

# **Landesbibliothek Oldenburg**

## **Digitalisierung von Drucken**

### **Verhandlungen der ... Versammlung des ... Landtags des Freistaats Oldenburg**

#### **Staat Oldenburg**

**Oldenburg, Landtag 1.1849/51 - 33.1916/19; [N.F.] 1.1919/20 -  
5.1928/30[?]**

Anlage 191-200

[urn:nbn:de:gbv:45:1-90128](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-90128)

- g) von mehr als 100 000.—150 000 M. . . 100 M
- h) für jede fernere auch nur angefangene 50 000 M . . . . . 20 "

IV. An Stelle des zweiten Absatzes des Artikels 25 des Gesetzentwurfs ist zu setzen:

für die Aufnahme eines Vermögensverzeichnisses sind zu erheben bei einer Aktivmasse:

- a) bis 2000 M einschließlich . . . . . 10 M
- b) von mehr als 2 000—10 000 M einschl. 15 "
- c) " " " 10 000—20 000 " " 20 "
- d) " " " 20 000—50 000 " " 30 "
- e) " " " 50 000—100 000 " " 50 "
- f) " " " 100 000—150 000 " " 100 "
- g) für jede fernere auch nur angefangene 50 000 M . . . . . 20 "

II. Ziffer 1 des Artikels 16 lautet:

- 1. bei Versteigerungen beweglicher Sachen, wenn der Erlös mehr als 100 M beträgt, bei einem Erlöse bis 200 M einschließlich . . . . . 1,00 M
- bei einem Erlöse von mehr als 200 M bis bis 500 M einschließlich . . . . . 1,50 "
- für jede fernere auch nur angefangene 200 M . . . . . 1,00 "

III. Ziffer 2 des Artikels 16 lautet:

- 2. bei Verheuerungen nach dem Gesamtbetrage der für die ganze Verheuerungszeit bedungenen Feuer gelder: bei einem Betrage bis zu 200 M einschl. . . . . 1,00 M
- bei einem Betrage von mehr als 200 M bis 500 M einschl. . . . . 1,50 "
- für jede fernere auch nur angefangene 300 M . . . . . 0,50 "

Der Ausschuß beantragt:

Der Landtag wolle dem Gesetzentwurf mit obengedachten Abänderungen auch in zweiter Lesung seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilen.

Namens des Justizauschusses.

Der Berichterstatter.

Wallroth.

# Anlage 190.

## Bericht

des Verwaltungsausschusses über den Entwurf eines Gesetzes für das Großherzogthum Oldenburg wegen Abänderung des Gesetzes vom 11. Januar 1873, betreffend den Schutz nützlicher Vögel.

(Anlage 98 Seite 530.)

Der Verwaltungs-Ausschuß hat kein Bedenken genommen; er verweist auf die der Vorlage beigegebene Begründung und auf die im letzten Landtage über die

Angelegenheit stattgehabte Verhandlung und beantragt daher einstimmig:

Der Landtag wolle den Gesetzentwurf, wie von der Regierung vorgelegt, genehmigen.

Namens des Verwaltungsausschusses.

Der Berichterstatter.

Noter.

# Anlage 191.

## Bericht

des Verwaltungsausschusses zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Gesetzes für das Großherzogthum



Oldenburg wegen Abänderung des Gesetzes vom 11. Januar 1873, betr. den Schutz nützlicher Vögel.  
(Anlage 98 Seite 530.)

Der Landtag hat den Gesetzentwurf in erster Lesung  
angenommen.

Der Verwaltungsausschuß beantragt:

demselben auch in zweiter Lesung seine verfassungsmäßige Zustimmung zu ertheilen.

Namens des Verwaltungsausschusses.

Der Berichterstatter.

Bencke.

## Anlage 192.

### Antrag

zu dem Entwurf eines Gesetzes für das Großherzogthum Oldenburg wegen Abänderung des Gesetzes vom 11. Januar 1873, betreffend den Schutz nützlicher Vögel.

(Anlage 98 Seite 530.)

Der Landtag wolle beschließen:

- I. In Artikel 1 § 1 die Worte „15. Dezember“ zu streichen und zu ersetzen durch die Worte: „Ende November“ und im Artikel 1 folgenden Zusatz zu machen als § 3:

„Wer die Dohnen gestellt hat, hat dieselben bis zum Ablauf des Monats November wieder aufzunehmen.“

- II. In Artikel 2 die Worte „31. Dezember“ zu streichen und zu ersetzen durch die Worte „8. Dezember“.

