

# **Landesbibliothek Oldenburg**

**Digitalisierung von Drucken**

## **Verhandlungen des ... Allgemeinen Landtags des Großherzogtums Oldenburg**

**Staat Oldenburg**

**Oldenburg, [O.], Landtag 7.1854 - 29.1904**

14. Sitzung, 17.12.1887

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

# Bericht

über

die Verhandlungen

des

## XXIII. Landtags des Großherzogthums Oldenburg.

### Vierzehnte Sitzung.

Oldenburg, den 17. December 1887, Vormittags 10 Uhr.

- Tagesordnung:**
1. Bericht des Verwaltungsausschusses, betr. die zweite Lesung des Gesetzentwurfs wegen Aufhebung des Schulgeldes.
  2. Bericht des Eisenbahnausschusses, betr. die Betriebsübernahme der Bahn Effen-Löningen.
  3. Selbstständiger Antrag des Abg. Stöltzing, betr. Jagdgesetzgebung im Fürstenthum Lübeck.

### Vorsitzender: Präsident Roggemann.

Am Ministertisch: Se. Exc. Minister Janßen, Minister Flor, Geh. Staatsrath Sellmann, Geh. Oberfinanzrath Heumann, Geh. Oberregierungsrath Mükenbecher, Oberregierungsrath Ramsauer, Ministerialrath Willich.

Der Schriftführer Abg. Funch verliest das Protokoll der vorigen Sitzung. Dasselbe wird genehmigt.

Vom Präsidenten werden folgende Eingänge mitgetheilt:

1. Petition von D. C. F. Nagel in Niendorf im Fürstenthum Lübeck um Erlaß eines Weideablösungs-Gesetzes.

An den Petitionsauschuß.

2. Petition von Interessenten der westlichen Landgemeinde Oldenburg und der Stadt Oldenburg, betr. den Bau einer Staatschauffee von Oldenburg nach Edewecht.

An denselben Auschuß.

3. Verordnung, betr. die Verlängerung und Vertagung des Landtags.

Verlesen — ad acta.

Sodann wird in die Tagesordnung eingetreten.

- I. Bericht des Verwaltungsausschusses, betr. die zweite

Lesung des Gesetzentwurfs wegen Aufhebung des Schulgeldes.

**Präsident:** Der Bericht des Ausschusses zur zweiten Lesung sei erst gestern vertheilt. Er nehme aber, falls kein Widerspruch erfolge, an, daß der Landtag auf die Innehaltung der Frist von 48 Stunden verzichte. Neue Anträge seien nicht eingekommen.

Es erfolgt kein Widerspruch und wird der Ausschußantrag:

Der Landtag wolle dem Gesetzentwurf auch in zweiter Lesung im Ganzen seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilen, angenommen.

II. Bericht des Eisenbahnausschusses, betr. die Betriebsübernahme der Bahn Effen-Löningen.

Abg. **Janßen:** Wenn man die Vorlage an der Hand des Ausschußberichts prüfe, so werde man zu der Ueberzeugung kommen, daß das mit der Gemeinde Löningen getroffene Abkommen für den Staat nicht günstig sei. Seien die im Bericht angegebenen Zahlen sämmtlich richtig, so erscheine die Vertheilung der Einnahmen zwischen dem Unternehmer und Betriebsführer für letzteren ungünstig. Er

könne nicht beurtheilen, ob die in Vergleich gestellten Betriebskosten der Bahnen Althorn-Bechta und Sever-Sande richtig angegeben seien. Wäre dies der Fall, so dürfe die Eisenbahnverwaltung mit der bei der Bahn Essen-Löningen in Aussicht genommenen Vertheilung der Bruttoeinnahmen eigentlich nicht zufrieden sein. Wenn er trotzdem für den Antrag des Ausschusses stimmen werde, so thue er das aus folgenden Gründen. Erstens sei es sehr erfreulich, daß eine oldenburgische Gemeinde jetzt mit einem gewissen Wagemuth zeigen wolle, daß auch Communalverbände Eisenbahnen bauen könnten. Ein solches Vorgehen verdiene Anerkennung und Förderung. Sodann werde ihm seine Zustimmung sehr erleichtert durch die nach 10 Jahren gegebene Möglichkeit einer Revision des Vertheilungsmodus der Einnahmen und dann schließlich dadurch, daß dem Staat das Recht vorbehalten sei, das Eigenthum der Bahn für die Herstellungskosten für sich zu erwerben. Aus diesen Gründen werde er die Vorlage annehmen, trotzdem er den Vertheilungsmodus der Einnahmen für den Staat ungünstig halte.

Durch den Inhalt des Ausschußberichts werde man nun dazu geführt, auch die beiden andern projektirten Bahnen mit in den Kreis der Betrachtung zu ziehen. Es sei auch wohl die Absicht des Ausschusses gewesen, in der heutigen Sitzung eine Erörterung über alle drei durchaus gleichartigen Projecte herbeizuführen. Durch die schlagende Beweisführung des Ausschußberichts sei er zu der Ansicht gekommen, daß Staatsregierung und Landtag sich ernstlich mit der Frage beschäftigen müßten, ob es nicht besser sei, die Bahn Sever-Carolinensiel und die Bareler Ringbahn als Staatsbahnen zu bauen. Es sei bekannt, daß in den vorigen Landtagen die Großherzogliche Staatsregierung und der Landtag übereinstimmend den Standpunkt vertreten hätten, daß der Ausbau des Staatsbahnnetzes als abgeschlossen zu betrachten sei. Man sei der Ansicht gewesen, daß das kleine oldenburgische Staatswesen eine weitere Ausdehnung des großen Unternehmens der Eisenbahnanlage nicht würde ertragen können, daß beim weiteren Anwachsen des Eisenbahnbudgets das Gleichgewicht des Gesamtbudgets zu leicht werde gestört werden können. — Er sei derselben Ansicht gewesen.

Nachdem nun aber die Staatsregierung den Entschluß gefaßt habe, den Betrieb der drei Bahnen zu übernehmen, trete die Frage heran, ob bei dem jetzt von der Regierung beabsichtigten Verfahren die Gefahr, daß eine zu starke Beeinflussung des Staatshaushalts durch das Eisenbahnbudget herbeigeführt werde, geringer sei als in dem Falle, daß der Staat die Bahnen selbst baue. An eine solche Verminderung der Gefahr glaube er nicht. Es sei im Ausschußbericht schlagend nachgewiesen, daß bei allen drei Bahnen

nach den jetzt zur Genehmigung vorgelegten Betriebsverträgen das Risiko fast ganz dem Staat zufalle, während der Unternehmer sein Capital stets verzinst und zwar fast immer auch zu einem genügenden Zinsfuß verzinst erhalten werde.

Ganz sicher sei ferner, daß zu einer Zeit, wo der Unternehmer schon einen Gewinn erziele, der Staat noch Schaden habe. Dieser Umstand beweise, daß der Staat bei dem beabsichtigten Vertheilungsmodus, trotzdem er fast das ganze Risiko übernehme, doch die Gewinnchancen einer reichlichen Verzinsung des Anlagecapitals aufgebe. — In Berücksichtigung dieser Umstände halte er es für nothwendig, daß Staatsregierung und Landtag der Frage näher treten, ob nicht der Bau der neuen Bahnen — abgesehen von der Essen-Löninger — auf andere Grundlagen zu stellen sei.

