

# **Landesbibliothek Oldenburg**

**Digitalisierung von Drucken**

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

**Staat Oldenburg**

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

18. Sitzung, 23.02.1891

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

# Be r i c h t

über

die Verhandlungen

des

XXIV. Landtags des Großherzogthums Oldenburg.

## Achtzehnte Sitzung.

Oldenburg, den 23. Februar 1891, Vormittags 10 Uhr.

- Tagesordnung:**
1. Bericht des Finanzausschusses über den Entwurf eines Gesetzes für das Fürstenthum Lübeck, betr. Abänderung des Einkommensteuergesetzes vom 3. Juli 1865.
  2. Bericht desselben Ausschusses über den Entwurf eines Gesetzes für das Fürstenthum Birkenfeld, betr. Abänderung des Einkommensteuergesetzes vom 1. Mai 1865.
  3. Mündlicher Bericht desselben Ausschusses über eine Petition des Gemeinderaths der Landgemeinde Oldenburg, betr. Befürwortung einer staatlichen Beihilfe von 70% zum Bau einer Chaussee von Eversten nach Friedrichsfehn.
  4. Mündlicher Bericht desselben Ausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betr. Zustimmung des Landtags zur Uebertragung und Verwendung der nach §. 12 des Ausgaben-Voranschlags des Landeskulturfonds für die Finanzperiode 1888/90 bewilligten, aber nicht zur Verwendung gekommenen Gelder in 1891.
  5. Nachtrag zum Bericht des Eisenbahnausschusses über den Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. den weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes durch Bahnen untergeordneter Bedeutung.
  6. Bericht desselben Ausschusses über das Schreiben der Staatsregierung vom 6. Januar 1891, betr. Erweiterung der Pier- und sonstigen Anlagen zu Nordenham.
  7. Mündlicher Bericht desselben Ausschusses über die Beschwerde des Vorstandes des Generalpredigervereins, betr. Ueberbürdung der Eisenbahnbeamten, insbesondere des Zugpersonals.
  8. Bericht des Finanzausschusses über den Antrag des Abg. Groß vom 27. November 1890, betr. Revision der Stempelgebührenordnung.
  9. Mündlicher Bericht des Petitionsausschusses über die Vorstellung und Bitte der Gemeindevertretungen von Barfel, Strüdlingen und Ramsloh, betr. Erbauung einer Staatschauffee von Ramsloh über Strüdlingen, Barfel, Nordloh nach Augustfehn.
  10. Mündlicher Bericht des Justizauschusses über die Petition der Mandatare des Amtsgerichtsbezirks Zeven, betreffend die Revision der Gebührenordnung für Bevollmächtigte und Vertreter vom 28. Juni 1858.



### Vorsitzender: Präsident Roggemann.

Am Ministertisch: Minister Janzen Excellenz, Minister Heumann, Geh. Oberregierungsräthe Mükenbecher und Bormann, Oberfinanzrath Deltermann, Finanzrath Ruhstrat.

Der Schriftführer Rückens verliest das Protokoll der vorigen Sitzung, gegen welches Einwendungen nicht erhoben werden.

Der Präsident theilt hierauf die Eingänge mit.

Sodann wird in die Tagesordnung eingetreten.

Auf Befragen des Präsidenten verzichtet das Haus auf Berlesung sämtlicher schriftlicher, auf der Tagesordnung stehenden Berichte.

#### I. Bericht des Finanzausschusses über den Entwurf eines Gesetzes für das Fürstenthum Lübeck, betr. Abänderung des Einkommensteuergesetzes vom 3. Juli 1865.

Auf eine Einzelberathung wird verzichtet.

Der Ausschufsantrag wird angenommen.

#### II. Bericht desselben Ausschusses über den Entwurf eines Gesetzes für das Fürstenthum Birkenfeld, betr. Abänderung des Einkommensteuergesetzes vom 1. Mai 1865.

Auf eine Einzelberathung wird verzichtet.

Berichterstatter Abg. **Jürgens:** Im Bericht hätten sich einige Fehler eingeschlichen: auf Seite 1009 in der 9. bzw. 10. Zeile müsse es statt „Abtheilung 2“ heißen „Absatz 2“, ferner auf Seite 1010, vorletzte Zeile, statt „7. Mai“ „1. November“. Er werde für den Druck ein berichtigtes Exemplar in der Registratur niederlegen.

Reg.-Com. **Ruhstrat:** Er beantrage:

Der Landtag wolle beschließen, im Artikel 6 §. 3 hinter dem Wort „erkennende“ einzuschließen „in die Bürgermeistereicasse fließende“.

Der Antrag sei lediglich eine Konsequenz von im Artikel 6 §. 4 Ziffer 3 getroffenen Bestimmungen, denen zu Folge die dort angedrohte Strafe ebenfalls in die Bürgermeistereicasse fließen solle.

Der Antrag wird gleichzeitig mit zur Berathung gestellt.

Das Wort wird nicht weiter verlangt.

Der Antrag des Regierungs-Commissars und der Ausschufsantrag werden mit Zustimmung des Hauses gleichzeitig zur Abstimmung gebracht.

Dieselben werden genehmigt.

#### III. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses über eine Petition des Gemeinderaths der Landgemeinde Oldenburg, betr. Befürwortung einer staatlichen Beihilfe von 40% zum Bau einer Chaussee von Eversten nach Friedrichsvehn.

**Präsident:** Auf Seite 983 des Abklatsches habe sich ein Schreibfehler eingeschlichen: es müsse dort statt „70%“ heißen „40%“.

Berichterstatter Abg. **Wenke:** Die Petenten führten in ihrer Eingabe aus, daß der Bau einer Chaussee von Eversten nach Friedrichsvehn nur vorgenommen werden könne, wenn der Staat eine Beihilfe von 40% gewähre und dieselben glaubten, aus folgenden Gründen auch einen

Anspruch auf diesen Zuschuß zu haben: Die fragliche Chausseestrecke sei eine Verlängerung derjenigen Zeddeloh-Edewecht; für diese Strecke würden aber jedenfalls wegen ihrer großen Bedeutung als Verkehrsstraße 40% staatliche Beihilfe gewährt worden sein, wenn nicht auf dem Ammerlande viele Chausseestrecken untergeordneter Bedeutung, für die nur 20% staatliche Beihilfe bewilligt seien, gebaut würden und daher im Durchschnitt für alle Amtsverbandschauseen des Amtes Westerstede 30% staatliche Beihilfe in Aussicht genommen seien. Sodann würde nach Ansicht der Petenten der Ausbau jener Strecke eine Verkehrssteigerung zur Folge haben; die Stadt Oldenburg erhalte eine bessere Verbindung mit dem Saterlande, insbesondere habe aber der Staat an diesem Chausseebau selber ein besonderes Interesse, weil er an der Strecke große Moorflächen besitze und hinfort sein Holz aus dem Wildenloh besser fortschaffen könne.

Der Ausschuß sei dagegen mit der Staatsregierung der Ansicht, daß nur in Ausnahmefällen mehr als der regelmäßige Zuschuß bewilligt werden könne und daß für den vorliegenden Fall 30% Beihilfe vollkommen hinreichend seien. Wie sehr man auch den Bau jener Chaussee wünschen müsse, so habe man doch auch zu bedenken, daß der Staat als Landanlieger allein schon mit 11 000 *M.* oder 11–14% der Baukosten vorbelastet sei. Der Ausschuß beantrage daher:

der Landtag wolle Uebergang zur Tagesordnung beschließen.

Abg. **Sauten:** Die hier in Frage stehende Chausseestrecke sei von so großer Bedeutung wie wohl wenige; es würde durch dieselbe eine bessere Verbindung des Amtes Westerstede und insbesondere der Gemeinde Edewecht und des Saterlandes mit der Stadt Oldenburg erreicht werden. Die Einwohner jener Gegend hätten bislang nur auf Umwegen in die Stadt, wohin sie ihre Produkte abführten, gelangen können; für sie sei überhaupt die Verwirklichung des Projectes von ungleich größerer Bedeutung als für die Stadt- und Landgemeinde Oldenburg, was auch schon daraus hervorgehe, daß der Amtsverband Westerstede die von ihm zu bepflasternde Strecke noch ca. 840 m in's Gebiet der Landgemeinde hineinverlege. Insbesondere habe aber auch der Staat, welcher große Flächen Landes, das zum Theil mit Holz besetzt sei, an der neuen Chausseestrecke liegen habe, ein großes Interesse an dem Ausbau derselben; er könne sein Holz fortan leichter fortschaffen und werde in Folge dessen auch bessere Preise für dasselbe erzielen. Endlich sei auch die junge Kolonie Friedrichsvehn bei dem Chausseebau stark interessiert, ja, es sei derselbe für sie sogar eine Lebensfrage, was man dort auch eingesehen habe, wie aus der Bereitwilligkeit, die für sie enorm hohe Summe von 7500 *M.* als Vorbelastung tragen zu wollen, deutlich hervorgehe.

