

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Verhandlungen des ... Allgemeinen Landtags des Großherzogtums Oldenburg

Staat Oldenburg

Oldenburg, [O.], Landtag 7.1854 - 29.1904

37. Sitzung, 25.04.1864

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

B e r i c h t

über

die Verhandlungen

des

vierzehnten Landtags des Großherzogthums Oldenburg.

Siebenunddreißigste Sitzung.

Oldenburg, den 25. April 1864. Vormittags 11 Uhr.

- Tagesordnung:**
- 1) Bericht des Finanzausschusses, betr. Nachbewilligung zu den Kosten des Bundescontingents.
 - 2) Desgl., betr. die Veteranenpensionen.
 - 3) Desgl., betr. Petitionen und Anträge für Chausséebauten.
 - 4) Desgl., betr. Kündigung des Vertrags mit den Hanseestädten vom 28. Februar 1855.
 - 5) Desgl., betr. einige ausgefetzte Positionen des Vorausschlages der Ausgaben des Herzogthums Oldenburg für 1864/66.
 - 6) Desgl., betr. Erstattung von Chausséebaukosten an die Stadt Friesoythe.
 - 7) Desgl., betr. die auf Erbauung einer Brücke zu Huntebrück sich beziehenden Petitionen.
 - 8) Desgl., betr. Form und Inhalt des Finanzgesetzes für 1864/66.

Vorsitzender: Präsident Becker.

Am Ministertische: Staatsminister v. Berg, Regierungscommissäre Buchholz und Meinardus.

Der Schriftführer Abg. Hullmann verliest das Protokoll der vorigen öffentlichen Sitzung; dasselbe wird genehmigt, nachdem auf Wunsch des Abg. Ahlhorn eingefügt, daß der bei der zweiten Lesung des Entwurfs eines Civilstaatsdienergesetzes gefasste erste Beschluß nach dem Ergebnis der Stimmzählung mit 24 gegen 23 Stimmen gefasst sei.

Eingänge:

- 1) Gesuch der Grundbesitzer aus Ihorst und der Gemeinde Dinklage, betr. Erlaß eines Entwässerungsgesetzes; an den Petitionsauschuß.
- 2) Petition des Gemeinderaths zu Zetel um Uebernahme der Chaussée von Zetel nach Blauhand von Seiten des Staats; an den Finanzausschuß.
- 3) Petition des Gemeinderaths zu Eckwarden um Anlegung einer Chaussée von Burhaver Mitteldeich nach Toffens und Eckwarden; an den Finanzausschuß.
- 4) Petition des Rechnungsführers Janßen zu Abbehausen um Abänderung des Gebührengesetzes vom 28. Juni 1858; an den Petitionsauschuß.

Präsident: Es verstehe sich wohl von selbst, daß bei dem voraussichtlich baldigen Schluß des Landtags die Petenten, deren Gesuche erst jetzt eingingen, auf eine Erledigung derselben in dieser Session mit Sicherheit nicht rechnen könnten. Was wegen Mangel an Zeit nicht erledigt werden könnte, werde bis zum Wiederzusammentritt des Landtags zu den Akten gehen.

Erster Gegenstand der Tagesordnung: Bericht des Finanzausschusses zum Schreiben der Staatsregierung vom 5. April 1864, betr. Nachbewilligung zu den Kosten des Bundescontingents für 1861/63.

Anträge 1 und 2:

Regierungscommissär **Meinardus:** Der Ausschuß gehe davon aus, daß die in dem Regulative für die Remonte ausgeworfene Summe das Maximum des zum Ankaufe bestimmten Betrages enthalte und daß der Landtag daher zu einer Nachbewilligung nicht verpflichtet sei. Diese Auffassung könne die Staatsregierung als richtig durchaus nicht anerkennen; das Regulativ gebe eine bestimmte Anzahl von Pferden an und zu deren Anschaffung müsse das erforderliche Geld bewilligt werden, selbst wenn die regulirte Summe

nicht ausreiche. Das Regulativ enthalte eben nicht nur die Summe, sondern bestimme zugleich, daß 36 Cavallerie- und 8 Artilleriepferde angeschafft werden sollten; den Marktpreis habe die Staatsregierung nicht in der Hand, sie müsse den Preis bezahlen, den der Markt mit sich bringe und aus der regulirten Anzahl der Pferde und dem jeweiligen Marktpreise ergebe sich die Summe, die bewilligt werden müßte. Die Summe des Regulativs habe nur die Bedeutung einer Veranschlagung, um die Qualität der Pferde zu bestimmen, wobei man natürlich die Marktpreise der damaligen Zeit zu Grunde gelegt habe. Zur Zeit der Feststellung habe der in die Regulative aufgenommene Preis von 22 Pistolen dem Marktpreise für die Qualität von Pferden, die man im Sinne gehabt habe, entsprochen. Seitdem seien aber die Preise um 50 pCt. gestiegen; so daß ein Pferd derselben Qualität statt 22 Pistolen jetzt 30 bis 33 Pistolen koste. Die Staatsregierung glaube daher, daß der Landtag die geforderte Summe nachbewilligen müsse, die nothwendige Zahl der anzuschaffenden Pferde sei im Regulativ bestimmt, und für diese Anschaffungen das erforderliche Geld zu bewilligen sei der Landtag verpflichtet.

Dieses scheine der Ausschuß auch gefühlt zu haben, wenn derselbe die Bewilligung beantrage; es geschehe dies aber in doppelter Weise. Die Minderheit beantrage einfach die Nachbewilligung, die Mehrheit wolle die Mehrausgabe für Remonte auf Ersparnisse anweisen. Es sei dies ein abermaliger Versuch, die Ersparnisse dem Zeughausbau, dem sie bereits durch Beschluß des Landtags überwiesen seien, wieder zu entziehen. Eine Anweisung dieser bereits zu einem bestimmten Zwecke überwiesenen Ersparnisse zu einer anderen Ausgabe sei nur in Uebereinstimmung mit der Staatsregierung möglich. Mit einem solchen Verfahren sei die Staatsregierung dem Landtage entgegengekommen, indem sie beantragt habe, auf Ersparnisse die Mittel, um 3 Capitains beritten zu machen, anzuweisen. Zu jenem Antrage, der schließlich vom Landtage angenommen sei, habe die Staatsregierung sich veranlaßt gesehen, da sie überzeugt gewesen, baares Geld werde zu dem angegebenen Zwecke nicht bewilligt werden. Hier liege die Sache anders; wie die Staatsregierung bisher nicht damit einverstanden gewesen sei; Summen, deren Nothwendigkeit an sich nicht zu bestreiten sei, auf Ersparnisse anweisen zu lassen, so sei sie damit in Bezug auf den vorliegenden Antrag nicht einverstanden. Die Bewilligung könne nicht vermieden werden, die Staatsregierung könne und werde sich dieselbe nicht auf Ersparnisse anweisen lassen, sie könne dies schon prinzipmäßig nicht. Die Nothwendigkeit der Ausgabe lasse sich nicht bestreiten, um so weniger, als eine Verminderung derselben dadurch bewirkt worden, daß bei der Artillerie der Termin von Herbst auf das Frühjahr verlegt und dadurch eine Jahrs-Anschaffung umgangen sei. Daß solche Ausgaben auf die Ersparnisse, welche für den Zeughausbau unangegriffen bleiben sollten, angewiesen würden, das werde die Staatsregierung nicht

zugeben und der Landtag möge bedenken, daß er Summen, die er einmal zu einem bestimmten Zwecke überwiesen habe, nicht noch einmal zu einem anderen Zwecke überweisen könne.

Abg. **Ahlhorn**: Mit den Ausführungen des Vordrners sei er nicht einverstanden; der Ausschuß habe einstimmig angenommen, daß die Staatsregierung einen Rechtsanspruch auf die beantragte Nachbewilligung für Remonte nicht habe. Der Regierungscommissär bestreite diese Auffassung, er sage, die Regulative nehme die Anschaffung einer bestimmten Anzahl von Pferden in Aussicht. Die Regulative sage ausdrücklich:

„Zum Ersatz für jährlich 6 Pferde der Artillerie und 36 Pferde der Cavallerie werden ausgeworfen 5082 Thlr. und kann außerdem, so weit nöthig, dazu dasjenige verwendet werden, was für austrangirte Pferde mehr gelöst wird, als durchschnittlich 50 Thlr. für jedes Pferd.

