

# **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 141-150

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

auf diese Weise das enge Weichbild der Stadt zu erweitern, wurde dabei anscheinend nicht geprüft und mochte damals vielleicht auch noch verfrüht erscheinen können.

In der Landgemeinde Eversten machten sich nun bald tiefgehende Gegensätze bemerkbar. Der südöstliche, viel dichter bebaute Teil der Landgemeinde, wird überwiegend von Gewerbetreibenden und Arbeitern bewohnt, die zum großen Teile ihren Verdienst in der Stadt Oldenburg suchen und die in wirtschaftlicher Beziehung zur Stadt Oldenburg hinneigen. Dieser Teil hat ein Interesse daran, daß die Gemeindeverwaltung städtische Einrichtungen und Verhältnisse schafft. Der Rest der Gemeinde hat einen rein bäuerlichen Charakter und bedarf einer ähnlichen Verwaltung wie andere ländliche Gemeinden. Diese inneren Gegensätze haben zu schweren Verstimmungen und zu lebhaften Wahlkämpfen bei den Gemeinderatswahlen geführt. Die Einwohner des ländlichen Teiles, die bislang in der Gemeindevertretung die Minderheit bilden, glauben, in verschiedenen Beziehungen Vorwürfe gegen die Gemeindevertretung erheben zu müssen. Diese Vorwürfe mögen nicht begründet sein, jedenfalls aber auch beweisen sie, daß beide Teile einander nicht verstehen.

Eingeseffene aus dem ländlichen Teile haben sich nun an das Staatsministerium, Departement des Innern, mit einem Antrage auf Teilung der Gemeinde Eversten gewandt. Sie sind aber vom Staatsministerium mit einer der Petition anliegenden Verfügung vom 16. Juni 1906 abschlägig beschieden worden. Daraufhin wenden sich dieselben Eingeseffenen mit einem Gesuche an den Landtag.

Der Ausschuß mußte anerkennen, daß durchgreifende Gegensätze zwischen den beiden Teilen der Gemeinde bestehen. Er vermochte auch nicht zu hoffen, daß das Verhältnis sich bessern wird, da die Gegensätze nicht, wie in manchen anderen Gemeinden, persönlicher oder zufälliger oder örtlicher oder auch parteipolitischer, sondern rein wirtschaftlicher Natur sind und eine Veränderung der wirtschaftlichen Verschiedenheiten zwischen den beiden Gemeindeteilen nicht

zu erwarten ist. Wenn aber diese Gegensätze erhalten bleiben, wird sich das öffentliche Leben innerhalb der Gemeinde immer unerfreulicher gestalten. Der Ausschuß glaubt daher, daß die Petition einen berechtigten Kern enthält, und kann es deshalb dem Landtage nicht empfehlen, der Petition keine Folge zu geben.

Ob allerdings der von den Petenten gewünschte Weg der richtige ist, erscheint dem Ausschusse recht zweifelhaft. Er muß der Regierung darin zustimmen, daß im allgemeinen die Bildung neuer kleinerer Gemeinden nicht wünschenswert ist, da größere Verbände kleinere an Leistungsfähigkeit übertreffen. Der Ausschuß würde sich daher, wenn auch die beiden neu entstehenden Gemeinden noch nicht zu den kleineren des Herzogtums gehören würden, doch schwer entschließen können, sich für die Bildung zweier Gemeinden auszusprechen. Vielmehr will es dem Ausschusse scheinen, als ob es der richtigere Weg wäre, wenn ein Teil der Gemeinde Eversten der Stadt Oldenburg zugelegt würde, mit der dieser Teil eine wirtschaftliche Einheit bildet und räumlich zusammengewachsen ist. Der Ausschuß ist der Ansicht, daß diese Vereinigung im wohlverstandenen Interesse der Beteiligten und des Staates liegt und auf die Dauer unvermeidlich ist. Ob allerdings der dann verbleibende ländliche Teil diejenigen Grenzen wird erhalten müssen, die die Gesuchsteller für die Gemeinde Osen gezogen wissen wollen, läßt sich noch nicht einmal annähernd übersehen.

Zu einem abschließenden Urteile darüber, welcher Weg zur Abhilfe der gegenwärtigen Zustände einzuschlagen sein wird, ist der Ausschuß in diesem Stadium der Verhandlungen noch nicht gelangt. Da er aber die gegenwärtigen Zustände auf die Dauer als unhaltbar ansieht, so glaubt er zunächst der Regierung anempfehlen zu sollen, sich mit den vorgeschlagenen Mitteln zur Abhilfe eingehend zu beschäftigen und beantragt:

Der Landtag wolle die Petition der Staatsregierung zur Prüfung überweisen.

Namens des Verwaltungsausschusses.

Der Berichterstatter.

R o ch.

## Anlage 141.

### B e r i c h t

des Finanzausschusses über die Petitionen des Vereins für die Hebung des Fremdenverkehrs und der Gesellschaft zur Errichtung einer Soolbadeanstalt im Flecken Schwartau.

