

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 11-20

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

nebst Zubehör in Nordenham eine Summe von 270 000 *M* + 10 000 *M* (§ 4 Abs. 1) = 280 000 *M* und für die Errichtung einer Wasserstation am

Stadländer-Butjadinger Süßwasserkanal in der Nähe von Nordenham nebst Zubehör eine Summe von 64 200 *M* verwendet werde.

Oldenburg, 1896 April 27.

Staatsministerium.

Sanjen.

Nebenanlage A. (Vertrag zc.) siehe Seite 45.

Tappenbeck.

Anlage 11.

An den Landtag des Großherzogthums.

Im Januar d. Js. wurde von dem Herrn Reichskanzler der Staatsregierung die Mittheilung gemacht, daß die von der Königlich Preussischen Militärverwaltung bereits vor längerer Zeit in Angriff genommene Kartirung des deutschen Reichsgebiets voraussichtlich bereits im Laufe des Jahres 1896 sich auf das Gebiet des Herzogthums Oldenburg erstrecken werde. Dabei wurde darauf hingewiesen, daß eine regelrechte topographische Aufnahme des Gebiets, insbesondere die Ausführung der Detail-Triangulation und die Herstellung von Meßtischblättern, nur für diejenigen Staaten erfolge, welche die Verpflichtung übernahmen, sich mit einem dem erhöhten Kostenaufwande entsprechenden Zuschusse von 250 *M* für die Quadratmeile an den Kosten zu betheiligen, und im Hinblick auf die für die trigonometrischen Arbeiten erforderlichen Vorbereitungen um eine thunlichst zu beschleunigende Rückäußerung ersucht, ob die Großherzoglich Oldenburgische Regierung diesen Zuschuß für das Herzogthum Oldenburg zu leisten bereit sei.

Die vorgenommene Prüfung des Gegenstandes ließ ein Eingehen auf dieses Anerbieten im diesseitigen Interesse als dringend wünschenswerth erscheinen. Da zugleich eine alsbaldige Entschließung in der Sache sich deshalb als nothwendig erwies, weil anderenfalls befürchtet werden

mußte, daß die Inangriffnahme der Arbeiten zunächst in einem anderen Theile des deutschen Reichs erfolgen und für längere Zeit von dem Herzogthum werde ferngehalten werden, so hat die Staatsregierung es für geboten erachtet, auf Grund des Artikels 193, § 1 des Staatsgrundgesetzes die Zusicherung des verlangten Zuschusses zu ertheilen, nachdem der um seine gutachtliche Zustimmung ersuchte ständige Landtagsausschuß (durch seine dem Herzogthum angehörenden Mitglieder), wie die hierbei unter A und B angefügten Abschriften des das Sachverhältniß näher darlegenden Schreibens der Staatsregierung vom 3. März dieses Jahres und des Protokolls vom 12. März d. Js. ergeben, diese Zustimmung ertheilt hatte.

Indem die Staatsregierung noch bemerkt, daß der zu leistende Zuschuß sich bei einer Größe des Herzogthums von ca. 96 Quadratmeilen auf annäherungsweise 24 000 *M* belaufen und die nach Maßgabe der Fertigstellung der einzelnen, Oldenburgisches Gebiet enthaltenden Kartenblätter zu leistende Zahlung sich auf mehrere Jahre vertheilen wird, läßt sie ergebenst beantragen,

der geehrte Landtag wolle sich mit dem eingeschlagenen Verfahren nachträglich einverstanden erklären.

Oldenburg, 1896 April 28.

Staatsministerium.

Sanjen.

Tappenbeck.

Nebenanlage A. zu Anlage 11.

An den Vorsitzenden des ständigen Landtagsausschusses, Herrn Abgeordneten Dr. Roggemann, hier.

Von der Königlich Preussischen Militärverwaltung ist bekanntlich schon vor längerer Zeit eine Kartirung des Deutschen Reichsgebietes in Angriff genommen, und nach einer Mittheilung des Herrn Reichskanzlers liegt es in der Absicht, diese Kartirung im Laufe des Jahres 1896 auf das Gebiet des Herzogthums Oldenburg zu erstrecken. Nach dem festgestellten Plan läßt der große Generalstab im Laufe der Zeit von den Gebieten sämtlicher Bundes-

staaten, deren Kontingente unter Königlich Preussischer Verwaltung stehen, Kartenblätter im Maßstabe von 1 : 100 000 anfertigen, ohne hierfür, sowie für die vorhergehende trigonometrische und topographische Vermessung, einen Kostenzuschuß von den betheiligten Staaten in Anspruch zu nehmen. Daneben findet die Herstellung von Karten im Maßstabe von 1 : 25 000 (s. g. Meßtischblättern) statt, welche indes von der Bedingung abhängig ist, daß die in

Anlagen. XXV. Landtag. 3. Versammlung.

4



Betracht kommenden Staaten sich mit einem dem erhöhten Kostenaufwande entsprechenden Zuschusse von 250 *M* für die Quadratmeile an den Kosten beteiligen.

Von dem Herrn Reichskanzler ist nun die Anfrage gestellt, ob das Staatsministerium bereit sei, den angegebenen Zuschuß zu den Kosten für das Herzogthum zu leisten. Als Gegenleistung sollen in diesem Falle zur diesseitigen Verfügung gestellt werden:

1. eine auf Grund der neuesten Anforderungen der Wissenschaft und im Anschluß an die Haupttriangulation Norddeutschlands ausgeführte Detailtriangulation, durch welche auf jeder Quadratmeile zehn im Gelände versteckte Punkte festgelegt werden;
2. je 100 kostenfreie Exemplare von jedem im Maßstabe von 1 : 25 000 hergestellten Meßtischblatte, welches Oldenburgisches Gebiet umfaßt;
3. bei weiterem Bedarf von mindestens 50 Exemplaren eines Meßtischblattes jedes Exemplar zum Preise von 35 Pfennigen.

Die Zahlung des Kostenbeitrags, welcher sich unter Annahme des Flächeninhalts des Herzogthums zu etwa 96 Quadratmeilen auf im Ganzen etwa 24 000 *M* stellen würde, kann in jährlichen Raten, je nach der Anzahl der auf den abgelieferten Meßtischblättern zur Darstellung gelangten Quadratmeilen diesseitigen Gebiets, zur Einzahlung gelangen. Welche Zeitdauer die Herstellung der sämtlichen Meßtischblätter in Anspruch nehmen wird, läßt sich mit Bestimmtheit nicht übersehen; muthmaßlich wird aber die Arbeit und folgeweise auch die Zahlung des Zuschusses sich auf etwa 4—5 Jahre vertheilen.

Das Staatsministerium muß dafür halten, daß ein Eingehen auf den gemachten Vorschlag sich im diesseitigen Interesse dringend empfiehlt, und hebt zur Begründung dieser Auffassung Folgendes hervor:

1. Die bei der vor etwa 60 Jahren ausgeführten Oldenburgischen Landesvermessung festgelegten Dreieckspunkte sind bis auf die Kirchthürme, von denen jedoch ein Theil bereits durch Um- oder Neubau verändert ist, vollständig verschwunden, weil man damals auf eine genügende Vermarkung nicht Bedacht genommen hat. Seitdem haben aber an verschiedenen Stellen, namentlich in den Ortschaften, so umfangreiche Veränderungen stattgefunden, daß die Karten hier beinahe unbrauchbar geworden sind, und es wird sich vielleicht schon bald die Nothwendigkeit herausstellen, an solchen Stellen mit Neumessungen vorzugehen. Zu diesem Zwecke würde es aber der Herstellung eines neuen selbstständigen Dreiecksnetzes bedürfen, und die Kosten einer solchen Operation, welche dann zweckmäßiger Weise über das ganze Herzogthum ausgedehnt und zu deren Durchführung ein besonderes Personal engagirt werden müßte, würden sich zweifellos bedeutend höher stellen, als der jetzt verlangte Kostenbeitrag. Ueberdies würde dieselbe schwerlich die gleiche Gewähr für die Genauigkeit und die Zuverlässigkeit der Messungen bieten, wie ein von den praktisch geschulten und mit den vorzüglichsten Instrumenten ausgerüsteten Beamten des großen Generalstabes festgelegtes Dreiecksnetz.

