

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Verhandlungen des ... Allgemeinen Landtags des Großherzogtums Oldenburg

Staat Oldenburg

Oldenburg, [O.], Landtag 7.1854 - 29.1904

19. Sitzung, 09.03.1867

[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

XV. Landtags des Großherzogthums Oldenburg.

Neunzehnte Sitzung.

Oldenburg, den 9. März 1867. Morgens 11 Uhr.

- Tagesordnung:**
- 1) Ausschußbericht über den Entwurf eines Gesetzes, betr. die Organisation der Eisenbahnverwaltung.
 - 2) Ausschußbericht über den Entwurf eines Gesetzes, betr. die Enteignung zu Eisenbahnen.
 - 3) Ausschußbericht, betr. Aenderung des Art. 34 §. 1 der Verordnung.
 - 4) Zweite Lesung des Gesetzentwurfs, betr. die Uebernahme einer Straße auf dem Bann von Bundenbach als Staatsstraße.
 - 5) Mündlicher Bericht des Staatsgutsausschusses, betr. einen Austausch zwischen Staatsgut und Krongut für die Forst- und Obstbaumschule zu Neuenburg.
 - 6) Mündlicher Bericht des Staatsgutsausschusses, betr. die Veräußerung einiger dem Chausseehaue zu Tweelbäke beigelegten Ländereien.
 - 7) Mündlicher Bericht des Finanzausschusses, betr. Schifffahrtsverbindung von Jever mit Hooffiel.
 - 8) Mündlicher Bericht des Petitionsausschusses, betr. Eingabe mehrerer Wirthe in Oldenburg wegen Aufhebung bezw. Ermäßigung der Wirthschaftsrecognition.

Vorsitzender: Präsident Lenz.

Am Ministertisch: Minister von Berg.

Nach Eröffnung der Sitzung durch den Vorsitzenden wurde das Protokoll der vorigen Sitzung von dem Schriftführer Abg. Böhmcker verlesen und von der Versammlung genehmigt.

Der Vorsitzende theilte folgende Eingänge mit:

- 1) Schreiben der Staatsregierung, betr. die Voranschläge des Herzogthums und der Fürstenthümer;
an den Finanzausschuß.
- 2) Desgleichen, betr. die Vererbpachtung eines Theils der zum reservirten Krongut gehörenden olim Renken Weide bei Oldenburg;
an den Staatsgutsausschuß.
- 3) Vertrauliches Schreiben der Staatsregierung mit Gesetzentwurf, betr. die Aufnahme einer Anleihe;
an den Finanzausschuß.
- 4) Petition des Ortsausschusses zu Westerfede, betr. die Richtung der Oldenburg-Leerer-Eisenbahn;
an den Eisenbahnausschuß.

Minister v. Berg: Es werde der Versammlung bekannt ein, daß die Preussische Regierung eine Aenderung in der

Zollverwaltung vorgenommen habe. Mit dem 1. April d. J. werde nämlich das Oberzollcollegium in Hannover eingehen, und an dessen Stelle ein Provinzialsteuerdirector treten. Die Großherzogliche Staatsregierung halte es für bedenklich, diesem die Oldenburgische Steuerverwaltung mit zu übertragen, weil sie fürchte, daß dann die Oldenburgischen Interessen nicht genügend berücksichtigt würden. Sie habe deshalb beschlossen, einer Abtheilung der Kammer die Verwaltung der indirecten Steuern zu überweisen. Ein darauf bezüglicher Gesetzentwurf werde noch heute eingebracht werden, damit die Prüfung derselben schleunig vorgenommen werden könne. Er hoffe, daß dadurch kein Anlaß gegeben werde, den Landtag zu verlängern.

Vorsitzender: Wenn die Versammlung nicht widerspreche, werde er den Gesetzentwurf dem Finanzausschusse überweisen. Es erhob sich kein Widerspruch.

1. Gegenstand der Tagesordnung.

Da kein Antrag auf Ablehnung oder Annahme des Gesetzentwurfs im Ganzen gestellt war, wurde die Specialberatung eröffnet.

Zu Art. 1 war gestellt Antrag 1:
der Landtag beschliesse, den Art. 1 des Entwurfs in
folgender Fassung anzunehmen:

Art. 1.

Die obere Verwaltung der Eisenbahnen, sowie die obere Leitung des Betriebes derselben und der damit in Verbindung stehenden Verkehrsanstalten, imgleichen die Leitung und Ausführung des Baues neuer Eisenbahnen, wird einer Eisenbahn-Direction übertragen. Dieselbe ist als obere Verwaltungsbehörde dem Staatsministerium unmittelbar untergeordnet.

Minister **v. Berg**: Er werde sich erlauben, an diesen Antrag eine kurze Motivirung zu knüpfen, weshalb die Staatsregierung es für wünschenswerth gehalten habe, sich der Nassauischen Organisation anzuschließen. Man habe sich in großer Verlegenheit befinden müssen, wie man die Organisation der Eisenbahnverwaltung auf die richtigste und einfachste Weise einrichten wolle, weil man darin ein ganz neues Feld betrete. Deshalb habe es nahe gelegen, ein Vorbild in einer bestehenden Organisation zu suchen.

Die Nassauische neue Organisation sei bereits vor 5 Jahren ins Leben getreten und habe sich nach speciellen auch bei der Direction eingezogenen Erkundigungen durchaus bewährt. Das Nassauische Eisenbahnetz betrage ca. 25 Meilen. Das Oldenburgische werde im Jahre 1868 hoffentlich 20,22 Meilen und, wenn es ganz vollendet 33,46 bezw. 28,96 Meilen, je nachdem die Linie der Südbahn gewählt werde, umfassen.

Die Längenverhältnisse seien also ziemlich gleich, und deshalb habe sich der Anschluß an die Nassauische Organisation empfohlen.

Die inneren Einrichtungen aber der Nassauischen Verwaltung seien den anerkannt vortrefflichen der Köln-Mindener Eisenbahn entnommen.

Was den Antrag des Ausschusses betreffe, welcher der Eisenbahn-Direction auch die Leitung und Ausführung des Baues neuer Bahnen übertragen wolle, so erscheine der hierauf bezügliche Zwischenatz überflüssig, da in den Motiven zu Art. 3 ausdrücklich bemerkt sei, daß der technische Director auch bestimmt sei, etwaige weitere Eisenbahnbauten zu leiten. Auch liege ein Widerspruch darin, daß man dem technischen Director die Leitung und Ausführung übertragen wolle, denn derselbe könne nur eins von beiden versehen, nämlich nur die Leitung, nicht aber die Ausführung.

Er empfehle deshalb den Antrag des Ausschusses abzulehnen und den Artikel in der Fassung des Regierungsentwurfs anzunehmen.

Abg. **Selkman II.**: Er könne sich dem vom Ministerlich gegen den Ausschusantrag Vorgebrachten im Wesentlichen anschließen, wolle jedoch noch darauf aufmerksam machen, daß der Zwischenatz nicht glücklich gefaßt scheine, wenn man eine Bervollständigung des Artikels in Bezug auf Bauten bezwecke. Der Zwischenatz spreche nämlich nur von Bauten neuer Eisen-

bahnen, während doch auch bei vorhandenen Bahnen Bauten genug vorkommen könnten. Seiner Ansicht nach aber sei der Zwischenatz nicht nur überflüssig, sondern auch deshalb nachtheilig, weil er für immer der Direction die Leitung des Baues neuer Eisenbahnen überweise, während doch in künftigen Zeiten dazu die Kräfte der Direction nicht mehr ausreichen dürften. Er beantrage deshalb Annahme des Regierungsentwurfes.

Abg. **Ahlhorn**: Er sei nicht der Ansicht, daß der Zwischenatz wegfallen müsse. Er könne vielleicht überflüssig sein, aber ein Theil des Ausschusses sei nur unter der Bedingung mit der Anstellung von zwei Directoren einverstanden gewesen, daß dieselben auch den Bau neuer Bahnen leiten würden. Sonst würde für unsere kurze Bahnstrecke ein Director genügen, und nur in Hinsicht auf den bevorstehenden Bau der Leerer Bahn möge noch ein zweiter erforderlich sein.