Se. Exc. Minister **Jansen**: Es sei bereits im Ausschußbericht und auch vom Abg. Tansen erwähnt, daß bis jetzt der Landtag mit der Staatsregierung darüber einverstanden gewesen sei, daß der Staatsbahnbau einstweilen als abgeschlossen anzusehen sei. Zu diesem Standpunkt sei man aus Gründen finanzpolitischer Natur gekommen. Man habe eine weitere Vergrößerung des Eisenbahnbudgets, welches schon jetzt eine reichlich dominirende Stellung im Verhältniß zum Gesamtbudget einnehme, für das Gleichgewicht des Staatshaushalts für bedrohlich gehalten. Die Staatsregierung glaube an dem erwähnten Standpunkt festhalten zu sollen, sei daher der Frage, ob der Ausbau der Essen-Löninger Bahn, der Bareler Ringbahn und der Bahn Sever-Carolinensiel auf Kosten des Staates in Aussicht zu nehmen sei, überall nicht näher getreten. Die Staatsregierung habe sich gefreut, durch die Offerten Löningens und des Bankhauses von Erlanger & Söhne in den Stand gesetzt zu sein, den betreffenden Landestheilen die Vortheile einer Eisenbahn verschaffen zu können, ohne ein erhebliches Risiko für die Staatscasse übernehmen zu brauchen.

Es sprächen erhebliche Gründe dafür, künftig in Oldenburg keine Staatsbahnen mehr zu bauen. Das oldenburgische Staatsbahnnetz sei jetzt bereits im Verhältniß zur Bevölkerungszahl das ausgedehnteste in ganz Deutschland. Es habe incl. der Bahn Oldenburg-Wilhelmshaven eine Länge von 370 km.; das für das Risiko dieser Bahnen haftende Herzogthum Oldenburg habe 267000 Einwohner, es komme also 1 km Eisenbahn auf 722 Einwohner. Gleich nach Oldenburg komme das Großherzogthum Baden, wo 1 km erst auf 1170 Einwohner käme, dann Preußen mit 1 km auf 1270, Württemberg mit 1 km auf 1278 und Sachsen mit 1 km auf 1366 Einwohner. Die große Ausdehnung der oldenburgischen Bahnen rühre zum Theil daher, daß Oldenburg gezwungen gewesen sei, weit über seine Grenzen hinaus zu bauen. Die angegebenen Zahlen bestärkten die Staatsregierung in ihrem Entschluß, vorerst

keine Staatsbahnen mehr zu bauen. Bei Beurtheilung dieser Frage müsse man namentlich auch immer die Möglichkeit kriegerischer Verwicklungen mit den ihnen folgenden Verkehrsstockungen, sowie längere Verkehrskrisen, Mißernten u. im Auge behalten.

Was nun das neue in den Betriebsverträgen mit Lönningen und von Erlanger & Söhne zur Geltung gekommene Princip der Theilung der Roheinnahmen zwischen Unternehmer und Betriebsführer angehe, so solle dasselbe nach Auffassung der Staatsregierung keineswegs eine ein für allemal feststehende Grundlage für das Verfahren bei dem ferneren Ausbau von Lokalbahnen sein. Die Staatsregierung betrachte den Bau unter den jetzt vorgeschlagenen Bedingungen als ein innerhalb des Rahmens der drei Projecte auszuführendes Experiment, als einen Versuch, bei dem ein großes Risiko jedenfalls nicht vorhanden sei. Die Eisenbahnverwaltung sei überzeugt, daß — abgesehen von den Kosten der allgemeinen Verwaltung —  $52\frac{1}{2}\%$  von den Roheinnahmen zur Deckung der Betriebs-, Unterhaltungs- und Erneuerungskosten genügen würden. Ein gewisses Risiko sei dabei ja für die Staatscasse vorhanden, aber dasselbe sei bedeutend geringer als wenn der Staat das Anlagecapital der drei Bahnen selbst beschaffen, verzinsen und amortisiren müßte. Man hege für diese Bahnen auf sachverständige Schätzungen gegründete, große Hoffnungen. Er theile diese Hoffnungen, aber man müsse sich bewußt bleiben, wie unsicher derartige Schätzungen über die Erträgnisse einer neuen Bahn trotz alledem seien. Trotz vieler Anhaltspunkte, an die man diese Berechnungen anknüpfen könne, täusche man sich oft genug, wie man das ja auch bei oldenburgischen Bahnen erfahren habe. Wie viel hätten nicht Regierung und Landtag von der Bahn Irhove-Neuschanz erhofft. Man glaubte, daß diese Bahn, die durch eine wohlhabende Gegend führe, sowohl aus dem Lokalverkehr als auch als Anschlußbahn an die holländischen Bahnen gute Einnahmen erzielen werde. Diese Voraussetzungen hätten sich nicht erfüllt. Die Bahn bringe nicht einmal die Betriebskosten auf. Ebenso sei es mit der Linie Quakenbrück-Ösnabrück gegangen, und ebenso könne es doch immer auch gehen mit der Bahn Sever-Carolinensiel und mit der Bareler Ringbahn. Die Regierung halte es demnach für nicht berechtigt, von ihrem Princip abzugehen und diese Bahnen als Staatsbahnen zu bauen. Er bitte, den von der Regierung vorgeschlagenen Modus anzunehmen, es sei doch sehr möglich, daß sich derselbe auch finanziell bewähre. Bewähre sich das neue Princip nicht, so werde man es aufgeben und bei dem Bau etwaiger fernerer Lokalbahnen auf andere Mittel und Wege sinnen müssen. Zunächst aber könne man bei diesen drei Bahnen einen etwaigen Schaden, der ja nicht sehr groß sein könne, riskiren.

Er müsse auch einem etwaigen Plane, eins der Projecte herauszugreifen, z. B. die Bahn Sever-Carolinensiel, und diese Bahn als Staatsbahn zu bauen, entgegentreten. Wenn der Staat dem Severland eine Bahn baue, so werde man den gleichen Wünschen anderer Landestheile auf die Dauer auch keinen Widerstand entgegensetzen können, und so immer mehr von dem für richtig erkannten Princip abgedrängt werden.

Er bitte heute die Anträge des Ausschusses anzunehmen und demnächst auch den Projecten, betreffend die Bahn Sever-Carolinensiel und die Bareler Ringbahn, zuzustimmen.