2. Für das trigonometrische Netz des großen Generalstabes sind von der Königlich Preussischen Militärverwaltung

Punkte der I., II., III. und IV. Ordnung in Aussicht genommen, von denen die Punkte der I. und II. Ordnung für das Herzogthum bereits früher festgelegt und dauernd vermarktet worden sind. Die Anzahl dieser letzteren Punkte beträgt 115, während bei der Oldenburgischen Landesvermessung nur 53 Punkte dieser beiden Ordnungen festgelegt wurden. Außer denselben sollen nach eingezogener Erkundigung noch soviel Punkte III. und IV. Ordnung festgelegt werden, daß auf die Quadratmeile im Ganzen etwa 10 Punkte entfallen, im Herzogthum also etwa 950 bis 1000 trigonometrische Punkte festgelegt und dauernd vermarktet werden würden. Ist dieses erweiterte Dreiecksnetz fertiggestellt, so werden sich an allen Stellen des Herzogthums mit Leichtigkeit Neumessungen daran anschließen lassen.

3. Die Ausführung der Kartirung ist aus den mit der Bitte um Rückgabe zur gefälligen Einsicht hierbei angeschlossenen, das Amt Zeven darstellenden Kartenblättern — je 1 Exemplar der Meßtischblätter 824, 825, 920, 921, 826/922, 1016, 1017 und 1018 im Maßstabe von 1 : 25 000, nebst dem Blatte 142 der Karte des deutschen Reichs im Maßstabe von 1 : 100 000 — näher ersichtlich. Die Oldenburgischer Seite für das Herzogthum hergestellten topographischen Amtskarten haben bei dem kleineren Maßstabe von 1 : 50 000 vor den Preussischen Meßtischblättern den Vorzug größerer Uebersichtlichkeit; sie geben die Grenzen der Amtsbezirke und der politischen Gemeinden an, und es kommen in denselben Veränderungen in größerem Umfange zur Nachtragung als in den Meßtischblättern, auch sind sie sauberer und schöner ausgeführt als die letzteren. Dagegen sind die Meßtischblätter wegen ihres größeren Maßstabes zur Aufstellung verschiedener Projekte, z. B. für Eisenbahn- und Wegebauten, Drainirungs- und sonstige landwirthschaftliche Meliorationsanlagen, besser verwendbar; insbesondere werden sie in der Regel auch zur Herstellung der nach der Begeordnung den Wegeregistern anzulegenden Karten genügen, was für die beteiligten Gemeinden mit großen Kostenersparungen verbunden sein würde.

4. Für diejenigen Staaten, welche den angegebenen Kostenbeitrag zu leisten ablehnen, sollen weder die Meßtischblätter hergestellt, noch das vervollständigte trigonometrische Netz festgelegt werden.

Ein Beginn der Arbeiten im Herzogthum noch in diesem Jahre, erscheint deshalb wünschenswerth, weil die Inangriffnahme derselben in einem anderen Theile des Deutschen Reiches leicht dazu führen könnte, die Ausführung für einen längeren Zeitraum vom Herzogthum fern zu halten.

Die Lage der Sache erfordert nach den vorstehenden Ausführungen eine alsbaldige Entschliebung über den gemachten Vorschlag und da unter diesen Umständen die vorherige Erwirkung der verfassungsmäßig erforderlichen Zustimmung des Landtags zu der, der Reichsregierung gegenüber zu übernehmenden Verpflichtung nicht thunlich erscheint, so hat das Staatsministerium, bevor es auf Grund des Artikels 193, § 1 des Staatsgrundgesetzes in der Sache vorgeht, beschlossen, zunächst den ständigen Landtagsauschuß um seine gutachtliche Aeußerung zu ersuchen. Es läßt darnach, mit der Anheimgabe, die Berathung auf die dem Herzogthum angehörenden Mitglieder zu beschränken, ergebenst beantragen:

Der ständige Landtagsausschuß wolle sich gutachtlich damit einverstanden erklären, daß der Reichsregierung für die Ausführung der Triangulation und der Kartirung des Gebiets des Herzogthums Oldenburg in der vorstehend näher angegebenen Weise die Leistung eines Beitrags zu den Kosten von 250 *M* für die Quadratmeile aus der Landeskasse des Herzogthums zugesichert werde.

Oldenburg, 1896 März 3.

Staatsministerium.
Janßen.

Nebenanlage B. zu Anlage 11.

Verhandelt Oldenburg, 1896 März 12, vom ständigen Landtagsausschuß.

Anwesend die Abgeordneten Jürgens, Meyer, Wenke und der mitunterzeichnete Vorstand.

Das Schreiben des Großherzoglichen Staatsministeriums vom 3. d. M., betreffend Triangulation und Kartirung des Herzogthums Oldenburg, hatte vor der heutigen Sitzung bei den obengenannten Ausschußmitgliedern circulated und wurde unter Zuhilfenahme der dem Schreiben beigegebenen Karten einer Besprechung unterzogen, auch die Staatsregierung durch ihre Kommissare, Geheimer Oberfinanzrat Deltermann und Obervermessungsdirektor Scheffler gehört.

Der Ausschuß war der Meinung, daß es sich aus den in dem gedachten Ministerial-Schreiben hervorgehobenen Gründen sehr empfehle, auf den vom Reichskanzler gemachten Vorschlag einzugehen und den im Verhältniß zu den Vortheilen nicht als zu hoch zu bezeichnenden Zuschuß von ca. 24 000 *M*, welcher sich zudem auf etwa 4 bis 5 Jahre vertheilen wird, zu leisten.

Auch die Dringlichkeit ist nicht zu beanstanden, da

Bei der Dringlichkeit der Sache würde es dem Staatsministerium erwünscht sein, wenn der Gegenstand etwa bis zur Mitte des Monats März d. Js. seine Erledigung finden könnte, und darf es für den Fall, daß noch eine weitere mündliche Auskunft gewünscht werden sollte, die Bitte aussprechen, ihm den Zeitpunkt des Zusammentritts des ständigen Landtagsausschusses baldthunlichst mittheilen zu wollen.

der Reichskanzler auf schleunige Entschließung dringt und zu besorgen ist, daß, wenn diese nicht jetzt erfolgt, die Ausführung für unser Land, wenn sie vielleicht auch nicht ganz abgeschnitten werden sollte, doch eine sehr unliebsame Verzögerung um Jahre erfahren könnte:

Der Ausschuß beschloß hiernach einstimmig:

Der Ausschuß erklärt sich gutachtlich damit einverstanden, daß der Reichsregierung für die Ausführung der Triangulation und der Kartirung des Gebiets des Herzogthums Oldenburg in der im Schreiben des Großherzoglichen Staatsministeriums vom 3. d. Mts. näher angegebenen Weise die Leistung eines Beitrages zu den Kosten von 250 *M* für die Quadratmeile aus der Landeskasse des Herzogthums zugesichert werde.

Schließlich wurde noch befunden, daß von einer Zuziehung der Mitglieder des Ausschusses aus den Fürstenthümern habe abgesehen werden können, weil die Vorlage sich nur auf das Herzogthum bezieht.

Gelesen, genehmigt, unterschrieben.

Roggemann. Benno Meyer. Jürgens. Wenke.

Eing. 12. 3. 1896.

Gelangt nunmehr br. m. an Großherzogliches Staatsministerium hiersebst.

Oldenburg, 1896 März 12.

Der Vorstand des ständigen Landtagsausschusses.

Roggemann.

Anlage 12.

An den Landtag des Großherzogthums.

