

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 341-350

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

Anlage 341.

Selbständiger Antrag.

Der Landtag wolle beschließen, daß die allgemeine Erhöhung der Eisenbahnfahrpreise auf die Arbeiterwochenkarten nicht ausgedehnt wird und, soweit dies bereits geschehen, wieder ermäßigt wird.

Schmidt = Bockhorn.

Unterstützt durch: Joh. Herm. Seidenberg, J. Zehetmair, Behrens, Raper, Metelhohn, Fid.

Begründung.

Da die Arbeiterzüge fast durchweg am besten rentieren dadurch, daß dieselben bei geringer Achsenzahl die meisten Passagiere befördern, kann man von der Erhöhung absehen, außerdem werden die Einkünfte ganz erheblich durch die 50 % Preis-erhöhung herabgemindert, wodurch die Notlage, welche jetzt schon bei jedem Arbeiter fast unerträglich geworden ist, bedeutend erhöht wird.

Anlage 342.

Selbständiger Antrag.

Ich beantrage, der Landtag wolle beschließen, folgendem Gesetzentwurfe seine verfassungsmäßige Zustimmung zu erteilen: eines kirchlichen Hilfsfonds für die katholische Kirche im Landesteil Oldenburg.

Gesetzentwurf,
betreffend die Abänderung des Gesetzes für den Landesteil Oldenburg des Freistaates Oldenburg, betreffend die Bildung

Einziger Artikel.

Im § 1 Zeile 6 wird die Ziffer „4“ ersetzt durch die Ziffer „10“.

Feigel.

Unterstützt durch: Frau Brand, Leffers, Fröhle, Denis, Sante.

Begründung.

Das genannte Gesetz erteilt dem Bischöflichen Offizialate die Befugnis, von den katholischen Einwohnern des Landesteils eine Steuer in Höhe bis zu 4 % der Einkommensteuer zu erheben; aus dem Ertrage sind den Seelsorgsgeistlichen des Bezirks, soweit erforderlich, Zuschüsse zu ihrem Dienst Einkommen nach Maßgabe der dafür aufgestellten Grundsätze zu gewähren. Bei der jetzigen Forderung reicht eine Steuer von 4 % nicht entfernt aus, um den Geistlichen, welche in Frage kommen, ein standesgemäßes Auskommen zu sichern; es bedarf daher einer Erhöhung des Prozentsatzes der zu erhebenden Steuern.

Anlage 343.

Selbständiger Antrag.

Ich beantrage, der Landtag wolle beschließen, das Staatsministerium zu ersuchen, noch diesem Landtage den Entwurf zu einem Berggesetz für den Landesteil Birkenfeld vorzulegen.

Zehetmair.

Unterstützt durch: Bäuerle, Seidenberg, Duden, Lanje, Fid.

Begründung.

Es ist geologisch festgestellt, daß sich im Landesteil Birkenfeld Bodenschätze an Kohlen, Kupfer-, Blei- und Eisenerze befinden, welche abbaufähig sind und nur der Aufschließung bedürfen. Birkenfeld bedarf daher eines diesbezüglichen Gesetzes.

Antrag zu einem Berggesetz für den Landesteil Birkenfeld.

Da für den Landesteil Birkenfeld schon ein Berggesetz besteht, ziehe ich meinen gestern gestellten Antrag zurück, behalte mir aber vor, später einen Antrag zur Abänderung des bestehenden Gesetzes zu stellen.

Zehetmair.

Anlage 344.

Selbständiger Antrag (Dringlich!).

Bezugnehmend auf eine Bekanntmachung des Reichspräsidenten vom 13. 1. 1920 wird der Landtag ersucht, folgendes zu beschließen:

„Die Regierung des Freistaats Oldenburg wird ersucht, alle notwendigen Schritte bei der Reichsregierung zu unter-

nehmen, um den Ausnahmezustand für Oldenburg aufzuheben und die durch die Reichsverfassung garantierte persönliche Freiheit und das Recht der freien Meinungsäußerung wieder in Kraft treten zu lassen.

