

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Verhandlungen des ... Allgemeinen Landtags des Großherzogtums Oldenburg

Staat Oldenburg

Oldenburg, [O.], Landtag 7.1854 - 29.1904

20. Sitzung, 26.02.1891

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

B e r i c h t

über

die Verhandlungen

des

XXIV. Landtags des Großherzogthums Oldenburg.

Zwanzigste Sitzung.

Oldenburg, den 26. Februar 1891, Vormittags 10 Uhr.

- Tagesordnung:**
1. Bericht des Verwaltungsausschusses zu dem Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. die Heranziehung der inländischen Aktiengesellschaften, Forensen u. zu den Gemeinde- und Schullasten,
und
Antrag des Verwaltungsausschusses.
 2. Bericht des Finanzausschusses über das Schreiben der Großherzoglichen Staatsregierung, betr. die Korrektur der unteren Hunte von Oldenburg bis zu deren Einmündung in die Weser bei Lienen.
 3. Bericht des Verwaltungsausschusses zur zweiten Lesung über den Entwurf eines Gesetzes für das Fürstenthum Birkenfeld, betr. Abänderung der Klassifikation der Schulstellen an mehrklassigen Volksschulen.
 4. Bericht des Verwaltungsausschusses zur zweiten Lesung über den Entwurf eines Gesetzes für das Fürstenthum Lübeck, betr. Abänderung des Gesetzes vom 15. Januar 1873 über das Unterrichts- und Erziehungswesen im Fürstenthum Lübeck.
 5. Bericht des Verwaltungsausschusses über die Entwürfe
 - a) eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. eine Aenderung des Gesetzes vom 18. Mai 1855 über die Ermittlung des Steuerkapitals der Grundstücke und Gebäude im Herzogthum Oldenburg, ausschließlich der Herrschaft Knipphausen, behuf einer neuen Veranlagung der Grund- und Gebäudesteuer,
 - b) eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. eine Aenderung des Gesetzes vom 18. Mai 1855, betr. die anderweitige Veranlagung der Grundsteuer und der Gebäudesteuer im Herzogthum Oldenburg, ausschließlich der Herrschaft Knipphausen.
 6. Bericht des Verwaltungsausschusses über den Entwurf eines Gesetzes für das Fürstenthum Birkenfeld, betr. Abänderung des Gesetzes vom 21. Oktober 1868, betr. die Stempelgebühren.

Vorsitzender: Präsident Roggemann.

Am Ministertisch: Minister Janßen Exc., Minister Heumann, Geh. Oberregierungs Rath Müzenbecher, Oberregierungs Rath Müzenbecher, Oberfinanz Rath Deltmann, Oberregierungs Rath Ahlhorn, Ministerial Rath Willich, Finanz Rath Kuhstrat.

Der Schriftführer Wilken verliest das Protokoll der vorigen Sitzung.

Daselbe wird genehmigt.

Der Präsident theilt sodann als Eingang einen selbständigen Antrag des Abg. Jürgenß mit.

Der Landtag erklärt auf Befragen des Präsidenten, denselben in Betracht ziehen zu wollen.

Es wird in die Tagesordnung eingetreten.

Bericht des Verwaltungsausschusses zu dem Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. die Heranziehung der inländischen Aktiengesellschaften, Forenfen u. zu den Gemeinde- und Schullasten.

Präsident: Der Ausschußbericht sei zwar nicht die nach §. 51 der Geschäftsordnung erforderliche Zeit in den Händen der Abgeordneten gewesen; falls sich aber kein Widerspruch erhebe, nehme er an, daß daraus kein Antrag auf Vertagung hergeleitet werden solle.

Das Wort erhält

Abg. Jaspers: Wenn überhaupt in irgend einem Fall, sei es hier nothwendig, daß die geschäftsordnungsmäßige Frist inne gehalten werde. Indessen wolle er einer anders denkenden Majorität nicht widersprechen, aber die Anfrage sich erlauben, ob übermorgen der Landtag seine Arbeiten beenden werde; wenn nicht, halte er es für dringend erwünscht, heute diesen Gegenstand von der Tagesordnung abzusetzen und denselben morgen zur Berathung zu verstellen, damit man sich etwas eingehender informieren könne. Er persönlich habe so wenig Zeit gefunden, daß er sich von dem, was der Ausschuß wolle, kein Bild habe machen können, erst recht aber nicht wisse, was er selber für recht halten solle. Jedenfalls werde er heute sich darauf beschränken müssen, in der Form von Fragestellungen an diesem Gesetzgebungswerk mitthätig zu sein.

Präsident: Die Anfrage betreffend, so habe er bis gestern geglaubt, daß der Landtag bis übermorgen mit seinen Arbeiten fertig werde, doch halte er solches jetzt für kaum mehr möglich. Angesichts des Umstandes, daß einige wichtige Berichte noch garnicht vertheilt seien, werde es sich kaum umgehen lassen, daß die Landtagsession auf einige Tage verlängert werde.

Berichterstatter Abg. Rückens: Er bitte von der Frist des §. 51 der Geschäftsordnung absehen zu wollen. Es handle sich im Gesetzentwurf hauptsächlich um Art. 6, betr. die Vertheilung der Steuer zwischen Forensal- und Wohnsitzgemeinde; die übrigen Bestimmungen behandelten zumeist das Vertheilungsverfahren und seien so schwierig, daß auch in drei Tagen eine bessere Orientirung nicht möglich sei.

Abg. Jürgens: Obgleich er erst gestern Abend den Bericht erhalten habe, bitte er doch, auf die geschäftsordnungsmäßige Frist zu verzichten. Er bitte thunlichst darauf hinzuwirken, daß der Landtag noch in dieser Woche seine Geschäfte erledige; er wenigstens werde nicht im Stande sein, noch länger hier zu bleiben. Sollte jedoch eine weitere Tagung des Landtags nothwendig sein, bitte er, die wichtigsten Vorlagen wenigstens in dieser Woche zu erledigen.

Abg. Iken: So sehr der Wunsch des Abg. Jaspers auch gerechtfertigt erscheine, so möchte er doch darum bitten, diesen Gegenstand nicht von der Tagesordnung abzusetzen; dadurch würde eine Verlängerung der Session nothwendig gemacht werden. Er stehe auf dem Standpunkt des Abg. Jürgens und würde ebenfalls gezwungen sein, im Falle einer Verlängerung der Session aus geschäftlichen Rücksichten Urlaub nehmen zu müssen.

Abg. Meyer: Auch er bedauere mit dem Abg. Jaspers, daß dieser und andere Berichte so spät erst vertheilt worden. Er bitte aber trotzdem, in eine Verhandlung über den vorliegenden Gegenstand heute einzutreten und ferner, die wichtigeren Vorlagen noch in dieser Woche zu erledigen. Er wie viele andere Abgeordnete würden verhindert sein, in der nächsten Woche noch hier zu bleiben, und werde man dann vielleicht zum ersten Mal hier in diesem Hause Beschlußunfähigkeit konstatiren müssen. Auch erinnere er daran, daß die Gutachten über eine Revision der Begeordnung und die künftige Organisation des landwirtschaftlichen Unterrichtswesens, zwei sehr wichtige Vorlagen, noch berathen werden müßten. Wenn eine gründliche Verhandlung dieser hochwichtigen Gegenstände zu ermöglichen, man in der noch verbleibenden kurzen Zeit gänzlich außer Stande sein sollte, so werde es dann vielleicht besser sein, die Berathung über den einen oder anderen dieser Gegenstände noch zu verschieben, zumal der Landtag voraussichtlich im Laufe dieser Finanzperiode zu einer außerordentlichen Session würde einberufen werden und alsdann jene gutachtlichen Angelegenheiten noch erledigen könne. Selbstredend könne ein solches Verfahren nur mit Zustimmung der Großherzoglichen Staatsregierung Platz greifen.

Abg. Tauten: Nach den verschiedenen Aeußerungen sei es klar, daß man heute die Vorlage zu berathen wünsche; er selber habe auch wohl die Zeit gefunden, sich über dieselbe zu orientiren. Jedenfalls aber möchte er darum bitten, die Berathung über die Vorlagen der Regierung wenn überhaupt so doch nicht auf einen ungewissen Zeitpunkt zu vertagen, denn wenn man nicht einjährige statt dreijähriger Finanzperiode haben wolle, so müsse man auch darnach trachten, alle Vorlagen zu erledigen. Auch sei er überzeugt, daß auch in nächster Woche das Haus beschlußfähig sein werde.

Abg. Schulze: Da er nicht in der Lage sich befunden habe, die Vorlage studiren zu können, so könne er sich heute an der Berathung nicht betheiligen.

Der Präsident verliest den §. 51 der Geschäftsordnung.

Das Wort erhält zu einer persönlichen Bemerkung:

Abg. Tauten: Da die Vertreter der Stadt Oldenburg sich an der Berathung nicht betheiligen zu können erklärt hätten, so werde er dafür stimmen, daß dieser Gegenstand der Tagesordnung heute nicht berathen werde.

Abg. Iken: Daraus, daß von einer Berathung Abstand genommen werden solle, glaube er schließen zu müssen, daß speciell die Abgeordneten derjenigen Kreise, welche die Annahme des Gesetzentwurfs nicht wünschten, eine Verschiebung der voraussichtlichen Majorität veranlassen wollten. Doch werde er seinen Posten nicht eher verlassen, als bis über dieses, für die Marschen so wichtige Gesetz endgültig entschieden sei.

Präsident: Er bemerke dem Abg. Iken gegenüber, daß es unparlamentarisch sei, dem Vorredner Motive zu unterstellen, die dieser selber nicht angegeben habe.

Das Haus beschließt sodann mit 18 gegen 14 Stimmen, den Gegenstand von der Tagesordnung abzusetzen.

Präsident: Da verschiedene der Herrn Regierungsvertreter noch nicht anwesend seien, könne er die Gegen-



stände *Nr.* 2—5 der Tagesordnung noch nicht zur Berathung verstellen. Er stelle deshalb zunächst den Gegenstand *Nr.* 6 der Tagesordnung zur Berathung.