Abg. **Meyer:** Er stehe der Vorlage sehr sympathisch gegenüber und bitte um Annahme der Ausschußanträge. Er erblicke in diesem Vorgehen einer einzelnen Gemeinde mit dem Bau einer Eisenbahn ein sehr erfreuliches Ereigniß. Es müsse auch in jenem Theil des Herzogthums das Bedürfniß nach einer Eisenbahn wohl sehr tief empfunden sein. Nach den aufgestellten Berechnungen sei für die neue Bahn ein günstigeres finanzielles Resultat zu erwarten, als man anfangs geglaubt habe, und die Lönninger hätten die tröstliche Aussicht, einen genügenden Betrag zur Amortisation und Verzinsung des Anlagecapitals aus den Roheinnahmen zu erhalten. Dadurch werde aber das Verdienst der Gemeinde nicht geringer. Der Gemeinderath habe zu der Zeit, als er den Beschluß, die Bahn zu bauen, faßte, die finanziellen Resultate noch nicht so klar übersehen können und das Unternehmen dennoch entrixt. — Derartigen Bestrebungen müsse der Staat so viel wie möglich Unterstützung gewähren.

In dem 21. und 22. Landtag sei zwar als maßgebendes Princip festgestellt, daß der Staatsbahnbau als abgeschlossen zu betrachten sei, es sei aber auch durch den Beschluß des vorigen Landtags, eine Bahn von Alshorn nach Bechta zu bauen, und durch den Beschluß des jetzigen Landtags, diese Bahn bis nach Lohne fortzusetzen, documentirt, daß von diesem Princip, wenn Ueberschüsse in der Staatscasse vorhanden seien, auch Ausnahmen zugelassen werden sollten. Er sei für den Ban der genannten Bahnen sehr dankbar und könne es nur als seiner Ansicht entsprechend bezeichnen, daß das Princip, keine Bahnen auf Staatskosten mehr zu bauen, kein allzu starres sein dürfe. Man müsse von diesem Princip abweichen dort, wo ein so dringendes Bedürfniß bestehe, wie in seinem Wahlkreise. Grade dem Bedürfniß dieses südlichsten Theiles des Herzogthums sei in Beziehung auf Bau von Eisenbahnen noch nicht genügt. Hinter der demnächstigen Endstation Lohne lägen noch zwei alte Aemter, die sehr weit von jeder Bahn entfernt seien. Eine Fortsetzung der Bahn über Lohne hinaus nach dem

Süden, nach Damme hin, sei deshalb dringend erwünscht, und auch schon deshalb erforderlich, weil dadurch die Rentabilität der ganzen Strecke von Ahlhorn an bedeutend gehoben werden würde. — In dem Ausschusse sei bei der Berathung über die Bahn Bechta-Lohne von einer Verlängerung über Lohne hinaus nach Diepholz die Rede gewesen. Dagegen müsse er sich auf das allerentschiedenste aussprechen. Er würde es für durchaus unzulässig halten, die mit oldenburgischen Mitteln gebaute Bahn von Ahlhorn nach Lohne jetzt weiter nach Diepholz, und nicht, was doch das naturgemäße sei, nach Damme weiterzuführen. Er bitte nochmals, das Princip, keine Staatsbahnen mehr zu bauen, nicht als ein allzu starres hinzustellen. Er sei der Regierung dankbar, daß wenigstens jetzt die Bahn nach Lohne weitergeführt sei. Diese Erweiterung sei schon ein großer Fortschritt. Dadurch werde der Bahn erst ein wesentlicher Theil des Exportverkehrs, nämlich der Viehtransport, zufallen.

**Präsident:** Er mache den Redner darauf aufmerksam, daß er sich mit diesen Ausführungen von dem zur Berathung stehenden Gegenstand der Tagesordnung doch recht weit entferne.

**Abg. Meyer:** Er wolle nur noch die Bitte an die Regierung richten, auf der Ahlhorn-Bechtaer, bezw. Lohner Südbahn einige Viehzüge einzurichten, so daß der wesentlichste Exportartikel der Gegend doch von der Bahn profitieren könne.

**Abg. Thorade:** Alle Abgeordneten ständen gewiß den Wünschen des Abg. Meyer auf Fortführung der Bahn über Lohne nach Damme sympathisch gegenüber, und würden diese Wünsche gewiß von der Staatsregierung, sobald die finanzielle Lage es gestatte, erfüllt werden.

Was die heute zur Berathung stehenden Bahnprojecte angehe, so sei er den Ausführungen des Ministers mit Interesse gefolgt, habe aber mit Bedauern daraus vernommen, daß derselbe so streng an dem Grundsatz, auf Kosten des Staates keine Bahnen mehr zu bauen, festgehalten wissen wolle. Der Minister habe ganz richtig hervorgehoben, daß die Bedenken gegen weitere Staatseisenbahnbauten lediglich finanzpolitischer Natur seien, und es sei ebenfalls richtig, daß es von der Staatsregierung und vom Landtag mehrfach ausgesprochen sei, daß mit Rücksicht auf die schon jetzt reichlich dominirende Stellung des Eisenbahnbudgets im Gesamtbudget die Entwicklung des Staatseisenbahnnetzes als abgeschlossen betrachtet werden müsse. Man sei zu dieser Ansicht in der Erwägung gelangt, daß das Risiko, welches der Staat mit dem Bau von Eisenbahnen übernehme, bei der jetzigen Ausdehnung der oldenburgischen Bahnen schon so groß geworden sei, daß es nicht noch weiter ausgedehnt werden dürfe. Wenn nun jetzt die Regierung dem Landtag auf ewige Zeit berechnete Betriebsverträge vor-

lege, bei denen die Möglichkeit einer ungünstigen Wirkung für den Staat von keiner Seite bestritten werde, so habe sie damit selbst bereits mit dem gedachten Princip gebrochen. Mit der Annahme dieser Verträge werde wieder ein Risiko auf die Staatscasse übernommen werden, und die fluctuirende Wirkung des Eisenbahnbudgets auf das Gesamtbudget vergrößert. Warum wolle man denn, wenn man doch einmal mit dem Princip breche, nur die Verlustchancen und nicht auch die Gewinnchancen übernehmen. Auf eine rein theoretische Formel gebracht, sei es ja richtig, daß das Risiko beim Selbstbau der Bahnen für den Staat größer sei, aber bei geschäftlichen Unternehmungen, um die es sich hier handle, müsse man, um die Größe des Risikos zu erkennen, Gewinn- und Verlustchancen gegen einander abwägen. Wenn nun im Ausschußbericht von ihm nachgewiesen sei, daß bei der Bahn Ahlhorn-Bechta unter den jetzt für die drei projectirten Bahnen vorgeschlagenen Bedingungen der Unternehmer bereits im ersten Betriebsjahr schadlos ausgegangen wäre, so behaupte er, daß bei diesem Vertheilungsmodus — von Kriegsfällen etwa abgesehen — kein Unternehmer irgend einer Bahn jemals Schaden erleiden würde. Im Fall eines Krieges würde aber auch der Staat erst recht ungünstig gestellt sein, da ja der Betrieb immer fortgesetzt werden müsse. — Warum wolle denn der Staat alle Gewinnchancen zu Gunsten des Unternehmers aufgeben, wenn er dabei doch mit seinem früheren Princip breche und seinerseits ein Risiko übernehme? Es sei das gewiß ein unrichtiger Standpunct der Staatsregierung, und er halte es für sehr möglich, daß, wenn nicht der Inhalt des Berichts des Ausschusses von Seiten der Regierung noch widerlegt würde, die beiden Bahnen Fever-Carolinensiel und die Vareler Ringbahn im Landtag zu Fall kämen. Er begrüße das Entstehen einer jeden neuen Bahnlinie als ein für die wirthschaftliche Entwicklung des Landes hoch erfreuliches Ereigniß und würde über viele dem Staate auferlegte ungünstige Bedingungen bei Verträgen, wie sie jetzt vorgelegt seien, hinwegsehen können, aber nicht darüber, daß fast nur die Verlustchancen übernommen und nahezu alle Gewinnchancen weggegeben würden. Auf ein solches Geschäft dürfe sich Niemand einlassen. — Der Minister sage, der Verlust könne ja im schlimmsten Fall so groß nicht werden, da es sich nur um drei kleine Bahnen handle. — Absolut genommen werde es sich allerdings nicht um übermäßig große Summen handeln, aber verglichen mit den kleinen Verhältnissen des Herzogthums überhaupt, werde der Verlust möglicherweise doch nicht unbedeutend werden können.

