

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Verhandlungen der ... Versammlung des ... Landtags des Freistaats Oldenburg

Staat Oldenburg

**Oldenburg, Landtag 1.1849/51 - 33.1916/19; [N.F.] 1.1919/20 -
5.1928/30[?]**

Anlage 231-240

[urn:nbn:de:gbv:45:1-90128](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-90128)

9. die Petition der Eisenbahnkommission für die Gemeinden Abbehausen, Stollhamm u. s. w., betreffend den Bau einer Eisenbahn durch Butjadingen.

Bei Berathung des Gesetzes vom 13. März 1891 haben Staatsregierung und Landtag für den weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes bestimmte Grundsätze aufgestellt, welche zum Ausdruck brachten, daß der Bau weiterer Bahnen so lange unterbleiben müsse, bis man übersehen könne, welche Wirkungen die jetzt in der Ausführung begriffenen Linien auf das Gesamterträgniß der Staatsbahnen ausüben werden. Dieser Grundsatz wurde in der 2. Versammlung des 25. Landtages ausdrücklich bestätigt, und zwar bei Berathung einer Petition aus Friesoythe in der Sitzung vom 22. März 1895. Der Ausschuß bezieht sich auf seinen Bericht über diese Petition (Anlage 26 der 2. Versammlung des 25. Landtags) und glaubt voraussetzen zu dürfen, daß der Landtag auch jetzt bei Beurtheilung der vorliegenden Petitionen von den im genannten Berichte aufgestellten Gesichtspunkten ausgehen wird. Der Wunsch und das Streben der betr. Landestheile, recht bald Anschlußbahnen zu erhalten, muß gewiß als durchaus berechtigt anerkannt werden, man wird aber erst dann diesem Wunsche entsprechen können, wenn man sich davon über-

zeugt hat, daß die Ausführung solcher Pläne den Staatshaushalt nicht gefährden kann. Erst dann, wenn die Betriebsergebnisse sämtlicher neuen Strecken festgestellt sind, werden Staatsregierung und Landtag sich mit der Frage beschäftigen können, ob eine baldige Fortsetzung des weiteren Ausbaues des Eisenbahnnetzes möglich ist, ob eine Anzahl der vorliegenden Projekte gleichzeitig oder in bestimmter Reihenfolge vorgenommen werden kann. Es würde demnach nach Ansicht des Ausschusses verfrüht sein, schon jetzt eine eingehende Prüfung der vorgeschlagenen Linien vorzunehmen. Wenn die Staatsregierung aber zur gegebenen Zeit neue Bauprojekte aufstellen lassen will, so dürften bei Prüfung derselben die vorliegenden Eingaben jedenfalls von Nutzen sein. Der Ausschuß beantragt demnach, indem er sich die Ergänzung seiner Ausführungen im Plenum vorbehält:

Der Landtag wolle die sämtlichen Petitionen der Großherzoglichen Staatsregierung übergeben, und zwar als Material für spätere Berathungen, nach Maßgabe der in vorstehendem Berichte enthaltenen Grundsätze.

Namens des Eisenbahnausschusses.

Die Berichterstatter.

Schulze.

Anlage 231.

Bericht

des Finanzausschusses über die Petition der Gemeinde Oldorf, betreffend staatlichen Zuschuß zu den Baukosten zweier Gemeindefchauffeen.

Die vorliegende Petition geht dahin:

Der Landtag wolle das Großherzogliche Staatsministerium ersuchen, der Gemeinde Oldorf aus den Mitteln der Staatskasse zum Bau der Gemeindefchauffeen:

Strecke A Oldorf-Neuwarfen-Uthausen-Wehenser Austrifft bei Gammens, Länge etwa 3 km, Breite 3 m,
Strecke B Oldorferbaum-Süder-Sietwendung-Tadshauer Austrifft, Länge etwa 1 km, Breite 3 m,

eine Beihilfe von 20 % der wirklichen Baukosten bis zur Höhe des Voranschlags von 55 600 M zu gewähren, sobald die dem Amtsverbande Zever bewilligten staatlichen Zuschüsse zu Amtsverbands-Chauffee-Bauten geleistet sein werden, was im Laufe der gegenwärtigen Finanzperiode eintreten werde.

Bei den Verhandlungen des Ausschusses wurde von einer Seite hervorgehoben, daß mit Schluß der laufenden

Finanzperiode die Aufwendungen des Staates für Chauffee-Bauten des Amtsverbandes Zever voraussichtlich abgeschlossen sein werden. Zwar wären zum § 197 des Ausgaben-Voranschlages für das Herzogthum noch jährlich 15 000 M zum gedachten Zwecke eingestellt und auch durch die Genehmigung der Anlage 67 ein weiterer Zuschuß von 5 920 M vom Landtage bewilligt. Die von dem Amtsverbande Zever aufgewendeten wirklichen Baukosten erreichen aber nicht die Summen der Kostenanschläge, wonach die in den Voranschlag der Landeskasse eingestellten Beträge bemessen sind. Nach einem im Ausschusse vorgelegten Voranschlage der Kasse des Amtsverbandes Zever für das Jahr 1896/97 sind nach den bisherigen Verwendungen des genannten Amtsverbandes an diesen nur noch 35 250 M Zuschüsse zu zahlen. Rechnet man den zu Anlage 67 bewilligten Zuschuß von 5 920 M zu obiger

Summe, so würde sich noch ein Zuschuß zum Gesamtbetrage von 41 170 M ergeben, womit aber die im Voranschlage zu § 197 eingestellten Beträge noch nicht erreicht werden. Demnach brauchen nach Ablauf dieser Finanzperiode Zuschüsse zu Amtschaußeem im Amtsverbande Zever nicht mehr gezahlt werden und könnten der Gemeinde Oldorf daher, wenn ein Zuschuß in diesem Falle überall gerechtfertigt erscheint und dem Petitionum entsprochen werden soll, in der kommenden Finanzperiode Zuschüsse gewährt werden.

Der Herr Regierungskommissar erklärte auf Befragen, daß die Staatsregierung über den Stand der Bauten von Amtschaußeem im Amtsverbande Zever nicht in dem Maße unterrichtet sei, um beurtheilen zu können, ob die mitgetheilten Ziffern den thatsächlichen Verhältnissen entsprächen. Wenn er auch keine Zweifel gegen die Richtigkeit derselben hege, weil dieselben auf einer von dem Amtsvorstande des Amtsbezirks Zever aufgemachten Berechnung basirten, so könne die Staatsregierung zur Zeit und solange nur nach dem in ihrem Besitze befindlichen Material disponiren, bis von dem Amtsverbande Zever über die fraglichen Baustrecken eine Schlußrechnung hergegeben sei. Im Hinblick auf die zwischen der Staatsregierung und dem Landtage getroffene Vereinbarung könnten daher in nächster Zeit bei der Aufstellung der Etats Zuschüsse zum Bau von Gemeindecchaußeem im Amtsverbande Zever keine Berücksichtigung finden, dagegen stände einer Verwendung zu diesem Zwecke aus den Mitteln des § 210 des Ausgaben-Voranschlags keine Bedenken entgegen und wäre der Gemeinde Oldorf bereits zum Bescheide ertheilt, daß ihr zu der Strecke A aus dieser Position ein Zuschuß gewährt werden könne.