Bericht des Verwaltungsausschusses über den Entwurf eines Gesetzes für das Fürstenthum Birkenfeld, betr. Abänderung des Gesetzes vom 21. Oktober 1868, betr. die Stempelgebühren.

Auf Verlesung des schriftlichen Berichts und Einzelberathung wird verzichtet.

Der Ausschußantrag wird angenommen.

Präsident: Er lasse eine kurze Pause in der Berathung eintreten.

Nach Beendigung derselben wird zur Debatte verstellt der

Bericht des Finanzausschusses über das Schreiben der Großherzoglichen Staatsregierung, betr. die Korrektur der unteren Hunte von Oldenburg bis zu deren Einmündung in die Weser bei Lienen.

Berichterstatter Abg. **Meyer:** Da im Bericht sich verschiedene Abklatschfehler eingeschlichen hätten, bitte er um die Ermächtigung, für den Druck ein berechtigtes Exemplar auf der Registratur niederzulegen.

Diese Ermächtigung wird ertheilt.

Sodann erhält das Wort:

Abg. **Groß:** Er habe die Vorlage der Staatsregierung mit großer Freude begrüßt, denn schon der bisherige Zustand habe bewirkt, daß die Stadt Oldenburg weit hinter der Stadt Bremen in Bezug auf die Wasserverbindung zurückgeblieben habe und jetzt, da Bremen vermittle der Weserkorrektur ein gutes Fahrwasser bekomme, sei es durchaus erforderlich, daß ebenfalls die Hunte in Ordnung gebracht werde. Mit der Vorbelastung der Stadt Oldenburg durch 10% der Anlagelkosten könne er sich aber nicht einverstanden erklären, denn nach seiner Meinung sei die Instandhaltung der öffentlichen Gewässer Sache des Staates und bei früheren Korrekturen der Hunte sei auch ein derartiges Verlangen niemals gestellt worden. Wenn der Ausschußantrag damit motiviert werde, daß eine größere Tiefe geschaffen werden solle, als der Hunte eigentlich zukomme und daß dadurch die Möglichkeit eines Seeverkehrs bis Oldenburg erreicht werde, so wolle er diese Thatsachen nicht bestreiten. Aber auf diese Vertiefung entfalle nur etwa die Hälfte der veranschlagten Kosten, die andere müsse für die nothwendige Regulirung der Hunte, insbesondere schon für Begräumung der Barren bei Sprump und den Durchstich bei Lichtenberg verwandt werden. Jedenfalls aber werde der Staat jetzt nicht über eine Million Mark mehr aufwenden müssen als sonst. Wenn daher die Stadt für 250 000 *M.* einen Hafen baue, so trage sie damit schon 25% der Mehrkosten; rechne man dazu noch die auch nicht gering anzuschlagenden Unterhaltungskosten mit 5%, so leiste sie schon etwa 30% der eigentlichen Vertiefungskosten, was doch vollkommen ausreiche. Auch möge man nicht vergessen, daß hier in Oldenburg außer den Interessirten eine Menge von Leuten, um nur an die vielen Beamten zu erinnern, wohnten, welche von der Korrektur gar keinen Vortheil hätten. Er sehe sich daher veranlaßt, folgenden Antrag zu stellen:

Der Landtag wolle dem vorgelegten Projekte einer Korrektur der unteren Hunte unter der Bedingung seine Zustimmung ertheilen, daß die Stadt Oldenburg auf ihre Kosten eine dem Projekte sich anschließende Hafeneinrichtung zum Kostenbetrage von etwa 250 000 *M.* herstellt und unterhält.

Reg.-Com. **Ahlhorn:** Im Anschluß an die Worte des Herrn Vorredners wolle er sich erlauben, zu dem Ausschußantrage, soweit derselbe sich auf eine über die Absicht der Staatsregierung hinausgehende Vorbelastung der interessirten Kreise beziehe, zu bemerken, daß die Auffassung der Staatsregierung dieselbe geblieben sei und dahin gehe, daß durch die von ihr beabsichtigte Vorbelastung der Stadt Oldenburg, nämlich durch die Verpflichtung, eine den Zwecken des Korrektionsprojektes entsprechende Hafenanstalt herzustellen und zu unterhalten, der Vorbelastungsfrage Genüge geschehe. Die Staatsregierung gehe davon aus, daß die Anpassung der städtischen Hafenanstalten an das Korrektionsprojekt als ein wesentlicher Theil desselben zu betrachten sei, weil ohne dieselbe der erstrebte Zweck nicht erreicht werden könne. Dabei handle die Stadt nicht allein in ihrem Interesse, sondern ebenso zu Gunsten ihres Hinterlandes und des Staates. Die Regierung sei ferner der Ansicht, daß die Stadt Oldenburg durch Tragung dieser Kosten und die sich daran anschließende Unterhaltung des Hafens einen genügenden Beitrag zu den Kosten der Huntekorrektur leisten würde, zumal wenn man berücksichtige, daß ihr in der nächsten Zeit die Lösung anderweitiger großer und kostspieliger Aufgaben bevorstehe. Die Staatsregierung bedauere, daß im Falle der Annahme des Ausschußantrages das Zustandekommen des Projektes sehr erschwert werden würde. Sie werde aber auch in diesem Falle den Versuch machen, das Werk auf der neu gewonnenen Grundlage zu einem geächtlichen Ende zu führen.

Abg. **Tauken:** Mit dem Herrn Abg. Groß habe der ganze Ausschuß der Vorlage sehr sympathisch gegenüber gestanden und anerkannt, daß durch die Korrektur der Hunte das ganze Erwerbsleben der Stadt und vielleicht auch der Landgemeinde Oldenburg erheblich gefördert werde. Aber die Mehrheit des Ausschusses sei wenigstens der Ansicht gewesen, daß die Vorbelastung der Nächstinteressirten nicht ausreiche. Unwillkürlich werde diese Mehrheit ja zu einem Vergleich zwischen diesem Projekt der Huntekorrektur und den verschiedenen, bereits beschlossenen Eisenbahnen geführt und man habe sich gesagt, daß für diesen Zweck der meist interessirte Communalverband nicht in dem Maße belastet werde, wie es sonst bei den Eisenbahn-Neubauten der Fall sei. Eine Parallele zwischen diesen Unternehmungen lasse sich sehr wohl ziehen. Denn wenn auch einerseits die Bahnen meist mehreren Gemeinwesen zugute kämen, so daß diesen die Aufbringung der Zuschüsse verhältnißmäßig leichter falle, so brächten andererseits die Eisenbahnen dem Staat wenigstens auch direkte Einnahmen, die dagegen bei diesem Unternehmen niemals zu erwarten seien. Die Mehrheit habe sich außerdem gesagt, daß, wenn es einem so steuerkräftigen Gemeinwesen wie der Stadt Oldenburg nicht möglich sei, das von dem Ausschuß beantragte Mehr zu übernehmen, die Erwartungen, welche man allgemein für den Verkehr an das Unternehmen knüpfe, ganz überspannt sein

müßten. Träfen dieselben zu, so würde die Steuerkraft der Stadt Oldenburg in einem Umfange gewinnen, daß eine weitere Belastung von 160 000 *M.* reichlich niemals als besonders drückend empfunden werden könne. Der Abg. Groß habe darin Recht, daß die Korrektion und die Erbauung eines Hafens eine gemeinsame Arbeit seien. Wenn man nun die Beträge für beide Arbeiten zusammenrechne, so stelle sich der Procentsatz dieser Summe, welcher der Stadt durch die Erbauung des Hafens auferlegt werde, auf 13—14%, und unter Hinzurechnung der vom Ausschuß neu eingeführten 10% betrage die Belastung der Stadt im Ganzen 23—24%. Diese Belastung sei bei der Eisenbahn bedeutend höher, denn der Grunderwerb sei zu mehr zu veranschlagen als zu 14% der Baukosten. Sodann erscheine es ihm auch noch nicht als absolut sicher, daß die Stadt diese Vorbelaftung allein zu tragen haben werde. Einmal werde es gelingen, für einige Anlagen besonders Interessirte vorzubelasten. Dann sei es auch nicht ausgeschlossen, daß auch die Landgemeinde sich für das Zustandekommen der Korrektion interessire, da gerade sie einen erheblichen Zuwachs ihrer Steuerkraft durch das Entstehen industrieller Anlagen zu erwarten habe. Ferner sei es auch möglich, daß die Sielachten, welche durch die Verwirklichung des Projektes eine bedeutende Förderung erfahren, freiwillig sich zu einem Beitrag entschließen, wenn sie sähen, daß das Zustandekommen der Korrektion davon abhängt. Man habe auch ihm hier mehrfach gesagt, daß die Annahme des Ausschußantrages gleichbedeutend sei mit einer Ablehnung der Vorlage. Er glaube das aber nicht, da man ganz anders zu reden pflege, wenn man einer vollendeten Thatsache gegenüberstehe, als wenn man noch einen Einfluß zu üben in der Lage sei. Er hege aber das gute Vertrauen, daß nach Annahme des Ausschußantrages das Zustandekommen der Huntekorrektion sicherer sein werde als das der meisten geplanten Eisenbahnbauten.

Sodann möchte er noch auf einen früheren Punkt zurückkommen und den Herrn Minister, welcher bei den gestrigen Verhandlungen nicht zugegen gewesen sei, um eine bündige Antwort eruchen. Der Ausschuß habe auch darüber verhandelt, ob alle Schädigungen vom Staate erstattet würden, welche durch etwaige Veränderung des Fahrwassers den Deichverbänden zugefügt würden dadurch, daß die Uferbefestigungen schwerer zu erhalten seien als früher; der Ausschuß habe sich allgemein dahin ausgesprochen und die Herren Regierungs-Commissaire hätten ihr Einverständnis erklärt, daß, obgleich auch hier nach den vorliegenden technischen Gutachten ein Schaden nicht entstehen werde, doch schon jetzt den betreffenden Communalverbänden gegenüber eine etwaige Entschädigungspflicht anzuerkennen sei. Bei dieser Gelegenheit komme er also auf seine vorgestrige Anfrage zurück, ob auch für den Fall, daß der Vertrag mit Bremen zu Stande komme, die Staatsregierung sich für verpflichtet erachte, den nördlichen Sielachten für den Fall eines ihnen entstehenden Schadens in Betreff der Abwässerung diesen ihnen zu ersetzen.