Beide Petitionen sind gleichlautend und unter der Voraussetzung an den Landtag gekommen, daß diesem von der Staatsregierung eine Vorlage zugehen werde, betreffend Verkauf der Waldballe in Schwartau.

Diese Voraussetzung ist nicht erfüllt und stellt der Ausschuß den

Antrag:

Der Landtag wolle beide Petitionen für erledigt erklären.

Namens des Finanzausschusses.

Der Berichterstatter.

T e w s.

# Anlage 142.

## Bericht

des Verwaltungsausschusses über das Gesuch der Bauerschaft Hogenbögen, Gemeinde Bisbeck, um Errichtung einer einklassigen Schule in Hogenbögen.

Die Schulacht Bisbeck besteht aus den Ortschaften Bisbeck, Erlte, Barnhorn-Südenbögen und Hogenbögen. Die bestehende dreiklassige Schule in Bisbeck ist überfüllt und deshalb die Errichtung einer vierten Klasse beschlossen worden. Von den beteiligten Ortschaften ist die Bauerschaft Hogenbögen diejenige, welche am weitesten von der Schule entfernt liegt. Dazu kommt, daß die Wege, welche von einem großen Teile der Kinder benutzt werden müssen, lehmhaltig und deshalb während der nassen Jahreszeit kaum zu passieren sind.

Die Entfernungen betragen von 2 $\frac{1}{2}$  bis 5 Kilometer, infolgedessen ein Teil der Kinder während der Mittagspause nicht nach Hause kommen kann und auf ein warmes Mittagessen verzichten muß. Es kommen sogar Fälle vor, daß den Kindern infolge der schlechten Wege der regelmäßige Schulbesuch unmöglich gemacht wurde. Hierdurch wurde der Schulausschuß veranlaßt, die Errichtung einer einklassigen Schule in Hogenbögen zu beschließen, jedoch fand dieser Beschluß nicht die Genehmigung des katholischen Oberschulkollegiums. Der ablehnende Bescheid des letzteren lautet:

„Der Bau einer Schule in Hogenbögen kann nicht genehmigt werden, weil die Schule in Bisbeck dadurch nicht genügend entlastet wird und die Schulwege der Hogenbögener Kinder auch nicht übermäßig lang erscheinen.“

Daraufhin haben sich die Petenten beschwerdeführend an das Großherzogliche Staatsministerium gewandt, eine Antwort indessen bis zur Stunde nicht erhalten. Sie wenden sich nunmehr an den Landtag mit der Bitte um Erfüllung ihres Wunsches. Der Ausschuß hat die Petition

einer Prüfung unterzogen und einen Regierungsbevollmächtigten darüber gehört. Nach Mitteilung des letzteren sind die einzelnen Klassen in Bisbeck wie folgt besetzt:

1 obere Klasse mit 60 Knaben, davon aus der Bauerschaft Hogenbögen	12
1 obere Klasse mit 57 Mädchen, davon aus der Bauerschaft Hogenbögen	10
1 Klasse mit 106 Kindern, davon aus der Bauerschaft Hogenbögen	19
die Schule in Nechterfeld besuchen	4
Kinder aus Hogenbögen	Sa. 45

Nach Errichtung der einklassigen Schule in Hogenbögen würden in Bisbeck noch 178 Kinder verbleiben, wovon auf die Unterklasse 87 Kinder entfallen.

Eine derartige Besetzung erscheint mit Rücksicht auf eine gedeihliche Ausbildung der Kinder zu stark, indessen würde sich dieser Übelstand bei anderweitiger Einteilung der Klassen beheben lassen.

Die Schülerzahl in Hogenbögen würde sich nach dem zeitigen Stande auf 45 Kinder belaufen, indessen bei der zunehmenden Bewirtschaftung des zur Kultur sehr geeigneten Heidebodens in nächster Zukunft eine nicht unerhebliche Zunahme erfahren.

Der Ausschuß beantragt deshalb:

Der Landtag wolle der Großherzoglichen Staatsregierung das Gesuch zur Berücksichtigung überweisen.

Bei Feststellung des Berichts fehlte der Abgeordnete Falz.

Namens des Verwaltungsausschusses.

Der Berichterstatter.

Taphorn.

# Anlage 143.

## Bericht

des Verwaltungsausschusses über die Eingabe des Vorsitzenden des Verbandes der Geflügel-Zuchtvereine betreffend Schutz der heimischen Vogelwelt.

Der Verband der Geflügelzuchtvereine für das Herzogtum Oldenburg erstrebt neben der Hebung der heimischen Geflügelzucht auch den Vogelschutz und hat an den Landtag eine Eingabe gerichtet mit der Bitte, das Kiebitzeierfuchen und den Krammetsvogelfang für das Gebiet des Großherzogtums zu untersagen.

Zur Begründung der Eingabe wird angeführt, daß die Zahl der heimischen nützlichen Vögel in stetiger Abnahme begriffen sei.

