

# **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 31-32

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

### Begründung.

Das Vertrauen, welches der Landtag der Staatsregierung bei der in Aussicht genommenen Berufung eines 2. technischen Mitgliedes in das evangelische Oberschulkollegium entgegenbrachte und daraufhin die zu diesem

Zweck erforderlichen Mittel bereit stellte, ist arg getäuscht worden. Durch die jetzt von der Staatsregierung abgegebene Erklärung ist eine Rechtfertigung des bedauerlichen Verfahrens nicht herbeigeführt.

## Anlage 29.

### Selbstständiger Antrag.

Der Landtag wolle beschließen, die Staatsregierung zu ersuchen, die Einbeziehung der Station Oldenburg

in den Seehafen-Ausnahme-Tarif baldigst herbeizuführen.

Oldenburg, 12. Mai 1896.

Schulze.

Unterstützt:

Jaspers, Groß, Hoyer, Roggemann, Dohm, Jürgens, Möhlmann, Köhler, Jungbluth, Zerhusen, Koter.

### Begründung.

Nach einer Mittheilung der Großherzoglichen Eisenbahn-Direktion an den hiesigen Gewerbe- und Handelsverein stößt die Einbeziehung der Station Oldenburg in den Seehafen-Ausnahmetarif auf Schwierigkeiten, da die preussischen Staatsbahnen sich ablehnend verhalten.

In Anbetracht der großen Aufwendungen des Staates

für die Huntekorrektur, sowie im Interesse der Stadt Oldenburg, welche sich mit großen Kosten einen Hafen für Seeschiffe erbaut hat, wird es dringend erforderlich sein, daß die Staatsregierung sich der baldigen Einführung der Seehafen-Ausnahme-Tarife ernstlich annimmt, wenn die Huntekorrektur dem Lande Nutzen bringen soll.

## Anlage 30.

### Interpellation.

Beabsichtigt die Großherzogliche Staatsregierung, sofern der Lettenser oder ein anderer Siel der Butjadinger Sielacht in Folge der Korrektur der Außenweiser verschlammte,

den der Butjadinger Sielacht dadurch erwachsenden Schaden und die Kosten einer etwa nothwendigen Verlegung des Siels, auf die Staatskasse zu übernehmen?

Schröder. Hansing. Feldhus. Wilken. Groß. Wenke.

## Anlage 31.

### Interpellation.

Im letzten ordentlichen Landtage empfahl derselbe die Durchführung des Strohauser Außentiefs in gerader Linie durch die sog. Reiberplate.

Da seitdem über den Stand der Angelegenheit nichts verlautet, so wird die Staatsregierung um Auskunft gebeten.

Lübben.

Unterstützt durch: Schröder, Jürgens, Groß, Feldhus, Wallrichs.



# Anlage 32.

## Schreiben

### des Landtags an das Großherzogliche Staatsministerium.

An das Großherzogliche Staatsministerium.

Hoher Staatsregierung verfehlt der Landtag nicht, unter Bezugnahme auf § 11 der Geschäftsordnung ergebenst mitzutheilen, daß in der heutigen Sitzung Oberbürgermeister Dr. Roggemann zum Präsidenten, Konsul Groß zum Vicepräsidenten und Regierungsrath Rückens, Gemeindevorsteher Wilken und Gutsbesitzer Weber zu Schriftführern des Landtags gewählt sind.

Oldenburg, den 5. Mai 1896.

Der Präsident. Roggemann.	Der Schriftführer. Rückens.
------------------------------	--------------------------------

An das Großherzogliche Staatsministerium.

Der Großherzoglichen Staatsregierung beehrt der Landtag sich gemäß § 28 der Geschäftsordnung ergebenst mitzutheilen, daß zur Begutachtung der Vorlagen der Großherzoglichen Staatsregierung folgende Ausschüsse gewählt sind:

1. ein Finanz-Ausschuß für die Vorlagen Nr. 4 und 12, bestehend aus den Abgeordneten: Dohm, Feldhus, Zaspers, Jürgens (Vorsitzender), Meyer, Purper, Quatmann, Schröder und Wenke;
2. ein Eisenbahn-Ausschuß für die Vorlagen Nr. 2, 3, 9, 10 und 13, bestehend aus den Abgeordneten: Burlage, Groß, Hoyer, Iken, Lübben, Roggemann (Vorsitzender), Schulze, Wallrichs und Zerhusen;
3. ein Verwaltungs-Ausschuß für die Vorlagen Nr. 1, 5, 6, 7 und 11, bestehend aus den Abgeordneten: Alfs, Bencke, Hanken, Hansing, Huchting, Köhler, Rückens, Plagge (Vorsitzender), Koter, Weber und Wilken;
4. ein Justiz-Ausschuß für die Vorlage Nr. 8, bestehend aus den Abgeordneten: Alfs, Bencke, Hansing, zur Horst, Zaspers, Rückens, Möhlmann und Weber;
5. ein Petitions-Ausschuß, bestehend aus den Abgeordneten: zur Horst, Huchting, Jungblut, Lübben, Möhlmann, Plagge, Koter, Zeidler und Zerhusen.

