

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 1-10

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

Anlage 1.

An den Landtag des Großherzogthums.

Bereits im Oktober 1893 wandte sich der Centralvorstand der Oldenburgischen Landwirtschafts-Gesellschaft an das Staatsministerium, Departement des Innern, mit dem Antrage, dasselbe wolle dahin wirken, daß die Moorversuchstation in Bremen ihre segensreiche Thätigkeit auch auf das Herzogthum Oldenburg ausdehne, und zur Durchführung dieses Zweckes eine Summe von 5000 M in den Voranschlag der Landeskasse für 1894 und ferner einstellen lassen.

Der Staatsregierung waren die Erfolge, welche die wissenschaftlichen Untersuchungen und die darauf gegründeten praktischen Maßnahmen der Moorversuchstation unter der Leitung des Professor Dr. Fleischer, jetzt in Berlin, und des gegenwärtigen Vorstehers Dr. Tafe in Bremen bereits für die Hebung der Moorkultur gehabt, nicht unbekannt geblieben, und beschloß dieselbe daher, mit dem königlich Preussischen Herrn Minister für Landwirtschaft, Domainen und Forsten Verhandlungen darüber anzuknüpfen, ob und unter welchen Bedingungen der Eintritt Oldenburgs in die Central-Moorcommission und der Anschluß an die Moorversuchstation in Bremen zu ermöglichen sein werde.

Dem diesseits kundgegebenen Wunsche ist in entgegenkommender Weise entsprochen worden, und es ist darauf für den Beitritt Oldenburgs unter Vorbehalt der Zustimmung des Landtags eine Vereinbarung folgenden Inhalts getroffen worden:

1. Ein von Oldenburg im Einverständniß mit der königlich Preussischen Regierung zu entsendendes Mitglied erhält Sitz und Stimme in der Central-Moorcommission.
2. Oldenburg stellt einen bei der Moorversuchstation in Bremen auszubildenden Beamten an, dessen Aufgabe die direkte Einwirkung auf die Förderung der Moorkultur im Herzogthum unter Aufsicht des Vorstandes der Station sein soll, und welcher ausschließlich im Interesse Oldenburgs thätig sein wird.
3. Oldenburg trägt die durch seinen Beitritt unmittelbar entstehenden Kosten, nämlich
 - a) die aus der Theilnahme des Oldenburgischen Mitgliedes der Central-Moorcommission erwachsenden Kosten (Reisekosten und Diäten);

- b) das Gehalt des von Oldenburg anzustellenden Beamten, dessen Tagegelde, Reisekosten und Auslagen;
- c) die Kosten aller im speziellen Interesse der Landeskultur Oldenburgs auf diesseitigen Antrag von der Moorversuchstation vorzunehmenden Arbeiten einschließlich der Reisekosten und Diäten der Stationsbeamten (mit Ausnahme des Oldenburgischen Beamten) nach Maßgabe der für diese in Preußen geltenden Bestimmungen.

Dabei ist festgesetzt worden, daß die auf Verlangen der Oldenburgischen Regierung von der Station auszuführenden analytischen Untersuchungen nach der für die Mitglieder des Moorkulturvereins geltenden ermäßigten Tage zu berechnen sind.

Da nach Abschluß dieser Vereinbarung alle kostspieligen Einrichtungen, sowie die bereits gesammelten reichen Erfahrungen des Herrn Vorstehers der Moorversuchstation und ihm unterstellten wissenschaftlichen Hilfsarbeiter, auch für die Hebung der Moorkultur im Herzogthum zur Verfügung gestellt werden, und da nach im Jahre 1878 zuletzt angestellten speziellen Ermittlungen in etwa 47 Gemeindebezirken des Herzogthums noch reichlich 9 □ Meilen unkultivirten Moores vorhanden sind, da ferner nach den von der Moorversuchstation bereits gemachten Erfahrungen als erwiesen anzusehen ist, daß diese Moorflächen bei rationellem Vorgehen landwirthschaftlich erfolgreich zu kultiviren sind, so läßt die Staatsregierung beantragen,

der geehrte Landtag wolle zu der Verwendung der für den Anschluß an die Central-Moorcommission und an die Versuchstation in Bremen erforderlichen Mittel, soweit solche für das laufende Jahr nicht auf die entsprechenden Positionen des Voranschlags der Ausgaben der Landeskasse (Reisekosten u. des oldenburgischen Beamten) oder des Landeskulturfonds (Kosten etwaiger Thätigkeit der Moorversuchstation und Reisen ihrer nicht oldenburgischen Beamten in Oldenburgs Interesse) übernommen werden können, seine Zustimmung ertheilen, demnach

1. sich damit einverstanden erklären, daß ein landwirthschaftlicher Beamter zur Förderung der



Moorkultur im Herzogthum mit einem Gehalte von 2400 bis 4500 *M* und dreijährigen Zulagefristen zu je 300 *M* sowie mit Pensionsberechtigung angestellt werde, auf welchen das Gesetz für das Großherzogthum vom 3. April

Oldenburg, 1896 April 25.

- 1894, betreffend das Gehaltsregulativ für den Civilstaatsdienst Anwendung findet,
2. für 1896 zur Befoldung dieses Beamten einen Betrag bis 1500 *M* zur Verfügung stellen.

Staatsministerium.

Sansen.

Tappenbeck.

Anlage 2.

An den Landtag des Großherzogthums.

Dem geehrten Landtage hat die Staatsregierung wegen einiger geplanter Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen der Eisenbahnanlagen folgende Vorlage zu machen:

An Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen der Bahnanlagen im Einzelbetrage von 5000 *M* und weniger, welche gemäß den Vorschriften des Buchungsplanes zur Eisenbahnbetriebskasse-Rechnung vom 1. Januar 1894, bezw. nach dem Schreiben der Staatsregierung an den Landtag vom 2. November 1893, betreffend den Voranschlag der Eisenbahnbetriebskasse für 1894/96 unter den Ausgaben des Titels IV derselben zu verrechnen sind — vergleiche Anlage M. zum Voranschlage der Eisenbahnbetriebskasse für die Finanzperiode 1894/96 — sind im Laufe des Jahres 1895 noch folgende Bedürfnisse hervorgetreten, deren Ausführung schon im Jahre 1896 als dringend erwünscht, bezw. als nothwendig bezeichnet werden muß, nämlich:

1. Vergrößerung des Geschäftszimmers für die Eilgutabfertigung auf dem Bahnhofe Oldenburg 1300 *M*.

Das bei der Eilgutabfertigung am Westende des Bahnhofes Oldenburg eingerichtete Dienstzimmer hat sich in Folge des stets wachsenden Verkehrs als zu klein erwiesen, und ist daher eine Erweiterung dringend erforderlich.

2. Beschaffung und Aufstellung eines Paares Zugschranken von 4 m Lichtweite für den Wegübergang bei Posten 75 (Dholt) 600 *M*.

Das unter laufender Nummer 26 der Anlage P. des Voranschlags für 1894/96 vorgesehene Wärterwohnhaus für 2 Familien in Dholt ist nicht zur Ausführung gekommen, weil es nicht gelungen ist, einen Bauplatz ausfindig zu machen, der auch dann noch passend ist, wenn dem Bahnhof Dholt später etwa eine andere Lage gegeben werden muß. Es ist nun erforderlich, das jetzt von einem Bahnwärter bewohnte, östlich der Station nächstgelegene Wärterhaus Nr. 75 einem Weichenwärter zu überweisen und die Bedienung der daselbst befindlichen Schranke von der Station aus mit Drahtzug zu bewirken.

3. Beschaffung und Aufstellung von 3 Paar Drahtzugschranken bei km 15,435, 15,650 und 16,754,

Lichtweite 5 m, 4 m und 4 m, 650 *M*, 570 *M* und 570 *M*, zusammen 1790 *M*.

Der Dienst der bei km 15,195 und 17,035 der Strecke Ihrhove-Neuschanz postierten beiden Bahnwärter überschreitet dadurch die zulässige Dienstdauer von 16 Stunden um ein Geringes, daß sie behufs Bedienung von entfernt liegenden Schranken die Wege dorthin zurücklegen müssen. Mit Hülfe von Zugschranken wird die Bedienung pünktlicher, die Wege werden erspart und die jetzt erforderliche Ablösung der betreffenden Wärter kommt in Wegfall.

4. Pflasterung von Viehrampen und zwar:

50 qm auf dem Bahnhofe Zwischenahn à 5 <i>M</i>	250 <i>M</i> .
500 qm auf dem Bahnhofe Cloppenburg à 4,50 <i>M</i>	2250 "
und Herstellung einer Einfriedigung derselben	600 "
150 qm auf dem Bahnhofe Weener à 4 <i>M</i>	600 "
Zusammen	3700 <i>M</i> .

Die Viehrampen zu Zwischenahn und Cloppenburg sind bisher ungenügend mit Steinabfällen und Schlacken befestigt, was in Cloppenburg den Uebelstand zur Folge hatte, daß die Räder der auf den Rampen verkehrenden Fahrzeuge tief einschnitten und die Rampenmauer beschädigten, so daß diese zum Theil neu aufgeführt werden muß. Gründliche Abhülfe ist nur durch ordentliches Pflaster zu erlangen.

Zugleich bedarf die Rampe einer ordentlichen Einfriedigung mit Abtheilungen zur Trennung des zu verladenden Viehs.

Die Viehrampe auf der Station Weener ist auf Verlangen der Veterinärpolizei gepflastert und mit Cementguß gedichtet. In einer der Rampenabtheilungen befinden sich Kopfsteine, bei denen diese Dichtung nicht nach Wunsch gelingt. Es wird daher auf dringendes Ansuchen der Polizei eine Auswechslung der Pflastersteine durch Klinker beabsichtigt. Die freiverdenden Kopfsteine sollen bei der Pflasterung der Viehrampe zu Zwischenahn (außer den obigen 50 qm) verwendet werden.

5. Beschaffung und Aufstellung von Pfahllaternen zur Beleuchtung verkehrreicher Uebertreibungen und zwar:

für die Strecke Oldenburg-Bremen	3 St.,
" " " " =Leer	10 "
" " " Sande-Sever	8 "
" " " Hude-Nordenham	5 "
" " " Oldenburg-Quakenbrück	10 "
" " " Quakenbrück-Osnabrück	5 "
" " " Isthove-Neuschanz	2 "
	<u>zusammen 43 St.,</u>

à 35 M, im Ganzen also 1505 M.

Nach § 5 der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands müssen die Uebergänge der verkehrreicheren öffentlichen Fahrstraßen bei geschlossenen Schranken im Dunkeln beleuchtet sein. Eine dieserhalb angestellte Prüfung hat die Nothwendigkeit der Aufstellung einer Anzahl Pfahllaternen für Petroleumbeleuchtung ergeben, deren Vertheilung oben näher aufgeführt ist. Unter der Angabe befinden sich auch zwei Laternen, welche zur besseren Beleuchtung des Bahnsteiges auf der Station Heidmühle dienen sollen.

6. Pflasterung folgender Viehrampen, nämlich:

zu Stieckhausen, 216 qm	750 M.,
" Nortmoor, 100 qm	420 "
" Bunde, 60 qm.	250 "
	<u>Zusammen 1420 M.</u>

Die Königliche Regierung zu Aurich hat das Ansuchen gestellt, die ungepflasterten Viehrampen zu Stieckhausen und Nortmoor, sowie die ungepflasterte Zuwegung zur Rampe

Oldenburg, 1896 April 25.

Staatsministerium.

Sanjen.

Tappenbeck.

Anlage 3.

An den Landtag des Großherzogthums.

Dem geehrten Landtage verfehlt die Staatsregierung nicht, in der Anlage eine Nachweisung des vorläufigen Mehrbedarfs zur Ausführung des Baues einer Eisenbahn von Oldenburg nach Brake mit dem Bemerken vorzulegen, daß die endgültig erforderlichen Mehrkosten des nahezu vollendeten Baues noch nicht genau anzugeben sind und deshalb die diese Angelegenheit eingehend behandelnde Vorlage dem in diesem Herbst zusammentretenden ordentlichen Landtage vorbehalten bleiben muß.

Der aus der Anlage sich ergebende, für die einzelnen Bau-Objekte gegenüber dem ursprünglichen Kosten-Anschlage erwachsende Mehr-Aufwand wird im Wesentlichen durch die Erdarbeiten der Bahnstrecken im Moore zwischen Loy

in Bunde ohne Verzug in einen Zustand zu setzen, der die Einschleppung und Weiterverbreitung ansteckender Thierkrankheiten unbedingt ausschließe. Ein solcher Zustand ist nach der bei der Rampe in Weener gemachten Erfahrung nur durch die Herstellung von Klinkerpflasterungen mit Cementguß zu erreichen.

7. Pflasterung der Viehrampe auf Bahnhof Sever, nämlich:

1250 cbm Erd- und Bettungsarbeit	1100 M.,
2040 qm Klinkerpflaster mit Flachs- schichtunterlage und mit Cement vergossen	7650 "
50 m Rampenmauer mit eisernem Geländer	1300 "
250 m hölzerne Einfriedigung	750 "
120 m Entwässerungsröhr	420 "
5 Einfallschächte	100 "
1 Pressbock an der Rampenmauer	200 "
Unvorhergesehenes	480 "
	<u>Zusammen 12000 M.</u>

Für diese Pflasterung sprechen dieselben Gründe, die bei Nr. 4 und 6 aufgeführt sind. Der jetzige Zustand der Viehrampe in Sever ist vom Landesoberthierarzt bereits wiederholt gerügt worden.

Die Staatsregierung stellt hierdurch den Antrag,

der geehrte Landtag wolle zum Zwecke der Ausführung der vorstehend unter 1 bis 7 aufgeführten Anlagen den Betrag von 22315 M zum Etat der Eisenbahnbetriebskasse für 1896, in dem die Mittel vorhanden sind, bewilligen.

wendigen Verbesserungen der Bahnsteige und für Pflasterungen der Zufuhrstraßen anzufordern.

Die durch die Einführung der Bahn in den Bahnhof Oldenburg entstehenden Mehrkosten finden, soweit sie nicht unter die Kosten für Erdarbeiten fallen, ihre Deckung in Ersparnissen des Titels VII (Oberbau). Der Mehrbedarf an Bauzinsen ist bedingt durch die längere Bauzeit und durch die höheren Baukosten. Eine weitere Begründung dieser, wie bemerkt, nur vorläufigen, durch die Nothwendigkeit der Eröffnung weiterer Kredite für den Bau veranlaßten Vorlage dürfte den Verhandlungen im Eisenbahn-Ausschusse vorbehalten bleiben.