Schmidt = Bockhornerfeld.

Unterstützt durch: Heitmann, Fröhle, Sante, Bäuerle, Seidenberg.

Begründung.

Da die Voraussetzungen in Oldenburg für den Ausnahmezustand völlig fehlen, jedoch eine Beunruhigung hierdurch in weite Kreise der Bevölkerung getragen wird, bitte ich, den Antrag als dringlich zu behandeln.

Schmidt = Bockhornerfeld.



Anlage 345.

Selbständiger Antrag (Dringlich!)

Der Landtag wird ersucht, im Interesse der oldenburger Landwirtschaft und zur Sicherstellung des Anbaus von Brotgetreide folgendes zu beschließen:

1. den Erlaß eines Ausfuhrverbotes für Hafer, Hülsenfrüchte und Dünger,
2. den Erlaß eines Gesetzes, welches die Landwirte der Marsch zwingt, die Anbaufläche für Getreide und Oldenburg, den 24. November 1919.

Schmidt-Bockhornerfeld.

Unterstützt durch: Fröhle, Behrens, Dannemann, Denis, Sante.

In Anbetracht der Wichtigkeit der Anträge bitte ich um baldige öffentliche Sitzung und Erledigung des Antrags.

Schmidt.

Im Anschluß an die Besprechung mit dem Regierungsvertreter im Eisenbahn-Ausschuß wird der selbständige Antrag (dringlich) in folgender Weise geändert:

Der Landtag wird ersucht, im Interesse der oldenburger Landwirtschaft und zur Sicherstellung des Anbaues von Brotgetreide folgendes zu beschließen:

1. Die Zwangswirtschaft für Hafer und Hülsenfrüchte ist solange beizubehalten, wie für Brotgetreide und Kartoffeln;

Schmidt-Bockhornerfeld.

- Hülsenfrüchte so zu vergrößern, das dieselben wenigstens 25 % der Gesamtfläche jeder Landstelle beträgt,
3. den Erlaß eines Gesetzes, welches den erzeugten Dünger der Marsch 3 Jahre lang restlos den Geestbauern zutommen läßt.

Ein Austausch von Torf gegen Dünger soll hierbei unter Grundlage von Richtpreisen erleichtert werden.

2. die Regierung zu ersuchen, Maßnahmen zu treffen, welche dahin wirken, daß den Geestbauern möglichst viel Dünger zur Verfügung gestellt wird.

Ein Austausch von Torf und Stroh gegen Dünger soll hierbei gefördert werden.

3. Festsetzung von Höchstpreisen und Erlaß eines Ausfuhrverbotes für Dünger.

Anlage 346.

Bericht

des Eisenbahnausschusses über den selbständigen Antrag des Abgeordneten Schmidt-Bockhornerfeld.

Der Antrag in seiner letzten Form hat eine Vorgeschichte:

Der Antragsteller verlangte ursprünglich neben der Wiedereinführung der Zwangswirtschaft für Hafer und Hülsenfrüchte auch noch eine Zwangsbewirtschaftung des Düngers, sowie Einführung des Anbauzwanges für Körner- und Hülsenfrüchte in der Marsch.

Der Antrag spiegelt in dieser ersten Fassung die tiefgehende Mißstimmung wieder, die in landwirtschaftlichen Kreisen der Geest gegen die meist nur Weidewirtschaft treibenden Marschbauern entstanden ist. Er zeigt, wie auch innerhalb ein und desselben Berufes sehr ernste Meinungsverschiedenheiten entstehen können, die nur durch ein unparteiisches, über den