**Se. Exc. Minister Jansen:** Mit Beziehung auf eine Aeußerung des Abg. Meyer wolle er bemerken, daß der Ausbau der Strecken Ahlhorn-Bechta und Bechta-Lohne wohl allgemein nicht als im Widerspruch mit dem Princip,

den Staatsbahnbau als abgeschlossen zu betrachten, stehend angesehen sei, sondern nur als eine Ausführung des von der Staatsregierung und dem Landtag stillschweigend gemachten Vorbehalts, daß dem großen Amtsverband Wechta, um ihn mit den andern Landestheilen gleichzustellen, auch auf Kosten des Staats eine Eisenbahnverbindung, die derselbe bis dahin habe entbehren müssen, verschafft werden müsse. Zudem seien diese Bahnen ja auch aus Cassenüberschüssen und nicht aus Anleihen gebaut. — Der Abg. Thorade habe bedauert, daß die Regierung in Betreff des Baues von Eisenbahnen ein so strenges für immer geltendes Prinzip aufgestellt habe. Das sei aber auch nicht die Absicht der Regierung gewesen. Derartige Grundsätze könnten immer nur so lange Geltung behalten und befolgt werden, wie die Situation und die Verhältnisse, unter denen sie entstanden wären, andauerten. In der Zukunft komme der Staat vielleicht dazu, Lokalbahnen mit Zuschüssen von Seiten der Gemeinden zu bauen, vielleicht dann, wenn die Eisenbahnschuld erst abgetragen sei. Augenblicklich stehe aber die Staatsregierung auf dem Standpunct, daß von einer Erweiterung des Staatsbahnnetzes abzusehen sei. Gegen dieses Princip habe die Regierung durch die Vorlage der drei Eisenbahnprojecte nicht verstoßen. Sie sei eben überzeugt, daß 52½% genügen würden, um die Staatscasse schadlos zu halten. Es könnte ja sein, daß die Staatscasse eine Einbuße erlitte, aber die Zuschüsse würden dann so unbedeutend sein, daß dieses Risiko mit demjenigen, welches man mit dem Bau der Bahnen auf Staatskosten übernehme, nicht verglichen werden könne.

Die im Ausschußbericht gegebene Berechnung gehe davon aus, daß auf der Bahn Ahlhorn-Wechta im Jahre 1886 die Einnahme pro km 2000 *M.* betragen habe. Diese Annahme sei nicht richtig, da in der angegebenen Gesamteinnahme des Jahres 1886 eine im Monat Juli gemachte einmalige Extraeinnahme von 8—9000 *M.* stecke. Darnach habe die regelmäßige Kilometer-Einnahme im Jahre nur etwa 1565 *M.* betragen, wodurch noch nicht einmal die Betriebskosten zum Betrage von 1716 *M.* pro km gedeckt seien.

Abg. Thorade: Von Seiten des Eisenbahndirectors sei in der Ausschußsitzung gesagt worden, daß man derartige Extraeinnahmen, wie die soeben vom Herrn Minister erwähnte, bei Berechnung der Durchschnittseinnahme ruhig mit in Ansatz bringen könne. Solche Extraeinnahmen kämen öfter vor, z. B. auch jetzt wieder auf der Bahn Ahlhorn-Wechta in Folge des Weiterbaus nach Lohne. Selbst wenn man übrigens die Einnahme pro km nur in der Höhe von 1500 *M.* in Rechnung bringe, so sei das Resultat mit Rücksicht darauf, daß es sich um das erste volle Betriebsjahr und um eine Bahn handle, welche die denkbar unfrucht-

barsten Gegenden durchschneide, für den fingirten Unternehmer immer noch ein günstiges zu nennen. — Wenn nach dem neuen Vertheilungsmodus bei der Ahlhorn-Wechtaer Bahn der Unternehmer so gut wie gar keine Gefahr laufe, so müsse dieser Vertheilungsmodus für den Betriebsführer, den Staat, überaus ungünstig sein. Er könne das den drei neuen Projecten zu Grunde gelegte Princip nie und nimmer für ein richtiges halten, und glaube, daß auch der Minister davon zurückkommen werde.

Se. Exc. Minister **Jansen**: Seine Bemerkung bezüglich der Betriebseinnahmen der Bahn Ahlhorn-Wechta nehme er zurück, nachdem er soeben gehört habe, daß dieser Punkt bereits im Ausschuß besprochen sei.

Reg.-Com. Oberregierungsrath **Ramsauer**: Er wolle sich darauf beschränken, die Berechnung des Ausschußberichts über das Verhältniß der Betriebskosten richtig zu stellen. — Ueber die Bahn Effen-Löningen, welche heute ausschließlich zur Beschlußfassung stehe, habe sich ein unverkennbarer Umschlag vollzogen. Bei der ersten Beschlußfassung der Gemeinde wäre derselben von vielen Seiten Anerkennung ausgesprochen, daneben aber auch die dringende Befürchtung, daß das Wagniß ein zu großes sei. Jetzt habe die Ansicht sich gekehrt und werde mit Nachdruck und ziffernmäßig behauptet, daß das Geschäft für den Staat ungünstig und für die Gemeinde zu günstig sei. Er habe die Sache stets gleichmäßig beurtheilt und mit ganz denselben Zahlen gearbeitet, welche aktenmäßig und öffentlich vorlägen.