Wolle der Staat nur eine Beihilfe von 30% gewähren, so würden an Baukosten noch 8000 *M.* ungedeckt bleiben; während diese Summe für den Staat unbedeutend sei, könne dagegen die Landgemeinde Oldenburg sie nicht





mehr aufbringen. Die Landgemeinde habe auch in früheren Jahren hier schon eine bedeutende Strecke gebaut, wozu sie vom Staate keinen Zuschuß erhalten habe, weshalb jetzt wohl ein etwas größerer Zuschuß gerechtfertigt erscheinen könne. Es würde sehr zu bedauern sein, wenn jener Summe wegen das ganze Projekt scheitern solle; es würde dieses aber der Fall sein, wenn der Staat sie nicht ebenfalls auf sein Konto übernehme. Er bitte deshalb das Haus, über die Petition nicht zur Tagesordnung überzugehen, vielmehr ihm zuzustimmen, wenn er hiermit beantrage:

Der Landtag wolle zum Bau der Chaussee von Eversten nach Friedrichsvehn 40% als Staatszuschuß bewilligen.

Abg. **Feldhus**: Er könne sich den Ausführungen seines Vorredners nur anschließen und bedaure er sehr, daß der Ausschuß Uebergang zur Tagesordnung beantrage. Der Chausseebau habe auch für das Ammerland ein großes Interesse, was sich schon daran zeige, daß es noch eine Strecke in das Gebiet der Landgemeinde hinein chausseiren lasse. Wenn auch Zwischenahn einen Vortheil davon habe, daß der Verkehr aus Edewecht, Friesoythe u. s. w. nach wie vor über diesen Ort geleitet werde, so bedaure er trotzdem, wenn das Projekt nicht verwirklicht werde. Auch für die Marschen, wo die Baukosten zudem noch höher seien, habe man ja theilweise 40% als Beihilfe bewilligt. Wenn es sich vorliegend aber nicht um eine Amtsverband-, sondern um eine Gemeindechaussee handle, so liege das nur in den besonderen Verhältnissen des Amtsverbandes Oldenburg.

Berichterstatter Abg. **Wenke**: Dem Abg. Feldhus erwidere er, daß ein Staatszuschuß von 40% für die Marschen niemals bei derartigen Chausseen bewilligt sei; selbst bei der das Stedingerland mit der Geest verbindenden Chaussee habe die Beihilfe nur 30% betragen.

Abg. **Ahlhorn**: Er schließe sich dem Herrn Vorredner an und könne aus eigener Erfahrung bestätigen, daß — auch z. B. in Jade — Gemeindechausseen stets nur 30%, Amtsverbandchausseen dagegen 40% als Beihilfe empfangen hätten. Es handle sich hier um eine präjudicielle Frage. Seiner Ansicht nach würde die große Landgemeinde Oldenburg auch sehr wohl im Stande sein, die noch fehlenden 8000 M. aufzubringen. Es sei ihm unfasslich, daß man in solcher Weise, wie beabsichtigt, dem Staate Ausgaben aufdringen wolle.

Auf Befragen des Präsidenten wird der Antrag Hanken zur Genüge unterstützt.

Abg. **Jaspers**: Daß man der vorliegenden Petition eine wohlwollende Beurtheilung angedeihen lasse, könne ja nur befürwortet werden — allein solches habe der Ausschuß auch gethan. Die hohe wirtschaftliche Bedeutung der Chaussee sei im Ausschusse voll anerkannt. Es sei aber nicht üblich und nicht unbedenklich, die Staatsregierung zu solchen Ausgaben zu drängen, wie auch der Abg. Ahlhorn ausgeführt habe. Namentlich sei es aber für den Landtag schwierig, die einzelnen Verhältnisse im Zusammenhang mit ähnlichen gleichartigen Verhältnissen so genau zu beurtheilen, um einen ausnahmsweise hohen Zuschuß ohne Weiteres zu beschließen. Die Sache würde ganz anders liegen, wenn seitens der Regierung ein Zuschuß von 40% beantragt wäre.

Nach seinem Dafürhalten würde ein solcher Regierungsantrag ohne Weiteres angenommen worden sein.

Abg. **Tanken**: In jedem Landtage sei der Zustand eingetreten, daß einige Abgeordnete, wie das auch ja in der Natur der Sache liege, diejenigen Chausseen bevorzugt haben wollten, welche in den ihnen speciell genau bekannten Gegenden gebaut werden sollten. Stets habe man es aber so gehalten, daß für Amtsverbandchausseen 40% und für Gemeindechausseen bis zu 30% als Zuschuß bewilligt sei und mache hierin auch die Marsch keine Ausnahme. Ein diesbezüglicher Einwand des Abg. Feldhus treffe also nicht zu, vielmehr wären diejenigen Aemter, welche, wie z. B. Butjadingen, ein ausgedehnteres Staats-Chausseenez nicht besessen hätten, gezwungen gewesen, ihrerseits große Aufwendungen für den Chausseebau zu machen. Auch bemerke er, daß manche Gemeindechausseen nur mit 20% Staatszuschuß gebaut seien.

Wenn man aber den von der Staatsregierung acceptirten und vom Landtage genehmigten Grundsatz verlasse, so würde ein diesbetreffender Beschluß den Grund bilden, daß nimmehr zahlreiche gleiches erstrebende Petitionen kommen würden. Er bitte daher, dem Antrage des Ausschusses zuzustimmen.

Abg. **Feldhus**: Er wolle doch noch darauf hinweisen, daß es ein außerordentlich großer Unterschied sei, ob man auf der Geest oder in der Marsch 30% als Staatszuschuß erhalte. Hier aber liege außerdem die Sache so, daß durch den Chausseebau ein großes Moor der Kultur erschlossen und für große Staatsländereien ein besserer Anschluß gefunden würde.

Abg. **Hanken**: Auch er möchte daran erinnern, daß das hier in Frage stehende Chausseebauprojekt nicht so behandelt werden dürfe, wie jedes andere. Er habe schon auf die Erzielung einer besseren Verbindung des Saterlandes und der Gemeinde Edewecht mit der Stadt Oldenburg und auch auf das Interesse, welches der Fiskus an dem Bau habe, hingewiesen. Dazu komme noch, daß doch auch der Staat die Verpflichtung habe, für seine jungen Fehnkolonien gerade besonders zu sorgen.

Berichterstatter Abg. **Wenke**: Dem Abg. Feldhus erwidere er, daß, wenn auch die Geest billiger als die Marsch Chausseen bauen könne, durch die letztere aber auch der Staatsfädel besser gefüllt werde.

Die Debatte wird geschlossen.

Der Antrag Hanken wird abgelehnt, der Ausschußantrag dagegen angenommen.

IV. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betr. Zustimmung des Landtags zur Uebertragung und Verwendung der nach §. 12 des Ausgaben-Voranschlags des Landeskulturfonds für 1888/90 bewilligten, aber nicht zur Verwendung gekommenen Gelder in 1891.

Berichterstatter Abg. **Quatmann**: In der Anlage 139 eruche die Staatsregierung den Landtag, zuzustimmen, daß eine Summe von etwa 20—25 000 M., die von der für Kanalbauten bezw. Unterhaltungskosten der Kanäle bewilligten Summe in der vorigen Finanzperiode nicht verausgabt sei, auf 1891/93 übertragen werde. Daß jene Summe

nicht habe zur Ausgabe gelangen können, habe an den abnormen Witterungsverhältnissen des letzten Jahres, der anhaltenden Kälte des vorigen Sommers und dem starken Frost dieses Winters gelegen, welche eine Arbeitseinstellung nöthig gemacht hätten. Der Ausschuß beantrage daher:

Der Landtag wolle zu der Uebertragung und Verwendung der Mittel in 1891 die verfassungsmäßige Zustimmung ertheilen.

Der Antrag wird angenommen.

