

# **Landesbibliothek Oldenburg**

**Digitalisierung von Drucken**

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

**Staat Oldenburg**

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

51. Sitzung, 30.05.1853

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

# Bericht über die Verhandlungen

des sechsten Landtags

des Großherzogthums Oldenburg.

## Einundfunfzigste Sitzung.

Oldenburg, den 30. Mai 1853. Vormittags 10 Uhr.

- Tagesordnung:** 1) Fortsetzung der Berathung des Berichtes des Finanzausschusses zum Voranschlage der Ausgaben des Herzogthums Cap. II. §. 17. und folgende.  
2) Bericht des Petitionsausschusses über die Vorstellung von 35 Domainenerbpächtern Feverlands in Betreff der Revision des Entschädigungsgesetzes vom 8. April 1851.  
3) Bericht des Petitionsausschusses über verschiedene ihm zur Begutachtung übergebene Vorstellungen und Beschwerden.

**Vorsitzender:** Vicepräsident **Pancra**g, später Vicepräsident **v. Finckh**.

**A**nfang der Sitzung 10 $\frac{1}{2}$  Uhr. Am Ministertische: Reg.-Com. Bucholz. Das Protokoll der vorigen Sitzung wird verlesen und genehmigt.

Eingegangen ist ein Schreiben der Staatsregierung vom 28. d. Mts., worin dieselbe den Landtag ersucht, seine Zustimmung zu einem in öffentlichem Aufsatze zu bewirkenden Verkauf der Blexener Windmühle nebst Zubehör, seine Zustimmung zu geben, (geht an den Staatsgutsausschuß).

2) Eine Vorstellung des Kirchspielsvogts Maehler zu Damme, Namens des Dammer Kirchspiels, betreffend die Pflasterung des Weges von Damme nach Holldorf, (geht an den Finanzausschuß).

Man kommt zum ersten Gegenstand der Tagesordnung: zur Fortsetzung der Berathung des Berichtes des Finanzausschusses, zum Voranschlage der Ausgaben des Herzogthums, Cap. II. §. 17. und folgende.

Der zweite Vicepräsident, Abg. v. Finckh übernimmt das Präsidium.

Man fährt bei der Abtheilung M.: Chaussees und Brücken, §. 44. des Voranschlages fort.

Abg. v. Berg zu Antrag 27 a.: Der Ausschuß habe in dem Antrage 27 a. hervorgehoben, daß die Procente, welche der Cammercaffirer für die eingehenden Wegegeder beziehe, in Zukunft beseitigt werden möchten. Eine Beseitigung dieser Gebühren sei aber vorzugsweise deshalb nicht geschehen, weil der Cammercaffirer, einschließlich dieser Gebühren, erst diejenige Einnahme habe, welche man für eine angemessene Besoldung dieses wichtigen Postens erachtet hätte. Auch mit

dieser Einnahme habe der Cassirer nicht mehr Gehalt, als der Ausschuß in seinem ersten Berichte über die Regulative der Gehalte als eine angemessene Besoldung anerkannt, und welche auch damals im Landtage keinen Widerspruch gefunden habe. Wenn also diese Gebühren wegfallen sollten, so müßte man consequent den Gehalt erhöhen, wodurch eine Ersparung nicht erreicht würde.

Berichterst. Straßerjan II.: Mit dem Vorredner sei er darin einverstanden, daß eine wesentliche Ersparung zur Zeit noch nicht erzielt werden würde, wenn diese speciellen Hebungsgebühren aufgehoben würden. Der Ausschuß habe es aber im Allgemeinen nicht für zweckmäßig gefunden, daß für jedes besondere Geschäft den Beamten eine besondere Vergütung gezahlt werde, und namentlich habe er einiges Gewicht darauf gelegt, daß die Einnahme, wovon die Gebühren bezahlt würden, nemlich die Einnahme von Wegegeldern, in Folge der Vermehrung der Chaussees und der Zunahme des Verkehrs, in Zukunft hoffentlich sich nicht unerheblich steigern werde.

Die Anträge 27 a. und 28. des Ausschusses werden angenommen.

Abg. v. Berg: Zum näheren Verständniß dessen, was der Ausschuß angeführt habe, wolle er hervorheben, daß die Unterhaltungskosten einer Meile Chaussee seien durchschnittlich auf 550 Thlr., das Maximum sei 780 Thlr., das Minimum 230 Thlr. pro Meile. — Wenn der Ausschuß eine Bemerkung gemacht habe, über die Art und Weise, wie die Chausseebauten auszuführen seien, so würde das wohl nur als ein



Fingerzeig für die Verwaltung angesehen werden sollen, damit dieselbe, wie die besonderen Verhältnisse sich gestalteten, die Sache so einrichte, daß die geringsten Ausgaben für die Staatscasse dadurch entständen. Anders würde wohl die Bemerkung des Ausschusses nicht aufzufassen sein.

Berichterst. Strackerjan II.: Der Ausschuß habe durch seine Bemerkung nichts anderes beabsichtigt, als der Verwaltung einen Fingerzeig zu geben.

Die Anträge Nr. 29. und 30. werden angenommen.

Abg. v. Berg zu Nr. 31. und 32.: Man siehe vor einer Frage von großer Bedeutung für das Butjadingerland, vor der Frage über den Anfang einer Chaussee durch diesen fruchtbaren Theil Oldenburgs, und da möchte er sich zunächst eine allgemeine Bemerkung erlauben. Nach seinem Erachten sei der Landtag, zusammengesetzt aus 46 Personen aus verschiedenen Landestheilen, eigentlich wenig geeignet, die Frage über die Richtung einer Chaussee zu entscheiden; nach seiner Ansicht sei es richtiger, was die Entscheidung der Richtung einer Chaussee anlange, diese der Verwaltung zu überlassen; er sei selbst zweifelhaft darüber, ob es politisch und klug sei, daß der Landtag auf die Entscheidung über eine Richtung einer Chaussee eingehe. Es liege in der Natur der Sache, daß wenn verschiedene Richtungen in Frage kämen, verschiedene Interessen über die verschiedenen Richtungen, und auch specielle Interessen in den speciell in Frage kommenden einzelnen Landestheilen sich rege machten und kund gäben; es liege in der Natur der Sache, daß auch die Vertreter der einzelnen Landestheile sehr leicht solche specielle Interessen ins Auge faßten, und nicht außerhalb der Sache stehend, nicht das Ganze beurtheilten, während es gerade die Aufgabe der Verwaltung sei, den allgemeinen Standpunkt festzuhalten und das durchzuführen, was man als das Beste für das Allgemeine anerkannt habe, nicht aber den kleinen Nuancierungen der speciellen Interessen zu folgen. Er halte es darum nicht für klug, wenn der Landtag in dieser Weise in einen Hauptzweig der Verwaltung übergehe, sondern nach seiner Ueberzeugung sei es richtig, wenn der Landtag sich von dem Bedürfniß einer Chaussee überzeugt habe, wenn ihm nachgewiesen sei, welche Summe erforderlich um dem Bedürfnisse nachzukommen, wenn er ferner die Gewißheit habe, daß dieses Bedürfniß bald befriedigt werden solle, daß er dann seinen Beschluß fasse, aber es der Verwaltung überlasse, die Richtung zu bestimmen, wie sie nach den stattgefundenen Untersuchungen für angemessen erachtet werde. Dies sei nach seiner Meinung eine richtige Auffassung der Sachlage, und jede andere könne den Landtag leicht in eine schiefe Stellung bringen. — Was nun den vorliegenden speciellen Fall anlange, so dürfe er daran erinnern, daß schon vor vielen Jahren die Rede darauf gekommen sei, man müsse dem Butjadingerlande eine Chaussee-Verbindung verschaffen. Damals seien in allen Kreisen des Butjadingerlandes Vernehmungen angeordnet worden, und es habe sich aus diesen Vernehmungen das auffallende Resultat herausgestellt, daß man in dem Butjadingerlande weniger Interesse für Chaussee-

Verbindungen gezeigt habe, sondern mehr der Ansicht gewesen sei, die Staatsmittel, welche etwa für Chaussee-Anlagen bestimmt seien, für andere Interessen des Butjadinger-Landes zu verwenden. Jetzt aber habe man die Ueberzeugung gewonnen, daß man damals nicht im Interesse des Butjadingerlandes gehandelt habe, und man verfolge jetzt mit Recht den Wunsch der Herstellung eines ausgedehnten Chaussee-Netzes über das Butjadingerland. Demgemäß seien von verschiedenen Seiten die verschiedensten Petitionen an die Staatsregierung gelangt, welche aber zunächst und vorzugsweise das im Auge behalten hätten, was gerade als das wichtigste Bedürfniß des Butjadingerlandes anerkannt worden sei, nämlich die Verbindung des Butjadingerlandes mit der Geest. Ueber die Art und Weise dieser Verbindung hätten allerdings verschiedene Ansichten nach den verschiedenen Interessen, welche sich geltend gemacht, geherrscht. Die Staatsregierung habe nun eine genaue Untersuchung aller speziell in Frage kommenden Verhältnisse angeordnet, und habe die Staatsregierung über die allgemeine Auffassung der Chausseebauangelegenheit sich zu den Neubauten umfassender Positionen im Voranschlage ausgesprochen. Es stelle sich nun im ersten Blick heraus, daß für das Butjadingerland wesentlich drei Richtungen in Frage kommen könnten, eine Richtung, welche mehr parallel mit dem Moore gebe, die andere, welche mehr parallel dem Weserufer folge, und die dritte Richtung, die von Dvelgönne aus die Richtung des Landweges einschlage. Für alle drei Richtungen lägen Positionen vor, sowohl für die mittlere, als für die östliche und westliche Richtung. Bei dieser Lage der Sache habe man sich fragen müssen, ob es verantwortlich sei, mit einer Chaussee vorzuschreiten, ehe eine bestimmte Richtung, ein bestimmter Plan vorliege, wie man die Chausseezweige durch das Butjadingerland fortführen wolle. Nach einer angeordneten Untersuchung habe die Staatsregierung die Ueberzeugung gewonnen, daß die Linie von Popkenhöge nach Dvelgönne der Fortführung einer anderen Zweiglinie im Butjadingerland in keiner Beziehung irgend präjudicire, und daß man hier angemessen die Chausstrung im Butjadingerlande schon in diesem Jahre in Angriff nehmen könne. Darauf hin sei nun ein Antrag in das Budget aufgenommen worden, für diese Strecke auf dieses Jahr 25,101 Thlr. zu bewilligen. Die entscheidenden Punkte für diese Linie seien in folgenden Momenten gefunden. 1) darin, daß die Chaussee von Popkenhöge nach Dvelgönne kein Präjudiz für eine andere Chaussee sei. Der zweite Grund sei gewesen: daß man hier einen Anfangspunkt finden könne, welcher einmal nicht präjudicire und zugleich den Ort Dvelgönne berühre, da es immerhin wünschenswerth sei, vorzugsweise diesen zu wählen, weil man sich für verpflichtet halten müsse, das Interesse von Dvelgönne, eines Ortes von etwa 1000 Seelen zu berücksichtigen, welchem nicht durch eine Zweigbahn, sondern nur dadurch geholfen werden könne, wenn der Hauptverkehr durch Dvelgönne geleitet würde. Man habe sich für



diese Richtung ferner entschieden, weil bei der Richtung nach Strückhausen, von Petershörne aus, nur wenige Bauen unmittelbar von der Chaussee berührt würden, während die Chaussee von Logemannsdeich aus, unmittelbar durch den Ort gehen würde, und weil nach der Lage der Bauen, den Baubesitzern die Möglichkeit gegeben werde, die Chaussee, welche nach Ovelgönne führe, zu erreichen, indem die Bauen bis an diese Chaussee reichten, so daß auch in dieser Beziehung für die Baubesitzer kein großer Nachtheil gefunden werden könne, wenn man die Linie auf Ovelgönne nähme. Außerdem sei auch das in Anschlag gebracht worden, daß die Terrain-Verhältnisse für die Linie nach Ovelgönne insofern mehr spreche, weil am Moore hin die Passage immer besser und länger gesichert sei, als gerade in und um Ovelgönne. Ferner habe man sich für diese Linie entschieden, weil der Weg von Popkenhöhe über Ovelgönne nach Frischenmoor kürzer und billiger herzustellen sei. Er habe schon hervorgehoben, daß man diese Linie angenommen habe, weil sie keiner andern präjudicire, wenn man die Richtung über Ovelgönne wähle, könne man nach Frischenmoor zu chausseiren, und daß diese Richtung würde billiger und kürzer sein, als die von Petershörne. Weiter sei berücksichtigt worden, daß, wenn man eine Verbindung nach Brake hin allein auffasse, dadurch die Verbindung des Butjadingerlandes mit der Geest um etwa 12,000 Fuß verlängern werde, und daß, wenn man mit Rücksicht auf die Interessen Ovelgönne's diesen Ort durch eine Zweigbahn damit verbinden wollte, man noch 8000 Fuß mehr chausseiren müßte. Außerdem habe man ein Bedenken gefunden, da auch nach dem Beitritt zum Zollverein Brake Freihafen bleiben werde, die Chaussee nach der Geest hin, wegen der dadurch nothwendig werdenden besonderen Control-Maßregeln durch das Freihafengebiet zu führen. Diese Gründe seien es wesentlich, welche den Antrag im Budget begründen sollten. Er erlaube sich noch darauf aufmerksam zu machen, daß die betreffenden Anträge von vielen Seiten gründlich geprüft worden seien. Es wären bei der Fortführung der Butjadinger Chaussee sechs Ämter betheilig, man habe diese sechs Ämter zu einer gemeinschaftlichen Berathung rücksichtlich des Anfangspunktes der Verbindung des Butjadingerlandes mit der Geest, zusammentreten lassen, und sämtliche sechs Ämter seien einstimmig der Ansicht gewesen, daß unter allen Umständen der Anfang dieser Verbindung, in der Richtung von Popkenhöhe nach Ovelgönne, gerechtfertigt sei. Er könne daher nur mit voller Ueberzeugung den Antrag der Mehrheit empfehlen.