Ausdrücklich sei also eine bestimmte Summe normirt; 5082 Thlr. seien regulirt und kämen nach dem Artillerievertrag hinzu 2 Pferde à 121 Thlr., woraus die angegebene Gesamtsumme von 5324 Thlr. resultire. Die Staatsregierung sage nun, in Folge von Sterbefällen sei sie mit dieser Summe nicht ausgekommen — das sei möglich, aber der Landtag habe in der Regulative mit der Staatsregierung einmal einen Contract abgeschlossen, sich gänzlich mit derselben über diese Ausgabe abgefunden und könne demnach von einer Verpflichtung des Landtags, einem Rechtsanspruch der Staatsregierung auf die Nachbewilligung nicht die Rede sein. Andererseits könne der Landtag die Staatsregierung nicht zum Sparen zwingen; Ersparnisse mache dieselbe nur, um sie zu ihr genehmen Zwecken zu verwenden. Wenn es sich darum handele, ein Zeughaus aufzubauen, Capitains beritten zu machen, dann könne durch späteres Einstellen der Remonte oder in anderer Weise das Geld erspart werden; wenn aber Gelder nachbewilligt werden sollten, dann heiße es, Ersparungen seien nicht möglich. Bei den Montirungen bedürfe die Staatsregierung einmal mehr, als sie rechtlich fordern könne; seitens des Landtags könne da von Billigkeit keine Rede sein — man möge die Staatsregierung auf weitere Ersparnisse durch Beurlaubungen oder wie es sonst thümlich erscheine, anweisen, eventuell auf ein Aufschieben des Zeughausbaus. Außerdem werde bereits eine Nachbewilligung von fast 32,000 Thlr. verlangt, der man sich nicht entziehen könne und wolle, aber darüber hinaus werde er nicht gehen.

Regierungscommissär **Meinardus**: Er wolle ganz bei dem Gegenstande bleiben, um den es sich handele, bei der Remonte. Hier könne die Regierung nicht unterlassen, auszusprechen, daß sie mit der Auffassung des Ausschusses nicht einverstanden sei. Daß die Regulative eine Geldsumme für die Remonte enthalte, sei von ihm durchaus nicht geleugnet, aber daneben normire sie die Zahl der anzuschaffenden Pferde, welche nach damaligen Preisen für die angegebene Summe

habe acquirirt werden können. Es sei nicht möglich gewesen, zu sagen, so und so viel Pferde sollten eingestellt werden, ohne eine Summe dafür zu veranschlagen. Sonst hätte die Qualität der Pferde eines Weiteren beschrieben werden müssen, denn nach der Güte schwankte bekanntlich der Preis zwischen 20 und 100 Pfistolen. Um nun anzugeben, was für Pferde gemeint seien, habe man nach damaligen Preisen das Kaufgeld angegeben.

Die normirte Zahl der Pferde sei nothwendig, wenn der Pferdebestand nicht herunterkommen solle. Wie überall mehr oder weniger geschehen, sei die Zeit der Brauchbarkeit eines Pferdes auf etwa 9 Jahre angenommen.

Wolle man unter den gegenwärtigen Verhältnissen nicht mehr als nach dem damaligen Anschlag bewilligen, so könnten nur halb so viel als nothwendig angeschafft werden. Daß wir aber eine elende Reiterei und elendes Fuhrwerk bei der Artillerie erhalten würden, wenn ein Pferd 18 Jahre Dienst thun solle, das sei den meisten Abgeordneten besser bekannt, als ihm selbst. Mit solchen Pferden sei es unmöglich, den Bundesvorschriften zu genügen. Nicht umsonst gebe daher das Regulativ ausdrücklich die Zahl der neu anzuschaffenden Pferde an; diese dürfe nicht vermindert werden, das erforderliche Geld zur Anschaffung müsse bewilligt werden und könne der Landtag diese Ausgabe nicht auf Ersparnisse verweisen, über die bereits in Uebereinstimmung mit der Staatsregierung anderweitig verfügt sei. Wie er (Redner) seien auch mehrere der Abgeordneten, vom Abg. Ahlhorn erinnere er sich dessen bestimmt, bei Feststellung der Regulative thätig gewesen. Er möchte an diese Herrn die Frage richten, ob damals die Absicht dahin gegangen sei, daß auf ewige Zeiten, bis zu einer etwaigen Aenderung des Gesetzes, die Anschaffungen zu den nach damaligen Preisen veranschlagten Summen geschehen müßten; eine so unsinnige Bestimmung könne Niemandem eingefallen sein. Der Abg. Ahlhorn sage, ein Rechtsanspruch der Staatsregierung liege nicht vor, er (Redner) sei so wenig Jurist wie der Abg. Ahlhorn, aber er möchte doch fragen, ob ein Richter, wenn derselbe auf die Absicht der früheren Vereinbarung zurückgehe (und das sei Aufgabe des urtheilenden Richters), bei einer Entscheidung dieser Frage die Regulative anders auslegen werde, als daß der Betrag habe normirt werden sollen, der zur Anschaffung der angegebenen Anzahl von Pferden nothwendig sei.

Abg. **Selkman** II.: Der Abg. Ahlhorn habe die Regulative, um deren Bedeutung es sich hier handele, in einer Weise ausgelegt, mit der er sich nicht einverstanden erklären könne. Wenn die Anzahl der Pferde normirt sei, so habe dies dieselbe Bedeutung, wie die Regulirung der Anzahl der nothwendigen Portionen und Rationen. Würden die Pferde theurer, so müsse wie bei einer Preissteigerung für Rationen und Portionen nachbewilligt werden bis zu der Summe, für welche Pferde der erforderlichen Qualität angeschafft werden könnten. Es sei ganz unzweifelhaft, daß die

Anzahl maßgebend sei, daß es sich also nur darum handele, ob die ausgeworfene Summe nach den jetzigen Preisen für die Anschaffung der nach Zahl und Güte erforderlichen Pferde genüge, dies werde dem Landtage so wenig zweifelhaft sein, wie dem ganzen Ausschuss, denn dieser beantrage (auch die Mehrheit) die Bewilligung der Summe. Die Nothwendigkeit der Bewilligung sei auch von der Mehrheit anerkannt, sonst dürfte dieselbe nicht empfehlen, die Ausgabe auf Ersparnisse anzuweisen. Ob man auf Ersparnisse oder auf andere Einnahmen anweisen wolle, das habe auf die rechtliche Beurtheilung keinen Einfluß; auch die Ersparnisse flössen in die Staatskasse und dürften nicht zu unbegründeten Ausgaben verwandt werden. Wenn dies richtig sei, erscheine aber der Antrag der Mehrheit als vollständig unzulässig. Es sei ein eigenthümliches Verfahren, eine Summe, die man zum Zeughausbau zur Disposition gestellt habe und über die die Staatsregierung zu diesem Zwecke bereits verfügt habe, zurückziehen und zu einer anderen Verwendung zur Verfügung stellen zu wollen. Zu einem solchen Verfahren sei jedenfalls die Einwilligung der Staatsregierung erforderlich, und diese sei nicht gegeben. Der Antrag der Ausschlußmehrheit sei demnach vollständig unannehmbar; es handele sich hier nicht um Erwägung von Zweckmäßigkeitsgründen, wie sie der Abg. Ahlhorn geltend zu machen versuchte, sondern um die rechtliche Beurtheilung der Sache.

Abg. **Mußell**: Gegen den Antrag der Mehrheit wolle er noch einen anderen Gesichtspunkt hervorheben. Die Regierung habe auf die Bundesverpflichtungen hingewiesen, diese seien die Grundlage der Regulative. Wenn der Bund vorschreibe, so und so viel Soldaten müsse Oldenburg halten, so sei Oldenburg verpflichtet, Vorsorge für deren Unterhaltung zu treffen. Der in der Regulative veranschlagte Geldbetrag könne also nicht maßgebend sein, reiche derselbe nicht aus in Folge einer Preissteigerung, so könne man die Leute nicht auf halbe Rationen setzen und hungern lassen, sondern müsse das Erforderliche nachbewilligen. Ein Beschluß nach dem Antrage der Mehrheit würde einen Conflict mit dem Bundesbeschluß hervorrufen und bedauerliche Folgen nach sich ziehen. Daß die Ausgabe nicht auf die Ersparnisse angewiesen werden könne, habe der Vorredner überzeugend nachgewiesen. Wenn über die Verwendung derselben bereits beschlossen sei, sei es nicht einmal honett, auf diese Position zurückzukommen; von einer Berechtigung, diese Ersparnisse wieder der Verfügung der Staatsregierung zu entziehen, könne nicht die Rede sein. Die Mehrheit des Ausschusses scheine die Ersparnisse für die reichste Einnahmequelle zu halten. Wenn die Ausgabe nothwendig sei, und das werde von keiner Seite bestritten, erscheine es auch im Interesse des Landes, für Deckungsmittel zu sorgen.

Der Antrag 2 (der Mehrheit) wird mit 22 gegen 20 Stimmen abgelehnt, der der Minderheit (Antrag 1) mit demselben Stimmenverhältniß angenommen.



Zweiter Gegenstand der Tagesordnung: Bericht des Finanzausschusses zu dem Schreiben Großh. Staatsregierung vom 7. April 1864, betreffend die Veteranenpensionen.

Regierungscommissär **Meinardus**: Er erinnere daran, daß unter die Bedingungen für die Erlangung der in Rede stehenden Veteranenpension auch die gehöre, daß die betr. Personen nicht bereits anderweitige Pensionen bezögen. Nun lägen ein paar Fälle vor, in denen diese Bedingung zu Härten zu führen scheine, indem Bewerbern nach den vereinbarten Bestimmungen die Pension nicht habe gewährt werden können, weil sie bereits eine kleine Pension (in dem einen Falle monatlich etwas über 2 Thlr., in dem andern Falle monatlich 3 Thlr.) bezögen. Durch eine Pension von 20 bis 30 Thlr. jährlich werde die Hülfbedürftigkeit nicht ausgeschlossen, wenn nun in den vorliegenden Fällen dieselbe nachgewiesen werde, so erscheine die Zurückweisung der Bittsteller auf Grund jener Bedingung nicht gerechtfertigt.