Präsident: Er mache den Redner darauf aufmerksam, daß er einen in geheimer Berathung verhandelten Gegenstand nicht weiter berühren dürfe.

Abg. Jansen: Leider sei ihm die Gelegenheit abge-

schnitten, den Herrn Minister um nähere Auskunft zu bitten; jedoch hoffe er, daß eine Beantwortung seiner Anfrage vielleicht doch möglich sein werde.

Se. Exc. Minister Jansen: Er trage kein Bedenken, auf das Sachliche der Anfrage hier insoweit einzugehen, als er zu erklären habe, daß die angeregte Frage von der Staatsregierung einer Prüfung noch nicht unterzogen sei, weil nach dem übereinstimmenden Urtheil der Techniker eine Schädigung des Deichbandes nicht zu befürchten sei. Die Staatsregierung gehe also davon aus, daß ein Schaden nicht eintreten werde. Indessen werde, wie er nicht bezweifele, wenn gleichwohl sich wider Erwarten eine Erschwerung bezw. Schädigung des Deichbandes herausstellen sollte, die Staatsregierung die Frage der Entschädigung einer dem Deichbande wohlwollenden Erwägung unterziehen.

Abg. Feldhus: Er gehe bei Prüfung der Sache von der Frage aus: dürfe man sich noch weiter eine solche Schuldenlast aufbürden, zumal man noch gar nicht wisse, ob die veranschlagte Baukosten-Summe auch ausreichen werde? Er müsse diese Frage mit „Nein“ beantworten, da schon so außerordentlich viele Gelder in Ausgabe verstellt seien.

Wenn aber die Huntekorrektion für die Stadt Oldenburg so sehr gewinnbringend sei, wie man sage, so müsse sie auch zu den Baukosten entsprechend herangezogen werden.

Der Oberbaudirektor Franzius sage in seinem Gutachten: Die Huntekorrektion sei für die Stadt Oldenburg dasselbe, was für Bremen die Weserkorrektion sei; den Staat Oldenburg habe er hierbei gar nicht in Betracht gezogen.

Er sei des Glaubens gewesen, daß die Stadt Oldenburg mit den Hafenbaukosten und außerdem noch mit 25% vorzubelasten sei; er könne sich daher nur schwer dem Ausschußantrag anschließen.

Abg. Hanjüng: Im Bezirke des zweiten Deichbandes sehe man diesem Projekt mit ernster Besorgniß entgegen, weil man die Hunteedeiche durch dasselbe für schwer gefährdet halte. Augenblicklich habe man schon Parallel-Packwerke in Länge von 6 km und pl. m. 190 Schlingen. Wenn nun die Hunte um 1½ m vertieft werde, so müßten auch die Packwerke bezw. Schlingen tiefer gelegt werden, in Folge dessen dann auch die Unterhaltungskosten sich entsprechend steigern würden. Da jetzt aber der Herr Minister erklärt habe, daß der erste und zweite Deichband von der Korrektion keinen Nachtheil haben sollten, so sei er mit dem Ausschußantrag einverstanden und werde für denselben stimmen.

Abg. Jansen: Die Korrektion der Hunte habe doch wohl hauptsächlich den Zweck, Handel und Schifffahrt zu heben; die daneben angeführten Interessen seien nur nebensächlicher Art. Wenn aber der Handel in der Stadt Oldenburg florire, so habe doch indirekt das ganze Land davon Nutzen und deshalb müßte die ganze Anlage eigentlich auf Staatskosten ausgeführt werden. Indessen rechtfertige sich eine Vorbelaftung wohl, wenn dadurch nur nicht den Vorbelafteten so drückende Lasten auferlegt würden, daß man fürchten müsse, das ganze Unternehmen werde scheitern. Nach Beschluß des Ausschusses sollen hier zu den Kosten 10% Vorbelaftung aufgebracht werden. In erster Linie komme wohl die Stadt Oldenburg in Betracht. Die Stadt,

welche außer den 10% schon mit 250 000 *M.* Hafenbaukosten vorbelastet sei, habe schon an städtischen Lasten für Straßen, Schulen, Kanalisierung, Schlachthaus u. s. w. mehrere hunderttausend Mark aufzubringen; ebenso werde sie zur Erbauung der neuen Eisenbahn eine erhebliche Summe beisteuern müssen. Die städtische Vertretung werde vielleicht Bedenken tragen, alle diese Lasten zu übernehmen und sich zu solchen Opfern zu entschließen.

Man habe auch eine Vorbelastung der Sielachten in's Auge gefaßt; allein diese seien nicht sehr an der Korrektionsinteressirt. Die Donnereschweer Sielacht leide im Sommer nicht an Abwässerung, im Winter dagegen halte sie sogar, indem vor die Siele Schotten gestellt würden, das Wasser fest. Was sodann die Ohmsteder Sielacht anlange, so habe dieselbe sich durch Anschaffung einer Dampfmaschine geholfen, welche 60 000 *M.* gekostet habe, vermittels deren sie aber jetzt jeder Zeit ihr Land trocken halten könne. Beide genannten Sielachten aber würden durch die Korrektionskosten nur belastet werden, da sie dann ihre Sommerdeiche bedeutend verstärken müßten, um die in Folge der Begradigung und der Durchstiche in Zukunft höher auflaufenden Fluthen abzuhalten und ihre Ernte nicht in Frage gestellt zu sehen.

Die dahinter liegende dritte Sielacht werde, wie Federmann, der die Verhältnisse kenne, ihm beistimmen werde, schwerlich im Stande sein, einen Beitrag zu leisten. Hier habe vielmehr lediglich der Staat wegen seiner umfangreichen, pl. m. 1600 ha großen Moorländereien, aus welchen im Falle einer Entwässerung viel zu machen sei, ein Interesse an der Korrektionskosten. Auch habe er hier eine Kolonie angelegt, für die er sorgen müsse. Die Einwohner derselben seien fürwahr zur Zeit nicht zu beneiden, indem ihnen im Winter das Wasser fußhoch an den Häusern stände. Die weiter unterhalb belegenen Sielachten entwässerten nicht nach der Hunte, sondern nach Käseburg hin.

Die Holler und Blauenburger Sielachten am rechten Hunteufer litten allerdings entschieden an mangelhafter Abwässerung, in Folge dessen der Nährstoff der Ländereien für sie vielfach verloren gehe. Die weiter unten belegenen Sielachten kenne er nicht.

Im Uebrigen bemerke er, daß alle diese Sielachten von der Korrektionskosten gar keinen Nutzen haben würden, wenn der Ebberwasserspiegel, wie das technische Gutachten annehme, sich beim neuen Wolfsdeich nur 30 cm niedriger stelle; dazu bedürfe es einer Senkung von mindestens 60 cm. Uebrigens sei auch für die 30 cm keine Garantie gegeben, da auch die Techniker sich häufig zu irren pflegten, und diese Garantie sei doch die erste Vorbedingung für eine Belastung der Sielachten.

Er fürchte überhaupt, daß weder die Hunte-Korrektion noch die neuen Bahnen zu Stande kämen. Es werde aber einen schlechten Eindruck im Lande machen, wenn es heiße, der Oldenburger Landtag habe große Beschlüsse gefaßt, aber leider sei nichts davon zur Ausführung gekommen.

Abg. **Schulze**: Der Abg. Tanten habe die Vorbelastung bei den neuen Eisenbahnbauten mit der Vorbelastung wegen der Hunte-Korrektion in Parallele gezogen und sei der Meinung, daß deswegen, weil zu den Eisenbahnen die Gemeinden erheblich beitragen, die Beteiligte zur Korrektionskosten eben so viel beitragen müßten. Er, Redner, halte das

nicht für richtig. Bei den Eisenbahnen handle es sich um den Aufschluß weiter Landesstrecken und trete in den meisten Fällen eine große Werthvermehrung des Grund und Bodens zu beiden Seiten der Bahnlinie ein. Da sei man in der Lage, sehr viele Interessirte zu Beiträgen heranzuziehen. Hier bei der Korrektionskosten aber würde der Zuschuß wesentlich nur von einer Gemeinde, der Stadt Oldenburg, zu leisten sein und diese Vorbelastung sei zu groß.

Ueber den Nutzen der Korrektionskosten habe der Berichterstatter im schriftlichen Ausschußbericht sich so eingehend ausgesprochen, daß ein weiteres Eingehen darauf nicht erforderlich erscheine. Er sei, offen gesagt, erstaunt, daß der Abg. Meyer sich soweit in die Sache hineingedacht und ein so anschauliches Bild davon entworfen habe, obgleich er ihr doch sonst fernstehe. Nach alledem aber wäre die richtige Konsequenz gewesen, die Regierungsvorlage anzunehmen, denn wenn auch wirklich die Stadt Oldenburg und die Umgegend derselben den Hauptvortheil von der Korrektionskosten hätten und alle Erwartungen einträfen, welche der Ausschußbericht ausspreche, so werde der indirekte Vortheil des Staates doch so groß sein, daß er die Verzinsung und Amortisation der verhältnißmäßig geringen Belastungssumme decke.