V. **Nachtrag zum Bericht des Eisenbahnausschusses über den Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betreffend den weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes durch Bahnen untergeordneter Bedeutung.**

**Präsident:** Er stelle die Anträge *Nr.* 1 und 2 gleichzeitig zur Debatte.

Berichterstatter *Abg. Schulze:* Wenn der Ausschuß vorgeschlagen habe, die Bahn von Nordenham aus nicht bis Einswarden, sondern bis Blexerdeich vorzuschieben, so seien hierfür die Gründe zur Genüge im Bericht dargelegt; er brauche also nicht darauf zurückzukommen.

Nachträglich sei ihm nun bekannt geworden, daß die alsdann zu bauende Strecke nicht einen Mehraufwand von 45 000, sondern von 55 000 *M.* erfordern werde, da die Pieranlagen, um an's Fahrwasser heran zu gelangen, statt wie bei Einswarden 60 m bei Blexerdeich 100 m lang sein müßten und weil hier auch das Borterrain ein größeres sei. Der Ausschuß berichtige daher seinen Antrag dahin, daß er statt 445 000 *M.* 455 000 *M.* durch Anleihe zu decken beantrage; dementsprechend müsse es auch im Bericht statt 445 000 *M.* überall 455 000 *M.* heißen und betrage hiernach die Gesamtanleihe nicht 3 100 000 *M.*, sondern 3 110 000 *M.* Er werde einen berichtigten Ausschußantrag übergeben.

Die Rentabilität des Unternehmens anlangend, so sei auch sie in der Vorlage und im Bericht schon genügend beleuchtet; er wolle hier nur noch ein Moment hervorheben, welches im Ausschuß ebenfalls zur Sprache gekommen sei.

Dadurch, daß die Bahn durch den Außengroden geführt werde, erlange man einen indirekten Vortheil: sowohl des günstigen, zwischen Wasser und Bahn belegenen Terrains als des vorhandenen vorzüglichen Baugrundes wegen könne man den Groden zur Anlage industrieller Etablissements verwerthen. Hauptsächlich würden die Schiffswerften ihr Augenmerk auf das alsdann geschaffene günstige Terrain richten und da wolle er darauf aufmerksam machen, daß für solche Zwecke die Bahnlinie nicht ganz günstig projektirt sei; namentlich vor Einswarden, wo man des großen Borterrains wegen die besten Bauplätze gewinnen könne, müsse die Bahn näher an den Deich herangelegt werden, um so ein breiteres Borterrain zu schaffen. Denn sollten Schiffswerften angelegt werden, so müßten auch die Helgen tief in's Land hineingebaut werden können; daneben müßte Platz zum Bau von Betriebswerkstätten zc. vorhanden sein, wie denn überhaupt auch andere industrielle Etablissements wünschen würden, wenn sie sich an solch' günstigen Plätzen, wo sie mit Wasser und Eisenbahn direkte Verbindung erhielten, sich ansiedeln könnten.

Der Herr Regierungs-Commissar habe zwar im Ausschuß eine andere Ansicht vertreten; allein er, Redner, fürchte,

**Berichte.** XXIV. Landtag.

daß sonst später eine Verlegung des Bahndamms werde erforderlich sein.

Die Fährverbindung zwischen Blexerdeich und Geestemünde würde nach Mittheilung des Herrn Regierungs-Commissars wieder die Bugsigrgesellschaft „Union“ vermitteln; mit derselben werde daher ein neuer Vertrag geschlossen werden müssen. Er bitte nun, bezüglich desselben möglichst vorsichtig zu Werke zu gehen, denn in Nordenham, für welches, wie er gehört habe, mit der Gesellschaft der Vertrag auf 25 Jahre abgeschlossen sei, höre man viele Klagen über die Verkehrsvermittlung. Im neuen Vertrage werde daher die „Union“ intensiver angehalten werden müssen, regelmäßig zu fahren, selbst wenn Nebel und Eis einige Schwierigkeiten bereiten sollten. Werde aber dieser Vertrag geschlossen, müsse die Gesellschaft ihr für Nordenham erhaltenes Monopol der Verkehrsvermittlung aufgeben; da von hier aus insbesondere der Viehtransport stets ein starker bleiben werde, so würde es wohl am richtigsten sein, wenn in Nordenham der Verkehr ganz frei gegeben werde.

Er ersuche die Staatsregierung, ihm mitzutheilen, wie der Vertragsabschluß beabsichtigt sei. Im Uebrigen empfehle er die Ausschußanträge zur Annahme.

*Abg. Tautzen:* Daß der Ausschuß beantrage, die Bahn bis Blexerdeich weiterzuführen, sei sehr erfreulich und könne er wohl darauf verzichten, auf die Gründe dafür noch näher einzugehen, da in dem Ausschußberichte und soeben durch den Herrn Berichterstatter dieselben ausführlich dargelegt seien. Er habe sich vornehmlich das Wort erbeten, um zu erklären, daß es unthunlich sein werde, wenn fortan die Verbindung zwischen dem linken und rechten Weserufer ausschließlich von Blexerdeich aus würde vermittelt werden sollen. Nordenham sei der Ort, von wo aus das ganze Butjadingen mit Ausnahme eines kleinen Theiles der Gemeinde Blexen den Anschluß nach den jenseitigen Hafenstädten suche. Er gebe zu, daß der Personenverkehr hierbei nicht so sehr in Frage komme; aber den Güterverkehr anlangend, so müsse auch der Herr Regierungs-Commissar zugeben, daß derselbe ein recht bedeutender sei. Es müßten nun Schwierigkeiten entstehen, wenn die Güter, insbesondere Vieh, in Nordenham für eine Fahrt von 3—5 Minuten zunächst per Bahn verladen würden, dann aber in Blexerdeich wieder umgeladen werden müßten. Diese Schwierigkeiten seien so groß, daß, wenn nicht auch Nordenham eine direkte Verbindung zu Wasser mit den jenseitigen Hafenstädten behalte, die Weiterführung der Bahn als Nachtheil für die Verkehrsverhältnisse Butjadingens werde empfunden werden.

Der Herr Berichterstatter habe schon angedeutet, wie die Verbindung erhalten bleiben müsse: entweder sei der Gesellschaft „Union“ die Verpflichtung aufzuerlegen, auch von Nordenham aus Dampfer fahren zu lassen, oder aber der Verkehr müsse für Nordenham freigegeben werden.

Man werde ja gleich erfahren, ob die Gesellschaft zur Zeit ein Monopol besitze. Ihm sei mitgetheilt, daß der Versuch gemacht sei, vermittels einer Dampfbarcasse eine weitere Verbindung herzustellen, daß dieser Versuch aber nur kurze Zeit aufrecht erhalten sei, weil man an den Anlagen in Nordenham ein Anlegen nicht gestattet habe.



Er wiederhole es, daß bei den vorhandenen Verkehrsverhältnissen zur Vermeidung eines Schadens für die Landwirtschaft eine Verbindung mit Geestmünde und Bremerhaven in der bisherigen Weise aufrecht erhalten werden müsse.

Sodann wolle er noch hervorheben, daß das Umladen der Güter in Blexerdeich mehr Zeit erfordern werde, als man an solcher durch die Abkürzung der Wasserfahrt gewinne. Auch sei ihm sehr zweifelhaft, ob die Bahn bei Blexerdeich bis unmittelbar an den Brückentopf herangeführt werden könne, jedenfalls aber werde der Transport der Güter von der Bahn nach dem Schiff schwierig sein, und deswegen müsse auch der alte Zustand aufrecht erhalten werden.

**Abg. Ahlhorn:** Den Ausschüßanträgen werde auch er zustimmen; zwar sei er mit den Verhältnissen nicht genau bekannt, allein es habe ihn gewundert, daß man für den vorliegenden Fall das Princip der Vorbelastung fallen gelassen habe; seines Erachtens müsse, wie das ja auch für andere Bahnen der Fall sei, die Gelegenheitsgemeinde, also Blexen, mit ca. 15—20% vorbelastet werden; er würde daher auch vorliegend gerne eine diesbezügliche gesetzliche Festlegung gesehen haben. Da solche aber nicht beantragt sei, bitte er die Staatsregierung, alles aufzuwenden, um die Gemeinde Blexen zur Tragung ~~oder~~ Vorbelastung zu veranlassen.

**Abg. Soyer:** Während man im Ausschüß allgemein der Ansicht gewesen sei, daß der Verkehr zwischen den beiden Weserufeln am meisten gehoben werde, wenn die Bahn bis Blexerdeich weitergeführt werde, höre er nun zu seinem Erstaunen, daß ein großer Theil des Verkehrs doch von Nordenham aus zu bewältigen sein werde; dann baue man also ja die Bahn lediglich für den Lloyd. Er sei gleichfalls damit einverstanden, daß der Verkehr für Nordenham ganz freigegeben werde, aber er müsse sich dagegen erklären, daß die Staatsregierung auch in Zukunft für eine regelmäßige direkte Verbindung zu Wasser von Nordenham aus Sorge zu tragen habe.