Hiernach läßt die Staatsregierung beantragen,

Oldenburg, 1896 April 25.

Staatsministerium.

Jansen.

Tappenbeck.

Nebenanlage A. zu Anlage 3.

Nachweisung

der bei den einzelnen Titeln des Kostenanschlages vom 3./7. November 1893 entstehenden Mehrkosten einer Eisenbahn von Oldenburg nach Brake.

Titel	Bezeichnung des Titels.	Kosten		Demnach	
		nach dem Anschlage vom 3./7. Novbr. M	nach dem jetzigen Anschlage M	Mehr- kosten M	Minder- kosten M
I	Grunderwerb und Nutzungsentanschädigung	66 000	92 000	26 000	—
II	Erdb- und Böschungsarbeiten	393 000	594 800	201 800	—
III	Einfriedigungen ausschließlich der der Bahnhöfe	13 000	17 550	4 550	—
IV	Wege und Uebergänge zc.	91 000	109 100	18 100	—
V	Brücken und Durchlässe	53 200	125 500	72 300	—
VI	Tunnels, fehlt.				
VII	Oberbau	690 000	681 200	—	8800
VIII	Signale nebst zugehörigen Buden und Wärterhäusern	14 200	18 700	4 500	—
IX	Bahnhöfe und Haltestellen	233 900	289 680	55 780	—
X	Werkstatt-Anlagen, fällt aus.				
XI	Außerordentliche Anlagen	2 700	5 000	2 300	—
XII	Betriebsmittel	150 000	150 000	—	—
XIII	Verwaltungskosten	30 000	68 000	38 000	—
XIV	Insgemein	33 471	17 471	—	16 000
XV	Fällt aus.				
XVI	Zinsen während der Bauzeit	30 000	84 700	54 700	—
			Zusammen	478 030	24 800
			Ab die Minderkosten mit	24 800	
			bleiben Mehrkosten . .	453 230	

	Uebertragen Mehrkosten	453 230	<i>M</i>
und für	Diesem Betrage gehen noch hinzu für die dringend nothwendige Verbesserung der Bahnsteige und für Pflasterung der Zufuhrstraßen auf der ganzen Strecke anschlagsmäßig	85 575	"
	Ferner die Kosten eines Doppelwärterhauses auf dem südlichen Ende des Bahnhofes Dvelgönne	9 000	"
	Schließlich für Unterhaltung insbesondere der Moorstrecke nach Schätzung und zur Abrundung	52 195	"
	Zusammen Mehrkosten	600 000	<i>M</i>

Anlage 4.

An den Landtag des Großherzogthums.

In Artikel 5 des dem 25. Landtage unter'm 16. Dezember 1893 (Anlagen S. 423) vorgelegten und von ihm mit Schreiben vom 7. März 1894 genehmigten Gesetz-Entwurfs, betreffend die Besoldungsverhältnisse der bei der Verwaltung der Zölle und der in die Reichskasse fließenden indirekten Abgaben angestellten Beamten, ist die Publikation des Gesetzes davon abhängig gemacht, daß der Bundesrath eine in den Motiven genau bezeichnete Erhöhung der bisherigen Durchschnittssätze des Stats genehmige. Diese Voraussetzung ist nicht eingetroffen und war die Staatsregierung deshalb zu ihrem Bedauern bis jetzt nicht in der Lage, das für die Besoldungsverhältnisse zahlreicher Beamtenklassen wichtige Gesetz in Kraft zu setzen.

Der diesseitige Antrag auf Erhöhung des Stats der oldenburgischen Grenzzollverwaltung ist unter'm 5. Juni 1894 beim Bundesrathe eingereicht. Die Verhandlung über denselben sowie über gleiche von anderen Landesregierungen gestellte Anträge stieß indessen auf Schwierigkeiten, weil grundsätzliche Zweifel darüber entstanden, wie die vom Bundesrathe unter'm 30. Juni 1882 beschlossenen Vorschriften über die Vergütung der Zollverwaltungskosten mit dem System der festen Dienstalterszulagen in Einklang zu bringen seien, welches nunmehr in der Mehrzahl der an der Liquidation der Kosten für die Grenzzollverwaltung theilnehmenden Bundesstaaten zur Einführung gelangt war. Das Gehalt der Beamten wurde bisher für jede Kategorie mit dem Durchschnittssatze liquidirt, der sich aus dem Landesetat oder dem ihm gleich zu achtenden Gehaltsregulative ergab. Dies Verfahren konnte nicht mehr stattfinden, seitdem mit der Aufstellung fester, in bestimmten Fristen erreichbaren Zulagen die bisherigen Durchschnittsummen aus dem Regulative entfernt waren. Auch die mehrfach versuchten Methoden, aus der Summe der innerhalb einer bestimmten Ascensionsperiode zu zahlenden Zulagen einen Durchschnitt für die betreffende Kategorie zu ermitteln, führten nicht zu dem Ziele, sowohl dem einzelnen Bundesstaate eine seiner durchschnittlichen Ausgabe entsprechende Kostenerstattung zu Theil werden zu lassen, als auch die Interessen der Gesamtheit der übrigen Bundesstaaten zu wahren. Deshalb machte der Reichskanzler in einem an die Bundesrathsausschüsse unter'm 30. April 1895 gerichteten Schreiben den Vorschlag, für diejenigen Staaten, in denen die Zahlung der Gehälter nach Dienstaltersstufen erfolgt, von einer Feststellung bestimmter Vergütungssätze auf unbestimmte Zeit überhaupt

abzusehen, die Durchschnittsbeträge vielmehr aus der Summe der thatsächlichen Gehaltsbezüge aller Beamten einer Kategorie bei der gesammten Verwaltung der Zölle und indirekten Steuern für drei Jahre zu ermitteln und diese Feststellung nach Ablauf dieser Frist auch ohne Antrag der betheiligten Bundesregierung regelmäßig zu wiederholen. Man durfte davon ausgehen, daß innerhalb einer so kurzen Frist erhebliche Abweichungen der so ermittelten Durchschnittssätze von den wirklich gezahlten Gehältern kaum eintreten würden, und nur, falls in der Zwischenzeit wesentliche landesgesetzliche Bestimmungen über die Vertheilung der Gehälter eine Aenderung erfahren sollten, blieb vorbehalten, auf Antrag der betreffenden Regierung schon vor Ablauf der dreijährigen Periode eine Neufeststellung vorzunehmen.

Der Anregung des Reichskanzlers entsprechend hat der Bundesrath unter'm 4. Juli 1895 den nachfolgenden Zusatz zu den bestehenden Vorschriften für die Vergütung der Zollverwaltungskosten beschlossen:

„I. Für diejenigen Bundesstaaten, in welchen die Zahlung der Gehälter nach Dienstaltersstufen erfolgt, findet die Feststellung der Durchschnittsbeträge immer nach Ablauf von drei Jahren statt, soweit nicht eine Neufeststellung früher erforderlich wird, weil die Gehaltsätze oder wesentliche Bestimmungen über die Vertheilung der Gehälter eine Aenderung erfahren haben. Bei der Feststellung der Durchschnittsbeträge ist in der Weise zu verfahren, daß die den Beamten jeder Kategorie bei der gesammten Verwaltung der Zölle und indirekten Steuern des betreffenden Staates am maßgebenden Termin thatsächlich zustehenden Gehälter ermittelt und die sich ergebende Summe durch die Zahl der Stellen getheilt wird. Stellen, welche an dem für die Ermittlung maßgebenden Termin vorhanden, aber nicht besetzt sind, werden, soweit sie nicht zur Einziehung bestimmt sind, bei der Berechnung mit dem Mindestgehalt der betreffenden Beamtenkategorie in Ansatz gebracht. Hiernach haben die Direktivbehörden die Durchschnittssätze nach dem Stande, welcher sich an dem auf den Ablauf des dritten Jahres folgenden Tage ergibt, neu zu ermitteln und die bezüglichen Berechnungen demnächst unter entsprechender Anwendung der Bestimmungen in Ziffer 7 der Vorschriften zur Feststellung vorzulegen.

II. Nach Maßgabe vorstehender Bestimmungen werden die bei der Vergütung der Beamtenbesoldungen anzurechnenden Durchschnittssätze für alle Bundesstaaten, in welchen gegenwärtig die Zahlung der Gehälter der Zoll- und Salzsteuerbeamten nach Dienstaltersstufen erfolgt, erstmals nach dem Stande vom 1. April 1895 neu festgestellt.“

Für Oldenburg hat diese Beschlußfassung keine Wirkung, solange die Staatsregierung durch das Vorhandensein des Artikels 5 des Entwurfes gehindert ist, das vom Landtage beschlossene Gesetz in Wirksamkeit zu setzen. Nur diejenigen Vergütungen, welche wie Stellen- und Stationszulagen, Funktionszulagen und Pferdeunterhaltungsgelder unabhängig von dem Regulative gezahlt werden, sind vom Bundesrathe unter'm 11. Juli v. Jz. bewilligt und konnten den Beamten seit dem 1. April 1894 nachbezahlt werden.

Die Nothwendigkeit, die Angelegenheit in Folge der in Betreff der Liquidation der Durchschnittssätze getroffenen neuen Regelung noch einmal dem Landtage zu unterbreiten, hat ferner den Anlaß gegeben, auch einige andere Punkte der Gehaltsregulirung für das Zoll- und Steuer-Resort wiederholt in Erwägung zu ziehen:

1. Nach der Fassung der Ziffer I, 2 des vom letzten ordentlichen Landtage genehmigten Gehalts-Regulativs können die Funktionszulage für den Vorsitzenden der Zolldirektion und das Gehalt des zolltechnischen Mitgliedes nicht zugleich in ihren Höchstbeträgen von 1000 *M* beziehungsweise 5700 *M* gewährt werden, indem dadurch der Höchstbetrag des vom Landtage ermäßigten Gehalts des Zolldirektors von 6500 *M* (Ziffer I, 1) um 200 *M* überschritten werden würde. Da Werth darauf zu legen ist, in beiden Fällen die Höchstbeträge unter allen Umständen bewilligen zu können, so wird der Ziffer I, 2 folgende Fassung zu geben sein:

„Wird einem anderweitig besoldeten Staatsdiener der Vorsitz in der Zolldirektion übertragen, so kann neben demselben ein zolltechnisch gebildetes Mitglied eintreten. In solchem Falle kann dem Vorsitzenden eine Funktionszulage bis zu 1000 *M* gewährt werden und wird das Gehalt des zolltechnischen Mitgliedes auf 3600—5700 *M* festgesetzt.

3600—5700 *M*

Zulagefrist 3 Jahre.

Zulagebetrag 300 *M*“

2. In das Regulativ von 1883 wurden für die Hauptamts-Kontroleure, Rendanten und Oberinspektoren die vom Reiche vergüteten Durchschnittssätze als feste Einheitsätze eingestellt, indem man berücksichtigte, daß in jeder Kategorie nur drei Beamte oftmals von gleichem Dienstalter sich befinden und deshalb eine Klassenbildung mit Minimal- und Maximalbeträgen in der praktischen Ausführung zu großen Unzuträglichkeiten führen mußte. In dem Regulativ-Entwurfe von 1893 war diese Einrichtung lediglich aus dem Grunde beibehalten, weil man das von Oldenburg mit der Zusicherung fester Alterszulagen zu übernehmende Risiko, daß bei steigendem Dienstalter der Beamten die Durchschnittssummen des Reiches einen genügenden Ersatz

nicht gewähren, vermeiden wollte. Für die Beamten selbst ist die Beschränkung auf eine feste Gehaltssumme nicht wünschenswerth, weil man damit der Möglichkeit sich begiebt, die Besoldung den jeweiligen Altersverhältnissen anzuschließen. Gelangen sie in jüngeren Jahren in die betreffende Dienststellung, so machen sie meistens einen unverhältnißmäßigen Sprung, während man die etwa aufrückenden älteren Beamten auf der Durchschnittssumme festhält und ihnen die Aussicht auf weitere Gehaltsaufbesserung abschneidet. Nachdem der Bundesrath durch die neue Bestimmung über die Vergütung der Auslagen für feste Gehalte den Interessen derjenigen Verwaltungen, welche für ihre Angestellten feste Dienstalterszulagen eingeführt haben, thunlichst entgegengekommen ist, wird kein Grund mehr vorliegen, an der bisherigen Regulirung der Hauptamtsmitglieder festzuhalten, vielmehr in Aussicht zu nehmen sein, auch für diese wie für die übrigen Beamten die jetzige Einheitssumme nach Anfangs- und Höchstgehalten abzustufen.

In Preußen werden gezahlt:

	Gehalt:	Durchschnittliches Wohnungsgeld:
Oberinspektoren:	3900—5700 <i>M</i>	495,— <i>M</i>
Hauptamtsrendanten:	3000—4500 „	290,51 „
Hauptamtskontroleure:	2800—3400 „	290,51 „

Einen derartig großen Spielraum zwischen den Minimal- und Maximalätzen wie bei den beiden ersten dieser Beamtenklassen festzusetzen, empfiehlt sich für die diesseitige Verwaltung nicht, weil die Beamten hier durchschnittlich erst in späteren Dienstjahren in diese oberen Stellungen gelangen und deshalb dahin zu streben ist, daß sie auch thatsächlich noch im günstigen Lebensalter in den Genuß des Höchstgehaltes treten.

Hiernach wird sich die nachfolgende Regulirung rechtfertigen:

	Gehalt.	Zulagen-	Betrag.
		Fristen.	
	<i>M</i>	Jahre.	<i>M</i>
Oberinspektoren:	4800—5400	3	300
Hauptamtsrendanten:	3700—4300	3	300
Hauptamtskontroleure:	3000—3600	3	300

Die in dem Regulativ-Entwurfe vorgeschlagenen Einheitssummen waren 5000, 4000 und 3400 *M*. Das arithmetische Mittel obiger Regulirung ist 5100, 4000 und 3300 *M*. Es ist der Durchschnitt also bei den Hauptamtskontroleuren um 100 *M* ermäßigt, bei den Oberinspektoren um 100 *M* erhöht, was sich in Anbetracht ihrer selbständigen und verantwortlichen Stellung rechtfertigt.

3. Der Bureauvorstand und Hülfсарbeiter der Zolldirektion ist bisher den Rendanten der Hauptämter gleich behandelt worden und ist dies auch ferner erforderlich, um einen geeigneten Beamten möglichst lange auf dieser Stelle fesseln zu können. Es wird deshalb das unter I. 3 des

Regulativs angegebene Maximum von 4000 auf 4300 *M* zu erhöhen sein.