Man erkenne allseitig — auch der vorige Landtag — an, daß die Korrektionskosten der Hunte die nothwendige Folge der Weserkorrektion sei. Schon jetzt befinde sich die Hunte nicht in bestickmäßigem Zustande und die Mängel seien noch in der Zunahme begriffen. Die Hunte-Schiffahrt werde in Folge der Weserkorrektion erheblich leiden. Bei früheren Beratungen zwischen Vertretern der Staatsregierung und der Stadt Oldenburg habe der Herr Oberdeichgräfe Tenge mitgetheilt, daß die Hunte nach ausgeführter Weserkorrektion jedenfalls häufig an vielen Stellen trocken laufen werde. Diese Thatsache sei, wenn auch in Zukunft die Fluthen höher auflaufen würden, sehr geeignet, die Schiffahrt zu schädigen, denn der Verkehr kleiner Seeschiffe, welcher schon jetzt vorhanden sei, werde sofort aufhören, wenn dieselben häufiger auf dem Trocknen still liegen bleiben müßten. Man werde also nicht einmal den augenblicklichen Verkehr behalten. Auch im vorigen Landtage habe man noch allseitig anerkannt, daß die Regierung die Verpflichtung habe, die Hunte wenigstens in dem bestickmäßigen Zustande zu erhalten, was ohne große Aufwendungen nicht möglich sei. Wenn man aber warte, bis nach 3 Jahren die Weserkorrektion ausgeführt sei, so sei es dann zu spät, wenigstens werde bereits großer Schaden eingetreten sein. Was die Begradigung der Hunte aber kosten werde, wenn man nur den status quo aufrecht erhalte, so mache dieses jedenfalls die Hälfte der Korrektionskosten aus; eine derartige theilweise Korrektionskosten werde aber sehr unwirtschaftlich sein. Ob andererseits die Stadt Oldenburg sich zu der Uebernahme der 10% bereit finden werde, sei sehr fraglich. Die städtische Vertretung, welche nicht aus lauter Gewerbetreibenden, sondern auch Beamten u. s. w. zusammengesetzt sei, habe sich bereits nur schwer entschlossen, den Bau des Hafens ohne weiteres zu übernehmen, zumal dessen Kosten die Summe von 250 000 *M.* wahrscheinlich weit übersteigen würden; dies sei aber das äußerste, was der Stadtrath zugestehen werde.

Der Ausschuß, welcher den lebhaftesten Wunsch hege, die

Korrektion zu Stande zu bringen, habe dazu indeß einen nicht unbedenklichen Weg eingeschlagen. Um vor Feststellung des Berichts die Ansichten der Abgeordneten zu sondiren, sei eine Vorversammlung einberufen, zu dieser aber die Ladung von Vertretern aus der Stadt Oldenburg nicht erfolgt, was nicht gerade von Wohlwollen für die letztere zeuge. Ob ein solches Verfahren ganz richtig und parlamentarisch sei, darüber wolle er sich nicht äußern. Jedenfalls hätten der Versammlung nur Gegner der Vorlage beigewohnt und in derselben, wie er gehört, habe z. B. der Abg. **Feldhus** eine Vorbelastung der Stadt Oldenburg von 50% vorgeschlagen. Er habe den Eindruck, als ob diese Vorversammlung eine, wenn auch unbewusste, Abneigung gegen das Unternehmen gehabt habe, wie denn ja in derselben auch nur ein Projekt zu Stande gekommen sei, welches die Korrektion wahrscheinlich verhindern werde.

Daß eine über 250 000 *M.* hinausgehende Vorbelastung für die Stadt Oldenburg zu hoch sei, habe man schon nachgewiesen, insbesondere da viele Einwohner, welche an der Sache kein direktes Interesse hätten, zu Beiträgen herangezogen werden müßten. Wenn man sage, es sollten die besonders Interessirten zu Vorleistungen herangezogen werden, so sei das theoretisch sehr zu billigen, praktisch aber undurchführbar. Denn erstens sei schwer festzustellen, wer daran ein so großes Interesse habe; auch sei es denkbar, daß diejenigen, welche in Zukunft die Hunte viel befahren würden, einstweilen sagen würden, sie seien mit dem jetzigen Zustande ganz zufrieden. Man würde ferner viele Interessenten zu Lasten anderer Interessenten belasten, welche erst herangezogen werden sollten. Wenn die Hunte-Korrektion thatsächlich für Handel und Gewerbe bessere Vorbedingungen schaffe, so würden sich viele neue Betriebe mit der Zeit einstellen und diese könne man nicht mit der Vorbelastung treffen.

Im Uebrigen habe man bisher Flußkorrektionen immer nur zu Lasten des Staates vorgenommen; die Forderung von Beiträgen dazu werde hier zum ersten Male gestellt.

Was die Frage angehe, ob der Staat von der Korrektion genügenden indirekten Vortheil haben werde, um eine Verzinsung und Amortisation der Kosten vornehmen zu können, so handle es sich hier ja nur um den Theil der Summe, welchen die eigentliche Vertiefung erfordere. Diese aber werde sicher gedeckt werden, denn man müsse annehmen, daß die Korrektion die Steuerkraft Oldenburgs erheblich vermehren werde und daß die Eisenbahnen davon einen beträchtlichen Vortheil haben würden, zumal ja bekanntlicherweise jedes Schiff auch der Eisenbahn Verkehr bringe.

Es fehle endlich dem Herzogthum bisher an einer kräftigen und blühenden Handelsstadt. Viele unternehmende Landesangehörige müßten fortziehen, weil sie hier keinen Wirkungskreis fänden; überall in der Welt gäbe es ausgewanderte unternehmungslustige, strebsame Oldenburger. Man solle also doch diese Gelegenheit benutzen, um die Vorbedingungen zu schaffen, daß solchen Kräften auch in Oldenburg Gelegenheit zur Entwicklung geboten werde. Man werde es in späteren Zeiten nicht verstehen, daß eine solche Gelegenheit verabsäumt worden sei.

Abg. **Feldhus**: Der Abg. Hanken habe schon aus-

geführt, daß die an der Hunte belegenen Siedlungen von der Korrektion eher Nachtheil als Vortheil haben würden.

Der Abg. Schulze habe gesagt, er hätte eine Vorbelastung der Stadt Oldenburg mit 50% vorgeschlagen; das sei aber nur im Scherz geschehen; eine Vorbelastung mit 25% halte er jedoch für gerechtfertigt.

Wenn aber die Korrektion der Stadt nicht einmal eine Vorbelastung mit 10% werth sei, was sei sie denn dem Lande werth? Dann rechtfertige sie jedenfalls nicht die mit ihr verbundenen großen Kosten. Eine einfache Instandsetzung der Hunte aber werde bei weitem nicht, wie man behauptet habe, die Hälfte jener Summe erfordern, dagegen würden die Kosten der Korrektion den Voranschlag bei weitem übersteigen.

Abg. **Jaspers**: Er wolle sich kurz fassen, um nicht den Eindruck der Rede des Abg. Schulze abzuschwächen. Zunächst habe er das Bedürfnis, festzustellen, daß der Ausschuß mit großem Wohlwollen an die Sache herangegangen und nur darauf bedacht gewesen sei, die Vorlage so zu gestalten, daß ihre Annahme unter allen Umständen gesichert sei.

Die abgehaltene Vorversammlung sei eine reine Privatsache gewesen, an welcher nur zufällig einige Ausschußmitglieder Theil genommen hätten.

Was sodann die Sache selbst angehe, so habe er schon bei den Eisenbahnvorlagen ausgesprochen, daß er kein Freund solcher kleiner Vorbelastungen sei. Dieselben, z. B. die verlangten 10%, seien für die Gemeinden sowohl als für die Stadt Oldenburg eine erhebliche Summe; für den Staat jedoch komme sie ihrer Geringfügigkeit wegen kaum in Betracht. Er würde sich an Stelle der Staatsregierung schwer entschließen, seine Aktionen abhängig zu machen von der Bewilligung solcher kleinen Zuschüsse seitens einzelner Gemeinden, wenn er erkannt habe, daß dieselben wirtschaftlich für das ganze Land von Nutzen seien. Wenn die Ausföhrung derselben sich bis auf 10% rechtfertige, so rechtfertige sie sich auch vollständig.

Er habe im Ausschuß zur Minderheit gehört und den Versuch gemacht, die Mitglieder zu überzeugen, daß die 10% nicht würden aufgebracht werden und daß daher das Projekt, obwohl man von allen Seiten sein Zustandekommen wünsche, fallen werde. Man habe ihm keinen Glauben beigemessen oder angenommen, daß, wenn der Stadtrath eine Beihölfe von 10% nicht genehmige, dann auch das Projekt den erwarteten Nutzen nicht bringen könne.

Dem gegenüber habe er ausgeföhrte, daß ein Beschluß des Stadtraths darüber noch nicht den Ausdruck einer Autorität bedeute. Derselbe setze sich eben aus verschiedenen Elementen zusammen, die nicht alle geeignet seien, über wirtschaftliche Fragen ein richtiges Urtheil abzugeben; jedenfalls könne man aus diesem Urtheil noch keine Schlußfolgerung auf die Nützlichkeit des Unternehmens machen.

Der Vergleich der Vorbelastung bei den Eisenbahnen mit der bei der Korrektion hinke: die Eisenbahnen führten durch weite Landstriche und hätten überall Stationen, in Folge dessen die Gemeinden es in der Hand hätten, die Anwohner in der Nähe der Bahnhöfe wiederum vorzubelasten. Daß dies hier nicht möglich sei, habe der Abg.

Schulke schon hervorgehoben und darin bestehe eben auch der große Unterschied.

Daß die Landgemeinde, welche um die ganze Stadt herum sich erstreckt, bei ihrer Lage zur Korrektion beitragen werde, glaube er nicht, denn der Westen derselben werde keine große Aufwendungen zu Gunsten des Ostens machen wollen.

Was sodann die Sielachten anlange, so hätten diese Zeit genug, zu warten, ob nicht die Korrektion von anderer Seite gesichert werde; die Stadt aber könne nicht warten, da Handel und Schifffahrt eine rasche Ausführung derselben verlangten.

Dazu komme, daß die Huntekorrektion bedingt sei durch die Weserkorrektion, von welcher der Staat einen nicht unerheblichen Vortheil habe und daß man einen großen Theil dieser Lasten ruhig auf das Konto der Weserkorrektion setzen könne.

Er bitte, den Antrag Groß, welcher sowohl im Interesse der Stadt Oldenburg, wie auch des ganzen Landes liege, anzunehmen und das Zustandekommen der Korrektion nicht von der für den Staat so geringfügigen Summe von pl. m. 160 000 *M.* abhängig zu machen.

Abg. Wenke: Im Ausschußbericht und in den Ausführungen des Abg. Tanzen sei von freiwilligen Beiträgen der Sielachten die Rede gewesen; er halte solche für unwahrscheinlich, da die Sielachten darauf bestehen würden, daß die Hunte staatsseitig, wie erforderlich, in bestimtmäßigen Stand gebracht werde, wodurch sie eine genügende Abwässerung bekämen.