Aus den in der Petition erwähnten Gründen hielt

es der Ausschuß für wünschenswerth, daß der Gemeinde Oldorf der nachgesuchte Zuschuß zur Verfügung gestellt werde. Es wurde im Ausschusse noch bemerkt, daß eine getrennte Behandlung beider Strecken in der Weise, daß nur für die eine ein Zuschuß aus Staatsmitteln gewährt werde, nicht angängig erscheine, weil es sich bei beiden Strecken um ein einheitliches Projekt handle und zu befürchten sei, daß durch die Unmöglichkeit des Baues einer Strecke die Ausföhrung des ganzen Projekts scheitern müsse. Der Herr Regierungskommissar glaubte aber einen Zuschuß zu der Strecke B ihres lokalen Charakters wegen und in Ansehung der sich hiernach für die Staatskasse ergebenden Konsequenzen nicht in Aussicht stellen zu dürfen, sondern empfehlen zu müssen, die Bewilligung des beantragten Zuschusses zu der Strecke B aus der Amtskasse zu erwirken. Dabei gab derselbe auf eine diesbezügliche Anfrage die Erklärung ab, daß durch den aus der Amtskasse bewilligten Zuschuß zu der Strecke B etwa zur Ausföhrung des ganzen Projekts in Gemäßheit des Beschlusses des Gemeinderaths weiter erforderliche Zuschüsse nicht berührt werden sollen.

Mit Bezugnahme auf die im Ausschusse abgegebene Erklärung des Herrn Regierungskommissars, daß die Gemeinde Oldorf im Laufe dieser Finanzperiode zu den Baukosten der in der Petition mit A bezeichneten Chausseestrecke einen erbetenen Zuschuß aus den Mitteln des § 210 des Ausgaben-Voranschlags „Sonstige Zuschüsse“ und zu den Baukosten der unter B benannten Strecke den betreffenden Zuschuß aus der Amtskasse des Großherzoglichen Amts Zever erhalten soll, beantragt der Ausschuß:

Der Landtag wolle die Petition der Gemeinde Oldorf für erledigt erklären.

Namens des Finanzausschusses.

Der Berichterstatter.

Wenke.

Anlage 232.

Bericht

des Eisenbahnausschusses über die Petition des Gemeinderaths der Gemeinde Goldenstedt, betreffend den Bau der Eisenbahn Delmenhorst-Wildeshausen-Bechta, insbesondere die Führung der Linie und die Anlage des Bahnhofes Goldenstedt.

In der Petition des Gemeinderaths der Gemeinde Goldenstedt wird über folgende Punkte Beschwerde geführt:

1. Die Regierung habe, bevor die Beträge der gesetzlichen Vorbelastung des Amtsverbandes Bechta zum Bahnbau Delmenhorst-Hesepo auf die einzelnen Gemeinden des Amts vertheilt worden seien, hinsichtlich der Anordnung

des Bahnhofes Goldenstedt Zusicherungen gemacht, welche bei Aufstellung des Spezialprojektes nicht erfüllt wären, die aber dem Amtrath bei der Vorbelastung der Gemeinden zu einer verhältnißmäßig hohen Belastung der Gemeinde Goldenstedt Veranlassung gegeben hätten.

2. Die Regierung habe eine am 22. November 1895

eingereichte diesbezügliche Beschwerde der Gemeinde Goldenstedt zunächst unberücksichtigt gelassen und erst im September 1896 beantwortet.

3. Wird beantragt, der Landtag wolle die Regierung auffordern, die in der Petition hinsichtlich Anlage des Bahnhofes Goldenstedt geäußerten Wünsche möglichst noch jetzt zu berücksichtigen, oder, falls dies nicht mehr angängig sei, der Gemeinde Goldenstedt eine Beihilfe zur Pflasterung der Zuwegung zum Bahnhofe gewähren. Bei den Verhandlungen des Ausschusses über vorstehende Punkte erklärte der Regierungskommissar zu Punkt 1, daß in der für die Eisenbahn von Wechta über Wildeshausen nach Delmenhorst gewählten und inzwischen nach öffentlicher Auslegung der Pläne festgestellten Richtungslinie der Bahnhof für Goldenstedt in einer Entfernung von etwa $3\frac{1}{2}$ km von diesem Orte vorgesehen sei. Diese Lage des Bahnhofs, westlich der Krumbäcker Rämpe, welche in möglichster Annäherung der Bahnlinie zu Gunsten des Ortes Goldenstedt angenommen sei, wäre den Vertretern Goldenstedts bei den Beschlüssen des Amtsraths des Amtsverbandes Wechta, wegen Uebernahme der gesetzlichen Vorbelastrungen bekannt gewesen, da die desfalligen Verfügungen des Staatsministeriums an das Amt Wechta vom 20. April und 21. Juli 1894 an der Hand der beigelegten Uebersichtskarte die Richtungslinie der Bahn im Bereiche des Amtes Wechta beschrieben und erläutert hätten.

Insbesondere habe die, vor der Beschlußfassung des Amtsraths Wechta zur Verlesung gelangte Verfügung des Staatsministeriums vom 21. Juli 1894, im Hinblick auf die inzwischen aufgetretenen Wünsche Goldenstedts auf eine weitere Annäherung der Linie an den Ort Goldenstedt, den Satz enthalten, daß „das Staatsministerium zu Gunsten Goldenstedts eine, von der abgesteckten, westlich der Krumbäcker Rämpe verlaufenden Linie nach Osten abweichende Bahnlinie nicht zugestehen kann, da dieses weitere Entgegenkommen, welches den vorgesehenen Bahnhof dem Orte Goldenstedt nur etwa 400 m näher bringen würde, mit den im Uebrigen zu berücksichtigenden Interessen nicht zu vereinigen ist. Dagegen wird das Staatsministerium bei der Feststellung des Spezialprojektes die möglichste Berücksichtigung des Ortes Goldenstedt im Auge behalten.“

Dies sei geschehen, eine Näherlegung des Bahnhofs Goldenstedt habe sich aber nicht ermöglichen lassen, da die hierdurch bedingte Verlegung der Bahnlinie nach Osten nicht nur eine zu vermeidende Mehrlänge der ganzen Bahn im Gefolge gehabt hätte, sondern auch die Interessen anderer Gemeinden in Mitleidenschaft gezogen, insbesondere aber die in den Amtsbezirken Delmenhorst und Wildeshausen beschlossenen Vorbelastrungen in Frage gestellt haben würde. Als daher nach dem Beschlusse des Amtsraths Wechta vom 30. Oktober 1894, welcher die Uebernahme der gesetzlichen Vorbelastrung für die Regierungsvorlage in erster Lesung aussprach, dem Staatsministerium u. A. ein Beschluß des Amtsraths Wechta vom 28. Januar 1895 unterbreitet sei, demzufolge der Amtsrath die Erwartung ausspricht, „daß seitens des Großherzoglichen Staatsministeriums bei der weiteren Bearbeitung und Feststellung des Projektes für den Ausbau einer Eisenbahn von Delmenhorst nach Hesepe mit Abzweigung nach Damme, soweit

die Vorlage den Bezirk des Amtes berührt und vom Amtsrath in erster Lesung unter dem 30. Oktober 1894 angenommen ist, den Wünschen der Gemeinden und Interessenten thunlichst Rechnung getragen werde, insbesondere in folgenden Punkten:

a. der Bahnhof Goldenstedt wird dem Kirchdorfe Goldenstedt möglichst nahe gelegt.