Wie der Abg. Ahlhorn sei auch er Anfangs der Meinung gewesen, daß eine Vorbelastung eintreten müsse. Er erkenne an, daß die dortige Gegend an der Bahn als solcher einen großen Nutzen nicht habe, der Hauptvortheil läge in der geplanten öfteren und rascheren Verbindung nach Bremerhaven, die aber nur eintreten würde, wenn man bis Blexerdeich weiterbaue. Es würde den dort wohnenden Leuten dadurch Gelegenheit gegeben, ihre landwirthschaftlichen Produkte besser zu verwerthen. Man habe einmal das Princip der Vorbelastung aufgestellt, das er damit aber nicht als ein richtiges anerkennen wolle, und hätte dasselbe auch in diesem Fall eigentlich aufrecht erhalten müssen. Er habe aber von der Stellung eines Antrages abgesehen, da er zugeben müsse, daß der Staat das weitaus größte Interesse an dieser Anlage habe und er schon gelegentlich der Berathung der Südbahn den Standpunkt vertreten habe, daß man zu Ausgaben, welche im Interesse des Staates geschähen, die betheiligten Gemeinden nicht heranziehen könne.

**Abg. Hansing:** Er pflichte den Ausführungen des Abg. Tanzen vollkommen bei.

Was sodann die Frage nach einer Vorbelastung anlange, so sei an eine solche gar nicht zu denken, da auch bei jetziger Sachlage die Gelegenheitsgegend schon eine gute

Verbindung mit den jenseitigen Hafenstädten habe. Der größte Theil der Gemeinde Blexen würde es lieber gesehen haben, wenn die Bahn nur bis Einswarden als dem jetzigen Endpunkt der Chaussee Burhave-Waddens weitergeführt würde.

Auch er möchte sodann die Staatsregierung bezw. Eisenbahndirection bitten, für die Gesellschaft „Union“ nicht wiederum ein Privileg zu schaffen. Bislang habe diese Gesellschaft allein den Verkehr vermittelt und sei es einer kleinen Dampfbarcasse, die derselben habe Concurrenz machen wollen, unmöglich gemacht, in Nordenham anzulegen; sie habe in Folge dessen dann stets erst in Großenfiel anlegen und dort ihre Passagiere einnehmen bezw. aussetzen können.

**Abg. Tanzen:** Auch er müsse mit einigen Worten auf die Frage der Vorbelastung zurückkommen. Ein Blick auf die Karte genüge schon, um darzuthun, daß an eine solche nicht zu denken sei, wenigstens für das Amt Butjadingen nicht, dem diese Bahn, welche allein im Staatsinteresse gebaut würde, gar nicht näher gebracht werde und welches fürwahr kein Interesse daran habe, auf dem Außenroden eine Bahn zu bauen. Nur ein schmaler Strich der Gemeinde Blexen werde der Bahn näher gerückt; er könne nicht sagen, ob von dieser Gemeinde ein Beitrag zu erlangen sei, jedenfalls könne man eine dahin gehende Bemühung der Staatsregierung ja nur empfehlen.

Die Debatte wird geschlossen.

Das Wort erhält

**Reg.-Com. Vormann:** Die Bahn Nordenham-Blexerdeich sei, wie auch aus der Vorlage hervorgehe, nothwendig gemacht durch die für Nordenham geschaffenen und zum Theil noch geplanten Erweiterungsbauten, welche eine raschere und sichere Verbindung mit den jenseitigen Hafenstädten erheischen. Die Sicherheit dieser Verbindung sei bislang nicht vorhanden, wie der letzte Winter, in welchem zum Schaden Butjadingens dieselbe Monate lang unterbrochen gewesen, gezeigt habe. Daher sei die Aufwendung des geforderten Kapitals gewiß gerechtfertigt.

Was die jetzige Lage des Personen-Piers in Nordenham anlange, so sei dieselbe für den Personenverkehr nicht zweckmäßig und lasse sich von diesem aus die Fähr-Verbindung nicht zu einer guten umgestalten. Der Weg vom Bahnhofe führe ca. 200 m lang über den Deich, überschreite dann das Bahngelände und betrage noch bis zum Pier ca. 100 m; diese große Länge allein sei schon verkehrshindernd. Durch die muthmaßlich eintretende Herstellung von neuen Wohngebäuden nördlich von der jetzigen Hauptstraße Nordenhams werde sich der Verkehr mit dem jetzigen Personen-Pier immer noch schwieriger gestalten. Von den Anlagen des Lloyd, von dessen Beamten und Arbeitern die Fährte viel benutzt würde, sei der Personen-Pier ca. 1 km weit entfernt. Ganz anders liege dagegen die Sache, wenn dieser Pier nach Blexerdeich verlegt werde. Die Ueberfahrtszeit werde dadurch auf etwa die Hälfte abgekürzt; die Gesellschaft „Union“ beabsichtige, im Falle der Annahme der Vorlage, neue, schneller fahrende Dampfboote anzuschaffen, mit denen die Fahrt in ca. 12 Minuten zurückgelegt werden könne; rechne man hierzu an Eisenbahnfahrt von Nordenham bis Blexen 10—12 Minuten, so werde man im Ganzen in 20—24 Minuten zum jenseitigen Ufer gelangen

können, während bislang incl. der Zeit für das Anlegen in Bleyerdeich die „Union“ ca. 45 Minuten gebraucht habe.

**Präsident:** Nachdem noch der Herr Regierungs-Commissar nach Schluß der Debatte das Wort genommen, eröffne er dieselbe wieder.

Das Wort erhält

**Minister Tausen** Excellenz: Wenn der Abg. Tanzen nach den jetzigen Vertragsverhältnissen mit der Bugfir-Gesellschaft „Union“ gefragt habe, so erwidere er, daß die Staatsregierung auf eine Reihe von Jahren mit derselben betreffs der Fahrverbindung zwischen Nordenham und Geestemünde einen Vertrag abgeschlossen und dabei — wie es nach der Reichs-Gewerbeordnung zulässig gewesen — derselben ein Monopol für die Verkehrsvermittlung in gewissem Umfange eingeräumt habe. Die Regierung habe bei damaliger Lage der Verhältnisse in Nordenham und weil die „Union“ es zugleich übernommen habe, auch die Verbindung zwischen Kleinfisch und Debedsdorf zu vermitteln, geglaubt, eine solche Berechtigung der Gesellschaft nicht versagen zu können.

Sobald sich aber in Zukunft die Verkehrsverhältnisse anders gestalten würden, werde die Staatsregierung eingehend zu prüfen haben, ob bezw. in welchem Umfange jenes Zugeständniß noch aufrecht zu erhalten sei; es werde sich dann auch finden, ob es gerechtfertigt erscheine, daß auch demnächst noch eine direkte Verbindung zu Wasser zwischen Nordenham und Geestemünde-Bremerhaven aufrecht zu erhalten sei.

**Abg. Hausing:** Zu den Ausführungen des Herrn Regierungs-Commissars wolle er bemerken, daß die Länge der Wege von Bleyerdeich und vom Bahnhof Nordenham nach den resp. Anlege-Brücken seines Erachtens ungefähr sich gleich bleibe.

**Abg. Tanzen:** Er freue sich über die Erklärung des Herrn Ministers, der zu Folge die Staatsregierung in eine eingehende Prüfung des von ihm berührten Punktes eintreten werde und könne er nur hoffen, daß sich als Ergebnis derselben herausstelle, daß auch in Zukunft Nordenham für den direkten Verkehr mit den jenseitigen Hafenstädten ein wichtiger Ausgangspunkt bleibe. Er bestreite die Behauptung des Herrn Regierungs-Commissars, daß fortan die Verbindung, wie beabsichtigt, eine leichtere sei; sollte auch die Fahrzeit von 45 auf 22 Minuten abgekürzt werden, so würde dieser Zeitgewinn in Folge der Güter-Ein- und Umladung doch wieder, ja, sogar drei- bis vierfach wieder verloren gehen. Falls die bisherige direkte Verbindung von Nordenham aus nicht aufrecht erhalten bleibe, so würden sicherlich der Amtsrath und sämtliche Gemeindevertretungen von Butjadingen die Wiederherstellung derselben beantragen. Seiner Ansicht nach fahre man am besten, wenn man für Nordenham den Verkehr ganz frei gebe: dann werde die Statistik schon zeigen, ein wie wichtiger Platz Nordenham auch für den direkten Verkehr geblieben sei.