Abg. Kläve mann: Es sei gewiß nichts richtiger, als was der Ausschuß sage: daß es sehr wünschenswerth gewesen wäre, wenn man zunächst einen allgemeinen Plan für das ganze im Stad- und Butjadingerlande nothwendige Steinbahnsystem festgestellt hätte, bevor man eine einzelne Strecke dieser Chausseebauten zur Ausführung kommen lasse. Eben so richtig sei jedoch im Ausschußberichte weiter bemerkt, daß, da ein solcher Plan nun einmal nicht vorliege, die

Chausseebauten doch nicht ganz in's Stocken gerathen dürften, wenn nicht ein oder vielleicht mehrere Jahre, in der gegenwärtigen, im Verkehrsleben so rasch fortschreitenden Zeit, nutzlos vorübergehen sollten, was nur zu leicht für die ganze Entwicklung des Verkehrs von den nachtheiligsten Folgen sein könne. Für das Butjadingerland halte er eine solche Hinausführung des Fortschreitens der Chausseebauten für um so gerechter, als jener Landestheil dieses bedeutenden Hebels für Leben und Verkehr so lange entbehrt habe, was um so viel schlimmer sei, als dieses Land wegen seiner Bodenbeschaffenheit mehr als andere Landestheile, welche mit Chausseen schon längere Zeit versehen worden, am Mangel fester Straßen zu leiden habe, wenn nasses Wetter eintrete, da alsdann die Wege hier ganz unfahrbar würden, und jeder Besitzer in seiner Bau gleichsam wie auf einer Insel sitze. Ganz anders sei es auf der Geest, wo wenigstens die Möglichkeit des Verkehrs auf den Sandwegen selbst in der Zeit bleibe, wo die Wege im Allgemeinen schlecht seien. Sollte nun des Fehlens eines allgemeinen Planes ungeachtet, mit der Chausseirung im Butjadingerlande angefangen werden, so sei es auch richtig, was der Ausschuß weiter sage: „daß durch die Bauten, welche sofort in Angriff genommen werden sollen dem künftigen Chausseebauplane in keiner Weise vorgegriffen werde, mithin nur solche Strecken in Angriff genommen werden, von denen man überzeugt sei, daß sie auf jeden Fall in das demnächst zu bestimmende Chausseeneß fallen, damit nicht der demnächstigen Entscheidung in dieser Beziehung vorgegriffen werde.“ Man würde aber dem Plane vorgegreifen, wenn man mit der Legung der Chaussee von Logemannsdeich nach Ovelgönne anfangen wollte. Und man würde gewiß diese Chausseestrecke nicht bewilligen, wenn man sich überzeugen müßte, daß an anderen Stellen das Bedürfniß der Chausseirung größer sei, und daß vielleicht diese Strecke zwischen Logemannsdeich und Ovelgönne, mit dem Bedürfniß im Allgemeinen durchaus nicht in Verbindung gebracht werden könne. Nach seiner Ansicht, welche er hier aussprechen müsse, ungeachtet von dem Herrn Vorredner Gewicht darauf gelegt worden sei, wie viele und was für Autoritäten einem anderen Plane das Wort geredet hätten, könne das Butjadingerland folgende chausseirte Wege in der Zukunft nicht entbehren. Er fange an mit Fedderwardersiel, also am äußersten Ende. Dieses sei derjenige Hafenplatz, welcher schon gegenwärtig den größten Verkehr im Butjadingerland habe, und welchem eine bedeutende Zukunft auf jeden Fall noch bevorstehe; denn der Fedderwarder-Hafen sei zugänglich, wenn sämtliche übrigen Häfen an der Weser durch Eisgang geschlossen seien. Er sei der Meinung, daß von da aus eine möglichst gerade Verbindung mit der Geest, und zwar in der Richtung hergestellt werden solle, wie sie zugleich den Bewohnern des eigentlichen Butenlandes, und den Bewohnern des westlichen Theils des Stad- und Butjadingerlandes möglichst nutzbar wäre. Dieser Weg werde laufen müssen über Burhave, Hollwarden, Stollhamm, Seefeld nach Schwei; von hieraus weiter ein Arm über Schweiburg nach Barel, der andere Arm hinter



Frishenmoore vorbei, an Neustadt und Gollmar hin, sodann weiter nähr vor den Häusern der Bauen des Kirchspiels Strückhausen entlang, durchaus nicht in großer Entfernung von diesen Häusern, etwa über Strückhäuserkirche, wie vorhin gesagt sei, sondern nahe an den Häusern im Kirchspiel Strückhausen vorbei — und würde alsdann nach Petershörne gehen, wo er sich an die Oldenburg-Braker-Chaussee anschließen müßte. Die Chausseestrecke nach Barel rechtfertige sich, wie er glaube, von selbst, er glaube, er werde wenig darüber zu sagen haben. Barel sei der nächste bedeutende Ort für die Bewohner des Butjadingerlandes; mit diesem Orte werde sich ein Landestheil wie Butjadingerland, welchem eben eine nahe gelegene Stadt und das, was eine Stadt produziere und biete, fehle, während umgekehrt die Stadt Barel das abnehme, was das Butjadingerland produziere, gern in Verbindung setzen wollen. Was aber die Richtung von Schwei nach Petershörne betreffe, so erlaube er sich zur Rechtfertigung seiner Ansicht Folgendes hervorzuheben. Das Butjadingerland müsse sein Bedürfnis nach Feuerung befriedigen, indem es seinen Torf aus dem Moore, welches zwischen der Jade und den Marschvogteien gelegen sei, beziehe. Dieses Moor erstrecke sich am Deiche hinunter abwärts bis Sehestedt; dies sei der Ort, welcher dem Butjadingerlande am nächsten liege. Daher hole also das Butjadingerland gegenwärtig seinen Torf. Der Torf aber, welcher dort sich noch finde, sei bald abgegraben, und das Butjadingerland werde daher angewiesen sein, weiter aufwärts seinen Torf aus Schwei, Neustadt und Gollmar zu holen. Derjenige, welcher wisse, welcher ein wichtiger Gegenstand das Feuerungsmaterial sei, wie wichtig es sei, diesen Landestheil, welcher selbst gar keine Feuerung produziere, mit billigem Feuerungsmaterial versorgen zu können, der werde ihm Recht geben, daß auf die Befriedigung dieses Bedürfnisses bei Anlegung der Chaussee nicht zu wenig Rücksicht genommen werden müsse. Aber diese Chausseestrecke von Neustadt, unfern der Strückhäuser-Bauen entlang, sei auch sehr wichtig für die Verführung des Torfes nach den südlich von der Oldenburg-Braker-Chaussee gelegenen Gegenden, welche schon gegenwärtig ihren Torf vom Moore der Strückhäuser-Bauen bezögen, in Folge dessen eine ungeheure Frequenz auf jener Straße sei. Sodann müsse er für diese Richtung geltend machen, daß der Absatz der bedeutenden Production einer sehr stark bewohnten Gegend dadurch befördert werde, denn es sei kaum im ganzen Butjadingerland eine Strecke bevölkerter, als die Strecke, welche umgangen werde, wenn die Chaussee von Logemannsdeich aus nach Dvelgönne gelegt würde. Weiter spreche aber noch eine andere Rücksicht für den von ihm befürworteten Tract, welche man nach seiner Ansicht sehr in das Auge zu fassen habe, und dies sei die leichtere Abfuhr der Erzeugnisse des Sresfeld-Stollhammer-Groden, dessen Bedeckung man kürzlich beschloßen habe; von diesen Ländereien fände die Erndte manchmal spät statt, schlechte Wege würden also sehr hinderlich sein für die Erlangung möglichst hoher Pachtpreise und würden die Resultate des Ackerbaues in jenen Groden sehr

vermindern. Von Stollhamm aus würde sodann nach seinem Erachten eine Chaussee über Moorsee, Abbehausen, Ellwürden bis Großenstel zu bauen sein, eine Chausseestrecke, die sich nicht entbehren lasse. Die Strecke von Ellwürden nach Großenstel, wo ein bedeutender Verkehr stattfindet, würde übrigens ein Nebenarm sein. Von Ellwürden würde der Hauptarm über Esensham nach Rodenkirchen gehen, von wo ein Nebenarm nach Strohhausen bereits vorhanden wäre. Der Hauptarm würde weiter gehen über die Wurpen entlang nach Gollwarden, und dann über Boitwarden an Brake vorbei, nicht durch Brake, sondern an Brake vorbei, nicht weil das Verhältniß, in welchem Brake gegenwärtig zu dem indirecten Steuersystem des übrigen Landes stehe, hinderlich sein würde — er sei nämlich der Ansicht, der Freihafen Brake werde nicht lange dauern, und glaube dies deshalb, weil der Zollverein sich hoffentlich bald auch Bremens bemächtigen werde; wo dann die Weser unten würde geschlossen werden, und alle Freihäfen aufhören — vielmehr aus andern Gründen halte er es für zweckmäßig, bei Brake vorbeizugehen, und dies seien Terrainrücksichten, welche er jetzt nicht weiter auseinanderzusetzen brauche. Auch diese Chaussee lasse sich nach seiner Meinung auf die Dauer nicht entbehren, weil das so stark bewohnte Weserufer, an welchem die wohlhabendsten Leute des Butjadinger Landes wohnten, welche bedeutend viel sowohl producirten, als auch consumirten, einer Chaussee nothwendig bedürfe, namentlich weil auch an dieser Strecke die sämmtlichen Siele lägen, durch welche alles importirt und exportirt werde. Bei Brake würde natürlich die Straße nicht aufhören, — er spreche, wie er wiederholt hervorhebe, von der ferneren Zukunft, — sondern sie würde nach Elsfleth gehen müssen, von Elsfleth nach Huntebrück, von da aus ein Arm nach Oldenburg, der andere Arm durch das Stedingerland zum Anschluß an die Dchtumer Chaussee; denn von dem Stad- und Butjadingerland eine nächste Verbindung nach Bremen hin zu finden, sei außerordentlich wichtig und nothwendig. Die beiden von Stollhamm aus an der Weser- und an der Jahdeküste entlang laufenden Chausseen würden der einst verbunden werden durch eine Chaussee zwischen Schwei und Rodenkirchen, und wenn Dvelgönne der Landgerichtsort bleibe, was nicht außer Frage sei, da man noch nicht wisse, wie die Organisation sich gestalten werde, so würden die fraglichen beiden Chausseen noch durch eine Zweigbahn zwischen Frishenmoor und Gollwarden verbunden werden. Diese Zweigbahn sei gewiß erwünscht, wenn, wie gesagt, in Dvelgönne das Landgericht bliebe, für die, die zum Landgerichte müßten, obgleich gegenwärtig, wo doch auch in Dvelgönne das Landgericht sei, die Sache so stehe, daß während im ganzen Butjadingerlande besandete oder besteierte Fußwege hergestellt seien, nach Dvelgönne bis zu dieser Stunde noch kein solcher Fußpfad führe; es sei zwar jenseits Dvelgönne der Körper eines solchen Fußpfades abgeschlossen, indes, wer diesen Weg passiert habe, werde wissen, daß man bei schlechtem Wetter bis ans Knie durchsteigen müsse. In dieses System würde nun ferner hineinpassen, daß in späterer Zukunft ein



Weg chausfirt würde, von Stollhamm über Eckwarden, Tofsenß, Ruhwarden, Langwarden nach Fedderwarder-Siel, und eben so auf der Weserseite von Elwürden nach Utens, Blexen, Waddens bis Burhave, — er spreche allerdings nur von einer vielleicht fernen Zukunft. Dieses ganze System nun würde gewiß für die Zukunft sich als ein Bedürfniß herausstellen. Man solle diejenigen Landstriche, wo ähnliche Verhältnisse seien, ins Auge fassen; in Holland und England sei man schon dahin gelangt, wohin das Butjadingerland erst in ferner Zukunft gelangen werde.

Vizepräsident v. Finckh: Es sei ihm zweifelhaft, ob dieses alles zu der Frage über die Richtung der Chaussee im Butjadingerlande gehöre.

Abg. Kläve mann: Er beabsichtige einen Antrag zu stellen in Beziehung auf die vorgeschlagene Chausseestrecke von Logemannsdeich aus und glaube denselben begründen zu dürfen. — Man werde ihm nun einwenden, dieses ganze Chausseesystem werde nahe an eine Million kosten. Indes er nähme die Zukunft in Aussicht, und glaube, daß nur jetzt nichts geschehen dürfe, was dem zukünftigen Bedürfniß widersprechen, oder die möglichst baldige Befriedigung desselben hindern oder aufhalten könnte. In Berücksichtigung dieses Systems sei er nun der Ansicht, daß diejenigen Strecken zunächst gebaut werden müßten, deren Chausfirung sich jedesmal als das größere Bedürfniß herausstellten. Aber wie stehe es denn gegenwärtig, da ein System noch gar nicht festgestellt sei? Man könne ja sagen, es könne doch anders gebaut werden müssen, als von ihm für nothwendig erklärt worden sei! Er und gewiß alle Uebrigen wünschten, daß dem Butjadingerlande baldigst geholfen werde. Zum Glück aber seien solche Strecken da, die außer allem Zweifel seien. Es sei unter den Abgeordneten in diesen Tagen über die möglichen Richtungen sehr viel gesprochen worden, aber er habe nichts anderes gehört, als daß Jedermann damit einverstanden sei, daß die Strecken von Fedderwarder-Siel aus nach Burhave, und die Strecke von Großenfiel aus nach Elwürden und Abbehausen jedenfalls in jedes System hineinkommen müßten. Man fange also vor diesen beiden Sielen die Chaussee zu legen an. Man würde alsdann beiden Rücksichten Rechnung tragen: man thäte nichts, was demnächst hinderlich wäre, das zweckmäßige System zu finden, und, was vorzugsweise wichtig scheine, chausfirte diejenigen Strecken, deren Chausfirung gegenwärtig das größte Bedürfniß wäre, und wovon der größte Nutzen sofort eintrete. Dies aber werde für diesen Sommer genügen, und mehr werde wohl auch nicht mehr geschehen können. Im nächsten Herbst oder im nächsten Frühjahr werde der Landtag muthmaßlich wieder zusammen sein und da würde jedenfalls das System definitiv festgestellt werden. Würde alsdann beschlossen, daß der Weg von Logemannsdeich nach Dvelgönne zu chausfirt sei, so könnte das dann ja geschehen. Durch Legung der gedachten beiden Strecken wäre nicht präjudicirt, daß die Legung einer Chaussee von Logemanns Deich nach Dvelgönne noch beschlossen werden könne. — Er sei mit dem Vorredner der Meinung, daß die Verbindung der Geest mit

der Marsch eine Hauptursache der Legung einer Chaussee durch Butjadingerland sein möge; er glaube auch, daß nicht allein von den Sielen aus angefangen, und bis an die Didenburg-Braker Chaussee fortgearbeitet werden, sondern daß auch von der Brake-Ddenburger Chaussee aus entgegengearbeitet und damit sobald als möglich der Anfang gemacht werden müsse; indes dieß werde erst geschehen können, wenn das Netz vorhanden sei. Er sei also jedenfalls für die Verwendung des ausgesetzten Geldes zur Anlegung von Chausseen im Butjadingerlande, und nur, weil er sich von der Zweckmäßigkeit des Anfangs der Chaussee von Logemannsdeiche aus noch nicht habe überzeugen können, sei er dafür, daß dieses Geld zum Vollen einstweilen für den Anfang von den genannten beiden Sielen aus verwendet werde, und erlaube er sich, indem er dem Minderheitsantrage im Uebrigen beistimme, zu denselben einen Zusatz zu beantragen, welcher laute: dem Antrage Nr. 32. werden am Schlusse die Worte beigelegt: „die im Antrage Nr. 31. benannte Summe aber zu bewilligen, und zwar zur Verwendung im Jahre 1853, zur Anlage einer Chaussee vom Fedderwarder Siel nach Burhave.“ Für die Strecke von Großenfiel nach Abbehausen sei nämlich schon vom Ausschusse gebührend gesorgt. — Der geehrte Vorredner habe gesagt: es sei richtiger die Bestimmung der Richtung der Chausseen nur der Verwaltung zu überlassen, der Landtag möge sich darum nicht bekümmern. Nun sei aber dem Landtage verheißen, daß demselben ein Netz vorgelegt werden solle und wie er vermuthete, werde dasselbe doch vorgelegt werden, damit der Landtag sich damit einverstanden erkläre. Es werde also dem Landtage gestattet sein, dieses oder jenes Bedenken zur Erwägung zu geben, oder auch diese oder jene Abänderung des vorzuschlagenden Systems zur Verhandlung zu bringen. Er habe geglaubt, es acceptiren zu dürfen, daß die Regierung dem Landtage in Aussicht stelle, mit ihr darüber verhandeln zu dürfen. Im Uebrigen sei er allerdings der Meinung, daß die Verwaltung in dieser Beziehung festen Schrittes gehen, und sich nicht von allen Wünschen bewegen lassen müsse, welche in Beziehung auf die Richtung der Chausseen laut würden. Aber Gründen Gehör zu geben, die mit Unparteilichkeit vorgebracht würden, werde doch, wenn einmal das Netz zur Genehmigung vorgelegt werde, beabsichtigt werden. Das Nähere also würde in Beziehung auf die Richtung der Butjadinger Chaussee von der Brake-Ddenburger Chaussee aus das zu vereinbarende Netz entscheiden, und weiter wolle er auch nichts. Es solle nur nichts präjudicirt werden. Er glaube, man müsse es erst abwarten, bis dieses fragliche Netz vorgelegt werde, bevor man eine Chausseestrecke beschließe, welche doch möglicherweise, wie von ihm gezeigt sei, nicht in dieses Netz hineinpasse.