Antragsteller:

Wallrichs, Jaspers, Hanken, Groß.

## Anlage 193.

### Bericht

des Verwaltungsausschusses zu dem Antrage des Abgeordneten Wallrichs und Genossen zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Gesetzes für das Großherzogthum Oldenburg, wegen Abänderung des Gesetzes vom 11. Januar 1873, betreffend den Schutz nützlicher Vögel.

(Anlage 98 Seite 530.)

Der Ausschuß hat den Antrag einer Prüfung unterzogen und darauf, unter Hinweis auf die in der Plenarsitzung vom 13. Februar d. J. über diesen Gegenstand gepflogenen Verhandlungen und die Begründung in dem Bericht Abtl. S. 929, einstimmig beschlossen, über Ziffer II des Antrages zur Tagesordnung überzugehen und an Stelle der Ziffer I desselben folgenden Antrag zu stellen:

Der Landtag wolle beschließen, dem Artikel 6 § 1 als Absatz 2 folgenden Zusatz zu geben:

„Dieselbe Strafe trifft denjenigen, welcher innerhalb 2 Tagen nach Ablauf der Fangzeit die von ihm aufgestellten Dohnenfänge (Hänge-, Steck-Dohnen) nicht entfernt hat.“

Namens des Verwaltungsausschusses.

Der Berichterstatter.

Bencke.



# Anlage 194.

## Bericht

des Eisenbahnausschusses über Anlage I zum Schreiben der Staatsregierung vom 16. Januar 1894,  
betreffend Vermehrung der Betriebsmittel.

(Anlage 105 Seite 545.)

Die Staatsregierung beantragt:

für Anschaffung von Lokomotiven und Tendern	M 283 500
" " " Personen- und Gepäckwagen	" 208 000
" " " anderen Wagen . . . . .	" 191 000
	<hr/> M 682 500

Der Ausschuss verweist auf die von der Staatsregierung in der Anlage gegebene Begründung. In eine eingehende Prüfung der Nothwendigkeit von Ausgaben, die im Interesse des Betriebes und der Sicherheit desselben gefordert werden, ist der Ausschuss kaum in der Lage einzutreten, da es sich bei diesen Anschaffungen, bezw. Anlagen in der Regel um betriebstechnische Fragen handelt, die sich zum größten Theil der Beurtheilung des Ausschusses entziehen. Die Prüfung des Ausschusses hat sich betreffs derartiger Forderungen vornehmlich nach der finanziellen Seite hin zu erstrecken und da ist es nicht zu verkennen, daß in dieser Beziehung in letzter Zeit außerordentlich hohe Ansprüche an den Landtag herangetreten sind. Wenn nun auch noch in den nächsten Finanzperioden erhebliche Beträge gefordert werden, die zunächst im Wege der Anleihe zu Lasten des Eisenbahnbaufonds aufzubringen sind, so vergrößert sich das Gesamtanlagekapital unserer Eisenbahnen um ein Bedeutendes und es liegt die Frage nahe, ob es möglich sein wird, die Verzinsung dieses Gesamtkapitals aus den Erträgen des Betriebes zu bestreiten. Falls die Ueberschüsse pro 1894/96 nicht über die in den Voranschlag eingestellten Summen beträchtlich hinausgehen, kann eine Verzinsung des Gesamtanlagekapitals daraus nicht erfolgen und eine vorsichtige Finanzpolitik gebietet, dann das Defizit durch Zuschlag zur Einkommensteuer zu decken. — Aller Wahrscheinlichkeit nach würde nun jedoch pro 1894/96 eine Verzinsung aus den Ueberschüssen erzielt werden können, da nach allgemeiner namentlich von der Staatsregierung vertretener Ansicht der Voranschlag so aufgestellt ist, daß bei normaler Weiterentwicklung des Verkehrs die Ueberschüsse voraussichtlich erheblicher höher sein werden als veranschlagt. Jedenfalls aber hat sowohl die Staatsregierung wie auch der Landtag die Pflicht, dahin zu wirken, daß die Ausgaben für unser gesamtes Eisenbahnwesen auf das nothwendigste Maß beschränkt werden, damit die Voranschläge der Eisenbahnbetriebskasse nicht demnächst mit einem Defizit abschließen.

Bezüglich der in der Anlage gegebenen Uebersicht über die Inanspruchnahme der Lokomotiven auf verschiedenen Bahnen Deutschlands wird noch bemerkt, daß nach den Ausführungen des Regierungsvertreters bei der Abnutzung der Lokomotiven weniger die Anzahl der im Zuge befind-

lichen Achsen, als die Länge der zurückgelegten Strecke ins Gewicht fällt.