Das Gehalts-Regulativ für den Civildienst des Großherzogthums vom 3. April 1894 führt unter der laufenden

Nummer 147 acht Revierförster für das Herzogthum Oldenburg auf. Von der Besetzung der für das neu zu bildende



Forstrevier Gahrte-Baumweg in Aussicht genommenen achten Revierförsterstelle ist indes bisher noch Abstand genommen worden, nachdem der Landtag in seinem das Gehalts-Regulativ betreffenden Schreiben vom 6. März 1894 unter Ziffer 5 die Staatsregierung ermächtigt hatte, bis dahin, daß die Besetzung dieser Stelle erfolgt, die Mittel im Betrage des Gehaltsjahres eines Revierförsters zur Besoldung eines außerregulativmäßigen Forstauditors zu verwenden. Nachdem im vorigen Jahre für den dieses Forstrevier befassenden Wirthschaftstheil die Forstbetriebseinrichtung in Kraft gesetzt ist und ein großer Theil der jetzt 1—20jährigen jungen Bestände zur Gesamtfläche von reichlich 1600 Hektar in allernächster Zeit in das Stadium der Ausläuterung eintreten wird, erscheint es, um die für die fernere Entwicklung dieser Bestände äußerst wichtige sorgfältige Bestandspflege zu sichern, nothwendig, mit der Ernennung eines Revierförsters an Stelle des bisher dem Vorstande des Cloppenburg Forstdistrikts zugeordneten Hülfbeamten vorzugehen.

Dem neu anzustellenden Revierförster wird der Wohnsitz zweckmäßiger Weise in Lethen oder in der Nähe der Eisenbahnstation Mhlhorn anzuweisen sein. Wenn nun vielleicht mit einiger Wahrscheinlichkeit darauf zu rechnen sein mag, daß ein unverheiratheter Beamter sich dort ein nothdürftiges Unterkommen in einer Miethwohnung werde verschaffen können, so stehen doch für eine Familie geeignete Miethwohnungen nicht zur Verfügung und die Staatsregierung würde darnach jedenfalls bei der Auswahl des zu ernennenden Beamten in unerwünschter Weise dauernd beschränkt sein. Sie muß deshalb die Herstellung einer Dienstwohnung für den dortigen Revierförster, und zwar auf dem Wege eines zu errichtenden Neubaus, als unvermeidlich ansehen. Ein sehr passender Bauplatz wird dadurch verfügbar, daß die Reichspostverwaltung sich mit anerkenntnismäßigem Entgegenkommen bereit erklärt hat, aus dem auf Grund des Reichsgesetzes vom 25. Mai 1873, betreffend die Rechtsverhältnisse der zum dienstlichen Ge-

brauche einer Reichsverwaltung bestimmten Gegenstände, dem deutschen Reiche zum Eigenthum zugefallenen Mhlhorner Postetablissement eine Fläche Ackerland von etwa 3 Hektar Größe, welche dem Mhlhorner Stationsgebäude gegenüber in dem durch die Mhlhorn-Wildeshauer und die Mhlhorn-Bechtaer Chaussee gebildeten Winkel belegen ist, dem Oldenburgischen Staate zurückzugeben. Die Rückgabe soll unentgeltlich erfolgen und ist diesseits nur dem bisherigen Nutznießer der Fläche für diejenigen Früchte, welche sich auf dem Trennstücke befinden und deren Ueberntung ihm entgeht, eine angemessene Vergütung zu gewähren und ihm außerdem der Schätzungswerth der in dem Ackerlande vorhandenen Düngkraft zu erstatten. Die Staatsregierung hat hiernach die Erbauung der Dienstwohnung auf diesem Platze in Aussicht genommen und einen vollständigen Plan nebst Kostenanschlag aufstellen lassen. Der aus Wohnhaus und Nebengebäude bestehende Bau schließt sich hinsichtlich der Größe und Einrichtung im Wesentlichen, abgesehen von einzelnen durch die Verhältnisse bedingten Abweichungen, der Forstdienstwohnung im Herrenholze, welche sich als zweckmäßig und ausreichend bewährt hat, an.

Die Kosten des Baus sind auf im Ganzen 16 500 M veranschlagt.

Indem die Staatsregierung sich vorbehalten darf, dem betreffenden Ausschusse den Bauplan nebst Kostenanschlag vorzulegen und dabei jede weitere, etwa gewünschte Auskunft zu geben, läßt sie beantragen,

der geehrte Landtag wolle sich damit einverstanden erklären, daß der Bau nach dem aufgestellten Projekte zur Ausführung gebracht werde und zu diesem Zwecke, einschließlic der durch die Herrichtung des Bauplatzes bezw. durch die Entschädigung des bisherigen Nutznießers entstehenden Kosten, eine Summe bis zu 17 000 M zu § 157 des Voranschlags der Ausgaben der Landeskasse für 1894/96 nachträglich zur Verfügung stellen.

Oldenburg, 1896 April 28.

Staatsministerium.

Jansen.

Tappenbeck.

Anlage 13.

An den Landtag des Großherzogthums.

Die auf dem Bahnhofe Oldenburg bei den (alten) Lokomotivschuppen liegende Drehscheibe ist in ihrer Nutzlänge nicht ausreichend, um die im Jahre 1895 beschafften schwereren und längeren Güterzugs-Maschinen sowie die im Juni d. J. zu liefernden Personenzugs-Maschinen mit Tender aufzunehmen. Zudem befindet sich die Drehscheibe in einem der Reparatur sehr bedürftigen Zustande.

Um diesen Mängeln abzuhefeln und um eine unwirtschaftliche Ausnützung der neuen leistungsfähigeren Ma-

schinen zu vermeiden, ist die Einlegung einer neuen Drehscheibe von 14,5 m Nutzlänge erforderlich, die im Hinblick auf die für die Finanzperiode 1897/99 vorbehaltene Erbauung der neuen Lokomotivschuppen nördlich des Bahnhofes Oldenburg zweckmäßig dort ihren Platz erhält. In dem für die Erweiterungsbauten auf Bahnhof Oldenburg aufgestellten Projekte der neuen Lokomotivschuppen-Anlage ist eine Drehscheibe vorgesehen, welche alsdann entfallen kann. Die jetzt einzulegende Drehscheibe würde daher einen Theil der für

die Finanzperiode 1897/99 vorgesehenen Lokomotivschuppen-Anlage bilden und demnach aus den für die Erweiterungen auf hiesigem Bahnhofs erforderlichen Mitteln zu beschaffen und zu erbauen sein. Die hierzu veranschlagten Kosten betragen 16000 *M.*, welche aus den für die Beschaffung von Materialien (Steine u.) zum Lokomotivschuppen-Bau im Jahre 1897 mit einem Betrage von 27150 *M.* im Voranschlage des Eisenbahnbaufonds, betr. Erweiterungsbauten

Oldenburg, 1896 Mai 1.

Staatsministerium.

Jansen.

auf Bahnhof Oldenburg, für 1896 verfügbaren Mitteln entnommen werden können.

Hiernach läßt die Staatsregierung beantragen:

Der geehrte Landtag wolle die Verwendung von 16000 *M.* aus den im Etat des Eisenbahnbaufonds für 1896 bei den Erweiterungsbauten auf Bahnhof Oldenburg verfügbaren Mitteln genehmigen.

Conze.

Anlage 14.

An den Landtag des Großherzogthums.

Die Staatsregierung hat dem geehrten Landtage die ergebenste Mittheilung zu machen, daß Seine Königliche Hoheit der Großherzog zu Regierungs-Kommissaren für die Verhandlungen des bevorstehenden außerordentlichen Landtages zu ernennen geruht haben:

Oldenburg, 1896 April 28.

Staatsministerium.

Jansen.

sämmtliche vortragende Rätthe des Staatsministeriums, den geheimen Oberkammerrath Rüder, den Eisenbahn-Direktions-Präsidenten von Mühlenfels.

Conze.

Anlage 15.

Bericht

des Finanzausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betreffend den Anschluß Oldenburgs an die Moorversuchstation in Bremen.

(Anlage 1.)