b.“
 sei mit Beziehung auf diesen Beschluß alsbald zurückverfügt, daß das Staatsministerium für die Richtungslinie der Bahn bezw. für die Lage der Bahnhöfe seine Verfügungen vom 20. April und 21. Juli v. Js. als maßgebend ansehe, zumal diese die Grundlage des Beschlusses des Amtsraths Wechta vom 30. Oktober v. Js. gebildet hätten.

Im Uebrigen sei bezüglich der Lage der Bahnhöfe, unter denen Goldenstedt mitbefaßt war, hinzugefügt, daß solche der Feststellung des Spezialprojektes mit dem Bemerkten vorbehalten bleibe, daß den vom Amtsrathe geäußerten Wünschen soweit möglich und thunlich Rechnung getragen werden solle. Gleichzeitig wäre dem Amte Wechta zur Vermeidung späterer Berufungen aufgegeben, diese Neußerungen des Staatsministeriums vor der Beschlußfassung in zweiter Lesung wegen Uebernahme der gesetzlichen Vorbelastrungen zur Kenntniß des Amtsraths zu bringen.

Dies sei geschehen und darauf vom Amtsrathe Wechta in Wiederholung des Beschlusses erster Lesung vom 16. März 1895 die Uebernahme der gesetzlichen Vorbelastrungen für die Regierungsvorlage nach näherer Maßgabe der Linienbeschreibung in der Verfügung des Staatsministeriums vom 21. Juli 1894, vorbehältlich der Feststellung des Spezialprojektes in zweiter Lesung beschlossen worden. Diesem Beschlusse, welcher mit 41 von 45 Stimmen gefaßt wäre, seien die Vertreter Goldenstedts beigetreten.

Zu Punkt 2 gab der Regierungskommissar die Erklärung ab, daß im Herbst des Jahres 1895 die Pläne für die Bahn von Delmenhorst bis Wechta öffentlich ausgelegt seien, und daß die Gemeinde Goldenstedt dazu die in der Petition an den Landtag erwähnte Eingabe vom 16./22. November 1895 an das Staatsministerium gerichtet habe, in der die Anlegung der Station Goldenstedt in einer Entfernung von höchstens 2 km von der Mitte des Ortes Goldenstedt beantragt sei.

Auf diese Eingabe, die als eine eigentliche Einwendung gegen das Bahnprojekt im Sinne des Eisenbahnteilungsgesetzes nicht angesehen sei, habe der Kommissar des Staatsministeriums im Termin zur Feststellung des Bahnprojektes in der Gemeinde Goldenstedt am 24. März 1896 mit Beziehung auf die Verfügung des Staatsministeriums, welche der derzeitigen Beschlußfassung des Amtsraths Wechta wegen Uebernahme der gesetzlichen Vorbelastrung zu Grunde gelegen habe, erklärt, daß die beantragte Verlegung der Bahnlinie nach dem Orte Goldenstedt zu nicht zur Ausführung gelangen könne.

In Weiterem sei sodann noch, einer inzwischen eingegangenen Vorstellung der Gemeinde Goldenstedt entsprechend, gleichzeitig mit den Entscheidungen über die Einwendungen gegen das Projekt der Bahn von Delmenhorst bis Wechta

der ablehnende schriftliche Bescheid des Staatsministeriums vom 1. September 1896 ergangen, an den sich der, in der Petition erwähnte Refurs der Gemeinde Goldenstedt an das Gesamtministerium, mit dem nach Maßgabe der Bestimmungen des Organisationsgesetzes vom 5. Dezbr. 1868 gefundenen Resultate angeschlossen habe. Nach alledem könne die Staatsregierung nicht zugeben, daß sie die Interessen der Gemeinde Goldenstedt nicht genügend berücksichtigt habe, zumal zu keiner Zeit die Versuche unterblieben seien, die Lage des Bahnhofes Goldenstedt den aufgetretenen Wünschen anzupassen. Dazu habe es örtlicher Besichtigungen und weiterer Rücksprachen mit den Interessenten mehr, als geschehen, nicht bedurft, da alle mit der Angelegenheit befaßten Beamten durch die eingehenden Verhandlungen vor, während und nach den Amtsraathsbeschlüssen hinreichend orientirt gewesen seien. Die Staatsregierung könne daher im Interesse des Ortes Goldenstedt nur bedauern, daß eine größere Annäherung der Bahnlinie an denselben nach der gegebenen Gesamtdisposition des Projektes ausgeschlossen bleiben mußte.

Nach diesen aktenmäßigen Darlegungen des Regierungskommissars mußte der Ausschuß die Ueberzeugung gewinnen, daß der Gemeinde Goldenstedt zu der gedachten Zeit seitens der Regierung bindende Zusicherungen bezüglich einer für den Ort Goldenstedt günstigeren Lage des Bahnhofes, wie in dem, dem Amtrathe vorgelegten Projekte vorgesehen, nicht gemacht waren.

Allerdings hatte die Regierung die möglichste Berücksichtigung der diesbezüglichen Wünsche der Gemeinde Goldenstedt wiederholt in Aussicht gestellt. Es ist aber nachgewiesen worden, daß aus Rücksicht auf die mit den Amtsverbänden Delmenhorst und Wildeshausen hinsichtlich Uebernahme der gesetzlichen Vorbelastung gepflogenen bzw. abgeschlossenen Verhandlungen eine Verlegung der Bahnlinie, welche eine Verlängerung derselben zur Folge gehabt hätte, vermieden werden mußte.

In Betreff der zweiten Beschwerde mußte die Erklärung des Regierungskommissars, daß die Auslegung der Pläne bezüglich der in Angriff zu nehmenden Eisenbahn auf

Grund des Eisenbahn-Enteignungsgesetzes erfolgt sei und demgemäß nur solchen Einwendungen und Beschwerden Folge zu geben war, welche sich innerhalb des Rahmens dieses Gesetzes hielten, als richtig anerkannt werden. Die Regierung war darnach formell zu einer Antwort nicht verpflichtet.

Der Ausschuß ist jedoch der Ansicht, daß die Eingabe einer Gemeinde, welche eine für diese wichtige Sache behandelte, auch wenn bei der Einreichung von einer formell nicht richtigen Voraussetzung ausgegangen wurde, wohl eher einer kurzen, den Sachverhalt aufklärenden Nachricht hätte gewürdigt werden können, wie dies nach den Erklärungen des Regierungskommissars und den in der Petition gemachten Angaben geschehen ist.