Zu Post. b. 5 des Kostenanschlages erwähnte der Regierungskommissar, daß nur dann 2 vierachsige Personenwagen I./II. Klasse (Harmonikawagen) angeschafft würden, wenn ein dringendes Bedürfnis bezw. die Rücksicht auf etwa sonst wegfallende durchgehende Züge dazu nöthige.

Der Ausschuss kann ein Bedürfnis für die Anschaffung dieser Wagen, was unsere Strecken anbelangt, nicht anerkennen und hält es für richtiger, wenn statt dessen 4 dreiachsige Personenzüge I./II. Klasse genommen werden, umso mehr, als in diesem Fall von den pro 1896 geforderten 80 000 M eine Summe von 10 000 M gespart würde. Indes sieht der Ausschuss davon ab, die für die Harmonikawagen erforderlichen Mehrkosten abzusehen, um event. die Anschaffung dieser Wagen zu ermöglichen.

Bei der Berathung über die Nothwendigkeit der Anschaffung weiterer Erdtransport- und Güterwagen wurde seitens des Regierungskommissars mitgeteilt, daß bei den Kleitransporten kaum die Selbstkosten gedeckt würden. Durch diese Transporte ist nach der Vorlage im Jahre 1892 eine große Anzahl von Betriebswagen dem Güterverkehr entzogen und zwar zu einer Zeit, in welcher der Güterverkehr von außergewöhnlicher Bedeutung war. Die Folge davon ist gewesen, daß die diesseitige Eisenbahnverwaltung in dieser Periode ganz erhebliche Summen an Miethe für die Benutzung fremder Wagen zahlen mußte. Diese Ausgabe wäre zum größten Theile vermieden, wenn die eigenen Wagen in dieser Zeit nicht durch die Kleitransporte in Anspruch genommen worden wären.

Der Ausschuss ist der Ansicht, daß so sehr auch die Kleitransporte im Interesse der Landeskultur zu begünstigen sind, doch auf alle Fälle die Selbstkosten gedeckt werden müssen und daß solche Transporte möglichst nur dann geschehen sollen, wenn, nach Bewältigung des sonstigen Güterverkehrs, eigene Wagen dafür disponibel sind.

Der Ausschuss stellt den

Antrag Nr. 1:

Der Landtag wolle beschließen, die Großherzogliche Staatsregierung zu ersuchen, den Tarif für die Beförderung von Kleierde einer Revision zu unterziehen, damit auf alle Fälle die entstehenden Selbstkosten gedeckt werden, sowie die Kleitransporte möglichst nur dann vorzunehmen, wenn die dafür erforderlichen Wagen durch den sonstigen Güterverkehr nicht in Anspruch genommen werden.

## Antrag Nr. 2:

Der Landtag wolle für Vermehrung der Betriebsmittel in der Finanzperiode 1894/96 682500 *M* zu Lasten des Eisenbahnaufonds bewilligen und

sich damit einverstanden erklären, daß diese Summe, soweit erforderlich im Wege der Anleihe für Rechnung des Eisenbahnaufonds aufgebracht werde.

Namens des Eisenbahnausschusses.

Der Berichterstatter.

Hoyer.

## Anlage 195.

### Bericht

des Eisenbahnausschusses über Anlage 2 zum Schreiben der Großherzoglichen Staatsregierung vom 16. Januar 1894, betr. Ergänzung der Signal- u. s. w. Anlagen in Folge der neuen Betriebsordnung.

(Anlage 105 Seite 545.)

Der Ausschuß hat die Vorlage eingehend erwogen, und die Ausgabe als eine nothwendige erkannt, zumal dieses im Interesse der Betriebssicherheit seitens der Reichsbehörden vorgeschrieben und deshalb nicht zu vermeiden ist.

Es dürfte demgemäß die Gesamt-Ausgabe von 250 075 *M* (nach Kostenanschlag I) und 373 520 *M* (nach Kostenanschlag II) gleich 623 595 *M* zweckmäßig so zu vertheilen sein, daß davon auf die drei Jahre der laufenden Finanzperiode je 130 000 *M* entfallen und der Rest auf die Finanzperiode 1897/99 übernommen wird.

Demnach stellt der Ausschuß den Antrag:

Der Landtag wolle für Ergänzung der Signale und Sicherungs-Anlagen für 1894/96 jährlich 130 000 *M* zu Lasten des Eisenbahnaufonds bewilligen und sich damit einverstanden erklären, daß diese Summe, soweit erforderlich, im Wege der Anleihe für Rechnung des Eisenbahn-Baufonds aufgebracht werde.