Er habe daher folgenden Antrag formulirt:

der Landtag erkläre sich einverstanden, daß bei nachgewiesener Hülfbedürftigkeit der Bezug einer anderweitigen Pension nur dann von der Bewilligung der sogenannten Veteranenpension ausschließen soll, wenn jene andere Pension über 36 Thlr. beträgt.

Die Tragweite des Antrags sei nicht groß, er glaube nicht, daß sich vielmehr als die beiden zur Kenntniß gekommenen Fälle ereignen würden und wenn auch noch ein oder der andere Pensionsberechtigte sich in Folge dessen mehr melden sollten sollte, so würde dies den Landtag von der Annahme seines Antrags nicht abhalten. Es unterliege wohl keinem Zweifel, daß die ausgesetzene Summe wie zu der vom Ausschuß empfohlenen, so auch zu dieser Erweiterung ausreichen würde. Einer der Fälle, den er bei dem so eben gestellten Antrage im Auge habe, betreffe einen Veteranen, der unter Tettenborn und Walmoden gekämpft, an dem Gefecht bei der Gehrde Theil genommen, schließlich in Brake eine kleine Bedienung als Polizeiwächter erhalten und mit einer Pension von 2 Thlr. und einigen Groschen monatlich in Ruhestand versetzt sei. Er meine, das mindeste Alter eines Pensionsberechtigten könne 70 Jahre sein, seit der kurzen Zeit der Bewilligung seien bereits ungefähr 10 als verstorben angemeldet und könne es nicht fehlen, daß diese Veteranen bald ganz aussterben würden. Das Risiko für die Staatskasse sei also nicht groß.

Abg. **Russell**: Er möchte den Antrag der Staatsregierung unterstützen, da er glaube, daß derselbe der Tendenz der ganzen Bewilligung entspreche. Die Unterstützung sei nur eine geringe; daß nicht alle Veteranen die Oldenburgische Medaille erhalten, sei nicht ihre Schuld; sie seien Oldenburger geworden und in den anderen Staaten sei für die dortigen Veteranen Sorge getragen. Nichts sei für den Patrioten beschämender, als wenn er einem Greis begegne, der einst sein

Leben für die Freiheit des Vaterlandes eingesetzt habe und nun in dürftigen Umständen darbe.

Abg. **Selkman II.**: Er sei mit dem Antrage der Staatsregierung vollständig einverstanden. Danach solle eine jährliche Pension bis zu 36 Thlr. von dem Bezuge der Veteranenpension nicht ausschließen. Diese letztere betrage 24 Thlr. jährlich — gewiß ein geringer Betrag; während nun jene, die der Antrag des Regierungscommissärs im Auge habe, 36 Thlr. anderweitige und 24 Thlr. Veteranenpension beziehen könnten, wäre der Maximalbetrag der Veteranenpension, also das, was für alle, die die Bewilligung zunächst im Auge gehabt habe, bestimmt worden, nur 24 Thlr. Mehrere Pensionisten seien bereits gestorben, die bewilligte Summe werde voraussichtlich zu den beantragten Erweiterungen bei weitem nicht ganz erforderlich sein. Er möchte daher noch eine fernere Erweiterung vorschlagen, dahin, daß die Veteranenpension von 2 bis auf 3 Thlr. monatlich den Umständen nach erhöht werden könnte — selbstredend nur, wenn und soweit die bewilligte Gesamtsumme dazu ausreiche. Wenn die Pension im höchsten Satze 36 Thlr. jährlich betrage, so sei das gewiß nicht zu viel; diese Erhöhung würde das äußerste sein, im Fall des Abgangs eines Theils der Pensionsberechtigten und würde Manchen zu einer sehr wesentlichen Unterstützung gereichen können.

Regierungscommissär **Meinardus**: Daß der Pensionsbetrag nach dem Ermessen der Staatsregierung in ihrem Maximalbetrage auf jährlich 36 Thlr. erhöht werden könne, erscheine ihm augenblicklich ein unbedenklicher Antrag; er fürchte indessen, daß diese Erweiterung in ihrer Anwendung schwierig sein werde. Es handele sich um etwa 100 Pensionisten, die nach und nach zu einem höheren Satze heraufzücken sollten; das richtigste Prinzip bei der Vertheilung werde zwar sein, den Grund der Hülfbedürftigkeit entscheiden zu lassen. Sei es aber schon schwierig, zu entscheiden, ob Hülfbedürftigkeit überhaupt anzunehmen sei, eine Frage, die in den Berichten der Comitee nach sehr verschiedenen Auffassungen beantwortet werde, so sei es weit schwieriger, unter den Hülfbedürftigen graduelle Unterschiede zu statuiren. Vielleicht lasse sich jedoch der einfache Modus anwenden, daß die Erhöhung eintrete, wenn die Zahl der Pensionisten so zusammengeschmolzen sei, daß alle den höheren Satz beziehen könnten. Jedenfalls sei es keine ungerechte Vertheilung, wenn Leute, die bereits bis 36 Thlr. anderweitige Pension bezögen, 24 Thlr. Veteranenpension erhielten, da alle andern Pensionisten irgend einen kleinen Nebenerwerb als Handwerker oder Landleute hätten.

Der Antrag des Abg. Selkman II. ist genügend unterstützt.

Abg. **Selkman II.**: Die Bedenken gegen seinen Antrag würden sich leicht erledigen. Zunächst würden einzelne gewiß so eclatant hülfbedürftig sein, daß man ihre Pension gerne um etwas erhöhe. Demnächst würde sich das Bedenken erledigen, wenn die bewilligte Summe zur Erhöhung aller



Pensionen genüge. Vielleicht möchte es zweckmäßig sein und gebe er dem Präsidenten anheim, seinen Antrag in diesem Sinne zu ändern, daß die Pension, wenn nicht die Erhöhung für alle auf 36 Thlr. jährlich durch die vorhandenen Mittel ermöglicht werde, für alle ohne Auswahl eine Erhöhung, soweit möglich, etwa von 2 auf 2½ Thlr. monatlich eintreten zu lassen.

Der Ausschufsantrag wird angenommen, der Antrag des Regierungscommissärs und der des Abg. Sellmann II. desgleichen.

Dritter Gegenstand der Tagesordnung: Bericht des Finanzausschusses, betr. die in Beziehung auf Chausséebauten eingegangenen Petitionen und die auf Chausséebauten bezüglichen Anträge der Abgeordneten Rüdelsbusch und Sellmann I.

Anträge 1 und 2:

Staatsminister **v. Berg**: Die Petitionen aus den Gemeinden Wüppels und St. Jost bezögen sich auf den Bau einer Chaussée, die fast parallel laufen würde mit der im Bau begriffenen Chaussée in nördlicher Richtung durch das Zeveland mit dem Endpunkte Horumerfiel. Er sei mit den Petenten darin einverstanden, daß der Bau der Chaussée, um welche dieselben einkämen, wünschenswerth sei, sei aber andererseits auch der Ansicht, daß die Gemeinden sich wesentlich bei den Kosten theilhaben müßten. Da der Ausschuf dies nicht berühre, habe er insbesondere mit Rücksicht hierauf das Wort erbeten. Auch das Zeveland müsse sich daran gewöhnen, bei Chausséebauten von der Bedeutung der beantragten selbst Opfer zu bringen. So weit er sich erinnere, hätten die zunächst Theilhabenden im Zeveland bisher noch zu keiner Anlage Beiträge gegeben, noch sich, wie dies in den Gesuchen aus anderen Landestheilen geschehe, zu solchen erboten. Auch hierauf habe er bei dieser Gelegenheit hinweisen wollen.

Die Ausschufsanträge werden angenommen.

Antrag 3:

Staatsminister **v. Berg**: Der Ausschuf berühre in seinem Berichte den Plan einer Chaussée-Verbindung nach Nordenhamm auf dem Deiche. Die Provinzialregierung habe darauf hingedeutet, daß sich so vielleicht am Billigsten eine Verbindung mit Nordenhamm, dessen Wichtigkeit er nicht verkenne, herstellen lasse und sei deshalb eine speciellere Prüfung dieses Planes veranlaßt. Wie der Ausschuf richtig vorausgesetzt, habe das Projekt sich als unausführbar erwiesen und habe er in Folge dessen verfügt, daß die Kosten einer Chaussée von Ellwürden nach Atens speziell veranschlagt würden.

Abg. **Föllner**: Die Bitte habe vorzugsweise Bleggen und Nordenhamm im Auge. Der letztere Ort trete in seiner Bedeutung immer mehr hervor; vom 1. Mai würden alle Dampfschiffe, auch die zu Großenfiel Station machten, dort anlegen, die Briefbeförderung gehe bereits über Nordenhamm, das Fährschiff fahre von dort täglich drei Mal. Zur Her-

vorhebung der Bedeutung jenes Platzes möge es ihm gestattet sein, einige Zahlen anzuführen:

Im Jahre 1863 kamen an in Nordenhamm von London und Hull 150 Seedampfschiffe à 300 Lasten Größe, löschten daselbst und wurden beladen nach London und Hull zurück expedirt. Mit diesen Seedampfschiffen wurden befördert: 5268 Stück Hornvieh, 3399 Schaafe, ferner 1000 Last Getreide. An Arbeitslöhnen wurden circa 9000 Thlr. bezahlt, welche fast sämmtlich hiesigen Arbeitern zu Gute kamen. Mit der Dampffähre wurden befördert 15,987 Personen, 420 Pferde, 2121 Stück Hornvieh, 3186 Schaafe, 340 Kälber und Schweine.