Oldenburg, den 5. Mai 1896.

Der Präsident. Roggemann.	Der Schriftführer. Rückens.
------------------------------	--------------------------------

#### Anlage 1.

An das Großherzogliche Staatsministerium.

Auf das geehrte Schreiben Großherzoglicher Staatsregierung vom 25. April d. J., betreffend: den Anschluß Oldenburgs an die Moorversuchstation in Bremen, erwidert

der Landtag ergebenst, daß er 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 des Herzogthums (Reisekosten u. der oldenburgischen Beamten) oder des Landeskulturfonds (Kosten etwaiger Thätigkeit der Moorversuchstation und Reisen ihrer nicht oldenburgischen Beamten in Oldenburgs Interesse) übernommen werden können, seine Zustimmung ertheilt, demnach

1. sich damit einverstanden erklärt, daß ein landwirtschaftlicher Beamter mit genügend 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 stellt.

Oldenburg, 1896 Mai 12.

Der Präsident. Roggemann.	Der Schriftführer. J. B. Kohde.
------------------------------	---------------------------------------

#### Anlage 2.

An das Großherzogliche Staatsministerium.

Auf das geehrte Schreiben Großherzoglicher Staatsregierung vom 25. April 1896, betreffend einige geplante Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen der Eisenbahn-Anlagen, erwidert der Landtag ergebenst, daß er zum Zwecke der Ausführung der unter 1 bis 6 aufgeführten 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 bewilligt.

Oldenburg, 1896 Mai 13.

Der Präsident. Roggemann.	Der Schriftführer. J. B. Kohde.
------------------------------	---------------------------------------

#### Anlage 3.

An das Großherzogliche Staatsministerium.

Auf das geehrte Schreiben Großherzoglicher Staatsregierung vom 25. April d. J., betreffend den Mehrbedarf an Baukosten der Bahn Oldenburg-Brake, erwidert der

Landtag ergebenst, daß in seiner Sitzung vom heutigen Tage in namentlicher Abstimmung folgende Beschlüsse gefaßt sind:

1. einstimmig: für den Bau einer Eisenbahn von Oldenburg nach Brake die Summe von 600 000 M zu Lasten des Eisenbahn-Baufonds nachzubewilligen,
2. mit 24 gegen 9 Stimmen: daß der Landtag die Auffassung des Eisenbahn-Ausschusses theile und für die Folge zu den Vorlagen der Staatsregierung über Eisenbahnangelegenheiten kein Vertrauen mehr habe.

Oldenburg, 1896 Mai 13.

Der Präsident. Roggemann.	Der Schriftführer. J. B. Kohde.
------------------------------	---------------------------------------

Anlage 4.

An das Großherzogliche Staatsministerium.

Auf das geehrte Schreiben Großherzoglicher Staatsregierung vom 25. April d. J., betreffend den Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betreffend die Besoldungs-Verhältnisse der bei der Verwaltung der Zölle und in die Reichskasse fließenden indirekten Abgaben angestellten Beamten, erwidert der Landtag ergebenst, daß er dem Gesetz-Entwurfe in der jetzigen Fassung seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilt und sich damit einverstanden erklärt, daß dem Obersteuerkontroleur in Lönningen das erhöhte Fuhrkosten-Aversum bereits vom 1. April 1895 an gezahlt werde.

Oldenburg, 1896 Mai 12.

Der Präsident. Roggemann.	Der Schriftführer. J. B. Kohde.
------------------------------	---------------------------------------

Anlage 5.

An das Großherzogliche Staatsministerium.

Der mit geehrtem Schreiben Großherzoglicher Staatsregierung vom 25. April d. J. vorgelegten Verordnung für das Fürstenthum Birkenfeld vom 28. Juni 1895, betreffend den Handel mit Giften, ertheilt der Landtag nachträglich seine verfassungsmäßige Zustimmung.

Oldenburg, 1896 Mai 12.

Der Präsident. Roggemann.	Der Schriftführer. J. B. Kohde.
------------------------------	---------------------------------------

Anlage 6.

An das Großherzogliche Staatsministerium.

Der mit geehrtem Schreiben Großherzoglicher Staatsregierung vom 25. April d. J. vorgelegten Verordnung für das Herzogthum Oldenburg vom 1. Juli 1895, be-

treffend die Ausdehnung der Bestimmungen des Gesetzes vom 28. März 1867, betreffend die Enteignungen zu Eisenbahnen, auf Kanalisationsanlagen, ertheilt der Landtag nachträglich seine verfassungsmäßige Zustimmung.

Oldenburg, 1896 Mai 12.

Der Präsident. Roggemann.	Der Schriftführer. J. B. Kohde.
------------------------------	---------------------------------------

Anlage 7.

