucht hätte. Dann würde jedenfalls auch von den Kommunen des Kreises Wittlage eine Beihilfe zu erlangen gewesen sein. Allerdings sei der erstgedachte Anschluß jetzt einmal gesetzlich bestimmt; er wolle aber doch für den Fall eines etwaigen Mißerfolges in dieser Richtung der Erwägung der Regierung und des Landtages anheimstellen, ob man nicht doch auf das ältere Projekt des Anschlusses an die Venlo-Hamburger Bahn zurückkommen sollte. Die Folge hiervon würde freilich auch das Aufgeben der Idee einer neuen Bahnverbindung zwischen Bremen und Osnabrück sein, für die in Bramsche der geeignete Anschluß liege. Er stehe indeß auf dem Standpunkt, daß es sich bei dem beabsichtigten Bahnbau mehr um lokale Interessen, als um Schaffung einer durchgehenden Verkehrsbahn, die außerdem nur ein Zukunftsprojekt sei, handle. Alsdann rechtfertige sich aber die von ihm in Anregung gebrachte Abweichung, die zugleich für Oldenburg eine ganz erhebliche Verbilligung bedeute, angesichts welcher es leichter sein werde, die interessirten südlichen Gemeinden des Amtes Bechta zu Beihilfen zu bewegen. Er hoffe, daß, wenn sich hinsichtlich der Weiterführung der Bahn auf die Quakenbrücker Strecke Schwierigkeiten ergeben sollten, sich Geneigtheit zum Ausbau der von ihm angeregten älteren Richtung zeigen werde.

Seine Excellenz Minister **Jansen**: Dem Abg. Meyer müsse er erwidern, daß die Weiterführung der Strecke Lohne-Landesgrenze auf preußischem Gebiete unter den im Artikel 1

des Eisenbahngesetzes vom 13. März 1891 vorgesehenen Bahnen überhaupt nicht einbegriffen sei. Die Ausführung der im Artikel 1 zu a und b genannten Bahnen (von Lohne bis zur Landesgrenze in der Richtung auf Bramsche mit einer Abzweigung nach Damme und von Bechta über Wildeshausen nach Delmenhorst) sei durch den letzten Absatz des Artikels 3 das, allerdings davon abhängig gemacht, daß vorgängig eine Verständigung mit der Königlich Preussischen Regierung über den Anschluß der erstgenannten Bahn an die Strecke Quakenbrück-Osnabrück erzielt sei. Die Bestimmung des Art. 3 Abs. 1, die den zehnpromzentigen Zuschuß der beteiligten Kommunalverbände zur Vorbedingung der Ausführung mache, beziehe sich aber lediglich auf im Artikel 1 bezeichnete Bahnen, nicht aber auf die Weiterführung auf preussischem Staatsgebiet. Bezüglich der letztern sei man davon ausgegangen, daß die Leistungen der preussischen Gemeinden im Wege der Vereinbarung festzusetzen sein würden. Ein hierüber mit der Königlich Preussischen Staatsregierung abzuschließender Staatsvertrag werde demnächst der Genehmigung des Landtages zu unterbreiten sein.

Die Regierung gehe davon aus, daß unbedingt an dem Projekte, wie es durch das Gesetz festgelegt sei, festgehalten werden müsse. Anregungen, wie die des Abg. Meyer, auf Abweichungen hiervon hätten daher zur Zeit keinerlei Aussicht auf Erfolg, und eine Erörterung derselben würde wenig praktisch sein.

Abg. **Jaspers:** Den Anspruch der südlichen Landestheile auf den Ausbau von Bahnen erkenne er an. Er habe sich jedoch bereits in letzter Session gegen das vorliegende Projekt ausgesprochen. Er habe es nun der Regierung hoch angerechnet, daß sie keinen Anstand genommen habe, auf Grund veränderter Verhältnisse und zum Theil wohl auch auf Grund veränderter Gesichtspunkte dem Landtage eine neue Vorlage zu machen und den früher beschlossenen Bau der Bahn Nordenham-Blexen aufzugeben, wenngleich er persönlich das Aufgeben dieses Projekts bedaure. Er bitte die Regierung, wenn nun vielleicht der neu anzustellende Eisenbahndirektor neue Gesichtspunkte bringe, die in dem Projekte des früheren Direktors keine Beachtung gefunden hätten, dann keine Scheu zu tragen, diese Gesichtspunkte noch nachträglich zu berücksichtigen und dem Landtage eine demgemäß abgeänderte neue Vorlage zu machen.