Die Eingabe ist im Ausschusse eingehend beraten, auch ist der Regierungsbevollmächtigte dazu gehört worden. Inbetreff des Kiebitzes wird bemerkt, daß derselbe nach dem alten Jagdgesetze vom 31. März 1870 zu den jagdbaren Tieren gehörte und das Ausnehmen von Kiebitzeiern und der gewerbsmäßige Handel mit denselben erst nach dem 30. April verboten war, während nach den jetzt geltenden Bestimmungen das Ausnehmen nur bis zum 10. April und der Handel mit denselben nur bis zum 15. April gestattet ist. Im neuen Jagdgesetze vom 17. April 1897 ist der Kiebitz in der Reihe der jagdbaren Tiere nicht wieder aufgeführt und damit unter die Bestimmungen des Reichsgesetzes vom 22. März 1888 und des Gesetzes für das Großherzogtum Oldenburg, betreffend den Schutz nützlicher Vögel gefallen.

Letzteres Gesetz hat dann durch Gesetz vom 17. April 1897 folgende Zusatzbestimmungen erhalten, welche aber nur Geltung für das Herzogtum Oldenburg haben:

1. Zu Artikel 2 § 1:

Jedoch ist das Ausnehmen der Kiebitzeier bis zum 10. April gestattet.

2. Zu Artikel 5:

Ferner ist der Handel mit Kiebitzeiern bis zum 15. April gestattet.

Es wurde im Ausschusse hervorgehoben, daß der Kiebitz in einigen Teilen des Landes in seiner Verbreitung zwar etwas zugenommen habe, in anderen Distrikten aber eine nicht unerhebliche Abnahme zu bemerken sei. Diese Abnahme erfolge jedenfalls zu einem Teile infolge der Wegnahme der Eier aus den Nestern. Daß durch ein Verbot des Kiebitzeierfuchens Menschen in ihrer Existenz geschädigt oder zum Verzicht auf ein Nahrungsmittel von irgend welcher Bedeutung gezwungen werden, kann wohl nicht behauptet werden. Der Ausschuss ist daher der Ansicht, daß ein vermehrter Schutz des durch seine Insekten-, Würmer- und Schneckenvertilgung außerordentlich nützlichen

Kiebitzes anzustreben ist. Ein Teil des Ausschusses glaubt jedoch, daß bei dem verhältnismäßig beschränkten Umfange des Gebiets des Herzogtums, eine Maßnahme wie die des Verbots des Kiebitzeierfuchens nur dann einen vollen Erfolg haben könne, wenn in der benachbarten Provinz Hannover und im bremischen Gebiete in gleicher Weise vorgegangen würde.

Inbetreff des Krammetsvogelfangs wird darauf hingewiesen, daß nach dem Gesetze für das Herzogtum, betreffend den Schutz nützlicher Vögel, folgendes bestimmt ist:

Das Aufstellen von Dohneufängen ist dem Grundeigentümer und Nutznießer von Grundstücken bezw. denen, welche von demselben eine schriftliche Erlaubnis dazu erhalten haben, vom 21. September bis zum 15. Dezember erlaubt.

Ausnahmsweise ist der Handel mit Drosseln (Krammetsvögeln) vom 21. September bis 31. Dezember gestattet.

Mit Geldstrafe bis zu 60 M oder Haft bis zu 14 Tagen wird bestraft, wer innerhalb 2 Tagen nach Ablauf der Fangzeit die von ihm aufgestellten Dohneufänge nicht entfernt hat.

Der Krammetsvogel gehört in Preußen nach den Bestimmungen des dortigen Jagdgesetzes zu den jagdbaren Tieren und wird ihm infolgedessen dort ein größerer Schutz zu Teil, als es im Großherzogtum Oldenburg der Fall ist.

Im Ausschusse wurde hervorgehoben, daß zweifellos in den aufgestellten Dohneufängen außer den sog. Krammetsvögeln viele heimische nützliche Singvögel ihren Tod finden, namentlich auch deswegen, weil das Entfernen der aufgestellten Dohneufänge nach Ablauf der Fangzeit in der Regel unterlassen wird.

Der Ausschuss ist einstimmig der Ansicht, daß unsere Singvögel mehr wie bislang geschützt werden müssen, verkennt aber nicht, daß mit dem Verbot des Krammetsvogelfanges ein voller Erfolg nur dann zu erzielen ist, wenn durch ein Reichsgesetz und durch internationale Vereinbarung der Krammetsvogelfang verboten wird. Solange aber eine derartige Regelung nicht zu erlangen ist, muß ein vermehrter Schutz für unsere Singvögel angestrebt werden.

Der Ausschuss stellt daher den

Antrag:

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

Bei Feststellung des Berichts fehlte der Abgeordnete Falz.

Namens des Verwaltungsausschusses.

Der Berichterstatter.

Hollmann.