Der Ausschuß hat die Vorlage einer eingehenden Prüfung unterzogen und ist dabei von folgenden Erwägungen ausgegangen:

Bei dem beträchtlichen Umfange der im Herzogthum vorhandenen, größtentheils noch unkultivirten Moorflächen, welche nach Angabe der Vorlage in 47 Gemeindebezirken einen Gesamt-Flächeninhalt von ca. 9 Quadratmeilen umfassen, hat die Frage der Umwandlung dieser bisher abgesehen von der Torfgewinnung ertraglosen Grundstücke in Kulturland eine nicht zu verkennende hervorragende Bedeutung für unser Land. Wenn nun in früherer Zeit eine solche Kultivirung dem erschwerenden Umstande begegnete und daran zumeist scheiterte, daß es an geeignetem Dünger für solche Flächen fehlte, stellt die Neuzeit uns die erforderlichen Dünstoffe in Form gewisser mineralischer Düngemittel in unerschöpflichen Mengen und zu mäßigen Preisen zur Verfügung, welche unter den Bezeichnungen

Kainit und Thomasschlacke Gegenstand des Handels sind und jene für die Pflanzenwelt unentbehrlichen Mineralstoffe, das Kali und die Phosphorsäure, dem Boden liefern. Bei dem beträchtlichen Reichthum des sich als Anhäufung im Stadium langamer Zersetzung begriffener organischer Massen darstellenden Moorbodens, an Stickstoff, bedarf es neben der gleichzeitigen Anwendung von Kalk und einer genügenden Abwässerung in manchen Fällen nur der Zufuhr der genannten Minerale, um den Moorboden zur nachhaltigen Produktion befriedigender Ernten zu befähigen, wie durch zahlreiche Versuche mit Sicherheit, nicht bloß in andern Gegenden, sondern auch in unserm eigenen Lande, überzeugend dargethan ist. Daneben kommen Meliorationen hinsichtlich der Veränderung der Oberfläche in Betracht, wie das Ueberjanden und das Ueberkleien, sowie die Maßregeln zur Regelung der Wasserverhältnisse.

Es erscheint, angesichts der vielerorts bereits erzielten

Erfolge auf dem Gebiete der Moorkultur, nicht ausgeschlossen, daß es im Laufe der Zeit gelingen wird, einen großen Theil unserer Moorflächen, von denen sich bekanntlich ein bedeutender Antheil auch im Besitze des Staates befindet, der landwirthschaftlichen Benutzung zu erschließen, ohne die Bedeutung jener Areale als Bezugsquelle von Brennmaterial wesentlich zu schmälern. Welch ein erheblicher Gewinn durch einen derartigen Fortschritt auf dem Gebiete der Landeskultur unserem Herzogthum erwachsen würde, liegt so sehr auf der Hand, daß es darüber einer Erörterung nicht bedarf.

Wenn nun die Großherzogliche Staatsregierung, wie in der Vorlage zum Ausdruck gelangt, sich entschlossen hat, einer vom Central-Vorstande der Oldenburgischen Landwirthschafts-Gesellschaft im Oktober 1893 gegebenen Anregung folgend, nach vorgängiger Verhandlung mit dem Königlich Preussischen Minister für Landwirthschaft, Domainen und Forsten, einen Anschluß Oldenburgs an die Moorversuchsstation in Bremen anzubahnen, so verfolgt dieselbe dabei, wie der Ausschuß ausdrücklich anerkennt, einen Weg, der in besonders hohem Grade geeignet ist, die Angelegenheit der Moorkultur in unserm Lande zu fördern. Diese von der in Preußen bestehenden Central-Moor-Kommission ressortirende Versuchsstation erfüllt erfahrungsgemäß die Aufgabe, durch wissenschaftliche Untersuchungen und darauf basirende praktische Maßnahmen die Kultur der Moorflächen zu fördern, wie allgemein anerkannt ist, in sehr befriedigendem Maße, und darf es als zweifellos betrachtet werden, daß der enge Anschluß Oldenburgs an dieselbe, wie er jetzt geplant wird, von dauerndem und durchgreifendem Erfolge für unsere Moorkultur sein wird.

Wie aus der Vorlage ersichtlich und durch die von dem betr. Herrn Regierungskommissar dem Ausschusse gemachten Mittheilungen näher erläutert ist, wird der Beitritt Oldenburgs in der Weise zur Ausföhrung gebracht, daß diesseits erstens ein Mitglied in die Central-Moor-Kommission mit Sitz und Stimme deputirt wird und daß zweitens Oldenburg einen Beamten anstellt, welcher bei der Moor-Versuchsstation in Bremen ausgebildet wird und dessen Aufgabe sodann darin besteht, unter Aufsicht des Vorstandes der Station die direkte Einwirkung auf die Förderung der Moorkultur im Herzogthum wahrzunehmen und der ausschließlich nur im Interesse Oldenburgs thätig sein wird. An Unkosten werden Oldenburg aus dem geplanten Anschlusse die unter Ziffer 3 der Vorlage (sfr. dieselbe) aufgeführten Ausgaben erwachsen, die angesichts der Wichtigkeit der Sache vom Ausschusse als angemessen erachtet wurden.

Die vom Herrn Regierungskommissar dem Ausschusse mündlich ertheilte weitere Auskunft ergab, daß die hier in Aussicht genomene Einrichtung in der Weise gedacht werde, daß der betreffende Beamte, nachdem er zunächst vielleicht ein halbes Jahr zu seiner Ausbildung bei der Moor-Versuchsstation in Bremen gearbeitet, in Oldenburg seinen Wohnsitz haben und in ähnlicher Stellung zu der Station stehen solle, als der Dr. Sahlfeldt in Lingen. Dientlich würde sodann der Beamte der betreffenden oldenburgischen staatlichen Behörde unterstehen, während er seine

wissenschaftliche Instruktion von dem Vorstande der Moor-Versuchsstation erhalte.

Die Thätigkeit desselben werde sich auf die privaten sowohl, als auf die staatlichen Moore des Herzogthums erstrecken und müsse eine Hauptaufgabe desselben namentlich auch in ersterer Hinsicht, darin bestehen, überall wo es angebracht erscheine, Anregung zu geben und mit Rath und That den Interessenten zur Seite zu stehen. Die Qualifikation der für den Posten in Frage kommenden Persönlichkeit wäre dahin zu präcisiren, daß es ein wissenschaftlich und praktisch vollständig ausgebildeter Landwirth sein, der außerdem mit kulturtechnischen Kenntnissen ausgerüstet, bereits einige praktische Erfahrungen gemacht, sowie Geschicklichkeit im Verkehr mit den in Frage kommenden Interessentkreisen und endlich eine genügende Gewandtheit im freien Vortrage besitzen müsse.

Es wurde vom Herrn Regierungskommissar hervorgehoben, daß der Antrag Oldenburgs betreffend den Anschluß an die Moor-Versuchsstation, sowohl von der Central-Moor-Kommission, als auch von dem betreffenden Preussischen Minister sympathisch und mit Entgegenkommen aufgenommen sei. — Eine etwaige Lösung des Verhältnisses könne eventuell zu jeder Zeit erfolgen, wenn Oldenburg seine Stimme in der Central-Moor-Kommission aufgebe. Falls es sich dann um einen bereits fest angestellten Beamten handle, würde dessen weitere Beschäftigung nicht schwer halten.

Es wurde im Ausschusse zur Sprache gebracht und auch mit dem betreffenden Kommissar besprochen, ob es sich nicht empfehlen möchte, statt des geplanten Anschlusses an die Bremer Moor-Versuchsstation lieber die Versuchsstation der Oldenburgischen Landwirthschafts-Gesellschaft durch die in der Vorlage verlangten Mittel zu kräftigen und den in Aussicht genommenen Beamten hierbei anzustellen.

Die Erwägungen hinsichtlich dieser Idee führten an der Hand der weiteren Mittheilungen des Herrn Regierungskommissars jedoch zu der einstimmigen Ansicht, daß es vorläufig der bessere und daher geeignetere Modus sei, den Connex mit der Moor-Versuchsstation zu suchen. Dabei wurde allgemein anerkannt, daß vielleicht in einer späteren Zeit unsere eigene landwirthschaftliche Versuchsstation sich soweit gekräftigt haben werde, daß dieselbe eine ausgedehnte Thätigkeit auf dem Gebiete der Moorkultur werde entwickeln können. Bei dieser Gelegenheit wurde vom Herrn Regierungskommissar auch davon Mittheilung gemacht, daß Seitens der Bremer Station in nächster Zeit ein ausgedehntes Moorversuchsfeld auf oldenburgischem Gebiete, ca. 3 km von Hude angelegt werden würde, wozu derselben vom Landeskulturfonds ein Grundstück pachtweise überlassen sei.