Abg. **Hoyer:** Er verstehe die Ausführungen des Abg. Meyer nicht, der, soweit er sich erinnere, im Jahre 1891 für den Anschluß über Hesepe plaidirt und demselben zugestimmt habe. Durch derartige Ausführungen könne der Ausbau der einmal beschlossenen Strecken nur gefährdet werden. Er bitte das Ministerium, die Bahnen, wie sie das Gesetz festgelegt habe, auch zur Ausführung zu bringen. Namentlich dürfe die Durchführung des Gesetzes nicht, wie Abg. Jaspers es wünsche, von den etwaigen Ansichten des neuen Eisenbahndirektors abhängig gemacht werden, zumal dieser jetzt erst ganz neu in unsere Verhältnisse hineinkomme und sich in dieser Hinsicht so bald noch kein Urtheil bilden könne.

Abg. **Kückens:** Er richte gleichfalls an die Regierung die Bitte, der Anregung des Abg. Jaspers nicht Folge zu geben. Sonst möchte das in Frage stehende Projekt, das jetzt ungefähr zum Ziele gekommen sei, noch Gefahr

laufen, kurz vorher in die Brüche zu gehen. Man solle nur einmal erwägen, für welche Bahn ein größeres Bedürfniß vorhanden sei, die Oldenburg-Brake oder die Südbahn. Während erstere Gegenden berührte, die auch bereits von bestehenden Bahnen große Vortheile gehabt hätten, handle es sich bei der Südbahn um Bezirke, die bisher bei der Anlegung von Bahnen vollständig vernachlässigt seien. Dies sei namentlich bezüglich Wildeshausens der Fall, das von den bisherigen Bahnen nicht allein keinen Vortheil, sondern sogar direkten Schaden gehabt habe. Von dem Hinterlande, das früher auf Wildeshausen angewiesen gewesen sei, habe der nördliche Bezirk jetzt an Stationen der Oldenburg-Bremer, desgleichen der östliche an solchen der Oldenburg-Quakenbrücker und der westliche an solchen der Bremen-Osnabrücker Bahn seinen Anschluß gefunden. Die Stadt Wildeshausen, in Mitten dieser sämtlichen Bahnen gelegen, sei im Wesentlichen auf sich selbst angewiesen geblieben. Wildeshausen sei daher vor Allem derjenige Ort des Herzogthums, der bei neuen Bahnanlagen in erster Linie Berücksichtigung verdiene.

Abg. **Meyer:** Er danke zunächst dem Minister für die bezüglich der Belastung der preussischen Gemeinden ertheilte Auskunft, und er sei der Ansicht, daß sich auf der angegebenen Basis der Anschluß über Hesepe bezüglich des preussischen Gebietes unschwer ermöglichen lasse.

Der Abg. Hoyer habe ihn mißverstanden. Er habe den Anschluß an die Venlo-Bremer Bahn nur eventuell für den Fall angeregt, daß die gegenwärtig geplante Weiterführung über Hesepe auf Schwierigkeiten stoßen sollte. Dies sei nach den heutigen Erklärungen des Ministers aber ja kaum mehr zu befürchten.

Er freue sich, daß Abg. Jaspers auf eine mögliche Modifikation der Anschauungen der Regierung hingewiesen habe. Er (Redner) erhoffe eine solche in der Richtung, daß das Hauptgewicht nicht mehr auf Schaffung durchgehender Bahnen gelegt werde, sondern die Lokalinteressen vor Allem Berücksichtigung fänden. Urdann würde die Erledigung der Frage der Vorbelastung erheblich erleichtert werden.

Abg. **Jaspers:** Auch er sei mißverstanden worden. Er habe vorhin ausdrücklich betont, daß die südlichen Landestheile einen Anspruch auf Bahnen hätten, habe aber insbesondere nie Wildeshausen die Bahn mißgönnt. Er verstehe die diesbezüglichen Vorwürfe des Abg. Kückens nicht. Von einer Bevorzugung der Bahn Oldenburg-Brake habe er gar nicht, über diese Bahn überhaupt hier im Saale noch kein Wort gesprochen. Ihm sei es nur darauf angekommen, daß ausgeführt werde, was sachlich richtig sei, und nur aus diesem Grunde habe er der Regierung anheimgeben wollen, wenn sich ihr etwa schwerwiegende neue Gesichtspunkte darböten, dem Landtage hiervon Mittheilung zu machen, damit dieser sich über nachträgliche Verwerthung derselben noch erklären könne.

Die Abstimmung ergiebt die Annahme des Ausschußantrages.

II. Mündlicher Bericht des Eisenbahnausschusses, betr. die projektirte Eisenbahn Bierfeld-Türkismühle.

Berichterstatter Abg. **Zöhler:** Die Königlich preussische Regierung beabsichtige, mittels der projektirten Strecke eine

Verbindung herzustellen zwischen der geplanten preussischen Staatsbahn Hermeskeil-Wemmetzweiler und der das Fürstenthum Birkenfeld durchschneidenden Rhein-Nahe-Bahn. Diese Verbindung werde das Gebiet des Fürstenthums Birkenfeld in einer Länge von 9,4 km durchschneiden und der von ihr berührten Gegend erhebliche Vortheile bringen.