Vizepräsident v. Finckh: Er habe sich für berechtigt gehalten, den Herrn Redner nicht während seiner Rede daran zu erinnern, daß die jedem Redner nur gestattete Zeit zum Sprechen für ihn abgelaufen gewesen sei, und für diese seine Handlungsweise auf die Zustimmung der Versammlung gerechnet. Der Grund, welcher ihn dabei geleitet hätte, sei der



gewesen, daß er einer neu auftretenden abweichenden Ansicht in keiner Weise durch eine Abkürzung der Rede habe entgegen treten wollen. — Er müsse aber den Abg. Kläve mann darauf aufmerksam machen, daß in dem später kommenden Antrage Nr. 45., für die Chaussirung der Wegstrecke vom Fedderwarder Siel nach Burhave schon die bedeutende Summe von 30,000 Thln. für 1853 beantragt sei, mit der eventuellen Berechtigung, dieselbe auch im Jahre 1854 zu verausgaben. Der Kläve mann'sche Antrag enthalte aber anscheinend nur dasselbe.

Abg. Kläve mann: Der Antrag Nr. 45., wovon der Herr Präsident gesprochen habe, enthalte die Bewilligung der Summe von 8556 Thln. für 1853 und eine Summe von 21,844 Thln. für das Jahr 1854, und stelle es der Regierung anheim, die für 1853 bewilligte Summe auf 1854 zu verschieben; sein Antrag aber gehe dahin, daß die im Antrage Nr. 31. genannte Summe schon im laufenden Jahre 1853 verwendet werden könnte, zur Chaussirung des Weges vor Fedderwardersiel, also die Summe von 25,101 Thln. 40 gr., statt wie vom Ausschuß im Antrage Nr. 45. vorgeschlagen nur 8556 Thlr. Der Antrag Nr. 45. stehe noch nicht zur Verhandlung; würde sein Antrag angenommen, so würde jener vielleicht eine Modification erleiden müssen.

Abg. v. Lühow: Er sei nicht so anmaßend, in eine Angelegenheit, welche das Innere des Herzogthums betreffe, als Gutiner sich einmischen zu wollen, und er dürfe wohl vorausschicken, daß die Gutiner und Birkenfelder erwarteten, daß in ihren Angelegenheiten in ähnlicher Weise verfahren werde. Er habe sich nur gegen seines Herrn Nachbarn Rede ein wenig verwahren wollen, welcher gesagt habe, die Frage über die Direction der Chaussees, die kleinen Nuancirungen, wären Sache der Verwaltung, und darum habe sich der Landtag nicht zu kümmern. Dies könne er durchaus nicht zugestehen, er glaube, daß, wenn der Landtag nicht bloß darauf hingewiesen sein solle, zu sagen, so und so viel soll ausgegeben werden, ohne zu sagen wozu, — denn dies sei Sache der Verwaltung, — so müsse bei einem so wichtigen Gegenstand, wie der vorliegende sei, wo es darauf ankomme, ob dieser oder jener Theil des Landes chaussirt werden solle, der Landtag doch auch darüber gefragt werden, denn man sei, wie er glaube, über die Zeit hinaus, wo der beschränkte Unterthanenverstand gar nichts zu sagen gehabt hätte, sondern alles die Behörde. Er glaube, daß kein Gewicht darauf gelegt werden könne, daß sechs Aemter in dieser Angelegenheit gefragt worden seien, er würde mehr Gewicht darauf legen, wenn die Ausschüsse der 6 Aemter gehört worden wären, denn dies sei ein Gegenstand, wo es wichtig sei, alle Stimmen zu hören und wo es dann Sache des Landtages sein werde, das pro oder contra zu erwägen.

Vizepräsident v. Finckh: Zur Abschneidung von weiteren desfallsigen Erörterungen wolle er bemerken, daß er die Aeußerung des Abg. v. Berg nur so verstanden habe, daß dem Landtage keineswegs das Recht abgesprochen werden solle, über die Richtung der Chaussees sich auszusprechen,

sondern daß es bedenklich sei für den Landtag, sich in dieser Beziehung auszusprechen, weil dadurch leicht ein Kampf der Interessen in der Mitte der Versammlung selbst hervorgerufen werde. Auf diese Weise sei also dem Landtage von dem Redner in keiner Weise zu nahe getreten worden.

Abg. Schmedes: Wenn er für den Antrag der Mehrheit das Wort nähme, so habe er es bis jetzt nur mit dem Abg. Kläve mann zu thun, welcher allein gegen diesen Antrag gesprochen habe; er sei aber wirklich in Verlegenheit sich gegen den Vorredner Kläve mann wenden zu müssen, indem dessen ganzer Vortrag, seiner Ueberzeugung nach, nur am Orte gewesen wäre, wenn ein Chausseeneß vorgelegen und man über diese Pläne zu berathen gehabt hätte. Der Abg. Kläve mann habe nur einen Plan vorgeführt, wie er demnächst eine Chaussee in Butjadingen zu bauen gedenke, er habe mit Vergnügen gehört, daß derselbe das Butjadingerland mit recht vielen Chaussees beglücken wolle, aber soweit er es übersehen könne, würde die Ausführung dieses Planes das Budget nicht nur um eine, sondern um viele Millionen erhöhen. Aber nicht nur die großen Geldmittel, welche dazu erforderlich sein würden, sondern auch die Zeit, welche dazu erforderlich werde, sei in Betracht zu ziehen, und diese werde wahrscheinlich so weit hinausgehen, daß die Meisten die Ausführung dieses Planes wahrscheinlich nicht erleben würden. Hier handle es sich nur von der Chaussee von Popkenhöhe bis Dvelgönne, und der Abg. Kläve mann habe gegen diese Chaussee, und gegen den Antrag der Mehrheit nur die Behauptung vorgebracht, daß mit der Bewilligung dieser Chaussee eine Richtung der künftigen Chaussees schon bestimmt würde. Diese Behauptung habe derselbe aber nicht bewiesen, (Zuruf des Abg. Kläve mann: „kann noch geschehen!“) hätte er sie aber bewiesen, dann wäre die Frage noch von einer andern Seite zu prüfen, er habe aber davon nichts gehört, und halte mit der Staats-Regierung diese Chaussee von Popkenhöhe nach Dvelgönne, für alle in dem Butjadingerlande später zu erbauenden Chaussees, nicht für präjudicirend, er glaube mit der Staats-Regierung, daß wenn diese Chaussee gelegt werde, noch alle andern Chaussees im Butjadingerlande möglich bleiben würden. Seiner Ueberzeugung nach, müsse es aber wunderbar herauskommen, wenn der Landtag jetzt einen Antrag der Staats-Regierung, eine Chaussee in das Butjadingerland zu bringen, und die Chaussirung dieses Landes in Angriff zu nehmen, wenn der Landtag einen solchen Angriff zurückweisen wollte, und zwar nur aus dem Grunde, es könne künftig vielleicht noch eine bessere Richtung kommen. Man habe früher sehr viele Klagen in unserm Lande gehört, daß bei den wenigen Chaussees, welche in Zeverland und Butjadingerland gebaut würden, so viel Zeit verstreiche, um eine Richtung dieser Chaussees zu bestimmen, man solle sich hüten, in diesen Fehler wieder zu verfallen, und die Errichtung dieser Chaussee noch auf lange Jahre dahin zu stellen. Er glaube aber, wenn nicht große bedeutende Bedenken entgegenständen, und ganz dieselben Gründe vorlägen für eine andere Richtung der Chaussee im Butja-

dingerlande, so müsse der Ort Dvelgönne doch berührt werden, aber solch bedeutend entgegenstehende Gründe könne er sich nicht denken, im Gegentheil es dürfte gar keiner vorliegen. Denn es könne sich nur darum handeln, diese Chaussee nach der andern Seite hin ausmünden zu lassen. Daß sie aber ohne besondern Schaden den Landgerichtsort Dvelgönne umgehen wolle, einen Ort, der an sich schon bedeutend sei, wenn auch kein Landgericht dort bleibe, wie von einer Seite geglaubt werde, könne er sich nicht denken, denn Dvelgönne auch ohne Landgericht verdiene schon die Berücksichtigung, daß es nicht ohne seinen Interessen zu schaden, umgangen werden dürfe. Der Abg. Kläve mann sage freilich, daß, wenn das Landgericht nicht bleibe, der Ort Dvelgönne mit einer Zweigbahn beglückt werden solle. Er glaube aber, daß wenn dieser Ort nicht so viel verdiene, daß die Hauptchaussee durch ihn geleitet werde, er noch weniger eine Zweigbahn verdiene. Der Abg. Kläve mann habe gemeint, diese Chaussee dürfe nicht bewilligt werden, weil das Bedürfniß nach Chausseen an andern Orten des Butjadingerlandes größer sei, und weil die disponiblen Geldmittel einmal da wären, so könnten dieselben anderswo verwendet werden. Er wisse nun noch nicht, daß und wie viele Geldmittel disponibel seien, er wolle es aber hoffen, daß solche disponibel seien, aber dafür, daß dieselben verwandt würden, habe der Abg. Kläve mann schon gesorgt, indem er Anträge gestellt habe für eine Chaussee von Großenfiel nach Abbehausen, und von Fedderwarden nach Burhave. Derselbe habe nun seinen Vortrag an den Antrag angeschlossen, diese Gelder, welche für die Strecke von Poppenhöge sollten verwendet werden, für die Strecken von Fedderwarderfiel nach Burhave zu übertragen. Er sollte glauben, der Präsident hätte einen solchen Antrag hier gar nicht zulassen sollen, denn derselbe gehöre dahin, wo es sich um eine Chaussee nach Burhave handle, und hätte der Abg. Kläve mann also dort ein Amendement stellen können, dahin gehend, daß das Geld in diesem Jahre verwendet werde, indem der Ausschuß vorgeschlagen habe, diese Summe auf zwei Jahre zu vertheilen. Wenn nun am Schlusse des Antrags des Abg. Kläve mann gesagt worden sei, das Netz müsse jedenfalls erst vorgelegt werden, ehe man eine Chaussee bewillige, weil möglicherweise dieselbe nicht in dieses Netz hinein passe, so sei er jetzt wirklich in der Lage, die Staatsregierung gegen den Abg. Kläve mann in Schutz zu nehmen. Er könne sich nicht denken, daß die Staatsregierung dem Landtage ein Chausseenez vorlegen und Geld dafür beantragen werde, in welches eine Chaussee, wie die fragliche, nicht hineingehöre, die Regierung — und das möchte er zu bedenken geben, — und das habe der Abg. Kläve mann vielleicht vergessen, — die Regierung sei es eben, die das Netz machen lasse und dem Landtage dann vorlege. Sei nun das Netz vorgelegt, so könne man allerdings beurtheilen, welche Chausseen in das Netz hineingehörten; die Regierung werde aber schon recht gut wissen, welche Pläne sie demnächst dem Landtage vorlegen werde, und wenn sie dies wisse, so könne sie am besten beurtheilen, ob diese Chaussee von Poppenhöge

nach Dvelgönne andern später vorzulegenden Chausseen präjudiciren werde. Die Hauptsache sei aber, man werde sich im Butjadingerlande wenig Dank verdienen, wenn man die von der Staatsregierung beantragte Chausssirung ablehnen wolle wegen der möglichen Rücksicht, es könnte demnächst ein paar Minuten weiter rechts, oder ein paar Minuten weiter links, besser chausssirt werden; man würde sich im Butjadingerlande wenig Dank verdienen, wenn man es dahin brächte, daß dasselbe noch einige Jahre auf Chausseen warten müßte, man würde sich wenig Dank verdienen im Butjadingerlande auch bei den urtheilfähigen Wählern der Wahlbezirke, welche die Chaussee haben wollten, wie der Abg. Kläve mann sie wolle, denn auch diese würden es nicht für wünschenswerth halten, daß ihnen eine Chaussee noch länger vorbehalten werde, bloß in der Aussicht, daß sie dieselbe demnächst etwas näher bekommen würden. — Er müsse daher bitten, den Antrag des Ausschusses und der Staatsregierung anzunehmen.