An das Großherzogliche Staatsministerium.

Der mit geehrtem Schreiben Großherzoglicher Staatsregierung vom 25. April d. J. vorgelegten Verordnung vom 12. August 1895, betreffend die Enteignungen zur Vergrößerung des Feldhauser Wasserwerks, ertheilt der Landtag nachträglich seine verfassungsmäßige Zustimmung.

Oldenburg, 1896 Mai 13.

Der Präsident. Roggemann.	Der Schriftführer. J. B. Kohde.
------------------------------	---------------------------------------

Anlage 8.

An das Großherzogliche Staatsministerium.

Der mit geehrtem Schreiben Großherzoglicher Staatsregierung vom 25. April d. J. vorgelegten Verordnung vom 24. Dezember 1895, 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, ertheilt der Landtag nachträglich seine verfassungsmäßige Zustimmung.

Oldenburg, 1896 Mai 12.

Der Präsident. Roggemann.	Der Schriftführer. J. B. Kohde.
------------------------------	---------------------------------------

Anlage 8.

An das Großherzogliche Staatsministerium.

Der mit geehrtem Schreiben Großherzoglicher Staatsregierung vom 25. April d. J. vorgelegten Verordnung vom 28. Dezember 1895, betreffend Aenderung des Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg über das Versteigerungswesen vom 15. Januar 1895, ertheilt der Landtag nachträglich seine verfassungsmäßige Zustimmung.

Oldenburg, 1896 Mai 12.

Der Präsident. Roggemann.	Der Schriftführer. J. B. Kohde.
------------------------------	---------------------------------------

## Anlage 9.

An das Großherzogliche Staatsministerium.

Großherzoglicher Staatsregierung beehrt der Landtag sich auf das desfallsige Schreiben vom 27. April d. J., betreffend Herstellung einer Brücke zur Verbindung von Bahn-Gleisen sowie einer Gleisverlängerung zu Nordenham, ergebenst zu erwidern, daß er den am Schlusse des obgedachten Schreibens gestellten Antrag ablehnt.

Oldenburg, 1896 Mai 13.

Der Präsident.  
Roggemann.Der Schriftführer.  
J. B.  
Kohde.

## Anlage 10.

An das Großherzogliche Staatsministerium.

Auf das geehrte Schreiben Großherzoglicher Staatsregierung vom 27. April d. J., betreffend Errichtung eines Fischerei-Hafens zu Nordenham, erwidert der Landtag ergebenst, daß er sich unter Genehmigung des vorgelegten Vertrages damit einverstanden erklärt, daß für die Herstellung eines Fischerei-Hafens nebst Zubehör in Nordenham eine Summe von 270 000 *M* und 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-Baufonds verwendet werde.

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.

Oldenburg, 1896 Mai 13.

Der Präsident.  
Roggemann.Der Schriftführer.  
J. B.  
Kohde.

## Anlage 11.

An das Großherzogliche Staatsministerium.

Auf das geehrte Schreiben Großherzoglicher Staatsregierung vom 28. April d. J., betreffend Ausdehnung der von der Königlich Preussischen Militär-Verwaltung in Angriff genommenen Kartirung des deutschen Reichsgebiets, insbesondere Ausführung der Detail-Triangulation und Herstellung von Meßtischblättern, auf das Gebiet des Herzogthums Oldenburg, erwidert der Landtag ergebenst, daß er sich mit dem von der Großherzoglichen Staatsregierung eingeschlagenen Verfahren nachträglich einverstanden erklärt.

Oldenburg, den 12. Mai 1896.

Der Präsident.  
Roggemann.Der Schriftführer.  
J. B.  
Kohde.

## Anlage 13.

An das Großherzogliche Staatsministerium.

Der Großherzoglichen Staatsregierung verfehlt der Landtag nicht auf das geehrte Schreiben vom 1. Mai d. J., betreffend die Bewilligung von 16 000 *M* für die Beschaffung einer neuen Drehscheibe auf Bahnhof Oldenburg, ergebenst zu erwidern, daß er die Verwendung der gedachten Summe aus den im Etat des Eisenbahnbaufonds für 1896 bei den Erweiterungsbauten auf Bahnhof Oldenburg verfügbaren Mittel genehmigt.

Oldenburg, den 13. Mai 1896.

Der Präsident.  
Roggemann.Der Schriftführer.  
J. B.  
Kohde.

### In Veranlassung von Anträgen der Abgeordneten und Ausschüsse.

An das Großherzogliche Staatsministerium.

Großherzoglicher Staatsregierung beehrt der Landtag sich die ergebenste Mittheilung zu machen, daß er in Folge eines desfallsigen selbstständigen dringlichen Antrags des Landtags-Abgeordneten Plagge in seiner heutigen Sitzung in namentlicher Abstimmung mit 22 gegen 10 Stimmen folgenden Beschluß gefaßt hat:

„In Erwägung, daß — entgegen dem wiederholten ausdrücklichen Wunsche des Landtags — die Berufung eines im Schulwesen unerfahrenen Geistlichen statt eines schultechnischen Mitgliedes in das evangelische Oberschulkollegium erfolgte, erklärt der Landtag, daß der für diesen Akt verantwortliche Minister das Vertrauen des Landtags verloren hat.“

Oldenburg, 1896 Mai 12.