Wenn der Abg. **Selkman II.** sage, der Zwischenatz werde der Direction den Neubau der Eisenbahnen für ewige Zeiten zur Leitung überweisen, so sei das ohne Grund, da, wenn neue Beamte später nothwendig werden sollten, ja nur die Anstellung derselben von der Staatsregierung beantragt werden könne.

Wenn übrigens der Zwischenatz einer Redaktionsänderung bedürftig sei, so könne diese in zweiter Lesung beantragt werden.

Abg. **Selkman II.**: Der Vorredner widerspreche sich, wenn er behaupte, die Anstellung von zwei Directoren sei lediglich wegen des Baues der Leerer Bahn bewilligt, und sonst genüge einer, denn die Leerer Bahn werde nach zwei Jahren fertig sein, und dürfe man also ihretwegen nicht zwei Directoren für die ganze Folgezeit anstellen, wenn dies nicht durch die sonstigen Geschäfte erfordert werde.

Wenn Vorredner zugebe, daß der Zwischenatz einer Aenderung bedürfe, so sei es nicht richtig, denselben in seiner mangelhaften Form anzunehmen.

Abg. **Ahlhorn**: Der Vorredner habe ihn verkehrt verstanden, da er nur von etwaigen redactionellen Aenderungen gesprochen habe, sonst aber den Zwischenatz für richtig halte.

Auch stehe für die nächste Zeit nicht nur der Bau der Leerer Bahn in Aussicht, sondern es sei von vielen neuen Bahnen die Rede.

Minister **v. Berg**: Er glaube den Abg. **Ahlhorn** darüber vollständig beruhigen zu können, daß es der Staatsregierung nicht in den Sinn kommen werde, wenn die Kräfte der Direction für die Leitung der Neubauten genügen würden, dann diese derselben nicht zu überlassen.

Wenn der technische Director auch vielleicht in der ersten Zeit, abgesehen von Neubauten, durch die Direction nicht vollständig in Anspruch genommen werde, so sei dies doch nach Vollendung der Leerer Bahn gewiß der Fall.

Wenn aber der Vorredner es für möglich halte, daß ein Director allein die Direction führe, so müsse er dem widersprechen. Das sei nämlich eine positive Unmöglichkeit, möge der Betrieb so klein sein, wie er wolle, weil für den technischen

Director ganz andere Eigenschaften gefordert würden, als für den administrativen Director.

Berichterstatter Abg. **Bartel**: Er empfehle die Annahme des Ausschußantrags. Wenn auch der Zwischensatz vielleicht überflüssig sei, so könne dessen Aufnahme doch keinesfalls schaden. Antrag 1 wurde angenommen.

Zu Art. 2 waren gestellt Antrag 2:

Annahme des Art. 2 des Entwurfs.

und Antrag 3:

dem Art. 2 des Entwurfs werde nachgefügt:

„Dieselbe ist die vorgesetzte Behörde des für den Bau einer Eisenbahn angenommenen Personals.“

Abg. **Selmann II.**: Vom Ausschusse sei hier ein Zusatz beantragt, es seien jedoch keine Gründe dafür angeführt, sondern nur Gründe dagegen. Der Ausschuß sage nämlich im Berichte, er sei der Ansicht, daß der Zusatz nicht erforderlich erscheine, derselbe sei jedoch nicht nachtheilig. Man mache aber doch keine Zusätze, bloß weil sie nicht nachtheilig seien.

Er sei der Ansicht, daß in der Ueberflüssigkeit immer ein Nachtheil liege.

Der Zusatz handle von Personen, welche nur in einem privatrechtlichen Contractsverhältnisse zu der Direction ständen. Daß sich hierauf nun ausdrücklich die Bestimmung des Entwurfs, welche sich auf Civilstaatsdiener beziehe, erstrecken solle, könne dazu führen, daß in dem Zusatz eine Stellung jener Person unter das Civilstaatsdienergesetz ausgesprochen sein solle, weil man sonst nicht wisse, was man mit dem Zusatz anfangen solle. Dieser führe also zu dem Resultate, daß damit gesagt werde, was nicht damit gesagt werden solle.

Er empfehle deswegen die Ablehnung desselben.

Berichterstatter Abg. **Bartel**: Die Eisenbahncommission, jetzt Bancommission, habe in allen ihren Contracten eine ähnliche Bestimmung aufgenommen. Das werde seinen Grund haben, und deshalb habe der Ausschuß die Aufnahme derselben in den Entwurf nicht für überflüssig gehalten.

Antrag 2 und 3 wurden angenommen.

Zu Art. 3 waren gestellt die Anträge:

Nr. 4:

Im Art. 3 §. 1 werden die Worte: „kaufmännischen und“ gestrichen.

Nr. 5:

Dem §. 1 des Art. 3 werde folgender Zusatz angefügt:

„außerdem in Beziehung auf den Bau neuer Eisenbahnen die Aufstellung der Baupläne und die technische Ausführung der Bauten.“

Nr. 6:

Der erste Satz des §. 2 werde in folgender Fassung angenommen:

„Jeder Director handelt innerhalb seines durch die Bestimmungen der Geschäftsordnung (Art. 16.) näher bezeichneten Geschäftskreises selbstständig.“

Berichte. XV. Landtag.

Nr. 7:

Dem Art. 3 werde folgender Zusatz nachgefügt:

„§. 4. Das für den Neubau einer Eisenbahn erforderliche technische und sonstige Hülfspersonal soll, so weit die Geschäfte nicht dem sonst bei der Eisenbahn-Direction oder anderweit im Staatsdienste angestellten Personal übertragen werden können, nur für die Dauer des Baues angenommen werden.“

Nr. 8:

den Art. 3 mit den beschlossenen Aenderungen anzunehmen.

Abg. **Selmann II.**: Der Ausschuß habe in Antrag 5 einen Zusatz zu §. 1 des Art. 3 beantragt. Er sehe indeß nicht ein, was mit den darin enthaltenen Worten „technische Ausführung“ gesagt sein solle. Welcher Unterschied denn zwischen einer „Ausführung“ und einer „technischen Ausführung“ der Bauten sei.

Außerdem glaube er, daß die Eisenbahndirection die Baupläne nicht aufstellen könne. Sie möge anordnend, leitend und beaufsichtigend thätig werden können, aber weder die Aufstellung der Baupläne, noch die Ausführung der Bauten könne ihr aufgelegt werden.

Er halte deshalb den Zusatz für verkehrt und beantrage die Ablehnung desselben.

Minister **v. Berg**: Der in Antrag Nr. 7 beantragte Zusatz sei eine Consequenz des zu Artikel 1 gestellten Antrags. Er mache indeß darauf aufmerksam, daß im Schlusse des Zusatzes vor dem Worte „nur“ die Worte „in der Regel“ fehlen, welche in den Motiven sich fänden. Ob dieselben absichtlich weggelassen seien?

Berichterstatter Abg. **Bartel**: Die Worte seien absichtlich weggelassen und nur aus Versehen in die Motive aufgenommen.

Minister **v. Berg**: Dann stelle er einen Antrag darauf, daß diese Worte aufgenommen würden. Man habe bei dem jetzigen Bau die Erfahrung gemacht, daß bestimmte Zusicherungen zur Anstellung nöthig werden könnten. Die Eisenbahncommission sei allerdings in der Lage gewesen, nur zwei Beamte anzustellen, es sei aber möglich, daß bei weiteren Bauten ein contractliches Engagement sich nicht machen lasse, sondern nur durch Anstellungen die nöthigen Kräfte herangezogen werden könnten. Die Regierung werde dabei stets dem Wunsche des Landtags, möglichst wenig Anstellungen vorzunehmen, nachkommen. Sein Antrag laute:

„im §. 4 (Antrag 7) in der vorletzten Zeile vor dem Worte „nur“ einzuschalten: „in der Regel.“

Abg. **Selmann II.**: Im Antrag 7 fänden sich die Worte: „technische und sonstige Hülfspersonal.“ Er wisse nicht, daß es außer dem technischen und sonstigen Hülfspersonal noch anderes gebe und deshalb erschienen ihm die Worte „technische und sonstige“ überflüssig.