Zunächst werde diese Bahn eine bessere Verbindung vermitteln mit den bedeutenden Markorten Wabern und Hermeskeil und dann mit dem unteren Saar- und dem Moselgebiet, im Anschluß an die Moselbahn bei Trier. Mit letzterer Stadt stehe schon jetzt das Fürstenthum in einem regen Verkehr; dieser werde nach Vollendung der Bahnverbindung einen großen Aufschwung nehmen. Bei Ausführung des gegenwärtigen Bahnprojektes sei aber ferner die Fortsetzung der Bahn bis zur bayrischen Ludwigsbahn und damit ein direkter Verkehr des Fürstenthumes mit der industriereichen Rheinpfalz in sichere Aussicht gestellt.

Die genannte Bahn wolle nun die preussische Regierung auf ihre Kosten herstellen und verlange vom Oldenburgischen Staate kein weiteres Opfer, als daß er den zu den Bahnanlagen nöthigen Grund und Boden unentgeltlich zur Verfügung stelle.

Da die Preussische Regierung unter Berufung auf in Preußen maßgebende Bestimmungen auf dieser Forderung mit Entschiedenheit bestanden habe, hätten die zunächst interessirten Kreise der Bürgermeisterei Koshfelden beschlossen, eine Vorbelaftung von 43000 *M.* freiwillig auf sich zu nehmen. Die Grunderwerbskosten betragen aber etwa 76—83000 *M.*, so daß noch ein Rest von bis zu 40000 *M.* zu decken bleibe. Dieser solle nach der Vorlage auf die Landeskasse übernommen werden.

Dieses Opfer erscheine im Verhältniß zu den von der Bahn zu erwartenden Vortheilen gering und werde schon mehr als aufgewogen durch die Ersparniß an Unterhaltungskosten für die Staatsstraßen von Türkismühle über Sötern zur Landesgrenze und von Türkismühle über Neunkirchen zur Landesgrenze, deren Benutzung mit schwerem Lastfuhrwerk nach dem Bahnbau ganz in Wegfall kommen werde. Und zwar sei mit Sicherheit anzunehmen, daß alsdann von den bisherigen Unterhaltungskosten der beiden Straßen, die sich nach dem zehnjährigen Durchschnitt auf 4741 *M.* jährlich beliefen, wenigstens zwei Drittel überflüssig, also jährlich mindestens 3000 *M.* gespart werden würden. Die Verzinsung des verlangten Staatszuschusses zur Eisenbahn Bierfeld-Türkismühle stelle sich bei Annahme von 4% jährlich nur auf 1600 *M.*

Zum Zwecke der durch den Bahnbau nöthig werdenden Verlegung der Bahngeleise auf der Station Türkismühle verlange die Preussische Regierung die unentgeltliche Abtretung eines Streifens von 7 ar von dem zum Staatsgute gehörenden Buchenwalde. Dieses Areal habe einen Werth von nur 50 *M.*, ein Betrag, der in diesem Falle wohl kaum in Betracht kommen könne.

In richtiger Würdigung der Bedeutung der projektirten Eisenbahn habe der Provinzialrath des Fürstenthums Birkenfeld die ihm gemachte diesbezügliche Vorlage gutgeheißen. Auch der ständige Landtagsausschuß habe ihr seine gutachtliche Genehmigung erteilt.

Der Ausschuß stelle folgende Anträge:

Antrag 1:

Der Landtag wolle, soweit erforderlich, zu dem Staatsvertrage zwischen Preußen und Oldenburg vom 29. April v. J. wegen Herstellung einer Eisenbahn von Bierfeld nach Türkismühle nebst Schlußprotokoll von demselben Tage seine Zustimmung erteilen,

und sich weiter damit einverstanden erklären, daß zur Bestreitung der Kosten des von Oldenburg unentgeltlich zur Verfügung zu stellenden Grund und Bodens innerhalb des Gebiets des Fürstenthums Birkenfeld für die von Preußen im Uebrigen auf seine Rechnung zu erbauende Zweigbahn Bierfeld-Türkismühle ein Zuschuß bis zur Summe von 40000 *M.* aus der Landeskasse des Fürstenthums Birkenfeld gewährt werde,

sowie ferner,

daß für die Herstellung der projektirten Eisenbahn Bierfeld-Türkismühle von dem zum Staatsgut gehörenden Buchenwald ein Streifen von etwa 7 ar unentgeltlich abgetreten werde,

und endlich

der unterm 29. September v. J. erlassenen Verordnung für das Fürstenthum Birkenfeld, betreffend Anwendung des Enteignungsgesetzes auf die im Fürstenthum belegene Strecke der Eisenbahn Bierfeld-Türkismühle zustimmen;

Antrag 2:

Der Landtag wolle dem Entwurf eines Gesetzes für das Fürstenthum Birkenfeld, betreffend Enteignungen für auf fremde Rechnung zu erbauende Eisenbahnen seine Zustimmung erteilen.