Der Präsident.  
Roggemann.Der Schriftführer.  
J. B.  
Kohde.

An das Großherzogliche Staatsministerium.

Großherzoglicher Staatsregierung beehrt der Landtag sich die ergebenste Mittheilung zu machen, daß in Folge eines desfallsigen selbstständigen Antrags des Abgeordneten Schulke bzw. eines Zusatz-Antrags des Abgeordneten Wilken in der Sitzung am 13. Mai d. J. beschlossen worden ist, die Großherzogliche Staatsregierung zu ersuchen, die Einbeziehung der Stationen Oldenburg und Varelshafen in den Seehafen-Ausnahme-Tarif baldigst herbeizuführen.

Oldenburg, 1896 Mai 13.

Der Präsident.  
Roggemann.Der Schriftführer.  
J. B.  
Kohde.

# Nebenanlage A. zu Anlage 10.

## Vertrag

zwischen der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung, vertreten durch die Großherzogliche Eisenbahn-Direktion in Oldenburg, und der Aktien-Gesellschaft Deutsche Dampffischerei-Gesellschaft „Nordsee“ über Verpachtung eines in Nordenham zu errichtenden Fischereihafens nebst Zubehör.

### § 1.

Die Großherzogliche Eisenbahn-Direktion verpachtet an die Aktien-Gesellschaft Deutsche Dampffischerei-Gesellschaft „Nordsee“ das auf dem anliegenden Plane roth eingefasste und mit den Buchstaben A.—G. bezeichnete Gebiet einschließlich des von der Eisenbahn-Direktion laut beifolgender Beschreibung herzustellenden Fischereihafens mit Pier- und Gleisanlagen zur Benutzung durch die der Gesellschaft gehörenden oder in ihren Angelegenheiten fahrenden Fischdampfer und sonstigen Fahrzeuge und zum Betriebe aller mit der Fischerei verbundenen Geschäfte. Die Pächterin hat das Recht, auf diesem Gebiete die zu ihrem Betriebe erforderlichen Baulichkeiten, Lagerplätze und sonstigen Anlagen aller Art herzustellen, sie wird indessen die Pläne ihrer Anlagen der Eisenbahn-Direktion vorher vorlegen und sich den Anforderungen des Eisenbahn-Betriebes in Bezug auf diese Anlagen nach billigem Ermessen anbequemen.

Der herzustellende Hafen und Hafeneingang ist auf eine Tiefe von 5 m unter gewöhnlichem Niedrigwasser auszusachten.

### § 2.

Die Unterhaltung aller nach § 1 von der Großherzoglichen Eisenbahn-Direktion herzustellenden Anlagen in betriebsfähigem Zustande und die Erhaltung der Wassertiefe von 5 m übernimmt die Eisenbahn-Direktion.

Der Pächterin fallen etwaige durch ihre Schiffe oder ihre Angestellten verursachten Beschädigungen zur Last.

### § 3.

Für die in den §§ 1 und 2 festgestellten Leistungen zahlt die Pächterin eine jährliche Pacht von 15 000 M. Die Dauer der Pachtzeit beträgt 20 Jahre, anfangend von dem Zeitpunkt, zu welchem die nach § 1 von der Eisenbahn-Direktion herzustellenden Anlagen betriebsfähig hergestellt sind. Die Eisenbahn-Direktion wird die Herstellungsarbeiten sofort nach dem Inkrafttreten dieses Vertrages in Angriff nehmen, sie mit möglichster Schnelligkeit fördern und bemüht sein, die Anlagen innerhalb 6 Monaten zur Benutzung fertig herzustellen. Wird eine Verlängerung des Pachtverhältnisses über den 20jährigen Zeitraum hinaus nicht beabsichtigt, so ist von beiden Seiten mit einjähriger Frist zu kündigen. Erfolgt die Kündigung nicht, so läuft der Pachtvertrag dergestalt weiter, daß nur auf den 1. Oktober jeden Jahres ein Jahr vorher gekündigt werden kann, alles dieses falls nicht über die Verlängerung des Pachtverhältnisses ein anderweitiges Abkommen zu Stande kommt. Nach Beendigung des Pachtverhältnisses und Befriedigung aller etwaigen Ansprüche

**Anlagen.** XXV. Landtag. 3. Versammlung.

der Eisenbahn-Direktion ist die Pächterin berechtigt und auf Verlangen der Verpächterin verpflichtet, die auf dem gepachteten Grundstück von ihr hergestellten Anlagen wieder zu entfernen.