Ferner sei gesagt: „soweit die Geschäfte nicht dem sonst

bei der Eisenbahndirection oder anderweit im Staatsdienste angestellten Personale übertragen werden können.“ Er glaube nicht, daß die in diesen Worten liegende Beschränkung auf die Eisenbahn-Direction richtig sei. Es seien viele Personen außer der Direction auch noch bei der Eisenbahnverwaltung angestellt, denen solche Geschäfte zweckmäßig übertragen werden könnten.

Er beantrage deshalb:

1. im Antrag Nr. 7 werden die Worte „technische und sonstige“ gestrichen;
2. „es werde daselbst anstatt „Eisenbahndirection“ gesetzt: „Eisenbahnverwaltung.“

Abg. **Straderjan II.**: Er müsse in Beziehung auf den Antrag des Abg. **Selkmann II.** anerkennen, daß die Worte „technische und sonstige“ ohne Schaden wegfallen könnten. Uebrigens gebe es außer dem technischen ein sonstiges Hülfspersonal, z. B. provisorische Zahlmeister und das nöthige Schreiberpersonal.

Er lege indeß auf den Antrag keinen Werth.

Berichterstatter Abg. **Bartel**: Der Antrag 2 des Abg. **Selkmann II.** würde richtig sein, wenn nicht auf das Wort „Eisenbahn-Direction“ der Nachsatz folge. Dieser Umstand verändere die Sache.

Gegen den Antrag des Ministers von Berg habe er für seine Person nichts zu erinnern und glaube auch, daß die meisten Mitglieder des Ausschusses mit demselben einverstanden sein würden.

Die Anträge 4, 5, 6 sowie der Antrag des Ministers von Berg wurden angenommen. Die beiden Anträge des Abg. **Selkmann II.** wurden abgelehnt. Sodann wurde der Antrag 7 mit der von Berg'schen Verbesserung angenommen. Ebenso Antrag 8.

Zu Art. 4 waren gestellt die Anträge:

Nr. 9:

1. im Art. 4, Ziffer 1, Absatz 2 zwischen den Worten „Canzlei-Beamte)“ und „zugewiesen“ die Worte: „und den Telegraphendienst“ einzuschalten;
2. den letzten Satz des Abs. 2 daselbst: „Für den technischen Theil z.“ zu streichen.

Nr. 10:

unter Ziffer 2, Abs. 1 in der vorletzten Zeile das Wort „vorläufigen“ zu streichen.

Nr. 11:

den Art. 4 des Entwurfs mit den beschlossenen Aenderungen anzunehmen.

Minister **v. Berg**: Dem Antrag 10 gegenüber glaube er Werth darauf legen zu müssen, daß Art. 4 in der von der Staatsregierung beantragten Fassung angenommen werde. Er halte es für unthunlich, daß der Maschinenmeister dauernd die Materialverwaltung übernehme. Er werde einige Mittheilungen machen über den Geschäftsumfang des Maschinen-

meisters, sowie des Materialverwalters: der Maschinenmeister müsse die Arbeit in den Werkstätten leiten und habe die Verantwortlichkeit für die Locomotive wie für das ganze rollende Material. Außerdem lägen ihm sämtliche Einrichtungen maschineller Art ob, wie Tränkungsanstalten und Gasanstalten. Der Bau der Oldenburg-Leerer Bahn werde ihn besonders in Anspruch nehmen, weil er die Pläne für die erforderlichen Maschinen z. machen müsse.

Der Materialverwalter habe die Sorge für die Anschaffung und Aufbewahrung sämtlicher zum Betriebe erforderlichen Materialien und Geräthschaften. Außerdem ständen die Specialdepots bei den verschiedenen Stationen unter seiner Controle.

Darnach werde man einsehen, daß es positiv unmöglich sei, auf die Dauer beide Aemter zu verbinden.

Wenn die Oldenburg-Bremer Bahn zwei Jahre im Betrieb sei, werde, auch nach Ansicht der Eisenbahn-Commission, ein besonderer Materialverwalter angestellt werden müssen, und deshalb könne man dessen Geschäfte dem Maschinenmeister nur vorläufig zuweisen.

Auch in Nassau sei ein besonderer Materialverwalter mit 1000—1500 fl. angestellt, und wir würden bald denselben Betrieb haben, wie Nassau.

Er empfehle deshalb die Ablehnung des Antrags Nr. 10. Antrag 9 wurde angenommen, Antrag 10 abgelehnt, Antrag 11 angenommen.

Antrag Nr. 12:

Annahme der Art. 5, 6 und 7 des Entwurfs, wurde angenommen.

Zu Artikel 8 waren gestellt die Anträge:

Nr. 13:

die Abtheilung des Art. 8: „Oberbeamte der Direction, 1 Güterverwalter z.“ ist zu streichen und statt dessen zu setzen: „Obere Verwaltungsbeamte der Direction“ 4 Beamte einschließlich des Cassirers, zwei zu 600 bis 1000 Thlr., zwei zu 500 bis 900 Thlr.“

Nr. 14:

statt „2 Bahningeniure 500 bis 1100 Thlr.“ ist zu setzen:

„zwei Bahningeniure einer mit 500—1000 Thlr., einer mit 500—900 Thlr.“

Nr. 15:

statt „1 Telegrapheningenieur 500—1100 Thlr.“ ist zu setzen:

„ein Telegraphenbeamter 350—500 Thlr.“

Nr. 16:

statt „5 Canzlei- und Rechnungsbeamte der Direction z. 400—800 Thlr.“ ist zu setzen:

„5 Canzlei- und Rechnungsbeamte der Direction, der Betriebsführung und des Maschinendienstes, davon zwei mit 400—800 Thlr., drei mit 300 bis 700 Thlr.“



Nr. 17:

statt „3 Verwalter größerer Stationen 500—1000 Tlhr.,
7 Verwalter kleinerer Stationen 360—600 Tlhr.“
ist zu setzen:

„10 Stationsverwalter, davon einer mit 500 bis
800 Tlhr., zwei mit 400 bis 700 Tlhr., drei mit
360 bis 600 Tlhr. und vier mit 300 bis 500
Tlhr.“

Nr. 18:

statt „5 Portiers 220 bis 250 Tlhr.“ zu setzen:

„Portiers 200 bis 220 Tlhr.“

Nr. 19:

statt „Schaffner 220 bis 250 Tlhr.“ zu setzen:

„Schaffner 200 bis 250 Tlhr.“

Nr. 20:

der Schlusssatz des Art. 8 ist zu streichen.

Nr. 21:

den Art. 8 des Entwurfs mit den beschlossenen Aen-
derungen anzunehmen.

Minister **v. Berg**: Der Ausschuss habe in Antrag 13
empfohlen, die Zahl der Oberbeamten der Direction von 5
auf 4 herabzusetzen. Es handele sich um folgende Beamten:
Güterverwalter, Vorstand des Secretariats, Vorstand des Rech-
nungswesens, Vorstand der Controle, Cassirer.

Es seien dies die Spitzen ganz auseinander fallender
Arbeitszweige, und sehe er nicht ein, wie man zwei derselben in
einer Person vereinigen könne, da jedes der Aemter verschie-
dene Erfordernisse habe.

Ueber den Güterverwalter habe er bereits eben sich aus-
gesprochen. Der Vorstand des Secretariats sei auch Hilfsar-
beiter der Direction, das verwickelte Rechnungswesen erfordere
eine besondere Oberleitung und daß ein besonderer Cassen-
beamte nicht fehlen könne, verstehe sich von selbst. Was ins-
besondere die Controle betreffe, so lägen derselben sehr umfang-
reiche Geschäfte ob. Sie habe die Controle und Revision der
Frachtlisten, der Rapporte und Arbeiten der Stationen, die
Frachtberechnung zwischen den verschiedenen Verwaltungen, das
allgemeine Cassewesen u. s. w. Außerdem werde noch ein
technisches Revisionsbureau bestehen.