Namens des Eisenbahnausschusses.

Der Berichterstatter.

Burlage.

## Anlage 196.

### Bericht

des Eisenbahnausschusses über die Anlage 3 zum Schreiben der Großherzoglichen Staatsregierung vom 16. Januar 1894, betreffend die Erweiterung des Güterbahnhofes Oldenburg.

(Anlage 105 Seite 545.)

Der Ausschuß hat sich davon überzeugt, daß die gegenwärtigen Anlagen des Güterbahnhofes Oldenburg für den gesteigerten Verkehr durchaus unzureichend sind. Die projektierte Verlängerung der Güterschuppen, die Verlegung und Vergrößerung der Privatlagerplätze und der Zu- und Abfuhrstraßen, ferner ein neues Gebäude für das Zollbureau mit Zollschuppen, sind als zweckentsprechende Ausdehnung der jetzigen Anlage zu bezeichnen. Die ferner in Aussicht genommene Veränderung der Weichen- und Gleisverbindungen sowie die Verlegung der Centesimalwaage

wird das Rangiergeschäft wesentlich erleichtern und Arbeitslöhne ersparen. Auch das Bedürfniß einer Verlegung und Verbesserung der Viehwagen-Waschanstalt ist durchaus anzuerkennen. Während jetzt zum Einführen des Heißwasserstrahles in die zu reinigenden Wagen stets die Mitbenutzung einer Lokomotive erforderlich ist, bedarf es bei den gesteigerten Ansprüchen des Verkehrs einer feststehenden Kesselanlage. Dieselbe ist derart projektirt, daß sie von zwei Gleisen aus benutzt werden kann.

Die Verlängerungsbauten für die Güterschuppen werden

in soliderer Weise als die vorhandenen Bauten hergestellt; die Gründung soll auf Senkbrunnen erfolgen. Die vorhandenen bauwürdigen Anbauten werden beseitigt und besser konstruirte Ladebühnen angebracht werden. Ferner enthält der Kostenanschlag die Mittel für eine ausreichende Latrinenanlage.

Der Ausschuß ist nicht in der Lage, die Kostenanschläge in ihren einzelnen Positionen genau prüfen zu können, glaubt indeß im Allgemeinen sagen zu dürfen, daß die Mittel recht ausreichend bemessen erscheinen, sodaß Ersparungen eintreten können.

Im Uebrigen nimmt der Ausschuß Bezug auf die ausführlichen Begründungen im Vorberichte zum Kosten-

anschlag und hält auch die Ausführung der Projekte für so dringlich, so daß der Vorschlag der Staatsregierung, die Mittel für 1894 zu bewilligen, durchaus zu empfehlen ist.

Der Ausschuß beantragt demnach:

Der Landtag wolle die zur Erweiterung des Güterbahnhofs Oldenburg erforderlichen 137 000 *M* für 1894 zu Lasten des Eisenbahnbaufonds bewilligen und sich damit einverstanden erklären, daß dieselben, soweit erforderlich, im Wege der Anleihe für Rechnung des Eisenbahnbaufonds aufgebracht werden.

Namens des Eisenbahnausschusses.

Der Berichterstatter.

Schulze.

## Anlage 197.

### Bericht

des Eisenbahnausschusses über Anlage 4 zum Schreiben der Großherzoglichen Staatsregierung vom 16. Januar 1894, betreffend den Ausbau des zweiten Gleises zwischen Hude und Delmenhorst.

(Anlage 105 Seite 545.)

Die Belastung der Strecke Hude-Delmenhorst ergibt nach der Vorlage die Thatsache, daß auf gedachter Strecke während einer 17stündigen Dienstzeit 28 regelmäßige und in 20 Stunden noch weitere 16 Bedarfszüge befördert werden müssen, sodaß im Ganzen die Zahl der zu bewegenden Züge auf 44 erhöht wird, die Dichtigkeit derselben also in einer Dienststunde 2,20 Zug beträgt.

Unter den in der Vorlage näher gekennzeichneten Beispielen steht die bis vor geraumer Zeit noch eingleisige Strecke Münster-Hamm, mit einer Belastung von 36 Zügen in 24 Stunden, obenan, während dieselbe jetzt, nachdem sie zweigleisig geworden, bei einer Belastung von 48 Zügen in 24 Stunden nur die Dichtigkeitsziffer 2,00 pro Stunde erreicht.