Hieraus erhelle, welche Bedeutung Nordenhamm für das Land, namentlich für die Wesermarschen habe; daß es eine bleibende Station sein würde, gehe schon daraus hervor, daß der Flohd die nicht unerheblichen Kosten einer Brücke angewandt habe. Dies möge zur Begründung und Empfehlung des Ausschufsantrags genügen.

Der Ausschufsantrag wird angenommen. Der Antrag 4 desgleichen.

Antrag 5:

Abg. **Sehe**: In der Petition sei die Zweckmäßigkeit dieser Chaussée umständlich hervorgehoben; bei der anerkannten Nothwendigkeit des Baus, bei der zweifellosen Rentabilität der Anlage, bei der beispiellosen Opferwilligkeit der Interessenten lasse sich auf ein Eintreten des Landtags auf das Gesuch mit Sicherheit rechnen.

Der Ausschufsantrag Nr. 5, desgl. ohne Debatte die Anträge 6, 7, 8 und 9 werden angenommen.

Antrag 10:

Abg. **Suhren**: Die vorliegende Petition sei ihm zur Zeit, als für die Chaussée von Westerstede vom Ausschuf das Geld beantragt und vom Landtage genehmigt sei, nicht bekannt gewesen. Jetzt sei es allerdings zu spät, auf die Richtung näher einzugehen, sonst würde er zur Erwägung gegeben haben, ob nicht eine Verbindung mit der Altjühdener Chaussée — von Altjührden über Linswege und Connesforde nach Barel — vorzuziehen sei und ein Anschluß der Zeteler in Moorburg.

Der Ausschufsantrag wird angenommen. Antrag 11 desgleichen.

Antrag 12:

Abg. **Sullmann**: Der Finanzausschuf scheine ihm in Beurtheilung dieses Gesuches etwas hart zu verfahren; Petenten hätten mit Recht hervor, daß die jetzige Richtung der Chaussée ihnen einen früher lebhaften Verkehr entzöge und erböten sich im Verhältniß zu ihrer Dürftigkeit zu nicht unerheblichen Opfern. Er wolle in seinen Hoffnungen und Wünschen nicht zu weit gehen und beantrage nur:

der Landtag beschließe, die hier fragliche Petition der Staatsregierung zur geeigneten Berücksichtigung zu übergeben.



Der Antrag wird nicht genügend unterstützt, der Ausschußantrag wird angenommen.

Antrag 13 angenommen.

Antrag 14:

Abg. **Rüdebusch**: Er könne sich im Ganzen mit dem Ausschußantrage zufrieden geben, wenn er auch gewünscht habe, daß die Dringlichkeit mehr hervorgehoben sei.

Antrag 15 angenommen.

Antrag 16:

Abg. **Arkenau**: Hinsichtlich der vorgeschlagenen Richtung sei er damit einverstanden, daß die Chaussee von Cloppenburg über Cappeln und Bakum nach Bockta den Vorzug verdiene vor einer nördlicheren Verbindung. Im Ganzen würde er eine noch mehr südliche Richtung empfehlen, weil der Vortheil der Chaussee dann noch mehr Gemeinden zu Gute käme — nicht nur Cloppenburg und Cappeln, sondern auch Lastrup und Lindern und weil von da bis an die hannoversche Grenze fertig gebaut und somit der Anschluß an die Westbahn hergestellt sei. Er empfehle daher den Ausschußantrag nach dieser Richtung hin und verstelle seine Bemerkungen über die zweckmäßigste Richtung zur Erwägung der Regierung.

Abg. **Selkman I.**: Das Schreiben der Staatsregierung vom 13. Januar über den Stand der Chausseebauten habe ihn zu seinem Antrage veranlaßt, weil er die nach demselben projektierte Richtung über Emstedt und Schneiderkrug zur Verbindung von Cloppenburg und Bockta für unzumuthig halte und zwar einmal, weil diese Chaussee an der einen Seite fast parallel und nur etwa 1 Stunde entfernt, die Chaussee von Cloppenburg nach Ahlhorn haben würde, an welcher Seite aber nur Wüsteneien liegen, und sodann, weil die ganze Gemeinde Emstedt mit Ausnahme des Kirchdorfs unmittelbar einestheils von der Cloppenburg-Ahlhorner, anderntheils von der Ahlhorn-Bocktaer Chaussee unmittelbar berührt werde. Es handele sich aber nicht nur darum, welcher Weg der bequemere sei, sondern wesentlich darum, in welcher Richtung besser bebauete und bevölkerte Gegenden durchschnitten würden. Aus diesem Gesichtspunkt empfehle sich die südliche Richtung. Anderntheils führe die Verbindung über Cappeln und Bakum durch eine niedrige und im Winter kaum fahrbare Gegend — dies rühre theils von der mangelhaften Entwässerung, theils von dem schlechten Wege-Material her. Vor einigen Tagen habe er mit Freuden vom Ministertische die Erklärung vernommen, daß in Folge des Eisenbahnbaus der Chausseebau nicht eingestellt werden solle, sondern hoffentlich erst recht belebt und gehoben werden würde; man erwarte also, daß die nöthigen Mittel vorhanden sein würden. Wenn es zu einer Südbahn käme, sei es über Bockta oder über Cloppenburg, so würde jedenfalls eine direkte Verbindung dieser Punkte durch einen der bevölkertsten Theile des Münsterlandes ein großer Gewinn sein.

Abg. **Selkman II.**: Daß eine nähere Chausseever-

bindung zwischen Cloppenburg und Bockta hergestellt werden müsse, erscheine ihm garnicht zweifelhaft. Er würde es aber lieber gesehen haben, wenn die spezielle Richtung dieser Chaussee nicht in solcher Weise in die Berathung gezogen sei. Denn man werde mit ihm einverstanden sein, daß im Landtage hierüber Beschlüsse zu fassen nicht angemessen und daß es besser sei, diese Frage, wie auch in den anderen Fällen, der Staatsregierung zu überlassen, deren Aufgabe es sei, die verschiedenen Interessen und den Kostenpunkt in Betracht zu ziehen. Da aber einmal über diesen Punkt hier Ansichten ausgesprochen seien, so müsse auch er seine bestimmte Ueberzeugung dahin aussprechen, daß nach Erwägung aller Umstände die Richtung über Emstedt vorzuziehen sei. Werde die Chaussee über Cappeln nach Bakum geführt, so erreiche sie die Oldenburg-Bocktaer erst in Bocktas Nähe, die Strecke sei doppelt so lang als über Emstedt bis zum Schneiderkrug und werde bei dem niedrigen Terrain über das Doppelte kosten. Wenn der Zweck, die Verbindung von Cloppenburg und Bockta, erreicht werde, falle der Kostenpunkt aber erheblich ins Gewicht. Außerdem sei Emstedt ein verhältnißmäßig bedeutender Ort, dem durch die von ihm empfohlene Richtung der Chaussee die Vortheile einer Verbindung mit Cloppenburg und Bockta zu Theil werde. Endlich sei auf die Fortführung der Chaussee in gerader Richtung nach Bisbeck Gewicht zu legen, wozu dem Vernehmen nach die Gemeinde Bisbeck nicht unerhebliche Beiträge zu gehen bereit sei.

Abg. **Selkman I.**: Trotz der Ausführungen des Vorredners müsse er bei seiner Ansicht beharren. Es sei bekannt, daß namentlich bei Chausseebauten für die Richtung der Vortheil der Gegenden, durch welche dieselbe führe, von Bedeutung sei. Anderntheils müsse er hervorheben, daß namentlich Cappeln zu so bedeutenden Opfern bereit sei, wie sie noch in seltenen Fällen von Gemeinden geleistet seien, und daß dieser Umstand die Beurtheilung des Kostenpunktes wesentlich modifizire.

Schluß der Debatte.

Abg. **Strackerjan II.** als Berichterstatter: Wenn er noch das Wort ergreife, so geschehe dies, um, falls es überhaupt noch erforderlich sein sollte, den Ausschuß zu vertheidigen, daß derselbe in seinem Antrag Bezug genommen habe auf die vom Abg. Selkman I. beantragte Richtung. Es sei dies in so unverfänglicher Weise geschehen, daß der Antrag späteren Beschlüssen durchaus nicht präjudizire. Wenn es heiße: „der Landtag wolle zugleich die Staatsregierung ersuchen, in nähere Erwägung zu nehmen, ob bei einer Chausseeverbindung zwischen Bockta und Cloppenburg die Richtung über Cappeln und Bakum nicht den Vorzug verdiene vor derjenigen über Emstedt und Schneiderkrug,“ so identifizire weder der Ausschuß durch den Antrag, noch der Landtag durch Annahme desselben seine Ansicht mit der des Abgeordneten, der jene Richtung in einem selbstständigen Antrage empfohlen habe. Was übrigens seine persönliche Ansicht betreffe, so



stehe er eher auf dem Standpunkte des Abgeordneten aus dem Wahlkreis Cloppenburg, der zuerst gesprochen, als desjenigen, der gegen die Ausführungen des ersten das Wort ergriffen habe.