Berufsständen stehendes Parlament ausgleichend zu entscheiden sind. Im übrigen erscheint dem Eisenbahnausschuß diese Mißstimmung seitens der Geest sehr wohl begründet. Durch die reichsgesetzlichen Vorschriften sind die Geestbauern gezwungen, an die Marsch das Brotgetreide und die Kartoffeln zu heute recht niedrig erscheinenden Höchstpreisen abzuliefern. Alles was der Geestbauer erzeugt, ist der Zwangswirtschaft unterworfen, während die Marsch — vornehmlich Weidewirtschaft treibend — im wesentlichen nur zur Fleischbelieferung mit beiträgt. Dazu wurden dann noch der Hafer und die Hülsenfrüchte freigegeben, wodurch vielen Marschbauern Riesengewinne zugeflossen sind. Der Zentner Hafer wird heute mit 80 bis 100 M., der Zentner

Feldbohnen mit etwa 200 *M* bezahlt, während die Geest ihren Roggen immer noch für etwa 20 *M*, die Kartoffeln für etwa 7 *M* restlos abliefern muß. Daraus entsprang die Forderung des Antragstellers, daß die Marsch gezwungen werden solle, durch Aufbruch von 25 % Weideland für ihre Bedürfnisse an Körnerfrüchten usw. selbst zu sorgen.

Weder der Regierungsvertreter noch der Eisenbahnausschuß konnte diese Maßregel empfehlen, sie würde noch tiefer wie die schärfste Art der Zwangswirtschaft in die Wirtschaftsbetriebe der Marsch einschneiden, — selbst in den Zeiten der größten Versorgungsschwierigkeiten während des letzten Weltkrieges hat man nicht gewagt, zum „Anbauzwang“ überzugehen.

Da dann auch der Antragsteller zum Ausdruck brachte, daß es ihm lediglich auf Hebung der Produktion von Brotgetreide und auf Behebung der Notlage der Geestbauern ankomme, und er sich mit jeder, diesen Zweck anstrebenden Verbesserung seines Antrags einverstanden erklärte, so beschließt der Eisenbahnausschuß im Einverständnis mit dem Regierungsvertreter: an Stelle der bisherigen, auf restloser Erfassung der ganzen Ernten beruhenden Zwangswirtschaft die Einführung der von praktischen Landwirten schon längst anempfohlenen „Landbelieferung“ zu befürworten.

Die oldenburgische Regierung, welche mit dieser neuen Form der öffentlichen Bewirtschaftung einverstanden ist, wird ersucht, die hierfür notwendigen Umstellungen baldigst in die Hand zu nehmen und alles daran zu setzen, daß von Seiten der Reichsregierung der ganzen deutschen Landwirtschaft so schnell wie möglich die festverbindliche Zusage gemacht wird, daß schon für die Ernte 1920 für alle Erzeugnisse diese neue Form, die „Landbelieferung“, eingeführt werden soll, — dann können jetzt noch sehr große Flächen mit Roggen besät werden.

Nach dieser neuen Form der öffentlichen Bewirtschaftung hat jeder Anbauer einen genau zu bestimmenden Prozentsatz des normalen Ernteertrags an die Allgemeinheit abzuliefern. Der normale Ernteertrag wird durch lokale Sachverständigen-Kommissionen, denen Verbraucher und Erzeuger angehören, kurz vor der Ernte geschätzt. Über diesen lokalen Schätzungskommisionen muß eine Landesausgleichsstelle stehen, welche mit ihren Unterorganen zusammen die gleichartige Schätzung der einzelnen Bezirke untereinander gewährleistet. Die Arbeiten der Landesausgleichsstelle sind so schnell zu fördern, daß jeder Produzent sofort nach der Ernte genau weiß, wieviel er abzuliefern hat. Die Ausbringung selbst hat von unten herauf durch

Bauerschaften und Gemeinden, — die für richtige Ablieferung verantwortlich zu machen sind, — zu erfolgen. Wer von seiner Ernte weniger abliefern, wie er hätte abliefern sollen, bezahlt für jedes fehlende Pfund hohe Brüche, — wer mehr abliefern, erhält hohe Prämien, die mit der größer werdenden Menge des Mehrabgelieferten gleichmäßig steigen. Auf diese Weise wird „das Interesse an der Produktion“, welches besonders beim Roggenbau kaum noch wahrnehmbar ist, bedeutend belebt und gesteigert werden. Aber, — das System muß gleichmäßig für alle Arten von Körner- und Hülsenfrüchten durchgeführt werden, man darf es nicht wieder willkürlich durch Ausschaltung irgendeiner Fruchtart durchbrechen.