**Berichterstatter Abg. Schulze:** Seine Frage habe sich darauf bezogen, ob der jetzige Vertrag mit der „Union“ hinfällig werden würde, wenn mit derselben demnächst noch ein neuer Vertrag geschlossen werde. Auch er sei der Ansicht, daß man den Verkehrsbedürfnissen Nordenhams am besten durch ein Freigeben des Verkehrs entgegenkomme. Doch glaube er, es werde in Zukunft für die Verbindung

zwischen Bleyerdeich und Geestemünde ein gewisses Monopol bestehen bleiben müssen, da man sonst keine geeigneten Dampfer bekommen werde und sei dies auch schon wegen der von der Eisenbahn-Verwaltung nach Geestemünde, wie bislang, zu verausgabenden direkten Fahrbillets nothwendig.

**Abg. Soyer:** Dem Abg. Tanzen erwidere er, daß die künftig eintretende Verbesserung nicht in der Zeitabkürzung allein, sondern vornehmlich in der häufigeren Verbindung nach Bremerhaven liege.

Im Ausschuß sei gesagt worden, daß nur für den Fall einer Weiterführung der Bahn bis Bleyerdeich eine raschere Verbindung hergestellt werden könne und daß in Folge dessen die ganze Landschaft ein hervorragendes Interesse an dieser Bahn habe. Wenn aber richtig sei, was der Abg. Tanzen gesagt habe, so würde wohl ein großer Teil des Ausschusses gegen die Vorlage gestimmt haben.

Hierauf wird die Debatte geschlossen.

Die beiden Ausschußanträge werden angenommen.

**VI. Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über das Schreiben der Staatsregierung vom 6. Januar 1891, betr. Erweiterung der Pier- und sonstigen Anlagen zu Nordenham.**

**Berichterstatter Abg. Schulze:** Wenn es auch kaum erforderlich sein werde, die Vorlage noch zu empfehlen, so wolle er doch noch darauf hinweisen, daß erst in Folge des Baues der sog. Längspiers sich in Nordenham ein größerer Verkehr entwickelt habe. Man dürfe also annehmen, daß man mit diesen Pierbauten das Richtige getroffen. Der Landtag habe es ja kürzlich selber gesehen, wie sehr das Bild Nordenhams sich verändert habe und werde man jetzt seine kürzlich aufgestellte Behauptung, man müsse es als einen glücklichen Zufall betrachten, daß das Abkommen mit der englischen Gesellschaft gescheitert sei, wohl allgemein als richtig anerkennen. Die Frage sei nun die: gehe der Lloyd später wieder fort oder bleibe er. Diese Frage könne man nicht beantworten, jedoch wohl sagen, daß der Verkehr des Lloyds derart zunehme, daß es ihm stets erwünscht sein müsse, zwei Hafenplätze an der Weser zu haben; er sei daher überzeugt, daß der Lloyd auch bleiben werde, wenn wir unsererseits ihm fortwährend gute Anlagen zur Verfügung stellen. Auch spräche hierfür der Umstand, daß, wie er gehört habe, der Lloyd in Nordenham demnächst eine eigene größere Reparaturwerkstätte zu bauen gedenke. Sollte aber dennoch der Lloyd Nordenham wieder verlassen, so würden sich schon andere finden, welche die von uns geschaffenen Anlagen in Benutzung nehmen würden, denn es gäbe nirgends einen günstigeren Hafenplatz für große Schiffe als wie Nordenham es sei.

Persönlich spreche er noch seine Ansicht dahin aus, daß auch die jetzt geplanten Anlagen dem Verkehr kaum genügen würden; dies werde sich bald herausstellen. Die Benutzung der Nordenhamer Anlagen seitens des Lloyd sei eine vortreffliche Reklame für den Platz, um anderen Verkehr herbeizuziehen, was im letzten Winter auch schon gelungen sei. Wenn man nun aber dem sonstigen Verkehr nicht genügend Anlegeplätze bieten könne, so würde der Platz dauernd geschädigt werden. Schon jetzt sei kein Rheeder in der Lage, ein Schiff nach Nordenham zu verchartern, denn es sei höchst zweifelhaft, ob man dort Löschplätze finde. Viele



Schiffe seien im Laufe des Winters abgewiesen. In Folge der Neubauten werde man gegen den jetzigen Zustand nur 238 Meter Pierlänge für den Privatverkehr gewinnen, also Plätze für etwa 3 Schiffe. Es sei aber nicht dabei zu vergessen, daß man früher für den Privatverkehr auch noch die jetzt vom Lloyd benutzten sogen. Piers Buresch und Schramm gehabt habe. Auch in sachverständigen Kreisen herrsche die Ansicht, daß man noch hätte weiter gehen und gleich den Platz zwischen dem alten Längspier und dem sog. Dachsenpier, dem zukünftigen Endpunkt der neuen Pieranlage im Süden, durch eine Pieranlage habe ausfüllen müssen. Es handele sich dabei um weitere 150 laufende Meter, also um eine weitere Ausgabe von etwa 150 000 *M.* Man werde es später bereuen, dieser kleinen Ausgabe wegen auf halbem Wege stehen geblieben zu sein. Nur damit sei den dringenden Bedürfnissen abzuhelfen.

Abg. **Hoyer**: Wenn auch er gleichfalls der Ansicht sei, daß für Nordenham das denkbar Möglichste geschehen müsse und daß es wegen seiner vorzüglichen Lage die weitgehendste Berücksichtigung verdiene, so müßten doch immer die zu machenden Ausgaben im Verhältniß zu den finanziellen Kräften des Landes stehen. In der Finanzperiode 1884/87 habe man für Nordenham 250 000 *M.*, 1888/90 524 000 *M.* verausgabt; jetzt seien wieder 650 000 *M.* und für die Bahn Nordenham-Bleyerdeich, welche nach Ansicht des Abg. Tanzen lediglich im Interesse Nordenhams gebaut werde, 455 000 *M.* in Ausgabe verstellt; das ergebe eine Gesamtsumme von 1 879 000 *M.* Dazu figurirten aber noch für Nordenham nicht unerhebliche Summen in jedem Voranschlag zum Erneuerungsfonds u. s. w. Man müsse daher jegliche Ausgabe vermeiden, die nicht unumgänglich nothwendig sei. Auch er hege die Ansicht, daß man bestrebt sein müsse, den Lloyd festzuhalten und auch anderen Verkehr heranzuziehen — aber das wolle man ja auch; nur dürfe man nicht Ausgaben machen für etwa alle 2 Jahre eintretende Ausnahmefälle.

Der Anlegeplatz für den Privatverkehr erhalte jetzt eine Länge von 388 Meter; der Herr Regierungs-Commissar habe erklärt, es sei dies gleich 6 Anlegeplätzen; zwar habe der Abg. Schulze im Ausschuß bestritten, daß dieser Platz für 6 gleichzeitig anlegende Schiffe ausreiche, andere Sachverständige, wie der Abg. Groß, hätten solches jedoch bejaht.

Man solle jetzt erst einmal abwarten, wie sich die Entwicklung des Verkehrs in Nordenham weiter gestalte; trete dann nach einigen Jahren die dauernde Nothwendigkeit, weitere Aufwendungen zu machen, hervor, so werde auch er diesen gerne zustimmen.

Abg. **Ahlhorn**: Selbstverständlich werde auch er der Vorlage zustimmen. Wenn aber der Abg. Schulze vor Weihnachten gesagt habe, auch das Reich müsse für Nordenham etwas thun, so finde er über diesen Punkt im Berichte nichts; er frage deshalb, ob derselbe vom Ausschuß nicht berührt sei. Jedenfalls aber ersuche er die Staatsregierung, das Reich für Nordenham, wo auch Kriegsschiffe vorzüglich anlegen könnten, zu interessiren zu suchen.

Auch er stimme, wie gesagt, der Erweiterung der jetzigen Nordenhamer Anlagen zu, da, selbst wenn der Lloyd nach sieben Jahren bezw. nach Ablauf des Vertrages wieder

fortgehen sollte, diese Anlagen immer noch anderweitig sich würden benutzen lassen. Falls aber diese Anlagen noch mehr vergrößert würden, so zweifle er doch, ob dieselben sich noch voll würden verwenden lassen, wenn einmal der Lloyd wieder fortgehe. Daß Bremen aber alles daran setzen werde, denselben wieder fortzuziehen, daran zweifle wohl Niemand.