# Anlage 144.

## Selbständiger Antrag.

Ich beantrage zu beschließen:

1. die Staatsregierung zu ersuchen, in eine Prüfung darüber eintreten zu wollen, ob und in welcher Weise die Versetzung in den Ruhestand mit dem 65. Lebensjahre (statt bisher 70) bei allen Zivilstaatsdienern und Beamten

durchgeführt werden kann und welche finanzielle Wirkung schätzungsweise eine solche Änderung zur Folge haben dürfte.  
2. dem Landtage das Ergebnis dieser Prüfung in einer Denkschrift mitzuteilen, gegebenenfalls unter Beifügung von Gesetzesänderungsvorlagen zur Herbeiführung einer Dienstgrenze mit dem 65. Lebensjahre.

Max tom Dieck.

Unterstützt durch: Thorade. Schute. J. Wessels Wenke. N. Voh. Tews. Müller.

## Begründung.

Die jetzige Altersgrenze für die Beamtentätigkeit ist geeignet, Unzuträglichkeiten mancherlei Art herbeizuführen.

Die Prüfung solcher Frage und der sich daraus entwickelnden Folgen ist auch in Oldenburg erwünscht und nötig.

# Anlage 145.

## Selbständiger Antrag.

Ich beantrage:

Der Landtag wolle beschließen, der Staatsregierung zur Verlängerung des Piers in Brake um 300 Meter die Summe von 370 000 M zur Verfügung zu stellen unter der Bedingung, daß diese Summe zu Lasten der Braker

Hafenkasse angeliehen, von dieser mit 4% verzinst, mit  $\frac{1}{2}$ % amortisiert wird, und daß ein etwaiges Defizit der Hafenkasse in den auf die Herstellung der Pierverlängerung folgenden 15 Jahren von der Stadt Brake zur Hälfte gedeckt wird.

Müller.

Unterstützt durch: Tanzen. Feldhus. Hollmann. Voh-Eutin. Ernst Falz. J. Ahlhorn. Lange. J. Wessels. Schulte. Thorade. Max tom Dieck. v. Fricke. Heitmann. Dauen.

## Begründung.

Bereits während der letzten Versammlung des Landtages richtete der Braker Handelsverein an die Regierung die Bitte, den Pier in Brake um 300 m zu verlängern. Dies Gesuch wurde in einer längeren Eingabe ausführlich begründet.

Die Erledigung dieser Eingabe wurde damals von der

Regierung auf die jetzige Session des Landtages verschoben, weil es an Zeit mangelte, das Projekt auszuarbeiten, und weil der Landtag mit sonstigen Vorlagen überhäuft war.

Im Laufe des Sommers haben dann eingehende Verhandlungen mit Vertretern des Braker Handelsvereins stattgefunden, die schließlich dazu führten, daß das Ministerium

13\*

seine Bereitwilligkeit, das Projekt zur Ausführung zu bringen, zu erkennen gab und nur noch die Bedingung stellte, daß die Stadt Brake sich zu einer gewissen Zinsgarantie für die zur Herstellung der Pierverlängerung erforderliche Bau-summe verpflichte.

Jetzt hat der Braker Handelsverein plötzlich wider alles Erwarten vom Amte die Mitteilung erhalten, daß dem Landtage die Vorlage wegen der Verlängerung des Piers nicht zugehen solle.

Diese Entscheidung der Regierung ist bei der Lage der Dinge nicht erklärlich.

Überall im Lande ist ein Anwachsen des Verkehrs zu beobachten, und an allen Stellen wird durch Schaffung teilweise sehr teurer Verkehrsanlagen diesen Verhältnissen Rechnung getragen, wie ein Blick in den Voranschlag des Herzogtums und besonders des Eisenbahnbaufonds für 1907 beweist.

Vielfach handelt es sich in Voranschlägen auch um Bauten, die kaum geeignet erscheinen, dem Staate direkte Erträgnisse abzuwerfen, wenn auch ihr indirekter Nutzen und die Notwendigkeit der Bauausführung allgemein anerkannt werden dürfte, wie z. B. der Bau des neuen Amtshauses in Oldenburg (151 000 *M.*), des Amtsgerichts in Cloppenburg (70 000 *M.*), des Hafens in Elsfleth (254 000 *Mark*), Umbau des Bahnhofes in Quakenbrück (670 000 *Mark*) usw.

Umsomehr muß es Verwunderung und Mißstimmung in Brake erregen, daß die Regierung anscheinend darauf verzichten will, diesen ihren wichtigsten Hafen weiter auszubauen und sich für ihre Staatsbahnen die Einnahmen zu

sichern, welche eine weitere Entwicklung des Verkehrs in Brake zweifellos ergeben wird.

So hatte Brake im Jahre 1905 nach der Betriebsübersicht der Eisenbahnverwaltung einen Wagenladungsverkehr von 241 000 Tons und übertraf damit Oldenburg um 5000, Delmenhorst um 30 000 und Nordenham um 155 000 Tons.

Die Frachteinnahmen für diese 241 000 Tons sind bei einer Fracht von 25 *M.* für 10 000 kg, die man durchschnittlich wenigstens rechnen kann, auf rund 600 000 *M.* zu schätzen.

Einen solchen Verkehr zu erhalten und möglichst noch zu heben, sollte schon allein das Interesse unserer Eisenbahn gebieten.