Auf die in der ursprünglichen Fassung des Antrags geforderte Zwangsbewirtschaftung des Düngers näher einzugehen, erübrigt sich unter Hinweis auf die Gründe, welche auch gegen den Zwangsanbau vorgebracht wurden. Die Marschbauern würden mindestens passiven Widerstand leisten. Um diesem Widerstand entgegenzuwirken, würde ein so kompliziertes Erfassungssystem ausgebaut werden müssen, daß wirtschaftlich lohnende Ergebnisse dabei überhaupt nicht mehr herauskämen. Dagegen kann der Eisenbahnausschuß die im Absatz 2 und 3 der neuen Fassung gewünschte Form der Düngerbewirtschaftung befürworten. Es ist nötig, daß von Seiten der Marsch mehr auf die Bedürfnisse der Geest Rücksicht genommen wird, daß der in der Marsch überschüssige Dünger nicht zu Phantasiepreisen nach außerhalb hin verkauft wird, sondern für Oldenburg erhalten bleibt. Noch besser wäre es, wenn der vom Antragsteller geforderte Austausch von Torf und Stroh gegen Dünger weiter begünstigt und vielleicht in so feste Form geleitet werden könnte, daß auf diese Weise eine „Ausgleichsstelle zwischen Marsch und Geest“ entstände. Der Eisenbahnausschuß möchte die Anregung geben, daß die Landwirtschaftskammer eine bei ihr schon in ähnlichem Sinne wirkende Einrichtung weiter ausbauen möge, ohne etwa der Neugründung einer Kriegsgesellschaft für Marschdünger das Wort reden zu wollen.

Der Eisenbahnausschuß

beschließt

einstimmig:

Der Landtag wolle den Antrag Schmidt-Bodhornerfeld in seiner neuen Fassung annehmen unter Berücksichtigung der in diesem Bericht zum Ausdruck gebrachten Grundsätze.

Namens des Eisenbahnausschusses.

Der Berichterstatter:

K r a a z, Rastede.

Anlage 347.

Selbständiger, dringlicher Antrag.

Ich beantrage:

Der Landtag wolle beschließen, aus seiner Mitte eine aus vier Mitgliedern bestehende Kommission zu wählen, die sich durch ihr geeignet erscheinende Sachverständige ergänzen kann.

Die Kommission hat die Aufgabe, Maßnahmen und

Geschäftsführung der Landesfettstelle für den Landesteil Oldenburg zu prüfen.

Über das Ergebnis der Prüfung hat die Kommission dem Landtage bald — möglichst im Februar nächsten Jahres — Bericht zu erstatten.

W. Blohm.

Unterstützt durch: Schmidt-Zetel, Wieting, Stukenberg, Lanje, Duden, Albers

Anlage 348.

Selbständiger Antrag.

Ich beantrage, der Landtag wolle beschließen:

Das Staatsministerium wird ersucht, beim Reichsverkehrsministerium zu erwirken, daß für die oldenburgischen Weserhäfen eine von Bremen unabhängige Dienststelle der

Schiffabteilung beim Reichsverkehrsministerium eingerichtet wird und daß die Geschäfte dieser Dienststelle dem Hafenamtsamt in Brake übertragen werden.

Müller.

Unterstützt durch: Wieting, Schmidt-Zetel, Murken, Schröder, Leffers.

Begründung.

Vom Reichsverkehrsministerium ist vor kurzem eine Schiffahrtsgruppe „Nordwest“ mit dem Sitz in Münster errichtet worden, die durch ihre Dienststellen in Emden und Bremen mit der oldenburgischen Eisenbahndirektion verkehren und mit ihr u. a. die Wagengestellung für Erz regeln soll.