Schließlich richte er noch an die Staatsregierung die Bitte, die neuen Erweiterungsbauten möglichst billig, aber auch fest, herzustellen.

Reg.-Com. **Vormann**: Als die Verhandlungen mit dem Lloyd begonnen hätten, habe Nordenham 6 Anlegeplätze besessen, an welchen der öffentliche Verkehr sich abwickeln konnte: damals seien 4 abgeordnete Piers — mit Ausnahme des sog. Pier Bernhard Müller — vorhanden gewesen. Zur Zeit seien 3 Anlegeplätze in Folge der Piersverbindung dem öffentlichen Verkehre entzogen und würden demnächst im Ganzen 238 Meter an Anlegeplatz demselben zur Verfügung stehen. Außerdem hätten sich gegen früher die Verhältnisse insofern günstiger gestaltet, als jetzt eine unmittelbare Ueberladung von den Seeschiffen auf die Eisenbahnwagen bezw. umgekehrt stattfinden könne.

Die Staatsregierung hege die Ueberzeugung, daß die jetzt geplanten Anlagen, wenigstens vorläufig, dem Verkehr vollkommen genügen würden. Sollten sich jedoch weitere Bedürfnisse herausstellen, werde die Regierung zu erwägen haben, ob sie mit weiteren Anträgen an den Landtag herantreten müsse.

Berichterstatter Abg. **Schulze**: Er bemerke nochmals, daß er nur seine persönliche Ansicht vorgetragen habe, von der er auch überzeugt sei, daß sie sich als richtig herausstellen werde.

Der Abg. **Hoyer** irre, wenn er glaube, daß in Nordenham demnächst 6 Liegeplätze vorhanden sein würden; eine Länge von 238 Meter reiche nur für drei verhältnißmäßig kleine Schiffe aus und außerdem sei noch ein alter Pier vorhanden mit Anlegeplätzen für ebenfalls 2 kleinere Schiffe. Sodann habe er gesagt, daß durch die Verbindung der Piers Schramm und Buresch 2 Anlegeplätze an den Lloyd abgegeben seien; demnach erhalte man gegen früher nur einen Anlegeplatz mehr. Richtig sei allerdings, daß die jetzigen Anlegeplätze sich sehr verbessert hätten.

Dem Abg. **Ahlhorn** gegenüber bemerke er, daß man nicht daran denken könne, das Reich zu Zuschüssen für Pieranlagen zu veranlassen; deswegen sei auch im Ausschuß dieser Punkt gar nicht berührt. Im übrigen habe er hiervon auch früher gar nicht gesprochen, sondern nur die Hoffnung geäußert, daß das Reich sich vielleicht dazu verstehen werde, für den Bau eines Hafens einen Zuschuß zu bewilligen, wenn ein solcher erforderlich werde.

Er bleibe sodann dabei, daß, wenn man mit weiteren Bauten warten wolle, bis der Verkehr sich erst weiter entwickelt habe, bis also häufig Schiffe hätten abgewiesen werden müssen, es dann zu solchen zu spät sei.

Abg. **Tanzen**: Die für Nordenham vortheilhaften Erweiterungsbauten zu schaffen, sei nur eine Sache der Gerechtigkeit gewesen, denn nachdem man verschiedene Plätze dem Privatverkehr entzogen, habe man Einrichtungen schaffen müssen, um den letzteren zu konserviren. Er freue sich daher



über den demnächst entstehenden Zuwachs an Lieveplätzen, könne aber nicht umhin, mitzutheilen, daß ihm von verschiedenen Seiten als ein lebhafter Wunsch der betheiligten Kreise hingestellt sei, daß auch noch der sog. Lloydpier und der südliche Pier verbunden würden.

Sodann sei ihm es nicht ganz klar, ob der sog. Seegüterschuppen und die drei dahinter liegenden Schuppen, welche, wenn er recht unterrichtet sei, zeitig nur von der Bahn aus benutzt werden könnten, durch die eintretende Verschiebung des Lloyds nach Norden hin auch an der Wasserseite wieder frei würden; der Werth dieser Schuppen würde ja erheblich eingeschränkt werden, wenn sie nicht auch zugleich von der Wasserseite aus zugänglich seien.

Im Uebrigen habe er das gute Vertrauen zur Staatsregierung, daß bei einer Weiterentwicklung des Verkehrs in Nordenham auch die beiden noch übrig gebliebenen Piers würden verbunden werden.

**Reg.-Com. Vormann:** Durch den Vertrag mit dem Norddeutschen Lloyd sei diesem ein Schuppen, und zwar der nördlichste, zur Benutzung zugesichert; die übrigen Schuppen würden vom Lloyd nur wie von einer Privatperson mitbenutzt.

**Abg. Tanzen:** Der Herr Regierungs-Commissar habe ihn nicht verstanden. Er frage nur, ob für die Schuppen die Zuwegung von der Seite dem Privatverkehr wieder offen stehe.

**Reg.-Com. Vormann:** Der nördlichste der Privatschuppen sei bislang allerdings etwas durch die Anlagen beeinträchtigt gewesen; man werde aber ein schon früher aufgeworfenes Projekt, an der Wasserseite ein Geleis zu legen, demnächst zur Ausführung bringen; dadurch werde dann der Verkehr am Schuppen wieder erleichtert, sogar gegen früher begünstigt sein.

**Abg. Groß:** Zu der vom Abg. Tanzen aufgeworfenen Frage bemerke er, daß allerdings der Seegüterschuppen durch den Vertrag mit dem Lloyd vom Verkehr von der Wasserseite her ganz abgeschlossen worden sei; durch die jetzt geplanten Anlagen würden dagegen die Anlegeplätze des Lloyd um 100 m weiter nach Norden verschoben, indem die ganze Pierverbindungs-Anlage 548 m lang sei und von dieser der Lloyd nur eine Strecke von 450 m zur Benutzung erhalte. Dadurch werde bewirkt, daß der Seegüterschuppen auch nach der Wasserseite hin für den Verkehr wieder frei werde.

**Abg. Hoyer:** Der Abg. Tanzen habe den Wunsch ausgesprochen, es möchten auch noch der Lloydpier und der südliche Pier verbunden werden: so viel er wisse, sei ja gerade jetzt deren Verbindung geplant; allerdings liege ein Pier noch etwas weiter südlich.

Sodann habe er nicht gesagt, daß 6 Anlegeplätze geschaffen würden, sondern nur, daß jetzt so viele da seien.

Endlich bemerke er nochmals, daß man für Ausnahmefälle keine Abhülfe schaffen könne; vorläufig müsse man jedenfalls erst eine weitere Verkehrsentwicklung abwarten.

**Abg. Schröder:** Er theile die Ansichten seines Vorredners nicht, sondern glaube vielmehr, daß der Platz Nordenham eine Haupteinnahmequelle für den Staat schon jetzt sei und es noch immer mehr werden würde. Er stehe voll-

kommen auf dem Standpunkt des Abg. Schulze: auch seiner Ansicht nach müsse man in Nordenham so frühzeitig Einrichtungen treffen, daß eine Verkehrsstockung niemals eintreten könne; andernfalls würde das Renommee dieses Platzes sehr geschädigt werden. Bei allen für Verkehrsanlagen an der Weser gemachten Aufwendungen sei seines Erachtens nur allein in Nordenham nichts vergeudet worden. Auch bislang seien diese Aufwendungen schon zinstragend gewesen. Wenn er aber recht unterrichtet sei, so müßten nicht, wie der Abg. Hoyer meine, vielleicht alle 2 Jahre Schiffe abgewiesen werden, sondern schon jetzt monatlich mehrere Male. Er erwarte daher übereinstimmend mit dem Abg. Schulze, daß die Staatsregierung, wenn das Bedürfnis nach Erweiterung der Anlagen fühlbar werde, rechtzeitig mit Neuforderungen an den Landtag herantrete.

Auch darauf möchte er noch hinweisen, daß nach Ansicht sachkundiger Interessenten weder die jetzigen noch die geplanten Lieveplätze ausreichend seien; die Regierung würde nothwendiger Weise eine Ausdehnung des Lloydverkehrs begünstigen müssen, denn die dem allgemeinen Verkehr jetzt eingeräumten Lieveplätze würden voraussichtlich nicht dem Bedürfnisse genügen können und werde deshalb sich sehr bald die Verbindung der südlich gelegenen Piers als erforderlich herausstellen.