Welche Höheinnahme erforderlich sei, um der Gemeinde Löningen Deckung für die Zinsen nach dem angenommenen Fuße zu gewähren, sei eine so einfache Rechnung, daß man sie im Kopfe ausführen könne. Die erforderliche Höheinnahme beziffere sich auf 2111 *M.* 11 *S.* und sei dieser Betrag der Gemeinde und den vorgesetzten Behörden wiederholt als ein solcher bezeichnet, dessen Erreichung selbst in den ersten Jahren des Betriebs in Aussicht genommen werden könne. Eine ganz andere und viel schwierigere Frage sei die, welche Selbstkosten der Betrieb (pro km oder für die Gesamtstrecke) verursachen würde. Der Ausschußbericht berufe sich auf die Buchung für Ahlhorn-Wechta; dieses sei aus doppeltem Grunde nicht zutreffend, zunächst sei dieselbe an sich unrichtig und habe Redner wiederholt, ohne daß derartige Rücksichten vorgelegen hätten, gegen eine solche Streckenvertheilung sich geäußert in dem Bewußtsein, daß sie für praktische Zwecke angewendet, nur zu unrichtigen Ergebnissen führe. Um nur eins anzuführen, würde ebenso gut der Betrag der Unterhaltungskosten, den man bekanntlich im Durchschnitt auf die Faktoren Zeit und Geschwindigkeit zurückführe, nicht nur für den Oberbau zutreffend sein, sondern auch für das Betriebsmaterial, dessen Belastung bei einer streckenweisen Vertheilung kaum anders als nach

Mtskilometern sich auswerfen lasse, obgleich das Moment der Geschwindigkeit im Verhältniß der Strecken sich auf 2:3 stelle und außerdem die Verwendung geringwerthigeren Materials in Betracht komme. Für Alshorn-Bechta komme weiter in Betracht, daß der Betrieb auf dieser Zweigbahn eine gewisse Selbstständigkeit beanspruche, deren Ermäßigung augenscheinlich schon durch die Fortsetzung nach Lohne sich geltend machen werde. Dieser Umstand liege anders bei Essen-Löningen, wenn in Aussicht genommen werde, daß die auf dieser Strecke fahrenden Züge unter Ausnutzung derselben Arbeitskraft an Personen und Betriebsmitteln bis Quakenbrück weiter geführt werden könnten und vielleicht die Möglichkeit sich böte, günstige Anschlüsse der Hauptbahnen ohne verhältnißmäßigen Mehraufwand herzustellen. — Ganz abgesehen von diesem Gesichtspunkte sei im Kreise der Eisenbahnverwaltung der Versuch gemacht, die Selbstkosten des Betriebes unter der Annahme, daß täglich 3 Züge in jeder Richtung führen und daß der Verkehr ein so geringer sei, daß dessen Bewältigung keinen größeren Aufwand als diese Zugkilometerleistung erfordert, auf jährlich 12800 *M.* ermittelt, das ergebe pro km kaum 1000 *M.* und erhelle sofort, daß die Roheinnahme, welche zur Deckung der Zinslast für die Gemeinde erforderlich sei, auch zur Deckung der Betriebskosten des Staates genüge.

Wenn der Ausschußbericht und die Verhandlungen auch die weiteren Projecte streiften, so sei in erster Linie hervorzuheben, daß nicht nur die thatsächlichen Verhältnisse, sondern auch die Vertragsbestimmungen so wesentlich von einander abwichen, daß von einer Beordnung auf Grund eines neuen gleichmäßigen Grundsatzes nicht die Rede sein könne. Bei Essen-Löningen sei die Revisionspflichtigkeit eingeführt, bei Fever-Carolinensiel die Theilung des Reingewinns über 5%, bei der Vareler Ringbahn die Abführung von 10% in den Erneuerungsfonds; dies seien so wesentliche Unterschiede, daß von Anwendung einer Schablone nicht mehr die Rede sein könne. Das einzige thatsächliche und erfahrungsmäßig vorliegende Verhältniß biete die Bahn Oldenburg-Wilhelmshaven. Nach bekannten Bestimmungen würde ein gewisser Rohertrag (2400 *M.* pro km) dieser Bahn zunächst an den oldenburgischen Staat für den Betrieb abgeführt; von der Mehreinnahme (bis zu 8000 *M.*) werde der Betrag zu gleichen Theilen getheilt, während von dem Ueberschuß 60% an Preußen abgeführt werden müßten. Die ganze Bewegung der Mehreinnahmen beruhe längst in dem Spatium, von welchem 60% an den preussischen Staat abgeführt werden müßten. Es verstehe sich von selbst, daß bei dieser Bahn von einem Verzicht auf den Ersatz des Antheils an den allgemeinen Kosten nicht die Rede sein könne. Wollte man nach Streckenbuchung oder durchschnittlich rechnen, so würde hiernach Oldenburg 60% der Roh-

einnahmen an Preußen abzuführen haben und gegen 60% an Betriebskosten aufwenden. Es wäre demnach dringend nothwendig, den Verkehr auf der Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven thunlichst einzuschränken; gleichwohl sei in allen beteiligten Kreisen die Ueberzeugung verbreitet, daß bei der Verkehrssteigerung zwar Preußen ein unerwartet gutes Geschäft mache, Oldenburg aber jedenfalls nicht benachtheiligt werde. Der Durchschnitt der letzten Abrechnungen ergebe, daß diesseits an Preußen rund 45% der Roheinnahmen abgeführt seien; zufällig sei dies derselbe Betrag, der nach dem Ringbahn-Projecte an das Bankhaus abzuführen sein würde; thatsächlich lägen die Verhältnisse ganz ähnlich, namentlich in der Beziehung, daß auf der Ringbahn größere Massentransporte zu erwarten seien.

Ein exacter Nachweis der Selbstkosten einer erst zu erbauenden Bahn sei unbedingt unmöglich; um so bestimmter müsse aber der Bemerkung des Ausschußberichts widersprochen werden, daß ein auf fachverständiger Beurtheilung, gewissenhafter Ueberlegung und begründeter Erfahrung beruhender Griff keinen praktischen Werth habe. Er könne zum Vergleich auf ein Bank- oder Feuerversicherungs-Geschäft sich berufen, aber diese seien verhältnißmäßig zu einfach und gestatteten eher die gleichmäßige Vertheilung der Betriebskosten auf Geschäftstheile, auf Summen. Ein besseres und näher liegendes Beispiel sei der landwirthschaftliche Betrieb. Man denke sich einen größeren Grundbesitzer, der Wald, Weide, Moor und Haide, Klei- und Geestland in seinem Besitze habe. Werde dieser Mann vernünftigerweise parzellenweise verbuchen, welche Selbstkosten sein Betrieb verursache? und wenn ein anstoßender Nachbar zu ihm käme, der, selbst ohne Geßpann, ihn darum bäte, die Bestellung seines Aekers gegen einen bestimmten Antheil an der Ernte zu übernehmen, würde nicht der verständige Bauer in der Beurtheilung der Gesamtverhältnisse die Bedingungen eines solchen Betriebsvertrages richtiger beurtheilen, als wenn er sich auf Durchschnittssätze der Selbstkosten pro ha des landwirthschaftlichen Betriebes überhaupt oder eines künstlich berechneten für einen besonderen Theil beriefe?

Den praktischen Werth eines summarischen Griffes glaube er an einem ihm nahe liegenden Beispiel besonders betonen zu dürfen. Vor der Anlage der Oldenburgischen Stadt-Pferdebahn sei ein ihm befreundeter Capitalist hier gewesen, um sich nach der Rentabilität eines solchen Unternehmens zu erkundigen. Er (Redner) habe sein Urtheil nach allgemein wirthschaftlichen Grundsätzen und seiner Kunde der örtlichen Verhältnisse — nicht nach theoretischen Principien oder Durchschnittssätzen anderer Verhältnisse — auf das Bestimmteste dahin abgegeben, daß diese Anlage sich nicht rentieren werde. Für den Rath suchenden Freund habe dieses Urtheil doch jedenfalls den praktischen Werth gehabt,

daß er sein Geld in der Tasche behalten habe, statt es für eine Anlage zu verwenden, deren Unrentabilität auf der damaligen Grundlage jetzt wohl allgemein anerkannt werde. Eine gewisse Berechtigung zu solchem Urtheil dürfe er auf dem Gebiete vielleicht in Anspruch nehmen, auf dem er jetzt seit einer Reihe von Jahren arbeite und zu beobachten versuche.