Der unter Punkt 3 erwähnte Antrag der Gemeinde Goldenstedt dürfte bei den Ausführungen zu Punkt 1 schon seine Erledigung gefunden haben, denn wenn, wie oben ausgeführt, schon bei Aufstellung des Spezialprojektes der Bahn Delmenhorst-Hesepe eine Umänderung der Bahnlinie in der Gemeinde Goldenstedt nicht mehr möglich war, so dürfte dies jetzt, nachdem die Erdarbeiten zur Herstellung des Bahnkörpers bereits von manchen Stellen in Angriff genommen sind, völlig ausgeschlossen erscheinen. Der Ausschuß ist deshalb nicht in der Lage, eine Aufforderung an die Regierung zu richten, den Wünschen der Petenten hinsichtlich der Anlage des Bahnhofes noch jetzt zu entsprechen. Ebenso wenig vermag der Ausschuß den Eventual-Antrag der Gemeinde Goldenstedt auf Gewährung einer Beihilfe zur Pflasterung der Zufuhrstraße zum Bahnhofe zu befürworten, da abgesehen davon, daß Mittel zu solchen Zwecken in der Eisenbahnbaukasse nicht verfügbar sind, es nach Ansicht des Ausschusses zunächst Sache des Amtsverbandes sein dürfte, falls die Gemeinde Goldenstedt im Verhältniß zu den übrigen Gemeinden des Amtsbezirkes bei der Vorbelastung zum Bahnbau zu stark herangezogen sein sollte, hier einen Ausgleich herbeizuführen. Demgemäß beschließt der Ausschuß:

Der Landtag wolle über diese Petition zur Tagesordnung übergehen.

Namens des Eisenbahnausschusses.

Der Berichterstatter.

Thorade.



Anlage 233.

Bericht

des Eisenbahnausschusses über die Petition der Anwohner des Haarenthors- und der angrenzenden Viertel, wegen Bewilligung der Mittel zur Anlage einer Haltestelle an der Ziegelhoffstraße für alle an- und abfahrenden Züge, sowohl in der Richtung Leer-Wilhelmshaven als auch Bremen-Osnabrück.

Der Ausschuß glaubt wegen der erheblichen Kosten und der bedeutenden Erschwerung des Eisenbahnbetriebes die Petition nicht befürworten zu können und beantragt:

Der Landtag wolle über diese Petition zur Tagesordnung übergehen.

Namens des Eisenbahnausschusses.

Der Berichterstatter.

Roter.

Anlage 234.

Bericht

des Verwaltungsausschusses über die Petition der Vertreter der Butjadinger Sielacht, betreffend die Verschlammung der Siele an der Nordküste Butjadingens.

Die Vertreter der Butjadinger Sielacht, von denen die Petition ausgeht, legen in derselben dar, wie die Verschlammung des Tettenser Sieles entstanden ist und wie die weitere Verschlammung dieses sowie des Waddenser, Burhaber und Fedderwarder Sieles in absehbarer Zeit zu erwarten steht. Sie führen aus, daß zunächst der 1859 hergestellte Volkerjer Durchschlag unterhalb Blexen eine Aufschlickung des kleinen Fedderwarder Fahrwassers herbeigeführt habe, die jedoch bis zum Jahre 1893 der Abwässerung des Tettenser Sieles nicht hinderlich gewesen sei. Seit diesem Jahre habe die Verschlammung, zum Theil mit infolge der Weserkorrektur bzw. der Erbauung des sog. Leitdammes an der Ostseite von Langlütjensand entlang, einen solchen Umfang angenommen, daß sie von 1,60 m über Fedderwarder Horizontale im Jahre 1893 auf 3,85 m im Jahre 1896 gestiegen sei. Die Fahrwasser-sole des kleinen Fedderwarder Fahrwassers habe im Februar 1896 1,82 m höher gelegen, als die Sohle des Tettenser Sieles, so daß dieser nicht mehr abwässern könne; das Tettenser Außentief habe vielmehr, um der Abwässerung genügen zu können, im Sommer 1896 ausgebaggert werden müssen, was der Sielacht einen Kostenaufwand von 20 000 M verursacht habe und höchstens für 2 Jahre genügen werde. In ähnlicher Weise wie der Tettenser Siel aber würden auch die übrigen 3 unterhalb Blexen

in die Weser mündenden Siele in absehbarer Zeit verschlammten.

Aus dem Umstande, daß der Volkerjer Durchschlag vom Oldenburger Staate in erster Linie zum Zwecke der Landgewinnung erbaut, die Weserkorrektur bzw. die Errichtung des Leitdammes aber auf Grund geheimer Verträge zwischen Oldenburg, Preußen und Bremen im Interesse der Schifffahrt vorgenommen ist, folgern die Petenten, daß, da die Vortheile, welche diese Werke mit sich bringen, dem Oldenburgischen Staate, bzw. den drei Uferstaaten zu gute kommen, die Großherzogliche Regierung verpflichtet ist, die großen Schädigungen, welche sie für die Butjadinger Sielacht im Gefolge haben, von dieser abzuwenden.

Sie bitten den Landtag, sie in ihren Forderungen bei der Großherzoglichen Staatsregierung zu unterstützen.

In der Ausschußverhandlung über die Petition erklärten die Herren Regierungskommissare, daß die Sache bisher nicht offiziell an die Regierung herangetreten sei, daß daher keine Veranlassung vorgelegen habe, dieselbe näher zu prüfen und daß die Regierung deshalb keine feste Stellung zu der Frage nehmen könne. Sedenfalls seien die in der Petition vorgebrachten Momente zunächst eingehend zu untersuchen, bevor weiter auf die Sache eingegangen werden könne.

Der Ausschuß hatte den Eindruck, daß die Petition

begründet sei und wurde hierin bestärkt durch die Einsichtnahme der unter A anliegenden Begründung der Regierungsvorlage zur Erbauung des Volkerfer Durchschlages aus dem Jahre 1858, in welcher nicht allein die Verschlammung des Tettenser und Waddenser Sieles vorhergesehen, sondern auch von vornherein darauf hingewiesen wird, daß der Staat zur Gewährung einer nicht ganz unerblicklichen Beihilfe zur Verlegung des Tettenser und Waddenser Sieles verpflichtet sei, sobald der Volkerfer Durchschlag über den Stand der ordinären Ebbe erhöht würde.

Trotz der Dringlichkeit, mit der die Sache bei der stetig zunehmenden Verschlammung zu behandeln ist, glaubt der Ausschuß im gegenwärtigen Stadium, wo ihm nur die Stellungnahme der Petenten, nicht aber diejenige der Regierung bekannt ist, nicht weiter gehen zu sollen, als der Großherzoglichen Staatsregierung die Petition zur Prüfung zu überweisen mit dem Ersuchen, von dem Ergebnisse dieser Prüfung der nächsten Versammlung des gegenwärtigen Landtags Mittheilung zu machen.

Namens des Verwaltungsausschusses.

Der Berichterstatter.