Für die Zustellung und Abholung der Eisenbahnwagen nach und von den Gleisen, die zu den in §§ 1 und 4 bezeichneten Anlagen gehören, werden Gebühren nicht erhoben, wenn die Bewegung der Wagen im Zusammenhange mit einem Gütertransport auf der Eisenbahn erfolgt.

### § 4.

Auf Antrag der Aktien-Gesellschaft ist die Großherzogliche Eisenbahn-Direktion verpflichtet, von dem bei der Ausschachtung des Hafenbeckens gewonnenen Baggergut eine Menge von höchstens 10 000 Kubikmetern auf dem gepachteten Grundstück einzubauen und die hierdurch aufgehöhten Flächen mit Sand zu bedecken. Der Antrag ist sobald als möglich, spätestens bis zum 1. Juni 1896 zu stellen und binnen gleicher Frist die nähere Anweisung für das Einbauen zu geben.

Den Betrag der Kosten, welche der Eisenbahn-Direktion hierdurch erwachsen, hat die Gesellschaft für die Dauer der Pachtzeit mit 3½% jährlich zu verzinsen. Innerhalb eines Zeitraumes von 5 Jahren vom Beginn der Pachtzeit an ist die Oldenburgische Regierung verpflichtet, auf Antrag der Pächterin auch an der Ostseite des Hafens Pieranlagen herzustellen und diese nebst der anstoßenden Landfläche, soweit nicht abgeschlossene Verträge in ihrer jetzigen oder verlängerten Gültigkeitsdauer entgegenstehen, der Aktien-Gesellschaft zu verpachten. Die hierfür in Betracht kommende Uferstrecke und Landfläche ist auf dem anliegenden Plane grün eingefasst. Die Aktien-Gesellschaft kann ihren Antrag auch auf einen Theil dieses Gebiets beschränken.

Als Pacht für die Hafenerweiterung und die Pieranlagen ist der Betrag von 3½% der tatsächlich sich ergebenden Anlagekosten jährlich zu zahlen; außerdem hat die Aktien-Gesellschaft die Unterhaltungskosten der nachträglich hergestellten Anlagen zu erstatten. Für die Landfläche ist eine jährliche Pacht von 20 S für das Quadratmeter zu zahlen. Der nachträglich abgeschlossene Pachtvertrag endigt mit dem Hauptvertrage.

### § 5.

Die Pächterin darf solchen Schiffen, welche mit ihrem Fischereibetriebe nicht im Zusammenhange stehen, die Benutzung der gepachteten Anlagen nur mit Genehmigung der Eisenbahn-Direktion gestatten. Die Gesellschaft ist be-

rechtigt, von den ihr nicht gehörigen Schiffen Hafengelder in angemessener Höhe zu erheben.

Eine Aflterverpachtung der ganzen Anlagen oder eines Theils derselben ist nur mit Genehmigung der Eisenbahn-Direktion zulässig.

Sofern die Eisenbahn-Verwaltung sich eine Barkasse für ihre dienstlichen Zwecke anschafft, ist dieser ein Liegeplatz an einer Stelle, wo sie den Betrieb der Pächter nicht stört, kostenfrei einzuräumen.

Nothleidenden Schiffen kann das Einlaufen nicht verweigert werden.

#### § 6.

Die Pächterin verpflichtet sich, für die Dauer der Pachtzeit mit ihrer gesammten Fischereiflotte, welche vorläufig mit etwa 25 Dampfern geplant wird, den nach § 1 herzustellenden Hafen aufzusuchen und die Fänge in Nordenham zum Weitertransport mit der Eisenbahn aufzugeben.

Hierdurch ist nicht ausgeschlossen, daß sie außer der Regel zur Verwerthung einzelner Fänge oder eines Theils derselben andere Häfen aufsucht oder einen anderen Verkehrsweg wählt.

Sie macht sich verbindlich, daß aus ihrem Fischereibetriebe der Oldenburgischen Eisenbahn-Verwaltung vom 1. April 1897 an eine jährliche Fracht-Einnahme von mindestens 45 000 *M* erwächst. Hierbei kommen sowohl die gegenwärtig der Verwaltung der Eisenbahn-Direktion unterstehenden als auch die noch hinzutretenden Linien in Betracht, während die Aktien-Gesellschaft von dem etwaigen Ausscheiden einzelner Linien nicht berührt wird. Der Berechnung werden diejenigen Bestimmungen zu Grunde gelegt, welche für die Höhe der Fracht und ihre Vertheilung unter die einzelnen Verwaltungen gegenwärtig in Geltung sind. Der Ueberschuß eines Jahres dient zur Ausgleichung für solche Jahre, in denen der Mindestbetrag nicht erreicht wird.

Falls die garantierte Fracht-Einnahme nicht erzielt wird, hat die Aktien-Gesellschaft  $33\frac{1}{3}\%$  des Ausfalls zu vergüten. Die Abrechnung wird alle 5 Jahre zuerst auf den 1. April 1902 vorgenommen. Etwaige Zahlungen aus früheren Perioden werden zurückerstattet, soweit sich bei einer Abrechnung ergibt, daß die früheren Fehlbeträge durch spätere Mehreinnahmen ausgeglichen sind.