Abg. Pancraz: Er wolle nicht darauf eingehen, in wiefern der Landtag untersuchen solle, in wie weit die Richtung der Chaussee, wie dieselbe vorgeschlagen sei, angenommen werden solle oder nicht, oder ob dies der Staatsregierung zu überlassen sei. Er glaube allerdings, daß in manchen Fällen die Bestimmung einer Richtung, mit der Anlegung einer Chaussee überhaupt so in Verbindung stehen könne, daß mit dem Einen auch über das Andere bestimmt werden müsse, aber er bemerke, daß allerdings großes Gewicht auf die Ansicht der Staatsregierung zu legen sei, weil man voraussehen müsse, daß dieselbe vorher eine genügende Untersuchung in solcher Beziehung angestellt habe. Es werde nun hier von der Minderheit beantragt, eine von der Regierung vorgeschlagene Strecke Chaussee vorläufig nicht zu bewilligen, weil diese Strecke vielleicht demnächst nicht nothwendig sein sollte, während die Staatsregierung doch ausdrücklich erklärt habe, daß die Chausssirung dieser Strecke für alle künftigen Chaussee-Anlagen in dortiger Gegend unpräjudicirlich sei. Es wäre nun freilich von dem Abg. Kläve mann versucht worden, zu deduciren, daß dies nicht der Fall sei, daß nemlich möglicherweise oder wahrscheinlich nach seiner Ansicht, die Chaussee durch das Butjadingerland auf jeden Fall so gelegt werden müsse, daß dann die in Frage stehende Strecke überflüssig sein werde. Er müsse bekennen, daß obwohl er mit den dortigen Verhältnissen und Interessen nicht ganz unbekannt sei, es ihm doch schwer halten werde, diese Ansicht zugleich zu prüfen und eine feste Ueberzeugung darüber zu gewinnen. Er habe aus der Rede des Abg. Kläve mann nur entnehmen können, daß es allerdings für die Gewinnung des Torfbedarfs des Butjadingerlandes wünschenswerth sein könne, wenn die Chaussee mehr dem Moore näher gelegt werde. Ob dies nun so außerordentlich wesentlich sei, könne er auch nicht beurtheilen, denn selbst bei Anlegung einer Chaussee nach Dvelgönne, würden auch Bauen, die Torfmoore haben, an dieser Chaussee liegen, so nahe würde man aber die Chaussee nicht legen können, daß sie bis dahin ginge, wo der Torf selbst



gegraben werde. Er könne sich aber nun nicht denken, daß Jemand, ohne daß er die feste Ueberzeugung habe, daß diese Chausseestrecke wegfallen könne, gegen dieselbe stimmen werde, und daß Jemand eine so feste Ueberzeugung aus der Deduction des Abg. Kläve mann haben werde, möchte er bezweifeln, und deshalb glauben, daß man vorzugsweise Gewicht legen müsse auf das Resultat der von der Staatsregierung angestellten Untersuchungen, und darauf, daß dem Ausschusse diese Untersuchungen nicht fremd geblieben, daß er sie geprüft und in seiner Mehrheit für richtig befunden habe. Er lege ferner Gewicht darauf, daß sämtliche bei der Sache beteiligte Aemter erklärt hätten, daß diese Chaussee unpräjudicial und erforderlich sei, denn er müsse voraussehen, daß die Aemter selbst die Sache untersucht, daß sie mit unterrichteten Personen in dieser Beziehung Rücksprache genommen hätten, weil eben die Eingesehenen dieser Aemter alle betheiligte wären. Dennoch könne er nicht anders, als nach dem Antrage der Mehrheit stimmen.

Vizepräsident v. Finckh: Er müsse nochmals darauf zurückkommen, dem Abg. Kläve mann anheim zu geben, ob er es nicht vorziehe, seinen Antrag demnächst als Verbesserungs-Antrag zu Nr. 45. zu stellen. Denn da man doch unmöglich zuerst Geld votiren und erst nachher prüfen könne, ob die Chaussee überhaupt zu bauen sei, so würde man sonst die Position für die Chausseeanlage vom Fedderwarder Siel aus in den Kreis der Berathung schon jetzt mit hineinziehen müssen. Er werde nun eventualiter zwar den Antrag nicht aus eigener Machtvollkommenheit für jetzt zurück weisen, werde dann aber vorschlagen, den Antrag Nr. 45. jetzt auch mit zur Berathung zu stellen.

Abg. v. Berg: Auch er halte es für correcter, und den Ansichten des Antragstellers entsprechender, wenn unter Nr. 45. etwa der Antrag gestellt würde: „der Landtag wolle für die Chausseestrecke der Wegstrecke vom Fedderwardersiel bis Burhave für 1853 8556 Thlr. bewilligen,“ dies sei wie er glaube, die Anschlagssumme, indem der ganze Kostenanschlag 30,400 Thlr. betrage. Er glaube, daß es den Ansichten des Antragstellers entsprechen würde, beim Antrag Nr. 45. einen solchen Antrag zu formuliren.

Abg. Kläve mann: Er habe nichts dagegen, wenn sein Antrag hier zurückgestellt, und bei Nr. 45. wieder zur Sprache gebracht werde.

Abg. v. Berg: Nach der Erklärung des Herrn Präsidenten gegen die Bemerkung des Abg. v. Lühow, brauche er auf dieselbe nicht zurückzukommen. Es sei zunächst seine Absicht gewesen, sich gegen den Antrag des Abg. Kläve mann auszusprechen, das sei aber jetzt überflüssig, da derselbe einstweilen zurückgezogen sei. Dem Abg. Kläve mann könne er auch nicht in seinen weiten Plänen hinsichtlich des Chausseenezes durch das Butjadingerland und das Amt Elsfleth folgen, sondern er möchte, wo es sich darum handele, ob man von Popkenhöge nach Dvelgönne chausseiren wolle, die Frage auf den speciellen Standpunkt zurückzuführen, um welchen es sich handele. Er erkenne es in keiner Weise,

daß der Abg. für Brake dahin streben müsse oder streben werde, daß die Chaussee von Petershörne nach den Moorstrichen gebaut werde, und von Brake auf Holzwarden zu; er erkenne das nicht mit Rücksicht auf das Interesse, welches der Abg. Kläve mann für das Amt Brake stets bekundet habe, er glaube aber auch, daß die Gründe, welche für eine Chaussee von Popkenhöge nach Dvelgönne sprächen, in jeder Weise überwiegend seien, und daß keineswegs ein Präjudiz für die Fortführung der Chausseiren im Butjadingerlande in dieser Linie gefunden werden könne, sondern daß, wie der Abg. Schmedes sehr richtig bemerke, nur insofern ein Präjudiz darin liege, ob man künftig ein bißchen mehr rechts oder links abweichen wolle, oder nicht. Wenn übrigens ein großes Gewicht darauf gelegt worden sei, daß durch eine Chaussee von Petershörne aus dem Butjadingerlande die Torzfuhre wesentlich erleichtert werde, so glaube er schwerlich, daß man mit Rücksicht auf diesen Zweck allein, so bedeutende Mittel bewilligen werde, denn die Sumpfszeit für die Torzfuhren, würde sich immer nur auf die Monate Juli, August, September und October erstrecken, und in jenen Monaten seien die Marschwege vollkommen gut fahrbar, und würden sogar den Chausseiren noch vorgezogen. Deshalb glaube er, daß dem Kläve mann'schen Antrage in dieser Beziehung kein Gewicht beizulegen sei, und könne er nur den Antrag der Staatsregierung empfehlen.

Abg. v. Münster: Der Abg. Schmedes sage: der Abg. Kläve mann werde sich keinen Dank im Butjadingerlande verdienen, wenn derselbe eine andere Richtung der Chaussee befürworte, als vom Ausschusse vorgeschlagen worden sei. Wenn der Abg. Schmedes mit dem Butjadingerlande, das Land bei Ellwürden oder Abbehausen meine, so habe er vielleicht Recht, wenn er aber unter dem Butjadingerlande das Amt Burhave, Seefeld, Schwei, Strückhausen meine, so werde der Abg. Kläve mann allerdings sich großen Dank um dasselbe verdient haben; denn diese Theile wünschten gerade diese Chaussee, die andere sei ihnen gleichgültig, wenn sie am Wesergebiet entlang gehe, der östliche Theil des Landes habe die Dampfschiffahrt, der westliche nichts, und was die Torfabfuhren im Sommer betreffe, so sei es, wenn es einige Tage stark geregnet habe, mit dem guten Wege in der Marsch vorbei. Es sei also immer ein Unterschied, ob man eine Chaussee habe oder nicht.

Abg. Bulling: Die Strecke von Popkenhöge nach Dvelgönne greife nach seiner Ansicht der weitem Chausseiren jedenfalls vor, indem dadurch der Weg von Strückhausen und Neustadt, von wo der Hauptbedarf an Torf für das Butjadingerland hergeholt werden müsse, abgeschnitten werde, während, wenn der Weg, welcher am Moor von Dvelgönne nach Frischenmoor ausgeführt werde, viele Baubesitzer ausgeschlossen würden, weil ihre Bauen nicht an diesen Weg anschließen, indem andere Ländereien vorlägen, und sie nicht an den Weg herankönnten. Für das Butjadingerland sei es aber von großer Wichtigkeit, daß sie im Winter eben so gut als im Sommer ihren Torf holen könnten, denn im Sommer hätten



die Leute wenig Zeit, indem sie mit der Erndte und mit den übrigen landwirthschaftlichen Arbeiten zu thun hätten, und wenn sie nun diese Zeit, die sie im Sommer verwenden müßten, um den Torf herbeizuschaffen, weil dies im Winter in Folge der schlechten Wege unmöglich sei, für den Winter ersparen könnten, so werde dadurch sehr viel gewonnen. Die Strecke am Moor hin habe nun viel Ackerwirthschaft, es werde viel Roggen gebaut, und dieser werde jetzt schon in großer Menge nach dem Butjadingerlande transportirt, was später noch mehr geschehen werde. Wenn nun die Chaussee nach Dvelgönne über Golzwarden ausgeführt würde, so hätte der Landstrich, welcher den wenigsten Ackerbau hätte, den größten Vortheil von der Straße, denn dieser Landestheil sei derjenige, wo hauptsächlich Wiesenbau und Viehwirthschaft betrieben werde, während der andere Theil, welcher hauptsächlich Ackerbau habe, in Nachtheil stände. Er meine nun, wenn es möglich wäre, so müßte die fragliche jetzt vorliegende Chausseestrecke bis zum nächsten Herbst ausgekehrt werden, weil eine andere Richtung da wäre, welche vorgezogen werden müßte; — man versäume nichts dabei, man wolle ja für das Butjadingerland alles thun, selbst diese 25,000 Thlr. anderweit verwenden für dasselbe, ganz werde die Straße diesen Sommer doch nicht fertig, und ob sie nun in diesem Jahre fertig werde, oder im nächsten, sei einerlei, er müßte den Antrag der Minderheit empfehlen.

Abg. K ü d e r: Trotz der verschiedenen Mahnungen des Präsidiums, nähme die Debatte immer die Richtung für den östlichen oder westlichen Tract zu sprechen. Er glaube, daß weder die westliche Chaussee über Golzwarden noch die östliche über Strückhausen, die hier zu entscheidende Frage sei. Hätte er sich in dieser Hinsicht auszusprechen, so würde auch er sich für die westliche Richtung entscheiden müssen. Er halte aber diese Frage, ob über Dvelgönne die Chaussee gelegt werden solle, für diese Entscheidung für gänzlich unvorgreiflich. Der große Umweg nemlich, der gemacht werden würde, wenn man von Dvelgönne in eine Zweigbahn eingehen wollte, in den Tract, welchen man hier als den westlichen bezeichnet habe, würde nur als wirklicher Umweg zu betrachten sein, wenn man davon ausginge, daß nur die Verbindung mit Oldenburg bezweckt werden sollte; wenn man nun die andere Seite der Frage in Betracht ziehe, Brake und die dort liegenden Ortschaften, wenn man in Erwägung nehme, daß die neue Chaussee die Oldenburg-Brake Straße bei Logemanns-Deich schneide, und nach Elsfleth und Huntebrück weiter gehen solle, dann wäre sie um so entschiedener kein Umweg, denn dann wäre es ein Umweg, wenn sie über Petershörne ginge. Gesetzt nun aber, man hätte zu besorgen, daß dieses Stück Chaussee, weil es mehr nach Golzwarden, als nach Frischenmoor hinzielt, als der Anfang der Richtung nach Golzwarden betrachtet würde, so würde man doch, wenn man sogar der Ansicht sei, daß Dvelgönne im äußersten Falle selbst durch eine Zweigchauffee geholfen werden müsse, sagen können, es sei dies die beste Zweigchauffee, welche Dvelgönne bekommen könne. Er glaube nicht, daß von Frischenmoor aus

nach Dvelgönne eine Zweigchauffee mit solchem Nutzen gebaut werden könne, als von Logemanns-Deich aus, denn es sei wichtig, Dvelgönne mit der Brake-Oldenburger Chaussee zu verbinden, und dies geschehe am Besten in der Richtung nach Strückhausen. Er müsse daher, obgleich er wisse, daß er nicht den Wünschen, welche meist in dem Wahlkreis gehegt würden, aus welchem er als Abgeordneter hervorgegangen sei, entspreche, sich doch für die Dvelgönner Richtung entscheiden.

Abg. Klávemann: Daß die Strecke von Dvelgönne bis Logemanns-Deich nicht chauffirt werden solle, habe er zu beschließen nicht beantragt; er habe nur für die Priorität gesprochen, welche die Chausseen von den Seelen aus in Anspruch zu nehmen hätten. In Beziehung auf die Strecke von Logemanns-Deich wolle er weiter gar nichts, als daß der Beschluß darüber ausgekehrt werde, bis das Chausseenez vorliege, bis man wisse, wie die Chaussee weiter gehen solle. Er fühle sich jetzt aber durch die Debatte aufgefordert, seine Ansicht zu begründen, warum er die Strecke von Logemanns-Deich eben so wenig als nothwendig zugeben, als diese Strecke überhaupt für wichtig halten könne. Man habe gesagt, jedenfalls werde die Strecke von Logemanns-Deich nach Dvelgönne nutzbarer sein, als wenn sie über Strückhausen geführt würde, denn Dvelgönne habe 1000 Seelen, deren Interessen durch die Chaussee genügt würde. Er glaube aber die Zahl der Köpfe mache es bei solchen Fragen nicht allein aus, es käme eben auf den Betrieb an; es seien aber auch mehr Köpfe in Strückhausen, nämlich mehr als dreimal so viel als in Dvelgönne, und diese trieben eine bedeutende Landwirthschaft und müßten ihre Produkte und ihren Torf absetzen. Was habe dagegen Dvelgönne? Er wisse von einer irgend beträchtlichen Produktion in Dvelgönne kein Sterbenswort, nur Akten würden dort producirt, und das Landgericht sei für Dvelgönne die einzige Nahrung. Man habe gesagt, diese Strecke sei billiger zu bauen. Ihm fehle das Material, um beurtheilen zu können, ob dies in rein technischer Beziehung der Fall sei. Aber in Betreff der Ausgaben, welche der Staat davon habe, sei die andere Strecke billiger; denn wenn man die Eingaben aus Strückhausen, Schwei und Seeseid gelesen hätte, so werde man daraus entnommen haben, daß die Eingefessenen dort das Land unentgeltlich hergeben, und den ganzen Wegkörper fertig machen und bedeutende Quantitäten Sand ansfahren wollten, so daß für den Staat nahezu nichts mehr übrig bleibe, als die Steine zu legen, wogegen für die Dvelgönner Strecke nichts angeboten worden sei. Es sei gesagt, die Wegstrecke über Strückhausen sei länger, als die über Dvelgönne; es komme hierbei auf die weitere Richtung: wolle man unterhalb Dvelgönne westwärts gehen, so sei die Strecke über Strückhausen sogar kürzer. Man habe ferner gesagt, der Weg auf der Moorstraße durch Strückhausen bedürfe nicht so sehr der Chauffirung, weil er besser sei, weil es mooriger Boden, der andere aber fetter Klei wäre, wo der Weg leichter schlecht und unpaffirbar würde. Aber die andere Straße werde ja, wie er schon ge-