Tanzen.

Anlage A.

Begründung

zum Voranschlag der Ausgaben des Herzogthums Oldenburg für 1858/60.

Die Coupirung einer Balje vor der Volker Hörne betreffend.

Schon seit einer Reihe von Jahren hat man sich damit beschäftigt, die Mittel und Wege in Vorschlag zu bringen, die Küstenstrecke der unteren Weser zwischen Volker Hörne und Fedderwardersiel wieder in Anwachs zu bringen, da die noch vorhandenen Groden im Abbruch liegen und dieser an zwei Stellen, bei Volker und Tettenser Hörne, bereits an den Deich getreten war. Beide Ecken sind durch erhöhte Vermen, Schlengen und flach doffirte Sodenberockungen mit großen Kosten vom Deichbände gesichert, auch die Groden zwischen beiden Ecken in den Jahren 1850 und 1851 mit einer Beihilfe aus der Landeskasse durch Schlengen und flach doffirte Sodenberockungen gegen den Abbruch geschützt. In den folgenden Jahren ist der Uferschutz weiter ausgedehnt.

Ein anderer Plan, um den Abbruch in der Folge zu hindern und gleichzeitig einen raschen Anwachs an dieser Küstenstrecke herbeizuführen, ist die Landfestmachung des vor dieser Küstenstrecke sich ausdehnenden hohen und breiten Wattes, des sog. Langlütjensandes. Dieser Sand ist nämlich durch einen früheren Weserarm, jetzt durch eine Balje von dem Watte vor dem Groden getrennt, und da dieser

Gleichzeitig hält der Ausschuß es für angezeigt, zu beantragen, daß die Großherzogliche Staatsregierung in Erwägung ziehen möge, ob angesichts der seit dem Jahre 1859 eingetretenen Aufschlickung des kleinen Fedderwarder Fahrwassers der Zweck der Errichtung des Volkerfer Durchschlages, wie er in der Anlage A dargelegt ist, durch Landfestmachung eines Theiles von Langlütjensand nunmehr erreicht werden kann.

Der Ausschuß stellt den Antrag:

Der Landtag wolle die Petition der Vertreter der Butjadinger Sielacht der Großherzoglichen Staatsregierung zur Prüfung überweisen mit dem Ersuchen, in Erwägung ziehen zu wollen, ob der Zweck der Erbauung des Volkerfer Durchschlages — die Landfestmachung eines Theiles von Langlütjensand — nunmehr erreicht werden kann und mit dem ferneren Ersuchen, der nächsten Versammlung des 26. Landtags von dem Ergebnisse dieser Prüfungen Mittheilung zu machen.

Weserarm fortwährend aufschlammte, so schien es mit Erfolg und ohne sehr große Kosten thunlich, denselben durch ein Schlengenwerk zu coupiren und so die Uferstrecke gegen fernern Abbruch zu schützen.

Ueber die hier vorliegenden Verhältnisse ist Folgendes zu bemerken:

1. In dem Jahrhundert von 1639 bis 1739 sind in der Strecke von Volkerhörne bis Fedderwardersiel ungefähr 20 Einlagen gemacht, weshalb Hunrichs in der Anmerkung 59 zum Oldenburgischen Deichbände von Münnich Seite 87 und 88 dasselbe ein rechtes Einlagesekulum nennt, und mögen dabei ein paar tausend Jück Land verloren sein. Seit 1739 sind noch zwei Einlagen bei Klein-Fedderwarden in den Jahren 1781 und 1792 gelegt, wobei 116 Jück Land ausgedeicht sind. Hunrichs bemerkt in der gedachten Anmerkung, die elende Beschaffenheit des Landes in vorigen Zeiten betätigte vollends den Grundsatz, daß man dem Abbruche auf alle mögliche Weise, er sei nahe oder ferne, schwach oder stark, Einhalt zu thun suchen müsse.

Dieser Grundsatz, den man zwar stets seit jener Zeit als richtig anerkannt hat, ist leider nicht selten unbeachtet

geblieben, weil er schon die Anwendung von Kosten verursacht, ehe die Gefahr vor der Thür ist. So hat man denn auch in dieser langen Strecke von Volkser Hörne bis Fedderwarder Siel im vorigen Jahrhundert verfahren. Der Deichgräfe Münnich in seinem Deichbände Seite 79 rieth dieses selbst an, indem er sagte: „Der Groden vor obigen Deichen her bricht durchgehends stark ab, und weil es ein langer Distrikt ist, daran 10—20 Schlengen oder Huchwähren sehr wenig helfen können, zudem nicht zu besorgen, daß der Abbruch in hundert Jahren an den Deich kommen werde, so sollte ich davor halten, daß am nützlichsten wäre, der Natur noch einige Zeit freien Lauf zu lassen; vielleicht ändert sie sich nach Jahren von selbst.“

Allein dies Zuwarten auf eine Aenderung der Natur hat dem Lande großes Unheil gebracht, und Hunrichs sagt in seiner Bemerkung 53: „in diesem einzigen Stücke hat der Erfolg nicht mit des Herrn Verfassers Muthmaßung übereingestimmt.“ Denn der Groden war schon 1717 unterhalb Volkfers ganz weggebrochen, und die Weihnachtsfluth dieses Jahres fand keinen hinreichenden Widerstand, so daß die Einlagen von 1718, 1719 und 1721 dem Lande und dem Deichbände mehrere hundert tausend Rfl und den Verlust von 7 bis 800 Stück kosteten, während man vorher mit dem fünften Theil der Kosten vielleicht den Nachtheil ganz hätte vermeiden können. Dennoch hat sich die Natur hier jetzt geändert; der Nebenarm der Weser, welcher an unserer Küste sich entlang zieht, ist seit 30 Jahren stark verlandet und verschlammmt, wie dieses in dem Berichte des Deichamts angeführt ist und mag hier nur erwähnt werden, daß noch im Anfange dieses Jahrhunderts die größten Schiffe den diesseitigen Weserarm passiren konnten und die von Hunrichs dem Oldenburgischen Deichbände Tab. V B beigefügte Karte von 1767 nachweist, daß dieser Weserarm dem jenseitigen, dem Würster Fahrwasser, an Breite und Tiefe wenig nachstand.

2. Gegenwärtig ist derselbe soweit verschlammmt, daß er mit einem Kostenaufwande von 5000 Rfl bis auf Niedrigwasser abgedämmt werden kann, und möchte also der Zeitpunkt gekommen sein, mit Aufwendung einiger Kosten die noch vorhandene Stromfille zu durchschlagen und so die wahrscheinliche Aussicht zu gewinnen, nicht bloß das verlorene Land, sondern noch einige tausend Stücke besten Kleilandes auch hier wieder zu erlangen. Nach dem Durchschlage dieses alten Weserarmes bei Volkser Hörne gestalten sich hier die Umstände zur Förderung des Anwachsens weit günstiger als solche früher je gewesen sind; der Hauptstrom, das sog. Würster Fahrwasser, hat sich bedeutend erweitert und vertieft, eine Theilung des Stromes, wie sie früher stattfand, hört gänzlich auf und der Hauptstrom bleibt den hiesigen Deichen 10—30 000 Fuß fern. Die Länge dieser Küste beträgt hier zwei Meilen und würde ein Groden von 15 000 Fuß Breite durchschnittlich gewonnen, so würde der Anwachs sich auf etwa 10 000 Stück zum Werthe von mehreren Millionen Reichsthalern belaufen.