4. Die Nebenzollamts-Assistenten und Kassengehülfen beziehen nach dem Entwurfe von 1893 ein Gehalt von 1400—2100 *M* mit Zulagefristen von 2 Jahren und Zulagen von zum ersten Male 100 und sodann stets 200 Mark, die Steuer-Einnehmer bei den kleineren Aemtern 1500—2100 *M* mit Zulagefristen von 3 Jahren und Zulagen von 200 *M*. Dies kann zur Folge haben, daß die Nebenzollamts-Assistenten und Kassengehülfen früher in eine höhere Gehaltsklasse aufrücken, wenn sie in ihrer Stellung verbleiben, als wenn sie zum Steuer-Einnehmer befördert werden. Zur Beseitigung dieser Unzuträglichkeit wird es sich empfehlen, für die Steuer-Einnehmer bei kleineren Aemtern ebenfalls zweijährige Zulagefristen statt der vorgesehenen dreijährigen einzuführen, zumal dies auch den Einnehmern 2. Klasse gegenüber billig ist. Für die Steuer-Einnehmer bei den größeren Aemtern und für sämtliche Zolleinnehmer sind die Zulagefristen der Hauptamts-Assistenten eingeführt, denen sie gleichstehen und mit denen sie häufig wechseln.

5. Für den dritten Revisor und für den Registrator der Zolldirektion sind zweijährige Fristen mit je 150 *M* vorgesehen. Es erscheinen diese Beamten dadurch schlechter gestellt, als sämtliche übrigen Beamten mit Ausnahme der Aufseher und Amtsdienner, und sind deshalb jetzt zweijährige Fristen mit je 200 *M* eingestellt, womit sich die wünschenswerthe Möglichkeit ergibt, auch Hauptamts-Assistenten zur vorübergehenden Verwendung bei der Zolldirektion ohne Verkümmern ihrer Gehaltsverhältnisse heranzuziehen.

6. Die Beamten der Lokalverwaltung haben mit Ausnahme der Oberinspektoren, denen für Dienstreisen über 6 Stunden Dauer 4 resp. 2 *M* Diäten gewährt werden, bei der Bereisung ihrer Dienstbezirke oder der ihnen zur Mitkontrolle überwiesenen Nachbarbezirke bisher eine Reiseentschädigung nur dann bezogen, wenn sie ein Nachtquartier außerhalb ihres Dienstortes zu nehmen gezwungen waren. Eine derartige Ausnahme von der Gewährung von Tagegeldern schließt jedenfalls in denjenigen Fällen eine Härte in sich, in denen die Dienstreise eine derartige Dauer erreicht oder mit solchen Anstrengungen verbunden ist, daß ein längeres Ausruhen oder die Einkehr in einem Gasthause zwecks Erhaltung der körperlichen Leistungsfähigkeit geboten ist. Seit dem 1. Januar 1891 wird auch in Preußen den betr. Beamten, wenn die Dienstreise einschließlich der Rückkehr mindestens 10, aber nicht über 24 Stunden dauert, eine im Verwaltungswege festgesetzte Reiseentschädigung gewährt, die bei den Obergrenz- und Obersteuerkontrolleuren, falls sie ohne Dienstpferde reisen, 3,50 *M* für den Tag und 2 *M* für die Nacht, mit Dienstpferden etwas mehr, bei dem Aufseher 1 *M* für den Tag und 1 *M* für die Nacht beträgt. Der zum Artikel 4 des Gesetzes hinzugefügte neue Absatz soll dem Staatsministerium die Befugniß geben, in ähnlicher Weise auch für das Herzogthum die Sache zu regeln. Es wird nicht beabsichtigt, aus der Gewährung von Tagegeldern eine Einnahmequelle für den Beamten zu schaffen, sondern nur einen mäßigen Ersatz für unvermeidliche Beköstigung bei Touren von längerer

Dauer zu geben. Deshalb ist die Beschränkung im Höchstbetrage auf die Hälfte der Civilstaatsdienersätze für Tag und Nacht und die Befugniß zur Gewährung einer Aversionalsumme beigelegt. Daß die Zulässigkeit der Gewährung sich nur auf die Steuer- und nicht auf die Grenzzollbeamten bezieht, soweit diesen nicht ebenfalls die Aufsicht über Gewerbsanstalten übertragen ist, gründet sich auf die Erwägung, daß diese, soweit die Oberkontrolleure und berittenen Aufseher in Betracht kommen, in den vom Reiche gewährten Pferdeunterhaltungsgeldern unter gewöhnlichen Umständen auch einen Ersatz für den persönlichen Reiseaufwand finden. Nur falls mit der Grenzkontrolle auch die Verwaltung der Steuerkontrolle verbunden ist, würde sich ebenfalls die Möglichkeit eröffnen, für die zu diesem Zwecke erforderlichen größeren Touren Tagegelde in beschränktem Umfange zu gewähren.

7. Es hat sich die Nothwendigkeit ergeben, die mit Zustimmung des XXIII. Landtags (Schreiben desselben vom 20. December 1887, Anlage zu den Verhandlungen S. 478) auf jährlich 900 *M* festgesetzten Fuhrkostenentschädigungen der Obersteuerkontrolleure theilweise zu erhöhen. Einmal haben sich ihre Geschäfte durch das Entstehen neuer Gewerbsanstalten oder die Einführung sonstiger Kontrollen vermehrt, sodann ist die freie Eisenbahnfahrt, welche ihnen nach § 60 des Vereinszollgesetzes vom 1. Juli 1869 auf den von der Zolldirektivbehörde zu bezeichnenden Strecken behufs Beaufsichtigung des Verkehrs zu gewähren ist, seit dem 1. Januar 1895 auf solche Strecken beschränkt, wo nach den bisherigen Erfahrungen allein ein zoll- oder übergangsabgabepflichtiger Verkehr stattfindet oder zu erwarten ist. Auf Grund der für das Jahr 1895 hergegebenen Nachweisungen muß deshalb das Aversum des Obersteuerkontrolleurs zu Löningen auf 1200, dasjenige des Obersteuerkontrolleurs zu Wechta auf 1100 *M* erhöht werden. Nach der Fassung des Artikels 3 § 2 des Gesetzesentwurfes ist das Staatsministerium befugt, diese Erhöhung vom 1. April 1896 an eintreten zu lassen, und auch für die Zukunft in den Stand gesetzt, das Fuhrkostenaversum den wechselnden Bedürfnissen anzupassen. Nun hat aber für den Obersteuerkontrolleur zu Löningen die Entziehung der freien Eisenbahnfahrt, auf welche bei Festsetzung des Aversums von 1888 gerechnet war, bereits einen besonders großen Nachtheil gehabt, indem er von Mai bis December monatlich im Durchschnitte 31 *M* Eisenbahnfahrgeld ohne vollständigen Ersatz hat auslegen müssen. Aus Billigkeitsrücksichten ist es demnach geboten, für den genannten Beamten das erhöhte Aversum bereits vom 1. April 1895 an zu zahlen.

In der Anlage ist der vom letzten ordentlichen Landtage angenommene Gesetzesentwurf nochmals zum Abdruck gebracht, wobei die nunmehr vorgeschlagenen Aenderungen durch den Druck hervorgehoben sind. Die Staatsregierung wird demnächst die Angelegenheit sofort dem Bundesrathe unterbreiten und darf nach dem jetzt für die Liquidation der Grenzzollverwaltungskosten adoptirten Grundsätze auf die unveränderte Annahme gerechnet werden. Darauf wird die Publikation des Gesetzes erfolgen.

Hiernach läßt die Staatsregierung beantragen:

1. Der geehrte Landtag wolle dem unter A. angelegten Gesetzentwurfe in der jetzigen Fassung seine Zustimmung ertheilen;

Oldenburg, 1896 April 25.

Staatsministerium.

Jansen.

2. sich damit einverstanden erklären, daß dem Obersteuerkontroleur in Bönningen das erhöhte Fuhrkostenverum bereits vom 1. April 1895 an gezahlt werde.

Tappenbeck.

Nebenanlage A. zu Anlage 4.

Entwurf

eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betreffend die Besoldungsverhältnisse der bei der Verwaltung der Zölle und in die Reichskasse fließenden indirekten Abgaben angestellten Beamten.

Artikel 1.

Die bei der Verwaltung der Zölle und der in die Reichskasse fließenden indirekten Abgaben angestellten Beamten beziehen Gehalte und feste Zulagen nach Maßgabe des hierneben angeführten Regulativs.

Artikel 2.

§ 1. Für die Gewährung der Anfangsgehälter und der Zulagen kommen die Bestimmungen in Artikel 5 bis 10 und 13 bis 15 des Gesetzes für das Großherzogthum vom 3. April 1894, betreffend das Gehaltsregulativ für den Civilstaatsdienst, soweit zutreffend, zur gleichmäßigen Anwendung.

§ 2. Die für eingeräumte Dienstwohnungen mittelst Gehaltsabzugs zu entrichtende Miethe wird nach den Bestimmungen des Artikels 12 ebendasselbst berechnet und findet auch ein etwaiger Nachlaß unter den dort angegebenen Voraussetzungen statt.

Artikel 3.

§ 1. An nicht pensionsmäßigem Dienst Einkommen und zwar:

Bekleidungszuschüssen,
Funktionszulagen,
Pferdeunterhaltungsgeldern, soweit Pferde gehalten werden müssen,
Bureaukosten-Entschädigungsgeldern,

beziehen die Beamten im Innern dieselben Vergütungen, welche das Reich für die entsprechenden Beamten-Kategorien an der Grenze gewährt.

§ 2. Die vom Halten eines Pferdes dispensirten Obersteuerkontroleure und die ihnen etwa zugeordneten Assistenten erhalten an Fuhrkosten eine feste Entschädigung, deren Betrag das Staatsministerium bestimmt.

Artikel 4.

§ 1. Das Staatsministerium bestimmt, welche Beamten und zu welchem Betrage dieselben Tagegelde zu beziehen haben; die im Civilstaatsdienergesetze festgestellten Sätze dürfen dabei nicht überschritten werden.

§ 2. Oberkontroleure, die ihnen zugeordneten Assistenten und Aufseher erhalten bei instruktionsmäßigen Dienstreisen innerhalb ihres Bezirkes nur dann eine Reise-Entschädigung, wenn sie im Interesse des Dienstes ein Nachtquartier außerhalb ihres Stationsortes haben nehmen müssen.

Die Entschädigung besteht in Nachtgeldern, deren Betrag das Staatsministerium festsetzt.

Soweit die obigen Beamten in der Verwaltung der indirekten Abgaben des Reiches beschäftigt sind, können denselben für größere Dienstreisen auch Tagegelde zu einem ermäßigten Satze, der die Hälfte der für Civilstaatsdiener festgesetzten Sätze nicht übersteigen darf, gewährt werden. Auch kann an Stelle der Tagegelde und der Nachtgelde eine Gesamtentschädigung treten.

Artikel 5.

Dieses Gesetz tritt mit dem 1. April 1896 in Kraft.



Gehalts-Regulativ.

Pfd. Nr.	Bezeichnung der Stellen.	Betrag des Gehaltes. <i>M</i>	Zulagen.		Bemerkungen.
			Fristen. Jahre.	Betrag. <i>M</i>	
I. Zolldirektion.					
1.	Ein Direktor	4000—6500	3	500	
2.	Ein Mitglied, Nebenfunktion eines anderweitig befodeten Staatsdieners. Wird einem anderweitig befodeten Staatsdiener der Vorsitz in der Zolldirektion übertragen, so kann neben demselben ein zolltechnisch gebildetes Mitglied eintreten. In solchem Falle kann dem Vorsitzenden eine Funktionszulage bis zu 1000 <i>M</i> gewährt werden und wird das Gehalt des zolltechnischen Mitgliedes auf 3600 bis 5700 <i>M</i> festgesetzt	3600—5700	3	300	
3.	Ein Oberrevisor und Bureauvorstand, kann auch als Hilfsarbeiter in die Direktion eintreten	2500—4300	2	200	
4.	Vier Revisoren. 2 zu 1 zu 1 Registrator zugleich zu Revisionsarbeiten zu verwenden.	1400—3500 1200—2700 1200—2700	2 3 2 2 3	200 200 200 200	Zulagefristen von 3 Jahren nach Erreichung eines Gehaltes von 3000 <i>M</i> . Zulagefristen von 3 Jahren nach Erreichung eines Gehalts von 2200 <i>M</i> .
II. Hauptämter.					
5.	Oberinspektoren	4800—5400	3	300	Die erste Zulage nach dem Minimalgehalte beträgt 100 <i>M</i> , von da 200 <i>M</i> in 2 Jahren bis 2200 <i>M</i> , von da 200 <i>M</i> in 3 Jahren.
6.	Hauptamtsrendanten	3700—4300			
7.	Hauptamtskontroleure	3000—3600			
8.	Assistenten	1500—3000	2	200	
			3	200	
9.	Amtsdiener Zu Amtsdienern ernannten Aufsehern kann das bisherige Dienst-einkommen verbleiben.	900—1200	3	100	



Qfde. Nr.	Bezeichnung der Stellen.	Betrag des Gehaltes. <i>M</i>	Zulagen.		Bemerkungen.
			Fristen. Jahre.	Betrag. <i>M</i>	
III. Nebenzollämter I. Klasse und Steuerämter.					
10.	Zolleinnehmer bei den größeren Aemtern bei den übrigen Aemtern	1800—3000 1800—2400	2 3	200 200	Zulagefristen von 3 Jahren nach Erreichung eines Gehaltes von 2200 <i>M</i> .
11.	Steuereinnehmer bei den größeren Aemtern bei den übrigen Aemtern	1800—3000 1500—2100	2 3	200 200	
12.	Nebenzollamtsassistenten und Kassengehülfen	1400—2100	2	200	Die erste Zulage beträgt 100 <i>M</i> .
IV. Ansageposten und Nebenzollämter II. Klasse.					
13.	Zolleinnehmer und Ansagepostenverwalter	1200—1700	2	200	
V. Aufsichtspersonal.					
14.	Oberkontrolleure und Revisionsoberkontrolleure	2100—3500	2 3	200 200	Zulagefristen von 3 Jahren nach Erreichung eines Gehaltes von 2500 <i>M</i> .
15.	Aufseher	1100—1550	2 4	50 100	Die erste Zulage von 50 <i>M</i> nach 2 Jahren.

Anlage 5.

An den Landtag des Großherzogthums.