Die Arbeit der Beamten werde eine sehr bedeutende sein
und mit der Erweiterung des Betriebes sich erheblich steigern.

Die Erwartung, daß die Leerer Bahn durch die Herstel-
lung der Bahn Jhrhove-Neuschanz sofort einem großen Verkehr
dienen werde, habe durch eine Erklärung des Niederländischen
Ministers, den Kammern gegenüber, eine bedeutende Stütze er-
halten. Die Niederländische Regierung habe sich nämlich be-
reit erklärt, einer sich bildenden Gesellschaft eine Subvention
zu zahlen.

Er könne versichern, daß keine Person mehr dabei interes-
sirt sei, als er, daß eine billige Organisation eintrete. Er
sei nämlich deshalb speciell dabei interessirt, damit seine Behauptun-
gen, welche er dem Landtage gegenüber ausgesprochen habe, zur

Wahrheit würden. Billiger Bau und billige Verwaltung
werde die Rentabilität der Bahn sichern.

Abg. **Ahlhorn**: Er müsse gestehen, daß er nicht genaue
Sachkenntniß habe, er habe indeß geglaubt, wenn sich heraus-
stellen werde, daß mehr als 4 Oberbeamte nöthig seien, daß
dann im nächsten Herbst darüber eine Vorlage gemacht wer-
den könne, daß also eine Verlegenheit nicht eintreten werde.

Er glaube, daß zwei Spitzen der Verwaltungszweige
wohl vereinigt werden könnten, und daß schon 4 Beamte zu
viel seien.

Auch sei der Landtag heute dem Minister schon mehr-
fach entgegen gekommen, und habe der Staatsregierung grö-
ßern Spielraum gelassen, als anfänglich beabsichtigt sei. Des-
halb könne hier wohl einmal von der andern Seite nachgege-
ben werde.

Minister **v. Berg**: Er sei dem Abg. Ahlhorn per-
sönlich sehr dankbar, daß er in besonderer Rücksicht auf ihn
gehandelt habe. Er glaube aber, daß solche Rücksichten nicht
maßgebend seien, daß es vielmehr darauf ankomme, was im
Interesse des Dienstes erforderlich sei.

Wenn der Abg. Ahlhorn sage, er könne die Sache we-
gen Mangels genauer Sachkenntnisse nicht beurtheilen, so möchte
er ihm rathen, daß er auf einer seiner vielen Reisen einmal
einen Blick in das Detail einer Eisenbahnverwaltung werfe.
Er werde dann finden, daß die beantragte Zahl der Ober-
beamten nicht zu groß sei. Dieselben würden schon bei dem
jetzigen Betriebe erforderlich sein, und seien um so mehr erfor-
derlich, als das gesammte Personal auch bei dem fernern Bahn-
bau verwandt werden solle. Er wiederhole: wenn einer der
Beamten sich als unnöthig herausstellen werde, so werde man
sicher keinen anstellen.

Im Uebrigen finde er kein Bedenken, der Fassung des
Ausschussantrags beizutreten, und stelle deshalb folgenden Ver-
besserungsantrag zu dem Antrag 13:

„statt „4 Beamte“ zu setzen „5 Beamte“ und statt zwei
zu 500 bis 900 Tlhr.“ „drei zu 500 bis 900 Tlhr.“

Der Antrag des Ministers von Berg wurde abgelehnt.
Die Ausschussanträge 13 bis 21 wurden angenommen. Die
Anträge zu Art. 9:

Nr. 22:

im Art. 9 die Worte: „10 bis 14% vom Gehalte,
aber nicht über 200 Tlhr.“ zu streichen und an dieser
Stelle einzufügen:

„bei 600 Tlhr. Gehalt einschließlich 10%

„ 800 „ „ „ 12%

bei mehr als 800 Tlhr. „ 14%“

und Nr. 23:

Annahme des Art. 9 mit den beschlossenen Aenderungen,
wurden angenommen.

Zu Art. 10 waren gestellt die Anträge:

Nr. 24:

Streichung des Art. 10 des Entwurfs,

20*

und

Nr. 25:

Dem Art. 8 werde der Schlusssatz nachgefügt:

„Mit Genehmigung des Staatsministeriums kann den an besonders theuren Orten stationirten Beamten eine Theuerungszulage gewährt werden.“

Minister v. Berg: Das Institut der Funktionszulagen habe allerdings nie besondere Befürwortung im Landtage gefunden. Er mache indeß darauf aufmerksam, daß durch eine Zubilligung derselben mit verhältnißmäßig geringen Summen viel erreicht werden könne. Es komme häufig vor, daß man einem Beamten einen ihm nicht zustehenden Dienstzweig überweisen könne. Diesen werde er gegen eine geringe Vergütung gern versehen, nicht aber ohne Zulage.

Auch kämen bei allen Eisenbahnverwaltungen Funktionszulagen vor, und für unsere Verwaltung würden im Ganzen etwa 500 Thlr. jährlich in Aussicht zu nehmen sein. Er mache darauf aufmerksam, daß es dadurch ermöglicht werde, z. B. Bahnwärttern den Billetverkauf und die Verwaltung der Stationen zu übertragen, wie dies auch in Preußen geschehe. Er beantrage deshalb Annahme des Art. 10.

Abg. Ahlhorn: Es könne sein, daß die Funktionszulagen bei den Eisenbahnverwaltungen anderer Länder stattfänden, aber da beständen sie vielleicht bei allen übrigen Beamten. Bei uns beständen sie nur bei Staatsanwälten, und auch hiergegen erklärten sich die Juristen.

Er glaube, daß jeder Angestellte alle seine Kräfte dem Staate widmen werde, und sei deshalb gegen die Einführung der Funktionszulagen, wie dieselben auch nie im Landtag Anklang gefunden hätten.

Mit den Theuerungszulagen sei er einverstanden.

Minister v. Berg: Er stehe auf demselben Boden mit dem Abg. Ahlhorn. Er sei der Ansicht, daß bei bedeutenden Kategorien von Staatsdienern, wo Ehre und Eifer dahin drängten, die volle Kraft dem Staatsdienste zu widmen, keine Funktionszulagen angebracht seien. Er glaube aber, daß in den untern Sphären vielfach ein solcher Sporn nöthig sein werde. Man müsse eben verschiedene Sphären des Dienstes unterscheiden. Nach unten hin würden Funktionszulagen hierfür sehr wirksam sein.

Die Anträge 24 und 25 wurden angenommen.

Ebenso Antrag 26:

Annahme der Art. 11, 12 und 13 des Entwurfs.

Sowie zu Art. 14 die Anträge:

Nr. 27:

im Art. 14, Abj. 1 zwischen Stationsassistenten und Zugführer einzuschalten: „Bahnmeister.“

Nr. 28:

im Art. 14, Abj. 2 das Wort „Bahnmeister“ zu streichen.

Nr. 29:

den Art. 14 mit den beschlossenen Aenderungen anzunehmen.

Sodann kam zur Berathung Antrag 30:

Nach Art. 14 des Entwurfs ist folgender Artikel einzuschalten:

Die im Art. 8 genannten Beamten haben die Rechte der Staatsdiener. Die Bestimmungen des Civilstaatsdienergesetzes über unwiderrufliche Anstellung finden indeß auf die Billetdrucker, Canzlei-diener und die ferner im Art. 8 genannten Beamten keine Anwendung.

Abg. Sellmann II.: Der Ausschuß habe einen neuen Artikel eingeschaltet, dieser enthalte aber im Anfang einen Satz, welcher nicht stehen bleiben könne. Es heiße da, die im Art. 8 genannten Beamten hätten die Rechte der Staatsdiener. Man sollte denken, sie müßten dann auch die Pflichten der Staatsdiener haben. Er meine indeß, daß der ganze Satz gestrichen werden könne. Seien nämlich die Personen als Beamte angestellt, so verstehe es sich von selbst, daß das Civilstaatsdienergesetz auf sie Anwendung finde, seien sie aber nicht angestellt, so dürften sie auch nicht die Rechte der Staatsdiener haben. Er mache z. B. auf die Portiers aufmerksam. Es sei bedenklich, solchen die Rechte der Staatsdiener zu geben. Er glaube, daß es sich vielmehr empfehle, dieselben durch privatrechtlichen Contract zu engagiren, worauf das Civilstaatsdienergesetz keine Anwendung finde.