Beide Ausschußanträge werden angenommen.

Der Präsident verkündet, daß Anträge zur zweiten Lesung des beschlossenen Gesetzentwurfes bis 11 $\frac{1}{2}$ Uhr einzureichen sind.

III. Mündlicher Bericht des Eisenbahnausschusses über die Petition des Gemeinderaths der Gemeinde Blexen um Erbauung einer eisernen Anlegebrücke bei Blexen.

Berichterstatter Abg. **Funch**: Die Petenten wünschten die Bewilligung der Mittel für den Bau eines eisernen Piers bei Blexen und motivirten ihr Gesuch damit, daß die seit dreißig Jahren den Verkehr vermittelnde Holzbrücke für eine regelmäßige Aufrechterhaltung der Verbindung des nördlichen Butjadingens mit dem rechten Weserufer nicht mehr ausreiche, und daß das erforderliche Material größtentheils noch von dem für die projektirte Bahn Nordenham-Blexerdeich bestimmten Pierbau vorhanden sei. Gleichzeitig sei auch an die Staatsregierung ein Gesuch des gleichen Inhalts eingegangen. Der Ausschuß habe nun der Dringlichkeit des behaupteten Bedürfnisses nicht zustimmen können, sondern sei der Ansicht gewesen, daß, so lange der Verkehr in der bisherigen Weise vermittelt werden könne, die weitere Entwicklung abgewartet werden müsse. Der Ausschuß beantrage daher:

Uebergang zur Tagesordnung.

Abg. **Groß**: Er halte eine bessere Verbindung beider Weserufer für sehr wichtig und habe deshalb auch nament-

lich bedauert, daß das Bahnprojekt Nordenham-Blexerdeich nicht ausgeführt werde. Auch die vorliegende Petition bezwecke solche bessere Verbindung. Trotzdem habe er im Ausschusse von der Stellung eines Minderheitsantrages abgesehen, und zwar deswegen, weil er in der Petition ein wesentliches Moment, nämlich ein Angebot der Gemeinde Blexen zur theilweisen Tragung der Kosten, vermisse. Falls solches Angebot von der Gemeinde nachgeholt werden sollte, bitte er die Regierung, eine diesbezügliche Vorlage zu machen.

Abg. **Soyer**: Bei Projektirung der Bahn Nordenham-Blexen seien allerdings für eine Pieranlage 100000 *M.* in Aussicht genommen. Die jetzige Pieranlage sei, so viel ihm bekannt, eine reine Privatsache. Wenn das Interesse der nördlichen Gemeinden hier so in Frage komme, wie die Petition behaupte, so sei es doch zu verwundern, daß die Gemeinden bis jetzt die Sache Privatleuten überlassen und nicht einmal selbst aus eigenen Mitteln für eine Verbesserung des bisherigen primitiven Anlegers gesorgt hätten.

Abg. **Jaspers**: Er wolle für die Abstimmung konstatiren, daß der Landtag in eine materielle Prüfung der Petition nicht eingetreten sei. Er werde eine Annahme des Ausschuhsantrages als aus dem Grunde erfolgt auffassen, weil eine gleiche Petition der Regierung vorliege und es dieser daher zunächst überlassen bleibe, Vorschläge zu machen.

Berichterstatter Abg. **Funch**: Er wolle dem hinzufügen, daß der Ausschuh einen Grund für seinen Antrag, wie schon erwähnt, auch daraus entnommen habe, daß gar keine Zugeständnisse seitens der Interessentenkreise vorlägen; hieraus könne man schließen, daß das Bedürfnis nicht so dringend sein werde.

Der Ausschuhsantrag wird angenommen.

IV. Mündlicher Bericht des Petitionsausschusses über die Petition des Lehrers a. D. Becker und Bewohner der Umgegend von Brücken (Fürstenthum Birkenfeld), betreffend Schutz der Singvögel.

Berichterstatter Abg. **Klein**: Die Petition aus dem Fürstenthum Birkenfeld bezwecke die Einschränkung des dort in großem Maßstabe betriebenen Vogelfanges, indem beim Durchziehen der Wandervogel auch Singvögel in so erheblicher Zahl mitgefangen würden, daß dort Wald und Flur fast ganz der Vogelwelt beraubt seien. Hierüber herrsche unter den Vogelfreunden allgemeine Unzufriedenheit. Ueber den Schutz der Singvögel beständen ein Reichsgesetz vom Jahre 1888 und ein Gesetz für das Großherzogthum vom 11. Januar 1873. Durch §. 8 des Reichsgesetzes sei eine Uebertretung des Fangverbotes, die gelegentlich des Krametsvogelfanges von hierzu Berechtigten unbeabsichtigt geschehe, für straffrei erklärt. Diese Bestimmung aber öffne den Schlingenstellern Thür und Thor und bewirke, daß jährlich Tausende von Singvögeln mitgefangen würden. Dazu käme noch, daß im Fürstenthum Birkenfeld dieser Fang ganz besonders von den Forstbeamten und Forstgehülfen und meist in Staatswaldungen betrieben werde. Und zwar solle dies in so großartigem Umfange und mit solchem Eifer geschehen, daß, wie man sage, einige dieser Forstbeamten aus diesem Fange jährlich bis zu 500 *M.* für ihre eigne Tasche einnähmen. Wenn die Großherzogliche Re-