Indem das Staatsministerium dem Landtage eine auf Grund des Artikels 137 Ziffer 2 des Staatsgrundgesetzes unter dem 28. Juni 1895 für das Fürstenthum Birkenfeld erlassene Verordnung, betreffend den Handel mit Giften, vorlegt, wird es zur Begründung der Zweckmäßigkeit und Dringlichkeit derselben auf das beifolgende Schreiben an den ständigen Landtagsausschuß vom 10. Juni 1895, so-

wie auf die in demselben angezogene „Begründung“ Bezug nehmen können. Der ständige Landtagsausschuß hat, wie nicht minder der Provinzialrath des Fürstenthums, der Verordnung gutachtlich zugestimmt. Die Staatsregierung wird daher beantragen dürfen, der Landtag wolle die Verordnung nachträglich genehmigen.

Oldenburg, 1896 April 25.

Staatsministerium.
Janßen.

Tappenbeck.

Nebenanlage A. zu Anlage 5.

Verordnung

für das Fürstenthum Birkenfeld, betreffend den Handel mit Giften.

Wir Nicolaus Friedrich Peter v. verordnen unter Bezugnahme auf Artikel 137 Ziffer 2 des Staatsgrundgesetzes für das Fürstenthum Birkenfeld, was folgt:

Artikel 1.

Die Bestimmungen der nachstehend aufgeführten älteren Gesetze:

1. des Gesetzes vom 21. Germinal XI. tit. 4 (Barnstedt's französische Legislation Seite 8 und fg.),
2. des Präfectur-Beschlusses des Saardepartements vom 21. Januar 1809 (Barnstedt's französische Legislation Seite 11 und fg.),
3. der Verordnung des General-Gouverneurs des Mittel-Rheins vom 5./17. Mai 1814 in Betreff

des Apothekerwesens (Barnstedt's Gesetzsammlung I. Seite 30 und fg.),

4. des Beschlusses des General-Gouvernements-Kommissars im Saardepartement vom 14. Juli 1815 in Betreff derjenigen Arzneikörper, welche sowohl von Krämern als Apothekern verkauft werden dürfen (Barnstedt's Gesetzsammlung I. Seite 178 und fg.), soweit sie den Handel mit Giften betreffen, werden aufgehoben.

Artikel 2.

Die Vorschriften über den Handel mit Giften werden im Verwaltungswege getroffen.

Urkundlich Unserer eigenhändigen Namensunterschrift und begedruckten Großherzoglichen Insignets.

Gegeben auf dem Schlosse zu Rastedt, den 28. Juni 1895.

(gez.) **Peter.**

Jansen. Flor. Heumann.

Driver.

Nebenanlage B. zu Anlage 5.

An den ständigen Landtagsauschuß.

Indem die Staatsregierung dem ständigen Landtags-Ausschuß den Entwurf eines auf Grund des Artikels 137 Ziffer 2 des Staatsgrundgesetzes zu erlassenden Gesetzes für das Fürstenthum Birkenfeld, betreffend den Handel mit Giften, zur gefälligen gutachtlichen Aeußerung vorzulegen in der Lage ist, wird sie auf die angeschlossene „Begründung“ sich beziehen dürfen, welche die Großherzogliche Regierung des Fürstenthums Birkenfeld dem dortigen

Provinzialrath mitgetheilt hat, und sich auf die Bemerkung beschränken können, daß der Provinzialrath dem Entwurfe gutachtlich zugestimmt hat, und daß das Betreten des Weges der außerordentlichen Gesetzgebung durch den Umstand gerechtfertigt sein wird, daß es dringend erwünscht sein muß, den von dem Bundesrath gewählten Termin für das Inkrafttreten der von demselben beschlossenen Bestimmungen — 1. Juli 1895 —, wenn thunlich einzuhalten.

Oldenburg, 1895 Juni 10.

Staatsministerium.

Jansen.

Nebenanlage C. zu Anlage 5.

Begründung

des Entwurfs der Verordnung für das Fürstenthum Birkenfeld, betreffend den Handel mit Giften.

Der Bundesrath hat in seiner Sitzung vom 29. November v. J. (Protokoll der 40. Sitzung des Bundesraths §§ 526—546) beschlossen, die Bundesregierungen zu er-
suchen,

über den Verkehr mit Giften gleichförmige Bestimmungen nach dem vom Ausschusse für Handel und Verkehr empfohlenen Entwurf von Vorschriften, betreffend den Verkehr mit Giften, mit der Anordnung zu erlassen,

2*



daß dieselben am 1. Juli 1895 in Kraft treten, und zur Sicherung des Vollzuges dieser Bestimmungen Fürsorge zu treffen.

Diesem durch den Herrn Reichskanzler dem Großherzoglichen Staatsministerium in Oldenburg übermittelten Ersuchen zu entsprechen, wie es für das Herzogthum Oldenburg bereits durch die Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 1. Februar d. J., betreffend den Handel mit Giften, geschehen ist, stehen für das Fürstenthum Birkenfeld ältere gesetzliche oder Gesetzeskraft habende Bestimmungen, und zwar, nachdem das Gesetz vom 29. Pluviose XIII. bereits durch das Reichsstrafgesetzbuch § 367 Ziffer 3 und 5 seine Gültigkeit verloren hat, die noch geltenden Bestimmungen in

1. dem Gesetz vom 21. Germinal XI. tit. 4 (Barnstedt's französische Legislation Seite 8 und fg.),
2. dem Präfectur-Beschluß des Saar-Departements vom 21. Januar 1809 (Barnstedt's französische Legislation Seite 11 und fg.),
3. der Verordnung des General-Gouverneurs des Mittel-Rheins vom 5./17. Mai 1814 in Betreff

des Apothekerwesens (Barnstedt's Gesetzsammlung I. Seite 30 und fg.),

4. dem Beschlusse des General-Gouvernements-Kommissars im Saar-Departement vom 14. Juli 1815 in Betreff derjenigen Arzneikörper, welche sowohl von Krämern als Apothekern verkauft werden dürfen (Barnstedt's Gesetzsammlung I. Seite 178 und fg.),

entgegen, die erst, weil sie eben gesetzliche oder von gesetzlicher Bedeutung sind, durch Gesetz beseitigt werden müssen, aber auch um so mehr aufgehoben werden können, als sie theilweise veraltet, unvollständig und unzureichend sind. Zu dieser Aufhebung der auf den Handel mit Giften bezüglichen Bestimmungen der angeführten Gesetze und Erlasse von gesetzlicher Bedeutung, nicht aber auch der ganzen Gesetze und Erlasse selbst, die zur Zeit noch die Grundlage für die Beordnung unseres Apothekerwesens bilden, ist der vorstehende Entwurf eines Gesetzes, betreffend den Handel mit Giften, bestimmt, nach dessen Publikation sodann die erforderlichen Vorschriften über den Verkehr mit Giften im Verwaltungswege erlassen werden können und sollen.

Anlage 6.

An den Landtag des Großherzogthums.

Auf den Antrag des Stadtmagistrats zu Oldenburg ist für das Herzogthum unter dem 1. Juli 1895 die anliegende Verordnung, betreffend die Ausdehnung der Bestimmungen des Gesetzes vom 28. März 1867, betreffend die Enteignungen zu Eisenbahnen, auf Kanalisations-Anlagen, auf Grund des Artikels 137 Ziffer 2 des Staatsgrundgesetzes erlassen.

Der Entwurf der Verordnung ist mit dem beifolgenden

Oldenburg, 1896 April 25.

Staatsministerium.

Jansen.

Tappenbeck.

Nebenanlage A. zu Anlage 6.

Verordnung

für das Herzogthum Oldenburg, betreffend die Ausdehnung der Bestimmungen des Gesetzes vom 28. März 1867, betreffend die Enteignungen zu Eisenbahnen, auf Kanalisationsanlagen.

Wir Nicolaus Friedrich Peter v. verordnen unter Bezugnahme auf Artikel 137 Ziffer 2 des Staatsgrundgesetzes für das Herzogthum Oldenburg, was folgt:

Die Bestimmungen des Gesetzes vom 28. März 1867, betreffend die Enteignungen zu Eisenbahnen, sollen, soweit eine Enteignung nicht bereits auf Grund der Vor-

schriften der Deichordnung oder der Wasserordnung zulässig ist, auf Anlagen Anwendung finden, welche zum Zwecke der Abführung von Abwässern mittelst tunnellerter Kanäle von Gemeinden, Ortsgenossenschaften oder auf

Grund des Artikels 28 der Gemeindeordnung ausgeführt werden.

Urkundlich unserer eigenhändigen Namensunterschrift und beigedruckten Großherzoglichen Insignels.

Gegeben auf dem Schlosse zu Rastedt, den 1. Juli 1895.

(L. S.)

Peter.

Janßen. Flor. Heumann.

Mußenbecher.

Nebenanlage B. zu Anlage 6.

An den ständigen Landtagsauschuß.

Der Stadtmagistrat der Stadt Oldenburg hat dem Staatsministerium vorgestellt, daß zur Zeit ein neues Projekt wegen Kanalisation der Stadt Oldenburg in der Vorbereitung begriffen sei, welches demnächst dem Stadtrath vorgelegt werden sollte. Der Stadtmagistrat hat dabei bemerkt, daß ein derartiges Projekt sich nicht werde durchführen lassen, wenn der Stadt nicht das Recht zur Enteignung des für die Anlage erforderlichen Areals gewährt werde, und demgemäß beantragt, daß das Gesetz vom 28. März 1867, betreffend die Enteignungen zu Eisenbahnen, auf Kanalisations-Anlagen ausgedehnt werden möge.

Das Staatsministerium mußte anerkennen, daß bei dem großen öffentlichen Interesse, welches die Kanalisation beanspruchen darf, der Antrag nicht abgelehnt werden könne, und es mußte dem Stadtmagistrate auch darin beipflichten, daß dem Projekte erst dann näher getreten werden könne, wenn der Stadt die Möglichkeit der Enteignung in Aussicht stehe.

Die Staatsregierung glaubt, daß es unter den vorliegenden Umständen gerechtfertigt ist, den Weg der außerordentlichen Gesetzgebung zu betreten. Die Zweckmäßigkeit der Maßregel wird einer näheren Begründung nicht be-

Oldenburg, 1895 Juni 7.

Staatsministerium.

Flor.

Anlage 7.

An den Landtag des Großherzogthums.

Indem die Staatsregierung dem geehrten Landtage hieneben Abschrift einer auf Grund des Artikels 137 Ziffer 2 des Staatsgrundgesetzes erlassenen Verordnung für das Herzogthum Oldenburg vom 12. August 1895, betreffend die Enteignungen zur Vergrößerung des Feldhauser Wasserwerks, übersendet, läßt dieselbe unter Bezugnahme auf das

Oldenburg, 1896 April 25.

dürfen und die Dringlichkeit durch den lebhaften Wunsch der Stadt, baldmöglichst Schritte auf dem angedeuteten Wege zu thun, gerechtfertigt erscheinen.

Uebrigens wird es sich empfehlen, die zu erlassende Verordnung nicht auf die Stadt Oldenburg zu beschränken, sondern zugleich auch anderen Gemeinden und Verbänden die Möglichkeit zu eröffnen, eintretendenfalls von den Vortheilen derselben Gebrauch zu machen.

Indem die Staatsregierung den anliegenden Verordnungs-Entwurf überreicht, bemerkt sie, daß derselbe dem Gesetze vom 12. Januar 1888, betreffend Enteignungen für die öffentlichen Gewässer des Staats und zu Anlagen zum Zwecke der Versorgung von Gemeinden mit Wasser, sich anschließt und insoweit die Bestimmungen der Deichordnung und der Wasserordnung ergänzt, als er Anlagen zum Gegenstande hat, die nicht die Ab- und Zuwässerung im Interesse der Bodenkultur, sondern aus hygienischen Rücksichten die Abführung von Abwässern mittelst tunnellerter Kanäle bezwecken.

Die Staatsregierung ersucht den geehrten ständigen Landtagsauschuß, dessen Mitglieder aus den Fürstenthümern wohl nicht zu hören sein werden, um eine gefällige gutachtliche Aeußerung.

abschriftlich beigefügte Schreiben des Staatsministeriums an den ständigen Landtagsauschuß vom 24. Juli 1895 nebst Anlage und das gleichfalls in Abschrift anliegende Gutachten desselben vom 5. August 1895 die nachträgliche Zustimmung des Landtags zu der gedachten Verordnung beantragen.

Staatsministerium.

Janßen.

Tappenbeck.

Nebenanlage A. zu Anlage 7.

Verordnung

für das Herzogthum Oldenburg, betreffend die Enteignungen zur Vergrößerung des Feldhauer Wasserwerks.

Wir Nicolaus Friedrich Peter etc. verordnen unter Bezugnahme auf Artikel 137 Ziffer 2 des Staatsgrundgesetzes für das Herzogthum Oldenburg, was folgt:

Die Bestimmungen des Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg vom 28. März 1867, betreffend die Enteignungen zu Eisenbahnen, kommen auch zur Anwendung

auf alle Anlagen (Brunnen, Röhrenleitungen u. s. w.) zur Vergrößerung oder Verbesserung des dem deutschen Reiche gehörigen Feldhauer Wasserwerkes und der Zuleitung desselben nach Wilhelmshaven, sowie auf deren Unterhaltung.

Urkundlich Unserer eigenhändigen Namensunterschrift und begedruckten Großherzoglichen Insignels.

Gegeben auf dem Schlosse zu Rastedt, den 12. August 1895.

(L. S.)

Peter.

Tanjen. Flor. Heumann.

Tappenbeck.

Nebenanlage B. zu Anlage 7.

An den ständigen Landtagsauschuß, hier selbst.

Nachdem durch die auf Grund des Artikels 137 Ziffer 2 des Staatsgrundgesetzes erlassene Verordnung für das Herzogthum Oldenburg vom 4. Januar 1877, betreffend die Enteignungen zu einer Wasserleitung von Feldhausen nach Wilhelmshaven — Gesetzblatt für das Herzogthum Oldenburg Band 24, Stück 51, Seite 393 —, bestimmt worden, daß die Vorschriften des Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg vom 28. März 1867, betreffend die Enteignungen zu Eisenbahnen, auch auf die anzulegende Wasserleitung von Feldhausen nach Wilhelmshaven und deren Unterhaltung zur Anwendung kommen, hat eine vorgenommene nähere Prüfung ergeben, daß die gedachte Verordnung im Hinblick auf die derselben beigefügte Begründung — Schreiben des Staatsministeriums an den ständigen Landtagsauschuß vom 19. Dezember 1876, Verhandlungen des 20. Landtags, Nebenanlage B. zu Anlage 43 — keine Anwendung findet auf Enteignungen, welche im Interesse einer Vergrößerung des dem deutschen Reiche gehörigen Feldhauer Wasserwerks erforderlich werden.