Er glaube, man müsse der Staatsregierung und der Eisenbahnverwaltung offen halten, anzustellen, wenn sie es nöthig finden, wenn sie es aber nicht für nöthig halten, einen privatrechtlichen Contract abzuschließen.

Man habe vielfach die Erfahrung gemacht, daß Personen, so lange sie provisorisch engagirt gewesen seien, eifrig im Dienste sich gezeigt hätten, sobald aber die definitive Anstellung erfolgt sei, erschlafft wären. Dies gehe dann nicht soweit, daß sie entlassen werden könnten, aber Jeder wisse, daß zwischen schlaffer Dienstführung und zur Entlassung führender Untauglichkeit ein sehr großer Raum sei.

Er meine, daß es im Interesse einer prompten Dienstleistung sei, der Staatsregierung in Beziehung auf die Anstellung freie Hand zu lassen, und stelle deshalb folgenden Antrag: „den ersten Satz und im zweiten Satze das Wort „in-deß“ zu streichen.“

Abg. Strackerjan II.: Er wolle hervorheben, daß der Entwurf selbst davon ausgehe, daß die in Art. 8 aufgeführten Personen die Rechte und selbstverständlich auch die Pflichten der Staatsdiener haben sollten. Der Ausschuß sei einverstanden und habe nur geglaubt, die Schlussbemerkung des §. 8 weiter ausdehnen zu müssen. Dadurch werde man erreicht haben, was der Abg. Sellmann II. wolle, daß man nämlich die Leute stets entfernen könne, sobald sie lässig würden. Ob die Stelle sofort besetzt werden solle, das könne im einzelnen Falle dem Ermessen der Regierung vorbehalten bleiben. Deshalb habe z. B. auch der Ausschuß beantragt, vor Portiers die Zahl 5 zu streichen, damit der Staatsregierung über-

lassen bleibe, wieviel sie definitiv anstellen wolle. Er glaube deshalb, daß der Ausschufsantrag zur Annahme empfohlen werden könne.

Abg. Ahlhorn: Er schließe sich dem Abg. Sellmann II. an. Er habe durch den Ausschufsantrag dasselbe erreichen wollen, indem dadurch die Schlußbestimmung des Art. 8 ausgedehnt werde. Er sei der Ansicht, daß Leute, die auf Kündigung ständen, besser und prompter im Dienst sein würden, als solche, die definitiv angestellt seien. Die Staatsregierung müsse die Probe machen und, was sich nicht bewähre, sofort wieder entlassen können.

Abg. Sellmann II.: Der Abg. Strackerjan II. habe für seinen Antrag gesprochen. Er sage, es sei nicht die Absicht, die Portiers sofort anzustellen. Er meine aber, wenn der Ausschufsantrag stehen bleibe, so müßten dieselben sofort angestellt werden, da sie die Rechte der Staatsdiener hätten.

Abg. Ruffel: Er stimme der Ausführung des Abgeordneten Sellmann II. bei, er mache aber für die zweite Lesung darauf aufmerksam, daß die Fassung des Sellmann'schen Antrags es zweifelhaft mache, ob auf die nicht aufgeführten Beamten das Civilstaatsdienergesetz anzuwenden sei. Durch eine Redaction werde dieser Zweifel bei der zweiten Lesung beseitigt werden können.

Abg. Strackerjan II.: Der Abg. Sellmann II. habe ihn mißverstanden. Er habe sagen wollen, man werde nicht in die Nothwendigkeit versetzt sein, Portiers anzustellen zu müssen. Man könne statt ihrer auch Tagelöhner anstellen.

Minister v. Berg: Bei Besprechungen im Ausschuf sei er damit einverstanden gewesen, daß die Schlußbestimmung des Art. 8 ausgedehnt werde. Der Ausschuf sei indessen noch weiter gegangen, als besprochen sei.

Wenn der Abg. Sellmann glaube, daß nach dem Art. 8 zu viele Personen unter das Civilstaatsdienergesetz fallen, so mache er darauf aufmerksam, daß noch eine Menge Stellen übrig seien, für welche keine Beamten angestellt würden, das seien Bahnwärter und ihre Gehülfen, Weichenwärter und ihre Gehülfen, die Arbeiter auf den Bahnhöfen, Heizer, Rangirer, Putzer, Schmierer. Alle Uebrigen, im Art. 8 aufgeführten Beamten, sollten die Rechte der Staatsdiener haben. Nur habe sich die Staatsregierung bei einer Reihe der unteren Beamten beliebige Kündigung vorbehalten und hiemit seien die Bedenken des Abg. Ahlhorn beseitigt, denn man könne lässige Leute dann stets entlassen.

Der Antrag des Abg. Sellmann II. wurde angenommen und damit der Antrag 30 erledigt.

Zu Art. 15 waren gestellt die Anträge:

Nr. 31:

Der erste Satz des Art. 15 ist zu streichen und statt dessen zu setzen:

Art. 15:

Es soll eine Cassé gebildet werden, aus welcher

die im Eisenbahndienste Verwundeten und deren Hinterbliebenen nach Bestimmung der Direction in außerordentlichen Fällen Unterstützungen erhalten sollen.

Nr. 32:

dem Art. 15 werde nachgefügt:

„5. die Ueberschüsse aus dem Verfaufe von Drucksachen (Formulare, Fahrpläne u.)

Nr. 33:

Annahme des Art. 15 mit den beschlossenen Aenderungen.

Dieselben wurden angenommen.

Ebenso zu Art. 16 Antrag 34:

Annahme des Art. 16,

und endlich Antrag 35:

der Landtag beschließe:

Großherzogliche Staatsregierung wird ersucht, die Verwaltungskosten der Eisenbahn möglichst zu beschränken und nicht mehr Beamte anzustellen, als der Dienst nothwendig erfordert.

2. Gegenstand der Tagesordnung.

Nachdem zur Specialberathung geschritten war, wurden zu Art. 1 Antrag Nr. 1:

dem Gesetze werde als Art. 1 eingefügt:

Art. 1:

Das nachfolgende Gesetz findet Anwendung auf alle für den öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen;

und Antrag Nr. 2:

Annahme des Art. 1:

zu Art. 2 die Anträge Nr. 3:

den Art. 2 §. 1 anzunehmen;

und Nr. 4:

der Art. 2 §. 2 erhalte folgende Fassung:

§. 2. Ebenso muß die vorübergehende Benutzung von Grundstücken behufs Herstellung der Bahn, namentlich zur Herrichtung von Nebenwegen, zur Niederlegung oder Anfuhr von Baustoffen, zur Gewinnung von Erde, Sand, Kies u. dgl., sowie zur einseitigen Herstellung von Ab- und Bewässerungsanlagen gestattet werden.

Dauert die Benutzung über drei Jahre fort, oder wird die Beschaffenheit der Grundstücke durch die Benutzung bleibend und wesentlich verändert, so muß das Grundstück auf Verlangen des Beschwerten gegen Entschädigung zum Eigenthum (§. 1) übernommen werden.