Abg. **Thorade**: Den Ausführungen des Regierungscommissars gegenüber weise er darauf hin, daß im Ausschußbericht gar nicht bestritten werde, daß mit  $47\frac{1}{2}\%$  der Roheinnahmen die Betriebskosten unter Umständen gedeckt werden könnten. Der Bericht habe nur gesagt, daß, wenn der Betrag aus der Roheinnahme für den Staat eine solche Höhe erreiche, daß er durch seinen Antheil grade schadlos gehalten werde, dann der Unternehmer schon einen Gewinn und zwar durchweg einen sehr ansehnlichen Gewinn mache. Der Ausschuß habe in seinem Bericht nicht die Frage beantworten wollen, ob der Staat mit  $47\frac{1}{2}\%$  auskommen könne oder nicht, sondern stelle nur die Frage, warum denn der Staat alle Gewinnchancen fortgeben und dem Unternehmer überlassen solle. — Nach dem Vertrage über die Anlage der Bahn Sever-Carolinensiel bekomme der Staat, wenn der Antheil des Bankhauses von Erlanger & Söhne an den Roheinnahmen den Betrag von  $5\%$  des Anlagecapitals übersteige, von diesem Ueberschuß die Hälfte. Warum wolle nun der Staat, der ja unter jetzigen Verhältnissen das Capital zu  $3\frac{1}{2}\%$  anleihen könne, die Chance  $1\frac{1}{2}\%$  zu gewinnen, die jetzt das Bankhaus allein habe, und die weiteren Chancen, die er jetzt mit dem Bankhause theile, aufgeben und nicht vielmehr für sich ausnutzen? Ein Risiko sei dabei gar nicht vorhanden, da die Roheinnahmen die Höhe von  $3\frac{1}{2}\%$  des Anlagecapitals sicher erreichen würden.

Wenn ihm Jemand ein Geschäft anböte unter derartigen Bedingungen, daß er (Redner) bestenfalls schadlos wegkommen würde, aber große Verlustchancen habe, während der Differenz die Gewinnchancen für sich allein habe, so würde er sich auf einen solchen Vertrag natürlich nicht einlassen, wohl aber — falls er Capital habe und das Project als ein gesundes erkenne — das Geschäft allein machen. Ebenso halte er es auch für richtig, daß der Staat die projectirten Bahnen allein ausführe. Die indirecten Vortheile der neuen Bahnen, auf welche der Regierungscommissar hingewiesen habe, nämlich die Steigerung des Verkehrs der anderen Bahnen des Herzogthums u. s. w., träten unter allen Umständen ein, ob die Bahnen nun auf Kosten des Staates oder dritter Unternehmer gebaut würden.

Trotz seines principiell entgegenstehenden Standpunkts bitte er aber den Antrag des Ausschusses unverändert anzunehmen. Lönningen habe lange auf eine Bahn gewartet,

**Berichte.** XXIII. Landtag.

und dürfe man hier schon deshalb keine Anstände machen, weil sich sonst gewisse Concurrencyprojecte in unliebsamer Weise verdichten könnten.

Abg. **von Seimburg**: Er freue sich constatiren zu können, daß das Princip, keine neue Bahnen auf Staatskosten mehr zu bauen, nicht für immer aufrecht erhalten werden solle. Er entnehme dies aus den Erklärungen des Ministers. Dann werde auch Wildeshausen Hoffnung haben, mit der Zeit eine Bahn zu erhalten.

Se. Exc. Minister **Jansen**: Der Bemerkung des Voredners gegenüber sehe er sich veranlaßt, noch einmal ausdrücklich zu erklären, daß die Staatsregierung der Ansicht sei, daß einstweilen mit dem Bau von Staatsbahnen einzuhalten sei. Ob dieser Standpunkt auch in einer ferneren Zukunft noch festzuhalten sei, das zu entscheiden müsse der Zukunft überlassen bleiben.

Reg.-Com. Oberregierungsrath **Ramsauer**: Was die Bahnverbindung für Wildeshausen angehe, so sei früher einmal das Project einer Bahn Delmenhorst-Wildeshausen-Althorn aufgetaucht. Ein solches Project könne man nur ausführen, wenn man sich bewußt sei, daß von irgend einer Seite bedeutende Beträge à fonds perdu hergegeben werden müßten.

Abg. **von Seimburg**: Es werde sich noch Gelegenheit finden, auf die Frage der Anlegung einer Bahn nach Wildeshausen zurückzukommen, und wolle er nur noch bemerken, daß Wildeshausen zur Leistung von Zuschüssen stets bereit sein werde.

Die Berathung wird hierauf geschlossen und der Antrag des Ausschusses angenommen.

III. Selbstständiger Antrag des Abg. Stöltzing, betr. Jagdgesetzgebung im Fürstenthum Lübeck.

Der Antrag lautet:

Der Landtag wolle beschließen, Großherzogliche Staatsregierung zu ersuchen, dem Landtage während der gegenwärtigen Session noch eine Vorlage zu machen, nach welcher den cedirten Gebietstheilen des Fürstenthums Lübeck dasselbe Jagdgesetz zu Theil wird, welches in den alten Landestheilen besteht.

Abg. **Stöltzing**: Im Fürstenthum Lübeck beständen verschiedene Jagdgesetze. Die alten Landestheile hätten ein sehr schönes Jagdrecht mit dem Princip der Jagdfreiheit, während in den cedirten Landestheilen keine Jagdfreiheit herrsche, vielmehr das Recht zu jagen sehr eingeschränkt sei. Nur die Besitzer eines arrondirten Complexes von mindestens 75 Hektar dürften auf ihrem Grund und Boden frei jagen, alle kleineren Grundbesitzer aber nicht. Die Bewohner dieser cedirten Landestheile hätten die gleichen Pflichten wie die Bewohner des übrigen Fürstenthums und könnten doch auch die gleichen Rechte verlangen. — Die Sache sei ver-

schiedentlich im Provinzialrath zur Sprache gebracht, und sei von der Regierung in Gütin erklärt, die Staatsregierung beabsichtige, ein neues Jagdgesetz für das ganze Fürstenthum zu erlassen. Darauf habe man aber bis jetzt lange vergeblich gewartet, und habe er deshalb nunmehr seinen Antrag gestellt, um dessen Annahme er dringend bitte.