Der Ausschufsantrag wird angenommen. Der Antrag Nr. 17 desgleichen.

Vierter Gegenstand der Tagesordnung: Bericht des Finanzausschusses zu dem Schreiben Großherzoglicher Staatsregierung vom 16. April 1864, betreffend die Kündigung des Hanseatischen Vertrages vom 28. Februar 1855.

Antrag 1:

Abg. **Russell**: Die Nothwendigkeit der von der Staatsregierung beantragten und vom Ausschusse empfohlenen Bewilligung sei eine Folge des neulichen Landtagsbeschlusses, die regierungsseitig im Voraus in sichere Aussicht gestellt sei. Er wolle jenen Landtagsbeschuß nicht kritisiren, könne nur sein Bedauern aussprechen, daß durch die Kündigung des Hanseatischen Vertrages für das Land ein Vortheil von mehreren tausend Thalern wegfalle. Aus diesem Grunde würde er es auch für gerechtfertigt halten, eine Verständigung durch Conferenzen anzubahnen und würde er in diesem Sinne einen Antrag stellen, wenn nicht die Landtagsession zu Ende ginge und er sich der Hoffnung hingebte, daß die Staatsregierung unter Erreichung ihres Zieles durch den Abschluß neuer Verträge ein Mittel finden werde, der Landeskasse den bisherigen Vortheil wieder zuzuwenden.

Der Ausschufsantrag wird angenommen.

Antrag 2:

Regierungscommissär **Meinardus**: Bei Gelegenheit der Verhandlungen über die Zulagen sei es wiederholt zur Sprache gekommen, ob Oldenburg nach der Bundeskriegsverfassung einen General halten müsse, oder ob ein Stabsoffizier etwa von Oberst' Rang genüge. Nach der Bundeskriegsverfassung könne nun allerdings ein Offizier jener niedrigeren Charge die Commandostelle bekleiden; die Gründe, welche die Staatsregierung veranlaßten, einen General zu normiren, seien mancherlei Art, und zwar wichtiger und entscheidender als die daraus erwachsende Mehrausgabe von einigen Thalern. Er wolle diese Gründe hier nicht wiederholen, da ein Theil des Ausschusses trotz der Ausführung derselben in seiner Meinung und Auffassung unbeirrt zu beharren scheine. Er befürchte, daß die von der Mehrheit des Ausschusses empfohlene Maßregel nicht geeignet sein würde, dem Wunsche des Abg. Ahlhorn gemäß es möglich zu machen, daß nur solche Offiziersaspiranten aufgenommen würden, die zur späteren Bekleidung aller Grade qualifizirt seien. Er wolle nicht darauf eingehen, wie eine solche Maßregel bei den ohnehin geringen Avancementsaussichten auf die Concurrnz für den Offiziersstand einwirken müßte. Nur einer thatsächlichen Unrichtigkeit im Ausschufbericht müsse er entgegenzutreten, der Bemerkung, „daß die regulirte Generalstelle wohl mit aus der abgeschlossenen Brigadecorvention entstanden sei.“ Dies sei um

so auffallender, als dem Abg. Ahlhorn, vielleicht auch anderen Ausschufmitgliedern, unkundlich vorgelegen habe, daß schon 1830, als an einen Hanseatischen Vertrag noch garnicht gedacht sei, ein General mit demselben Gehalte wie jetzt angestellt gewesen sei.

Der Abg. Ahlhorn beantragt namentliche Abstimmung; dieser Antrag ist unterstügt.

Der Antrag der Ausschufmehrheit wird sodann in namentlicher Abstimmung mit 24 gegen 20 Stimmen angenommen.

Dafür stimmen die Abgeordneten:

Deiken, Oldejohanns, Rösener, Rüdebusch, Scriba, Selkman I., Strothoff, Suhren, Thöle, Töllner, Willers, Windhaus, Abels, Ahlhorn, Arkenau, Brörmann, Bulling, Bunnies, Hardt, Heye, Hoting, Huchting, Krahn, Müller.

Dagegen stimmen die Abgeordneten:

Pancraz, Russell, Selkman II., Strackerjan I., Strackerjan II., Strackerjan III., Bartel, Becker, Brockhaus, de Cousser, Dannenberg, Driver, Eissel, Fortmann, Gräpel, Greverus, Hullmann, Kunz, Lenz, Nieberding.

Abwesend: Ahlers, Barleben, Brader, Görlitz, Struthoff.

Fünfter Gegenstand der Tagesordnung: Bericht des Finanzausschusses, betreffend einige ausgefetzte Positionen des Voranschlags der Ausgaben des Herzogthums Oldenburg für 1864/66.

Anträge 1 und 2 und Antrag der Staatsregierung auf eine Mehrbewilligung über den Antrag der Minderheit (Nr. 2) von 24400 Thlr. für Erweiterung der Kaje und von 5300 Thlr. für Vollendung des großen Krahns.

Abg. **Graepel**: Nach den gemachten Erfahrungen könne er nur ungern noch wieder das Wort nehmen, eine Ausgabe, welche das Interesse der Schiffahrt fördern solle, hier zu empfehlen; er halte sich trotzdem dazu verpflichtet, dringend zu ersuchen, wenigstens dem Minderheitsantrage beizutreten, namentlich die Kosten für Anschaffung eines Dampfbaggers nicht zu versagen. Der Besitz eines Dampfbaggers werde nicht nur für Brake von Vortheil sein, sondern auch den Interessen Elsfleths und der Regelung des Flußbettes überhaupt dienen. Er halte es daher auch für richtiger, den Dampfbagger nicht speziell für die Hasenanstalt Brake, sondern allgemein zum §. 55 (Hasenanstalten) zu bewilligen. Die Mehrheit des Ausschusses führe für die Verwerfung der Ausgabe eines anzuschaffenden Dampfbaggers unter Anderem als Grund an, daß das Vorhandensein eines eigenen Dampfbaggers zu Baggerarbeiten veranlassen würde, die vielleicht wünschenswerth, aber nicht nothwendig seien. Dies scheine ihm eine wunderliche Motivirung, er habe ganz dasselbe als Grund für die Bewilligung geltend machen wollen. Wenn jene Arbeiten als wünschenswerth anerkannt würden, so empfehle es sich doch gewiß, die Mittel zu ihrer Ausführung zu



bewilligen. Der Landtag habe den Bewohnern des Weserufers einen harten Schlag versetzt, indem er ihnen die projectirte Eisenbahnverbindung von Brake nach Hude verweigert habe; es sei bei dieser Gelegenheit hauptsächlich auf die vorhandene Wasserstraße hingewiesen — diese befinde sich an vielen Stellen in einem traurigen Zustande und solle man daher nicht auch die Mittel versagen, die vorhandene Verkehrsstraße in einen brauchbaren Stand zu versetzen. An Stelle des Minderheitsantrages habe er zwei andere Anträge formulirt; dieselben lauteten:

1. der Landtag wolle zu §. 55 des Voranschlags zur Anschaffung eines Dampfbaggers für 1864 15,000 Thlr. und für 1865 14,405 Thlr. bewilligen;
2. der Landtag wolle für die Braker Hafenanstalt 19,860 Thlr. für 1864, 10,845 Thlr. für 1865 und 3745 Thlr. für 1866 bewilligen.

Der Unterschied dieser Anträge von dem Ausschussantrag Nr. 2 beruhe wesentlich darin, daß er die für einen Dampfbagger geforderten Mittel abgefordert habe, so daß vielleicht der eine oder der andere in der Lage sein werde, die Mittel für den Bagger zu bewilligen, während er genöthig sei, gegen den Minderheitsantrag zu stimmen, da er das außerdem in demselben enthaltene plus beanstandet. Er hebe nochmals hervor, daß der Beschluß des Eisenbahnbaues die Weserbewohner hart getroffen habe, man solle nun Gerechtigkeit walten lassen und die Mittel bewilligen, um die Wasserstraße in Stand zu setzen.

Der Antrag des Abg. Gräpel ist unterstügt.