Die Kaiserliche Intendantur der Marinestation der Nordsee hat nun die baldige Erlassung eines Gesetzes beantragt, wonach die Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungs-Gesetzes vom 28. März 1867 auch zur Anwendung kommen auf alle Anlagen zur Vergrößerung oder Verbesserung des Feldhauer Wasserwerks und der Zuleitung desselben nach Wilhelmshaven. Zur Begründung dieses Antrages wird angeführt, daß das marinefiskalische Wasserwerk in Feldhausen den in Folge des stetigen Anwachsens der Garnison Wilhelmshavens gesteigerten Anforderungen an seine Leistungsfähigkeit bereits seit einer

Reihe von Jahren schon bei normalen Verhältnissen nicht mehr gewachsen ist.

Die hieraus sich ergebenden Schwierigkeiten und Verlegenheiten gestalten sich bei der alljährlich wiederkehrenden Anwesenheit der Kriegsflotte in Wilhelmshaven und im eventuellen Falle einer Mobilmachung zu einer direkten Lebensfrage. Die Mittel für die zunächst beabsichtigte Erweiterung des Feldhauer Wasserwerks sind der Marine-Verwaltung durch den diesjährigen Reichshaushalts-Etat bewilligt.

Die Versuche, das zur Erweiterung erforderliche Terrain auf gültlichem Wege zu erwerben, haben nicht zum Ziele geführt und so bleibt nur der Weg der Enteignung übrig, zu deren Ermöglichung, und zwar generell für alle noch erforderlich werdenden Anlagen, die Erlassung des obigen Gesetzes beantragt wird.

Das Staatsministerium hat in Anerkennung der Nothlage, in welcher sich dem Vorstehenden nach die Marine-Verwaltung hinsichtlich der Wasserversorgung Wilhelmshavens befindet, sich bereit erklärt, die Erlassung des in Anregung gebrachten Enteignungsgesetzes zu bewirken. Da mit der Ausführung der Anlage nicht wohl bis zum Zusammentreten des nächsten ordentlichen Landtages gewartet werden kann, wird es gerechtfertigt erscheinen, im Wege der außerordentlichen Gesetzgebung auf Grund des Artikels 137 Ziffer 2 des Staatsgrundgesetzes vorzugehen.

Die Staatsregierung beabsichtigt, die im Entwurf anliegende Verordnung zu erlassen und läßt den ständigen Landtags-Auschuß ersuchen, über denselben baldthunlichst gutachtlich sich äußern zu wollen.

Oldenburg, 1895 Juli 24.

Staatsministerium.

Tanjen.

XX. Landtag.

Nebenanlage B. zu Anlage 43.

An den ständigen Landtagsauschuß.

In dem durch das Reichsgesetz vom 25. Dezember 1875 festgestellten Reichs-Haushalts-Etat für 1876 ist zur Herstellung einer unterirdischen Wasserleitung von Feldhausen (Gemeinde Schortens) nach Wilhelmshaven eine Summe von 200 000 M als erste Rate aufgenommen.

Diese Wasserleitung soll dazu dienen, um die immer zahlreicher werdende Einwohnerchaft von Wilhelmshaven, die vielen dort stationirten Marine-Beamten und Mannschaften und die in großer Zahl daselbst beschäftigten Arbeiter, sowie die ihre Verproviantirung dort empfangenden Schiffe mit gutem Trinkwasser zu versehen, welches jetzt mit erheblichen Kosten in großen Quantitäten herangefahren werden muß, weil die beiden vorhandenen artesischen Brunnen den Bedarf nur zum kleinsten Theile zu befriedigen vermögen.

Für Rechnung der Marine-Verwaltung ist bereits eine größere Landfläche zu Feldhausen, auf welcher nach den angestellten Untersuchungen gutes Trinkwasser voraussichtlich in genügender Menge gewonnen werden kann, angekauft worden. Die Versuche, das zum Legen der Röhren von dort in möglichst grader Richtung, nach Wilhelmshaven erforderliche Terrain im Wege gütlicher Vereinbarung zu erwerben, sind aber erfolglos geblieben, und es hat deshalb die Reichsbehörde den Antrag gestellt, daß ihr durch Erlassung eines Enteignungsgesetzes die Möglichkeit verschafft werde, die von der Reichsregierung und dem Reichstage gebilligte Anlage auszuführen und die zur Verfügung gestellte Summe verwenden zu können.

Oldenburg, den 19. Dezember 1876.

Staatsministerium.

Ruhstrat.

Dugend.

Nebenanlage C. zu Anlage 7.

Einlage, Schreiben des Großherzoglichen Staatsministeriums vom 24. d. Mts. nebst Anlagen, circulirt bei den Mitgliedern des ständigen Landtags-Auschußes aus dem Herzogthum:

Herrn Landtagsabgeordneten Jürgens,

Herrn Landtagsabgeordneten Meyer,

Herrn Landtagsabgeordneten Wenke

zum gefälligen Botiren.

W. C. kann die Begutachtung auf die Mitglieder des Ausschusses aus dem Herzogthum beschränkt werden und schriftlich geschehen und bedarf es einer Sitzung nicht.

Ich erkläre mich mit der Verordnung gutachtlich einverstanden.

Oldenburg, 1895 Juli 31.

Der Vorstand des ständigen Landtagsauschußes.

Roggemann.

Ich erkläre mich mit der Verordnung gutachtlich einverstanden und bin auch der Meinung, daß die Begut-



achtung auf die Mitglieder des Ausschusses, aus dem Herzogthum beschränkt bleiben kann.

Hohenkirchen, am 1. August 1895.

H. Jürgens.

Ich schließe mich dem zustimmenden gutachtlichen Votum des Herrn Vorsitzenden und des Herrn Jürgens in vollem Umfange an.

Holte, den 2. August 1895.

Benno Meyer.

Auch ich erkläre mich mit der Verordnung gutachtlich einverstanden, und halte die Begutachtung Seitens der ständigen Mitglieder des Herzogthums für genügend.

Bettingbühren, 1895 August 4.

Wenke.

Gelangt nunmehr br. m. an Großherzogliches Staatsministerium hier selbst zurück unter ergebenster Bezugnahme auf vorstehende schriftliche Abstimmung der Mitglieder des ständigen Landtags-Ausschusses aus dem Herzogthum.

Oldenburg, 1895 August 5.

Der Vorstand des ständigen Landtagsauschusses.

Roggemann.

Anlage 8.

An den Landtag des Großherzogthums.

Das Reichsgesetz, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt vom 15. Juni 1895, welches am 1. Januar 1896 in Kraft getreten ist, hat eine gleichzeitige Aenderung zweier Gesetze, nämlich:

1. des Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg und das Fürstenthum Birkenfeld vom 23. März 1891, betreffend die Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen wegen Geldforderungen,
2. des Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg vom 15. Januar 1895, betreffend das Versteigerungswesen,

geboten erscheinen lassen und hat daher die Staatsregierung auf Grund des Artikels 137 Ziffer 2 des Staatsgrundgesetzes dem ständigen Landtagsauschusse Entwürfe zu zwei Verordnungen mit dem Ersuchen um gutachtliche Zu-

Oldenburg, 1896 April 25.

stimmung zugehen lassen. Die betreffenden Schreiben vom 12. und 17. Dezember 1895, sowie die denselben beigelegten Entwürfe zu Verordnungen nebst deren Begründung sind hierbei angelegt (Nebenanlage A. und B.). Der ständige Landtagsauschuß hat nach Mittheilungen des Vorstandes desselben (ohne Zuziehung der in den Fürstenthümern wohnenden Mitglieder) einstimmig den Verordnungen unter Anerkennung der Dringlichkeit gutachtlich zugestimmt, die Verordnungen sind darnach unter dem 24. und 28. Dezember 1895 publicirt worden, und beantragt nunmehr die Staatsregierung, indem sie in Betreff der Dringlichkeit und Zweckmäßigkeit der Verordnungen auf den Inhalt der beiden Nebenanlagen Bezug nimmt,

der geehrte Landtag wolle den beiden Verordnungen seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilen.

Staatsministerium.

Janßen.

Tappenbeck.

Nebenanlage A. zu Anlage 8.

An den ständigen Landtagsauschuß.

Das Reichsgesetz vom 15. Juni d. J., betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt (Reichsgesetzblatt Seite 301) enthält Bestimmungen über die Registrierung und Verpfändung der Binnenschiffe, mit welchen die Vorschriften des Oldenburgischen Gesetzes vom 23. März 1891, betreffend die Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen u. (Gesetzblatt Band 29 Seite 407), soweit sie die Zwangsversteigerung der Flußschiffe behandeln, nicht vereinbar sind. Es erscheint daher eine Aenderung der

letzteren geboten, welche einen Aufschub nicht gestattet, weil das genannte Reichsgesetz bereits am 1. Januar 1896 in Kraft tritt. Deshalb legt die Staatsregierung dem geehrten ständigen Landtagsauschuß in der Anlage den Entwurf einer auf Grund des Artikels 137 Ziffer 2 des Staatsgrundgesetzes zu erlassenden Verordnung nebst Begründung mit dem Antrage vor, über die Verordnung sich gutachtlich äußern zu wollen.

Der Mitwirkung der Auschuß-Mitglieder aus den

Fürstenthümern wird es nicht bedürfen, und bittet die Staatsregierung im Hinblick auf den nahen Termin des

Inkrafttretens um thunlichste Beschleunigung der Erledigung.

Oldenburg, 1895 Dezember 12.

Staatsministerium.

Jansen.

Entwurf

einer Verordnung, betreffend Aenderung des Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg und das Fürstenthum Birkenfeld, vom 23. März 1891, betreffend die Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen wegen Geldforderungen.

Wir Nicolaus Friedrich Peter zc. verordnen unter Bezugnahme auf den Artikel 137 Ziffer 2 des Staatsgrundgesetzes, was folgt:

Artikel I.

Die Artikel 91 Absatz 1, 92, 95 und 98 Absatz 2 bis 4 des Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg und das Fürstenthum Birkenfeld vom 23. März 1891, betreffend die Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen wegen Geldforderungen, werden für das Herzogthum Oldenburg abgeändert wie folgt:

Artikel 91 Absatz 1.

Die Zwangsvollstreckung in Seeschiffe und Schiffsparten, sowie in solche Binnenschiffe, welche auf Grund des Reichsgesetzes vom 15. Juni 1895, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt, in das Schiffsregister für Binnenschiffe eingetragen sind, erfolgt nur durch Zwangsversteigerung, auf welche die Artikel 16, 17, 19, 20, 22 bis 81 entsprechende Anwendung finden, soweit nicht in dem Folgenden besondere Bestimmungen getroffen sind.

Artikel 92.

Dem Antrage auf Zwangsversteigerung sind außer der Artikel 17 Ziffer 1 gedachten Anlage beizufügen:

1. wenn das Schiff in das Schiffsregister für Seeschiffe eingetragen ist:
 - a. ein neuester Auszug aus dem Schiffsregister für Seeschiffe, worin der Schuldner als gegenwärtiger Eigenthümer benannt ist, oder im Falle des Artikels 764 des Handelsgesetzbuchs eine öffentliche Urkunde, welche glaubhaft macht, daß der Schuldner das Schiff als Schiffer führe,
 - b. bei den im Herzogthum Oldenburg heimathlichen Schiffen ein neuester Auszug aus dem Schiffsregister des Amtsgerichts des Heimathshafens oder eine Bescheinigung dieses Amtsgerichts, daß auf das Schiff Pfandrechte nicht eingetragen sind;

2. bei Binnenschiffen ein beglaubigter Auszug aus dem Schiffsregister für Binnenschiffe, worin der Schuldner als gegenwärtiger Eigenthümer benannt ist.

Artikel 95.

Das Vollstreckungsgericht hat bei der Zwangsversteigerung eines Seeschiffes die Vorlegung des Schiffs-Certifikats, bei der Zwangsversteigerung eines Binnenschiffes die Vorlegung des Schiffsbriefes und bei solchen Binnenschiffen, welche ihren Heimathsort im Herzogthum Oldenburg haben, auch des Meßbriefes zu veranlassen.

Artikel 98, Absatz 2 bis 4.

Die Veröffentlichung des Proklams erfolgt:

1. durch die Oldenburgischen Anzeigen,
2. durch Anschlag an die Gerichtstafel des Vollstreckungsgerichts und durch Anschlag an die Kirchen derjenigen Gemeinde, in welcher das Schiff seinen Heimathshafen oder seinen Heimathsort hat.

Im Uebrigen kommen die Vorschriften des Artikels 33 zur Anwendung.

Liegt der Heimathshafen oder der Heimathsort des Schiffes nicht im Herzogthum Oldenburg, so ist das Proklam auch durch einmalige Einrückung in dasjenige Blatt bekannt zu machen, welches zur Veröffentlichung amtlicher Bekanntmachungen des Gerichts des Heimathshafens oder des Heimathsortes bestimmt ist.

Artikel II.

Die Vorschriften des Artikels I treten am 1. Januar 1896 in Kraft.

Die bisherigen Vorschriften des Gesetzes vom 23. März 1891 finden jedoch noch Anwendung bis zum 31. Dezember 1896 für die Zwangsvollstreckung in solche Flußschiffe, welche nach den bestehenden Vorschriften der Vermessung unterliegen und deren Tragfähigkeit nicht mehr als 10 000 Kilogramm bei Dampfschiffen oder anderen Schiffen mit eigener Triebkraft nicht mehr als 7500 Kilogramm beträgt.

Begründung.

Das Reichsgesetz vom 15. Juni 1895, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt (R.G. Anlagen. XXV. Landtag. 3. Versammlung.

Bl. S. 301), welches am 1. Januar 1896 in Kraft tritt, schreibt vor, daß für Dampfschiffe und andere Schiffe mit

eigener Triebkraft, deren Tragfähigkeit mehr als 15 000 Kilogramm beträgt, sowie für sonstige Schiffe mit einer Tragfähigkeit von mehr als 20 000 Kilogramm Schiffsregister bei den Amtsgerichten geführt werden, daß die Landesregierungen die Eintragung auch von Schiffen einer geringeren Tragfähigkeit vorschreiben können, und daß die Verpfändung der in das Schiffsregister eingetragenen Schiffe nur durch Eintragung in dieses Register erfolgen kann.