Sodann wolle er darauf aufmerksam machen, daß in Folge einer etwaigen Huntekorrektion einige Anwohner zu Schlüterdeich ihren Wasserweg verlieren würden. Er bitte die Staatsregierung, falls sich solches bewahrheiten sollte, darauf Bedacht zu nehmen, daß statt dessen ein Ersatz geschaffen werde.

Abg. Pancraz: Die vom Abg. Hansing betonte Möglichkeit einer Beschädigung der Deiche habe in ihm Bedenken erregt. Da nämlich auch der Oberbaudirektor Franzius in seinem Gutachten (S. 930) sage: „Dazu kommt, daß bei langsamer Ausführung die nöthigen Geräthe in entsprechend geringerem Umfange zu beschaffen sind und daß manche vorher nur schwer zu bestimmende Einzelheiten, wie Umbauung der alten Uferwerke, Abflachung von Krümmungen, etwaige Zurücklegung der Deiche u. viel eingehender untersucht und zweckmäßiger ausgeführt werden können“, so scheine auch dieser an die Möglichkeit gedacht zu haben, daß sich während der Korrektion neue Arbeiten erheblicher Art, insbesondere Verlegung der Deiche, als nothwendig herausstellen würden. Dies mache aber die Nothwendigkeit der Aufwendung viel höherer Kosten, als veranschlagt, wahrscheinlich und so sei es ihm zweifelhaft geworden, ob er dem ganzen Projekte überhaupt zustimmen könne oder nicht.

Abg. Ahlhorn: Die Ausführungen des Abg. Zaspers über den Zusammenhang zwischen dem Ausschuß und der stattgehabten Vorversammlung könne er vollauf bestätigen; letztere sei ganz zufällig zusammen gekommen und vermöge er darin absolut nichts Ungehöriges oder Unparlamentarisches zu finden.

Der Abg. Schulke gehe sodann f. C. zu weit, wenn

er behaupte, die Annahme des Ausschußantrages sei gleichbedeutend mit einer Ablehnung der Vorlage. Seine Ansicht sei die, daß, wenn der Stadt Oldenburg die Korrektion nicht einmal die verlangten 163 000 *M.* werth sei, dann das ganze Unternehmen überhaupt gar keinen Werth habe. Auf eine Vorbelastung gerade von 10% habe man sich erst im Ausschuß geeinigt, nachdem ein Theil desselben mehr, ein anderer weniger verlangt hätte.

Wenn der Abg. Schulke sage, die Hunte werde nach Fertigstellung der Weserkorrektion häufiger trocken laufen, so bestreite er das. Habe ja doch auch auf eine diesbezügliche Anfrage des Oldenburgischen Handels- und Gewerbevereins hin der Oberdeichgräfe Tenge erwidert, eine ernste Gefährdung der Schifffahrt auf der Hunte liege in dem jetzigen Zustande nicht, wohl dagegen werde es den Schiffen wegen früheren Eintritts der Ebbe schwerer gemacht werden, heraufzufahren, indem sie künftighin von Eisfleth etwas früher abfahren müßten. Einen Bestick der Hunte, von dem so viel gesprochen werde, kenne er überhaupt nicht; sei ein solcher da, werde man die Regierung schon längst gezwungen haben, die untere Hunte in Stand zu setzen.

Was ferner den status quo derselben anlange, so bleibe dieser ja nach den übereinstimmenden technischen Gutachten derselbe.

Mehrere Vorredner hätten die Behauptung ausgesprochen, der Staat werde von der Weserkorrektion solche Vortheile haben, daß er schon deshalb sich verpflichtet fühlen müsse, die Hunte zu korrigiren. Er stehe allerdings ebenfalls insofern auf demselben Standpunkt, als er auch auf diese Vortheile glaube, allein er wolle doch darauf hinweisen, daß im letzten Landtag manche Abgeordnete aus der Weserkorrektion für den Staat große Nachtheile befürchtet hätten.

Eine Senkung des Ebbewasserspiegels halte er auch für eine bessere Abwässerung der Sielachten für vollkommen ausreichend: wenn aber zufällig die Ohmsteder Sielacht für ihre Zwecke eine theure Dampfmaschine angeschafft habe, so könne das doch hier nicht in Betracht kommen.

Sedenfalls sei das sicher, daß die Stadt Oldenburg von der Korrektion viele Vortheile haben werde. Die Gewerbetreibenden in der Stadt aber sollten doch in der Vorbelastung auch mit gutem Beispiel vorangehen und freiwillige Beiträge zeichnen, wie man es auf dem Lande bei Chauffeebauten regelmäßig thue. Vielleicht würden sich aber auch die Sielachten dazu verstehen, einen kleinen Beitrag zu leisten.

Abg. Jürgens: Er sei nur durch die Aeußerung des Abg. Schulke, die Vorversammlung betreffend, dazu veranlaßt worden, das Wort zu nehmen; diese Auffassung von derselben habe ja schon der Abg. Zaspers theilweise berichtigt und auch der Abg. Ahlhorn habe die Versammlung in Schutz genommen; als Theilnehmer an derselben aber fühle er sich verpflichtet, einige Aufklärungen über sie zu geben.

Da im Landtag für die Regierungsvorlage ja von vorneherein eine große Meinung nicht vorhanden gewesen sei, so seien verschiedene Abgeordnete zu einer Besprechung zusammengetreten, ohne daß ein einzelner Abgeordneter als Entrepreneur dieser Versammlung angesehen werden könne. Inwiefern dieselbe aber gegen die Bestimmungen der Geschäftsordnung verstoßen habe, vermöge er nicht einzusehen;

so lange das aber nicht der Fall sei, müsse er sich gegen eine derartige Kritik, wie sie hier geübt sei, entschieden verwahren.

In der Sache selbst stimme er vollkommen mit der überwiegenden Mehrheit des Ausschusses und dem Abg. Tansen überein. Wenn dagegen der Abg. Schulze den Ausschluß einer Inkonsequenz beschuldige, so vermöge er eine solche im Berichte nicht zu finden. Jedenfalls aber müßten diejenigen, welche an der Korrektion direkt interessiert seien, doch zugeben, daß ihre direkten Vortheile mit den direkten Vortheilen, welche der Staat von der Verwirklichung des Projektes habe, stiegen und darum sei die Vorbelastung, wie beantragt, durchaus gerechtfertigt.

Abg. **Ten:** Im Großen und Ganzen theile er vollkommen die Ausführungen des Abg. Feldhus. Bei den großen Kosten unseres kleinen Staatswesens müsse die Hunte-Korrektion, die so erhebliche Mehrausgaben verursache, im Lande als ein zweifelhaftes Unternehmen angesehen werden. Jedenfalls müsse man auf den Gedanken kommen, daß des Guten auch einmal zu viel geschehen könne, namentlich wenn man sich vorstelle, daß etwa auch die Erträgnisse der Eisenbahnen hinter den gehegten Erwartungen zurückbleiben könnten. Auch der Herr Minister habe einmal ausgesprochen: wir müßten mit unseren Anleihen vorsichtig zu Werke gehen, da unsere Einnahmen in der Hauptsache auf den Erträgnissen der Eisenbahnen beruhten.

Das Interesse der Stadt Oldenburg an der Hunte-Korrektion halte er für ein derartiges, daß eine Vorbelastung derselben mit 10% sehr gerechtfertigt sei; anderenfalls aber vermöge er der Vorlage überhaupt nicht zuzustimmen.

Abg. **Schröder:** Es sei im Laufe der Debatte die Aeußerung gefallen, daß, so wohlwollend der Ausschußbericht auch gehalten sei, derselbe doch eine falsche Schlussfolgerung enthalte, allein mit Unrecht. Denn es habe durchaus einer von außerordentlichem Wohlwollen gegen die Stadt Oldenburg und die Hunte-Korrektion getragenen Darstellung bedurft, um viele Mitglieder des Landtags zu veranlassen, überhaupt ihre Zustimmung zu geben. Von vorneherein sei eine größere Anzahl derselben nicht geneigt gewesen, eine bedeutende Summe zu Gunsten der Hauptstadt zu bewilligen; denn im ganzen Lande sei die Ansicht vertreten, daß, soweit nicht die Einnahmen des Staates aus den Eisenbahnen in Betracht kämen, einzig und allein die Stadt Oldenburg von dem Projekt profitire. Unter diesen Umständen habe der Finanzausschuß durch seinen Antrag einen Ausweg zu finden gesucht. Der Abg. Saspers habe die Vorbelastungssumme als für den Staat recht unbedeutend hingestellt und betont, daß sie für das städtische Budget erheblich ins Gewicht falle. Andererseits sei hervorgehoben, daß die Stadt Oldenburg für Erbauung eines Schlachthauses und andere große Anlagen erhebliche Ausgaben zu machen habe. Wenn Oldenburg sich aber mit so großen Plänen trage, so frage er sich, ob es nicht auch in der Lage sei, für die Korrektion der Hunte eine Vorbelastung, wie beantragt, auf sich zu nehmen. Jene Projekte deuteten darauf hin, daß Oldenburg über große Mittel verfüge.

Es sei verschiedentlich darauf hingewiesen, daß öffentliche Gewässer sonst auf Staatskosten unterhalten würden

Berichte. XXIV. Landtag.

und daß die Hunte nicht in bestickmäßigem Zustande sei. Wie aber der Abg. Ahlhorn mit Recht hervorgehoben, gebe es ein eigentliches Bestick der Hunte nicht; wenn man auch annehme, daß das Huntebett an verschiedenen Stellen einer Besserung bedürfe, so würden die dafür erforderlichen Summen doch nicht im entferntesten an diejenigen Summen heranreichen, welche bei der Durchführung des ganzen Korrektionsprojektes in Frage kämen. Aus allen diesen Gründen halte er eine Vorbelastung von mindestens 10% für nothwendig. Früher habe er sogar gemeint, daß die Stadt noch wohl mehr vorbelastet werden könne; da aber voraussichtlich die Hasenanstalten mehr kosten würden, als veranschlagt sei, könne er dem Ausschußantrage zustimmen. Wie die Stadt die Vorbelastung tragen wolle, komme hier nicht in Frage. Die Einwohner derselben seien ja nicht alle Industrielle, welche von der Anlage direkten Nutzen hätten, aber dieser Fall, daß Einkommen, deren Besitzer nicht direkt interessiert seien, zu Beiträgen für gemeinnützige Anlagen herangezogen würden, komme in allen Gemeinden vor.