**Abg. Wallroth:** Er vermöge den Antrag des Abg. Stölting in der Fassung, in welcher er gestellt sei, zur Annahme nicht zu empfehlen. Der Antrag bezwecke Ausdehnung der Jagdgesetzgebung der alten Theile des Fürstenthums Lübeck auf die neuen. Das seien namentlich die Verordnung vom 1. September 1850, betr. einige vorläufige Bestimmungen wegen Ausübung des Jagdrechts, sowie das Gesetz wegen Ausübung der Jagd vom 24. April 1857. Diese Bestimmungen seien wieder modificirt durch Gesetz vom 11. December 1872, betr. Einführung der Jagdkarten u. s. w., und durch das deutsche Strafgesetzbuch. Eine solche Ausdehnung dieser gesetzlichen Bestimmungen empfehle er deshalb nicht, weil sie zu ganz verschiedenen Zeiten und von verschiedenen Gesichtspunkten aus erlassen seien, auch in ihrer Anwendung zu manchen Zweifeln Anlaß gäben, wie er aus seiner richterlichen Praxis wisse, überdies fänden sie sich ganz zerstreut in der Gesetzsammlung vor. Dagegen sei sehr wünschenswerth, ja geradezu nothwendig der Erlaß eines neuen, einheitlichen Jagdgesetzes für das ganze Fürstenthum Lübeck, was der Provinzialrath nicht nur schon wiederholt gewünscht, sondern die Staatsregierung auch bereits im Jahre 1881 durch Vorlegung eines Gesetzentwurfs auszuführen beabsichtigt habe. Damit würde auch dem Antrage Stölting im Wesentlichen nachgekommen werden, der seines Wissens vor Allem wünsche Ausdehnung des Rechtsatzes: „Jedem steht das Jagdrecht auf seinem Grund und Boden zu“, welcher in dem alten Theile des Fürstenthums gelte, auf die cedirten Theile desselben. Daß aber ein vorzulegendes neues, einheitliches Jagdrecht diesen Grundsatz aufnehmen werde, sei um so weniger zu bezweifeln, weil dieser nicht nur bereits in den älteren Theilen des Fürstenthums, sondern auch für das Herzogthum Oldenburg Gesetz sei; auch der erwähnte Gesetzentwurf vom Jahre 1881 habe diesen Satz im §. 1 an seine Spitze gestellt gehabt. Dieser Entwurf habe im 21. Landtage bereits die zweite Lesung passirt gehabt, als die Staatsregierung sich zur Zurückziehung desselben veranlaßt gesehen hätte wegen einer grade nicht so wesentlichen, vom Landtage in Uebereinstimmung mit dem Justizausschusse gewünschten Abänderung: daß dem Gemeinderathe, nicht der Regierung, wie der Entwurf wollte, die Befugniß zustehen sollte, bei erheblichen Wildschäden während der Schonzeit den Abschuß des Wildes auf Antrag des beschädigten Grundbesizers zu gestatten —, daß deshalb allein die seit lange allseitig gewünschte einheit-

liche Jagdgesetzgebung für das ganze Fürstenthum nicht hätte zu Stande kommen sollen. Daß von dieser Abänderung das Schicksal des ganzen Gesetzentwurfs abhängig sei, wäre damals dem Justizausschuß und dem Landtage vorher nicht bekannt gewesen, andernfalls würde man seines Erachtens den Entwurf auch wohl in der Fassung der Vorlage angenommen haben, um endlich einmal die geltende höchst mangelhafte Jagdgesetzgebung gegen ein einheitliches Recht zu vertauschen.

Da aber die Annahme des Antrags Stölting die Ausdehnung dieser durchaus veralteten, mangelhaften Gesetzgebung auf die neuen Landestheile zur Folge haben würde — nicht zu Nutz und Frommen der Bewohner derselben — so stelle er folgenden Verbesserungsantrag:

Der Landtag wolle die Großherzogliche Staatsregierung ersuchen, ihm noch während dieser Sitzungsperiode den Entwurf eines Gesetzes für das Fürstenthum Lübeck, betr. die Ausübung der Jagd — zum Zwecke der endlichen einheitlichen Regelung der Jagdgesetzgebung — vorlegen.

Dieser Antrag bezwecke einheitliche Jagdgesetzgebung für das ganze Fürstenthum und zugleich das, was der Abg. Stölting vor Allem durch seinen Antrag zu erreichen wünsche: Jagdfreiheit auch in den neuen Landestheilen. Deshalb empfehle er (Redner) dringend die Annahme seines Verbesserungsantrags, welchem seitens der Großherzoglichen Staatsregierung um so eher nachgekommen werden könne, weil ein bereits im Ausschuß vollständig durchberathener, bereits in der zweiten Lesung vom 21. Landtag angenommener Gesetzentwurf vorhanden sei, auch bei Vertagung des jetzigen Landtags die Zeit zur Vorlegung und Beschlußfassung über einen neuen Entwurf ausreichen werde.

Der Antrag des Abg. Wallroth wird mit zur Berathung gestellt.

**Reg.-Com. Geh. Staatsrath Sellmann:** Auf die materielle Seite der durch den Antrag berührten Frage wolle er hier nicht eingehen, er bitte nur, die vorliegenden Anträge schon deshalb abzulehnen, weil dieselben aus formellen Gründen wohl nicht durchführbar seien. Nach §. 5 der Anlage IV des revidirten Staatsgrundgesetzes würde über einen eventuell vorzulegenden Gesetzentwurf, betr. die Ausübung der Jagd im Fürstenthum Lübeck, zunächst ein Gutachten des Provinzialraths dieses Fürstenthums einzuziehen sein, was in der bis zum Schluß des Landtags noch verbleibenden Zeit wohl kaum mehr möglich sei. Wenn auch die Staatsregierung den Entwurf von 1881 wieder sollte vorlegen wollen, der ja auch dem Provinzialrath schon vorgelegen habe, so werde man diesen doch auch jetzt wieder hören müssen, da man ja gar nicht wissen könne, ob und

in wie weit der jetzige Provinzialrath den Entwurf gutheißen werde. Er bitte daher die Anträge abzulehnen.

Abg. **Stöltzing**: Daß die Jagdgesetze in den alten Landestheilen zu Unzuträglichkeiten geführt hätten, sei ihm nicht bekannt gewesen. Er wisse nur, daß man dort die freie Jagd habe und wolle nicht, daß das Fürstenthum ein neues Jagdgesetz bekomme, welches die freie Jagd beschränke. Wenn es nun, trotzdem man im Fürstenthum schon lange auf ein neues Jagdgesetz warte, auch in diesem Landtag nicht mehr möglich sei, ein solches fertig zu bringen, so solle man doch für die nächsten drei Jahre für die cedirten Landestheile des Fürstenthums ein Provisorium schaffen.

Abg. **Wallroth**: Es sei selbstverständlich, daß der Provinzialrath, bevor der Gesetzentwurf dem Landtag vorgelegt werde, sich darüber gutachtlich äußern müsse. Eine solche Aeußerung herbeizuführen, sei aber in einer nur eintägigen Versammlung des Provinzialraths erreichbar, da derselbe sich ja bereits im Jahre 1881 mit dem damaligen Entwurf, der ja vielleicht unverändert wieder vorgelegt werden könne, beschäftigt habe. Deshalb könne er (Redner) sich auf die Erklärung des Regierungskommissars nicht veranlaßt sehen, seinen Antrag zurückzuziehen.