In Erwägung gedachter Verhältnisse und der ferneren Sachlage, daß man nach dem Urtheile der Betriebstechniker

mit der Leistungsfähigkeit der Strecke Münster-Hamm an der Grenze eines gesicherten Betriebes angekommen sein soll, die Inanspruchnahme der Strecke Hude-Delmenhorst, nach den gegebenen Beispielen, über das als Norm angeführte Maß der Zulässigkeit in Hinblick auf die Betriebssicherheit hinausgeht, glaubt der Ausschuß den Ausbau des zweiten Gleises befürworten zu können und stellt den Antrag:

Der Landtag wolle für den Ausbau eines zweiten Gleises zwischen Hude und Delmenhorst für das Jahr 1894 die Summe von 430 000 *M* zu Lasten des Eisenbahnbaufonds bewilligen und sich damit einverstanden erklären, daß dieselbe, soweit erforderlich, im Wege der Anleihe für Rechnung des Eisenbahnbaufonds aufgebracht werde.

Namens des Eisenbahnausschusses.

Der Berichterstatter.

Wallrichs.

# Anlage 198.

## Bericht

der Majorität des Eisenbahnausschusses (Burlage, Hoyer, Iken, Roggemann, Wallrichs, Zerhusen) über die Anlage 5 zum Schreiben der Staatsregierung vom 16. Januar 1894, betreffend Erweiterung der Bieranlagen in Nordenham.

(Anlage 105 Seite 545.)

In der Anlage 5 beantragt die Staatsregierung die Bewilligung einer Summe von 293 000 *M* für Erweiterung der Bieranlagen in Nordenham, für damit in Verbindung stehende Gleiserweiterungen, sowie für die Erbauung eines Lagerchuppens. Es ist nicht zu verkennen, daß durch die Herstellung der Verbindung zwischen dem Lloydpier und dem Längspier die gesammte Bieranlage in Nordenham sehr vervollkommnet würde, namentlich wenn man den Längspier, wie es die Staatsregierung auch beabsichtigt, durch eine Vorschubung so weit verbreiterte, daß dessen Wasserseite in dieselbe Fluchtlinie mit derjenigen des Lloydpiers käme.

Die Staatsregierung beantragt diese Verbindung, weil von dem für den freien Verkehr noch disponiblen Theil des Lloydpiers weitere 120 Meter an die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktiengesellschaft vertragsmäßig verpachtet sind.

Zur Benutzung für den anderen Schiffsverkehr bleiben nach Abzug dieser 120 Meter ebenfalls noch ca. 120 Meter am Lloydpier übrig, außerdem dient für diesen Zweck der sogenannte Längspier in einer Gesamtlänge von 153 Metern, der allerdings in der Regel zur Hälfte durch Naphtha-Schiffe in Anspruch genommen sein soll. Zur Bedienung der anderen ankommenden meistens mit Getreide beladenen Schiffe sind also verfügbar ca. 120 Meter Pierlänge am Lloydpier und ca. 80 Meter am Längspier.

Die Staatsregierung ist nun der Ansicht, daß für diesen Verkehr eine größere Bieranlage zu schaffen ist, da sonst die Möglichkeit eintreten könnte, daß Schiffe abgewiesen werden müßten, ein Fall, der im Interesse der Entwicklung Nordenhams zu vermeiden sei. Die Minorität des Ausschusses (Groß, Lübben, Schulze) schließt sich im Allgemeinen dieser Auffassung der Staatsregierung an. Auch die Majorität würde einen derartigen Fall bedauern, sie ist aber andererseits der Ansicht, daß für solche, vielleicht nie vorkommende Fälle sich so erhebliche Ausgaben, namentlich bei dem jetzigen Stand der Eisenbahnfinanzen, kaum rechtfertigen lassen. Daß überall derartige Fälle sich ereignen können, erscheint der Majorität sehr zweifelhaft, da dem Privatverkehr auch noch der von den Schiffen der beiden Dampfschiffahrtsgesellschaften nicht benutzte Theil der verpachteten Bieranlage zur Verfügung steht.

Die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktiengesellschaft hat in dem Vertrage allerdings ein jährliches Biergeld von 3000 *M* garantiert, aber sie hat sich ebensowenig wie früher der Lloyd verpflichtet, nun auch in bestimmten

Zwischenräumen einen Theil ihrer Dampfer ab Nordenham zu expedieren.

