

zessen fehlte es inzwischen auch nicht — kann man annehmen, dass Herr Lind bis zur Einstellung des Betriebes rot. 60000 Mk. an dem Unternehmen verloren hatte. Einnahmen hat der Herr Lind aus demselben nicht gehabt, denn selbst die Subvention der Stadt Oldenburg war nicht gezahlt worden, da diese für die während der Betriebsperiode von Mai 1887 bis November 1888 seitens des Stadtbauamts für Pflasterungsarbeiten gänzlich verbraucht worden war. Ueber diesen Punkt entspann sich allerdings noch ein weitläufiger Prozess zwischen Herrn Lind und der Stadt Oldenburg. Letztere klagte, anstatt die Subvention auszukehren, auf Zahlung von reichlich 1100 Mk. für verauslagte Pflasterungskosten. Das Gericht entschied in II. Instanz zu Gunsten des Herrn Lind, wonach die Ausgaben für Pflasterunterhaltung durch die zurückbehaltenen Subvention kompensiert sei.

Die bei Wiedereröffnung des Betriebes nach dem Abkommen vom 27. September 1886 hinterlegte Caution von 5000 Mk. ging Herrn Lind jetzt auch verloren, da diese vertragsmäßig der Stadt zufallen sollte, wenn der Betrieb wieder eingestellt würde. Wenn die Annahme berechtigt ist, dass Herr Lind die Oldenburger Pferdebahn für die Summe erworben hat, für welche sie Ehlers aus der Liquidation erwarb, so stand dem Herrn Lind das Unternehmen jetzt wieder, unter Hinzurechnung der aufgewendeten 60,000 Mk. mit 115000 Mk. zu Buch. Mehrfach gescheiterte Bemühungen des Herrn Lind, das Unternehmen auf neuer Basis in Betrieb zu bringen, welche Bemühungen, besonders in Folge der wiederholten Aufforderung der Stadt Oldenburg, den Betrieb wieder aufzunehmen, unter Androhung der Vollziehung der in der Concession und in dem Verträge vom 27. September vorgesehenen Strafbestimmungen, eifrigst betrieben wurden, drängten schliesslich den Besitzer zum Verkaufe der ganzen Bahn um jeden Preis.

Da indess auch die Kauflustigen spärlich waren, wurde zunächst das ganze Inventar nebst den bereits genannten, niemals zur Verwendung gekommenen, 6 Güterwagen aus der Fabrik Skandia, in öffentlicher Auction am 11. Juli 1889 verschleudert. Das Auctionsprotocoll weist 67 Nummern auf, und wurden nach demselben die Büreaueinrichtung, Hufschmiedeausrüstung, Stallutensilien, 15 Pferdegeschirre und Uniformstücke für die geringfügige Summe von 382 Mk. 90 Pf. veräußert und erhielt Herr Lind, nach Abzug der Unkosten aus diesem Verkaufe, 296 Mk. 16 Pf. für eine Ausrüstung, die ursprünglich 2000 Mk. gekostet hatte. Aus dem Verkauf der Güterwagen wurden, wie bereits an anderer Stelle mitgetheilt, 500 Mk. erzielt. Den Rest der Oldenburger Pferdebahn verkaufte Herr Lind schliesslich an die Schleswiger Strassenbahn A. G. in Schleswig, worüber das Nähere in dem folgenden Kapitel enthalten ist.

## II. Die Schleswiger Strassenbahn.

Als im Jahre 1881 die Stadt Flensburg durch die Gründer Techow und Gülich mit einer Strassenbahn beglückt worden war — Kiel hatte einige Jahre früher bereits eine solche Anlage erhalten — glaubte Schleswig nicht zurückstehen zu sollen bezüglich einer solchen Verkehrsverbesserung und da war es ebenfalls der Unternehmer Gülich, der die Gründung einer Pferdebahn in Schleswig mit einem Actienkapital von 250000 Mk. versuchte.

Die Gründung wurde vereitelt durch einige einsichtsvolle Männer, die sich überzeugt hielten, dass das Unternehmen 70000 Mk. billiger hergestellt werden könnte, als Gülich dafür verlangte. An der Spitze der letzteren stand der Kaufmann H. M. Feddersen und dieser versuchte nunmehr, eine Actien-Gesellschaft aus Bürgern der Stadt zu bilden, wobei er sich verpflichtete, für einen Aufwand von 180000 Mk. das Unternehmen in 5 km