Abg. **Tanzen**: Er begreife nicht, weshalb die Staatsregierung den seit langer Zeit geäußerten Wünschen der Bewohner der cedirten Landestheile des Fürstenthums Lübeck nach Aenderung der Jagdgesetze nicht schon lange Rechnung getragen habe. Bereits im Jahre 1878 habe der damalige Abgeordnete Kiebusch im Landtag einen gleichen Antrag gestellt, wie jetzt der Abgeordnete Stöltzing, und sei damals der Antrag mit 24 Stimmen angenommen. Seitdem seien nun neun Jahre verflossen und immer dauerten die alten Zustände noch fort. Die Revision der Jagdgesetzgebung werde, wie es den Anschein habe, durch das Entgegenstehen unberechtigter Interessen zurückgehalten. Das Verhalten der Regierung in dieser Angelegenheit sei ihm unbegreiflich. Ob der Antrag Wallroth oder der Antrag Stöltzing für das Fürstenthum Lübeck zweckmäßiger sei, könne er, da er die Verhältnisse nicht näher kenne, nicht übersehen. Er würde für jeden der beiden stimmen können, beide bezweckten die Herbeiführung eines einheitlichen Jagdrechts für das Fürstenthum Lübeck mit dem Grundsatz der freien Jagd auf dem eigenen Grund und Boden. Dies seien ja grade die wesentlichen Punkte, und möchte er daher die beiden Abgeordneten bitten, sich, um den Abgeordneten aus dem Herzogthum, die ja sämmtlich für einen der beiden Anträge eintreten würden, die Abstimmung zu erleichtern, auf einen Antrag zu vereinigen.

Reg.-Com. Geh. Staatsrath **Selkman**: Die Beschwerde des Abg. Tanzen darüber, daß die Staatsregierung den Wünschen der Bewohner der cedirten Landes-

theile in Bezug auf die Jagdgesetzgebung nicht nachgekommen sei, müsse er als unberechtigt zurückweisen. Nach der im Jahre 1878 im Landtag gegebenen Anregung habe die Staatsregierung im Jahre 1881 dem Landtag den Entwurf eines neuen Jagdgesetzes für das ganze Fürstenthum Lübeck vorgelegt. Das Gesetz sei aber, da eine Einigung zwischen Staatsregierung und Landtag nicht erzielt sei, nicht zu Stande gekommen. Später sei dann die Vorlegung eines neuen Entwurfs vom Landtag nicht wieder angeregt worden. — Wenn dann der Abg. Wallroth das Zustandekommen eines Gesetzes noch in dieser Session des Landtags mit dem Hinweis darauf für möglich erklärt habe, daß ein ausgearbeiteter Entwurf ja seit dem Jahre 1881 fertig vorliege, so müsse er dagegen doch bemerken, daß die Frage, ob derselbe Entwurf wie damals wieder vorzulegen sei, zunächst noch einer Prüfung von Seiten der Staatsregierung zu unterziehen sei.

Abg. **Stöltzing**: Seiner Ansicht nach genüge es, die Bestimmungen der alten Landestheile auf die cedirten Landestheile auszudehnen.

Abg. **Wallroth**: Er habe keineswegs sagen wollen, daß von der Staatsregierung einfach ein Abklatsch der alten Vorlage jetzt vorgelegt werden solle, sondern nur betonen wollen, daß die Vorarbeiten zu einem neuen Entwurf durch das Vorhandensein des Entwurfs von 1881 sehr vereinfacht würden. — Er bitte den Abg. Stöltzing, seinen Antrag zurückzuziehen.

Abg. **Stöltzing**: Er ziehe seinen Antrag zu Gunsten des Antrags Wallroth zurück.

Der Landtag beschließt über den Antrag nicht mehr zu verhandeln.

Abg. **Tanzen**: Die Berichtigung seiner Aeußerung durch den Regierungskommissar sei berechtigt gewesen. Er habe nicht an den Entwurf von 1881 gedacht. — Es müsse aber den jetzt wiederum geäußerten Wünschen sobald wie möglich Rechnung getragen werden und hoffe er auf einstimmige Annahme des Antrags Wallroth.

Abg. **Deeken**: Nach der Aeußerung des Abg. Tanzen, daß sämmtliche Abgeordnete für den Antrag Wallroth eintreten möchten, sehe er sich veranlaßt zu erklären, daß er gegen denselben aus dem Grunde stimmen werde, weil die Vorlegung eines Gesetzentwurfs in dem gegenwärtigen Landtag thatsächlich unmöglich sei, namentlich, da zunächst der Provinzialrath darüber gehört werden müsse, wie der Regierungskommissar das ja näher ausgeführt habe.

Abg. **Schulze**: Er bedaure, daß der Antrag Stöltzing bzw. der Antrag Wallroth so spät eingebracht sei. — Er wolle übrigens im Allgemeinen darauf aufmerksam machen, daß der Landtag sich hüten müsse, einen Zustand zu sanctioniren, daß die Regierung auf alle gegen Schluß des

Landtags gegebenen Anregungen nicht mehr eingehe, und in Folge dessen manche nothwendige oder nützliche Maßregeln auf drei Jahre verschoben würden.

Abg. **Wallroth**: Er wolle auf den vielseitigen Wunsch der Collegen seinen Antrag abändern, wie folgt:

Landtag wolle die Großherzogliche Staatsregierung ersuchen, ihm, wenn thunlich, noch während dieser Sitzungsperiode, eventuell dem nächsten ordentlichen Landtage den Entwurf u. s. w. (wie im ursprünglichen Antrag).

Dieser Antrag wird angenommen und ist damit die Tagesordnung erledigt.

Schluß der Sitzung 12 Uhr.

Die nächste Sitzung findet statt am Montag, den

19. December d. J., Morgens 10 Uhr.

Tagesordnung:

1. Bericht des Eisenbahnausschusses über den Antrag der Großherzoglichen Staatsregierung in dem Begleitschreiben bei Vorlegung des Voranschlags des Erneuerungsfonds für 1888/90.
2. Bericht des Finanzausschusses zur zweiten Lesung der dem Finanzgesetze für 1888/90 anzulegenden Voranschläge, sowie über Form und Inhalt des Finanzgesetzes.

3. Bericht desselben Ausschusses über die Verzeichnisse der in der Zeit vom 1. October 1884 bis 1. October 1887 im Bestande des Staats- und Kronguts des Herzogthums Oldenburg vorgekommenen Veränderungen u.
4. Bericht desselben Ausschusses über den gleichen Gegenstand in Betreff des Fürstenthums Lübeck.
5. Mündlicher Bericht des Petitionsausschusses über die Petition des Landmanns Sanders zu Petersehn, betr. authentische Interpretation des Art. 115 der Verfassung, bezw. Erlaß eines Zusatzparagraphen zu diesem Artikel.
6. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses über die Petition der Lehrer an den Bürgerschulen des Herzogthums um Erweiterung der gesetzlichen Bestimmungen über diese Schulen.
7. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses, betr. die Petition verschiedener Hengsthalter, betr. die Umgestaltung des Röhrenwesens im Herzogthum.

**Der Berichterstatter:**

**Barnstedt.**