Es ist eine bekannte Thatsache, daß der Schiffsverkehr des Norddeutschen Lloyd sich in Nordenham nicht so entwickelt hat, wie der Landtag nach dem Vertrage und den ihm damals gemachten Mittheilungen zu hoffen berechtigt war. Die an den Lloyd verpachtete Bieranlage — 450 Meter — soll von den Schiffen dieser Gesellschaft selten voll ausgenutzt werden. Nach dem Vertrage mit dem Lloyd ist die Benutzung des Piers für andere Schiffe, soweit dadurch die Benutzung desselben von Seiten des Lloyd nicht beeinträchtigt wird, nicht ausgeschlossen, bedarf aber der Zustimmung der Gesellschaft.

Der Regierungskommissar theilte im Ausschuß mit, daß diese Zustimmung in jedem einzelnen Fall sofort ertheilt worden ist, wie das ja auch nicht anders zu erwarten war. Nach Ansicht der Majorität haben wir die Berechtigung, anzunehmen, daß auch für die Folge diese Genehmigung stets bereitwilligst gegeben wird, da es sich in keinem Fall um Konkurrenzschiffe des Lloyd handelt. Die Verweigerung einer solchen Genehmigung würde nicht dem Entgegenkommen entsprechen, worauf der Oldenburgische Staat, wegen seines stets bereitwilligen Eingehens auf die Wünsche des Norddeutschen Lloyd, Anspruch hat.

Würde der Landtag i. Zt. im voraus gewußt haben, daß die Ausnutzung der an den Lloyd verpachteten 450 Meter langen Bieranlage durch die Schiffe dieser Gesellschaft nur in dem bisher geschehenen beschränkten Maße stattfinden würde, so hätte nach Ansicht der Majorität, der Landtag den Vertrag mit der Klausel, daß die Benutzung des freien Theils der Anlage durch andere Schiffe von der jedesmaligen Einwilligung des Lloyd abhängig sei, schwerlich genehmigt. Der Lloyd befand sich damals in einer gewissen Zwangslage und hätte den Vertrag auch ohne einen derartigen Passus angenommen, der auch in dem Vertrage mit der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft nicht enthalten ist.

Nach dem mit dieser letzteren Gesellschaft geschlossenen Abkommen ist die Inanspruchnahme der verpachteten 120 Meter langen Bieranlage durch andere Schiffe jeder Zeit gestattet, soweit die Anlage durch die Schiffe der Gesellschaft nicht benutzt wird. Die Gesellschaft hat jedes ihrer nach Nordenham gehenden Schiffe 24 Stunden vor Eintreffen dem dortigen Hafenmeister anzumelden.

Der Herr Minister theilte im Ausschusse mit, daß die Hamburger Gesellschaft beabsichtige, vor der Hand wöchentlich einen, höchstens alle 14 Tage drei Dampfer



ihrer westindischen Linie ab Nordenham zu expediren. Der Herr Minister erklärte ferner, daß nach seinen Informationen diese Dampfer jedesmal nur sehr kurze Zeit in Nordenham liegen würden und daß dadurch auch andere Schiffe noch Zeit fänden, an diesem Theile des Piers zu löschen.

Wenn nun die Möglichkeit gegeben ist, daß sowohl der an den Lloyd, als auch der an die Hamburger Gesellschaft verpachtete Pier von anderen Schiffen mit benutzt werden kann, so glaubt die Majorität des Ausschusses, daß damit dem gegenwärtigen Bedürfnisse genügt werde, da ja für diese Schiffe außerdem noch die bereits erwähnten 120 und 153 Meter langen Pieranlagen zur Verfügung stehen.

Aus diesem Grunde ist die Majorität des Ausschusses zu der Ueberzeugung gekommen, daß zur Zeit ein dringendes Bedürfnis für Herstellung der geplanten Verbindung nicht vorliegt. Das wird um so weniger der Fall sein, als nach den, dem Landtage bezw. dem Eisenbahnausschuß gegebenen Uebersichten seit 1891 sowohl der Verkehr der Lloydampfer als auch der anderen Schiffe in Nordenham leider nicht unerheblich zurückgegangen ist.

Stellt es sich im Laufe der Zeit heraus, daß die Verbindung im Interesse des dortigen Schiffsverkehrs, dessen wirtschaftliche Bedeutung die Majorität keineswegs unterschätzt, durchaus notwendig ist, nun, so mag dann die Staatsregierung mit einer neuen Vorlage an den Landtag herantreten.

Die Majorität glaubt, daß der Landtag bezüglich der Erweiterung der Nordenhamer Pieranlagen zunächst eine abwartende Stellung einnehmen muß, um zu sehen, wie sich nun für die Folge der Schiffsverkehr in Nordenham entwickelt.