#### § 7.

Für die Erfüllung der von ihr in den vorstehenden Paragraphen übernommenen Verpflichtungen haftet die Aktien-Gesellschaft mit ihrem gesammten Vermögen.

Indem die Großherzogliche Eisenbahn-Direktion auf besonderen Wunsch darauf verzichtet, daß die sonst übliche BaarKaution geleistet wird, bestellt die Aktien-Gesellschaft auf ihre Kosten zur Sicherheit für alle dem Oldenburgischen Staat aus diesem Vertrage erwachsenen Ansprüche ein Pfandrecht an denjenigen drei Fischdampfern, welche zuerst für sie neu erbaut werden und zwar sobald sie ins Schiffsregister eingetragen werden, spätestens aber bis zum 1. April 1897. Sofern ein verpfändetes Schiff untergeht oder zum Betriebe unbrauchbar wird, ist an seiner Stelle ein anderes Schiff zu verpfänden.

#### § 8.

Die Aktien-Gesellschaft bedarf für die Speisung ihrer Dampfer und für sonstige Zwecke der Zuleitung süßen (nicht brackigen) Wassers. Zum Zwecke der Beschaffung desselben wird die Eisenbahn-Direktion auf einen binnen drei Monaten nach Abschluß des Vertrages von der Gesellschaft zu stellenden Antrag eine Wasserstation am Butjadinger Zuwässerungskanal zu errichten bemüht sein und das hier entnommene Wasser der Aktien-Gesellschaft unter Einrichtung einer Entnahmestelle auf dem gepachteten Gebiet zuleiten. Diese Wasserstation wird zugleich für Eisenbahn- und etwaige sonstige öffentliche Zwecke nutzbar gemacht werden. Sobald sie in unbeschränktem Betriebe ist und solange sie darin erhalten werden kann, wird sie der Aktien-Gesellschaft die für ihre Zwecke erforderliche Wassermenge aus dieser Wasserstation zu einem Preise zur Verfügung stellen, welcher den Selbstkosten entspricht und feinenfalls 1 *M* für das ehm übersteigt. Die Aktien-Gesellschaft ist verpflichtet, aus der auf ihren Antrag errichteten Wasserstation im Jahresdurchschnitt mindestens 50 ehm täglich zu entnehmen.

Solange als diese Wasserstation nicht im Betriebe ist, wird die Eisenbahn-Verwaltung der Aktien-Gesellschaft auf Wunsch süßes Wasser auf anderem Wege zu dem Preise von höchstens 1,50 *M* für das ehm und bis zum Höchstbetrage von 50 ehm täglich zur Verfügung stellen, soweit ihr dieses nach ihrem Ermessen mit Rücksicht auf ihren eigenen Betrieb möglich ist. Sofern zu diesem Zwecke die Anschaffung neuer Wasserwagen für die Eisenbahn-Direktion nöthig ist, wird sich die Aktien-Gesellschaft bis zum 1. Oktober 1896 darüber erklären, welche Wassermenge sie auf diesem Wege beziehen will.

Die Pächterin wird die zur Aufnahme des Wassers erforderlichen Einrichtungen treffen und für rasche Entleerung der Wasserwagen sorgen.

#### § 9.

Die Aktien-Gesellschaft und die Eisenbahn-Verwaltung werden ihren Betrieb überall in möglichsten Einklang bringen. Soweit der Betrieb der Pächterin dadurch nicht behindert wird, ist die Eisenbahn-Direktion berechtigt, die Gleisanlagen auf dem verpachteten Gebiet mitzubenuzen und daselbst eigene Gleisanlagen, Rohr- und Telegraphenleitungen und dergleichen herzustellen.

Der Oldenburger Hochseefischereigesellschaft wird die Pächterin die Mitbenutzung der gepachteten Anlagen mit 4 Fischdampfern unter billigen Bedingungen gestatten, soweit es mit ihrem Betriebe vereinbar ist.

Die Eisenbahn-Verwaltung wird die zur Aufgabe gelangenden Fischsendungen mit möglichster Beschleunigung befördern. Es wird in Aussicht genommen, die Fischsendungen auf den Oldenburgischen Strecken mit Sonderzügen zu fahren, wenn hierdurch eine Beschleunigung bewirkt wird und wenigstens 10 Wagen gleichzeitig zu befördern sind.

Die Eisenbahn-Direktion wird gestatten, daß zur Herstellung einer fahrbaren Verbindung mit dem Orte Nordenham der zwischen dem verpachteten Grundstück und dem

Deiche belegene Theil des Bahnhofspanums mit einem Wege überschritten wird.

Sollten durch diese Anlage später Bewachungskosten erwachsen, so fallen sie der Aktien-Gesellschaft zur Last.