Eine vorübergehende Benutzung von Gebäuden oder von Grundstücken zur Gewinnung von Ziegelerde oder Feldsteinen kann nicht erzwungen werden;

- zu Art. 3 die Anträge Nr. 5:
Ablehnung des Art. 3 §. 1;
und Nr. 6:
Annahme des Art. 3 §. 2;
- zu Art. 4 Antrag Nr. 7:
Annahme des Art. 4;
- zu Art. 5 Antrag Nr. 8:
dem Art. 5 §. 5 werde nachgefügt: „und der beab-
sichtigte Verkauf zu Stande gekommen ist;“
- und Nr. 9:
Annahme des Art. 5 mit der beschlossenen Aenderung;
- zu Art. 6 Antrag Nr. 10:
im ersten Satze des §. 1 werde statt „sind . . . mit-
zutheilen und anzugeben“ gesetzt: „ist . . . mitzutheilen
und sind zugleich anzugeben;“
- Nr. 11:
im §. 2 werden hinter „14 Tage“ die Worte „bei
dem Amte . . . oder“ gestrichen;
- Nr. 12:
im §. 2 werde der Schluß: „diese Einwendungen in-
nerhalb jener Frist“ u. s. w. in folgender Fassung an-
genommen: „spätestens innerhalb 8 Tagen nach Ab-
lauf jener Frist bei Strafe des Ausschlusses bei dem
Amte (Magistrate einer Stadt erster Classe), in dessen
Bezirke die Gegenstände belegen sind, oder bei der Re-
gierung ihre Einwendungen zu erheben, bezw. das Ver-
langen auf Uebernahme des Ganzen zu erklären;“
- und Nr. 13:
den Art. 6 mit den beschlossenen Aenderungen anzu-
nehmen;
- zu Art. 7 Antrag Nr. 14:
den Art. 7 anzunehmen;
- zu Art. 8 Antrag Nr. 15:
dem §. 2. d werde nachgefügt:
„soweit dieser Mehrwerth nicht bereits unter e. mit
in Anschlag gebracht ist;“
- Nr. 16:
im §. 4 werde der Satz, „wenn aber der Gegenstand
u. s. w.“ gestrichen;
- Nr. 17:
im §. 6 erhalte der zweite Satz: „Dagegen kommt . .
nicht in Anrechnung“ die Fassung: „Andererseits kommt
. . auch nicht in Anrechnung;“
- und Nr. 18:
den Art. 8 mit den beschlossenen Aenderungen anzu-
nehmen;
- zu Art. 9 Antrag Nr. 19:
Annahme des Art. 9.
- zu Art. 10 Antrag Nr. 20:
im Art. 10 §. 1 werden die Worte „auf Antrag des
Entschädigungsverpflichtigen“ gestrichen, dagegen in §.
2 hinter „schriftlich“ die Worte eingeschoben:
„von dem Entschädigungsverpflichteten;“
- und Nr. 21:
den Art. 10 mit den beschlossenen Aenderungen anzu-
nehmen;
- zu Art. 11 Antrag Nr. 22:
den Art. 11 anzunehmen;
- zu Art. 12 Antrag Nr. 23:
den Art. 12 anzunehmen;
- zu Art. 13 Antrag Nr. 24:
im Art. 13 §. 1, Abf. 2 werde vor „zur Einsicht“
eingefügt: „in der Gemeinde;“
- und Nr. 25:
den Art. 13 mit der beschlossenen Aenderung anzu-
nehmen;
- zu Art. 14 Antrag Nr. 26:
den Art. 14 anzunehmen,
angenommen.
- Zu Art. 15 waren gestellt die Anträge Nr. 27:
dem Art. 15 §. 2 werde nachgefügt:
„Auf Verlangen sind die Entscheidungsgründe für
die Festsetzung der Entschädigung mitzutheilen;“
- Nr. 28:
dem Art. 15 §. 2 werde nachgefügt:
„die Entscheidungsgründe für die Festsetzung der
Entschädigungssumme sind mitzutheilen;“
- und Nr. 29:
den Art. 15 mit der beschlossenen Aenderung anzu-
nehmen.
Antrag Nr. 28 wurde abgelehnt, 27 und 29 wurden ange-
nommen.
- Zu Art. 16 waren gestellt Antrag Nr. 30:
der Art. 16 §. 3 werde gestrichen, dagegen dem §. 2
nachgefügt:
„Ein abgesondertes Sühneverfahren findet nicht wei-
ter statt. Dem Gerichte sind auf Verlangen die
Verhandlungen der Regierung über die Feststellung
der Entschädigung abzugeben;“
- Nr. 31:
der Art. 16 §. 3 werde gestrichen, dagegen dem §. 2
nachgefügt:
„Dem Gerichte sind auf Verlangen die Verhand-
lungen der Regierung über die Feststellung der Ent-
schädigung abzugeben;“
- und Nr. 32:
den Art. 16 mit der beschlossenen Aenderung anzu-
nehmen.
- Abg. **Schomann**: Im Ausschußberichte sei er irrthüm-
lich zur Majorität gezählt. Er sei der Ansicht der Minorität,
welche durch seinen Beitritt aufhöre, Minorität zu sein.
Nachdem die Verwaltungswege vergeblich versucht seien,
trete das gerichtliche Verfahren ein und dieses involvire einen
Sühneverfuch. Die Majorität wolle diesen letzteren aufheben.
Das könne nur gerechtfertigt sein, wenn besondere Zweckmä-

figleitsgründe vorlägen, aber dies sei nicht nur der Fall, sondern im Gegentheil werde gerade hier der Sühneverfuch sehr wirksam sein. Der Sühneverfuch könne nämlich nur dann mit Erfolg gemacht werden, wenn der Richter im Stande sei, die Sache zu überschauen, und dies sei hier nach den Vorverhandlungen im Verwaltungswege mehr als sonst der Fall. Er könne nun die Partheien darüber aufklären, welche Dimensionen der Proceß annehmen werde, welche Punkte zum Beweise zu verstellen seien und so weiter. Dadurch würden dieselben vor manchem kostspieligen Proceße geschützt werden.

Abg. **Deeken**: Wiewohl der Abg. Schomann zurücktrete, bleibe die Majorität doch Majorität.

Wenn es richtig sei, daß durch den Antrag der Majorität der Sühneverfuch ganz beseitigt werde, dann gebe er dem Abg. Schomann Recht. Die Sache liege aber anders: Es handle sich nicht um Proceße, für welche das Amtsgericht competent sei. Das Gericht werde hier stets die Sühne versuchen. Der Antrag 30 bezwecke nur das abge sonderte Sühneverfahren, welches in Sachen von Obergerichtscompetenz vorgeschrieben sei, bei den Enteignungen zu beseitigen. Es gebe schon verschiedene Ausnahmen von dieser Vorschrift, und er glaube, wenn ein weitläufiges Verwaltungsverfahren unisonst stattgefunden habe, werde die Sühne vor dem Amtsgericht auch vergeblich versucht werden. Sollte doch noch Hoffnung auf einen Vergleich vorhanden sein, so werde auch das Obergericht die Sühne versuchen.

Abg. **Muffel**: Seiner Ansicht nach sei das abge sonderte Sühneverfahren keine bloße Formalität, sondern es werde mancher Proceß dadurch beseitigt werden. Der Abg. Schomann habe die Sache richtig dargelegt. Durch die Verhandlungen bei der Verwaltungsbehörde werde das Material gesammelt, worauf der Vergleich gegründet werden könne. Wenn die Partheien mit dem im Verwaltungswege festgestellten Entschädigungs capitale nicht einverstanden seien, so würden sie die Entscheidungsgründe zu prüfen haben. Ohne einen Sühneverfuch würden sie sich sofort zur Einleitung des Proceßes an die Anwälte wenden müssen, während doch auch der Amtsrichter häufig in der Lage sei, ihnen die Sache auseinander setzen zu können.

Er habe die Ueberzeugung, daß in vielen Fällen durch die Verhandlung beim Amtsgericht kostspielige Proceße abgeschnitten würden. Er sehe auch durchaus keine Gefahr in der Vornahme des Sühneverfuchs. Höchstens könne man sagen, daß eine Verzögerung und Kosten dadurch verursacht würden. Diese könnten aber wegen ihrer Unbedeutendheit durchaus nicht ins Gewicht fallen.

Abg. **Selkman II.**: Er trete der Majorität bei und halte es für erforderlich, die Versammlung darauf aufmerksam zu machen, um was es sich hier handle. Es komme nur das abge sonderte Sühneverfahren in Betracht, welches bei Sachen über 75 Thlr. eintrete. Dies sei hier nicht nöthig, wie auch die bürgerliche Proceßordnung dasselbe in vielen andern Fällen für unnöthig erkläre. Ein Sühneverfahren überall werde da-

durch nicht ausgeschlossen. Zunächst habe dieses bereits stattgefunden vor dem Regierungscommissär, welcher vollständig in der Sache stehe und zweckmäßige Sühnever schläge machen könne. Schon deshalb sei ein zweiter Sühneverfuch überflüssig. Außerdem seien im Verwaltungswege schon Ermittlungen durch Sachverständige vorgenommen, und nach diesen seien die Sühnever schläge gemacht. Er glaube nicht, daß, wenn dieser Hartnäckigkeit entgegengesetzt werde, noch Hoffnung auf einen Vergleich sei. Es werde also lediglich eine Verzögerung und oben drein noch Kosten durch einen abge sonderten Sühneverfuch herbeigeführt.