gierung den Beamten den Fang untersage, so werde jenen Mißständen zum größten Theile abgeholfen werden können. Der Ausschuh erwarte, daß die Regierung, nachdem sie auf diese Vorgänge aufmerksam gemacht sei, den richtigen Weg zu ihrer Abstellung einschlagen werde, und glaube, daß alsdann von einer Aenderung der gesetzlichen Bestimmungen Abstand genommen werden könne. Mit dieser Motivirung beantrage der Ausschuh:

Uebergang zur Tagesordnung.

Abg. **Weis**: Es sei ihm bisher unbekannt geblieben, daß im Fürstenthum Birkenfeld der Vogelfang in dem geschilderten Umfange betrieben werde. Auch sei es ja kaum glaublich, daß die Forstbeamten, denen vor allen der Schutz des Waldes anvertraut sei, selbst Hand anlegten, diesen seines schönsten Schmuckes zu berauben. Jedenfalls hätten aber die vorgelegten Behörden bisher von diesen Vorgängen keine Kenntniß gehabt, und werde diese Anregung genügen, um ein Einschreiten der Regierung und der oberen Forstbehörde gegen solches Treiben zu veranlassen.

Der Landtag nimmt den Ausschuhsantrag an.

V. Mündlicher Bericht des Petitionsausschusses über die Petition resp. Beschwerde des Stadtmagistrats in Jever wegen einer Einschätzung zur Einkommensteuer.

Berichterstatter Abg. **Kückens**: Die Eingabe betreffe die Veranlagung des Hausknechtes eines größeren Hotels der Stadt Jever zur Einkommensteuer. Diesen habe der Schätzungsausschuh zu Jever bisher nicht als Diensthoten bei der Herrschaft veranlagt, sondern als selbstständig Steuernden und zwar zu einem Einkommen von 2000 *M.* (Dieses beziehe er wesentlich aus Trinkgeldern). Die Reklamationen des Hausknechtes gegen diese Einschätzungen seien vom Staatsministerium stets für begründet erkannt worden, da der Hausknecht nach den gesetzlichen Bestimmungen als Gesinde einzuschätzen sei. Eine im November d. J. gegen solche Entscheidung des Staatsministeriums vom Stadtmagistrat beim Gesamtministerium erhobene Beschwerde sei von diesem aus formellen Gründen verworfen worden, weil dem Stadtmagistrat ein Beschwerderecht in diesem Falle nicht zustehe. Diese Entscheidung sei endgültig und nicht mehr anzufechten. Der Ausschuh habe die Frage aber auch in materieller Beziehung geprüft und sei zu folgendem Resultate gekommen:

Nach §. 1 der Gesindeordnung seien unter Gesinde diejenigen Personen zu verstehen, die sich zur Leistung häuslicher oder landwirthschaftlicher Dienste, mit persönlicher Unterwürfigkeit gegen die Dienstherrschaft, auf eine gewisse ununterbrochene Zeit für eine gewisse Vergütung verdingen. Diese Voraussetzungen träfen im vorliegenden Falle zu. Ob der Hausknecht die Vergütung direkt vom Hotelbesitzer oder indirekt als Trinkgeld von den Reisenden einnehme, sei gleichgültig, da ja auch die legerwähnte, indirekte Art der Einnahme immer auf einer Gestattung des Hotelbesitzers beruhe. — Auch ein Dienstabuch, dessen Führung §. 9 der Gesindeordnung dem Gesinde vorschreibe, besitze der Hausknecht. — Nach §. 17 daſ. sei die Verbindlichkeit eines nur mündlichen Dienstvertrages vom Geben eines Handgeldes abhängig. Auch dieses sei geschehen, wenn auch nicht seitens des jetzigen, so doch seitens des vorherigen Hotelbesitzers,

von dem der jetzige den Hausknecht beim Kauf mit übernommen habe. — Hiernach sei der Ausschuß zu der Uebersetzung gekommen, daß der Hausknecht als Gefinde im Sinne der Gefindeordnung anzusehen sei, und daß auch das Staatsministerium auf seine Einschätzung mit Recht den Art. 4 §. 3 des Einkommensteuergesetzes, wonach in Lohn und Brod bei einer Dienstherrschaft stehende Dienstboten nicht mit ihrem Namen selbstständig in den Steuerrollen veranlagt, sondern bei der Dienstherrschaft angesetzt werden sollen, für anwendbar erklärt habe.