Damit werden die Vorschriften unseres Gesetzes vom 3. April 1873, betreffend die Verpfändung von Schiffen zc. (G.-S. B. 24 S. 195), soweit sie die Verpfändung von Flußschiffen betreffen (Artikel 10 bis 12), aufgehoben, in welchem eine Verpfändung aller derjenigen Flußschiffe, welche der Vermessung unterliegen, durch gerichtliche Eintragung auf den Meßbrief, verbunden mit der Aushändigung einer beglaubigten Abschrift desselben, vorgeesehen ist.

Uebereinstimmend mit diesen Vorschriften über die Form der Verpfändung der Flußschiffe ist in dem Gesetz für das Herzogthum Oldenburg und das Fürstenthum Birkenfeld vom 23. März 1891, betreffend die Zwangsvollstreckung in das unbewegliche Vermögen zc. (Gesetz-Sammlung Bd. 29 S. 407), die Zwangsvollstreckung in Schiffe in der Weise geregelt, daß sie in die der Vermessung unterliegenden Flußschiffe nur durch Zwangsversteigerung nach den für die Zwangsversteigerung von Grundstücken gegebenen Vorschriften geschehen kann. (Artikel 91 ff.)

In Ausführung des Eingangs genannten Reichsgesetzes soll für das Herzogthum Oldenburg vorgeschrieben werden, daß auch Dampfschiffe und andere Schiffe mit eigener Triebkraft, deren Tragfähigkeit mehr als 7500 Kilogramm, sowie sonstige Schiffe von einer Tragfähigkeit von mehr als 10 000 Kilogramm in das Schiffsregister einzutragen sind.

Wenn durch diese Vorschrift in Verbindung mit den Bestimmungen des Reichsgesetzes die Schiffe mit geringerer Tragfähigkeit von der Registrierung und somit von der Möglichkeit der Verpfändung durch Eintragung ins Schiffsregister demnächst ausgeschlossen sein werden, andererseits aber der Kreis der ins Register einzutragenden Schiffe dadurch erweitert wird, daß er alle Binnenschiffe umfaßt, welche jene Tragfähigkeit haben, ohne Rücksicht darauf, ob sie nach der Ministerialbekanntmachung vom 6. August 1875, betreffend die Vermessung der Flußschiffe (G.-S. Band 23 S. 601) der Vermessung unterliegen oder nicht,

namentlich auch ohne Rücksicht auf den Verwendungszweck des Schiffes, so erscheint es geboten, mit diesem Rechtszustande die Vorschriften des Vollstreckungsgesetzes vom 23. März 1891 hinsichtlich der Zwangsversteigerung der Schiffe in Einklang zu bringen. Es wird dies auf dem Wege zu geschehen haben, daß alle diejenigen Binnenschiffe der Zwangsvollstreckung durch Zwangsversteigerung unterworfen werden, welche nach dem Reichsgesetz und den auf Grund desselben erlassenen Ausführungsbestimmungen in das Schiffsregister für Binnenschiffe eingetragen sind, weil nur auf diese Schiffe Pfandrechte eingetragen werden können.

Diesem Zwecke entsprechend sind im Artikel I des Gesetz-Entwurfs die erforderlichen Aenderungen der in Betracht kommenden Vorschriften des Gesetzes vom 23. März 1891 (Artikel 91, 92, 95 und 98) getroffen.

Im Einzelnen werden die Aenderungen sich zur Genüge aus dem Vorstehenden rechtfertigen.

Daß in der neuen Fassung des Artikels 95 bei Schiffen, welche im Herzogthum Oldenburg ihren Heimathsort haben, außer der Vorlegung des Schiffsbriefes auch die Vorlegung des Meßbriefes vorgeschrieben ist, hat seinen Grund darin, daß die vor dem Inkrafttreten des Reichsgesetzes bestellten Pfandrechte nur aus dem Meßbriefe zu ersehen sind.

Zu Artikel II des Gesetzentwurfs.

Im zweiten Absatz ist zur Erleichterung des Ueberganges die Zwangsversteigerung nach den bisherigen Vorschriften noch für solche Schiffe zugelassen, welche auf Grund des Verpfändungsgesetzes vom 3. April 1876 durch Eintragung des Pfandrechts in den Meßbrief verpfändet werden können, nach dem Inkrafttreten des Reichsgesetzes aber nicht in das Schiffsregister einzutragen und demgemäß der Zwangsvollstreckung nach Immobilienrecht nicht mehr unterworfen sind.

Durch diese Bestimmung soll denjenigen, welche an solchen Schiffen nach dem bisherigen Rechte ein eingetragenes Pfandrecht erworben haben, innerhalb eines sechsmonatlichen Zeitraums die Möglichkeit gegeben werden, für ihre Sicherheit, soweit erforderlich, in anderer Weise zu sorgen, ohne durch die andere Art der Zwangsvollstreckung von Seiten Dritter eine Schädigung befürchten zu müssen, oder aber ihrerseits die Zwangsvollstreckung in das Schiff nach dem bisherigen Rechte zu betreiben.

Nebenanlage B. zu Anlage 8.

An den ständigen Landtagsauschuß.

Dem geehrten ständigen Landtagsauschuß ist mit dem Schreiben vom 12. d. M. der Entwurf einer Verordnung zur gutachtlichen Aeußerung zugegangen, welche bestimmt ist, die Vorschriften des Zwangsvollstreckungsgesetzes vom 23. März 1891 mit dem am 1. Januar 1896 in Kraft tretenden Reichsgesetz vom 15. Juli 1895, betreffend die

privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt, in Einklang zu bringen. In gleicher Weise bedingt dieses Reichsgesetz eine Aenderung des Gesetzes vom 15. Januar 1895, betreffend das Versteigerungsverfahren, welche daher ebenfalls keinen Aufschub gestattet, und theilt die Staatsregierung dem geehrten ständigen Landtagsauschuße in der Anlage den

darauf bezüglichen Entwurf einer ferneren auf Grund des Artikels 137 Ziffer 2 des Staatsgrundgesetzes zu erlassenden Verordnung nebst Begründung mit dem ergebensten Ersuchen um eine gutachtliche Aeußerung mit.

Oldenburg, den 17. Dezember 1895.

Staatsministerium.

Janßen.

Entwurf

einer Verordnung, betreffend Aenderung des Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg über das Versteigerungsverfahren vom 15. Januar 1895.

Wir Nicolous Friedrich Peter ic. verordnen unter Bezugnahme auf den Artikel 137 Ziffer 2 des Staatsgrundgesetzes was folgt:

An die Stelle des Artikels 2 des Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg vom 15. Januar 1895, betreffend das Versteigerungsverfahren, tritt folgende Bestimmung:

Artikel 2.

Eine öffentliche Beurkundung von Versteigerungen be-

Auch hierbei wird es der Mitwirkung der Ausschußmitglieder aus den Fürstenthümern nicht bedürfen und eine Beschleunigung erwünscht sein.

weglicher Sachen, mit Ausnahme der Seeschiffe und derjenigen Binnenschiffe, welche auf Grund des Reichsgesetzes vom 15. Juli 1895, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt, in das Schiffsregister für Binnenschiffe eingetragen sind, sowie von meistbietenden Verheuerungen, geschieht durch Vergantungs-Protokollisten. (Artikel 3.)

Begründung.

Das Gesetz vom 15. Januar 1895, betreffend das Versteigerungsverfahren (Ges.-Bl. Bd. 30 S. 593), bestimmt in Artikel 2, daß Versteigerungen beweglicher Sachen, mit Ausnahme der Seeschiffe und der nach den bestehenden Vorschriften der Vermessung unterliegenden Flußschiffe, sowie von meistbietenden Verheuerungen von Vergantungs-Protokollisten beurkundet werden.

Die neben den Seeschiffen genannten Flußschiffe sind diejenigen, welche nach den bisherigen gesetzlichen Bestimmungen (Artikel 10 des Verpfändungsgesetzes vom 3. April 1876 — Gesetz-Blatt Bd. 24 S. 195) hinsichtlich der Verpfändung besonderen Vorschriften, entsprechend denjenigen für Grundstücke, unterliegen.

Diese Vorschriften erleiden eine Aenderung durch das mit dem 1. Januar 1896 in Kraft tretende Reichsgesetz vom 15. Juni 1895, betreffend die privatrechtlichen Ver-

hältnisse der Binnenschifffahrt. Aus denselben Gründen, welche in Folge dieses Reichsgesetzes eine Aenderung des Zwangsvollstreckungsgesetzes vom 23. März 1891 (Ges.-Bl. Bd. 29 S. 407) in Betreff der Zwangsversteigerung der Binnenschiffe nöthig machen, müssen auch die Vorschriften über die Beurkundung freiwilliger Versteigerungen in diesem Punkte dahin geändert werden, daß von der Beurkundung durch die Vergantungs-Protokollisten die Versteigerungen solcher Binnenschiffe auszunehmen sind, welche nach dem genannten Reichsgesetze dem Registrationszwange unterliegen und durch Eintragung in das Schiffsregister verpfändet werden. In Betreff dieser Schiffe wird künftig, wie bisher bei den der Vermessung unterliegenden Flußschiffen, die Beurkundung meistbietender Verkäufe von dem Amtsgerichte wahrzunehmen sein.

Anlage 9.

An den Landtag des Großherzogthums.

Nachdem die nach dem Schreiben des Landtags vom 23. März 1895 beschlossene Verbindung des Ohjenpiers mit dem Längspier in Nordenham und die Verbreiterung des letzteren fertig gestellt und im Oktober 1895 dem Betriebe übergeben worden sind, hat sich das Bedürfniß

nach einer mit Maschinen und ganzen Zügen zu befahrenden Verbindungsbrücke zwischen den Gleisen des Bahnhofes Nordenham und dem Südennde des Längspiers, sowie nach einer Verlängerung des 3. Gleises des Lloydpiers in südlicher Richtung und dessen Einführung in das dortige

2. Gleis des zweigleisigen Theils des Piers herausgestellt, um ein ungestörtes Be- und Entladen der Schiffe am Pier zu ermöglichen.

Bei dem jetzigen Zustande ist das Entladen der vorzugsweise an dem alten Längs- und dem neuen Verbindungspier löschenden Getreide- und Salpeter-Schiffe insofern ein sehr umständliches und zeitraubendes, als die auf dem 2. Gleise aufzustellenden Eisenbahnwagen nach ihrer Beladung entweder einzeln durch Menschenkraft mittelst der auf dem Längspier befindlichen Weichen und Drehscheiben auf die am Süden des Piers anschließenden Verbindungsbrücken geschoben, oder in kleineren Zuglängen nach Unterbrechung der Be- und Entladung auf der ganzen übrigen Pierlänge und Räumung des 2. Gleises über das nördliche Verbindungsgleis nach dem Bahnhofs abgerollt und auf denselben Wegen leere Wagen zur Beladung wiederaufgestellt werden müssen. Die Klagen über die damit verbundenen Störungen des Ent- und Beladegeschäfts auf den Gleisen des Piers müssen daher als berechtigt anerkannt werden.

Die bogenförmige Verbindungsbrücke am Süden des Längspiers, welche das Abrollen und Zustellen ganzer Wagenzüge auch von dieser Seite in verhältnißmäßig kurzer Zeit gestattet, zweigt mit einem Gleise aus dem zum Pier B. Müller führenden Gleise ab und mündet nach Kreuzung mit dem Getreidepier in das 3. Gleis auf dem Längspier ein. Sie soll zum größten Theile aus den verfügbaren alten eisernen Ueberbauten der Ollen- und der Moorriemerkanal-Brücke, soweit solche ohne zu große Ergänzungen benutzbar sind, hergestellt werden.

Die Verlängerung des 3. Gleises des Lloydpiers nach Süden, welche den ungestörten Betrieb auf dem südlichen Ende des dreigleisigen Piers sichert, erfordert die Einlegung einer Kreuzungsweiche auf dem südlichen Ende des Lloydpiers und die Verlegung der einfachen Weiche von dort um etwa 70 m nach Süden zum Zwecke einer weiteren Verbindung mit dem 2. Gleise.

Die Herstellungskosten der Verbindungsbrücke betragen Oldenburg, 1896 April 27.

Staatsministerium.

Sanzen.

Tappenbeck.

Anlage 10.

An den Landtag des Großherzogthums.

Bei der Anlegung des Bahnhofs Nordenham sind seiner Zeit bekanntlich die zur Aufhöhung des Terrains erforderlichen Erdmassen durch tiefe Ausschachtung angrenzender zu diesem Zweck erworbener Grundstücke gewonnen, wobei der Gedanke obwaltete, die dadurch geschaffene bassinartige Vertiefung demnächst für den Ausbau eines geschlossenen Hafens zu verwerthen. Das Projekt der Erbauung eines geschlossenen Hafens in Nordenham für größere

anschlagsmäßig 41 000 M., diejenigen der Gleisverlängerung 21 000 M.

Zur Deckung dieser Ausgaben mit zusammen 62 000 M stehen zur Verfügung die nach den angestellten Ermittlungen mutmaßlichen Ersparnisse im Etat des Eisenbahn-Baufonds für 1895, und zwar:

1. bei Position 4 an den für Herstellung des zweiten Gleises zwischen Hude und Delmenhorst bewilligten 430 000 M
eine Ersparniß von 15 000 M
2. bei Position 6 an den für den Umbau der Brücke über die Ollen bewilligten 45 000 M
eine Ersparniß von 5000 "
3. bei Position 7 an den für den Umbau der Brücke über den Moorriemer Kanal bewilligten 83 000 M
eine Ersparniß von 20 000 "
und
4. bei Position 9 an den für die Erweiterung der Pieranlagen in Nordenham — Verbindung des Ochsenpiers mit dem Längspier etc. — bewilligten 193 500 M
eine Ersparniß von 37 000 "
zuß. 77 000 M

Eine etwa gewünschte weitere Begründung der Vorlage dürfte den Verhandlungen im Eisenbahn-Ausschusse vorbehalten bleiben. Demselben würden auch die Pläne und Kostenanschläge für das zur Ausführung vorgeschlagene Projekt vorgelegt werden können.

Hiernach läßt die Staatsregierung beantragen,

der geehrte Landtag wolle die Verwendung der gedachten, beim Etat des Eisenbahn-Baufonds für 1895 erzielten, Ersparnisse für den angegebenen Zweck zu Lasten des Etats des Eisenbahn-Baufonds für 1896 genehmigen.

Oldenburg, 1896 April 27.

Staatsministerium.

Sanzen.

Tappenbeck.

Anlage 10.

An den Landtag des Großherzogthums.