Das ist um so mehr zu empfehlen, als zur Zeit einige noch dringlichere größere Aufgaben im Gebiete unseres Eisenbahnwesens zu erledigen sind, die außergewöhnlich hohe Ausgaben erfordern.

Die Majorität des Eisenbahn-Ausschusses (Burlage, Hoyer, Iken, Roggemann, Wallrichs, Zerhusen) stellt demnach den Antrag:

der Landtag wolle die Vorlage der Großherzoglichen Staatsregierung — Anlage 5 zum Schreiben der Großherzoglichen Staatsregierung vom 16. Januar 1894 — zur Zeit ablehnen.

Namens der Majorität des Eisenbahnausschusses.

Der Berichterstatter.

Hoyer.

## Anlage 199.

### Bericht

der Minderheit des Eisenbahnausschusses (Gross, Lübben, Schulze) über Anlage 5 zum Schreiben der Großherzoglichen Staatsregierung vom 16. Januar 1894, betreffend Erweiterung der Pieranlagen in Nordenham.

(Anlage 105 Seite 545.)

Die obengenannte Minderheit des Ausschusses hält die Vergrößerung der Pieranlagen in Nordenham, wie sie nach der Vorlage durch Verbindung des nördlichen Piers mit dem südlichen und durch Verbreiterung des letzteren ausgeführt werden soll, für nützlich und erforderlich.

Die jetzt vorhandene 110 Meter lange Lücke zwischen den Piers ist für den Verkehr der Schiffe störend, sie erschwert in erheblichem Maße das manchmal erforderliche Verlegen derselben und verhindert die vollständige Ausnutzung der ihr zugewandten Enden der jetzigen Piers.

Es bietet die weite Oeffnung dem Treibeise eine Einbruchsstelle und könnte, wenn sie nicht geschlossen wird, die Sicherheit der Piers gefährden.

Der Minderheit erscheint auch die Verbindung der Piers zur Vergrößerung der für den Verkehr nutzbaren Pieranlagen erforderlich, nachdem außer den dem Norddeutschen Lloyd übergebenen 450 Meter weitere 120 Meter Pierlänge an die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft verpachtet sind.

Der Einwand, daß der Verkehr der Packetfahrtschiffe nicht sehr häufig sein werde und der Privatverkehr die an die Gesellschaft verpachtete Pierlänge werde gebrauchen können, erscheint nämlich der Minderheit nicht stichhaltig, da der Vertrag bestimmt, daß 24 Stunden nach von der Gesellschaft gegebenem Bescheid der fragliche Platz für das Anlegen ihrer Schiffe frei sein muß.

Der Hafenmeister wird deshalb anderen Schiffen diese Pierstelle nicht anweisen dürfen, da das Hervortreten der Packetfahrt eine bei großen Schiffen sehr schwierige Verlegung erfordern und die bei Dampfern stets in sehr kurz bemessenen Fristen stattzufindende Entlöschung stören würde.

Für den Verkehr von Schiffen, welche dem Lloyd und der Packetfahrt nicht angehören, verbleiben demnach verfügbar nur 120 Meter am nördlichen Pier und der 153 Meter lange südliche sog. Längspier, im Ganzen also nur 3 in zwei Theile getheilte Schiffsliegstellen.

Von diesen wird die eine während des größten Theils des Jahres durch Segelschiffe in Anspruch genommen,



welche den für Nordenham so wichtigen Artikel Naphtha, 1892 15 Stück, anbringen und manchmal bis zu 4 Wochen Zeit gebrauchen, um ihre Ladung zu entlöschten, so daß für Getreide, Salpeter und andere Waaren anbringende Schiffe thatsächlich nur 2 Liegeplätze vorhanden sind.

Es liegt auf der Hand, daß diese geringen Pierlängen nicht genügen, den in Nordenham bestehenden Verkehr aufzunehmen; die schon jetzt bei Verfügbarkeit der der Packtfahrt übergebenen Strecke vorgekommenen Fälle, daß Schiffe wegen Platzmangel haben warten müssen, werden sich häufen, und liegt die Gefahr nahe, daß Schiffe werden abgewiesen werden müssen, wenn kein Ersatz geschaffen wird.

Auch die bei Ausführung der Verbindung vorgesehene Verbreiterung des südlichen Piers würde die Minderheit für empfehlenswerth halten; die Verbreiterung erleichtert den Verkehr auf demselben in erheblicher Weise, außerdem wird dadurch eine störende Bucht in der Fluchtlinie der Gesamtanlage vermieden.