Es ist dieses aber nur möglich, wenn die Pieranlage in Brake verlängert wird; die zunehmende Größe der Dampfer bedingt eine solche Verlängerung und ferner der Umstand, daß in diesem Jahre eine Reihe von Dampfern wegen Platzmangel abgewiesen werden mußte, und daß sogar häufig zu dem wegen der Kollisionsgefahr bedenklichen Ausfunktsmittel gegriffen werden mußte, 2 große Seedampfer von 5000 und 7000 Tons Tragfähigkeit nebeneinander zu legen, wodurch überdies noch beide in der Entlöschung gestört wurden.

Es ist unter diesen mißlichen Verhältnissen schon jetzt schwer, den vorhandenen Verkehr zu erhalten; es ist aber ohne eine Verlängerung des Piers garnicht daran zu denken, neuen Verkehr heranzuziehen.

Die Kosten der Pierverlängerung sind auf 370 000 *M.* veranschlagt.

## Anlage 146.

### Bericht

des Finanzausschusses über den selbständigen Antrag des Abgeordneten Müller, betreffend Verlängerung des Piers in Brake.

Die seit dem Jahre 1893 in verschiedenen Bauabschnitten mit einem Kostenaufwande von rund 850 000 *M.* hergestellten Pieranlagen in Brake sind jetzt 460 m lang.

Über den selbständigen Antrag des Abgeordneten Müller, der auf die Bereitstellung von 370 000 *M.* zur Verlängerung des Piers um 300 m gerichtet ist, hat der Ausschuß eingehend, und zwar wiederholt im Beisein des Antragstellers und des Regierungsbevollmächtigten, beraten. Der Regierungsbevollmächtigte erkannte die Begründung des Antrages dahin als zutreffend an, daß die vorhandenen Pieranlagen den Bedürfnissen des Verkehrs, der einen erfreulichen Aufschwung genommen habe und der offensichtlich noch im Steigen begriffen sei, auf die Dauer nicht genügten. Auch

die Staatsregierung betrachte deshalb den Ausbau der Pieranlagen noch nicht als abgeschlossen. Nicht richtig sei aber die Annahme der Begründung, daß im Jahre 1905 bei den Verhandlungen über die Eingabe des Braker Handelsvereins von der Staatsregierung eine Vorlage für die jetzige Versammlung des Landtags in Aussicht gestellt worden sei. Auch bei den mündlichen Verhandlungen mit Vertretern des Handelsvereins, die im Sommer stattgefunden, sei nur eine Prüfung der vorgetragenen Wünsche zugesagt worden. Im übrigen sei den Vertretern der Stadt Brake bedeutet worden, daß von der Stadt die Übernahme einer Ertragsbürgschaft für die Kosten der Piererweiterung in der Weise verlangt werden müsse, daß die Stadt auf die Dauer von

20 Jahren die zu einer  $3\frac{1}{2}$  prozentigen Verzinsung des Baukapitals erforderlichen Beträge zur Verfügung stelle, soweit diese Beträge nicht aus den jährlichen Überschüssen der Hafenkasse gedeckt werden könnten. Nach den von den Vertretern der Stadt hierauf abgegebenen Erklärungen scheinete die Stadt zur Übernahme dieser Verpflichtung bereit zu sein.

Im Anschlusse an diese Mitteilungen erklärte der Regierungsbevollmächtigte im Ausschusse bei der erstmaligen Besprechung, die Staatsregierung habe, trotzdem die Pierverlängerung nach den gegenwärtigen Verkehrsbedürfnissen zu urteilen, wünschenswert erscheine, dem Landtage noch keine Vorlage gemacht, weil die Weiterentwicklung sich in diesem Augenblicke nicht mit hinreichender Sicherheit übersehen lasse. Sie halte es für vorsichtig, die Fertigstellung der im Ausbau begriffenen Hafenanlagen in Bremen, Bremerhaven und Nordenham und ihre etwaige Einwirkung auf den Braker Schiffsverkehr abzuwarten, bevor man sich entschliefse, dort weitere große Mittel anzulegen. Überdies seien auch die jetzt vorhandenen Gleisanlagen der Eisenbahnstation Brake der Bewältigung eines erheblich gesteigerten Verkehrs kaum gewachsen. Seitens der Eisenbahndirektion sei teils im Hinblick auf die schwebende Frage der Piererweiterung, teils mit Rücksicht auf die sonstige Verkehrszunahme ein Plan für ein umfassendes neues Gleisystem entworfen, das nach einem vorläufigen Kostenüberschlag von 200 000 bis 300 000 *M* kosten solle. Dieser Plan, der dem Ausschusse vorgelegt wurde, unterliege noch der Prüfung und Veranschlagung.