Sodann wurde ein Antrag auf Schluß der Debatte angenommen.

Abg. **Straderjan III.** als Berichterstatter der Majorität: Er wolle nur in Betreff des Stimmverhältnisses noch bemerken, daß die Stimmen im Ausschuß gleich ständen, da der Abg. Hullmann nicht an der Berathung Theil nehmen können und deshalb als Ausschußmitglied keine Stimme habe.

Abg. **Schomann** als Berichterstatter der Minorität: Was den vom Abg. Selkman gegen den Antrag der Minorität zuletzt vorgebrachten Grund, daß nämlich die Kosten dadurch vermehrt würden, betreffe, so gehe grade das Streben der Minorität dahin, den Partheien Kosten zu ersparen. Es sei sehr wahrscheinlich, daß eine Sühne zu Stande komme, wenn der Richter den Partheien Aufklärungen gebe. Auch sei noch hervorzuheben, daß die Enteignungen meist Sachen über 75 Thlr. Werth betreffen würden, so daß es sich um eine tief eingreifende Bestimmung handle.

Antrag 30 wurde abgelehnt, die Anträge 31 und 32 wurden angenommen.

Antrag 33:

„die Art. 17—23 anzunehmen“,

wurde angenommen.

Zu Art. 24 waren gestellt die Anträge:

Nr. 34:

im Art. 24 statt „drei Tagen“ zu setzen „acht Tagen“ und statt „drei Wochen:“ „vierzehn Tagen.“

und

Nr. 35:

den Art. 24 mit der beschlossenen Aenderung anzunehmen.

Dieselben wurden angenommen.

Ebenso zu Art. 25 Antrag 36:

im Art. 25 §. 1 die Worte: „die Kosten der gerichtlichen Feststellung — ausfällt“ zu streichen.

und

Nr. 37:

den Art. 25 mit der beschlossenen Aenderung anzunehmen.

Desgleichen endlich Antrag 38:

„die Art. 26 und 27 anzunehmen.“

3. Gegenstand der Tagesordnung.

Der Antrag des Ausschusses:

der Landtag genehmige folgenden Gesetzentwurf und überreiche ihn der Großherzoglichen Staatsregierung mit dem Ersuchen um ihre Zustimmung:

Im Art. 34 §. 1 Abf. 3 der Wegeordnung für das Herzogthum Oldenburg vom 12. Juli 1861 tritt an die Stelle der Worte: „Auch die der Gebäudesteuer unterworfenen Baulichkeiten können, auch schon vor wirklicher Umlegung der Gebäudesteuer, zu Leistungen und Diensten an den Wegen unter Berücksichtigung des Miethwerths herangezogen werden“ folgende Bestimmung:

„Auch können die der Gemeindebesteuerung unterliegenden Baulichkeiten (Art. 127 der Gemeinde-Ordnung), soweit sie nach Art. 1 des Gesetzes vom 18. Mai 1855 über die Ermittlung des Steuercapitals der Grundstücke und Gebäude im Herzogthum Oldenburg der Abschätzung unterworfen sind, zu Leistungen und Diensten an den Wegen unter Berücksichtigung des bei dieser Abschätzung ermittelten Miethwerths (Art. 3 des Gesetzes vom 18. Mai 1855) herangezogen werden“,

wurde angenommen.

4. Gegenstand der Tagesordnung.

Der Antrag des Ausschusses:

der Landtag wolle den Gesetzentwurf auch in zweiter Lesung unverändert annehmen“,

wurde angenommen.

5. Gegenstand der Tagesordnung:

Berichterstatter Abg. **Selmann II.**: Die Gründe für den Antrag des Ausschusses seien vollständig in dem Schreiben der Staatsregierung vom 22. Febr. d. J. enthalten. Er könne sich deshalb darauf beschränken, folgenden Antrag des Ausschusses einfach zur Annahme zu empfehlen:

„der Landtag wolle zu dem in dem Schreiben des Großh. Staatsministeriums vom 22. Februar d. J. gedachten Tausch von Staats- und Krongutsländ seine Zustimmung ertheilen.“

Der Antrag wurde angenommen.

6. Gegenstand der Tagesordnung.

Berichterstatter Abg. **Selmann II.**: Auch hier könne er sich auf das Schreiben des Staatsministeriums vom 22. Febr. d. J. beziehen. Dort seien die Gründe für die Verwendung des disponibeln Landes vollständig entwickelt. Er empfehle deshalb folgenden Antrag zur Annahme:

„der Landtag wolle zu der im Schreiben des Großh. Staatsministeriums vom 22. Februar d. J. vorgeschlagenen Veräußerung von Ländereien, welche bisher zu dem Chauffeehanse in Zweelbäde gehörten, seine Zustimmung ertheilen.“

Der Antrag wurde angenommen.

7. Gegenstand der Tagesordnung.

Berichterstatter Abg. **Pancraz**: Ueber die Sache sei früher viel verhandelt, auch sei eine darauf bezügliche Vorstellung vom 11. Landtage der Großh. Staatsregierung zur geeigneten Berücksichtigung empfohlen.

Die Sache sei später gründlich erwogen, und es seien verschiedene Pläne zur Schiffbarmachung des Tiefs aufgestellt.

Der erste habe Seeschiffen von 7 Fuß Tiefgang mit stehenden Masten den Aufgang bis zur Stadt ermöglichen wollen. Die Gesamtkosten seien auf 173,000 Thlr. veranschlagt, von denen die Sielacht 34,160 Thlr. und die Stadt Zever 32,000 Thlr., incl. 7000 Thlr. freiwillige Beiträge, hätten zahlen wollen. Der Landescaße seien demnach noch über 100,000 Thlr. zur Last gefallen, und die Verwendung einer so großen Summe habe die Staatsregierung nicht für gerechtfertigt gehalten und das Project zurückgewiesen.

Dann sei ein beschränkterer Plan entworfen, nach welchem die Brücken zum Deffnen eingerichtet, und das Binnentief für Schiffe von 5 Fuß Tiefgang regulirt werden sollte. Die Kosten seien auf 121,284 Thlr. veranschlagt. Die Stadt habe sich mit diesem Plane einverstanden erklärt, jedoch nur einen Zuschuß von 20,000 Thlr. leisten wollen. Endlich sei über einen noch weiter beschränkten Plan verhandelt, zu dessen Ausführung die Stadt Zever indeß keine erheblichen Opfer habe bringen wollen, da sie sich keine bedeutenden Vortheile davon versprochen habe. Jedoch sei von Seiten des dritten Deichbandes ein Zuschuß von 3000 Thlr. in Aussicht gestellt, da derselbe durch Anlage der projektierten Fluthschleuse unterhalb Hooftiels von den durch den in Hooftiel belegenen Schaudeich ihm aufgelegten Lasten befreit würde.

Die Gesamtkosten seien auf 84,124 Thlr. veranschlagt, von denen die Landescaße reichlich $\frac{2}{3}$ zu übernehmen habe. Außerdem sei von den Unterhaltungskosten ein Aufwand von jährlich 933 Thlr. für die Landescaße in Aussicht genommen.