Staatsminister v. Berg: Die Staatsregierung habe sich nur ungern dazu verstanden, die ursprünglich zur Vervollständigung und Erweiterung des Braker Hafens gestellten Anträge zu modifiziren; sie sei dazu gezwungen durch die Ueberzeugung, daß die Vereinigung des Eisenbahnbaues mit der Hafenerweiterung die Kosten dieser Anlagen erheblich billiger stellen werde. Die modifizirten Anträge der Staatsregierung hätten zu einer ganz erheblichen Ermäßigung der ursprünglichen Forderung geführt; statt eines Zuschusses von 200,000 Thlr. würden kaum 100,000 Thlr. beantragt. Diese Summe ganz zu bewilligen, liege um so mehr Grund vor, nachdem der Landtag den Bau einer Eisenbahn nach Brake beanstandet habe. Der geschlossene Hafen in Brake habe Oldenburg noch nicht den vierten Theil der Summe gekostet, die Hannover auf Geestemünde verwandt habe; es sei vielleicht von Interesse, die Gesamtsumme, die der Braker Hafen bisher gekostet habe, zu erfahren; dieselbe belaufe sich bis jetzt etwa auf 210,000 Thlr. — Mit dem Abg. Gräpel sehe er in dem Umstand, daß der Beschluß des Landtags gegen die Braker Eisenbahn ausgefallen sei, eine Veranlassung, jenen Hafen durch andere Bewilligungen zu heben, sonst würden die nachtheiligen Folgen der Ablehnung der Eisenbahn für den Bestand und die Entwicklung des Hafens doppelt ins Gewicht fallen. Der Verkehr ziehe sich rasch zurück, wenn der Kauf-

mann und der Schiffer nicht einen Hafen fände, der ihm einen angenehmen und billigen Aufenthalt gewähre. Mit dem Abg. Gräpel theile er aber auch die Ansicht, daß es nach den gemachten Erfahrungen eine vergebliche Aufgabe sein würde, die modifizirten Anträge die Staatsregierung eingehend zu vertreten, da der ganze Ausschuß der Ansicht sei, daß zur Zeit von der Erweiterung der Raken abzusehen und daß die Vollendung des großen Krahns ohne Nachtheil noch eine Finanzperiode aufzuschieben sei, für welche, heiläufig bemerkt, die Mittel bereits früher bewilligt seien. Er wolle sich daher wesentlich auf die vorliegenden Anträge beschränken und den Minderheitsantrag dringend zur Annahme empfehlen. Die Ausschussanträge gingen auseinander: Erstens hinsichtlich der Kosten für die Pflasterung der Anfahrten zu den Ladebrücken und Instandsetzung der Wasserstraße. Die Staatsregierung beantrage diese Mittel, um eine stets brauchbare Verbindung mit den Ladebrücken herzustellen; der Ausschuß sei über die Nothwendigkeit der Herstellung einer solchen Verbindung einverstanden, aber nur ein Theil wolle die zu diesem Zwecke beantragten Mittel zum vollen Betrage bewilligen, ein Theil dagegen wolle die Kosten theilweise auf Minderverwendungen in den für die ordentlichen Ausgaben ausgeworfenen Positionen verweisen. Eine Summe, deren nothwendige Verausgabung anerkannt werde, auf Einnahmen, welche ungewiß und unwahrscheinlich seien, anzuweisen, sei gewiß unzulässig. Zweitens handele es sich um die Pflasterung an der Nordwestseite des Hafens. Nach den Motiven der Staatsregierung sei es wesentlich, einen größeren Raum zu schaffen, um den Verkehr zum Hafen von allen Seiten zu erleichtern. Nur die Minderheit empfehle die Bewilligung der hierfür beantragten Summe, die Mehrheit spreche sich dagegen aus. Er müsse bedauern, daß die ausführliche Begründung dieser Position in der früheren Vorlage der Staatsregierung nicht in die Hände aller Landtagsmitglieder gelangt sei, da er überzeugt sei, daß eine nähere Prüfung derselben zur Anerkennung der Nothwendigkeit dieser Ausgabe geführt habe. Dies gelte auch hinsichtlich der Kosten für Anschaffung eines Dampfbaggers. Er könne zunächst auf die von dem Vorredner geltend gemachten Gründe verweisen. Eine genügende Baggerung sei mit einem Handbagger nicht ausführbar; wo man über 20' tief baggern müsse, sei ein Dampfbagger unentbehrlich. Die Minderheit bemerke in ihrem Berichte mit Recht, daß es fraglich sein werde, ob man einen Dampfbagger miethweise werde erhalten können; sei dies nicht thünlich, so würden aus dem Mangel eines eigenen Dampfbaggers erhebliche Uebelstände zu erwarten sein. Daß der Bagger auch anderweitig verwandt werde, sei gewiß ein Vortheil und sei es ihm mit dem Abg. Gräpel sehr auffallend gewesen, daß die Mehrheit des Ausschusses vor wünschenswerthe Ausgaben einen Miegel schieben wolle. Solche Prinzipien, die den Antrag auf Ablehnung dadurch motivirten, daß zu besorgen sei, daß der Bagger auch zu nur wünschenswerthen und nicht bloß nothwendigen Arbeiten verwandt werden würde, müßten consequent



dahin führen, alle Chausseeneubauten zu streichen, denn auch diese seien keine nothwendigen, sondern nur nützliche Anlagen. So weit werde man aber nicht gehen wollen, er sei vielmehr überzeugt, es werde die Zeit kommen, wo man mehr als in dem jetzigen Landtage geneigt sein werde, das Wünschenswerthe zu fördern, in der Ueberzeugung, daß man mit aller Energie vorwärts müsse, um nicht zurück zu kommen.

Er übersehe augenblicklich nicht, in wiefern der Antrag des Abg. Gräpel von den Ausschufsanträgen abweiche.

Abg. **Strackerjan II.**: Er dürfe zur Aufklärung bemerken, daß der Abg. Gräpel den Mehrheitsantrag wiederhole und davon für 1866 1200 Thlr. absetze an Miethe für den Dampfbagger, indem er in einem besonderen Antrag die Bewilligung der Kosten für Anschaffung des Baggers empfehle.

Staatsminister **v. Berg**: Er gelange zu einem ferneren Antrage, indem er zu den von der Mehrheit zur Bewilligung empfohlenen Summen 3650 Thlr. zusehe, nämlich 2900 Thlr. für Herstellung einer Straße an der Nord-Westseite des Hafens und 750 Thlr., die für die Pflasterung der Anfahrten von der Mehrheit abgesetzt seien.

Er beantrage:

der Landtag wolle für die Braker Hasenanstalten 19,860 Thlr. für 1864, 10,845 Thlr. für 1865 und 4945 Thlr. für 1866 bewilligen.

Allerdings habe er den dringenden Wunsch, daß der Antrag der Minderheit angenommen werde, eventuell, daß wenigstens der Mehrheitsantrag so weit vervollständigt werde, daß die beantragten Pflasterungskosten bewilligt würden.

Abg. **Strackerjan I.**: Er habe einen ähnlichen Antrag im Sinne gehabt; in der Voraussetzung, daß zuerst die niedrigsten Summen zur Abstimmung gebracht würden und in der Hoffnung, daß die Mehrheit die Pflasterung der Anfahrten zum Vollen bewilligen werde, habe er diese 750 Thlr. trennen wollen von den Pflasterungskosten an der Nordwestseite des Hafens. Die Nothwendigkeit der Pflasterung der Anfahrten und der Instandsetzung der Hafenstraße erkenne die Mehrheit an, wolle aber nur 870 Thlr. bewilligen und 750 Thlr. auf Ersparnisse verweisen. Dies erscheine durchaus unthunlich. In einer Position, für die 1000 Thlr. ausgeworfen, sei durch Eisgang bereits eine Beschädigung von 821 Thlr. eingetreten. Da die Nothwendigkeit der Ausgabe anerkannt werde, gebe er sich der Hoffnung hin, daß auch die Mehrheit mit Bewilligung der ganzen erforderlichen Summe von 1620 Thlr. einverstanden sein werde — in diesem Falle werde der erste von ihm beabsichtigte Antrag wegfallen. Was die unter Nr. 7 von der Staatsregierung beantragte Pflasterung betreffe, so sei es ohne dieselbe kaum möglich, den Holzhafen zu nutzen, da schwere Frachten auf dem ehemaligen Außengroden bei regniichten Wetter nicht gefahren werden könnten. Hinsichtlich des Baggers wolle er nur darauf hinweisen, in wie große Verlegenheit man ohne den Besitz eines eigenen Baggers

durch die Abhängigkeit von dem Willen eines Privatmannes gerathen könne. Der Eigenthümer, ein Bremer Kaufmann, könne anderweitig über den Bagger disponiren, er könne aus beliebigen Motiven die Vermietung in Zukunft weigern, er habe auch die Bestimmung des Miethpreises ganz in seiner Hand. Bisher habe er den Bagger billig hergegeben; wenn er aber erführe, daß die Anschaffung eines eigenen Baggers abgelehnt sei, könne er den Nothstand benutzen und den Miethpreis von 1200 auf 1800 Thlr. hinausschrauben. Dadurch könne Schaden entstehen, die Anschaffung sei kein Schaden, da sich das Ankaufskapital durch die ersparte Miethe verjünze und außerdem an anderen Stellen der Weser und unteren Hunte im Interesse anderer Hasenanstalten und des ganzen Landes der Bagger benutzt werden könnte.