Von dem Abgeordneten Müller wurde in mündlicher Begründung die Verlängerung der Pieranlagen als äußerst dringlich hingestellt. Der Verkehr lasse sich schon jetzt nicht bewältigen, es entstünden häufig Verkehrsstockungen, das Geschäft werde durch Verlegenheiten und Unzuträglichkeiten mancherlei Art schwer geschädigt, neue Verbindungen könnten nicht angeknüpft werden, weil es schon innerhalb der bestehenden Geschäftsverbindungen oft vorkomme, daß Dampfer wegen Platzmangels abgewiesen werden müßten. Die Piererweiterung sei nach der Verkehrsentwicklung schon im vorigen Jahre nötig gewesen; eine Verzögerung um mehrere Jahre bedeute für den Schiffsverkehr und den Braker Handel einen unwiderbringlichen Schaden, eine künstliche Hemmung in der gesunden Entwicklung des Hafenplatzes. Die Eisenbahnanlagen in Brake seien ohnehin unzureichend, sie müßten ohne Rücksicht auf den Hafenverkehr schon wegen des Durchgangsverkehrs nach Nordenham erweitert werden. Den Ausbau der anderen Weserhäfen abzuwarten, sei nicht nötig, weil das Braker Geschäft davon nicht wesentlich berührt werde. Von Brake aus werde hauptsächlich das oldenburgische Land mit Getreide versorgt. Hierin habe Brake vor den anderen Weserhäfen infolge billiger Frachten und sonstiger günstiger Umstände einen bedeutenden Vorsprung und es könne aus dieser Vorzugslage, deren Ursachen unverändert bestehen bleiben würden, auch in Zukunft nicht verdrängt werden, wenn nur die Verkehrseinrichtungen dem wachsenden Verkehr angepaßt würden.

Wenngleich der Ausschuß schon aus diesen Verhandlungen den Eindruck gewann, daß eine Erweiterung der Pieranlage notwendig sei, so neigte er doch der Ansicht zu,

daß die vorsichtig prüfende Haltung der Staatsregierung in den obwaltenden Verhältnissen wohl begründet sei; zu einem Antrag auf Annahme des Antrags Müller hätte er in diesem Verhandlungsstadium schon wegen der Zurückhaltung der Staatsregierung hinsichtlich der unmittelbaren Ausführbarkeit der Anlage und aus dem Grunde nicht gelangen können, weil von dem Vorliegen eines Planes und Kostenanschlages nicht die Rede gewesen war.

Nun wurde aber von dem Abgeordneten Müller unter gleichzeitiger Vorbringung weiteren Materials für die Dringlichkeit der Anlage der diesem Berichte anliegende, von fünf Abgeordneten unterstützte Nachtrag zu seinem selbständigen Antrage an den Ausschuß gerichtet, worin er eine Ertragsbürgschaft der Stadt Brake in Aussicht stellt, die weiter geht als die in seinem selbständigen Antrage angebotene und auch weiter als die nach der Vorbesprechung zwischen dem Staatsministerium und Vertretern der Stadt Brake in Aussicht genommene. Mündlich hat er dies dahin ergänzt, daß die Stadt Brake, wenn die Bewilligung davon abhängig gemacht werden sollte, voraussichtlich bereit sein werde, den vollen Betrag einer 5% igen Zins- und Tilgungsrate zu übernehmen, soweit sie aus den Überschüssen der Hafenkasse nicht gedeckt werden sollte, dies alles aber nur unter der Voraussetzung, daß die Pierverlängerung im Jahre 1907 ausgeführt würde, denn man gehe in Brake davon aus, daß später der Staat aus eigenem Interesse bauen werde, auch wenn die Stadt keine Ertragsbürgschaft übernehme. Nur der Wunsch, eine Verzögerung der überaus dringlichen Verkehrseinrichtung zu verhüten, könne Brake bestimmen, dem Staate fast das ganze Risiko abzunehmen. Sodann übergab er ein Verzeichnis der Dampfer, die im Laufe des Jahres 1906 in Brake hätten abgewiesen werden müssen, weil sie in Brake keinen Pierplatz erhalten konnten. In dem Verzeichnisse sind 19 Dampfer aufgeführt, von denen 7 in Nordenham, 2 in Bremerhaven und 10 in Bremen gelöscht hätten. In den Tagen vom 19. bis 22. Dezember seien 7 Dampfer fällig, von denen aller Voraussicht nach wiederum 3 wegen Platzmangels abgewiesen werden müßten. Dann seien es im ganzen 22 Dampfer, die allein an Piergeld rund 6000 *M* bezahlt haben würden. Endlich teilte der Abgeordnete Müller mit, daß die Staatsregierung einen fertigen Plan für die Pierverlängerung nebst Kostenanschlag bereit liegen habe.

In der weiteren Beratung legte nunmehr der Regierungsbevollmächtigte einen Plan zur Verlängerung des Piers in nördlicher Richtung um 300 m nebst Spezialkostenanschlag vor. Die geplante neue Pierstrecke ragt derartig in das Fahrwasser hinein, daß die Dampfer beiderseits anlegen können, so daß Platz für vier gleichzeitig löschende Dampfer geschaffen wird, während auch der bisherige 460 m lange Pier nur Löschplatz für 4 Dampfer bietet. Mit einem Kostenaufwande von 370 000 *M*, das ist weniger als die Hälfte des bisher angelegten Baukapitals, wird also die Leistungsfähigkeit der Pieranlage verdoppelt und zugleich die Gleisverbindung wesentlich verbessert.