3. So lange das Werk die Höhe der ordinären Fluth nicht erreicht hat, wird dadurch die Abwässerung des Binnen-

landes nicht benachtheiligt werden und da diese ohnedies einer Verbesserung bedarf, so kann auch darin, daß eine weitergehende Erhöhung des Werkes über den Stand der ordinären Ebbe allerdings von nachtheiligem Einfluß sein wird, zu keinem Bedenken Veranlassung geben. Da der Tettenser Siel schon in wenigen Jahren einer Erneuerung bedarf, so wird es sich empfehlen, dann auf eine Vereinigung der Tettenser und Flagbalger Sielachten hinzuwirken und einen Siel für beide oberhalb der Bleyer Hörne unmittelbar an die Weser zu legen, weil auch der Flagbalger Siel für die gehörige Entwässerung der niedrigen Wischländereien viel zu hoch liegt und ungeachtet er von Steinen 1742 erbaut ist, sehr haufällig wird, da er schon durch eiserne Schienen und Klammern hat gestützt werden müssen. Ebenso würde man später die Waddenser und Burhaver Sielachten am besten vereinigen und einen gemeinschaftlichen Siel in die Nähe von Fedderwarder Siel legen, da diese Siel vereinigt wohl im Stande sein würden, ein hinreichendes Außentief zu erhalten, auch wenn der Anwachs wie bisher fortgeschritten sein würde.

Daß der Staat zur Verlegung des Tettenser und Waddenser Sieles eine nicht ganz unerhebliche Beihilfe wird geben müssen, da die Verlegung der Binnentiefe große Kosten verursachen wird, und die Durchschlagung des Nebenarmes der Weser vorzugsweise im Interesse des Anwachsens geschehen würde, darauf muß hier noch hingewiesen werden. Im Verhältniß zu dem zu erwartenden Nutzen werden aber jedenfalls diese Kosten geringe sein und wird diese Frage erst dann zur Entscheidung kommen, wenn eine weitere Erhöhung des Werkes über den Stand der ordinären Ebbe in Aussicht genommen wird.

4. Die unbedeutende Schifffahrt der Tettenser, Waddenser und Burhaver Siel, welche durch die Coupirung gestört werden würde, kann um so weniger von Gewicht sein, weil sie durch die Chausseen nach Fedderwarden und Großenfiel immer mehr an Bedeutung verliert.

5. Die Ausführung der besprochenen Coupirung ist früher nicht beantragt, weil die Verhandlungen mit Hannover über die Hoheitsverhältnisse auf der Weser zu der Vereinbarung geführt hatten, daß während derselben der status quo ante aufrecht erhalten und von keiner Seite alterirt werden sollte. Die Verhandlungen haben zu keinem Resultate geführt und ist die frühere Vereinbarung über die Erhaltung der Besitzverhältnisse aufgehoben. Wenn nun auch Hannover diesseits nie zugegebene Ansprüche auf den Langlütjensand erhebt, so ist nicht anzunehmen, daß ein etwaiger Protest gegen die Schließung der fraglichen Balje mit Erfolg erhoben werden kann, da Oldenburg mit dem Werke jedenfalls innerhalb der Weserhälfte an seinem Ufer bleibt. Um indessen Weiterungen zu vermeiden, empfiehlt es sich, die § 45 des Voranschlags der Ausgaben für das Herzogthum Oldenburg ausgeworfene Summe, um die nach dem anliegenden Kostenanschlage erforderlichen 5000 Reichsthaler zu erhöhen und den Zweck, der damit erreicht werden soll, nicht besonders hervortreten zu lassen.

Anlage 235.

Bericht

des Verwaltungsausschusses über

1. die Petition des Gemeinderaths der Gemeinde Rodenkirchen, betreffend Durchführung des Strohauser Außentiefs durch die Reiherplate,
2. die Petition verschiedener Bewohner der Gemeinde Rodenkirchen, betreffend Durchführung des Strohauser Außentiefs durch die Reiherplate.

Diese beiden Petitionen betreffen dasselbe Projekt, die Durchführung des Strohauser Außentiefs durch die Reiherplate.

Durch die infolge der Weserkorrektur bereits eingetretene, und noch in größerem Umfange zu erwartende Verschlammung des kleinen Weserarmes, der sogenannten „Schweiburg“, sind die Fahrwasserverhältnisse verschlechtert und wird befürchtet, daß der Schiffsverkehr im Strohauser und Absjer Siele, welcher durch die fortschreitende Verschlammung der Schweiburg beträchtlich abgenommen hat, noch weiter zurückgehen und mit der Zeit unmöglich werden wird.

Die Petenten glauben, daß dem Rückgange des Schiffsverkehrs vorgebeugt werden kann, wenn das Strohauser Außentief in gerader Linie durch die Reiherplate an die neue Weser durchgeführt wird.

Der Herr Regierungskommissar erklärte im Ausschusse, daß die Stellung der Staatsregierung sich ergebe aus der Beantwortung einer in der dritten Versammlung des 25. Landtages durch den Abgeordneten Lübben gestellten Interpellation.

In dieser Beantwortung ist gesagt, daß das Projekt der Durchführung des Strohauser Außentiefs in gerader Linie durch die Reiherplate zur korrigirten Weser sich aus dem Grunde als gegenwärtig nicht ausführbar erweise, weil zu einer sicheren Herstellung der erforderlichen Stromwerke die vorgängige völlige Aufhöhung der im Weserkorrektionsprojekte vorgesehenen Coupirung in der Schweiburg seitens Bremen unerlässlich sei, Bremen aber dieses Werk in nächster Zeit noch nicht zu vollenden beabsichtige, und nach dem Vertrage zu einer alsbaldigen Ausführung desselben nicht verpflichtet erscheine. Um den Interessenten der Schifffahrt von und zu dem Strohauser und Absjer

Siele möglichst entgegen zu kommen, sei der Ausbau der zwischen der Reiherplate und der Strohauserplate vorhandenen Briele als Schifffahrtskanal in Erwägung gezogen; jedoch solle, bevor der Ausführung dieses Projekts näher getreten werde, den beteiligten Kreisen Gelegenheit gegeben werden, sich über dasselbe zu äußern.

Der Herr Regierungskommissar erklärte ferner, die Angelegenheit unterliege zur Zeit einer eingehenden Prüfung seitens der Staatsregierung; es seien seit längerer Zeit Unterhandlungen mit Bremen, betreffend die Aufhöhung der vorgesehenen Coupirung in der Schweiburg, angetnüpft, bis jetzt aber noch nicht zum Abschluß gebracht.