Abg. **Ahlhorn**: Zunächst wolle er dem letzten Vordner erwiedern, von den Pflasterungskosten der Anfahrten seien 750 Thlr. abgesetzt im Hinblick auf die große Bewilligung und die hohen Anschläge in den übrigen Positionen. Die Ausschufmehrheit wolle gern entgegenkommen und die Kosten zum Vollen mit 1620 Thlr. zur Bewilligung empfehlen. Was die Motivirung im Berichte betreffe, daß man den Bagger nicht wolle, da er zu anderen wünschenswerthen aber nicht nothwendigen Arbeiten verwandt werden werde, so habe er und andere Ausschufmitglieder bei Feststellung des Berichtes diesen Passus überhört. Ein solches Prinzip wolle man nicht vertreten. Wenn der Abg. Gräpel meine, die Bewilligungen zur Förderung der Schifffahrtsinteressen hätten keine Aussicht im Landtag, so wisse er nicht, wo der Abg. Gräpel diese Erfahrung gemacht habe. Seines Wissens sei von der Ausschufmehrheit und vom Landtag in den Positionen für Schifffahrt wenig oder nichts abgesetzt — vielleicht beziehe sich aber diese Aeußerung auf den selbstständigen Antrag des Abg. Gräpel, das könne er nicht ermessen. Im Uebrigen könne es den Brakern ganz einerlei sein, ob das Baggern mit einem gemietheten oder mit einem eigenen Bagger geschehe, es müßte denn schon sein, daß miethweise keiner zu bekommen wäre. Der Kaufpreis betrage 29,405 Thlr., so daß die Zinsen dem Miethpreise von 1200 Thlr. etwa gleich kämen. Dazu komme aber für den Staat die Kosten der Unterhaltung, der Reparatur, der endliche Verbrauch — aus diesen Gründen habe man das Miethen zum bisherigen Preise für vortheilhafter gehalten. Geld sei für den Braker Hafen viel bewilligt, der Staatsminister sage, kann ein Viertel so viel, wie Geestemünde gekostet, etwa 210,000 Thlr. Das möge richtig sein; hinzu kommen 30,000 Thlr., die man der Braker Sielacht für Umleitung des Tiefes, die nach seiner Auffassung im Interesse des Braker Hafens geschehen sei, gegeben habe. Das mache jährlich 8000 Thlr. Zinsen, die gewöhnlichen Unterhaltungskosten betragen 7000 Thlr., also zusammen 15,000 Thlr. Daß der Hafen einmal die Zinsen decke, stehe garnicht zu erwarten, während z. B. in England derartige Anlagen auf Aktien des pekuniären Gewinnes wegen gemacht würden. Die jetzt von



der Mehrheit zur Bewilligung empfohlene Summe belaufe sich auf 32,000 Thlr. für die bevorstehende Finanzperiode; das erscheine ihm nicht viel. Beurtheilen könne er die Sache nicht und sei daher der Staatsregierung entgegen gekommen; wenn die Ausschusmehrheit nun noch weitere 750 Thlr. zur Bewilligung empfehle, so glaube er, sei man den Brakern vollkommen gerecht geworden.

Abg. Selkmann II.: In den Ausführungen des Vorredners höre er wieder Aeußerungen, wie „die Leute in Brake können sich damit begnügen“; er mache doch darauf aufmerksam, daß es sich gar nicht darum handele. Es handele sich vielmehr um Unterhaltung eines Staatshafens, den Oldenburg nach seiner ganzen Lage und seinen Verkehrsverhältnissen besitze und besitzen müsse.

Daß sich bei dem Hafen eine Stadt anbaue und vergrößere, sei natürliche und wünschenswerthe Folge des Hafens, dadurch würden aber nicht diewendungen für den Hafenwendungen für die Bewohner der Stadt Brake. Die Bemerkungen gegen die Anschaffung eines Baggers zeigten auffallend, daß der Vorredner die von anderer Seite vorgebrachten Gründe der erforderlichen Würdigung nicht unterzogen habe. Der Abg. Ahlhorn habe zwar ein Rechenexempel gemacht, aber der Abg. Strackerjan habe bereits gesagt, wenn der Eigenthümer es fordere, müsse man vielleicht im nächsten Jahr 1800 Thlr. Miete geben. Ob Concurrenz in der Vermietung eintreten werde, sei höchst zweifelhaft. Außerdem sei ganz übersehen, daß man einen eignen Bagger auch zu andern Arbeiten verwenden könne, die als wünschenswerth angesehen werden müßten, der Kosten wegen aber bei einem gemietheten Bagger unterblieben. An anderen Stellen der Weser und Unterhunte im Fahrwasser und bei den Mündungen der Siele würde die Anwendung des Dampfbaggers großen Nutzen bringen. Die Anschaffung erscheine in jeder Beziehung finanziell vortheilhaft und sei daher dringend geboten. Ein gemietheter Bagger würde so hoch oder unbedeutend niedriger zu stehen kommen als die Zinsen des Kaufpreises eines eignen und dabei lasse der letztere anderweitige wünschenswerthewendungen zu. Auffallend sei die Berechnung des Vorredners über Zinsen des zum Brake Hafen angelegten Kapitals. Die Schifffahrt nutze die Wasserstraße, andere Gewerbe nutzten die Chaussees. Wer nur von letzteren verlange, daß sie an Chausseegeld die Unterhaltungskosten und Zinsen des Anlagekapitals aufbrächten? Welcher Grund denn aber vorliege, an die Wasserstraße so ganz andere Forderungen zu stellen? Den Grund sei der Abg. Ahlhorn schuldig geblieben; er müsse glauben, daß der Abg. Gräpel Recht habe, wenn er der Ansicht sei, daß die Interessen der Schifffahrt bei einem Theile des Landtags auf Förderung keine Aussicht hätten.

Abg. Strackerjan I.: Zur Berichtigung der Angaben des Abg. Ahlhorn wolle er nur bemerken, daß der Staat der Brake Sielacht zur Umlegung des alten Brake Siels nur 25,000 Thlr. gezahlt habe, 3000 Thlr. habe die Stadt

Brake bezahlt, 2000 Thlr. habe die Sielacht fallen lassen. Ferner sei auch die Einnahme aus Benutzung des Brake Hafens nicht zu gering anzuschlagen. Keine Chaussee bringe die Unterhaltungskosten auf, die Hafenkasse habe trotz einer Ausgabe von 1600 Thlr. in Folge des ungewöhnlichen Schlickfalls, der in Geestmünde eine Verwendung von 35,000 Thlr. erforderlich gemacht habe, mit einem Ueberschuß von 2000 Thlr. abgeschlossen.

Abg. Ahlhorn: Daß man bei Chaussees eine Verzinsung des Anlagekapitals nicht verlange und daß man diesen Maßstab auch bei anderen Anlagen nicht absolut anlegen dürfe, damit sei er ganz einverstanden. Oldenburg sei aber vorzugsweise ein Ackerbau- und Viehzucht treibendes Land, nicht ein Land des Handels und der Fabriken. Wenn man dieses in Betracht ziehe, ständen diewendungen im Interesse der Schifffahrt zu denen, welche die Landwirthschaft förderten, in keinem Verhältniß. Auf den Chaussees fahre nicht nur der Landmann, sondern Andere nicht minder; die Einnahmen würden um ein Erkleckliches höher sein, wenn Alles zahlte, was jetzt frei führe.

Er wolle sich übrigens nur dagegen verwahren, daß von seiner Seite bei Bewilligungen im Interesse der Schifffahrt knickerig verfahren sei; er habe schon vorher gefragt, in welchen Positionen man etwas abgesetzt habe.

Abg. Graepel: Er hebe hervor, daß sein Antrag 1 die Summe allgemein zu §. 55 beantrage; der Dampfbagger solle nicht Inventar des Brake Hafens und unter der Verfügung der dortigen Behörden stehen, sondern ein Inventar des ganzen Landes werden, das überall im Interesse des Landes gebraucht werden könne. Eine andere Beordnung würde leicht Konflikte hervorrufen, wenn der Bagger an verschiedenen Orten gewünscht würde.

Abg. Strackerjan II.: Ob der Vorredner einen besonderen Paragraph für diese Position wolle?

Abg. Gräpel: Er beantrage, die Summe in die vorhandene Position „§. 55 Hafenanstalten“ aufzunehmen.

Präsident: Es empfehle sich, die einzelnen beantragten Ausgaben für sich zur Abstimmung zu bringen. Er würde zunächst den Dampfbagger zur Abstimmung vorstellen, da diese Position die Eigenthümlichkeit habe, daß sich in Folge der Annahme oder Ablehnung in anderen Anträgen die Summe pro 1866 um 1200 Thlr. ändere.

Der Antrag auf Bewilligung von 15,000 Thlr. für 1864 und 14,405 Thlr. für 1865 zur Anschaffung eines Dampfbaggers wird in namentlicher Abstimmung mit 24 gegen 19 Stimmen angenommen.

Mit Ja stimmten die Abgeordneten:

Pancraz, Ruffell, Selkmann II., Strackerjan I., Strackerjan II., Strackerjan III., Barleben, Bartel, Becker, Brochhaus, Bulling, de Couffer, Driver, Gissel, Fortmann, Görlich, Gräpel, Greverus, Hoting, Hullmann, Krahn, Kunz, Lentz, Nieberding.



Mit Nein stimmten die Abgeordneten:

Rösener, Rüdibusch, Selkmann I.: Strodtzoff, Suhren, Thöle, Töllner, Willers, Windhaus, Abels, Ahlhorn, Arkenau, Brörmann, Bunnies, Hardt, Huchting, Müller, Detken, Oldejohanns.

Abwesend: Ahlers, Brader, Dannenberg, Heye, Scriba, Struthoff.