Dabei erklärte der Regierungsbevollmächtigte, unter der Bedingung, daß die Stadt Brake sich verpflichte, die der Hafenkasse innerhalb 20 Jahre etwa entstehenden Fehlbeträge bis zur Höhe nicht nur der zur Verzinsung, sondern

auch der zur Tilgung des Baukapitals mit 1% erforderlichen Beträge auf die Stadtkasse zu übernehmen, und zwar unbeschadet voller Bewegungsfreiheit der Hafenkasse, unter dieser Bedingung empfehle sie, den Antrag Müller zur Berücksichtigung zu überweisen, und für diesen Fall sei sie bereit, noch dem gegenwärtig versammelten Landtage eine Vorlage zu unterbreiten. Sie wolle ihre in der Ungewißheit der künftigen Entwicklung des Braker Schiffsverkehrs begründeten Bedenken fallen lassen, da die der Stadt Brake jetzt angefohrnere Ertragsbürgschaft das Risiko der Landeskasse soweit herabmindere, daß bei ungünstigen Betriebsergebnissen der erweiterten Pieranlage die Hafenkasse künftig vielleicht geringere oder gar keine Überschüsse mehr erzielen würde, darüber hinaus aber eine Möglichkeit, daß die Landeskasse mit einem Beitrag zu den Kosten der Verzinsung oder Abtragung der Anleihe eintreten müsse, nicht bestehe. Der Schwierigkeit, die sich aus der Unzulänglichkeit der in Brake vorhandenen Eisenbahnanlagen ergebe, könne man dadurch begegnen, daß die Verlängerung des Piers und die Ergänzung der Gleisanlagen, diese vielleicht zunächst nur provisorisch, gleichzeitig ausgeführt würden. Jedenfalls könne aber die Pieranlage nicht eher in Betrieb genommen werden, bis auch die Eisenbahn sich auf den gesteigerten Verkehr eingerichtet habe.

Der Ausschuß konnte sich den Gründen, die die Staats-

regierung zu ihrer veränderten Stellungnahme bestimmt haben, nicht verschließen. Er sieht namentlich in der Übernahme der Ertragsbürgschaft seitens der Stadt Brake — diese vorausgesetzt — und in dem damit von ihr zu bekundenden Vertrauen eine gewisse Gewähr für die ge-  
dehliche Weiterentwicklung dieses wichtigen Hafenplatzes.

Der Ausschuß beantragt darnach:

Der Landtag wolle den selbständigen Antrag des Abgeordneten Müller, betreffend Verlängerung des Braker Piers, der Staatsregierung zur Berücksichtigung überweisen mit der Maßgabe, daß die Baukosten zum Betrage von 370 000 M für Rechnung der Braker Hafenkasse angeliehen und jährlich mit höchstens 4% verzinst und mit 1% getilgt werden, und ferner unter der Bedingung, daß die Stadt Brake sich für einen Zeitraum von 20 Jahren, von dem Zeitpunkte der Betriebseröffnung der Pierverlängerung an gerechnet, verpflichtet, die zur Verzinsung und Tilgung der Anleihe erforderlichen Beträge dem Staate am Schlusse jedes Kalenderjahres zur Verfügung zu stellen, soweit diese Beträge nicht aus den Überschüssen der Braker Hafenkasse desselben Jahres gedeckt werden können.

Namens des Finanzausschusses.

Der Berichterstatter.

Tappenbeck.

## Anlage.

### Nachtrag

zu meinem selbständigen Antrage, betreffend Verlängerung des Piers in Brake.

Ich beantrage, nach den Worten „unter der Bedingung“ anstatt der bisherigen Fassung die Worte zu setzen:

Daß diese Summe zu Lasten der Braker Hafenkasse verzinst und amortisiert wird und daß, falls die Braker Hafenkasse nach der Aufnahme der Anleihe mit einem Fehl-

betrage abschließen sollte, die Stadt Brake zur Deckung eines Fehlbetrages in einer von der Staatsregierung zu bestimmenden Höhe in den auf die Fertigstellung der Pierverlängerung folgenden 20 Jahren herangezogen wird.

Müller.

Unterstützt durch: Ernst Falz. D. Ahlhorn-Hartwarderwarp. Tanzen. Max tom Dieck. Wessels.

## Anlage 147.

Dem Antrage des Finanzausschusses zu meinem selbstständigen Antrage, betreffend Pierverlängerung in Brate, beantrage ich nachzufügen:

In den ersten 8 Jahren nach der Fertigstellung der Pierverlängerung können die Überschüsse der Brater Hafens-

kasse, welche sich nach der Deckung der zur Tilgung und Verzinsung der Anleihe erforderlichen Beträge ergeben sollten, zur Wiedererstattung etwaiger Zuschüsse der Stadt Brate verwandt werden.