Sobald sich die Sache übersehen lasse und ein Projekt zur Verbesserung der Schifffahrt u. s. w. ausgearbeitet sei, werde die Staatsregierung dasselbe den Interessenten der Schifffahrt und den Vertretungen der betreffenden Sielachten vorlegen und deren Ansichten hören.

Nach eingehender Prüfung hat sich der Ausschuss davon überzeugt, daß durch die Weserkorrektur eine Verschlammung des kleinen Weserarmes der Schweiburg eingetreten ist, die Schifffahrt darunter leidet, und demnächst Abhilfe geschaffen werden muß.

Da jedoch die Staatsregierung seit einiger Zeit in eine eingehende Prüfung dieser Angelegenheit eingetreten ist, und erklärt, daß sie die Wünsche der beteiligten Kreise berücksichtigen wird, so stellt der Ausschuss in der Annahme, daß die Großherzogliche Staatsregierung, nachdem sie ein Projekt zur Verbesserung der Schifffahrt u. s. w. ausgearbeitet hat, solches zunächst den Interessenten des Absjer und Strohauser Sieles zur Begutachtung vorlegt, den

Antrag:

„Uebergang zur Tagesordnung.“

Namens des Verwaltungsausschusses.

Der Berichterstatter,

Wilken.

Anlage 236.

Bericht

des Finanzausschusses über die Petition der aus den Gemeinden Apen, Barßel und Strücklingen gewählten Kommission, betreffend die Abwässerungsfrage in den genannten drei Gemeinden.

Den Gemeinden Apen, Barßel und Strücklingen werden bei jedem einigermaßen starken Niederschlag große Wassermassen so rasch zugeführt, daß in Folge der schlechten Abwässerungsverhältnisse auf Preussischem Gebiet Ueberstauungen entstehen, welche die Ernte von den betroffenen Ländereien in Frage stellen und thatsächlich fast jedes Jahr große Verluste herbeiführen.

Namentlich hat die Gemeinde Apen und theils auch Barßel um so mehr darunter zu leiden, als in den letzten Jahren die anderen Gemeinden des Ammerlandes ihre Flußläufe gründlich reguliert haben und so das Wasser immer schneller den tiefer liegenden Gemeinden zugeführt wird, wo es dann, da der Abfluß auch nicht annähernd dem Zufluß gewachsen ist, immensen Schaden anrichtet.

Seit Jahren sind die genannten Gemeinden denn auch beim Großherzoglichen Staatsministerium und beim Landtag vorstellig geworden. Leider bis jetzt ohne Erfolg und zwar deshalb ohne Erfolg, weil die Uebelstände auf Preussischem Gebiet liegen und die mit der Preussischen

Regierung gepflogenen Verhandlungen sich sehr in die Länge gezogen haben.

Nach einer im Ausschuß abgegebenen Erklärung des Herrn Regierungskommissars sind diese Verhandlungen jetzt abgebrochen; jedoch steht zu erhoffen, daß solche demnächst wieder aufgenommen und alsdann zu einem ersprießlichen Ende geführt werden, um so mehr, als das Bedürfniß nach einer besseren Abwässerung auch auf Preussischem Gebiet in der letzten Zeit mehr und mehr hervorgetreten ist, und wird dem Landtage alsdann eine Vorlage zugehen.

Der Ausschuß mußte zu der Ansicht kommen, daß leider zur Zeit nichts weiter zu machen sei, als das Ende dieser Verhandlungen abzuwarten; kann aber doch nicht umhin, die Angelegenheit als „dringlich“ zu bezeichnen und beantragt:

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

Namens des Finanzausschusses.

Der Berichterstatter.

Feldhus.

Anlage 237.

Bericht

des Eisenbahnausschusses über die Petition der Arbeiter der Eisenbahnwerkstätten der Großherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahn zu Oldenburg, betreffend Befürwortung zur Aufbesserung der Lohnverhältnisse.

Die Petition ist vom Eisenbahn-Ausschuß einer Prüfung unterworfen, jedoch hat derselbe aus dem ihm vorliegenden Material nicht die Ueberzeugung gewinnen können, daß die Eisenbahnwerkstätten-Arbeiter gegen andere in derselben Weise in Oldenburg beschäftigte Arbeiter weniger gut bezahlt werden; im Gegentheil dürften erstere, weil sie das ganze Jahr sicher Arbeit haben, denjenigen Arbeitern

gegenüber im Vorzug sein, welche in anderen Werkstätten arbeiten.

Als Beweis hierfür dürfte gelten, daß sich immer genug Arbeiter melden, wenn Vakanzten eintreten.

Die Beiträge zur Krankenkasse anlangend, so haben andere Arbeiter dasselbe zu leisten. Die Eisenbahnarbeiter haben außerdem noch den Vorzug, daß sie eventuell aus



der Eisenbahnunterstützungskasse, zu welcher die Bediensteten der Eisenbahnverwaltung keinerlei Beiträge leisten, erhebliche Zuschüsse erhalten können.

Uebrigens erscheint es nothwendig, daß die Petenten sich zunächst an die Eisenbahn-Direktion bezw. Staats-

regierung gewandt hätten, und ist schon aus diesem Grunde der Antrag des Ausschusses dahin gerechtfertigt:

Der Landtag wolle über die Petition zur Tagesordnung übergehen.

Namens des Eisenbahnausschusses.

Die Berichterstatter.

Lübben.

Anlage 238.

Bericht

des Verwaltungs-Ausschusses über die Petition des Amtsraths Butjadingen, betreffend die Verpachtung der Weggeldshebstellen auf den Staatschauffeen im Amtsbezirke Butjadingen an den Amtsverband, und ferner Ertheilung der Genehmigung, alsdann sämtliche Hebestellen im Amtsbezirke aufheben zu dürfen.

Im Amtsbezirke Butjadingen ist man schon seit Jahren lebhaft dafür eingetreten, die Hebung des Chauffeegeldes allgemein zu beseitigen, aber ohne Erfolg. Es wurde neuerdings von der Vertretung des Amtsverbandes erwogen, ob denn nicht die angestrebte Aufhebung des Chauffeegeldes für den Amtsverband Butjadingen erreichbar sei. Der Amtsrath glaubte, daß sich solches ermöglichen lasse und beschloß, die Chauffeegeldhebestellen vom Staate zu pachten, dieselben dann aufzuheben und die Pachtgelder nach der Gesamtsteuer über die Eingefessenen des Amtsbezirkes zu vertheilen. Dieser Beschluß hat die Genehmigung des Großherzoglichen Staatsministeriums nicht gefunden.

Das Gesuch des Amtsvorstandes des Amtsverbandes Butjadingen, in welchem die Staatsregierung um die Genehmigung des vorerwähnten Beschlusses gebeten wurde, wurde von der Staatsregierung abgelehnt mit der Begründung, daß erstens der Artikel 64 der Wegeordnung, welcher sage: „auf allen Staatswegen soll ein Weggeld erhoben werden“, entgegen stehe, und zweitens es nicht zulässig erscheine, als Ersatz für den Ausfall an Weggeld eine andere Steuer auf die Gemeinden des Amts umzulegen.