Im Ausschußbericht sei auch auf die Entschädigung der Deichverbände eingegangen und mit Genugthuung habe er vorhin von der Erklärung des Herrn Ministers Kenntniß genommen. Er nehme an, daß diese Erklärung sich auch auf den 2. Oldenburgischen Deichband beziehe.

Aber er müsse noch Veranlassung nehmen, auf einen anderen Punkt hinzuweisen. Er halte die Huntekorrektion durch Annahme des Ausschußantrages für gesichert; wenn dieselbe nun zur Ausführung komme, dann würden von derselben auch die Bahndammanlagen bei Elsfleth betroffen. Es sei ihm mitgetheilt, daß dieselben schon in letzter Zeit zum großen Theil nicht mehr hätten benutzt werden können. Er bitte daher die Staatsregierung, auf eine bessere Befestigung des Bahndammes ihr Augenmerk zu richten und hoffe er, daß die Anlagen alsdann dem Verkehr wieder übergeben werden könnten. Sodann bemerke er bei dieser Gelegenheit, daß die Einfahrt zum Elsflether Holzhafen zu eng sei und erweitert werden müsse. Wenn dieser Hafen auch nicht von großer Bedeutung sei, so erscheine es doch wünschenswerth, daß wenigstens den Schiffen der sog. europäischen Fahrt, wenn sie in Elsfleth bleiben wollten, die Möglichkeit gegeben werde, in den Hafen gelangen zu können, was bislang nicht der Fall sei.

Minister **Tansen** Exc.: Wenn er vorhin von einem Deichbände gesprochen habe, so sei damit, wie er hiermit berichtigen wolle, die Butjadinger Sielacht gemeint gewesen. Principiell ähnlich liege die Frage für die Deichbände im Bereich der Huntekorrektion.

Was die vom Abg. Schröder angeregte Frage einer Erweiterung der Einfahrt des Elsflether Holzhafens angehe, so habe die darüber schon vor Jahren angestellte Erwägung bislang zu keiner Grundlage geführt, obgleich anzuerkennen sei, daß der jetzige Zustand nicht gerade als günstig bezeichnet werden könne.

Reg.-Com. **Ahlhorn:** Er müsse der vom Abg. Pansera geäußerten Besorgniß entgegentreten, daß eine Erschwerung der Deichunterhaltung durch die Korrektion eintreten könne, und feststellen, daß vor Ausarbeitung dieses Projektes gerade an den in Betracht kommenden Stellen



eingehende Untersuchungen in dieser Richtung stattgefunden hätten. Darnach seien die Techniker zu der Ansicht gelangt, daß eine Gefährdung der Deiche nicht zu befürchten sei.

Wenn der Abg. **Pancraz** sich sodann auf das Gutachten des Oberbaudirektors **Franzius** stütze, so müsse er auch dem entgegenreten. Letzterer habe, wenn er in seinem Gutachten von Mehrkosten für Deichunterhaltung spreche, nicht bloß die jetzt in Frage stehende Korrektur im Auge, sondern berücksichtige immer schon eine etwa demnächstige weitergehende Vertiefung der Hunte, in welchem Falle eine theilweise Verlegung der Deiche in Frage komme. Der Oberbaudirektor **Franzius** erkläre sich im Gegentheil vollständig mit dem vorliegenden Projekt einverstanden, wie er im Besonderen auch ausdrücklich anerkannt habe, daß mit den projektirten Mitteln das Unternehmen ausgeführt werden könne.

Abg. **Funch**: In der Debatte sei immer von einer Vorbelastung mit 10% die Rede gewesen; dagegen sei wenig hervorgehoben, daß die Stadt Oldenburg auch die ganzen Hafenanlagen zu tragen habe. Derartige Hafenanlagen würden bislang überall vom Staate gebaut und unterhalten; wenn man hier dagegen eine Ausnahme mache, so werde dadurch s. E. die Stadt zur Genüge vorbelastet. Da hoffentlich Handel und Verkehr zunehmen würden, so sei nicht ausgeschlossen, daß dadurch betreffs der Hafenanlagen der Stadt für spätere Zeiten noch erhebliche Mehrkosten entstehen würden. Seiner Ansicht nach sei man überhaupt mit diesem Modus einer Vorbelastung von 10% auf bedenkliche Wege gerathen; er sehe z. B. nicht ein, warum denn nicht auch wegen der Nordenhamer Anlagen von Butjadingen und wegen der Braker Pieranlagen von der Stadt Brake 10% Zuschuß verlangt seien. Was aber die hier in Frage stehende Vorbelastung angehe, so kenne er keine anderen Interessirten, welche man vorbelasten könne, als die Stadt Oldenburg.

Die Frage sei ja die: müsse der Staat etwas thun? Dies sei auch im Allgemeinen anerkannt; wenn man aber damit der Stadt Oldenburg so viel Wohlwollen entgegen bringen wolle, dann müsse man auch bedenken, daß ein großer Theil der Korrektionsanlagen auch dem ganzen Lande zugute kommen werde; denn wenn es gelingen sollte, sie so auszuführen, wie man es jetzt plane, so werde man damit einen Wasserweg schaffen, der tief in das Innere des Landes fördernd eindringen werde. Gegentheiligen Falls aber müsse man bedauern, daß das ganze Projekt hinfällig werde, und zwar um so mehr, als gerade augenblicklich im Handel und Gewerbe ein großer Aufschwung stattfindet: darum heiße es, das Eisen schmieden, so lange es noch heiß sei. Man möge nur an die Folgen denken, wenn Oldenburg verhindert werden sollte, an diesem allgemeinen Aufschwung rechtzeitig Theil nehmen zu können. Man solle daher die Regierungsvorlage annehmen und nicht die Ausführung an Bedingungen knüpfen, auf welche die Interessenten nicht eingehen könnten.

Abg. **Tanzen**: Wenn ihm vorgeworfen sei, daß der von ihm angezogene Vergleich zwischen der Vorbelastung bei Eisenbahnen und der Hunte-Korrektur unzutreffend sei, so könne er nur erwidern, daß eben jeder Vergleich hinfle.

Er habe aus der ganzen Verhandlung weniger den Eindruck, daß man den Vorschlag des Ausschusses als einen ungerechten empfinde, als daß man sich von der Befürchtung leiten lasse, die Stadtvertretung werde die 10% nicht bewilligen, womit die ganze Vorlage zu Fall gebracht sei. Auch sei ihm gesagt worden, daß schon wegen der Zusammensetzung der städtischen Vertretung eine derartige Vorbelastung gar nicht Aussicht auf Annahme habe. Allein dadurch könne der Landtag sich hier, wo er das Interesse des ganzen Landes zu vertreten habe, nicht beeinflussen lassen.

Er lasse es dahingestellt, ob der Gedanke einer zehnprocentigen Vorbelastung ein besonders glücklicher sei, aber nachdem man mit dieser einmal vorgegangen sei, müsse man sie consequenterweise auch hier eintreten lassen.

Wenn endlich der Abg. **Hanken** die Frage aufwerfe, was das Land davon denken solle, wenn die hier gefaßten Beschlüsse nicht auch ausgeführt würden, so könne derselbe sich beruhigen: im Lande werde man sich nicht besonders darüber aufregen, wenn das vorliegende Projekt auch scheitern sollte.

Abg. **Groß**: Er wolle hier bemerken, daß er wenigstens sein Urtheil über die Vor- oder Nachteile der Weserkorrektur nicht geändert habe, im Gegentheil; zu den kostspieligen Bauten, welche dieselbe im Gefolge habe, gehöre seines Erachtens auch die Huntekorrektur, die sich für Oldenburg, in ähnlicher Weise wie für Brake die Pieranlagen, lediglich als Entschädigung darstelle. Ohne diese Korrektur werde es den Schiffen gar nicht möglich sein, die Hunte noch hinaufzufahren, da die Ebbe zu weit ablaufen werde und alle Schiffe, welche die Stadt in einer Tide nicht erreichten, auf Grund gerathen würden; Seeschiffe ließen sich wenigstens dieses nicht gefallen und werde die jetzt vorhandene Seeschiffahrt gänzlich aufhören. Seine Erachtens müsse die Hunte von Staatswegen schon deswegen korrigirt werden, weil der Staat seine Gewässer in Ordnung halten müsse.

Die Erbauung eines Hafens sei für die Stadt Oldenburg eine vollständig hinreichende Vorbelastung; die Kosten desselben seien nicht zu 13%, sondern viel höher zu veranschlagen, zumal wenn man bedenke, daß die Stadt nur zu den Kosten der Huntevertiefung vorzubelasten sei.

Er werde sehr bedauern, wenn sein Antrag abgelehnt werde, da er dann befürchte, daß das ganze Projekt überhaupt nicht zur Verwirklichung kommen werde.

Abg. **Quatmann**: Er wolle kurz seine Abstimmung motiviren. Er sei der Meinung gewesen, daß zur Zeit nur das Nothwendigste gethan werden dürfe, um erst die ganze Wirkung der Weserkorrektur abzuwarten, und daß diesem mit Durchstichen bei Sprump und Lichtenberg Genüge geschehen sei, da diese Durchstiche jedenfalls sehr günstig auf Ebbe und Fluth wirken würden; er habe aber dafür keine Stimmung bekommen können. Namentlich habe er besorgt, daß bei voller Korrektur der Uferschutz dem Lande zu viel kosten werde, sei aber beruhigt, da er dahin unterrichtet worden, daß an den Stellen, wo ein solcher kostspieliger Uferschutz eintreten müsse, schon meistens die nöthige Tiefe vorhanden sei. Er werde für die Korrektur stimmen, aber

nur unter der Bedingung, daß die Stadt Oldenburg als zunächst Beteiligte eine Vorbelastung von 10% trage. Diese Vorbelastung erscheine ihm um so billiger, als sie auch bei Eisenbahnen, welche zudem noch dem Staate eine direkte Einnahme verschafften, vorgesehen werde, trotzdem die zunächst Interessirten hier außerdem auch noch den theuren Grund und Boden ohne Entschädigung hergeben müßten.