sagt habe, viel stärker betrieben, eine ungeheure Quantität Dorf passire schon jetzt auf derselben, dieser Verkehr werde sich aber noch sehr vermehren, je weiter man komme, und eben diese vielen Wagen, welche die Straße passirten, ruinirten dieselbe. — Es sei dann eingewendet worden, das Bedürfnis nach Dorf dürfe nicht allein bei dieser Frage in Betracht kommen; aber wie er schon vorher erwähnt habe, müsse außer dem Dorf eine bedeutende Quantität anderer Producte, welche dort erzeugt würden, diese Straße passiren. Von dem Abg. Schmedes sei bemerkt worden, der Plan, welcher vorhin angedeutet sei, wäre so weit aussehend, daß man das Ende desselben nicht erleben werde. Und damit wolle der Abg. Schmedes uns abschrecken? Er könne zugeben, daß wir es nicht erleben werden, es sei dies sogar sehr wahrscheinlich; wenn man annehme, daß Holland und England, wo in so ausgedehntem Maße Chaussees bereits vorhanden wären, in dieser Kultur dem hiesigen Lande nur um 100 Jahre voraus seien, so müßten noch drei Generationen sterben, bis man vollständig dahin komme. Er habe vorher immer hervorgehoben, daß er nur von einer ferneren Zukunft und deren Bedürfnis spreche, daß darnach der Plan aufzumachen sei, und daß sodann das gegenwärtige Bedürfnis befriedigt werden solle, unter Beobachtung dieses Plans, allmählig, je nachdem es sich hier oder da als das dringendste herausstelle, daß diejenigen Strecken, deren Chausseirung am nothwendigsten sei, immer zuerst chausseirt werden sollten, und daß man so allmählig weiter kommen werde. Nun sei gesagt worden, daß die Richtung nach Dvelgönne jedenfalls der weiteren Richtung nicht präjudicire. Es seien drei Richtungen möglich, wie vorhin schon gesagt worden sei. Von Dvelgönne könne man erstens westlich gehen und würde dann nach Schwei kommen. Aber würde wohl jemand einen Weg von Schwei aus über Dvelgönne und Logemanns-Deich legen, zum Anschluß der Marsch an die Geest? Das wäre ein bedeutender Umweg, und überdies liege auf dem anderen geraden Wege ein Strich Landes, welcher die größte Production habe, wohin zu kommen, auch für die Abnehmer das größte Bedürfnis sei, das ganze Kirchspiel Strückhausen. Dies würde dann umgangen. Die zweite Richtung sei, daß man von Dvelgönne aus östlich gehe, nach Rodenkirchen zu. Für diesen Fall sei geltend gemacht, daß der Weg von Rodenkirchen aus über Dvelgönne nach Logemanns-Deich viel kürzer sei, als wenn man von Rodenkirchen aus nach der Geest über Brake würde fahren müssen. Abgesehen davon, daß man alsdann, wenn man von Rodenkirchen nach Brake wollte, den wunderlichen Umweg über Dvelgönne und Logemannsdeich nach Brake machen müßte, sei auch für die Fahrt nach Oldenburg diese Behauptung ganz unrichtig. Er müsse bezweifeln, daß auch nur ein Fuß gewonnen würde. Man werde von Rodenkirchen über Dvelgönne und Logemannsdeich nicht weniger Entfernung haben, als von Rodenkirchen über Brake nach Oldenburg. Wenn man die Charte angesehen habe, auf welcher diese Chaussee über Dvelgönne verzeichnet und welche mit einer Eingabe aus dem Kirchspiel Holzwarden vorgelegt sei,

so werde man einen fortwährenden Zickzack finden bei diesem Wege. Dieser Zickzack lasse sich nicht vermeiden, und da müsse er fragen, ob es nicht einerlei sei, diese vielen kleinen oder den einen großen Winkel zu machen? Nun sei aber noch eine dritte Richtung möglich, und diese fürchte er gerade, daß sie eingeschlagen werden möchte, das sei die Richtung den s. g. Landweg entlang, mitten durch's Land, wo kein Haus stehe, wo Niemand Nutzen davon habe. Für diese Richtung werde sich geltend machen, daß weder die eine noch die andere Seite des Landes dadurch bevorzugt werde, indem man sagen könne, man gehe in der Mitte durch, und die auf beiden Seiten liegenden Gemeinden möchten sich selbst helfen, und anschließen. Das Selbsthelfen werde aber nicht möglich sein, indem den Gemeinden die Aufwendung solcher Mittel nicht zugemuthet werden könne, um so theuere Chaussees auf ihre Kosten zu bauen. Und wenn man sage, man wolle den Leuten später helfen, und sie aus Staatsmitteln bauen, oder Zuschüsse leisten, so müßte man eine Menge von Zweigbahnen anlegen, so daß dann mehr Geld aufgewendet werden müsse, als wenn man seinem System folgen wolle. — Nun sei von dem Abg. Rüder gesagt worden, eine Zweigbahn sei Dvelgönne, wenn das Landgericht dort bliebe, doch zugehört, wenn auch die Hauptchaussee nicht über Dvelgönne laufen sollte, und so könne man von Logemannsdeich aus ja nur diese Zweigbahn einstweilen legen. Dies habe aber keine Bedeutung, denn wolle man nach Dvelgönne eine Zweigbahn legen, so könne man dies nur von dem nördlichen Theile des Kreises Dvelgönne her wollen, die Oldenburg-Brake-Chaussee liege auf der südlichen Gränze, südlich von derselben liege nur noch ein Theil des Kirchspiels Hammelwarden, was nach Dvelgönne hin gehöre, also für die Bewohner dieses südlich von Dvelgönne belegenen Landstrichs würde diese Chaussee in Beziehung auf das Landgericht fast nichts nutzen. Wenn er nun noch als Abgeordneter des Wahlkreises Brake diese Chaussee angefochten haben sollte, und dies dadurch motivirt worden sei, man könne dies annehmen, weil er für das Amt Brake sich immer sehr interessirt habe, so sei ihm hier früher einmal vorgeworfen worden, daß er beständig ein besonderes Interesse für den Hafenort Brake, selbst auf Kosten der Umgegend, an den Tag gelegt habe, so namentlich in der Zollfrage, welche allerdings geheim behandelt worden sei, indessen in dieser Beziehung hier wohl werde berührt werden dürfen. Er müsse aber sagen, daß der Ort Brake es gewiß gern sehen werde, daß die Chaussee von Dvelgönne nach Logemannsdeich geführt werde; für Brake werde das vortheilhaft sein, es werde einen Anschluß an Dvelgönne gewinnen, und zwar sehr bald, die fraglichen 1000 Köpfe würden ihm als Consumenten zufallen; für Brake werde dies einstweilen also nur vortheilhaft sein. Uebrigens vertrete er nicht das Amt Brake hier, sondern die Interessen eines größeren Kreises lediglich nach seiner Ueberzeugung. Wenn aber eine Ehre darin gesucht sei, gegen die Interessen des eigenen Wahlkreises stimmen zu können, so sei er unbefangen genug, dafür zu stimmen, wenn seine Ueber-



zeugung es so fordere. — Der Abg. Schmedes habe der Regierung eine Rede gehalten, die Begründung derselben wäre aber schwach gewesen; derselbe habe gesagt: „die Regierung habe das Netz schon fertig, sie werde also wissen, wie die Sache liege, wir wüßten dagegen nichts von der ganzen Sache.“ Da glaube er aber, müßte man es der Regierung sehr verdenken, wenn sie das Netz schon fertig hätte, und es nicht vorlegte, um so mehr, als sie dem Landtage die Vorlegung wirklich in Aussicht gestellt habe. Hätte sie es wirklich fertig, und legte es nicht vor, so wäre zu fürchten, daß es zurückgehalten würde, bis diese präjudicirliche Strecke nach Dvelgönne fertig wäre. Aber gewiß, es sei keinesweges schon fertig. Wenn der Abg. Schmedes dies nicht wohl überlegt habe, indessen bei der Behauptung geblieben sei, die Regierung wisse Alles am besten, so freue er sich, daß der geehrte Abgeordnete, welcher sonst im Allgemeinen ein solches Vertrauen zu der Regierung und zu der besseren Einsicht derselben bisher nicht an den Tag gelegt habe, zu einer anderen bessern Ueberzeugung gekommen zu sein scheine.

Vizepräsident v. Finckh: Das zuletzt Bemerkte habe er nur so aufgefaßt, daß es die Ansicht des Vorredners motiviren solle, daß die Wahl der Richtung der Chaussee von Logemannsdeich der Entscheidung der Richtung der weiteren Chaussee ins Butjadingerland präjudiciren könne.

Abg. Vothe: Daß der Bau einer Chaussee von Popkenhöhe nach Dvelgönne den übrigen noch anzulegenden Chausseen nicht präjudicire, sei schon von den Vorrednern genügend ausgesprochen worden. Aus der Rede des Abg. Kläve mann habe man vernommen, daß er Dvelgönne nicht viel Glück wünsche, sondern daß er es lieber sehe, daß es vernichtet werde, denn wenn die Chaussee durch Dvelgönne nicht hindurch geführt werde, so könne es nicht mehr existiren. Es sei also diese Chaussee eine Lebensfrage für Dvelgönne, und dabei sehr zu berücksichtigen, daß es der Hauptort des Butjadingerlandes sei, und daß kein ähnlicher Ort in Butjadingen so wie Dvelgönne 1000 Seelen habe. Dann wolle er noch hervorheben, daß die Einwohner von Dvelgönne nur aus Kaufleuten, Handwerkern oder Angestellten beständen, daß aber die Kaufleute und Handwerker von Auswärtigen mit leben müßten, und dies nur möglich würde, wenn viel Verkehr da sei. Wenn der Abg. Kläve mann gesagt habe, wenn eine Chaussee nach Dvelgönne geführt werde, so werde Brake 1000 Consumenten mehr bekommen, so sei dies nicht wahr, denn Dvelgönne beziehe schon jetzt seine Waaren von Bremen, und habe schon seinen eigenen, wenn auch gerade nicht bedeutenden Handel. Dvelgönne habe allerdings selbst kein Land, aber rund herum liege viel Land, welches Einwohner von Dvelgönne gepachtet hätten, und auf diesem Lande werde viel producirt, so daß davon auch ein Theil weiter verführt werde. Auch wisse er, daß viele sachverständige Leute in Dvelgönne erklärt hätten, daß diese Richtung die allerrichtigste sei für das Butjadingerland. Was nun die Torffuhren betreffe, so sei es allerdings richtig, daß man auf der einen Seite des Butjadingerlandes seinen Torf von Strück-

hausen her holen müsse, aber die andere Seite müsse auch ihren Torf von dort her holen, und dies spreche für den Einen nicht mehr als für den Andern.

Abg. Mölling: Man werde der Reden über diese Position längst überdrüssig geworden sein, er könne daher vielleicht schweigen, aber Einiges, was der Abg. Kläve mann gesagt habe, fordere ihn auf, gegen denselben das Wort zu ergreifen, weil er, wenn er auch vielleicht im Anfang der Debatte zweifelhaft gewesen wäre, jetzt ziemlich entschieden sei, für den Antrag der Mehrheit zu stimmen. Der Abg. Kläve mann sage in Beziehung auf Dvelgönne: Köpfe machen es nicht aus. — Er glaube aber, der Abg. Kläve mann habe sich darin geirrt, bei den Chausseen käme gerade die Zahl der Köpfe in Betracht, gerade da komme es wesentlich auf den Zusammenhang der Menschen an, und wie eine Stadt von 100,000 Einwohnern viel mehr Ansprüche auf Transportmittel habe, als ein Ort von 10,000 Einwohner, so glaube er, daß Dvelgönne mit 1000 Seelen mehr Ansprüche auf solche habe, als die einzelnen Ortschaften, welche zusammen nicht so viel Einwohner hätten. Der Abg. Kläve mann erwähne ferner die großen Bauen, welche durch eine Chaussee nach seinem Plane einen leichtern und größern Absatz gewinnen sollten. Niemand wünsche den Besitzern dieser Bauen einen solchen Absatz mehr als er, er werde denselben auch durch seine Abstimmung nicht hindernd entgegentreten, insofern die Staatsregierung erklärt habe, daß die Richtung von Popkenhöhe nach Dvelgönne nicht zu präjudicirlich sei. Aber das Bedürfnis, daß Dvelgönne eine Chaussee erhalte, stehe bei ihm fest, man müsse in Dvelgönne gelebt haben, um zu wissen, daß es im Winter eine Insel sei, welche rund herum in einem Kloake liege, aus welchem man kaum einige Minuten zu Fuß auf eingelegeten Steinpfad, aber durchaus nicht zu Wagen kommen könne. Jetzt werde nun das Mittel gegeben, um dem Bedürfnisse abzuhelfen, und da glaube er, müsse man zugreifen. Und wenn der Abg. Kläve mann gesagt habe, daß es noch in Frage gestellt werden könne, ob Dvelgönne eine Chaussee erhalten solle, so habe dieser Theil der Rede desselben ihn gerade veranlaßt, zuzugreifen. Die Regierung sage: hier habt Ihr eine Chaussee, und da das Bedürfnis bei ihm klar sei, daß Dvelgönne eine Chaussee haben müsse, so könne er nicht lange faseln und schwanken, sondern er greife zu, gleichviel ob die Chaussee ein wenig mehr rechts oder links zu liegen komme. Die Hauptbedeutung für ihn sei, daß Dvelgönne der Schlüssel des Butjadingerlandes sei, wiewohl nur der Vorort, weil es noch im Stedingerlande liege, daß es viel Verkehr habe, Viehmärkte &c. — und er weise darauf hin, mit welchen Beschwerden das Vieh dort getrieben werden müsse, — daß ferner, wenn einmal der Anfang mit der Chaussee gemacht worden sei, dieselbe auch fortgeführt werden würde, daß eine Chaussee den Wohlstand und Gewerbe fördere, und daß wenn einmal eine solche gelegt sei, sei es nun nach rechts oder nach links, sie auch den weitem Weg in das Butjadingerland finden könne. Endlich weise er noch darauf hin, daß in Dvelgönne das Landgericht sei. Es sei nun zwar möglich,



daß dasselbe von dort weggelegt werde, aber auf bloße Wahrscheinlichkeiten oder Möglichkeiten könne er nicht eingehen und weise er darauf hin, daß eine Chaussee für einen Landgerichtsort von großer Bedeutung sei, und daß wenn sich auch die größere Zunge des Kreises nordwärts erstreckte, doch auch der südliche Theil in Betracht komme. Aber auch wenn das Landgericht nicht dort bliebe, so werde das Bedürfnis nach einer Chaussee dennoch vorhanden sein. Aus allen diesen Gründen folge, daß wenn so wichtige Gründe vorlägen, daß man nicht lange zaudern und schwanken, sondern handeln solle, denn es sei immer seither das Unglück gewesen, daß man zu viel gesprochen und zu wenig gehandelt habe, und wenn die Sache auch nicht so klar sei, so solle man lieber ein Auge zudrücken, denn dann sei die Chaussee eine vollendete Thatsache; dann sei das Bedürfnis befriedigt. Er glaube aber, man werde das Geld für diese Chaussee gerne hingeben.