Bedenken erregte im Ausschusse derjenige Theil des Antrages, welcher dem neu zu bestellenden Beamten von Anfang an die Civilstaatsdienerqualität und die damit verbundene Pensionsberechtigung zuerkennt und wurde diesbezüglich Auskunft von dem Herrn Regierungskommissar erbeten, die dahin ertheilt wurde, daß nach Ansicht der Staatsregierung es schwer halten würde, ohne diese Condition eine ganz geeignete Persönlichkeit für den Posten

zu gewinnen, auch dürfte dabei nicht unberücksichtigt bleiben, daß die definitive Anstellung dem betreffenden Beamten ja gesetzlich erst nach Ablauf der provisorischen Anstellung verliehen werden könne. Inzwischen habe man Gelegenheit, sich über die Qualifikation desselben genügend zu orientiren und ihn eventuell wieder zu entlassen. Der Ausschuß hat sich jedoch dieser Ansicht nicht anschließen können, ist vielmehr der Meinung, daß der Andrang zu der Stelle, sofern man dieselbe in geeigneter Weise öffentlich ausschreibt, auch ohne sofortige Pensionsberechtigung ein ganz außerordentlich großer sein wird, empfiehlt daher, die Besetzung vorerst nur budgetmäßig vorzunehmen und wird demgemäß beantragen.

Ferner wurde besonderer Werth darauf gelegt, der Staatsregierung betreffs Auswahl der geeigneten Persönlichkeit die Rücksichtnahme auf, neben landwirthschaftlicher theoretisch-praktischer Durchbildung, entsprechende kulturtechnische Ausbildung des betreffenden Beamten besonders zur Bedingung der Bewilligung der verlangten Mittel zu machen und wird dies in dem Antrage zum Ausdruck gelangen.

Indem der Ausschuß im Uebrigen auf den Inhalt des Schreibens der Staatsregierung Bezug nimmt, be-

antragt derselbe unter Modification der Ziffer 1 der Regierungsvorlage:

der Landtag wolle zu der Verwendung der für den Anschluß an die Central-Moor-Commission 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 des Herzogthums (Reisekosten zc. des Oldenburgischen Beamten) oder des Landeskulturfonds (Kosten etwaiger Thätigkeit der Moor-Versuchstation 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 mit genügender kulturtechnischer Vorbildung zur Förderung der Moorkultur im Herzogthum mit einem Gehalte von 2400 bis 4500 *M* und dreijährigen Zulagefristen zu je 300 *M*, zunächst jedoch ohne Pensionsberechtigung, angestellt werde,
2. für 1896 zur Befoldung dieses Beamten einen Betrag bis 1500 *M* zur Verfügung stellen.

Namens des Finanzausschusses.

Der Berichterstatter.

Meyer.

Anlage 16.

Bericht

des Eisenbahn-Ausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betreffend einige geplante Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen der Eisenbahn-Anlagen.

(Anlage 2.)

Da die Ausführungen der in der Anlage 2 unter 1, 3 und 5 bezeichneten Arbeiten als im Interesse des Betriebes durchaus dringlich bezeichnet worden, so hat der Ausschuß Einwendungen dagegen nicht zu machen.

Da ferner die unter Nr. 4, 6 und 7 angegebene Pflasterung von Viehrampen zur Verhütung von Viehseuchen durchaus wünschenswerth erscheint und solche auch im Auslande, zum Beispiel England, bereits existiren, so hält der

Ausschuß auch dafür, daß diese Arbeiten zur Ausführung gelangen.

Der Ausschuß stellt den Antrag:

der Landtag wolle zum Zwecke der Ausführung der unter 1—6 angeführten Anlagen den Betrag von 10 315 *M* zu Titel IV der Eisenbahn-Betriebskasse pro 1896 und zum Zwecke der Ausführung der unter 7 aufgeführten Anlage 12 000 *M* zu Titel VII bewilligen.

Namens des Eisenbahn-Ausschusses.

Der Berichterstatter.

Lübben.



Anlage 17.

Bericht

des Eisenbahn-Ausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betreffend die Mehrererfordernisse bei dem Bau der Bahn Oldenburg-Brake.

(Anlage 3.)

Die Vorgänge bei dem Bau der Bahn Oldenburg-Brake, die der Vorlage der Staatsregierung zu Grunde liegen, haben in allen Kreisen unserer Bevölkerung berechtigtes Aufsehen und Mißbilligung hervorgerufen.

Man hatte sich allgemein der Hoffnung hingegeben, daß nach den Vorkommnissen in der Finanzperiode 1891/93 das Staatsministerium, im Interesse seiner eigenen Autorität, auf das Peinlichste bemüht sein werde, eine solche über das erlaubte Maß weit hinausgehende Ueberschreitung eines Kostenanschlags, wie sie jetzt wieder vorliegt, zu vermeiden.

Es ist lebhaft zu bedauern, daß diese Hoffnung sich nicht verwirklicht hat, nicht allein da die Finanzen des Staates dadurch in Mitleidenschaft gezogen werden, sondern auch weil das Ansehen unserer staatlichen Organe bedenklich darunter leidet.

In der ordentlichen Tagung des 24. Landtages wurden für die rund 30 Kilometer lange Strecke 1 500 000 *M* bewilligt. In der zweiten Versammlung erklärte die Staatsregierung, daß sie mit den beteiligten Gemeinden bislang nicht in Unterhandlungen eingetreten sei, da eine nähere Erörterung des Projekts ergeben habe, daß der Kostenaufwand für die vorzugsweise bauwürdige Linie sich auf 1 700 000 *M*. belaufen würde. Dabei war man seitens der Staatsregierung noch von der Annahme ausgegangen, daß für das nächste Bedürfnis eine provisorische Herstellung der Hochbauten genügen würde.

Um nun die Fertigstellung der Bahn im Interesse der dabei beteiligten Gemeinden zu fördern, beantragte der Eisenbahn-Ausschuß nicht nur diese Mehrforderung von 200 000 *M* zu bewilligen, sondern auch der Staatsregierung noch einen weiteren Betrag von 50 000 *M*. zur Verfügung zu stellen, um gegen alle unvorhergesehenen Fälle gesichert zu sein und mit in der Voraussetzung, daß dann die Hochbauten so hergestellt werden könnten, daß sie dem Bedürfnis für absehbare Zeit entsprächen.

Dieser Antrag wurde vom 24. Landtag angenommen.

Es haben dann im Jahre 1893 die Verhandlungen mit den beteiligten Gemeinden stattgefunden, die zur Feststellung der Trace führten, welche dem jetzigen Bau zu Grunde liegt und die um 1,8 Kilometer länger ist, als die ursprünglich projektierte Linie.

Nach Mittheilung des Regierungskommissars hat das Staatsministerium diese Linie dann zur Kenntniß der Eisenbahn-Direktion gebracht, mit der Anweisung, dieselbe auf ihre Bauwürdigkeit einer Prüfung zu unterziehen.

Die Bauwürdigkeit der Trace ist seitens der Eisenbahn-Direktion anerkannt und ein Kostenanschlag über diese Linie

im Oktober 1893 der Staatsregierung vorgelegt, der für die 31,8 Kilometer lange Strecke einen Aufwand von 1 870 000 *M* erforderte.

In einer Verfügung des Staatsministeriums an die Eisenbahn-Direktion wurde dann angeregt, ob nicht durch Vergebung der Erdarbeiten an Privatunternehmer eine Ermäßigung des Kostenanschlags zu erzielen sei, ohne gerade auf einzelnen Positionen besondere Abstreichungen zu machen. Man wollte, da die Verhandlungen mit den Gemeinden auf Grund der vom Landtag für die Bahn bewilligten 1 750 000 *M* inzwischen zum Abschluß gekommen waren, mit dem Kostenanschlag möglichst innerhalb dieser Summe bleiben, um gemäß dem von der zweiten Versammlung des 24. Landtages ausgesprochenen Wunsche bald mit dem Bau der Bahn beginnen zu können.