Abg. **Hoher**: Verschiedene, während der Debatte gefallene Aeußerungen über die Frage der Vorbelastung veranlaßten ihn, einige Worte zu entgegnen.

Wenn der Abg. Funch sage, mit dem jetzt gehandhabten Princip der Vorbelastung sei man auf bedenkliche Wege gerathen, so bitte er, doch der Staatsregierung, die den Weg zuerst eingeschlagen habe, diesen Vorwurf zu machen.

Die Bemerkung des Abg. Groß, daß manche Einwohner Oldenburgs keinen Vortheil von der Korrektion hätten, möchte wohl richtig sein; jedenfalls habe aber die Stadt Oldenburg ein großes Interesse an der Korrektion und einen bedeutenden Nutzen davon.

Wenn gesagt worden sei, die Vorbelastung sei zu hoch für die Stadt Oldenburg, so möchte er dem entgegen, daß die bei den neuen Bahnen beteiligten Gemeinden von der Vorbelastung viel schwerer getroffen würden. Er empfehle der Stadt Oldenburg eine freiwillige Vorbelastung der bei der Bahn interessirten Gewerbetreibenden, ein Verfahren, das man in Delmenhorst auch einschlagen müsse, wenn man das Projekt der Südbahn verwirklicht sehen wolle. Er halte es aber nicht für billig, wenn es im Ausschußantrag heiße, daß die Stadt Oldenburg den Betrag, welchen die von ihr zu erbauenden Hafenanstalten weniger kosteten, als 250 000 M., in die Staatskasse abführen müsse; consequenter Weise würde dann der Staat auch die eventuellen Mehrkosten zu zahlen haben.

Abg. **Ahlhorn**: Wenn der Abg. Schulze es für ein Unikum halte, daß Kommunen zu Kanalbaukosten herangezogen würden, so erwidere er, daß auch in Preußen derartige Beiträge erhoben würden, so z. B. beim Ems-Dortmunder Kanal, ferner bei der Fulda-Regulirung von der Stadt Kassel.

Was den Elsflether Hafen anlange, von welchem der Abg. Schröder gesprochen, so habe er schon immer die Befürchtung gehegt, daß dieses Unternehmen ein ganz verkehrtes gewesen; die Regierung habe mit diesem Hafenbau einen großen Fehler begangen.

Wenn sodann der Abg. Funch gesagt habe, an sich könne man von der Stadt Oldenburg nicht einmal verlangen, daß sie die Bau- und Unterhaltungskosten des neu anzulegenden Hafens trage, so halte er dies nur für eine schuldige Pflicht und zwar um so mehr, als die Stadt auch den jetzt vorhandenen Hafen unterhalten müsse.

Hinsichtlich der Vorbelastungsfrage dürfe man zwischen Oldenburg und Nordenham keinen Vergleich ziehen, denn während es sich dort nur um Hebung des vorhandenen Verkehrs handle, wolle man hier einen Weltverkehr in's Leben rufen; ebensowenig passe auch der Vergleich mit Brake.

Seiner Ansicht nach werde man der Stadt einen großen Gefallen erweisen, wenn der Ausschußantrag angenom-

men werde; zwar könne er es derselben nicht verdenken, daß sie jetzt alles mögliche thue, um den Beitrag herunter zu drücken, allein er sei überzeugt, daß sie nachher mit Händen und Füßen zugreifen werde.

Minister **Jansen** Excellenz: Das Projekt für die Hafenanlagen in Elsfleth sei seiner Zeit — als man die Bahn gebaut habe — eingehend geprüft worden. Wenn dasselbe sich nicht in jeder Richtung bewährt habe, so liege ein hauptsächlichster Grund dafür auch in der gänzlich veränderten Gestaltung der späteren Verkehrsverhältnisse.

Abg. **Funch**: Der Abg. Ahlhorn habe gesagt, man dürfe die Nordenhamer, sowie die Braker Pieranlagen nicht mit dem Unternehmen der Huntekorrektur vergleichen; er halte das doch für statthaft, da beide Anlagen Folgen der Weserkorrektur seien.

Wenn derselbe sodann sage, die Stadt werde auch bei einer Vorbelastung mit 10% das Unternehmen mit Freuden begrüßen, und man könne es den Vertretern der Stadt nicht verübeln, wenn dieselben versuchten, etwas von der Forderung herunter zu handeln, so müsse er doch bemerken, daß er diesbetreffend doch auf einem höhern Standpunkt stehe. Er sehe, weil die Stadt auch die Hafenanstalten zu errichten habe, hierin eine doppelte Belastung. Auch darin habe der Abg. Ahlhorn Unrecht, wenn er sage, weil die Stadt den bisherigen Hafen habe unterhalten müssen, habe sie auch den neuen zu bauen und zu unterhalten: die Huntekorrektur erfordere einen vollständigen, sich ihr anschließenden Neubau, welcher mit der bisher vorhandenen Hafenanstalt auch nicht das mindeste zu thun habe.

Abg. **Schulze**: Der Abg. Ahlhorn habe geglaubt, nach seiner, des Redners, Ansicht müsse der Staat sämtliche Kanalbaukosten tragen: das habe er nicht gesagt, sondern nur: der Staat müsse an sich auch die Hafenanbauten und Flußkorrekturen herstellen. Von Kanalbauten sei nicht die Rede gewesen.

Daß die Stadt Kassel zu den Kosten der Fulda-Regulirung einen Beitrag zahle, sei richtig; derselbe betrage aber nur 650 000 M., eine Summe, die verhältnißmäßig nicht zu hoch sei; jedenfalls werde die Stadt Oldenburg sich freuen, wenn auch sie nur dementsprechend viel als Vorbelastung zu tragen habe.

Dem Abg. Ahlhorn gegenüber bemerke er ferner, daß man darüber einverstanden sei, daß nach Beendigung der Weserkorrektur eine Erschwerung in der Seeschifffahrt eintreten werde; man streite sich nur darüber, wie stark dieselbe sich bemerkbar machen werde. Bei einem solchen Zustand aber, in dem die Schiffe trocken liegen blieben, könne man keine Seeschifffahrt mehr betreiben.

Anläßlich der Verhandlungen über die Weserkorrektur mit Bremen habe er gesagt, man solle diesem die Verpflichtung auferlegen, auch auf der Hunte den status quo aufrecht zu erhalten, ebenso wie es Preußen mit der Lesum gemacht habe. Wäre man seinem Vorschlag gefolgt, würde man jetzt auf Bremen einen erheblichen Theil der Korrektionskosten abwälzen können, wie dieses jetzt auch darüber klage, welche große Ausgaben es für die Lesum zu machen habe.

Die stattgehabte Vorversammlung anlangend, so habe er nur gesagt, daß man verschieden über dieselbe denken



fönne; jedenfalls hätte er gewünscht, daß sie nicht stattgefunden.

Wenn er endlich gesagt habe, der Ausschußbericht sei inconsequent, so halte er dieses aufrecht. Nachdem in demselben zunächst dem Projekte das nöthige Wohlwollen entgegengetragen werde, mache derselbe plötzlich ohne Motivierung einen Sprung auf weitere 10% Vorbelastung. Er glaube jedenfalls nicht, daß die Stadt im Stande sei, eine derartige Vorbelastung zu tragen.

Berichterstatter Abg. **Meier**: Er müsse dem Abg. Schulze widersprechen, wenn derselbe sage, es sei im Ausschußbericht nicht genügend motivirt, daß eine Vorbelastung nothwendig sei. Der Ausschuß hebe ausdrücklich hervor, daß es ihm schwer werde, eine derartige Ausgabe, wie sie die Ausführung des Projektes erfordere, dem Lande zuzumuthen und daß er dieses nur dann könne, wenn eine entsprechende Vorbelastung der zunächst interessirten Kreise stattfindet. Der Vorbelastungsatz von 10% sei allerdings speciell nicht näher motivirt worden; der Ausschuß sei aber der Meinung gewesen, daß dieses der angemessenste Satz sei. Schon früher habe einer der Vorredner hervorgehoben, daß in Bezug auf denselben im Ausschuß ein Kompromiß geschlossen sei, indem einige Ausschußmitglieder die Stadt Oldenburg noch mehr, andere weniger belasten wollten. Viele der Herren, die dem Finanzausschusse nicht angehörten, seien für eine viel weiter gehende Vorbelastung von vornherein eingenommen gewesen. Jedenfalls seien doch darüber Alle einverstanden, daß es keine Kleinigkeit sei, ein solches Unternehmen zu acceptiren und es seitens des Ausschusses zu empfehlen. Wenn aber man dennoch sich entschlossen habe, die Vorlage anzunehmen, so sei dies geschehen nach eingehenden und gründlichen Erwägungen aller für und wider sprechenden Gründe. Von wesentlichem Einfluß sei dabei die Erwägung gewesen, daß die Steuerkraft der Stadt Oldenburg von der größten Bedeutung für das ganze Land sei und es deswegen gerechtfertigt erscheine, ein derartiges Unternehmen zu befördern, welches zwar in erster Linie, abgesehen von einigen Sielachten und sonstigen Interessenten des flachen Landes, dazu geeignet sei, einen mächtigen Hebel des Aufschwungs für Handel, Verkehr und Industrie der Stadt Oldenburg abzugeben und dadurch die finanzielle Kraft dieses Gemeinwesens zu steigern, im weitern aber auch indirekt die Steuereinnahmen des ganzen Landes wesentlich heben werde. Dazu komme noch, daß eine gesteigerte Industrie und vermehrter Handel auch für den Eisenbahnverkehr von einer nicht zu unterschätzenden Bedeutung sei, ein Umstand, welcher auf die Staatsfinanzverhältnisse von großem Einfluß werden könne.