**Minister Jansen** etc.: Er ergreife die Gelegenheit, um seine Befriedigung über das der Vorlage allseitig entgegengebrachte Wohlwollen auszusprechen, wenn er auch nicht die Meinung des Herrn Vorredners hege, daß die für andere Plätze an der Unterweser als Nordenham aufgewendeten Mittel vergeudet seien; vielmehr hätten dieselben schon jetzt Früchte getragen und würden es auch in Zukunft thun. Die Staatsregierung habe sich schon früher hinsichtlich der Nordenhamer Anlagen dahin ausgesprochen, daß das Ziel die Längsverbinding sämtlicher Piers sein müsse. Aber hierzu habe man nicht auf einmal die nöthigen Mittel und die erforderliche Zeit; immerhin stelle sich aber die Vorlage als ein wesentlicher Schritt in dieser Richtung dar. Die Regierung sei überzeugt, daß mit den jetzt geplanten Erweiterungen einstweilen genug gethan sei; würden sich jedoch wiederum weitergehende Bedürfnisse herausstellen, so würde die Regierung, indem auch sie davon ausgehe, daß Nordenham als Einnahmequelle für die Eisenbahnverwaltung von hohem Werth sei, nicht verfehlen, mit weiteren Anträgen an den Landtag hervorzutreten.

**Abg. Groß:** Als mitten im Verkehr stehend, könne er wohl beurtheilen, ob die für Anlagen wie vorliegend aufgewandten Mittel an richtiger Stelle verausgabt seien und ob dieselben bislang zinstragend gewesen seien oder nicht. Da er nun in einer Hafenstadt wohne, für welche gleichfalls erhebliche Summen zur Ausgabe gekommen, so könne er es nicht über sich ergehen lassen, dieselben als vergeudet bezeichnet zu sehen. Im Gegentheil müsse er konstatiren und behaupten, daß die für Brake verausgabten Summen ebenso reichliche Zinsen getragen hätten und auch in Zukunft tragen würden als wie diejenigen, welche für Nordenham aufgewendet seien.

**Präsident:** Er habe den Abg. Schröder nicht dahin verstanden, als ob derselbe habe sagen wollen, die von diesem Landtage für Brake bewilligten Mittel seien ver-

gendet; falls der Abg. Schröder dies gesagt haben sollte, so sei das als unstatthaft zu rügen.

Schluß der Debatte.

Der Ausschußantrag wird hierauf genehmigt.

**VII. Mündlicher Bericht des Eisenbahnausschusses über die Beschwerde des Vorstandes des Generalpredigervereins, betr. Ueberbürdung der Eisenbahnbeamten, insbesondere des Zugpersonals.**

Berichterstatter Abg. **Funch**: Die Beschwerde, welche ja allen Abgeordneten bekannt sei, beziehe sich darauf, daß die Eisenbahnbeamten und vornehmlich das Zugpersonal überbürdet sei, insbesondere, daß sie die Entbehrung der Sonntagsruhe als eine Verkümmerng ihres religiösen Lebens ansähen.

Der Ausschuß habe den Herrn Regierungs-Commissar gehört, welcher nach dieser Richtung hin vorhandene Mängel zugestanden, gleichzeitig jedoch erklärt habe, daß durch die vom jetzt tagenden Landtage neu geschaffenen Stellen eine Abhülfe bereits getroffen sei.

Wenn schon deshalb der Ausschuß Uebergang zur Tagesordnung beantragen könne, so komme aber noch hinzu, daß Petenten den Instanzenzug nicht inne gehalten hätten, weil sie sich mit ihrer Beschwerde nicht zuerst an das Staatsministerium gewandt.

Abg. **Ahlhorn**: Er könne sich mit dem Ausschußantrage um so mehr einverstanden erklären, als es in der Natur ihres Berufs liege, daß die Eisenbahnbeamten nicht fortwährend freie Sonntage haben könnten.

Auch wisse er vom Herrn Eisenbahn-Direktor, daß, wer am Sonntag den Gottesdienst besuchen wolle, dazu, soweit es zugänglich sei, immer Urlaub erhalte.

Nur einem Wunsche möchte er bei dieser Gelegenheit Ausdruck geben: wenn irgend möglich, müßten am Sonntage die Güterzüge fortfallen; für den Viehtransport werde ja allerdings schon jetzt an Sonntagen ein Zuschlag von 25% verlangt.

Der Ausschußantrag wird hierauf angenommen.

**VIII. Bericht des Finanzausschusses über den Antrag des Abgeordneten Groß vom 27. November 1890, betr. Revision der Stempelgebührenordnung.**

Abg. **Groß**: Wenn er auch mit dem Bericht und dem Antrage des Ausschusses im Allgemeinen zufrieden sei, so müsse er doch Veranlassung nehmen, sich gegen einige Bemerkungen des Berichts zu wenden.

Der Ausschuß, welcher in seinem Berichte die Stempelsätze verschiedener Staaten gegenüber stelle, sage, daß Schuldurkunden, sofern sie zwischen Inländern abgeschlossen würden, namentlich aber soweit sie zur Ingrossation im Herzogthum eingereicht würden, die Stempelpflichtigkeit nicht umgehen könnten. Es sei dies ja gerade ein Grund mit gewesen, welcher ihn zur Stellung seines Antrages veranlaßt habe; viele Schuldurkunden, z. B. die sog. Bauernwechsel, würden eben nicht ingrossirt.

Wenn sodann von einer Ermäßigung der Stempelbeträge der Ausschuß einen Ausfall im Betrage fürchte, so sei er anderer Meinung. Seiner Ansicht nach dürften Gesetze und Verordnungen nicht umgangen werden können: unsere Stempelabgaben seien so hoch und unbequem, daß

das Land sich vollkommen daran gewöhnt habe, die Urkunden ungestempelt zu lassen. Er habe u. a. das Lübecker Stempelgesetz dem Ausschuß übergeben: darnach betrage die Stempelabgabe nur 1% und könne die Kassirung des Stempels und die Stempelung durch jeden Einzelnen erfolgen. Würde dann auf eine Gesetzesumgehung eine Strafe gesetzt, wie z. B. im Reich eine fünfzigfache für Umgehung des Wechselstempels, so würde Niemand wagen, die Stempelabgabe nicht zu entrichten.

Er bitte die Staatsregierung, auch nach dieser Richtung hin das Stempelgesetz einer eingehenden Revision zu unterziehen.

Berichterstatter Abg. **Jaspers**: Er danke dem Herrn Antragsteller für seine „Bemängelung“ des Berichtes, da aus letzterer das volle Einverständnis mit demselben hervorgehe, bis auf einen Punkt, wo er aber mißverstanden sei. Er habe nämlich in seinem Berichte gesagt, daß Schuldurkunden die gesetzliche Stempelpflicht nicht umgehen könnten, habe aber nicht von gesetzwidriger Unterlassung der Stempelung gesprochen.

Das Lübecker Stempelgesetz würde er bei Abfassung des Berichtes gerne verwendet haben, doch habe er solches nicht erlangen können.

Der Ausschußantrag wird hierauf angenommen.

**IX. Mündlicher Bericht des Petitionsausschusses über die Vorstellung und Bitte der Gemeindevertretungen von Barzel, Strücklingen und Ramsloh, betr. Erbauung einer Staatschauffee von Ramsloh über Strücklingen, Barzel, Nordloh nach Augustsehn.**

Berichterstatter Abg. **Feldhus**: Bekanntlicherweise liege an der äußersten westlichen Grenze des Herzogthums das aus den Gemeinden Ramsloh, Strücklingen und Scharrel bestehende Saterland. Dasselbe sei bislang von jeglichem Verkehr abgeschlossen gewesen, so daß sich sogar daselbst eine eigene Sprache habe erhalten können. Neuerdings habe man nun allerdings eine Verbindung mit demselben durch einen Kanal von Barzel aus geschaffen; diese Verbindung sei jedoch durchaus keine genügende. Man finde in jener Gegend sogar noch das Unikum einer 3½ Stunden lang im Sande fahrenden Post, jedenfalls ein Unikum für das nordwestliche Deutschland. Das Saterland dürfe man sich nicht als eine öde Gegend vorstellen; im Gegentheil: das kleine Ländchen sei recht rührig und fehle es nicht an geschäftlichem Verkehr.

Ein Theil der Petition sei inzwischen durch Erbauung der Chauffee Apen-Nordloh hinfällig geworden und sei jetzt nur noch die Pflasterung der Strecke Ramsloh-Strücklingen-Barzel nothwendig.

Er empfehle daher den Ausschußantrag zur Annahme; ob die Chauffee als Staats- oder Amtsverbandshauffee zu bauen sei, habe der Ausschuß nicht erörtert.