In einem Schreiben vom 15. Oktober 1893 hat die Eisenbahn-Direktion ihren Bedenken gegen eine Ermäßigung des Kostenanschlags der Hochmoortrace wegen etwaiger Senkungen und der nicht zu übersehenden Ansprüche der Sielachten wegen der erforderlichen Abwässerung Ausdruck gegeben.

Trotzdem wurde seitens der Eisenbahn-Direktion Anfang November 1893 ein neuer Kostenanschlag vorgelegt, der sich nach Absetzungen auf verschiedenen Positionen auf 1 770 000 *M* ermäßigte, und ist das derselbe Anschlag, auf den in der Nachweisung zu Anlage 3 Bezug genommen wird.

Da der Staatsregierung für den Bau der Bahn außerdem ein von der Gemeinde Strückhausen à fonds perdu hergegebener Zuschuß von 20 000 *M* zur Verfügung stand, blieb man somit in Folge des neuen Kostenanschlags innerhalb der vom Landtag bewilligten Summe von 1 750 000 *M*. Der Eisenbahn-Ausschuß hat sich des Eindrucks nicht verschließen können, daß die erwähnten Abstreichungen von der Eisenbahn-Direktion weniger vorgenommen sind in Folge eingehender nochmaliger Untersuchungen und Erwägungen, als vielmehr um der vom Staatsministerium gegebenen Anregung auf Ermäßigung des Kostenanschlags zu entsprechen. Bezeichnend ist, daß für Pflasterung von Zuwegungen, die jetzt als außerordentlich dringend hingestellt werden, 30 000 *M*. abgesetzt wurden.

Da die Eisenbahn-Direktion späterhin zu der Ansicht gelangte, daß bei den Erdarbeiten voraussichtlich erhebliche Ersparnisse erzielt würden, beantragte sie beim Staatsministerium, dafür die Hochbauten besser auszustatten, was genehmigt wurde.

Messungen und Untersuchungen des Moores, namentlich auch in Bezug auf die Entwässerung desselben, haben

weder vor, noch während, noch unmittelbar nach Aufstellung des letzten Kostenanschlages vom November 1893 stattgefunden.

Karten über die staatliche Hochmoorfläche westlich von Strückhausen mit Angabe der Tiefe des Moores an den einzelnen Stellen der zu überbauenden Strecke sind dem Anscheine nach der Eisenbahn-Direktion unbekannt gewesen. Derartige Karten existiren und hat eine solche dem Ausschuss vorgelegen.

Nachdem die Trace durch den damit beauftragten Vermessungsbeamten festgestellt ist, hat bis zur Aufstellung des letzten Kostenanschlages eine Begehung der Strecke, weder durch den technischen Decernenten, der diesen Kostenanschlag ausgearbeitet hat, noch durch den für die Oberleitung des Baues in Aussicht genommenen Beamten stattgefunden.

Die Eisenbahn-Direktion hat sich bei Aufstellung des Kostenanschlags, speziell soweit es sich um die zu überbauende Moorfläche handelt, lediglich von den auf den alten Strecken gemachten Erfahrungen leiten lassen. Maßgebend sind namentlich die Erfahrungen bezüglich des 4 Meter tiefen Moores bei Sandrug und des 6 Meter tiefen Moores bei Neuenkoop gewesen.

Die Eisenbahn-Direktion hat geglaubt, nach den gemachten Erfahrungen zu der Annahme berechtigt zu sein, daß die Tiefe des Moores ohne Einfluß ist auf die Tragfähigkeit. Sie hält diese Annahme auch jetzt noch für richtig, da sich bei dem Bau dieser Bahn ergeben habe, daß an einzelnen Stellen mit tiefer gehendem Moor nicht solche Senkungen des Bahndammes vorgekommen sind, wie an Punkten mit geringerer Moorschicht.

Es mag sein, daß diese Annahme ihre Berechtigung hat, wenn es sich um entwässertes Moor bis zu einer gewissen Tiefe handelt. An der jetzt gefährdeten Stelle befindet sich aber nach der dem Ausschuss vorliegenden Karte 11 Meter tiefes, sogenanntes schwimmendes Moor und daß man dabei sich nicht lediglich auf die Erfahrungen stützen kann, die mit 4—6 Meter tiefem entwässertem Moor gemacht sind, liegt auf der Hand.

Der Ausschuss findet es unverantwortlich, daß nicht vor Aufstellung des Kostenanschlages das Moor untersucht und die Strecke von den leitenden technischen Beamten begangen ist.

Nach Ansicht des Ausschusses muß die Großherzogliche Staatsregierung nicht den für ihre Autorität erforderlichen Einfluß auf die ihr unterstellten Organe der Eisenbahn-Verwaltung besitzen, da es sonst undenkbar ist, daß bis zu einem solchen Maße die Vorsicht außer Acht gelassen wird, die einem gewissenhaften Beamten obliegt, wenn es sich um die Verwendung von Geldern des Landes handelt.

In den ersten Monaten des verflossenen Jahres hat man noch geglaubt, nicht nur mit den veranschlagten Kosten auskommen zu können, sondern auch noch Ersparnisse zu erzielen. Im Sommer 1895 ereigneten sich dann bedenkliche Senkungen des Bahndammes, die außergewöhnliche Sandausschüttungen und Buschpackungen erforderten.

Diese Thatfachen und sowie auch, daß dadurch die Kosten des Bahnbaues sich erheblich vermehrten, war sehr bald allgemein bekannt; die Staatsregierung hat nach der

Anlagen. XXV. Landtag. 3. Versammlung.

Erklärung des Regierungskommissars offiziell erst Mitte Dezember davon Kenntniß erhalten. Anfangs dieses Jahres hat man dann mit den Untersuchungen des Moores begonnen.

Die für den Bau der Bahn vom Landtage bewilligten 1 750 000 *M* sind bis auf 46 200 *M* ausgegeben und ist außerdem der Eisenbahn-Direktion bis Ende April d. J. ein weiterer Betrag von 120 000 *M* zur Verfügung gestellt, wodurch die bewilligte Summe bereits um 73 800 *M* überschritten ist.

Die nach der letzten Abrechnung der Eisenbahn-Direktion für den Bahnbau gemachten Aufwendungen beziffern sich bis jetzt, incl. der erwähnten 73 800 *M* schon annähernd auf den in der Nachweisung zu Anlage 3 angegebenen Betrag von 453 230 *M*. Die ganze Summe wird in ca. 6 Wochen verbraucht sein.

Bezüglich der Ueberschreitungen auf den einzelnen Positionen mag noch hervorgehoben werden, daß den Mehrkosten auf Pos. 5 „Brücken und Durchlässe“ — ca. 136 % der veranschlagten Summe — die Ansprüche der Sielachten auf genügende Entwässerung zu Grunde liegen. Die Mehrerfordernisse auf Pos. 9 „Bahnhöfe und Haltestellen“ sind durch die nothwendig gewordenen stärkeren Fundamentirungen verursacht.

Außer den in der Nachweisung aufgeführten und thatsächlich zum größten Theil schon geleisteten Mehraufwendungen im Betrage von 453 230 *M* beantragt die Staatsregierung noch 85 575 *M* für Verbesserung der Bahnsteige und Pflasterung der Zufuhrstraßen, 9000 *M* für ein Doppelwärterhaus in Ovelgönne, 52 195 *M* für Unterhaltung der Moorstrecke bis Ende dieses Jahres und zur Abrundung.

Der Eisenbahn-Ausschuss war anfänglich einstimmig der Ansicht, die Ablehnung der geforderten 600 000 *M* beim Landtage zu beantragen und wenn er nunmehr trotzdem die Bewilligung befürwortet, so geschieht das in Folge der Zwangslage, in der sich der Landtag nach Ansicht des Eisenbahn-Ausschusses befindet. Lehnt der Landtag die beantragten 600 000 *M* ab, so dürfen von dem Tage an weitere Aufwendungen für die Bahn nicht mehr gemacht werden und liegt dann die Gefahr vor, daß in Folge der mangelhaften Sicherheit des Bahndammes der Betrieb eingestellt werden muß, dadurch aber würden die Interessen der beteiligten Gemeinden, die theilweise unter großen Schwierigkeiten die Grunderwerbskosten und die 10 % der Baukosten aufgebracht haben, sehr geschädigt. Nach Ansicht des Eisenbahn-Ausschusses kann man billiger Weise nicht die Gemeinden büßen lassen für Fehler, die den staatlichen Organen zur Last fallen.