Abg. Schmedes: Er würde das Wort nicht zum zweitenmale genommen haben, wenn der zweite Vortrag des Abg. Klävemann ihn nicht dazu veranlaßt hätte. In diesem habe derselbe nicht sowohl gegen die hier in Frage stehende Chaussee als für seine Chaussee gesprochen, und dabei hervorgehoben, daß die von ihm vorgeschlagene Chaussee die bessere sei, weil die Leute den Dorf von dort herfahren müßten. Da wolle er dem Abg. Klävemann nur die Frage vorlegen, ob denn die Leute den Dorf im Winter oder im Sommer führen? Der Abg. Klävemann habe nun gegen die in Frage stehende Chaussee hauptsächlich nur angeführt, daß man diese deshalb nicht bauen müsse, weil noch andere nothwendigere Strecken da seien. Dies komme ihm vor, wie wenn ein Kind zwei Butterbrode haben wolle, und alle zwei nicht bekommen könne, daß es dann auch das eine nicht haben wolle. Damit könne er nicht übereinstimmen, er nehme auch das minder Nothwendige, wenn er das Nothwendigere nicht bekommen könne. Der Abg. Klävemann habe sich am Schluß seiner Rede gefreut, daß er der Regierung eine Lobrede gehalten, und dadurch bewiesen hätte, wie er jetzt mehr Vertrauen in die Einsicht der Staatsregierung, welches er bisher nicht gezeigt habe, bekommen hätte. Er gönne dem Abg. Klävemann diese Freude gern, gebe demselben aber zu bedenken, daß er sich sehr geirrt habe, wenn derselbe meine, daß er jetzt blindlings mit der Regierung stimmen werde. Er thue nur das, was er von jeher gethan habe, er folge seiner Ueberzeugung, und der Abg. Klävemann hätte wissen müssen, daß es ihm nie in den Sinn gekommen sei, principiell gegen die Staatsregierung zu stimmen, sondern er habe oft mit derselben gestimmt, wo dies nach seiner Ueberzeugung Recht gewesen wäre. Der Abg. Klävemann hätte es vielleicht lieber gesehen, daß er gegen die Regierung gesprochen und für die Regierung gestimmt hätte, dies möge der Abg. Klävemann vielleicht thun, aber wenn er für die Regierung stimme, dann spreche er auch für dieselbe, weil er nur so abstimme, wie er es nach seiner Ueberzeugung für gerechtfertigt halte.

Abg. Bulling: Wenn in Dvelgönne kein Landgericht

wäre, so würde an die Anlegung dieser Chaussee nicht gedacht werden, und da man voraussetzen könne, daß das Landgericht von dort weggelegt werde, so könne darauf also kein Gewicht zu legen sein. Es sei mehrfach hervorgehoben worden, Dvelgönne hätte 8—900 bis 1000 Einwohner und deshalb müßte eine Chaussee dorthin gelegt werden, dagegen müsse er bemerken, daß das Kirchspiel Strückhausen mit noch einmal so viel Einwohnern und mit 5—6000 Jüek Landes dann ausgeschlossenen sei. Ferner sei hervorgehoben worden, die Aemter des Butjadingerlandes hätten einstimmig erklärt, diese Chaussee könne ohne Schaden gebaut werden. Die Amtmänner möchten diese Erklärung wohl abgegeben haben. Wenn aber die Abstimmung im Butjadingerlande kopfweise geschehen wäre, so sei er überzeugt, daß die große Mehrheit gesagt haben würde, wir wollen nicht über Dvelgönne, sondern über Moorien bauen. Der Abg. Schmedes habe vorherhin gesagt, man werde sich ungemein Dank erwerben, wenn man die Chaussee nach Dvelgönne baue. Dies müsse er aber sehr bezweifeln. Er glaube in diesem Jahre werde sie doch nicht fertig; wenn jetzt die Chaussee bewilligt werde, so würden die Erdarbeiten erst ausverdungen, und im Herbst fertig sein, das Material aber sei auch nicht da, und wenn die anderen Strecken von Grofsenstel aus auch mit chausstirt werden sollen, so werde sie vollends nicht fertig zu machen sein. Und wenn man also warte bis zum nächsten Herbst, wo das Chausseenez vorliege, so werde man dann die ganze Chaussee genehmigen. Zeit aber werde dadurch nicht verloren, denn die Erdarbeiten könnten nächsten Winter ausverdungen werden, und es könnte also allerhöchstens ein halbes Jahr verloren gehen. Wer sich nun überzeugen wolle und die Pläne ansehen, der werde für den Minderheitsantrag stimmen müssen.

Berichterst. Strackerjan II.: Er gehe davon aus, daß diese Chaussee einem künftigen Chausseebaue in keiner Weise präjudicire. Er könne sich nämlich davon nicht überzeugen, daß, wenn man näher am Moore hingehen wolle, man die von dem Abg. Klävemann vorgeschlagene Linie hinter Frischenmoor durch das Moor nehmen würde; sondern man würde immer vor Frischenmoor vorübergehen müssen, und dann liege die Strecke von Popkenhöhe nach Dvelgönne in der geraden Linie. Er könne sich nur nicht überzeugen, daß, wie der Abg. Klävemann sage, die Strecke durch Frischenmoor und Strückhausen billiger sein sollte, als die hier in Frage stehende, denn hier liege ein fester Wegekörper schon vor, welcher nur an einigen Strecken verbreitert und dann besteeint zu werden brauche. Gehe man aber hinter den Bauen durch das Moor, so seien bedeutende Arbeiten nöthig. Jedermann wisse wie schwer es sei, eine Chaussee durch das Moor zu legen, man habe das bei der Brake Chaussee erfahren. Obgleich die Verhältnisse vielleicht hier nicht ganz so ungünstig sein würden. Von dem Abg. Bulling, mit dem er hier leider in Widerspruch stehe, so gern er sonst mit demselben zusammengehe, sei angeführt worden, die Chaussee von Brake nach Dvelgönne werde in diesem Jahre noch nicht fertig werden können, weil man schon zu spät im Jahre sei.



Darauf müsse er erwiedern, daß die Chausséearbeiten leider bisher immer erst zu dieser Zeit vorgenommen worden wären; so z. B. seien die Chausséearbeiten auf der Braker Chaussée im vorigen Jahre erst im Juli angefangen worden, weil man vorher nicht habe übersehen können, wie weit die erforderlichen Geldmittel vorhanden wären. Dazu komme noch, daß in der in Frage stehenden Strecke, sehr wenig Erdarbeiten nothwendig seien, welche rasch ausgeführt werden könnten, eben so sei der Sand rasch und leicht anzufahren, weil die Entfernung nicht so groß sei, wie bei andern Chausséestrecken, und so glaube er, daß dieselbe leicht noch in diesem Jahre fertig werden könne.

Der Antrag der Minderheit Nr. 32.: „der Landtag wolle die Beschlußnahme über die Anlegung einer Chaussée von Popkenhöge nach Dvelgönne bis zu Feststellung eines allgemeinen Planes für die Chausséebauten im Stat- und Butjadingerlande aussetzen,“ — wird hierauf in namentlicher Abstimmung mit 35 gegen 5 Stimmen abgelehnt.

Es stimmten gegen denselben die Abgeordneten:

Hardt, Janßen, Kasten, Lehmkühl, Lübbers, Mölling, Morell, Nieberding, Noell, Pancraß, Rösener, Rüder, Schmedes, Strackerjan I., Strackerjan II., Strodthoff, Sudendorf, v. Wedderkop, Willers, Abels, Alfs, Barleben, Becker, v. Berg, Böckel, Böker, Bothe, Crone, Driver, Feldhus, Ferneding, v. Finckh, Frank, Goose, Fuhrken.

Für denselben die Abgeordneten:

Klavemann, Luerßen, v. Lüchow, v. Münster, Bulling.

Der Antrag der Mehrheit Nr. 31.: „der Landtag wolle zu den Kosten einer Chaussée von Popkenhöge (Logemanns-deich) nach Dvelgönne für 1853 die Summe von 25,101 Thaler 40 Grote bewilligen“ — wird dagegen mit überwiegender Mehrheit angenommen.

Ferner werden die Anträge Nr. 33., 34., 35., 36., 37., 38., 39. genehmigt. Die Anträge Nr. 40. und 41. werden zur Berathung gestellt.

Abg. Pancraß: Wenn man zunächst die allgemeinen Gesichtspunkte, welche der Ausschuß in seinem Berichte dargelegt habe, ansehe, so müsse es auffallen, daß die Mehrheit des Ausschusses diese von der Staatsregierung beantragte Chausséestrecke nicht habe bewilligen wollen. Es sei von dem Ausschusse in seinen allgemeinen Bemerkungen bedauert worden, daß das Netz der künftig anzulegenden Chausséen jetzt noch nicht fertig vorliege, und es sei dabei gesagt worden, daß dies hauptsächlich deshalb bedauert werde, weil man den Chausséen jetzt keine größere Ausdehnung geben könne, als von der Regierung beantragt sei. Demnach müsse es dann um so mehr auffallen, daß man hier nicht nur keine Ausdehnung, sondern sogar eine Beschränkung beantragt habe, und wisse er die Begründung dieser Beschränkung nach dem, was der Ausschuß in allgemeiner Rücksicht dargelegt habe, nicht zu finden. Derselbe habe unter 1. und 2. die Gesichtspunkte

aufgestellt, welche ihn bei seinen Bewilligungen leiteten. Er habe unter 1. gesagt, daß die Bauten, welche sofort in Angriff genommen werden sollten, den künftigen Chausséepänen nicht vorgreifen dürften. Er meine, wie auch vordem schon erwähnt worden sei, daß man hauptsächlich aus diesem Gesichtspunkte die Beurtheilung, welche Richtung eine Chaussée zu verfolgen habe, und ob sie in den künftigen Plan des Chausséenezes hinein passe, vorzugsweise der Regierung überlassen müsse, weil diese ihre Anträge nicht gebracht haben würde, wenn sie von der Richtigkeit derselben nicht überzeugt wäre. Aber auch eine oberflächliche Ansicht der Karte ergebe in diesem Falle, daß ein Präjudiz nicht leicht möglich sei. Wolle man Friesoythe mit dem übrigen Lande durch eine Chaussée verbinden, so werde dieselbe von Friesoythe aus an die durch den Kreis Cloppenburg vorhandene Chaussée gehen müssen, und es sei keine andere Wahl, als auf den Ort Cloppenburg, denn Cloppenburg sei der nächste und größte Ort an dieser Chaussée, der auch den meisten Handel und die größte Gewerthätigkeit habe. Diese Rücksicht sub 1. könne mithin der Bewilligung nicht entgegen sein, aber auch eben so wenig der Punkt 2., daß andere Chausséeanlagen nothwendig seien, und der nöthigeren das Material oder die Geldmittel entzogen werde. — Ob die eine oder die andere Chaussée dringender oder nothwendig sei, als die andere, wolle er nicht weiter erörtern; — daß diese Chaussée für Friesoythe aber wirklich nothwendig sei, gehe aus der Begründung der Staatsregierung, und aus dem was die Minderheit sage, hervor, und werde auch hier wohl noch weiter erörtert werden. Daß aber auch das Material einer andern Chaussée nicht entzogen werde, könne vorausgesetzt werden, denn es sei keine Chaussée in der Nähe, und so viel Steinmaterial vorhanden, daß es sich voraussehen lasse, es würden die Steine billig zu erhalten sein, und auch in der Zukunft dort Mangel an Steinen sich nicht herausstellen. Die Frage aber, ob dadurch die Geldmittel einer andern Chaussée entzogen würden, sei von dem Ausschusse hinsichtlich einer andern Chaussée auch nicht erörtert worden, derselbe habe vielmehr angenommen, daß die Chausséeanlagen ausgeführt würden, durch die vorhandenen Geldmittel, eventuell durch Anleihen, und in sofern könne er nicht finden, was für Bedenken hier entgegenstehen sollten, diese — beantragte Chaussée — Strecke zu bewilligen. Der Ausschuß scheine auch in seiner Mehrheit die Sache nicht gerade genau untersucht, und die Anlage bedenklich gefunden, sondern vielmehr seinen Antrag, die Bewilligung auszusprechen, für ungefährlich gehalten zu haben. Diese Ungefährlichkeit möchte er aber bezweifeln. Der Ausschuß gehe davon aus, es würde die Ausführung dieser Chaussée wie sie von der Staatsregierung für 1854 beantragt sei, ebensowohl beschafft werden können nach dem Antrage der Mehrheit, als bei der sofortigen Bewilligung. Er glaube aber, daß, damit auch 1854 die Chaussée wirklich vorgenommen werden könne, noch bedeutende Vorverhandlungen nothwendig sein würden, sowohl mit den betreffenden Gemeinden, als auch wegen der Ausverdingung der Arbeiten



und des Materials, und diese könnten nicht sogleich vorgenommen werden, wenn nicht die Bewilligung schon vorliege. Wenn also diese Bewilligung erst in diesem Herbst erfolge, so werde es sich fragen, ob in dem nächsten Jahre 1854 schon mit der Ausführung der Chaussee begonnen, und dieselbe wirklich wie beantragt ausgeführt werden könne. Hierzu komme noch, daß von der Staats-Regierung nicht ganz sicher zugesagt sei, daß das Chausseeneß diesen Herbst schon vorliegen solle, vielmehr sage der Ausschussbericht, die Staats-Regierung hoffe, dasselbe vorlegen zu können. Dann sei bei ihm auch noch nicht so sicher, ob, wie der Ausschuss voraussetze, der Landtag diesen Herbst zusammentreten werde, weil vorauszusehen sei, daß der nächste Landtag, da der jetzige länger als erwartet dauern, nicht so rasch auf diesen folgen werde, als früher angenommen worden sei. Unter diesen Verhältnissen werde also der Landtag wohl keinen Anstand nehmen, die beantragte Summe der Staats-Regierung sofort zu bewilligen, weil nach seinem Erachten kein Grund dagegen vorliege, und weil wirklich die Gefahr vorhanden sei, welche nach der Ansicht der Mehrheit des Ausschusses nicht vorhanden sein solle, daß nämlich die Chausseestruktion für 1854 durch Annahme des Mehrheits-Antrags verhindert werde.