So kommt es, daß der bremische Beauftragte der Schiffahrtsabteilung eine gewichtige Stimme bei der Zuteilung der Eisenbahnwagen an die oldenburgischen Weserhäfen hat, während letztere in dieser Frage nicht gehört werden.

Die Stellung von Raum auf der Weser für Erz ist ebenfalls Sache des Schiffahrtsbeauftragten in Bremen, der dabei die oldenburgischen Häfen in jeder Weise zurücksetzt. So

ist z. B. in Brake im ganzen Monat Februar nur ein Leichter für Erz gestellt worden.

Der Schiffahrtsbeauftragte in Bremen ist Angestellter des Norddeutschen Lloyd und kann daher nicht als „unparteiische Behörde“ angesehen werden.

Es dürfte dringend geboten sein, eine von diesem Schiffahrtsbeauftragten unabhängige Dienststelle der Schiffahrtsabteilung für die oldenburgischen Weserhäfen einzurichten. Die geeignete unparteiische Behörde, welcher die Geschäfte dieser Stelle übertragen werden könnten, dürfte das Hafenamtsamt in Brake sein.

Anlage 349.

Bericht

des Eisenbahnausschusses über den selbständigen Antrag des Abgeordneten Müller, betreffend Einrichtung einer von Bremen unabhängigen Dienststelle der Schiffsabteilung beim Reichsverkehrsministerium für die oldenburgischen Weserhäfen.

Wie aus der Begründung des Antrages hervorgeht, sind die Interessen der oldenburgischen Weserhäfen der Machtvollkommenheit eines Angestellten des Norddeutschen Lloyd, also eines bremischen Privatunternehmens, unterstellt.

Diese Regelung hat zu geradezu unerträglichen Verhältnissen geführt.

So heißt es in einem Berichte der Eisenbahndirektion an das oldenburgische Ministerium des Verkehrs:

„Die zur örtlichen Überwachung des Schiffsverkehrs eingesetzten Beauftragten der Schiffsabteilung beim Reichsverkehrsministerium in Bremen und Emden sind in der Kontrolle des Hafenverkehrs an der Weser so weit gegangen, daß sie auch ohne Wissen der Eisenbahndirektion auf die Bereitstellung der Eisenbahnwagen für Abfuhr von Erz usw. einwirken wollten. Dabei hatten diese Stellen dem Wagenbureau Anweisung gegeben, die Wagenstellung einzustellen und dergleichen mehr.“

Selbstverständlich hat sich die Eisenbahndirektion diesen Eingriff in ihre Rechte nicht gefallen lassen und es ist dann Ende Januar eine Schiffsabteilungsgruppe Nordwest mit dem Sitz in Münster eingerichtet worden, die durch ihre Beauftragten in Emden und Bremen mit der oldenburgischen Eisenbahndirektion verkehren soll.

Diese Beauftragten — für die Weser kommt der bremische in Frage — haben also ein entscheidendes Mitbestimmungsrecht in den wichtigsten die oldenburgischen Weserhäfen betreffenden Fragen, während letzte vollkommen ausgeschaltet sind.

Wenn die Vertretung der Schiffsabteilung in den Händen einer bremischen Behörde (Senatsdeputation oder dgl.) läge, würde sich dieser Zustand vielleicht noch ertragen lassen.

So aber wird der Verkehr in unseren Häfen von dem Angestellten einer Privatgesellschaft beherrscht, die nur Interesse für Bremerhaven und Bremen hat und deren Vertreter daher nicht unparteiisch sein kann, auch wenn er den besten Willen dazu hätte.

Ein Beweis dafür ist die Tatsache, daß z. B. zur Entloshung von Erz aus von Schweden ankommenden Dampfern von dem Schiffsbeauftragten im ganzen Monat Februar in Brake nur ein Leichter gestellt wurde, während mindestens 20 bis 30 für sämtliche Weserhäfen zur Verfügung standen.

Gleichzeitig wurde von demselben Schiffsbeauftragten zeitweilig die Stellung von Wagen unterjagt.