Abg. **Ahlhorn**: Auch er kenne das Saterland sehr genau und müsse zugeben, daß die Wege dort sich in einem schlechten Zustand befänden; allein er müsse bei dieser Gelegenheit daran erinnern, daß auch die Chauffee Edewecht-Friesoythe auf Staatskosten erbaut sei und ferner, daß im Saterlande die Chauffeen durch Kanäle ersetzt würden.

Er stimme im übrigen dem Ausschußantrage zu, könne





aber die Schilderung, welche der Abg. Feldhus vom Saterlande gegeben, nicht als richtig anerkennen.

Berichterstatter Abg. **Feldhus**: Er halte seine sämtlichen Ausführungen aufrecht. Die Chaussée Edewecht-Friesoythe aber habe mit dem Saterlande absolut nichts zu thun.

Abg. **Gruben**: Dem Abg. Ahlhorn möchte er erwidern, daß die Kanäle im Saterlande zunächst im Staatsinteresse gebaut seien und nur dem Staate Vortheil brächten, ferner, daß die in Frage stehenden vier Ortschaften gar nicht unmittelbar an denselben, sondern mitten, wie Inseln, im Moor belegen seien. Dieselben würden jetzt gänzlich dem Herzogthum und namentlich der Residenzstadt Oldenburg mehr entfremdet und zöge sich aller Verkehr aus denselben nach der Stadt Leer hin.

Abg. **Quatmann**: Dem Abg. Ahlhorn erwidere er, daß die Chaussée Edewecht-Friesoythe allerdings als Staatschaussée gebaut sei, daß dazu aber die Gemeinden — wenigstens von der Gemeinde Altenoythe wisse er solches sicher — bedeutende Zuschüsse geleistet hätten. Die Kanäle des Saterlandes anlangend, so sei doch nicht anzunehmen, daß diese zunächst im Interesse des Amtes Friesoythe, sondern in erster Linie im Interesse der Stadt Oldenburg und der anliegenden Staatsländereien gebaut seien. Man verspüre bislang deren Nutzen noch sehr wenig.

Abg. **Jaspers**: Da ja der Bau des Staatschausséenezes abgeschlossen sein solle, so möchte den Petenten zu rathen sein, zunächst den Versuch zu machen, die in Frage stehende Chausséestrecke unter Gewährung eines Staatszuschusses selber zu bauen. Voraussichtlich würde dieser Weg am ersten zu einem Resultat führen. Man werde dann zu erwägen haben, ob nicht ausnahmsweise der Staatszuschuß hier ein höherer sein müsse.

Sodann bitte er, da es in der Petition heiße:

„Die betreffenden Gemeinden sind aber nicht steuerkräftig genug, um auf ihre Kosten unter einem Zuschuß aus der Staatskasse, wie er gewöhnlich bewilligt wird, den fraglichen Weg als Chaussée herzustellen.“

den Herrn Berichterstatter um Auskunft über die Steuerkraft der in Frage kommenden Gemeinden.

Berichterstatter Abg. **Feldhus**: Auf diese Frage vermöge er dem Herrn Vorredner zur Zeit eine genaue Antwort nicht zu geben. Soviel wisse er wohl, daß die betreffenden Gemeinden 6500 Einwohner umfaßten; dabei sei aber die Gemeinde Scharrel noch nicht mitgerechnet. Da das Saterland ein langer schmaler Landstrich sei, so müsse auch die Chaussée sehr lang sein; schon aus diesem Grunde glaube er nicht, daß die Steuerkraft der Gegend selber ausreichen werde. Vielleicht könne aber der Abg. Gruben nähere Auskunft ertheilen.

Abg. **Ahlhorn**: Er bemerke nochmals, daß er durchaus nicht gegen den Chausséebau sei. Er habe lediglich von dem Eindruck abschrecken wollen, welchen der Abg. Feldhus über das Saterland hervorgerufen habe.

Berichterstatter Abg. **Feldhus**: Er habe durchaus nicht das Saterland irgendwie schlecht machen, sondern nur dessen Zuwegung schildern wollen.

Die Debatte wird geschlossen.

Der Ausschufsantrag wird angenommen.

X. Mündlicher Bericht des Justizauschusses über die Petition der Mandatäre des Amtsgerichtsbezirks Jeber, betr. die Revision der Gebührenordnung für Bevollmächtigte und Vertreter vom 28. Juni 1858.

Berichterstatter Abg. **Feldhus**: Der Ausschuß sei der Ansicht, daß die Gebührenordnung für Bevollmächtigte und Vertreter aus dem Jahre 1858 in vielen Theilen veraltet sei. Er beantrage daher:

Der Landtag wolle die Petition der Großherzoglichen Staatsregierung zur Prüfung überweisen.

Der Antrag wird angenommen.

Hiermit ist die Tagesordnung erledigt.

Schluß der Sitzung 12 Uhr.

Die nächste Sitzung findet statt am Dienstag, den 24. Februar d. J., Vormittags 10 Uhr.

Tagesordnung:

1. Wahl eines Mitgliedes für die verstärkte Obergerichts-Commission im Herzogthum, sowie eines Stellvertreters für die Jahre 1891/93.
2. Wahl eines ersten Ersatzrichters für den Staatsgerichtshof.
3. Bericht des ständigen Landtags-Ausschusses und Neuwahl des ständigen Landtags-Ausschusses.
4. Bericht des Eisenbahnausschusses, betr. den Vertrag zwischen Preußen, Oldenburg und Bremen, betr. die Herstellung einer neuen Fahrbahn in der Außenweiser.
5. Bericht desselben Ausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betr. Bewilligung von Hochbauten.
6. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betr. Erweiterung des Hauses auf der Strohauser Plate.
7. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses über die Vorlage der Großherzoglichen Staatsregierung, betr. eine Anleihe für das vorbehaltene Krongut.
8. Mündlicher Bericht desselben Ausschusses über die Anlage 138 der Staatsregierung nebst Nebenanzl. A der Landeskulturfonds-Verwaltung, betr. den Bericht der letzteren vom 31. Januar 1891 über die Ergebnisse der Abtragung des Tannen'schen Grodendeichs und des Norderflügeldeichs des Katharinengrodens mittelst Bahntransports zu Meliorationszwecken.
9. Bericht des Verwaltungsausschusses über den selbstständigen Antrag des Abgeordneten Hanken und Gen. auf Abänderung des Art. 59 des Gesetzes vom 5. März 1888, betr. neue Bestimmungen zum Gesetze vom 3. April 1855, betr. das Unterrichts- und Erziehungswesen im Herzogthum Oldenburg.
10. Bericht desselben Ausschusses zur zweiten Lesung über den Entwurf eines Gesetzes für das Großherzogthum Oldenburg, betr. die öffentlichen Lotterien und Auspielungen.
11. Bericht des Justizauschusses zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Gesetzes für das Fürstenthum Lübeck, betr. Abänderung der Bestimmungen in den Artikeln 327 bis 331 des Gesetzes vom 15. August 1861, betr. den bürgerlichen Proceß.
12. Bericht des Justizauschusses zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. Abänderung der Bestimmungen in

- den Artikeln 326 bis 330 des Gesetzes vom 2. November 1857, betr. den bürgerlichen Proceß.
13. Bericht desselben Ausschusses zur zweiten Lesung über den Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. Abänderungen der Auctiona- tor- und Vergantungs-Ordnung vom 14. Mai 1844.
  14. Bericht desselben Ausschusses zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Gesetzes für das Großherzogthum Oldenburg, betr. Abänderung des Civilstaatsdiener- gesetzes vom 28. März 1867.
  15. Mündlicher Bericht des Petitionsausschusses über die Petition des Gemeinderaths der Gemeinde Bosau im Fürstenthum Lübeck, betr. Bewilligung eines Zu- schusses aus der Staatskasse zu den Gehalten der Gemeindevorsteher und Gemeindediener im Fürsten- thum Lübeck.
  16. Mündlicher Bericht des Petitionsausschusses über Eingaben der Gemeindevertretungen von Herrstein und Nohfelden, betr. Verlegung bezw. Wiedereinrich- tung von Amtsgerichten.
  17. Mündlicher Bericht des Petitionsausschusses, betr. 4 Petitionen hinsichtlich der Haasekorrektur.
  18. Zweite Lesung des Gesetzentwurfs, betr. Abänderung des Civilstaatsdienergesetzes vom 28. März 1867 (Art. 51 §. 1) — Antrag des Abgeordneten Ahl- horn —.

**Der Berichterstatter:**

**Riesebieter.**