Abg. v. Berg. Die Mehrheit des Ausschusses wäre offenbar zu ihrem Antrage nur dadurch gekommen, daß sie davon ausgegangen sei, es werde durch einen solchen Beschluß ein Hinderniß, die Chaussee-Anlage im Jahre 1854 wirklich zu beginnen, nicht entstehen. Diese Auffassung sei nach seiner Ueberzeugung eine irrige, und somit werde er auch die Hoffnung aussprechen dürfen, daß die Mehrheit des Ausschusses die Sache in einer andern Weise auffassen werde. Es sei klar, daß nachdem der Landtag etwa bis zum 1. Juli hier versammelt sein werde, die Regierung unmöglich in der Lage sein könne, den Landtag zum Herbst wieder zusammen zu berufen, weil dieselbe bis dahin die wichtigen Vorarbeiten, welche durchaus erforderlich seien, nicht abschließen könne. Es sei klar, daß wenn der Landtag Anfangs nächsten Jahres, etwa im Januar zusammentrete, und die Verhandlungen möglicherweise sich verzögerten, daß man da die Grundlage nicht bald gewinnen werde, welche durchaus erforderlich sei, um diese Chaussee in Angriff nehmen zu können. Die verschiedenen beteiligten Gemeinden sollten Leistungen übernehmen, wie die Kirchspiele Böningen und Essen es in Beziehung auf eine andere Chaussee gethan hätten, und man werde hier mit Erfolg die Verhandlungen dann leiten können, wenn es heiße: „der Landtag und die Staats-Regierung sind darüber einig, daß alljährlich 5500 Thlr. als Zuschuß gegeben werden sollen, — nur dann werde man zu diesem Ziele gelangen können. Wenn man aber nun nicht zu einem solchen Beschlusse käme, so werde der Antrag der Mehrheit dahin führen, daß man nicht schon im Jahre 1854, sondern erst 1855 daran würde denken können, die Sache weiter zu verfolgen. Allerdings sei es auch zweifelhaft, ob die Staats-Regierung schon dem nächsten Landtage das Chausseeneß vollständig werde vorlegen können, allein er hoffe es, weil Vorsorge da-

für getroffen sei, daß abgesehen von der Vollendung der Begehrte, deren erster Drittheil schon fertig wäre, alles gesammelt werde, um einen allgemeinen Plan festzustellen; er glaube aber, wie er schon erwähnt habe, daß der Landtag vor Ende December oder Anfangs Januar nicht zusammentreten werde, und dann sei die ausgesprochene Besorgniß begründet. Weiter möchte er noch für Friesoythe überhaupt hervorheben, daß die Pläne, die hier verfolgt werden sollten, nicht neu wären, sondern daß schon seit mehreren Jahren darüber verhandelt worden sei, und daß er selbst Veranlassung genommen habe, sich über die Friesoyther Verhältnisse speciell zu unterrichten. Er habe nun die Ueberzeugung gewonnen, daß Friesoythe ein Amt sei, welchem noch eine große Zukunft bevorstände, und auf der andern Seite sei nicht zu verkennen, daß die Staats-Regierung für Friesoythe außerordentlich wenig gethan habe, denn außer dem Moordamm, welchen man 1814 und 1815 angelegt habe, sei hier nichts geschehen, als der Durchstich, durch welchen die nähere Verbindung zwischen der Sagter und Barßeler Ems herbeigeführt worden sei. Die Gerechtigkeit erfordere es daher, daß man aus Staatsmitteln wenigstens etwas beitrage für Friesoythe, und es werde von der Staats-Regierung nicht viel verlangt, da die Chaussee jährlich nur mit 5500 Thlr. in Angriff genommen werden solle, und erst nach 7 Jahren eine Vollendung derselben beabsichtigt werde. Wenn man nun bedenke, daß in Zeerland etwa 15000 Thlr., und daß wenn die Anträge für Butjadingerland zum Beschlusse kämen, für dieses 90,000 Thlr. verwendet werden sollten, so werde man dafür stimmen können, daß man hier einen Grund lege, zu einer Verbindung, welche Friesoythe lange entbehrt habe. Er könne versichern, daß dieses Amt in dieser Beziehung schlechter als irgend ein anderer Landestheil gestellt sei, denn die Wege seien wirklich so schlecht, daß nur von einer Communication mit dem allerleichtesten Fuhrwerk die Rede sein könne, so daß ein eigentlicher Handelsverkehr, ein Waarentransport nicht habe begründet werden können. Er möchte daher im Interesse dieses bedeutenden, und seiner Ueberzeugung nach in der Zukunft noch wichtigeren Amtes, den Antrag der Minderheit empfehlen.

Abg. Strackerjan I.: Wenn er sich das Wort erbeten habe, um pro domo zu sprechen, so hoffe er, daß das schon der Seltenheit wegen nicht ungünstig auf die Versammlung wirken werde. Der Ausschuss habe in seiner Mehrheit bezweifelt, daß die Besteuerung des Weges von Friesoythe nach Kloppenburg schon jetzt dringlich sei, und in dieser Beziehung habe der Vorredner ihm so ziemlich alles hinweggenommen, was zu sagen gewesen sein möchte. Er glaube, daß schon Alle davon überzeugt sein würden, wie es durchaus nothwendig sei, das Amt Friesoythe mit den übrigen Landestheilen durch eine Steinbahn in Verbindung zu bringen.

Er erlaube sich daher nur noch einiges kurz zu bemerken. Der Amtsdistrict Friesoythe habe 9000 Seelen, — darin die Stadt Friesoythe mit 1000 Seelen und dem Flecken Barßel



mit 1000 Seelen. Barßel betreibe Schifffahrt wie kein anderer Ort im Binnenlande, es habe 98 Schiffe über 5 Last und darunter 15 Seeschiffe; im Saterlande seien 7 Biegeleien in Thätigkeit, — und dieser ganze District sei abgeschnitten von der übrigen Welt. Wie nun schon in der Vorlage der Staatsregierung erklärt sei, habe das Amt Frisothe nur einen Fahrweg, d. h. er sei fahrbar mit unbeladenen Wagen, nach allen andern Seiten hin habe man Moordämme, welche schwer zu unterhalten seien. Nach Kloppenburg sei die einzige Richtung, welche der Amtsdistrict mit den übrigen Landestheilen am leichtesten in Verbindung setzen könne, er wisse wenigstens nicht, wenn man irgend eine Chaussée anlegen wolle, um die 9000 Menschen aus ihrer Abgeschlossenheit hervorzuziehen, wohin man sie besser legen wolle, als dorthin. Keine Strecke sei aber gewiß so nothwendig und dringend, als diese. Der Ausschuss habe in seiner Mehrheit erwähnt, die Kosten, die hier an den Bau verwendet werden müßten, könnten vielleicht anderen Chaussées hinderlich sein, er glaube dies aber nicht, denn im Ganzen solle für die in Frage stehende Strecke Chaussée von  $3\frac{1}{2}$  Meile nur 33,000 Thlr. bewilligt werden, und damit solle Frisothe bauen, während nach Seite 65. des Berichts für eine Strecke von 15,280 Fuß, also  $\frac{1}{2}$ tel einer Meile 37,230 Thlr. zu bewilligen seien. Man solle den Unterschied bedenken, für die Strecke von Großensiel solle für  $\frac{1}{2}$ tel einer Meile 37,000 Thlr. und für die Strecke von Frisothe nach Kloppenburg für  $3\frac{1}{2}$ tel Meile, nur 33,000 Thlr. aufgewendet werden, und dann solle man ferner bedenken, daß, obgleich so große Kosten für die Marsch bewilligt werden sollen, doch kein einziger Münsterländer sein werde, wie er glaube, der nicht von ganzem Herzen gern bewilligen sollte, was Butjadingerland wünsche; — daß kein einziger Münsterländer sein werde, welcher hindern wolle, daß eine Ruthe deshalb weniger im Butjadingerlande gebaut würde, aber wenn einmal 100,000 Thlr. angeliehen würden, so könne es nicht Betracht kommen ob 5000 Thlr. mehr noch erforderlich seien. Ferner sei im Ausschussbericht gesagt, die Aussetzung der Bewilligung dieser Position bis zum Herbst, wäre nicht nachtheilig, er müsse aber entgegnen, daß sie allerdings nachtheilig sei. Schon seit langer Zeit harre Frisothe auf eine Chaussée, seit 20 Jahren seien schon Unterhandlungen in dieser Beziehung gepflogen worden, jetzt sei man so weit, daß die Staatsregierung die Dringlichkeit dieser Chausséeanlage anerkannt habe; sie habe die nöthige Vorlage gemacht, und die Frisotheer Chaussée für nöthiger gehalten, als manche andere, jetzt sei der ganze Amtsdistrict gespannt auf die Entscheidung, welche heute hier getroffen werde; man solle und müsse Vorbereitungen treffen für diese demnächst in Angriff zu nehmende Chausséeanlage, die Bethheiligung der Gemeinden müsse näher festgesetzt werden, man müsse Steine anschaffen, das Geld dazu werde in bestimmten Raten gegeben, und die Gemeinde müsse selbst sehen wie sie damit fertig werde, deshalb habe man als guter Haushalter zu sorgen, daß man zu rechter Zeit das Nöthige thue und beschaffe. Werde nun die

Beschlußnahme über diese Position ausgesetzt bis zum Januar, — denn der Landtag werde doch nicht eher zusammentreten, wenigstens nicht eher über die ferneren Chausséebauten einen Beschluß fassen, man möge sagen was man wolle, — wenn man also so lange warten solle, dann sei der Bau wiederum ein ganzes Jahr hinausgeschoben, und man wisse dann auch noch nicht, wie der Beschluß der Versammlung demnächst ausfallen werde. Deshalb bitte er den Minderheitsantrag anzunehmen, und könne er nun die Warnung, welche der Abg. Schmedes vorher bei der Poppenhöger Chaussée ausgesprochen habe, auch auf den jetzt vorliegenden Fall in Anwendung bringen: man möge sich in Acht nehmen, und keine Chausséeanlage ablehnen, welche die Staatsregierung in ihrem Voranschlage aufgenommen habe, denn man werde sich bei den Eingefessenen des Amts Frisothe dadurch ebenfalls keinen Dank verdienen.

Abg. Barleben: Nach der heute gewordenen Aufklärung nehme er keinen Anstand, von dem Antrage der Mehrheit zurückzutreten, und sich der Minderheit anzuschließen, Diese Erklärung habe er auch noch für die Abgg. v. Finckh und Lehmkuhl abzugeben.

Abg. Feldhus: Dieser Bemerkung könne er sich anschließen!

Vizepräsident von Finckh: Es würde sich fragen, ob vielleicht die übrigen Mitglieder der Mehrheit des Ausschusses, von welchen noch keine Erklärung abgegeben worden sei, sich auch veranlaßt fänden, von dem Mehrheitsantrage zurück zu treten?

Abg. Bulling: Er müsse bei dem Antrage der Mehrheit beharren. Obgleich das Hauptmotiv dasselbe gewesen sei, daß der Bau dieser Chaussée ohne Gefahr noch ein Jahr aufgeschoben werden könne, so habe er doch einen andern Grund. Für das Münsterland im Ganzen sei bis jetzt ganz allein in dieser Beziehung etwas gethan worden, allein für dieses seien bedeutende Chaussées gebaut, und wenn hervorgehoben worden sei, daß man von dem Amt Frisothe sagen könne, es sei für dieses noch gar nichts geschehen, so habe man im Butjadingerlande auch eine ganze Masse solcher Orte, welche außerdem bedeutend mehr beitragen zu den Lasten des Staates als Frisothe, wo auch noch nichts geschehen sei, und weil man noch nicht wisse, wie es kommen werde, weil man vielleicht im jetzigen Augenblicke mehr bewillige, als man sonst bewilligen würde, müsse er bei dem Antrage der Mehrheit beharren.

Abg. v. Berg: Es sei darauf hingewiesen worden, daß eine Verschiebung des Baues dieser Chausséeanlage sich vollkommen rechtfertigen lasse, auch in Berücksichtigung dessen, daß schon sehr viel für Chausséeanlagen im Münsterlande geschehen sei. Deshalb glaube er darauf aufmerksam machen zu müssen, daß die Chaussée-Verbindungen durch Münsterland nicht speciell im Interesse des Münsterlandes ausgeführt worden seien, sondern um das Herzogthum mit dem Auslande in Verbindung zu setzen, und zwar hauptsächlich in Folge eines Vertrags mit Hannover. Also auf diesen No-



ment werde man sich nicht stützen können, wenn man sage, man solle mit dem Bau dieser Chaussee warten, es sei dort schon genug geschehen. Der Abg. Bulling habe auch nicht Recht, wenn er meine, man habe, ebenso wie Friesoythe, viele Marschtheile, wo bis jetzt gar nichts in dieser Beziehung geschehen sei, wo viel bezahlt werde und wenig gethan worden sei; — denn wer die Verhältnisse kenne, der werde die Ueberzeugung haben, daß Friesoythe in einer viel nachtheiligeren Lage sei, als die Marschdistricte. In den Marschdistricten habe man wenigstens Wege, auf welchen man einen Theil des Jahres hindurch, während des Sommers, fahren könne, und diese Wege seien besser als Chausseen, während in Friesoythe das ganze Jahr hindurch derselbe Jammer der schlechten Wege sei. Darum also könne die Lage Friesoythes mit der der Marsch nicht verglichen werden, und darum müsse er den Antrag der Minderheit empfehlen. Er glaube aber dabei noch auf einen Gesichtspunkt aufmerksam machen zu dürfen. Er habe schon bei einer anderen Gelegenheit darauf aufmerksam gemacht, daß bei den Verhandlungen über das Budget vielfach die Initiative von dem Ausschusse ergriffen würde, indem von demselben Anträge gestellt wären auf Bewilligung bestimmter Summen, welche in keiner Weise von der Staatsregierung beantragt seien. Er bezweifle nun nicht, daß die Staatsregierung sehr gern bereit sein werde, hierauf einzutreten, obgleich das von dem Ausschusse eingeschlagene Verfahren nicht mit demjenigen conform sei, welches man sonst in Staaten mit constitutioneller Verfassung beobachtet sähe, er glaube aber, daß die Staatsregierung auch wesentlich davon ausgehen werde, daß auch ihre Anträge Unterstützung fänden, Anträge, welche auf die Grundlage einer langen und genauen Untersuchung gestützt seien, wären hinsichtlich einzelner Anträge, welche von dem Ausschusse in die Versammlung gebracht wären, daß nicht der Fall sei. Hierauf habe er geglaubt, aufmerksam machen zu müssen, und könne nur nochmals den Antrag der Minderheit empfehlen.

Abg. Böckel: Nur um den eigenthümlichen constitutionellen Ansichten des Vorredners entgegen zu treten, habe er um das Wort gebeten, denn es sei heute schon das zweite Mal, daß derselbe solche eigenthümliche Ansichten in dieser Beziehung entwickelt habe. Wenn der Abg. v. Berg glaube, es sei in constitutionellen Staaten nicht Sitte, daß der Landtag durch Aufnahme von Positionen in das Budget beantragen und auch voraussehen könne, daß darnach verfahren werde, daß, wenn sie zweckmäßig befunden würden, denselben Rechnung getragen werde, so müsse er dem geradezu entgegengetreten. Wenn aber der Abg. v. Berg darauf aufmerksam gemacht habe, daß die Staatsregierung nur dann geneigt sein werde, auf diese Anträge des Landtags einzutreten, wenn der Landtag auf der andern Seite den Anträgen der Staatsregierung bei andern Positionen nachkomme, so müsse er dies für eine Ansicht halten, welche nur in unüberlegter Weise ausgesprochen sein könne, denn wenn die Anträge der Staatsregierung der Art seien, daß der Landtag nach seiner Pflicht und gewissenhafter Ueberzeugung auf dieselben eingehen könne,

so werde derselbe es von selbst thun, ohne sich dadurch die Geneigtheit der Staatsregierung, auch auf seine Anträge einzugehen, erkaufen zu wollen, er werde es aber in keinem Falle thun, wenn die Anträge der Staatsregierung der Art seien, daß dieselben von dem Landtage nach seiner gewissenhaften Ueberzeugung nicht angenommen werden könnten.