Präsident: Setzt andere sich der Mehrheitsantrag, mit dem die Minderheit einverstanden sei, dahin, daß für die Hasenanstalt (ohne Pflasterung der Nordwestseite des Hafens) für 1864 — 16,210 Thlr., für 1865 — 10,850 Thlr., für 1866 — (statt früher 4945 Thlr.) 3745 Thlr. beantragt würden. Außerdem gingen nach der Bemerkung des Abg. Ahlhorn, mit der sich die übrigen Mitglieder der Ausschussmehrheit einverstanden erklärt hätten, hinzu 750 Thlr. pro 1864 zu den in dem früheren Mehrheitsantrage empfohlenen 870 Thlr. für Pflasterung der Anfahrten und Instandsetzung der Hasenstraße. Die Annahme dieser Summe werde in dem Minderheitsantrag ebenfalls empfohlen.

Die Anträge auf Bewilligung der 16,960 Thlr. für 1864, 10,850 Thlr. für 1865, 3745 Thlr. für 1866 werden angenommen.

Präsident: Ferner liege der Antrag vor, 2900 Thlr. zur Pflasterung der Nordwestseite des Hafens für 1864 zu bewilligen; es sei namentliche Abstimmung beantragt.

Der Antrag auf namentliche Abstimmung ist unterstützt und werden obige 2900 Thlr. pro 1864 in namentlicher Abstimmung mit 22 gegen 21 Stimmen bewilligt.

Für den Antrag stimmen die Abgeordneten:

Russell, Selkmann II., Strackerjan I., Strackerjan II., Strackerjan III., Barleben, Bartel, Becker, Brockhaus, Bulling, de Couffer, Driver, Eißel, Görliß, Gräpel, Greverus, Hullmann, Krahn, Kunz, Lenz, Nieberding, Pancras.

Gegen den Antrag stimmen die Abgeordneten:

Selkmann I., Strodtzoff, Suhren, Thöle, Töllner, Willers, Windhaus, Abels, Ahlhorn, Arkenau, Brörmann, Bunnies, Fortmann, Hardt, Hoting, Huchting, Müller, Detken, Oldejohanns, Rösener, Rüdibusch.

Abwesend: Ahlers, Brader, Dannenberg, Heye, Scriba, Struthoff.

Präsident: Es blieben über die nun von der Staatsregierung beantragten Summen, 24,400 Thlr. für Erweiterung der Kajen, und 5300 Thlr. für Vollendung des großen Krahn, die er zusammenfasse.

Dieser Antrag wird abgelehnt.

Der Ausschussantrag Nr. 3 wird in namentlicher Abstimmung mit 26 gegen 18 Stimmen abgelehnt.

Für denselben stimmen die Abgeordneten:

Barleben, Becker, Brockhaus, de Couffer, Eißel, Görliß, Greverus, Hullmann, Krahn,

Kunz, Lenz, Nieberding, Pancras, Russell, Selkmann II., Strackerjan I., Strackerjan II., Strackerjan III.

Gegen denselben stimmen die Abgeordneten:

Thöle, Töllner, Willers, Windhaus, Abels, Ahlhorn, Arkenau, Bartel, Brörmann, Bulling, Bunnies, Driver, Fortmann, Gräpel, Hardt, Hoting, Huchting, Müller, Detken, Oldejohanns, Rösener, Rüdibusch, Scriba, Selkmann I., Strodtzoff, Suhren.

Abwesend: Ahlers, Brader, Dannenberg, Heye, Struthoff.

Sechster Gegenstand der Tagesordnung: Bericht des Finanzausschusses zu dem Schreiben der Staatsregierung wegen theilweiser Erstattung von der Stadt Friesoythe getragenen Chausseebankosten.

Antrag der Minderheit auf theilweise Bewilligung (zum Betrage von 1200 Thlr.), der Mehrheit auf Ablehnung, der Staatsregierung auf Bewilligung von 3300 Thlr.

Abg. **Pancras:** Die Billigkeit spreche entschieden für eine Erstattung an die Stadt Friesoythe. Dieselbe habe die Lieferung der Steine zur Chaussee von Cloppenburg nach Friesoythe ursprünglich zu einem „angemessenen“ Preise übernehmen sollen und habe man nach dem Anschlage 12½ gf. als solchen angenommen. Später habe sich herausgestellt, daß dieser Preis zu niedrig veranschlagt sei und habe die Staatsregierung 1857 schon den Preis von 18½ gf. per Tonne als angemessen anerkannt. Später, nachdem die Sache eine Zeit liegen geblieben, sei vereinbart, die Stadt solle die Mehrkosten der Steine über 18½ gf. tragen, hiernach sei ein Voranschlag gemacht, nach welchem die Stadt 7200 Thlr. in Gemäßheit der früheren Bedingung zu dem veranschlagten Bedarf von 26,300 Thlr. gezahlt habe, indem man bei der Berechnung des städtischen Beitrags auf Grund der früheren Bedingung davon ausgegangen sei, daß die Steine 25 bis 30 gf. kommen würden. In Wirklichkeit seien nur 20 gf. und für einen Kest 22 gf. veransagt. Es sei also bei Weitem nicht das bezahlt, wozu der Beitrag auf 7200 Thlr. normirt sei und würde dieser weit niedriger gestellt sein, wenn man vorher gewußt hätte, daß die Steine so billig zu acquiriren sein würden. Aus Billigkeitsrücksichten rechtfertige sich daher die Rückerstattung von 1200 Thlr. nach dem Minderheitsantrage, ja die Billigkeit scheine selbst für eine Erstattung zu dem von der Staatsregierung beantragten Betrage von 3300 Thlr. zu sprechen.

Präsident: Er bringe den Minderheitsantrag in dem Sinne zur Abstimmung, daß mit dessen Ablehnung die Sache erledigt sei, mit der Annahme noch der weiter gehende Antrag der Staatsregierung zur Abstimmung komme.

Es liegt ein unterstützter Antrag des Abg. Huchting auf namentliche Abstimmung vor.



Der Minderheitsantrag wird in namentlicher Abstimmung mit 27 gegen 18 Stimmen abgelehnt.

Für den Antrag stimmen die Abgeordneten:

Barleben, Bartel, Becker, Brockhaus, Driver, Eißel, Görlig, Greverus, Krahn, Kunz, Lenz, Nieberding, Pancraz, Russell, Selkman II, Strackerjan I, Strackerjan II, Thöle.

Gegen denselben stimmen die Abgeordneten:

Töllner, Willers, Windhaus, Abels, Ahlhorn, Arkenau, Brörmann, Bulling, Bunnies, de Couffer, Dannenberg, Fortmann, Gräpel, Hardt, Hoting, Huchting, Hullmann, Müller, Detken, Oldejohnans, Rösener, Rüdebusch, Scriba, Selkman I, Strackerjan III, Strodtzoff, Suhren.

Abwesend: Ahlers, Brader, Heje, Struthoff.

Siebenter Gegenstand der Tagesordnung: Bericht des Finanzausschusses, betreffend die auf Erbauung einer Brücke zu Huntebrück sich beziehenden Petitionen.

Der Mehrheitsantrag:

Die Petition zur geeigneten Berücksichtigung zu übergeben,
wird angenommen.

Abg. **Gräpel**: Er glaube, die Art der Abstimmung sei mißverstanden, indem davon ausgegangen sei, der weiter gehende Antrag: „die Petition zur besonderen Berücksichtigung zu empfehlen“, werde auch noch zur Abstimmung gestellt werden.

Präsident: Ein Mißverständniß möge vorliegen, er habe den Mehrheitsantrag in dem Sinne zur Abstimmung verstellen wollen, daß durch dessen Annahme der Minderheitsantrag erledigt sei. Man könne nicht wohl zur geeigneten Berücksichtigung übergeben und gleichzeitig zur besonderen Berücksichtigung empfehlen. Wenn kein Widerspruch erfolge, wiederhole er die Abstimmung, da es gewünscht zu wer-

den scheine, in dem Sinne, daß die Anträge einander ausschließen.

Abg. **Ahlhorn**: Abstimmung über beide Anträge nebeneinander, das ginge doch nicht; gegen ein solches Verfahren müsse er protestiren.

Präsident: Er beabsichtige nicht, jetzt den Minderheitsantrag zur Abstimmung zu bringen, sondern den Mehrheitsantrag zunächst zum zweiten Mal zur Abstimmung zu verstellen.

Abg. **Ahlhorn**: Damit sei er einverstanden.

Der Mehrheitsantrag wird angenommen, der Minderheitsantrag ist damit erledigt.

Achter Gegenstand der Tagesordnung: Bericht des Finanzausschusses, betreffend Form und Inhalt des Finanzgesetzes für 1864/66.

Der Ausschufsantrag:

Der Landtag wolle den nachstehenden Entwurf eines Finanzgesetzes für 1864/66 in erster Lesung annehmen,

wird angenommen.

Anträge zur zweiten Lesung sind bis Dienstag Abend einzubringen.

Schluß der Sitzung: gegen 2 Uhr Nachmittags.

Nächste Sitzung: Mittwoch den 27. d. M., Morgens 11 Uhr.

Tagesordnung:

Mündlicher Bericht des Petitionsausschusses über die Petition des Langenbeck in Cutin u. s. w., Anlegung einer zweiten Apotheke in Cutin betr., eventuell mündliche Berichte über andere Petitionen, falls die Anträge auch noch nicht vertheilt sein sollten.

Sodann vertrauliche Sitzung über die Eisenbahnangelegenheit.

Der Berichterstatter

Namsauer.