Die Folge wäre eine völlige Stockung des Verkehrs in Brake verbunden mit schlimmster Arbeitslosigkeit gewesen, wenn nicht das Ministerium des Verkehrs durch die Anordnung, daß die notwendigen Wagen gestellt werden sollten, geholfen hätte.

Jedenfalls wird durch diesen Vorfall erwiesen, daß sich die Verhältnisse in unseren Häfen nicht von auswärtigen Privat-

personen mit anderen Interessen übersehen lassen und daß deren Einfluß auf unsere Häfen beseitigt werden muß.

Bei der Verteilung der im Jahre 1919 für die Weser bestimmten Dampfer mit Getreide von Nordamerika und Argentinien, welche allein dem bremischen Schiffsbeauftragten übertragen war, ist ebenfalls nicht unparteiisch verfahren worden.

Die Dampfer sollten nach den Verhältniszahlen im letzten Friedensjahre 1913 auf die einzelnen Häfen verteilt werden, wonach auf Brake mindestens die Hälfte aller Zufuhren an Getreide entfallen wäre, auf Bremerhaven dagegen nichts, da Bremerhaven kein Empfangshafen für Getreide ist und dort keine Getreideverkehrsanlage vorhanden ist, sondern nur Vorrichtungen des Norddeutschen Lloyd zum Überladen von Getreide aus Dampfern in Leichtern.

Zum Vorteile des Norddeutschen Lloyd sind nun im Vorjahre eine ganze Reihe von Dampfern mit Getreide auf Anordnung des Schiffsbeauftragten in Bremerhaven entloshet worden, während Brake nur etwa die Hälfte der ihm zukommenden Menge an Getreide erhalten hat und auch diese nur auf unmittelbare Anordnung des Reichsernährungsministers infolge dringender Vorstellungen in Berlin.

Von dem Abgeordneten Bieting wurde im Ausschusse ferner auf das Verhalten des Schiffsbeauftragten in Bremen gegenüber der Frage der Einfuhr schwedischer Pflastersteine über Brake, die zur Durchfuhr nach Holland bestimmt sind, hingewiesen. Trotzdem diese Durchfuhr nicht verboten ist, hat der Schiffsbeauftragte auf eine Beschwerde von Bremerhaven hin die Bestellung von Wagen für diese Steine zu hintertreiben gemocht.

Selbstverständlich wäre keine Beschwerde erfolgt, wenn die Steine in Bremerhaven zur Entloshung gelangt wären.

Auf Vorstellung des Stellvertretenden Bevollmächtigten zum Reichsrat ist sodann der Transport der Steine auf dem Wasserwege gestattet worden, und zwar schreibt der Ministerpräsident dem Antragsteller darüber unter dem 6. Febr. d. J., wie folgt:

„Es besteht kein Bedenken gegen den Weitertransport mittels Rähne bis Ruhrort oder einem anderen deutschen Binnenhafen, sofern genügend Rahnraum für andere Ladungen, besonders auch für Erztransporte, verfügbar bleiben.“

Da die Schiffsabteilung genügend Rahnraum stellen konnten, ist dann auch ein Abschluß über die Einfuhr und Durchfuhr von Steinen auf obiger Grundlage zustande gekommen.

Nachdem eine Ladung mit dem Dampfer „Niobe“ am 16. Februar d. J. in Brake angekommen und in der laut Mitteilung des Ministerpräsidenten genehmigten Weise befördert war, schreibt der Schiffsbeauftragte:

„Die Schiffsabteilung hat festgestellt, daß auch die Ladung des D. „Niobe“ für Holland, und zwar für Rotterdam, bestimmt war.

Die Schiffsabteilung gibt Ihnen daher hiermit bekannt, daß Dampfer, welche in Zukunft mit Steinen aus Schweden in deutschen Häfen eintreffen werden, keine Lösch-erlaubnis erhalten, solange nicht der Endempfänger in Deutschland nachgewiesen ist. — Falls es sich wiederum um Pflastersteine für Holland handelt, wird für den Dampfer Löschverbot ausgesprochen werden.“

Welche gesetzlichen Bestimmungen dem Schiffsbeauftragten zur Seite stehen, um ihn zum Erlaß eines solchen Löschverbots zu berechtigen, wird in dem Schreiben nicht gesagt.