Bei der Anlegung des Bahnhofs Nordenham sind seiner Zeit bekanntlich die zur Aufhöhung des Terrains erforderlichen Erdmassen durch tiefe Ausschachtung angrenzender zu diesem Zweck erworbener Grundstücke gewonnen, wobei der Gedanke obwaltete, die dadurch geschaffene bassinartige Vertiefung demnächst für den Ausbau eines geschlossenen Hafens zu verwerthen. Das Projekt der Erbauung eines geschlossenen Hafens in Nordenham für größere

Schiffe hat alsdann in der folgenden Reihe von Jahren Staatsregierung und Landtag mehrfach beschäftigt, zuletzt im Jahre 1888 in Anlaß eines mit englischen Unternehmern über die Ausnutzung der Hafen- und Schifffahrtsanstalten in Nordenham geschlossenen Vertrages, welcher wegen nachträglich entgegnetretender Hindernisse nicht zur Ausführung gelangte. Seit dem Scheitern des englischen Unternehmens ist man auf das Projekt nicht zurück-



gekommen und es ist dasselbe, soweit es um die Stelle der vorhandenen Ausschachtung sich handelt, als endgültig aufgegeben anzusehen, da der Errichtung eines geschlossenen Hafens für große Schiffe nach gegenwärtigen Ansprüchen an dieser Stelle sich mannigfache technische und andere Schwierigkeiten entgegenstellen und auch sonst die Ueberzeugung sich mehr und mehr befestigt hat, daß die natürliche Stärke Nordenham's in seinen Anlagen am freien Strome beruht. So ist denn seit zwei Jahrzehnten die bei Anlegung der Bahn geschaffene Hafenausschachtung ein todttes, der nutzbaren Verwendung entzogenes Objekt geblieben, welches, inmitten der sich stets weiter ausdehnenden Schifffahrts- und Verkehrsanlagen belegen, sich lediglich als ein störendes Hemmnis für die räumliche Entwicklung und Entfaltung derselben erweist, so daß entweder ihre Beseitigung oder ihre nutzbare Verwerthung für den Verkehr im Interesse Nordenham's dringend wünschenswerth erscheint.

Unter diesen Umständen konnte es der Großherzoglichen Staatsregierung nur willkommen sein, wenn vor Kurzem die Anfrage an sie herantrat, ob Geneigtheit bestehe, die mit einem mäßigen Kostenaufwande zur Aufnahme von Fischereidampfern herzurichtende und mit dem Strom in offene Verbindung zu setzende Hafenausschachtung einer in Bremen in der Gründung begriffenen Aktiengesellschaft für Hochseefischerei für einen längeren Zeitraum unter angemessenen Bedingungen pachtweise zu überlassen. Die Staatsregierung ist dieser Anregung näher getreten, nachdem technisch ermittelt worden war, daß ein den Anforderungen der Gesellschaft genügender Ausbau der Hafenausschachtung mit einem Kostenaufwande von 250 bis 300 000 M. werde beschafft werden können, und es sind darauf die weiteren Verhandlungen auf der Grundlage geführt, daß der Pachtvertrag für die Dauer von zwanzig Jahren unkündbar abzuschließen und durch denselben dem Oldenburgischen Staate unter Gewährung der erforderlichen Garantien von Seiten der Gesellschaft mindestens eine angemessene Verzinsung seines Anlagekapitals nebst dem Ersatz der Unterhaltungskosten zu sichern sei. Aus diesen Verhandlungen ist alsdann der anliegende unterm 27. April d. Js. mit der inzwischen konstituirten und demnächst in das Handelsregister einzutragenden Aktien-Gesellschaft, welche die Firma „Deutsche Dampffischerei-Gesellschaft Nordsee“ führen wird, abgeschlossene Vertrag (§§ 1—13 und Schlußsatz) hervorgegangen, den die Staatsregierung nunmehr dem geehrten Landtage zur Genehmigung vorzulegen hat.

Bevor auf eine nähere Begründung der einzelnen Bestimmungen dieses Vertrages eingegangen wird, erscheint es erforderlich, die allgemeinen Gesichtspunkte zu bezeichnen, von welchen die Staatsregierung bei den Verhandlungen mit der Aktien-Gesellschaft und beim Abschluß des Vertrages sich leiten lassen zu sollen geglaubt hat.

Die mit einem Grundkapital von 3 000 000 M. errichtete Bremer Aktien-Gesellschaft für Hochseefischerei, welche von angesehenen dortigen Firmen in's Leben gerufen ist, beabsichtigt ihren Betrieb womöglich schon im Herbst d. Js. mit einer Flotte von zunächst 15 Fischdampfern, die im Laufe der nächsten Jahre auf die Zahl von etwa 25

erhöht werden wird, zu eröffnen und für dieselbe die herzustellenden Hafenanlagen in Nordenham in der Weise zu benutzen, daß sie sich verpflichtet, regelmäßig die Ergebnisse des Fanges dort zur Weiterbeförderung in das Binnenland auf die Bahn zu geben. Eine spätere Erweiterung des Unternehmens auf eine größere Zahl von Dampfern bleibt vorbehalten. Außerdem liegt im Plane, die Bemannung dieser Schiffe dauernd in Nordenham anzusiedeln und dort neben der Erbauung der erforderlichen Schuppen u. auch solche gewerbliche Anlagen (Fischräuchereien u.) zu errichten, welche mit dem Betriebe der Hochseefischerei in Zusammenhang stehen. Als für die Wahl von Nordenham in's Gewicht fallend gegenüber der Konkurrenz von Bremerhaven und von Geestemünde, wo bekanntlich ein größerer Fischereihafen gegenwärtig im Bau begriffen ist, wird insbesondere geltend zu machen sein die durch eigene Einrichtung in Nordenham zu erreichende größere Selbstständigkeit und Freiheit in der Bewegung, der dort vorhandene größere Spielraum für räumliche Entfaltung und die kürzere Verbindung über Brake-Oldenburg mit den großen Industrie-Centren in Rheinland und Westphalen, auf welche als hauptsächlichstes Absatzgebiet gerechnet wird.

Daß es für die Interessen des Oldenburgischen Staates wie der Oldenburgischen Eisenbahnverwaltung nur erwünscht sein kann, wenn ein Unternehmen dieser Art für die Niederlassung in Nordenham sich entschließt, dürfte auf der Hand liegen. Abgesehen davon, daß dadurch die jetzt nutz- und werthlos daliegende Hafenausschachtung in den Kreis der Nordenhamer Verkehrsanlagen einbezogen wird, und von den Vortheilen, welche bei günstiger Entwicklung des Unternehmens daraus dem Ort Nordenham und der Umgegend in mannigfacher Richtung erwachsen, wird der Betrieb der Gesellschaft der Eisenbahnverwaltung auf alle Fälle Frachteinnahmen von erheblichem Umfange zuführen, da dieselbe sowohl für den Transport der Ergebnisse des Fanges als für die Beschaffung des Kohlenbedarfs für die Fischdampfer auf die Oldenburgischen Bahnen durchweg in der ganzen Erstreckung von Nordenham bis Quakenbrück angewiesen ist. Auch im Uebrigen wird die Niederlassung eines so bedeutenden Unternehmens in Nordenham den Personen- und Güterverkehr auf den Oldenburgischen Bahnen zu steigern geeignet sein.

Im Hinblick auf die hiernach von dem Unternehmen für die Eisenbahnverwaltung zu erwartenden erheblichen indirekten Vortheile ist bei den Verhandlungen davon ausgegangen, daß beim Abschluß des Pachtvertrages für Oldenburg nur ein angemessener Ersatz für seine eigenen Aufwendungen, unter entsprechenden Garantien gegen ein Risiko in der Sache selbst, sicher zu stellen, der Hauptvorteil aber in der Gewinnung des Unternehmens für den Platz Nordenham und der dadurch zu vermittelnden Befruchtung des Verkehrs auf den Oldenburgischen Bahnen zu suchen sei. Für die Einräumung der hiernach sich ergebenden billigen Bedingungen an die Gesellschaft — vorbehaltlich voller Sicherung der diesseitigen Interessen — mußte auch die naheliegende Rücksicht auf die Konkurrenz der am anderen Ufer der Weser gegenüberliegenden Bremerhavener und Geestemünder Anlagen ins Gewicht fallen.

Soweit die hiemit angedeuteten allgemeinen Gesichtspunkte im Einzelnen einer näheren Begründung bedürfen, ist dieselbe in den nachfolgenden Bemerkungen zu den §§ 1—13 des Vertrages gegeben.

Zu § 1.

Das Pachtobjekt, bestehend aus der Wasserfläche, den an der Westseite derselben zu errichtenden Pier- und Geleisanlagen und einem angrenzenden Areal von 330 ar Größe, ist auf dem dem Vertrage beigefügten Plane in genauer örtlicher Begrenzung unter Beifügung einer eingehenden Beschreibung des Projektes angegeben.

Das Bassin ist ebenso wie der dasselbe mit dem Strom in Verbindung setzende offene Kanal auf eine Tiefe von 5 m unter gewöhnlichem Niedrigwasser zu bringen. Der Tiefgang der Fischerei-Dampfer beträgt 3,3 m, es ist aber die tiefere Ausschachtung im Interesse der Unterhaltung nothwendig.

Die Veranschlagung der Kosten des gesammten Projektes schließt — vorbehaltlich der aus den §§ 4 und 8 sich ergebenden Summen — mit einem Aufwande von 270 000 *M* (Vertiefung des Bassins und Aushebung des Kanals 145 800 *M*, Herstellung eines 395 m langen hölzernen Längspiers mit einem Geleise und neun Verbindungsbrücken 68 150 *M*, sonstige Aufwendungen 56 050 *M*) ab. Projekt und Kostenanschlag sind von der Großherzoglichen Baudirektion in wasserbaulicher Beziehung eingehend geprüft und gebilligt.

Die jährlichen Kosten der Unterhaltung belaufen sich nach dem Anschläge auf 4500 *M*, wovon etwa 2700 *M* auf die Pieranlagen zc. und etwa 1800 *M* auf Baggerungen entfallen. Die Unterhaltungskosten sind so bemessen, daß sie innerhalb eines Zeitraumes von zwanzig bis dreißig Jahren auch die Kosten einer Erneuerung der Anlage decken. Die der Veranschlagung zu Grunde gelegten Ermittlungen beruhen auf einem Gutachten und den Erfahrungen der Großherzoglichen Baudirektion.

Zu § 3.

Die jährliche Pachtsumme ist auf 15 000 *M* festgesetzt. Innerhalb derselben finden ihre Deckung:

a) die Verzinsung des Anlagekapitals von 270 000 <i>M</i> zu 3½% mit	9450 <i>M</i>
b) die Kosten der Unterhaltung einschließlich der Baggerungen mit	4500 "
	<hr/>
	13 950 <i>M</i>

so daß noch ein Betrag von 1050 *M* als Pacht für das der Gesellschaft zu überlassende Areal für Schuppenbauten zc. zur Verfügung bleibt. Eine mäßige Bemessung dieser Pacht rechtfertigt sich dadurch, daß die an der Westseite der Hafenausshachtung belegenen Flächen wegen ihrer abgeschnittenen Lage zur Zeit für die Eisenbahnverwaltung wenig verwerthbar sind, seit geraumer Zeit überhaupt keinen Ertrag gewährt haben und eine größere Verwerthbarkeit erst durch die Anlegung des Fischereihafens erlangen.

Die Dauer des Pachtverhältnisses ist auf zwanzig Jahre vereinbart, da bei der Erheblichkeit des staatsseitig für die Hafenanlage zu machenden finanziellen Aufwandes

Werth darauf gelegt werden mußte, der Eisenbahnverwaltung die Vortheile des Unternehmens und dem Staat die Verzinsung des Anlagekapitals für einen längeren Zeitraum zu sichern. Daß andererseits der Uebernahme einer Verpflichtung für so lange Zeit mit Rücksicht auf die in Nordenham vorliegenden Verhältnisse wesentliche Bedenken entgegenstehen sollten, vermag die Staatsregierung nicht anzunehmen, da, wenn im Laufe der beiden nächsten Jahrzehnte der Gedanke einer Uebertragung der Nordenhamer Hafen- und Schifffahrts-Anlagen in ihrer Gesamtheit an ein leistungsfähiges Privatunternehmen mit größerem Erfolge als bei den bisherigen Versuchen in dieser Richtung wieder aufgenommen werden sollte, einem entsprechenden Abkommen das Vorhandensein des Fischereihafens und das darauf bezügliche Vertragsverhältniß schwerlich Hindernisse bereiten wird.

Sollte nach Ablauf der zwanzigjährigen Pachtzeit von der Aktien-Gesellschaft das Verhältniß nicht fortgesetzt werden, so verbleiben dem Staate die vorhandenen Hafenanlagen zu anderweitiger nutzbarer Verwerthung, zu welcher sich bei der bevorzugten Lage Nordenhams in gewissem Umfange voraussichtlich immer Gelegenheit bieten wird.

Die Nichterhebung von Rangirgebühren (Absatz 3) entspricht nach angestellten Ermittlungen dem für den Fischereiverkehr in Bremerhaven bestehenden Verfahren und wird voraussichtlich auch in gleicher Weise bei dem neuen Fischereihafen in Geestemünde stattfinden.

Zu § 4.

Daß die Aufhöhung der verpachteten Flächen (Absatz 1 und 2) in dem vereinbarten Umfange durch die Eisenbahnverwaltung erfolge, entspricht dem Wunsch der Gesellschaft und begegnet keinem Bedenken, da eine angemessene Verzinsung der dafür aufzuwendenden Kosten mit (3½%) für die Vertragsdauer gesichert ist und später die Verbesserung dieser Flächen dem Staate unmittelbar zu Gute kommt. Die Aufhöhung soll durch die Baggermassen der Ausschachtung geschehen und nur der obere Theil mit Gruppenbührener Sand bedeckt werden, falls bei der Baggerung kein dazu geeigneter Sand gewonnen wird. Die Kosten sind für 8000 cbm Baggermassen à 75 *S* auf 6000 *M* und für 2000 cbm Sand à 2 *M* auf 4000 *M*, im Ganzen auf 10 000 *M* zu veranschlagen. Unterhaltungskosten kommen nicht in Frage.