Bezüglich der außer den 453 230 *M* geforderten Beträgen erlaubt sich der Ausschuss Folgendes zu bemerken:

Die Kosten der Pflasterung der Zufuhrstraßen, soweit sie auf dem der Eisenbahn gehörenden Terrain liegen, belaufen sich auf 79 515 *M*, diejenigen der Bahnsteige auf 6060 *M*. Der Ausschuss hält beide Ausführungen für erforderlich. Würden die Zufuhrstraßen nicht gepflastert, so müßten doch auf alle Fälle Schlackenwege hergestellt werden, um eine passirbare Zuwegung zu den Bahnhofsgebäuden zu schaffen. Diese Schlackenwege würden aber

voraussichtlich auf die Dauer kaum genügen. In absehbarer Zeit müßte doch die Pflasterung vorgenommen werden, die dann aber schon durch das Wegschaffen der Schlacken erhebliche Mehrkosten verursachen würde.

Die Aufschüttung der Bahnsteige mit Schlacken, sowie die Einfassung mit Klinkern, hält der Ausschuß für zweckmäßig, ebenso die Erbauung des Doppelwärterhauses auf dem Bahnhof Ovelgönne.

Für die Unterhaltung der Moorstrecke war für das ganze Jahr ein Betrag von 65 000 *M* vorgesehen und entspricht die jetzt geforderte Summe von 52 195 *M* nach den Mittheilungen der Eisenbahn-Direktion den bis zum Schluß dieses Jahres voraussichtlich erforderlich werdenden Ausgaben. Die Staatsregierung vertritt die Ansicht, daß die Bahn im betriebsfähigeren Zustand hergestellt werden muß, bevor die Betriebskasse zur Deckung der laufenden Unterhaltungskosten in Anspruch genommen werden kann.

Der Ausschuß kann sich dieser Auffassung nur anschließen.

Auf die Anfrage des Ausschusses, ob und welche Mehrkosten außer den 600 000 *M* event. noch entstehen würden, erwiderte der Regierungskommissar, daß es mit Sicherheit nicht zu übersehen sei, ob noch weitere Aufwendungen für die Befestigung des Bahndammes erforderlich seien, daß aber auf den anderen Positionen weitere Ueberschreitungen ausgeschlossen seien.

Der Ausschuß stellt demnach den Antrag

Nr. 1:

Der Landtag wolle für den Bau einer Eisenbahn von Oldenburg nach Brake die Summe von 600 000 *M* zu Lasten des Eisenbahn-Baufonds nachbewilligen.

Der Eisenbahn-Ausschuß der zweiten Versammlung des 24. Landtages sagte in seinem Bericht über die Vorlage 11, betreffend Ueberschreitungen des Erneuerungsfonds, daß, wenn die Staatsregierung nicht ihren ganzen Einfluß anbiete, damit die Pläne und Kostenanschläge der Eisenbahn-Direktion auf das sorgfältigste ausgearbeitet würden, sowohl Landtag als Ausschuß stets ein gewisses Mißtrauen den Vorlagen der Staatsregierung über Eisenbahn-Angelegenheiten entgegenbringen würden.

Würde die Staatsregierung den für ihre Autorität erforderlichen Einfluß auf die ihr unterstellten Organe der Eisenbahn-Verwaltung besitzen, so könnten unmöglich so kurze Zeit nach den bekannten Vorgängen in den Jahren

1892 und 1893 Kostenanschläge über den Bau einer Eisenbahn aufgestellt werden, ohne daß man für nöthig gehalten hat, den Boden zu untersuchen und die Strecke von dem leitenden Beamten begehen zu lassen.

Wenn die Großherzogliche Staatsregierung schon derzeit einen technischen Beamten zur Prüfung der die Eisenbahn-Anlagen betreffenden Kostenanschläge zur Verfügung gehabt hätte, so wären vielleicht die jetzt vorliegenden unliebsamen Vorgänge vermieden.

Aber bekanntlich hielt die Staatsregierung noch in der Sitzung des 25. Landtages vom 7. März 1894 die Anstellung eines derartigen technischen Beamten für durchaus nicht erforderlich. Durch Ueberschreitung eines Kostenanschlags, wie solche jetzt wieder vorliegt und die nach Ansicht des Ausschusses bei sorgfältiger, gewissenhafter Prüfung der einschlägigen Verhältnisse hätte vermieden werden können, wird das Bewilligungsrecht des Landtages in Frage gestellt und kann der Ausschuß für die Folge den Vorlagen der Staatsregierung über Eisenbahnangelegenheiten kein Vertrauen mehr entgegenbringen. Der Ausschuß hält es für erforderlich, daß sich der Landtag dieser Auffassung anschließt und stellt demnach den Antrag

Nr. 2:

Der Landtag wolle beschließen, daß er diese Auffassung des Eisenbahn-Ausschusses theile und für die Folge zu den Vorlagen der Staatsregierung über Eisenbahn-Angelegenheiten kein Vertrauen mehr habe.

Ein Mitglied des Ausschusses (Abgeordneter Roggemann) hat sich der im Antrage 2 zum Ausdruck gekommenen Auffassung nicht angeschlossen und den Standpunkt vertreten, daß bei der einmal vorhandenen Zwangslage die verlangte vorläufige Nachbewilligung zwar nicht versagt werden könne, daß aber in Rücksicht darauf, daß nach den Erklärungen der Staatsregierung dem im Herbst d. J. zusammentretenden ordentlichen Landtage eine den Bau der Bahn Oldenburg-Brake eingehend behandelnde Vorlage nebst ausführlicher Denkschrift zur Rechtfertigung der Ueberschreitungen zugehen werde, die Prüfung der Verantwortlichkeits-Frage, für deren Beurtheilung zur Zeit ausreichendes Material nicht vorliege, ebenmäßig dem nächsten ordentlichen Landtage vorbehalten werden müsse.

Ein Minderheitsantrag ist nicht gestellt, aber bemerkt, daß event. ein Antrag im Plenum würde eingebracht werden.

Namens des Eisenbahn-Ausschusses.

Der Berichterstatter.

Soyer.

Anlage 18.

Bericht

des Verwaltungs-Ausschusses zu dem Schreiben der Staatsregierung, betreffend die Enteignung zur Vergrößerung des Feldhauer Wasserwerks.

(Anlage 7.)

Der Ausschuß zieht seinen früheren in dieser Sache erstatteten schriftlichen Bericht zurück und beantragt:

der Landtag wolle der Verordnung nachträglich seine verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Namens des Verwaltungs-Ausschusses.

Der Berichterstatter.

Weber.

Anlage 19.

Bericht

des Eisenbahn-Ausschusses über die Vorlage der Staatsregierung vom 27. April 1896, betreffend Errichtung eines Fischerei-Hafens zu Nordenham.

(Anlage 10.)

Die Vorlage bezweckt, durch einen Vertrag mit der Dampfischerei-Gesellschaft „Nordsee“ zu Bremen die in Nordenham jetzt unbenutzt liegende große Ausschachtung, sowie die daran grenzenden Ländereien nutzbar zu machen, um damit der Eisenbahn neuen Verkehr zuzuführen. Es ist nicht zu verkennen, daß ein solcher Verkehrszuwachs nicht allein für die Staatsbahn, sondern auch für die Entwicklung des Ortes Nordenham und Umgegend sehr erwünscht sein muß. Von dieser Erwägung ausgehend hat denn auch der Ausschuß die Vorlage in Berathung gezogen und er ist dabei zu der Ansicht gelangt, daß die allgemeinen wirtschaftlichen Vortheile, welche die Ausführung des Projekts anscheinend bietet, doch die zweifellos vorhandenen Bedenken gegen Einzelheiten des Vertrages mit der Aktiengesellschaft überwiegen.