#### § 10.

Im Falle Seitens der Oldenburgischen Regierung eine Verlängerung der vorhandenen Pieranlagen am offenen Strom nach Norden bis zu der Schlenge Nr. 39 oder noch weiter zur Ausführung kommt, muß es die Pächterin zulassen, daß der jetzt projektierte Hafeneingang weiter nordwärts, äußersten Falls bis zur Ausmündung des Flagbalger Sieltiefs verlegt wird. Eine Aenderung des Pachtpreises darf hierdurch nicht eintreten. Sollte eine kurze Unterbrechung des Betriebes hierbei unvermeidlich sein, so werden der Pächterin für diese Zeit am Weser-Pier verfügbare Plätze unentgeltlich angewiesen werden. Desgleichen muß die Pächterin gestatten, daß, falls die jetzt in Nordenham endigende Bahn in der Richtung nach Blexen verlängert wird und sich zu dem Zwecke die Ueberbrückung des Eingangs zu ihrem Fischereihafen als unumgänglich herausstellt, an dieser Stelle eine Drehbrücke angelegt wird. Die Kosten der Errichtung und Bedienung sind ausschließlich von der Eisenbahn-Verwaltung zu tragen.

#### § 11.

In Bezug auf den Eisenbahn-Betrieb haben die Organe der Aktien-Gesellschaft den eisenbahnseitigen Anordnungen Folge zu leisten.

Der Verkehr der Schiffe innerhalb des Fischereihafens wird durch die Angestellten der Pächterin, unbeschadet der allgemeinen Befugnisse der Polizeibehörden, geregelt.

#### § 12.

Bezüglich aller aus diesem Vertrage etwa entstehenden Streitigkeiten soll der Rechtsweg ausgeschlossen sein, sie sind vielmehr zur endgültigen Entscheidung einem aus 3 Personen bestehenden Schiedsgericht zu unterbreiten, zu welchem jeder der vertragschließenden Theile einen Schiedsrichter ernannt. Diese wählen den Dritten. Falls sie sich über dessen Person nicht einigen können, wird der Präsident des Oberlandesgerichts in Celle um Ernennung des dritten Schiedsrichters ersucht werden.

#### § 13.

Von der Großherzoglichen Regierung wird dieser Vertrag unter Vorbehalt der Genehmigung des Landtags abgeschlossen, deren baldmöglichste Herbeiführung sie sich angelegen sein lassen wird.

Die im Eingange genannte Aktien-Gesellschaft ist laut notarieller Urkunde vom 23. April 1896 errichtet, während die Eintragung in's Handelsregister noch nicht erfolgt ist. Nach Ausweis jener Urkunde haben die Gründer der Gesellschaft den bei ihrer Errichtung gewählten Vorstand, der aus den unterschriebenen Herren Kaufmann Friedrich Burmeister in Geestemünde und Kaufmann Johann Friedrich Lampe in Bremerhaven besteht, ermächtigt und beauftragt, gegenwärtigen Vertrag schon vor der Eintragung in das Handelsregister abzuschließen. Die genannten Vorstandsmitglieder verpflichten sich persönlich, die Eintragung der Aktien-Gesellschaft in das Handelsregister sobald wie möglich zu bewirken und den Vertrag sodann auch Namens der eingetragenen Aktien-Gesellschaft zu genehmigen.

## Unteranlage zur Nebenanlage A. der Anlage 10.

### B e s c h r e i b u n g

der

Anlage eine Tidehafens mit Zubehör zu Nordenham.

Der Ausbau der beim Bahnhof Nordenham vorhandenen Erdauswuchtung zu einem Fischereihafen ist in der Weise gedacht, daß das für diesen Zweck noch ungenügende Wasserbecken auf die erforderliche Tiefe ausgebaut und durch einen offenen Kanal, durch welchen die Fischdampfer bei jedem Wasserstande in den Hafen gelangen können, mit der Weser verbunden wird.

Da diese Dampfer einen Tiefgang von etwa 3,30 m haben und bei anhaltendem Ostwind der Wasserstand bis zu 1 m unter gewöhnlichem Niedrigwasser herabsinken kann, ist überall eine Tiefe von 5 m unter Niedrigwasser = 9 m unter Bremer Null herzustellen. Als Sohlenbreite des Kanals ist das Maaß von 13,0 m angenommen, bei welchem zwei Dampfer von 6,2 m einander begegnen können.

Anlegeplätze für Fischdampfer sollen zunächst nur am

westlichen Ufer des Hafenbeckens hergestellt werden, dessen Länge für 9 Schiffe ausreicht.

Zum unmittelbaren Ueberladen zwischen Schiff und Bahnwagen dient ein in dieser ganzen Länge herzustellender Pier mit darauf anzubringendem Gleise. Außerdem vermitteln 9 Verbindungsbrücken den Verkehr mit dem Lande und mit dem längs des Ufers herzustellenden 2. Gleise, welches an seinem Nordende mit dem 1. Gleise durch eine Drehscheibe verbunden wird.