Es sei freilich zu bedauern, daß ein Mann mit solchem Einkommen bei der Einschätzung den Dienstboten gleichgestellt werden müsse. Es sei hier also offenbar eine Lücke im Gesetze vorhanden. Eine Gesetzesänderung habe aber der Ausschuß in Rücksicht auf die geringe Zahl solcher Hotelhausknechte, von denen ohne Zweifel nur einige wenige so situiert sein würden, nicht für zweckmäßig gehalten. Andererseits müsse man aber an dem Grundsatz festhalten, daß jeder so eingeschätzt werde, wie es seinen Verhältnissen entspreche, und sei es wohl der Erwägung werth, ob sich zur Erreichung dieses Zieles auch für Fälle, wie den vorliegenden, Mittel und Wege finden ließen. Letzterer Grund veranlasse den Ausschuß, seinen ursprünglichen Antrag auf

Uebergang zur Tagesordnung zurückzuziehen und die folgende motivirte Tagesordnung zu empfehlen:

der Landtag wolle beschließen:

In Erwägung, daß die Großherzogliche Staatsregierung Bedacht nehmen wird auf Abstellung von Mißständen, wie sie durch die hier zu Recht angewandte gesetzliche Bestimmung herbeigeführt werden, geht der Landtag zur Tagesordnung über.

Der letztere Antrag wird angenommen.

VI. Mündlicher Bericht des Eisenbahnausschusses über die geheime Vorlage der Großherzoglichen Staatsregierung vom 7. Februar 1893, betr. die Anstellung eines Eisenbahndirektors.

Nachdem Seine Excellenz Minister **Jansen** Namens der Staatsregierung auf fernere Geheimhaltung der Angelegenheit verzichtet und der Landtag sein Einverständnis hiermit erklärt hat, wird die Verhandlung in öffentlicher Sitzung vorgenommen.

Berichterstatter Abg. **Funch**: Die Staatsregierung beantrage, als Gehalt des neu anzustellenden Eisenbahndirektors zu dem regulären Maximalgehalt von 7500 M. eine pensionsfähige jährliche Zulage von 1000 M. zu bewilligen. Nach den Ausführungen des Ministers trage der Ausschuß kein Bedenken, dem Regierungsantrage zuzustimmen. Gerade im vorliegenden Falle müsse daran gelegen sein, eine in jeder Weise hervorragende Kraft zu engagieren, die die Garantie biete, daß sie den Posten auszufüllen imstande sei.

Im Ausschusse sei bei dieser Gelegenheit zur Sprache gekommen, daß die Regierung über das durch die Dispositionsstellung des letzten Eisenbahndirektors vacant gewordene Gehalt einseitig durch Vertheilung an andere Mitglieder der Eisenbahndirektion verfügt habe. Der Zulässigkeit dieses Verfahrens sei im Ausschusse anfänglich Bedenken begegnet, könne aber nach §. 174b des Voranschlages nicht bezweifelt

werden. Immerhin handle es sich hier aber um eine Maßnahme, die unter Umständen nicht allgemeine Befriedigung hervorrufen könnte; dies sei die Veranlassung gewesen, ihrer hier Erwägung zu thun.

Der Ausschußantrag:

Unveränderte Annahme der Regierungsvorlage, wird darauf angenommen.

VII. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. Abänderung des Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. die Heranziehung der inländischen Aktiengesellschaften, Forensen u. s. w. zu den Gemeinde- und Schullasten, vom 23. März 1891.

Anträge zur zweiten Lesung sind nicht eingegangen. Der Landtag verzichtet auf die zweitägige Frist zur Vertheilung des schriftlichen Ausschußantrages.

Der Ausschußantrag:

Der Landtag wolle dem Gesetzentwurfe, so wie er aus der ersten Lesung hervorgegangen, auch in zweiter Lesung seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilen,

wird angenommen.

VIII. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betreffend Abänderung des Gesetzes vom 31. März 1870, betr. Ausübung der Jagd, in der Fassung des Gesetzes vom 8. Februar 1888.

Anträge zur zweiten Lesung sind auch hier nicht eingegangen. Der Landtag verzichtet auf die für die Vertheilung des Ausschußberichtes bestimmte Frist.

Der Antrag des Ausschusses:

Der Landtag wolle dem Gesetzentwurf auch in zweiter Lesung seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilen, findet Annahme.

IX. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses zu dem dringlichen selbstständigen Antrage der Abgeordneten **Funch** und **Genossen** zu dem Gesetze vom 18. August 1861, betreffend die Beförderung der Pferdezuucht im Herzogthum Oldenburg.