Solches Bedenken erregte zunächst das Monopol, — das fast unbeschränkte Verfügungsrecht über die Anlage, welches der Gesellschaft nach dem Vertrage zusteht. Die Vertreter der Staatsregierung machten gegen dies Bedenken wohl mit Recht geltend, daß die Gesellschaft, welche einen sehr umfangreichen Betrieb beabsichtige, den ganzen Hafen zur Verfügung haben müsse und daß sie nicht in der Lage sein würde, auf das Recht der ausschließlichen Benutzung zu verzichten. Die Gesellschaft werde sich auch nur dann entschließen, eine Niederlassung in Nordenham zu begründen, wenn ihr dort dieser erhebliche Vortheil eingeräumt werde, denn es sei zu bedenken, daß sie z. B. bei Benutzung des Fischereihafens zu Geestemünde keinerlei Hafengebühren,

Rangirgebühren u. s. w. zu zahlen haben würde, während sie doch in Nordenham die Bachtumme entrichten und die Frachtgarantie leisten müsse. Uebrigens verbleibe die allgemeine polizeiliche Aufsicht über die Anlagen den Beamten der Staatsregierung. Da nun die Gesellschaft auch auf dem Areal am Hafen Bauten errichten will, deren Amortisation sie in Aussicht zu nehmen hat, so erscheint es nicht unbillig, wenn man ihr für den Zeitraum von 20 Jahren das ausschließliche Verfügungsrecht über die Anlage einräumt. — Es könnte allerdings der Fall eintreten, daß der Betrieb der Gesellschaft nicht den beabsichtigten Umfang erreicht oder daß dieselbe ihren Vortheil darin sähe, hin und wieder ihre Schiffe nach anderen Häfen zu senden. Dann würde zwar die Gesellschaft wohl im eigenen Interesse anderen Schiffen Einlaß gewähren, aber immerhin hält der Ausschuß es für gerathen, die Staatsregierung zu veranlassen, bei Zeiten solche Eventualitäten in's Auge zu fassen. Einen darauf bezüglichen Antrag wird der Ausschuß am Schlusse des Berichts stellen.

Ferner hat der Ausschuß das schwerwiegende Bedenken, es möchten die in den Unterhaltungskosten für Baggerungen angelegten 1800 M nicht ausreichen. Es wurde geltend gemacht, daß z. B. im Braker Vorhafen im Durchschnitt der letzten 3 Jahre ein Schlickfall von 1,7 m im Jahre, und im Geestemünder Fischerei-Hafen, welcher ebenfalls ein offener Tide-Hafen, Schlickfall von etwa 1,20 m stattfindet. Dagegen hat man für das Nordenhamer Bassin einen Schlickfall von nur 10—15 cm im Jahr in Aussicht

genommen. Würde die Verschlickung hier aber ebenso stark auftreten, wie im Braker Vorhafen, so könnten die Baggerungskosten ein Vielfaches der Anschlagssumme erreichen, wenn man die Preise in Anschlag bringt, welche z. B. die Weser-Korrektion für ihre Baggerungen zahlt.

Der Regierungskommissar Tenge erhob dagegen den Einwand, daß man die Baggerungen in Nordenham nicht mit denjenigen in Brake vergleichen könne. Man beabsichtige nicht in jedem Jahre, sondern nur etwa alle drei Jahre zu baggern, sodas der Schlick in der Zwischenzeit eine feste Schicht bilden, also nicht in der beinahe flüssigen Form, wie z. B. im Braker Vorhafen, ausgebagert werden würde. Auch glaube er nicht, daß der Schlickfall im Bassin zu Nordenham so stark auftreten werde, wie z. B. in Brake oder Geestemünde. Um nicht so häufig baggern zu brauchen, sei auch eine Tiefe unter Niedrigwasser von 5 m projektiert, also erheblich mehr, als für den Tiefgang der Fischdampfer von 3,3 m erforderlich sei. Diesen Ausführungen wurde mit Recht entgegengehalten, daß nach § 2 des Vertrages die Gesellschaft die Erhaltung einer Tiefe von 5 m verlangen könne und kaum darauf verzichten werde, weil bei anhaltendem Ostwinde nicht immer auf 5 m Wassertiefe bei ord. Niedrigwasser zu rechnen sei. Die Regierungskommissare glaubten aber bestimmt, mit dem ausgeworfenen Betrage die Baggerungskosten bestreiten zu können und führten noch an, daß einer der Bagger, welcher jetzt in der Hunte gebraucht werde, für größere Wassertiefen umgebaut werden solle, so daß man stets einen eigenen Bagger zur Verfügung habe und nicht auf Unternehmer angewiesen sei. Auch ließe sich in Nordenham billiger baggern, als z. B. in Brake und bei der Hunte-Korrektion, weil man das Baggergut nicht ausfahren brauche, sondern direkt bei der Hafeneinfahrt in die Weser schütten könne.

Der Ausschuß hat ferner im Kostenanschlage nicht die genügenden Mittel für Herstellung und Befestigung der Mündung des Hafenanals finden können. Es ist zu befürchten, daß die Mündung, welche dem Strome und Wellenschlage ausgesetzt ist, große Unterhaltungskosten verursacht, wenn sie nicht mit besonderer Sorgfalt hergestellt wird. Die Vertreter der Staatsregierung erklärten aber, daß die Mündung ausreichend sicher gebaut werden solle und daß sich unter Position 16 des Voranschlags (Unvorhergesehenes etc.) genügende Mittel dafür finden würden.

Der Ausschuß ist nicht in der Lage, prüfen bezw. feststellen zu können, ob die für Baggerungen und sonstige Unterhaltungskosten angelegten Beträge ausreichen. Nach den Erklärungen der Regierungskommissare wird der Landtag deshalb der Staatsregierung die Verantwortung für

die Richtigkeit der Veranschlagungen überlassen müssen, zumal für die Berechnungen ein Gutachten der kompetenten Behörde, der Großherzoglichen Bau-Direktion, herangezogen wurde.

Der Vertrag bietet ohne Frage der Aktien-Gesellschaft große Vergünstigungen und Vorteile, während das Risiko der Unterhaltung und etwaiger unvorhergesehener Zufälligkeiten beim Bau oder elementarer Ereignisse dem Staate zur Last fällt.

Eine Aktiengesellschaft wird aber kaum in der Lage sein, einen derartigen Vertrag unter wesentlich anderen Bedingungen zu schließen, da sie andern Falls voraussichtlich mit ihren Schiffen besser und vorteilhafter in öffentlichen Hafenanstalten verkehren würde. Außerdem ist aber der Vertrag, wie er vorliegt, die Grundlage der Gesellschafts-Gründung, und das Kapital ist unter der Voraussetzung gezeichnet worden, daß der Vertrag die Zustimmung des Landtages findet. Es kann sich demnach im jetzigen Stadium nur noch um Annahme oder Ablehnung handeln. Wie aber bereits bemerkt, glaubt der Ausschuß, daß der aus dem Vertrage zu erwartende Nutzen die Mängel desselben überwiegt.

Die Anlage des projektierten kleinen Wasserwerkes, dessen Ausführung noch von der Zustimmung der beizukommenden Genossenschaft abhängig ist, darf ebenfalls zur Annahme empfohlen werden, unter Hinweis auf die ausführliche Begründung in der Vorlage.

Der Ausschuß beantragt:

1.

Der Landtag wolle sich unter Genehmigung des vorgelegten Vertrages damit einverstanden erklären, daß für die Herstellung eines Fischerei-Hafens nebst Zubehör in Nordenham eine Summe von 270 000 *M* + 10 000 *M* (§ 4 Absatz 1) = 280 000 *M* und für die Errichtung einer Wasserstation am Stadländer-Butjadinger Süßwasser-Kanal in der Nähe von Nordenham nebst Zubehör eine Summe von 64 200 *M* aus den Mitteln des Eisenbahn-Bau-fonds verwendet werde.

2.

Der Landtag spricht die Erwartung aus, daß Großherzogliche Staatsregierung nach Möglichkeit Sorge tragen wird, daß der verpachtete Hafen, soweit Pächterin ihn nicht für ihre Zwecke in Anspruch nehmen muß, auch für andere Schiffe zugänglich bleibt.

Namens des Eisenbahn-Ausschusses.

Der Berichterstatter.

Schulze.