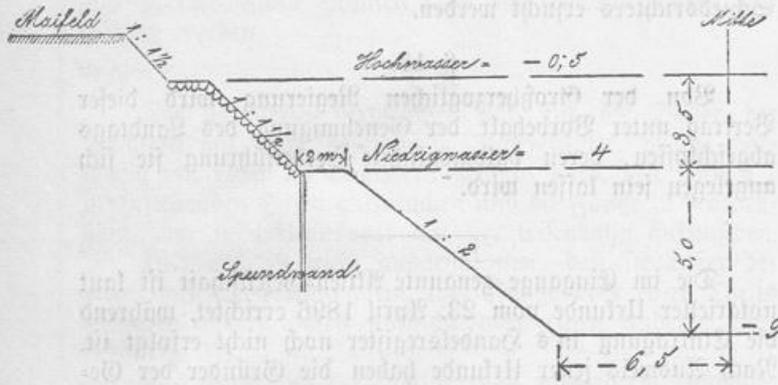
Ein 3., den beiden anderen parallel geführtes Gleis endigt stumpf in der Nähe des Deichschaarts. Zwischen dem 2. und den 3. Gleise befinden sich die zum Fischereiverkehr gehörenden Lagerplätze.

Zum Schutz dieser Plätze und der übrigen Umgebung des Hafenbeckens gegen Hochwasser muß letzteres mit einem



bis auf 2,50 m über Bremer Null reichenden Rajedeich umgeben und dem 2. Gleise eine solche Höhenlage gegeben werden, daß der Fußboden der Bahnwagen in gleicher Höhe mit der Deichkappe liegt, das Be- und Entladen der Wagen daher mit einer Ladepritsche leicht bewirkt werden kann.

Der Einfahrtskanal ist nach dem untenfizzirten Profil und in einer Weite herzustellen, daß sich bei Niedrigwasser



eine Breite des Wasserspiegels von 33 m und bei Hochwasser von 47,50 m bildet. In der Höhe zwischen Hoch- und Niedrigwasser sind die Lössungen zum Schutze gegen Wellenschlag und Strömung mit Bruchsteinen abzupflastern.

Alle übrigen Lössungsflächen des Einfahrtskanals und des Hafens sind mit Soden zu besetzen; nur für den unteren Theil der Rajedeiche am östlichen Ufer, welche im Wasser hergestellt werden müssen, ist eine Befestigung mit Packwerk vorgesehen.

An der Einfahrt in den Kanal von der Weser aus werden die für den Schiffsverkehr erforderlichen Leitpfähle, sowie auch im Hafen die nothwendigen Bojen u. s. w. angebracht.

Die Sohlenbreite des in voller Tiefe von 5 m unter Niedrigwasser herzustellenden Hafensbeckens beträgt unmittelbar südlich der Einnündung des Einfahrtskanals 50 m und nimmt nach der Mitte hin bis auf ein zum Wenden der Dampfer ausreichendes Maaß von 80 m zu.

Der an der Westseite zu erbauende Längspier und die zugehörigen 9 Landverbindungsbrücken werden im Wesentlichen aus Holz, auf 3 Pfahlreihen ruhend, hergestellt.

Falls später ein zweites Gleis auf dem Pier angelegt werden soll, kann eine Verbreiterung nach der Landseite hin ohne Schwierigkeit und ohne Betriebsstörung bewerkstelligt werden.

Das der Fischereigesellschaft an der Westseite des Hafens für Lagerchuppen u. s. w. zu überweisende Land ist auf der dem Vertrage anliegenden Zeichnung roth umrandert; es hat, von der Vorderkante des Piers gemessen, eine Breite von 100 m. Der gleichfalls der Gesellschaft zu überweisende, in der Zeichnung roth umranderte Platz zwischen dem Nordende des Hafensbeckens und dem Hauptdeiche ist zum Herausholen der Schiffe bestimmt und mit entsprechendem Gefälle anzulegen.

Für den Fall einer Erweiterung der Schiffsanlegeplätze ist das östliche Ufer des Hafens zur Anlage eines 400 m langen, für 10 Fischdampfer ausreichenden Längspiers geeignet. Dieser würde entweder nach entsprechender Verbreiterung des Hafensbeckens parallel dem gegenüberliegenden Pier in einem lichten Abstände von 90 m oder an dem jetzigen östlichen Ufer entlang anzulegen sein, und es kann die Ausführung einer solchen Anlage am östlichen Ufer ohne Störung für den Verkehr im Hafen bewirkt werden.

Zur Verpachtung für Lagerzwecke u. s. w. kann der in der Zeichnung grün umranderte, zwischen dem Ufer der jetzigen Ausföschung und dem Fuße des bestehenden Rajedeichs befindliche Landstreifen mit dem im Vertrage ausgesprochenen Vorbehalt, zur Verfügung gestellt werden.