Die Kosten der vorbehaltenen Herstellung einer Pieranlage am östlichen Ufer des neuanzulegenden Hafens (Absatz 3 und 4) sind auf 116—130 000 *M* veranschlagt. Wie diese künftige Anlage gedacht ist, ergibt sich im Allgemeinen aus einem bereits ausgearbeiteten, dem Eisenbahnausschuß zugänglich zu machenden Plane. Es erscheint nicht bedenklich, die eventuelle Verpflichtung zur Herstellung derselben für einen Zeitraum von fünf Jahren zu übernehmen, da die Gesellschaft die entsprechende Forderung nur stellen wird, wenn der wirtschaftliche Aufschwung ihres Unternehmens sie dazu drängt, alsdann aber auch für den Oldenburgischen Staat die Bedingungen einer reichlichen Rentabilität dieser Aufwendung gegeben sein werden. Daß das Verlangen der Gesellschaft, die Möglichkeit einer Ausdehnung der Hafenanlagen auf die Ostseite sich schon jetzt

auf alle Fälle zu sichern, von ihrem Standpunkt aus be-
rechtigt ist, wird anzuerkennen sein.

Zu § 6.

Da die für die Oldenburgische Eisenbahnverwaltung von dem Unternehmen zu erwartenden indirekten Vortheile (Frachteinnahmen) in erster Linie davon abhängig sind, daß die Gesellschaft die gepachteten Hafenanlagen auch thatsächlich für ihre Fischereiflotte ausnutzt, ist im § 6 die entsprechende Verpflichtung als Regel nicht allein zum Ausdruck gebracht, sondern es ist dieselbe noch dadurch verstärkt worden, daß die Gesellschaft sich verbindlich gemacht hat, der Eisenbahnverwaltung eine gewisse Minimal-Einnahme an Frachten zu garantiren. Wie hoch sich die Frachteinnahmen der Eisenbahnverwaltung aus dem Betriebe der Gesellschaft voraussichtlich belaufen werden, entzieht sich bei der schwankenden Natur der darauf einwirkenden Faktoren einer sicheren Schätzung. Als Anhalt mag dienen, daß nach vorliegenden Angaben jeder Fischereidampfer durchschnittlich 37 Fahrten im Jahre macht und der von ihm eingebrachte Fang durchschnittlich auf jährlich 260 Tonnen angenommen werden kann; daneben kommt der Kohlenbedarf der Fischereidampfer in Betracht. Die Eisenbahnverwaltung glaubt die aus dem Betriebe der Gesellschaft für die Oldenburgischen Bahnen zu erwartenden Frachteinnahmen auf nicht unter 90 000 *M* jährlich veranschlagen zu dürfen, meint aber, daß sie bei gedeihlicher Entwicklung des Unternehmens sich bedeutend höher belaufen werden; daß sie bei einem gesicherten regelmäßigen Verkehr von etwa 25 Fischereidampfern auf alle Fälle einen erheblichen Betrag ergeben müssen, scheint außer Zweifel. Garantirt ist von der Gesellschaft der Oldenburgischen Eisenbahnverwaltung eine Minimaleinnahme aus Frachten von jährlich 45 000 *M*, was bei der Annahme von $66\frac{2}{3}\%$ Betriebskosten einer gesicherten Reineinnahme der Verwaltung von jährlich 15 000 *M* entspricht. Ist auch diese Garantie als solche verhältnißmäßig niedrig gegriffen, so ist sie doch in sofern werthvoll, als sie das etwaige Risiko Oldenburgs bei dem ganzen Unternehmen auf alle Fälle erheblich herabmindert.

Zu § 7.

Zur Sicherheit für die Erfüllung ihrer Verpflichtungen aus dem Vertragsverhältniß bestellt die Gesellschaft der Großherzoglichen Staatsregierung ein Pfandrecht an dreien ihrer neu erbauten Fischereidampfer nach Maßgabe des Bremischen Gesetzes vom 5. Dezember 1887, betreffend die Verpfändung von Schiffen. Die Kosten der Erbauung und Ausrüstung eines Fischereidampfers der in Aussicht genommenen Art sind nach den gemachten Mittheilungen auf etwa 100 000 *M* zu schätzen; es wird davon ausgegangen, daß bis zu einem Betrage von etwa 250 000 *M* durch das zu bestellende Pfandrecht (voraussichtlich durch Ueberweisung von Pfandbriefen zu diesem Betrage) Sicherheit zu gewähren ist. Damit dürfte bezüglich der erforderlichen Deckung gegen die etwaige Uebernahme eines Risikos von Seiten des Oldenburgischen Staats allen billigen Anforderungen genügt sein.

Zu § 8.

Für das Hochseefischerei-Unternehmen ist von hervorragender Wichtigkeit die Ermöglichung regelmäßiger Zuführung süßen Wassers zur Speisung der Kessel der Fischereidampfer und für sonstige Zwecke des Betriebes, da das in Nordenham vorhandene brackige Wasser wegen seines Salzgehalts hierfür nicht geeignet ist. Es besteht zwar die Möglichkeit, die erforderlichen Mengen solchen Wassers aus Hude oder demnächst aus Oldenburg zu beschaffen, wie dies von Seiten der Eisenbahnverwaltung für die Zwecke ihres Betriebes in Ermangelung anderer Bezugsquellen schon jetzt geschieht; allein es ist diese Art der Beschaffung mit so erheblichen Kosten verbunden, daß es wünschenswerth erscheint, die Gelegenheit zu einem einfacheren und billigeren Bezuge zu eröffnen. Dies kann nach den örtlichen Verhältnissen unschwer geschehen durch Anlegung einer Wasserstation am Stadländer-Butjadinger Zuwässerungskanal in der Nähe von Nordenham, dessen Wasser nach den angestellten Untersuchungen für die in Frage stehenden Zwecke tauglich ist. Die Herstellung dieser Anlage ist jedoch von der Zustimmung der Stadländer-Butjadinger Zuwässerungs-Genossenschaft abhängig und es kann deshalb gegenüber der Gesellschaft eine bindende Verpflichtung nicht übernommen, sondern nur von der Staatsregierung ihre thunlichste Bemühung in solcher Richtung in Aussicht gestellt werden. Wird die Wasserstation am Butjadinger Zuwässerungskanal angelegt, so kommt sie nicht allein der Aktiengesellschaft, sondern auch der Eisenbahnverwaltung für die Speisung ihrer Lokomotiven wie für den Bedarf des Bahnboj's, der Piers und der dort anlegenden Schiffe, und dem Orte Nordenham zu Gute und wird sich demnach als eine allgemein nützliche Anlage erweisen.

Die Kosten der Herstellung der erforderlichen Anlagen und Leitungen sind nach den aufgestellten Anschlägen auf im Ganzen 64 200 *M* veranschlagt, diejenigen des Betriebes einschließlich der Verzinsung des Anlage-Kapitals auf jährlich 6 000 *M*, nämlich:

a. Verzinsung von 64 200 <i>M</i> mit $3\frac{1}{2}\%$	2247 <i>M</i> ,
b. Unterhaltung (2% des Anlage-Kapitals)	1284 "
c. für Personalkosten (Pumpenwärter)	1000 "
d. für Heizung und Schmierung	1000 "
e. etwaige Gebühren für Entnahme des Wassers aus dem Kanal und zur Ab-	
rundung	469 "
	<hr/>
	6000 <i>M</i> .

Aus der Anlage der Wasserstation wird nach der Annahme der Eisenbahn-Direktion dem Staat keine finanzielle Belastung erwachsen. Das Fischereiunternehmen und der Ort Nordenham werden die Selbstkosten erstatten und soweit das Wasser an Angestellte unentgeltlich abgegeben oder für dienstliche Zwecke verwendet wird, tritt es meist an die Stelle des mit Eisenbahnwagen von Hude herangeschafften Wassers, welches der Verwaltung etwa 1,20 *M* für das Kubikmeter kostet. Dieser Preis ergibt sich, wenn angenommen wird, daß die Gewinnungskosten 7 *S* betragen und in dem Frachtsatz von 1,70 *M* 1,13 *M* Selbstkosten stecken. In dieser Beziehung würde also die Einrichtung der Wasserstation, welche nach den aufgestellten Berech-

nungen das Kubikmeter zum Preise von höchstens 11 \mathcal{M} liefert, eine erhebliche Ersparniß bedeuten, selbst wenn die Wasserversorgung der Angestellten, an welche bislang jährlich etwa 500 ehm abgegeben sind, bedeutend reichlicher erfolgt. Die Lokomotiven sind, soweit sie in Nordenham Wasser nehmen, allerdings nicht mit Huder Wasser, sondern aus der Regenwasser-Cisterne und aus dem Teich gespeist. Hier bedeutet der Hinzutritt der Wasserstation insofern einen Vortheil, als die für die nächste Finanzperiode in Aussicht genommene und zu 10 000 \mathcal{M} veranschlagte Erweiterung der Cisternenanlage voraussichtlich wegfällt und als das Wasser aus dem Teich, das nur zur Noth verwendbar ist, durch besseres ersetzt wird.

Zu einem wesentlich gleichen Ergebnis führt auch folgende Berechnung:

- | | |
|---|-----------------------|
| 1. Für 50 ehm täglich oder 18 250 ehm jährlich zum Preise von 11 \mathcal{M} kommen von der Aktiengesellschaft ein | 2007,50 \mathcal{M} |
| 2. Es ist darauf zu rechnen, daß der Ort Nordenham und die Schiffe zusammen mindestens 50 ehm täglich abnehmen werden, wovon einkommen | 2007,50 " |
| 3. Es sind jährlich etwa 1500 ehm Wasser für die elektrische Anlage, die Dampfkrähne und die Angestellten von Hude herangefahren, es werden also an Selbstkosten erspart $1500 \times 1,20 \mathcal{M} =$ | 1800,00 " |
| 4. Ferner werden erspart die jährlichen Kosten für Verzinsung und Unterhaltung der Cisternen-Erweiterung, gerechnet zu 5 % von 10 000 \mathcal{M} | 500,00 " |
| | 6315,00 \mathcal{M} |

Zu § 9.

Beim Abschluß des Vertrages ist die Staatsregierung bemüht gewesen, der neuerdings errichteten Oldenburger Hochseefischerei-Gesellschaft die Vortheile der Mitbenutzung der Nordenhamer Anlagen soweit thunlich zu sichern. (Absatz 2.)

Die im Absatz 4 getroffene Bestimmung entspricht den für die Beförderung von Sonderzügen auch sonst bestehenden Grundsätzen.

Zu § 10.

In diesem Paragraphen handelt es sich um die Sicherung der Dispositionsbefugnisse der Eisenbahn-Verwaltung für Eventualitäten, welche im Laufe der zwanzigjährigen Pachtzeit eintreten können. Eine Verlängerung der Pieranlagen am Strome nach Norden wird kaum anders in Frage kommen, als im Zusammenhange mit größeren Projekten leistungsfähiger Privatunternehmer, welche alsdann auch für die Kosten, sei es einer Verlegung der Hafeneinfahrt, sei es einer Ueberbrückung derselben innerhalb der Pieranlage, mit aufkommen müßten. Ebenso muß für den Fall einer Verlängerung der Eisenbahn von Nordenham nach Blexen die Ueberschreitung des Hafeneingangs mit einer Drehbrücke vorbehalten werden, wenn nicht — was wahrscheinlicher ist — bei weiterer Erörterung des Projektes einer Herumführung der Bahn um die Anlagen des

Fischereihafens auf der Landseite der Vorzug gegeben werden sollte.

Zum Schlußsatz.

Die Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister ist für den Abschluß des Vertrages nicht abgewartet, einmal, weil die damit verbundenen Formalitäten noch einige Zeit in Anspruch nehmen, sodann, weil die Gesellschaft die bei der Eintragung zu entrichtende Stempelabgabe von 14—15000 \mathcal{M} nicht riskiren wollte für den Fall, daß die Genehmigung des Vertrages durch den Landtag auf Schwierigkeiten stoßen sollte. Daß die Eintragung in das Handelsregister demnächst anstandslos erfolgen wird, dürfte nach den Hergängen bei der Gründung und Errichtung der Gesellschaft und bei dem Ansehen der dabei beteiligten Persönlichkeiten außer Zweifel sein, für den — thatsächlich nicht vorauszusetzenden — Fall, daß gleichwohl aus irgend welchem Grunde die Eintragung nicht zu bewirken sein und demnach das Unternehmen noch in diesem letzten Stadium scheitern sollte, ist der Großherzoglichen Staatsregierung eine Sicherheit von 100 000 \mathcal{M} zu ihrer eventuellen Schadloshaltung auf alle Fälle bestellt worden, worüber das Nähere dem Eisenbahn-Ausschuß mitgetheilt werden wird.

Zu bemerken bleibt noch zu dem Vertrage, daß derselbe vor dem Abschluß auch einer Prüfung des Advocatus fisci mit Rücksicht auf die beteiligten Interessen des Staates, insbesondere die erforderlichen Cautelen, unterlegen hat und daß sich dabei rechtliche Anstände oder Bedenken nicht ergeben haben.

Die Projekte und Kostenschätzungen werden in Betreff sämtlicher in Frage stehender Anlagen dem Landtage bzw. dem Eisenbahn-Ausschuß zugänglich gemacht werden und wird daneben mündliche Erläuterung im Ausschusse soweit erforderlich oder gewünscht, vorbehalten werden dürfen.

Die für die Herstellung des Fischereihafens nebst Zubehör und der Wasserstation erforderlichen Mittel sind dem Eisenbahnbaufonds zu entnehmen, bei welchem dieselben in den Ueberschüssen Deckung finden, welche in der laufenden Finanzperiode über die voranschlagsmäßige Ablieferung der Eisenbahnbetriebskasse an die Landeskasse zum Betrage von jährlich 1 185 000 \mathcal{M} hinaus an den Eisenbahn-Baufonds abgeführt sind bzw. werden abgeführt werden. Dieser Ueberschuß hat im Jahre 1894 568 000 \mathcal{M} betragen und beziffert sich für das Jahr 1895 auf rund 500 000 \mathcal{M} . Daß für das letztere Jahr der Ueberschuß, ungeachtet der in demselben erheblich gestiegenen Brutto-Verkehrseinnahmen der Eisenbahn-Verwaltung, sich nicht höher stellt, hat seinen Grund lediglich darin, daß die günstigen Einnahmeverhältnisse des Jahres 1895 die Verwendung erheblich höherer Mittel, als im Voranschlag vorgesehen, auf die Erneuerung des Oberbaues gestattet haben, wodurch eine wünschenswerthe Entlastung dieser Position des Voranschlags der Betriebskasse für die nächste Finanzperiode angebahnt ist.

Die Staatsregierung läßt hiernach beantragen,

der geehrte Landtag wolle sich unter Genehmigung des vorgelegten Vertrages damit einverstanden erklären, daß für die Herstellung eines Fischereihafens