Müller.

Unterstützt durch: Max tom Dieck. Tanken. Wessels. Koch. Ernst Falz.

## Anlage 148.

### Selbständiger Antrag.

Zum Entwurf eines Gesetzes für das Herzogtum Oldenburg wegen Aufnahme einer Anleihe (Anlage 57) beantrage ich den Artikel 3, wie folgt, anzunehmen:

Artikel 3.

Falls und soweit die sofortige Ausgabe von Schuldverschreibungen (Artikel 1 und 2) unter angemessenen Bedingungen nicht angängig ist, wird

die Staatsregierung ermächtigt, innerhalb des im Artikel 1 angegebenen Betrages von 6 500 000 *M* verzinsliche Schatzanweisungen, die in spätestens zwei Jahren wieder einzulösen sind, oder unverzinsliche Schatzanweisungen, zur Rückzahlung fällig spätestens sechs Monate nach ihrer Ausstellung auszugeben.

Max tom Dieck.

Unterstützt durch: Schröder. Schute. Müller. Ernst Falz. F. Wessels. Lange.

### Begründung.

Wenn schon zu der Neuerung, vorläufige Anleihen durch Ausgabe von Schatzanweisungen zu decken, geschritten werden soll, so empfiehlt es sich für die Staatsregierung die Wahl zwischen verzinslichen (bis 2 Jahre laufenden) und unverzinslichen (fällig spätestens nach  $\frac{1}{2}$  Jahr) zu haben. Hierdurch wird der Staatsregierung Gelegenheit

gegeben sein, die schwankende, im voraus unmöglich sicher zu übersehende Lage des großen Geldmarktes unter Umständen noch besser auszunutzen, als dies geschehen kann, wenn nur verzinsliche Schatzanweisungen zur Verfügungen stehen.

## Anlage 149.

### Interpellation.

Erkennt die Großherzogliche Staatsregierung an, daß durch die herrschende Fleischsteuerung weite Kreise der Bevölkerung schwer geschädigt, ja zum Teil zu einer Unterernährung gezwungen werden?

Ist die Großherzogliche Staatsregierung bereit auf

Oldenburg, 1906, November 5.

Abhilfe zu bringen und den Bevollmächtigten Oldenburgs im Bundesrat anzuweisen dort dahin zu wirken, daß unter scharfer Kontrolle der Veterinärpolizei die Grenzen für die Einfuhr von Vieh sobald als möglich geöffnet werden?

Hug.

Unterstützt durch: Zeidler. Heitmann. Ad. Schulz. Max tom Dieck. Müller. Tanzen. B. Grape.  
A. Boff. F. Boff. Jungbluth.

## Anlage 150.

### Interpellation.

Ist es der Staatsregierung bekannt, daß die weitere Vertiefung der Unterweser oberhalb Brakes fortwährend weitere Fortschritte macht, sodaß jetzt Schiffe mit einem Tiefgange von 20' 6" engl. = 6 $\frac{1}{4}$  Metern Bremen erreichen

können, und wie verträgt sich dieses mit den Bestimmungen des Staatsvertrages vom 22. November 1887 betr. Unterweserkorrektur.

Müller.

Unterstützt durch: Max tom Dieck. Wenke. Ahlhorn-Hartwarderwarp. Tappenbeck. Schröder. Tanzen. Wessels.

### Begründung.

Nach dem Vertrage vom 22. November 1887 hatte Bremen das Recht, die Weser soweit zu vertiefen, daß Schiffe mit einem Tiefgange von 5 Metern Bremen erreichen können.

Diese Tiefe hat sich im Laufe der Zeit als ungenügend herausgestellt, sodaß Bremen eine weitere Vertiefung der Weser plant, die es Schiffen mit einem Tiefgange von 7 $\frac{1}{2}$  Metern ermöglichen soll, Bremen zu erreichen.

Hierzu bedarf es einer Änderung des Staatsvertrages

vom 22. November 1887, die jedoch bis jetzt noch nicht erfolgt ist.

Mit den somit noch geltenden Bestimmungen des bestehenden Vertrages stimmt die Tatsache nicht überein, daß am 30. Oktober d. Js. der engl. Dampfer Hannah S. Bell mit einem Tiefgange von 20' 3" engl., oder 6,17 Meter, bei einem Wasserstande von 10 cm unter Normal-Hochwasser Bremen erreichen konnte.

## Anlage 151.

### Interpellation.

Erblickt die Großherzogliche Staatsregierung in der Errichtung einer Zink- und Bleihütte an der Weser in der Gemeinde Blexen durch die „Metallwerke Unterweser“ eine

Gefahr für die dortige Landwirtschaft und Industrie und gegebenenfalls — in welcher Weise gedenkt sie diese Gefahr abzuwenden?

Oldenburg, 1906, Dezember 9.

Tanzen.

Unterstützt durch: Müller. Schröder. Wilken. Boff-Eutin. D. Ahlhorn-Hartwarderwarp. Ahlhorn-Zetel.