Es dürfte auch keine solchen Bestimmungen geben.

Zunehmend ist es höchst bedauerlich, daß mit den Lebensinteressen eines oldenburgischen Hafens, seiner Arbeitgeber und Arbeitnehmer in so rücksichtsloser Weise verfahren wird.

Nachdem der Schiffsverkehr 5 Jahre hindurch fast völlig geruht hat und besonders Brake mit seinen großen Getreideanlagen vollständig brach gelegen hat, sollte alles aufgeboten werden, um den Verkehr wieder zu beleben, und jeder Versuch,

Verkehr zu schaffen, sollte unterstützt werden, anstatt, wie hier vom Schiffsbeauftragten geschieht, in brutaler Weise vernichtet zu werden.

Vielleicht infolge des vorliegenden Antrags hat nun der Schiffsbeauftragte vor einigen Tagen einen Vertreter nach Nordenham geschickt und will dort anscheinend eine Unterabteilung der Schiffsabteilung in Bremen einrichten.

Damit kann natürlich den oldenburgischen Interessen nicht gedient sein, denn das wäre keine von Bremen unabhängige Dienststelle.

Eine unparteiische Dienststelle kann nur eine Behörde sein und als solche kommt in erster Linie das Hafenamtsamt in Brake in Betracht.

Bei den Verhandlungen im Ausschusse erklärten die Regierungsvertreter, daß das Staatsministerium dem Antrage zustimme und bereits einleitende Schritte zur Verwirklichung desselben unternommen habe.

Somit stellt der Ausschuss den

Antrag:

Der Landtag wolle den selbständigen Antrag des Abgeordneten Müller annehmen.

Namens des Eisenbahnausschusses.

Der Berichterstatter:

Müller.

Anlage 350.

Selbständiger Antrag.

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird ersucht, das Gesetz für das Herzogtum Oldenburg, betreffend Besteuerung des Wandergewerbes, einer Neubearbeitung zu unterziehen, um eine höhere Besteuerung dieses Gewerbes vornehmen zu können und um eine ungleichmäßige Besteuerung vorzubeugen.

Gleichzeitig wird der Antrag gestellt, die Staatsregierung wolle sich mit der Reichsregierung in Verbindung setzen, um die Erteilung des Wandergewerbescheines von der Bedürfnisfrage abhängig zu machen.

Leffers.

Unterstützt durch: König, Willenborg, Raschke, Denis, Feigel, Frau Brand, Fröhle.

Begründung.

Das Gesetz wurde am 22. Februar 1898 erlassen. In den letzten 20 Jahren hat ein großer Umschwung der Verhältnisse und eine derartige Umwertung des Geldwertes stattgefunden, daß es unbedingt nötig ist, die Steuersätze einer Neuregelung zu unterziehen. So ist es z. B. nicht möglich, die außeroldenburgischen Karussell- und Schaubudenbesitzer mit den riesengroßen Lageseinnahmen zu einer höheren Wandergewerbesteuer als 144 M Jahresbetrag zu veranlagern. Auswärtige Händler erzielen Umsätze von zehn, ja hundert Tausenden ohne

Zahlung einer Einkommen-, noch Kommunalsteuer, lediglich gegen Zahlung der Jahressteuer von 36—48 M.

Während es für den Verkauf von Abgängen der Haus- und Landwirtschaft, wie Lumpen und alten Knochen, eines Wandergewerbescheines bedarf, ist das Aufkaufen von Erzeugnissen der Land- und Forstwirtschaft, der Viehzucht, der Torfproduktion usw. ohne Wandergewerbe gestattet, im Gegensatz zu den preussischen Bestimmungen. Außeroldenburgische Aufkäufer bereisen das ganze Land, um Wolle, Häute, Felle usw.