Die zur Verbindung der so erweiterten Pieranlage mit den Lagerchuppen in Aussicht genommenen 3 Landungsbrücken erscheinen der Minderheit dann als erforderlich und würde ebenfalls die Errichtung eines Duc d'Alben am südlichen Ende aus den im Vorbericht angeführten Gründen nicht zu beanstanden sein.

Betreffend die von der Staatsregierung ferner in Aussicht genommenen Anlagen — Anlegung von Geleisen und Erbauung eines Getreidespeichers — trennt sich die Ansicht der Minderheit.

Ein Theil derselben (Schulze) würde geneigt sein, auch diese zur Bewilligung zu empfehlen, ein anderer (Lübben, Groß) ist entgegengesetzter Meinung.

Die genannte Minderheit der Minderheit hält die Anlegung der fraglichen Geleise für den Verkehr erleichternd und deshalb empfehlenswerth und glaubt, da zweifellos der in Aussicht genommene Speicher ein sehr rentables Geschäft sei, daß der Staat nicht unterlassen dürfe, den Bau auszuführen.

Die Mehrheit der Minderheit (Lübben, Groß) ist entgegengesetzter Ansicht.

Nach ihrer Meinung ist die Anlegung von Geleisen an der geplanten Stelle nicht empfehlenswerth. Die dadurch erforderliche Verbreiterung und Abdeckung des Ufers ist sehr kostspielig und erschwert den Bahnverkehr auf diesen so hergestellten Geleisen, das Einlagern der Güter in die Lagerchuppen.

Ferner erscheint es ihr bedenklich, durch Verbreiterung

der Krone und dadurch hervorgerufene Beschwerung des Ufers den mit Bremen bestehenden Vertrag betreffend Erhaltung der Wassertiefe vor den Piers zu tangiren.

Die Erbauung eines Getreidespeichers durch den Staat hält die genannte Mehrheit nicht für empfehlenswerth, weil die Aussicht auf Rentabilität solcher Anlagen nicht durchaus sicher ist, hauptsächlich aber, weil mit der Ausführung eines solchen Speichers der Staat sein bis jetzt stets aufrecht erhaltenes Prinzip, außer Erbauung der für den Durchgangsverkehr erforderlichen Schuppen nur die Lagerplätze herzurichten, verlassen und in gewissem Maße mit den in Nordenham von Privaten erbauten Lagerchuppen in Konkurrenz treten würde.

Die Gesamt-Minderheit des Ausschusses würde hier nach geneigt sein, die Vorlage der Staatsregierung wie vorstehend beschrieben ganz oder teilweise dem Landtage zur Annahme zu empfehlen, durch die Aufstellung der Kostenanschläge wird sie jedoch daran gehindert.

Dieselben sind, soweit sie die Pierarbeiten und den Lagerpeicher betreffen, wie in früherer Weise ganz summarisch gehalten, auch erscheinen die geforderten Geldbeträge weitaus zu hoch veranschlagt.

Der Ausschuss hat, da die kürzlich vollendete Pieranlage in Brake unter ganz ähnlichen Verhältnissen (Wassertiefe) hergestellt ist, die Kosten derselben sich geben lassen und zur Vergleichung herangezogen und ist einstimmig der Ansicht, daß, wenn in Betracht gezogen wird, daß alles Werkzeug, Rammflotte, Lokomobile u. in Nordenham vorhanden ist, daß ein ganz erhebliches Material — für den Blezer Pier 1. Zt. angeschafft — von Schienenpfählen, Bohlen u. zu erbilligten Preisen zur Verfügung steht, eine erheblich niedrigere Summe zur Herstellung der fraglichen Arbeiten genügend sein würde.

Die Minderheit (Groß, Lübben, Schulze) ist demnach nicht in der Lage, einen Antrag auf Annahme der Regierungsvorlage zu stellen.

Sie hat indessen geglaubt, ihren von der Auffassung der Mehrheit in den Motiven wesentlich abweichenden Standpunkt darlegen zu müssen und zugleich folgenden Antrag stellen zu sollen:

Der Landtag wolle beschließen, die Staatsregierung zu ersuchen, den Kostenanschlag revidiren zu lassen, und in Erwägung zu nehmen, ob nicht nach Muster der Braker Pieranlage auch für die Nordenhamer Piers eine wesentlich niedrigere Summe ausreicht.

Namens der Minderheit des Eisenbahnausschusses.

Der Berichterstatter.

Groß.