Vicepräsident v. Finckh: Er habe die von dem Abg. v. Berg ausgesprochene Ansicht nicht in der Weise aufgefaßt, daß die Geneigtheit der Staatsregierung, auf die Anträge des Landtages einzugehen, eine Bedingung der Annahme auch ihrer Anträge sein solle, sondern daß die Staatsregierung nur werde hoffen dürfen, daß der Landtag auch ihren Wünschen entgegenkommen werde. (Abg. v. Berg: So ist es.)

Abg. Strackerjan II.: In Bezug auf die Aeußerung, daß das Münsterland schon viele Chausseen habe, und daher die jetzt in Frage stehende nicht brauche, sei schon von dem Abg. v. Berg hervorgehoben worden, daß dieselben nicht im speciellen Interesse des Münsterlandes, sondern nur darum gebauet worden seien, um den Verkehr mit dem übrigen südwestlichen Deutschland zu eröffnen; er erlaube sich aber noch hinzuzufügen, daß alle diese Chausseen im Münsterlande für Friesoythe nicht da seien, nicht mehr da seien, als für Butjadingerland, daß sie für Friesoythe nicht mehr vorhanden wären, als die Braker-Oldenburger Chaussee für das Butjadingerland, denn man könne eben auf diese Chausseen nicht kommen, weder im Sommer noch im Winter. — Die in Rede stehende Linie sei aber auch die einzige Linie für eine zu erbauende Chaussee, denn jede andere Richtung würde durch das Moor führen, und er habe schon einmal daran erinnert, welche bedeutenden Kosten der Chausseebau durch das Moor verursache. Ferner würden aber die Gemeinden, wenn man die Bewilligung der Position bis zum Herbst aussehe, nicht im Stande sein, die Arbeiten und Lieferungen zu übernehmen, welche in Aussicht genommen seien, und selbst wenn sie sie machen wollten, so würde ihnen dies nicht bis zum nächsten Jahre möglich sein. Er könne daher nur den Antrag der Mehrheit empfehlen.

Abg. v. Berg: Er habe zwar früher um das Wort gebeten, aber nach der Erörterung von Seiten des Präsidenten, könne er darauf verzichten.

Vicepräsident v. Finckh: Er schließe die Berathung vorbehältlich des letzten Wortes des Herren Berichterstatter, und da der frühere Mehrheitsantrag, in Folge der Erklärung mehrerer Ausschussmitglieder als solcher welche demselben vorher beigestimmt gehabt, jetzt aber dem Minderheits-Antrage beigetreten wären, zum Minderheits-Antrage, und der frühere Minderheits-Antrag zum Mehrheits-Antrag geworden sei, so gebe er zunächst dem Berichterstatter des jetzigen Minderheits-Antrags das Wort.

Abg. Schmedes: Ihm scheine es nicht richtig, daß der Mehrheits-Antrag jetzt auf einmal zum Minderheits-Antrag werden solle, weil im Laufe der Debatte das eine oder andere Mitglied, welches denselben mit gestellt, sich davon



zurückgezogen habe. Der frühere Minderheits-Antrag stehe noch immer als Minderheits-Antrag da, und es müsse also der Berichterstatter der Minderheit zuerst, und der der Mehrheit der Geschäfts-Ordnung gemäß zuletzt sprechen.

Vizepräsident v. Finckh: Es scheine ihm nicht zweifelhaft, daß das Verhältniß jeden Augenblick sich ändern könne, wenn von Mitgliedern des Ausschusses als solchen, vor Schluß der Debatte so bündige Erklärungen erfolgten, wie von dem Abg. Feldhus und von dem Abg. Barleben auch Namens des Abg. Lehmkuhl und seiner abgegeben wären. Darnach stellten sich jetzt für den frühern Minderheits-Antrag 5 Stimmen im Ausschusse heraus, also die Mehrheit, und darum halte er den Antrag unter Nr. 41. jetzt für den Mehrheits-Antrag, und der unter Nr. 40. für den Minderheits-Antrag. Sollten indeß andere Ansichten in der Versammlung sein, und auf die Entscheidung derselben provocirt werden, so werde er darnach verfahren.

Abg. Schmedes: Es scheine ihm für künftige Fälle nicht ohne Bedeutung zu sein, ob in der von dem Herrn Präsidenten vorgeschlagenen Weise, oder so wie er die Sache ansehe, verfahren werden solle, und darum möchte er wünschen, daß der Landtag darüber entscheide, denn man könne nicht übersehen, welche Bedeutung dies für alle spätern Fälle haben werde. Nach seiner Ansicht stehe der Ausschussbericht als solcher da, insofern er von dem Ausschusse berathen sei, und der Mehrheits-Antrag müsse nach der Geschäfts-Ordnung immer als solcher angesehen werden, abgesehen davon, ob das eine oder das andere Mitglied von demselben abtrete.

Vizepräsident v. Finckh: In dieser Weise könnte man ganz unconsequent auch sagen, ein Mehrheitsantrag bestände selbst dann noch, wenn alle Mitglieder, die ihn gestellt hätten, denselben hätten fallen lassen. Indes eine Discussion darüber finde nicht weiter statt, und er ersuche demnach diejenigen Abgeordneten, welche nach der Ansicht des Abg. Schmedes wollten, daß der in dem Ausschussberichte als Mehrheitsantrag aufgeführte Antrag auch noch fortwährend als Mehrheitsantrag angesehen werden solle, sich zu erheben.

Abg. Fuhrken: Auch er trete dem früheren Minderheitsantrage bei!

Die Minderheit erhebt sich, die Versammlung tritt also der Ansicht des Abg. Schmedes nicht bei.

Berichterst. der Minderheit, Abg. Schmedes: Durch die heutige Verhandlung habe er sich nicht überzeugen können, daß der Antrag, welchen ursprünglich die Mehrheit gestellt habe, nicht bestehen könne, wenn man überall noch wolle, daß diese Chaussee von Friesoythe nach Cloppenburg im Jahre 1854 noch in Angriff genommen werden solle. Es sei dagegen angeführt worden, daß erst bedeutende Verhandlungen mit den Eingefessenen des Amtes Friesoythe nothwendig werden würden, wenn überhaupt diese Chaussee in Angriff genommen werden solle, und daß diese Verhandlungen füglich nicht eher stattfinden könnten, als die Geldmittel für diese Chaussee bewilligt seien. Er könne dies nicht als richtig an-

sehen, denn er wüßte nicht, was dem entgegenstehen sollte, daß Verhandlungen mit den Gemeinden darüber, ob sie die Erdarbeiten machen, das nöthige Material herbeiführen wollten, gepflogen würden, und wüßte er nicht, was dem entgegenstände, diese Verhandlungen stattfinden zu lassen, wenn man auch noch nicht wisse, daß die Geldmittel für diese Chaussee bewilligt seien. Er glaube vielmehr, diese Verhandlungen könnten im Amte Friesoythe eben so gut schon jetzt stattfinden, als sie bei den übrigen Chausseen im Münsterlande mit den Gemeinden stattgefunden hätten, denn dort sei die Sache erledigt worden, bevor der Landtag die Geldmittel bewilligt habe und dies könne auch hier in Friesoythe geschehen. Er sei weit entfernt, wie auch überhaupt die frühere Mehrheit, überall gegen eine Chaussee von Friesoythe nach Cloppenburg zu stimmen, und der Antrag rühre hauptsächlich nur daher, weil man geglaubt habe, daß auch nach diesem Antrage die Chaussee im Jahre 1854 gebaut werden könne, und dann, weil wenigstens einige Mitglieder es nicht verantworten zu können geglaubt hätten, für das Münsterland jetzt wieder drei Chausseen zu bewilligen, während man noch nicht wisse, was für die übrigen Landestheile bewilligt sei. Es sei nun hervorgehoben worden, daß für das Butjadingerland mehrere Chausseen in Aussicht ständen, wenigstens beantragt wären, diese Anträge seien aber noch nicht zur Berathung, noch nicht zum Beschluß gekommen, und es könnte leicht der Fall sein, daß man wieder drei Chausseen für das Münsterland bewilligte, und daß dann später die beantragten Chausseen für Butjadingerland in der Minderheit blieben. Dann hätte man drei Chausseen für Münsterland, und die Uebrigen hätten nichts. Er halte es aber nicht für gerechtfertigt, jetzt wieder drei große Chausseen für Münsterland zu bauen, während für Butjadingen nur drei unbedeutende Strecken und für Zeverland noch weniger in Aussicht stehe, denn für Zeverland beantrage nur eine Minderheit den Bau einer kleinen Strecke von Zever nach Remdorf. Von dem Abg. Strackerjan I. sei nun freilich hervorgehoben, daß im Münsterland die Kosten der Chausseen sehr wenig betrügen, und man verlange für die Chaussee nach Friesoythe nur 5500 Thlr. — Er müßte darauf entgegnen, daß man allerdings jährlich nur 5500 Thlr., in der Wirklichkeit aber 33,000 Thlr. verlange. Für das Butjadingerland, meine der Abg. Strackerjan, würden dagegen so enorme Summen gefordert, und da möchte er denselben doch bitten, zu bedenken, wie enorm verschieden die Summen auch seien, welche das Butjadingerland an die Staatscasse zahle, von den Summen, welche Friesoythe und alle übrigen Theile des Münsterlandes an die Staatscasse entrichteten, denn nach seiner Ansicht möchten diese Beiträge der einzelnen Landestheile zu der Staatscasse bei Gewährung von Chausseen, auch zu berücksichtigen sein. Er glaube, man könne recht gut, nachdem schon zwei Chausseen für Münsterland beschlossen seien, die Beschlussfassung über diese Chaussee aussetzen, ohne befürchten zu müssen, dieselbe 1854 nicht bauen zu können, wenn auch der Landtag erst im Januar zusammen trete. Die Verhandlungen, welche deshalb mit den



Gemeinden nothwendig würden, darüber, daß sie sich bereit erklären sollten, die Erdarbeiten unentgeltlich herzustellen und den Chausséekörper fertig zu machen, könnten in der Zwischenzeit recht gut gepflogen werden, und dann könne der Landtag, wenn er auch erst im Januar zusammen trete, die nöthigen Geldmittel bald bewilligen. Er beharre daher bei dem früheren Mehrheitsantrage.

Berichterst. der Mehrheit Strackerjan II.: Von dem Vorredner sei hauptsächlich das hervorgehoben worden, daß es nicht nothwendig sei, sich schon jetzt über die Bewilligung der für diese Chaussee geforderten Geldmittel zu entscheiden; es sei aber schon von anderen Vorrednern darauf hingewiesen worden, wie nothwendig dies sei, weil vorher die erforderlichen Verhandlungen mit den beteiligten Gemeinden gepflogen werden müßten. Von dem Abg. Schmedes sei dies freilich bezweifelt, und angeführt worden, daß bei den übrigen Chausseen in Münsterland mit den Gemeinden, auch bevor der Landtag die nöthigen Geldmittel bewilligt habe, diese Verhandlungen geschehen wären. Er müsse sich aber sehr irren, wenn dies bei den andern Chausseen im Münsterlande geschehen sein sollte, so viel er wisse, sei dies nur bei der Chaussee zwischen Löhningen und Essen der Fall gewesen, da seien die Gemeinden an die Regierung herangetreten und hätten gesagt: „wir sind bereit, die Vorarbeiten zu machen, nun gebt uns die nöthigen Geldmittel.“ Bei der Chaussee zwischen Lohne, Dinklage und zwischen Badbergen sei dies aber anders gewesen, und ähnlich werde die Sache in Friesoythe liegen, da würde die Gemeinde sagen: „was hilft es uns, daß wir uns jetzt erklären, der Landtag hat ja auch die Bewilligung ausgesetzt, welche eben so gut jetzt, als später hätte ertheilt werden können, wir sind ja nicht sicher, daß wir später diese Bewilligung bekommen werden.“ — Er habe übrigens im Laufe der ganzen Verhandlungen nicht gehört, daß es nachtheilig sein werde, wenn man die Bewilligung jetzt beschließen wolle, wohl aber, daß es nachtheilig werden würde, wenn sie erst künftig geschehen solle. Dann habe der Abg. Schmedes hervorgehoben, daß es nicht gut wäre, für das Münsterland eine 3. Chaussee jetzt zu bewilligen, da schon 2 Chausseen demselben zugestanden seien. Er müsse darauf bemerken, daß diese Chaussee ja erst im nächsten Jahre angegriffen werden solle, und daß, wenn die Voraussetzung des Abg. Schmedes richtig wäre,

dann daraus eher hervorgehen müßte, daß man überhaupt Nichts bewilligen wolle. Er halte übrigens den Umstand, daß dem Münsterlande schon zwei Chausseen bewilligt seien, und daß nun eine dritte zur Abstimmung stehe, nicht für durchschlagend, denn wie er schon früher hervorgehoben habe, seien die Chausseen im Münsterlande nicht nur für das Münsterland, am wenigsten für Friesoythe gebaut, und seien für dieses Amt von keiner Bedeutung. Außerdem wolle er darauf aufmerksam machen, daß doch auch für die Chausseen im Butjadingerland für die von Popkenhöge nach Ovelgönne 25,000 Thlr., von Großen-Siel nach Abbehausen 37,000 Thlr., von Fedderwarder-Siel durch Burhave 30,000 Thlr. beantragt seien, und daß man gern noch mehr bewilligen würde, wenn man genug Material und Arbeitskräfte hätte, denn an der Bewilligung von Geld für Chausseen in der Marsch werde es im Landtage nicht fehlen.

Der Antrag Nr. 40.: „der Landtag wolle die Beschlußnahme über die zur Besteinerung der Wege von Friesoythe nach Cloppenburg beantragte Geldebewilligung bis zur nächsten Session des Landtags aussetzen;“ wird hierauf abgelehnt; — der Antrag Nr. 41.: „der Landtag wolle zur Besteinerung des Weges von Cloppenburg nach Friesoythe 33,000 Thlr. unter dem Voraussetzen bewilligen, daß eine Betheiligung der durch die Chausseeanlage berührten Gemeinden, wie solche im Antrage Nr. 39. erwähnt, eintrete, und zum Beginne dieser Besteinerung für 1854 die Summe von 5500 Thlr. in dem Voranschlage aufnehmen,“ — wird dagegen angenommen.

Der Präsident bricht hierauf die Berathung ab und setzt auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung: 1) Die Fortsetzung der Berathung des Berichts des Finanzausschusses zum Voranschlage der Ausgaben des Herzogthums, Cap. II. §. 17. und folgende; 2) den Bericht des Petitionsausschusses über die Vorstellung von 35 Domainen-Erbpächtern Teverlands in Betreff der Revision des Entschädigungsgesetzes vom 8. April 1851; 3) den Bericht des Petitionsausschusses über verschiedene ihm zur Begutachtung übergebene Vorstellungen und Beschwerden; beraumt die nächste Sitzung auf morgen Vormittags 10 Uhr an und schließt die heutige Sitzung.

Schluß der Sitzung 2¼ Uhr.

