

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 20. Juli 1866.

1. Wahlen zum deutschen Parlament.

Der Senat ist Seitens der Königlich Preussischen Regierung ersucht worden, für die Vornahme der Wahlen zum deutschen Parlamente schon jetzt die erforderlichen Vorbereitungen zu treffen, damit demnächst die Wahlhandlung selbst ohne Zeitverlust vor sich gehen könne. Nachdem die Bürgerschaft auf den Antrag des Senats vom 29. Juni d. J. im Principe mit der Beschickung des deutschen Parlaments, sobald Preußen dasselbe einberufen werde, sich einverstanden erklärt und ihrerseits den Artikel IV. des Preussischen Reformprojects, welchem zufolge diese Wahlen nach den Bestimmungen des Reichswahlgesetzes vom 12. April 1849 vorzunehmen sind, genehmigt hat, wird zunächst zu beschließen sein, was wegen Ausführung der gedachten Bestimmungen zu geschehen habe. Der Senat beantragt eine Deputation zur Verathung und Berichterstattung wegen dieses Gegenstandes niederzusetzen, und sieht der Namhaftmachung der bürgerchaftlichen Deputirten entgegen.

2. Eisenbahn von Oldenburg nach Bremen.

Der Senat vermag dem Antrage der Bürgerschaft, die Herstellung einer Fahrbahn auf der Eisenbahnbrücke über die Weser betreffend, seine Zustimmung nicht zu ertheilen. Die gegen eine solche Einrichtung redenden Gründe sind schon wiederholt erörtert worden; es genügt daher, hier auf die hauptsächlichsten, in Betracht kommenden Gesichtspunkte hinzuweisen.

Vor allen Dingen ist zu berücksichtigen, daß demnächst neben dem Oldenburgischen der gesammte übrige Eisenbahnverkehr zwischen beiden Weserufern, welcher durch eine hoffentlich schon sehr bald möglich werdende Erweiterung unserer Anlagen und Schienenverbindungen ins Leben gerufen werden wird, wenigstens längere Zeit hindurch auf der jetzt im Bau begriffenen Brücke vermittelt werden muß. Selbst abgesehen von größeren Bahnprojecten, deren Verwirklichung durch die politischen Ereignisse in nahe Aussicht gerückt wird, würde schon die erwünschte Anlegung von Schienenverbindungen mit Landungsplätzen und Lagerräumen in der Neustadt und die Verweisung eines Theils des Bahnhofsbetriebs in den letzteren Stadttheil unausführbar, wenn der Raum auf der Brücke, den das alsdann unentbehrliche zweite Geleis erfordert, durch eine Fahrbahn occupirt wäre.

Dem Senate ist es nicht unbekannt, daß das Project dieser Fahrbahn von vielen Seiten deshalb Unterstützung findet, weil dadurch dem oft kundgegebenen Wunsche, eine zweite Brückenverbindung zwischen Alt- und Neustadt hergestellt zu sehen, eine, wenn auch unvollkommene, Befriedigung gewährt werden würde. Allein einerseits dürfen doch Rücksichten so localer Natur, mögen sie an sich noch so berechtigt sein, nicht maßgebend sein, wo es sich um die wichtigsten Verkehrsinteressen der Gesamtheit handelt; andererseits darf wohl die Frage aufgeworfen werden, ob nicht, selbst im local neustädtischen Interesse, eine directe Schienenverbindung mit dem Hauptbahnhofe weit werthvoller sein wird, als eine Fahrbrücke, zumal an so durchaus ungeeigneter Stelle, an der äußersten Grenze der Neustadt, wo der Zugang zur Brücke immer ein sehr mangelhafter bleiben wird.

Allerdings ist es nicht geradezu unmöglich, die Fahrbahn demnächst wieder aufzuheben und in eine Schienenbahn zu verwandeln. Allein es ist unverkennbar, daß eine solche Maßregel von demjenigen Theile des Publikums, welcher im Vertrauen auf gefasste Staatsbeschlüsse auf die neue Fahrbahn Speculationen, Capitalverwendungen und Geschäftseinrichtungen basiert hat, stets als eine außerordentliche Härte angesehen und daß dadurch die Rückgängigmachung einer derartigen Straßenanlage,

auch wenn man sie jetzt als »provisorisch« bezeichnet, ungemein erschwert werden wird. Dazu kommt, daß, wenn gleichwohl die Nothwendigkeit, vielleicht schon in nächster Zeit, die Wiederaufhebung der Bahrbahn erzwingen sollte, die Kosten dieser Anlage völlig nutzlos verwendet sein würden.

Sind es somit Verkehrsrückichten ersten Ranges, welche dem Senate es zur Pflicht machen, an der fraglichen Stelle eine Bahrbahn nicht zuzulassen, so darf er sich um so mehr der Hoffnung hingeben, daß auch die Bürgerschaft bei erneuter Erwägung von diesem handelspolitischen Standpunkte aus ihre Entscheidung treffen und dem Antrage der Eisenbahndeputation vom 2. d. Mts. ihre Zustimmung ertheilen werde.

Indem der Senat dieses beantragt, bemerkt er, wegen Dringlichkeit der Sache, schon jetzt, daß, falls wider Verhoffen eine Verständigung auf dieser Grundlage nicht zu Stande käme, alsdann Nichts anderes übrig bleiben würde, als den gemeinschaftlichen Beschluß vom 21. März und 6. April 1864 zur Ausführung zu bringen und der übernommenen Vertragspflicht gemäß eine eingleisige Eisenbahnbrücke, nach Art. 7 des Oldenburgisch-Bremischen Staatsvertrages von 8. März 1864 in der Weise herzustellen, wie solches in der Registratur vom 8. März 1864 (s. Verhandl. pag. 80.) sub 2 von den beiderseitigen Commissarien verabredet und von Senat und Bürgerschaft genehmigt worden ist.

3. Verlegung der Chaussee bei Huchting.

Bei seinem Antrage auf Verlegung der Chaussee bei Kirchhuchting ist der Senat durch die Voraussetzung bestimmt worden, daß nur durch diese Chausseeverlegung eine Verbindung des vertragsmäßig $\frac{1}{4}$ Meile von der Dichtum an der Chaussee anzulegenden Zollamts mit dem Huchtinger Bahnhof zu erreichen sei, und daß daher ohne die Chausseeverlegung die Eisenbahnstation Kirchhuchting ohne Zollamt bleiben und folglich mit derselben nicht das zu erreichen sein würde, was wir uns davon versprochen haben. Nochmalige Erkundigungen haben die Richtigkeit dieser Voraussetzung außer Zweifel gesetzt, und der Senat wird sich daher auch wohl der Hoffnung überlassen dürfen, daß die Bürgerschaft ihre Zustimmung zu der Chausseeverlegung demnächst nicht verweigern werde.

Uebrigens ist der Senat gern damit einverstanden, daß vorab die Sache zur Berathung und Berichterstattung über alle einschlägigen Verhältnisse an eine besondere dafür niederzusetzende Deputation verwiesen wird.