In der Petition ruft nun der Amtsrath die Hülfe des Landtags an, und bittet, der Landtag möge dahin wirken, daß den Beschlüssen des Amtsraths von Seiten der Staatsregierung entsprochen werde.

Im Ausschusse ist diese Angelegenheit einer eingehenden Berathung unterzogen, und waren die Ansichten verschieden.

Eine Mehrheit ist mit dem ablehnenden Verhalten des Großherzoglichen Staatsministeriums, dem Beschlusse des Amtsraths gegenüber, völlig einverstanden, sie ist gegen eine Abänderung des Art. 64 der Wegeordnung, wie sie

der Amtsrath wünscht, und kann es nicht als zulässig erachten, daß dem Amtsverbande Butjadingen eine Ausnahmestellung in Bezug auf die Aufbringung des Chauffeegeldes zugestanden wird, und eine solche würde es sein; während im ganzen Lande das Chauffeegeld von den die Hebestelle Passirenden getragen wird, würde im Amtsverbande Butjadingen das Chauffeegeld, nach der Gesamtsteuer umgelegt, von den sämtlichen Eingefessenen aufgebracht werden. Die Mehrheit kann nicht die Hand dazu bieten, daß dieselbe Abgabe an den Staat nach einem verschiedenen Beitragsfuße aufgebracht wird. Ferner wurde hervorgehoben, daß man dasjenige, was man dem Amtsverbande Butjadingen zugestehet, auch anderen Amtsverbänden, die solches verlangen, zugestehen müsse, und so könne es sich ereignen, daß eine große Verschiedenheit in der Art und Weise der Aufbringung des Chauffeegeldes im Lande Platz greife.

Die Mehrheit (Alfs, Burlage, Hanken, Huchting, Wahlstedt, Plagge, Wilken) stellt den

Antrag:

„Uebergang zur Tagesordnung.“

Eine Minderheit dagegen stellt sich auf den Boden der Petition und der Beschlüsse des Amtsraths; sie hält die Aufhebung des Weggeldes für einen Theil des Landes, wo man solches wünsche, für durchaus geboten. Der Amtsrath habe erstens einstimmig beschlossen, die Hebestellen zu pachten und ein Chauffeegeld nicht zu erheben, und zweitens mit allen gegen zwei Stimmen beschlossen, die Pachtsumme nach der Gesamtsteuer umzulegen.

Wenn der Amtsrath fast einstimmig solche Beschlüsse fasse, solle man ihm keine Schwierigkeiten machen, zumal

die Staatskasse eine Einbuße an Einnahme hierdurch nicht erleide.

Die Minderheit (Dohm, Gerdes, zur Horst, Tanzen, Weigel) stellt den

Antrag:
Der Landtag wolle diese Petition der Großherzoglichen Staatsregierung zur Berücksichtigung übergeben.

Namens des Verwaltungsausschusses.

Der Berichterstatter.

Wilken.

Anlage 239.

Bericht

des Finanz-Ausschusses zum Schreiben verschiedener Parzellisten aus den neuen Gebietstheilen des Fürstenthums Lübeck, betreffend Ablösung von Domanalgefällen und Erbpachten.

Das Schreiben der Parzellisten betrifft eine Angelegenheit, welche in etwas veränderter Begründung und etwas verändertem Antrage schon mehrmals den Landtag beschäftigt hat. Wenn auch in dem Schreiben ein Antrag nicht gestellt ist, so ist der Zweck desselben doch klar ersichtlich; es verweist auf einen Antrag der Bittsteller, welcher dem vorigen Landtag vorgelegen hat und bezeichnet die Zuschrift als eine, auf neu beigebrachte Gründe gestützte Anregung, durch welche der Landtag sich veranlaßt sehen könnte, diesmal Beschlüsse zu fassen, welche den Wünschen der Bittsteller entsprechen.

Es handelt sich um eine Bitte um Aenderung des Oldenburgischen Ablösungsgesetzes zu Gunsten der Bittsteller in der Weise, daß die Bestimmung desselben: daß Geldrenten nur zum 25fachen Betrage ablösbar sind, auf den 18fachen, bezhl. 22 $\frac{2}{3}$ fachen Betrag herabgesetzt werde, — gleichlautend mit dem Preussischen Ablösungsgeetze, dessen Wohlthaten ihnen ohne ihr Verschulden wären entzogen worden durch die Ueberweisung der neuen Gebietstheile an Oldenburg.

Vorliegende Angelegenheit ist vom 25. Landtage der Staatsregierung zur Prüfung überwiesen und die stattgehabte sorgfältige Prüfung hat zur Ablehnung des Antrages geführt; nach den Erklärungen des Herrn Ministers im Ausschuss besteht auch noch heute die gleiche Ansicht beim Staatsministerium.

Wenn auch der Ausschuss anerkennen muß, daß nach dem Verlauf der Ereignisse den Bittstellern gegenüber eine Härte stattgehabt hat und gewisse Billigkeitsrücksichten für den Antrag derselben sprechen, so sieht er sich doch außer Stande, die Wünsche der Bittsteller beim Landtage zu beantworten.

Namens des Finanzausschusses.

Der Berichterstatter.

Kasch.

Ein Gesetz abzuändern, allein für die neuen Gebietstheile, ist schon aus dem Grunde unthunlich, weil in den alten Gebieten sich eine Reihe von Grundstücken befinden, auf welchen gleichartige oder ähnliche Abgaben lasten, die hin und wieder die gleiche Höhe eines Kanon oder einer Erbpacht erreichen und deshalb gleiche Berücksichtigung beanspruchen können. Sodann haben auf Grund des bestehenden Ablösungsgesetzes Ablösungen sowohl von Kanon als auch von andern dinglichen Lasten zum 25fachen Betrage mannigfach stattgefunden und es ist nicht abzusehen, wie der Staat solchen Ablösungen gegenüber ausgleichende Gerechtigkeit sollte obwalten lassen, falls er dem Ansuchen der Bittsteller entspräche.

Der Ausschuss ist der Ansicht, daß aus obigen Gründen dem Ansuchen der Bittsteller nicht entsprochen werden kann, auch findet er eine Belastung der Landeskasse auf eine lange Reihe von Jahren hindurch mit 18 bis 20 000 \mathcal{M} jährlich, gegenüber rechtlich nicht begründeter Ansprüche, für unstatthaft.

Bei der gegenwärtigen Lage des Geldmarktes wird es den Belasteten möglich sein, sich durch eine Amortisationsanleihe zu 3 $\frac{1}{2}$ % bei Weiterzahlung der vollen Rente, $\frac{1}{2}$ % Amortisation selbst zu sichern. Die Staatsregierung hat die Bittsteller zudem auf die Staatsgutskapitalientasse des Fürstenthums Lübeck verwiesen, welche um Ablösung Ansuchende bevorzugend berücksichtigen soll.

Der Ausschuss beantragt:

Der Landtag wolle die Zuschrift der Parzellisten und Erbpächter aus den neuen Gebietstheilen des Fürstenthums Lübeck durch Kenntnisknahme für erledigt erklären.