Berichterstatter Abg. **Rückens**: Nach den jetzigen gesetzlichen Bestimmungen könne die Aufnahme von Pferden ins Stammregister nur gelegentlich der im Juli stattfindenden ordentlichen Hengstföhrung erfolgen. Der gegenwärtige Antrag bezwecke nun, für besondere Fälle eine Ausnahme hiervon zuzulassen. Den Anlaß zu diesem Antrage hätten die in diesem Jahre bevorstehenden Ausstellungen in München und Chicago gegeben; verschiedene Pferdebesitzer, die dort Pferde auszustellen beabsichtigten, hätten den Wunsch, sie vorher ins Stammregister eintragen zu lassen; der Transport der Pferde zu den Ausstellungen müsse aber bald, jedenfalls vor dem Juli, geschehen. Der Ausschuß setze voraus, daß die vorgeschlagene Ausnahme auf derartige wichtige Ausnahmefälle beschränkt bleiben solle, und stimme in diesem Sinne der Gesetzesänderung zu. Er beantrage demgemäß die Annahme des Antrags **Funch** und **Genossen** in folgender Fassung:

§. 2. Die Bewerbung geschieht in der Regel bei der ordentlichen Hengstföhrung unter Vorführung

des Pferdes und Einlieferung der nöthigen Bescheinigungen, kann jedoch von der Röhrenskommission ausnahmsweise auch zu anderen Zeiten zugelassen werden.

Abg. **Schröder**: Schon bei der kurzen Vorbereitung des Gesetzentwurfs habe er seine Bedenken dahin geäußert, daß die jetzige Veranlassung kaum geeignet sein möchte, eine Aenderung des bestehenden Gesetzes vorzunehmen, zumal nach den Mittheilungen der Staatsregierung sich schon der nächste Landtag mit einer vollständigen Revision des Röhrengesetzes zu beschäftigen haben werde.

Er habe Akt davon genommen, daß die Regierung erst jetzt darauf aufmerksam geworden sei, daß seit längerer Zeit die Röhrenskommission bei außerordentlichen Gelegenheiten, also in gesetzwidriger Weise, Aufnahmen in das Stammregister vollzogen habe. Er bitte die Regierung, in Zukunft auf eine striktere Handhabung des Gesetzes seitens der Röhrenskommission hinzuwirken.

Reg.-Comm. Oberregierungsrath **Alhorn**: Gegenüber dem Vorredner könne er nicht umhin, zu konstatiren, daß die Röhrenskommission für ihr Verfahren gewissermaßen eine Stütze gehabt habe an dem Verfahren des Staatsministeriums selbst. Im Jahre 1887 habe auch das Staatsministerium in einem einzelnen Falle auf Antrag der Röhrenskommission eine Ausnahme hinsichtlich des Zeitpunktes der Aufnahme in das Stammregister zugelassen. Man habe dabei lediglich eine Dispensation der Ministerialbekanntmachung vom 18. März 1886, in der die Vorschrift des Art. 19 §. 2 des Gesetzes vom 18. August 1861 wörtlich wiederholt sei, erteilen wollen und dabei übersehen, daß sich jene Vorschrift auch bereits in dem Gesetze vorfinde. Es liege also lediglich ein auch der Staatsregierung begünstigtes Versehen vor.

Abg. **Schröder**: Dann wolle er dem Wunsche Ausdruck geben, daß die Staatsregierung sich recht bald überzeuge, daß die bisherige Auslegung des Artikel 18 des Röhrengesetzes, betreffend die Führung von Stammregistern, auch ein Versehen gewesen sei.

Abg. **Funch**: Wenn das Gesetz bestimme, daß die Bewerbung um Eintragung ins Stammregister bei der Hauptföhrung geschehe, so sei die Intention des Gesetzgebers wohl hauptsächlich die gewesen, gerade für diesen Tag den Pferdebesitzern das Stammregister zugänglich zu machen, und nicht so sehr, die Bewerbung zu anderer Zeit auszuschließen. Richtiger wäre es damals vielleicht gewesen, einen entsprechenden Zusatz zu machen oder auch z. B. eine Be-

werbung bei Gelegenheit der Nachföhrung vorzusehen. Jedenfalls glaube er aber, daß der von ihm beantragte Zusatz, der nicht eine Aufnahme zu jedem beliebigen Zeitpunkt, sondern nur für bestimmte Ausnahmefälle ermöglichen solle, ganz der Absicht des Gesetzes entspreche. Die Praxis sei bisher schon in gutem Glauben immer so verfahren. Wenn das Stammregister gedeihen solle, müsse den Pferdebesitzern auch die thunlichst weite Möglichkeit zur Aufnahme ihrer Pferde gegeben werden. Die Ausstellungen spielten aber für die Pferdezücht eine große Rolle, und es sei nur im allseitigen Interesse, wenn die dorthin geschickten Pferde ihren Stammbaum nachweisen könnten.

Der vom Ausschusse beantragte Gesetzentwurf wird genehmigt.