Wenn man nun aber auch nach der Richtung einer lebhaften Verkehrssteigerung zu den besten Hoffnungen sich berechtigt glaube, so sei man aber dennoch nicht ohne diesbezügliche Sorgen und Bedenken und sei damit zu der Ueberzeugung gelangt, daß es absolut ungerechtfertigt sei, Oldenburg nur so zu belasten, wie es die Regierungsvorlage beabsichtige; die Summe von 250 000 *M.* dürfe um so mehr nur einen Theil der Vorbelastung bilden, als die Stadt auch den jetzigen Hafen allein unterhalte und es sich diesbezüglich demnach nur zum Theil um eine Aenderung in den bestehenden Verhältnissen handle, indem nämlich der

neue Hafen mit allen seinen Anstalten größer werde als der jetzige. Jedenfalls sei die jetzt beabsichtigte Vorbelastung mit im Ganzen ca. 25% nicht zu hoch, besonders wenn man berücksichtige, daß bei derselben auch die Landgemeinde Oldenburg und die an der Hunte belegenen Sielachten in etwas doch in Betracht kämen. Ferner habe man von der Vorbelastung in einigermaßen ausgiebiger Weise schon um deswillen nicht absehen dürfen, als dies Princip in das System der Neubegründung verbesserter Verkehrsanstalten, wie unser Staatswesen es bei den Chausseen schon seit Jahrzehnten, bei den Eisenbahnen auch in der neuesten Zeit allgemein zur Anwendung bringe, hineinpasse.

Eine Schwierigkeit, die erforderlichen Summen aufzubringen, möge ja bestehen; aber das sei auch bei Eisenbahnbauten der Fall, bei denen ebenfalls, wie der Abg. Hoyer richtig sage, vielfach eine freiwillige Belastung Einzelner eintreten müsse, wenn etwas daraus werden sollte.

Von der Korrektur würden sowohl Industrielle und Kaufleute in der Stadt Oldenburg als auch viele Gewerbetreibende in der Umgebung derselben einen direkten Vortheil haben; diese würden dadurch insbesondere auch steuerkräftiger und könnten für andere weniger Beteiligte die dadurch entstehenden Kommunallasten zum Theil recht wohl vorab übernehmen.

Die erforderliche Summe von pl. m. 160 000 *M.* werde daher seines Erachtens theilweise durch freiwillige Beiträge, zum Theil aber durch Umlagen zu decken sein; auch könnten vielleicht andere von der Stadtverwaltung schon geplante Unternehmen noch wohl eine Weile hinausgeschoben werden. Dies gelte von der Kanalisation, dem Schlachthause, der Steinpflasterung der Straßen u. s. w. Jedenfalls sei die Unmöglichkeit, jene Summe aufzubringen, durchaus nicht vorhanden.

Er sei in Uebereinstimmung mit den Vorrednern ebenfalls der festen Ueberzeugung, daß die Huntekorrektur eher ausgeführt werden würde als der Bau mancher der schon beschlossenen Eisenbahnen.

Im Uebrigen bitte er, sich auf den Ausschußantrag zu einigen.

Abg. **Jaspers**: Der Abg. Althorn habe dem Handel und Gewerbe die Opferwilligkeit des Grundbesitzes vor Augen gehalten. Allein auch Handel und Gewerbe seien opferwillig, aber der Unterschied liege darin, daß beim Grundbesitz die Opfer ausschließlich dem bestehenden Grundbesitz zu Gute kämen, während Handel und Gewerbe durch solche Anlagen der Konkurrenz die Bahn öffneten, welche eben dadurch konkurrenzfähig werde, daß sie nicht vorbelastet sei.

Auch wolle er darauf hinweisen, daß der gegenwärtige Zeitpunkt wenig geeignet sei, dem Stadtrath die Bewilligung des Zuschusses zu erleichtern. Das Gesetz über die Forenalbesteuerung stehe dicht vor der Thür und Niemand wisse genau, wie dasselbe wirken werde. Soviel stehe aber fest, daß die Stadt durch das Gesetz gezwungen werde, einen erheblichen Theil ihres Einkommens an die Landgemeinden abzugeben. Dafür sei Ersatz geboten durch Besteuerung der Aktiengesellschaften u. s. w., wodurch aber schwankende Einnahmen an die Stelle fester Bezüge gesetzt

würden. Unter diesen Umständen müsse die Stadtverwaltung ein gewisses unheimliches Gefühl haben, wie später die Finanzen sich entwickeln würden, und werde schwerlich geneigt sein, so enorme Ausgaben zu bewilligen.

Sodann habe man noch einen Umstand nicht zur Genüge hervorgehoben, nämlich, daß eine große Wasserstraße mitten in das Land hineingeführt werde, welche mit Schiffen zu befahren sei und daß hierdurch dem ganzen Lande, nicht bloß der Stadt Oldenburg, neue Absatzgebiete geschaffen würden. Man werde später freudig erstaunt sein, wenn man sehe, wie sehr die Huntekorrektur dem ganzen Lande zu Gute komme. Gerade darum wünsche er, daß sie unter allen Umständen zur Ausführung komme.

Die Debatte wird geschlossen.

Berichterstatter Abg. **Meyer:** Er beantrage namentliche Abstimmung über den Ausschußantrag **N** 1.

Derselbe wird in namentlicher Abstimmung mit 24 gegen 7 Stimmen angenommen.

Dafür stimmen die Abgeordneten Schröder, Tangen, Wallrichs, Wenke, Wilken, Zerhusen, Zöhler, Ahlhorn, Alfs, Burlage, Dohm, Feldhus, Gruben, Hansing, Hoyer, Iken, Jürgens, Kasch, Rückens, Meyer, Pancrag, Plagge, Quatmann und Ritter;

dagegen die Abgeordneten Schulze, Wallroth, Junck, Groß, Hanfen, Jaspers und Roggemann.

Die Ausschußanträge **N** 2 und 3 werden hierauf gleichfalls angenommen.

Es folgt der

Bericht des Verwaltungsausschusses zur zweiten Lesung eines Gesetzes für das Fürstenthum Birkenfeld, betr. Abänderung der Klassifikation der Schulstellen an mehrklassigen Volksschulen.

Neue Anträge sind nicht eingegangen.

Der Ausschußantrag wird angenommen.

Bericht desselben Ausschusses zur zweiten Lesung über den Entwurf eines Gesetzes für das Fürstenthum Lüneburg, betr. Abänderung des Gesetzes vom 15. Januar 1873 über das Unterrichts- und Erziehungswesen im Fürstenthum Lüneburg.

Neue Anträge sind nicht eingegangen.

Der Ausschußantrag wird angenommen.

Bericht des Verwaltungsausschusses über die Entwürfe

- a) eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. eine Aenderung des Gesetzes vom 18. Mai 1855 über die Ermittlung des Steuerkapitals der Grundstücke und Gebäude im Herzogthum Oldenburg, ausschließlich der Herrschaft Kniphäusen, behufs einer neuen Veranlagung der Grund- und Gebäudesteuer,
- b) eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. eine Aenderung des Gesetzes vom 18. Mai 1855, betr. die anderweitige Veranlagung der Grundsteuer und der Gebäudesteuer im Herzogthum Oldenburg, ausschließlich der Herrschaft Kniphäusen.

Der Ausschußantrag wird angenommen.

Präsident: Anträge zur zweiten Lesung zu den Gegenständen **N** 5 und 6 der Tagesordnung seien bis heute Abend 8 Uhr bei ihm einzureichen.

Damit ist die Tagesordnung erledigt.

Nächste Sitzung: Freitag, den 27. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr.

Tagesordnung:

1. Bericht des Verwaltungsausschusses zu dem Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. die Heranziehung der inländischen Aktiengesellschaften, Forensen u. zu den Gemeinde- und Schullasten, und Antrag des Verwaltungsausschusses.
2. Bericht des Eisenbahnausschusses zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. den weiteren Ausbau des Oldenburgischen Eisenbahnnetzes durch Bahnen untergeordneter Bedeutung.
3. Bericht desselben Ausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betr. Vermehrung des Güterwagenparks.
- 3a. Mündlicher Bericht des Eisenbahnausschusses über die Petition des Gemeinderaths der Gemeinde Westerstede, betr. Verstaatlichung der Westersteder Schmalspurbahn und Umwandlung derselben in eine Normalspurbahn.
4. Bericht des Finanzausschusses über die Vorlage, betr. die Veräußerung von Grundstücken der Kron- gutschdomäne Welsburg.
5. Bericht des Verwaltungsausschusses über den Entwurf einer Wegeordnung für das Fürstenthum Lüneburg.
6. Bericht des Verwaltungsausschusses über die Petition der Ortsarmenverbände der Städte Oberstein und Idar, betr. Abänderung einer Bestimmung des Armengesetzes.
7. Bericht desselben Ausschusses zur zweiten Lesung über den Entwurf eines Berggesetzes für das Fürstenthum Birkenfeld.
8. Mündlicher Bericht des Petitionsausschusses, betr. 2 Petitionen der Anwohner der Wapel, bezw. von Eingefessenen der Bauerschaften Beckhausen und Heubült, betr. Regulirung der Wapel.
9. Bericht des Verwaltungsausschusses zur zweiten Lesung über den Entwurf eines Gesetzes für das Fürstenthum Birkenfeld wegen Anlegung und Unterhaltung von Sammelweihern.
10. Bericht desselben Ausschusses zur zweiten Lesung über den Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. Aenderung der Bestimmung über die Schullasten der auswärtigen Grundbesitzer, Aktiengesellschaften u. s. w.
11. Bericht des Finanzausschusses über einen Antrag der Staatsregierung, betr. die nachgesuchte Ermächtigung zum Verkauf der zum ausgehiedenen Krongute gehörenden Scharbeuzer Hofländereien, einiger daran belegener Staatsgründe, sowie Theile der dem Revier-

förster zu Scharbeutz zur Nutzung überwiesenen Staatsgründe und Wiedererwerbung von an anderer Stelle belegenen Forstlandes.

12. Mündlicher Bericht desselben Ausschusses, betr. die Vorlage der Großherzoglichen Staatsregierung, betr. Nachbewilligung in Folge der Uebernahme der Wittwenkassen-Beiträge.

13. Bericht desselben Ausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betr. Verwendungen für die Irrenheilanstalt in Wehnen.

Der Berichterstatter:

Riesebieter.