Es sei nun aber in Frage gekommen, ob es überhaupt auf Seiten der Staatsregierung für angemessen gehalten werden könne, diese Kosten zum Besten der Hafenanlagen aufzuwenden. Man sei zu der Ansicht gekommen, daß die günstigen Folgen für die Stadt Zever keineswegs ganz sicher seien, und habe deshalb auch diesen Plan nicht für gerechtfertigt gehalten. Man wolle also ganz von der Schiffbarmachung des Tiefs absehen, und der Ausschuß glaube diesem in Berücksichtigung der von der Staatsregierung vorgebrachten Gründe beistimmen zu müssen. Er beantrage daher:

„der Landtag beschließe, das die vorgedachte Schiffahrtsverbindung betreffende Schreiben der Staatsregierung vom 17. October 1866 zu den Akten zu nehmen.“

Abg. **Gammann**: Nach dem Beschlusse der Großh. Staatsregierung und dem Antrage des Ausschusses solle heute ein Project zu Grabe getragen werden, dessen Verwirklichung die Stadt Zever schon seit 36 Jahren mit großer Mühe und erheblichen Kosten angestrebt habe.

Schon im Jahre 1830, als der Neubau des Hooftiels beabsichtigt worden sei, hätten verschiedene Kaufleute und Einwohner der Stadt Zever beim Magistrate das Gesuch gestellt, daß derselbe im Interesse des Handels und der Schiffahrt dahin streben möge, daß der Hooftiel zu einer offenen Schiffahrts-



schleuse und das Binnentief von Hooftiel nach Zever zur Schiffahrt eingerichtet werden möge. Der Magistrat habe das Gesuch bei der Großh. Regierung befürwortet. Diese habe verfügt nach längeren Verhandlungen, daß sie den Versuch machen wolle, die Sielacht zur Annahme des in Anregung gebrachten Projectes zu bewegen, falls die Stadt Zever sich zur Uebernahme der Mehrkosten bereit erkläre, da die Sielacht den Hooftiel nur zur Abwässerung zu unterhalten und kein Interesse an der Schiffahrt habe.

Da aber die Sielacht Bedingungen gestellt habe, welche die Stadt Zever zu erfüllen nicht im Stande gewesen sei, so habe damals das Projekt aufgegeben werden müssen.

Damit habe die Sache bis zum Jahre 1856 geruht. Als in diesem Jahre wieder eine Aufständigung des Hooftiels in Frage gekommen sei, so hätten Magistrat und Stadtrath das frühere Projekt wieder aufgenommen. Es seien aufs Neue Verhandlungen mit der Sielacht eingeleitet, auch sei der Landtag um seine Mitwirkung angerufen, welcher darauf am 27. April 1857 folgenden Beschluß gefaßt habe:

„daß nicht zu verkennen sei, daß die Schiffbarmachung des Hooftiefs und die Anlegung einer Schleuse zu Hooftiel, wenngleich zur Hebung des Handels der Stadt Zever und zur Förderung der Fabrikanlagen dajelbst, für die Stadt von ganz besonderem Nutzen und deshalb höchst wünschenswerth, doch auch für den ganzen Verkehr in Zeverland und somit für den Staat von großem Interesse sei, so daß, in der Voraussetzung der Betheiligung der interessirten Theile, die demnächstige Betheiligung des Staats an den Kosten gerechtfertigt erscheine und die Vorstellung daher der Staatsregierung zur geeigneten Berücksichtigung empfohlen werde.“

Es habe nun zunächst Sorge getragen werden müssen, Zeit für die weiteren Verhandlungen zu gewinnen. Die Sielacht habe sich auch bereit erklärt, die Aufständigung des Hooftiels aufzuschieben, jedoch nur unter der Bedingung, daß die Stadt Zever die zur nothdürftigen Befestigung des Siels erforderlichen Kosten, die Kosten der Erbauung eines Schuppens zu Hooftiel, Behufs Lagerung der von der Sielacht zum Neubau des Siels bereits angeschafften Holzmaterialien, überhaupt alle Kosten, welche wegen der Verhandlungen der Sielacht erwachsen würden, übernehme.

Die Stadt Zever habe sich dazu bereit erklärt und habe an solchen Kosten in den letzten Jahren ca. 1300 Thlr. verausgabt.

Durch Rescript Großherzoglicher Regierung vom 16. December 1863 an den Stadtmagistrat zu Zever sei mitgetheilt worden, daß Großherzogliches Staatsministerium mit Höchster Genehmigung verfügt habe, daß, wenn die Stadt Zever den offerirten Beitrag zu den Kosten der Anlage von 15,000 Thlr. auf 20,000 Thlr. erhöhen sollte, die Regierung Auftrag erhalten habe, mit der Sielacht und dem Deichbände weiter zu verhandeln.

Die Stadt Zever habe sich auch dazu bereit erklärt.

Berichte. XV. Landtag.

Nachdem nun auch die Verhandlungen mit der Sielacht, wie in der Vorlage der Staatsregierung näher angegeben, zu dem gewünschten Resultat geführt hätten, habe die Stadt Zever, welche Alles erfüllt habe, was von ihr verlangt worden, wohl darauf rechnen dürfen, daß dem jetzt versammelten Landtage eine Vorlage wegen Bewilligung der Kosten zur Ausführung des Projectes gemacht werden würde, um so mehr, da der Landtag bereits früher die Betheiligung des Staates an den Kosten für gerechtfertigt erklärt hätte.

Statt dessen habe die Großherzogliche Staatsregierung wider alles Erwarten beschlossen, diese Angelegenheit nicht weiter zu verfolgen.

Dieser Beschluß könne nach dem, was Alles vorhergegangen, nur dadurch erklärlich gefunden werden, daß Großherzogl. Staatsregierung beabsichtige, wie sich auch bereits aus der Vorlage, die Oldenburg-Weerer Eisenbahn betreffend, ergebe, statt des Kanals eine Eisenbahn von Sande nach Zever anzulegen. Das Eine oder Andere sei aber auch unabweisbar nothwendig, wenn die Stadt Zever, welche an Staatsabgaben jährlich über 10,000 Thlr. und an Communallasten ca. 14,000 Thlr., mithin pro Kopf der Bevölkerung ca. 6 Thlr. jährlich aufzubringen habe, nicht gänzlich verkümmern solle.

Was die Stadt im Laufe der Zeit Alles verloren habe, sei bereits in der mehrerwähnten Vorlage angegeben und werde hier nicht wiederholt zu werden brauchen. Es werde nur hervorgehoben, daß Zever früher Residenzstadt gewesen sei, daß sämtliche höhere Landesbehörden dort ihren Sitz gehabt hätten und daß dajelbst eignes Militär unterhalten worden sei, wogegen die Stadt jetzt lediglich zum Sitze eines Amtes und Amtsgerichts herabgesunken sei.

Die Vortheile, welche die Stadt Zever von einer Schiffahrtsverbindung mit Hooftiel erwartet habe, würden aber in weit höherem Maaße eintreten, wenn sie durch Weiterführung der Eisenbahn von Sande nach Zever in den Stand gesetzt werden sollte, an dem Eisenbahnverkehr direct Theil nehmen zu können.

In der zuversichtlichen Hoffnung, daß die Stadt Zever in dieser Weise für die große Mühe und erheblichen Kosten, welche sie des Kanalprojectes wegen aufgewandt habe, baldigst entschädigt werden möge, wolle er denn auch gegen den Antrag des Ausschusses Einwendungen nicht erheben.

Der Ausschußantrag wurde angenommen.

8. Gegenstand der Tagesordnung.

Berichterstatter Abg. **Gijzel**: Da in den letzten Tagen bereits über ganz ähnliche Petitionen verhandelt sei, der Ausschuß auch keine neuen Gründe in der Supplik gefunden habe, stelle derselbe folgenden Antrag:

„der Landtag beschliesse, über die gedachte Petition zur Tagesordnung überzugehen.“

Der Antrag wurde angenommen.

Vorsitzender: Die Frist zur Einbringung etwaiger Anträge zur zweiten Lesung der heute unter 1 bis 3 der Tagesordnung berathenen Gesetzentwürfe werde bis Montag, März 11 Morgens 11 Uhr bestimmt.

Die nächste Sitzung sei Montag, den 11. März, Mor-

gens 11 Uhr. Die Tagesordnung sei im Abklatsch bereits vertheilt.

Schluss der Sitzung Nachmittags 1 $\frac{1}{2}$ Uhr.

Der Berichterstatter

Pancraß.