X. Mündlicher Bericht des Eisenbahnausschusses zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Gesetzes für das Fürstenthum Birkenfeld, betr. Enteignungen für auf fremde Rechnung zu erbauende Eisenbahnen.

Dieser Gegenstand wird von der Tagesordnung abgesetzt, da die Frist für die Stellung von Anträgen zur zweiten Lesung (vgl. oben zu II) noch nicht abgelaufen ist.

XI. Mündlicher Bericht des Eisenbahnausschusses zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. die Aufnahme einer Anleihe.

Der Ausschuß beantragt:

den in erster Lesung angenommenen Gesetzentwurf auch in zweiter Lesung zu genehmigen.

Weitere Anträge zur zweiten Lesung sind nicht eingegangen. Auf die Frist zur Vertheilung des Ausschußberichtes verzichtet der Landtag.

Der Ausschußantrag gelangt zur Annahme.

Der Präsident bestimmt die nächste Sitzung auf Vormittags 11¹/₂ Uhr und setzt auf die Tagesordnung außer dem nicht erledigten Gegenstand X der gegenwärtigen Tagesordnung den mündlichen Bericht des Verwaltungsausschusses zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. die Abänderung des Art. 19 §. 2 des Gesetzes vom 18. August 1861, betr. die Beförderung der Pferdezücht im Herzogthum Oldenburg.

Schluß der Sitzung 11¹/₄ Uhr.

Der Berichterstatter:

K o h.

B e r i c h t

über

die Verhandlungen

der

2. Versammlung des XXIV. Landtags des Großherzogth. Oldenburg.

Sechste Sitzung.

Oldenburg, den 28. Februar 1893, Vormittags 11¹/₂ Uhr.

- Tagesordnung:**
1. Mündlicher Bericht des Eisenbahnausschusses zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Gesetzes für das Fürstenthum Birkenfeld, betr. Enteignungen für auf fremde Rechnung zu erbauende Eisenbahnen.
 2. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. die Abänderung des Art. 19 §. 2 des Gesetzes vom 18. August 1861, betr. die Beförderung der Pferdezuucht im Herzogthum Oldenburg.

Vorsitzender: Präsident Roggemann.

Am Ministertische: Oberregierungsath Dugend und Regierungsrath Becker.

Nach Eröffnung der Sitzung verliest der Schriftführer Abg. Rückens das Protokoll der fünften Sitzung; dieses wird genehmigt.

Sodann wird in die Tagesordnung eingetreten.

I. Mündlicher Bericht des Eisenbahnausschusses zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Gesetzes für das Fürstenthum Birkenfeld, betr. Enteignungen für auf fremde Rechnung zu erbauende Eisenbahnen.

Der Landtag verzichtet auf die zweitägige Frist zur Vertheilung des schriftlichen Ausschuh-antrages gemäß §. 51 der Geschäftsordnung.

Anträge zur zweiten Lesung sind nicht eingegangen.

Der Ausschuh-antrag:

der Landtag wolle dem Gesetzentwurf, so wie er aus der ersten Lesung hervorgegangen, auch in zweiter Lesung seine verfassungsmäßige Zustimmung geben, wird ohne Debatte angenommen.

II. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. die Abänderung des Art. 19 §. 2 des Gesetzes vom 18. August 1861, betr. die Beförderung der Pferdezuucht im Herzogthum Oldenburg.

Auch hier verzichtet der Landtag auf die zweitägige Frist für die Vertheilung des Ausschuh-antrages. Da Anträge zur zweiten Lesung nicht gestellt sind, wird sofort zur Abstimmung geschritten, und der Ausschuh-antrag:

Der Landtag wolle dem Gesetzentwurf, wie derselbe in erster Lesung angenommen ist, auch in zweiter Lesung seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilen,

gelangt zur Annahme.

Der Präsident ertheilt hierauf dem Oberregierungsath Dugend das Wort.

Oberregierungsath **Dugend:** Meine hochgeehrten Herren! Nachdem der Landtag des Großherzogthums seine Geschäfte beendet hat, habe ich im Auftrage Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs den Landtag zu schließen.

Abg. **Soyer** spricht dem Präsidenten den Dank des Hauses aus für die umsichtige und unparteiische Leitung der Geschäfte.

Der **Präsident** dankt für die Anerkennung und hebt hervor, wie sehr ihm die Leitung der Geschäfte durch die Hilfe der übrigen Mitglieder des Gesamtvorstandes und durch die allseitige Unterstützung, die er bei den Abgeordneten gefunden habe, erleichtert worden sei.

Der **Präsident** bringt sodann ein dreimaliges Hoch auf Seine Königliche Hoheit den Großherzog aus, in das die Abgeordneten lebhaft einstimmen.

Schluß der Sitzung Mittags 12 Uhr.

Der Berichterstatter:

Koch.

