Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 19. Februar 1855.

1. Zweiter Bericht der Straßenbepflasterungsdeputation über die im Jahre 1855 vorzunehmenden Straßenbepflasterungsarbeiten nebst Bericht des Baudirector Schröder über Canalisirung der Neustadt.

2. Bericht der Wegbaudeputation, die Fortsetzung der Steinschlagbahn auf der Schwachhauser Chaussee und die Chausseepfähle betreffend.

Der Senat theilt diese ihm von den betreffenden Deputationen eingereichten Berichte der Bürgerschaft zu ihrer Aeußerung über die darin enthaltenen Anträge beikommend mit, die seinige sich vorbehaltend.

Anlage I.
zur Mittheilung des Senats
vom 19. Februar 1855.

Zweiter Bericht

der

Straßenbepflasterungsdeputation über die im Jahre 1855 vorzunehmenden Straßenbepflasterungsarbeiten.

Dem der berichtenden Deputation gewordenen Auftrage: die diesjährigen Straßenbepflasterungsarbeiten auf die Summe von 28,000 Thalern zu beschränken, und darüber zu berathen und zu berichten wie diese Summe am zweckmäßigsten zu verwenden sei, auch dabei zu berücksichtigen, ob die Canalisirung in der Neustadt, soweit solche erforderlich ist, in diesem Jahre vorgenommen werden könne, beehrt die Deputation sich in dem Nachstehenden Folge zu leisten.

Ebenso wie in ihren früheren Berichten ist sie auch in dem vorliegenden im Allgemeinen von dem Grundsatze ausgegangen, daß das Nothwendige dem Nützlichen und Angenehmen vorzuziehen sei, nur ist das Nützliche und Angenehme häufig für einen so großen Theil des Publikums nützlich und angenehm, daß es eben dadurch fast die Grenzen des Nothwendigen erreicht.

Den ertheilten Auftrag versteht die Deputation dahin, daß in diesem Jahre für alle Straßenbepflasterungsarbeiten nur 28,000 Thaler aus dem diesjährigen Staatshaushalte ausgezahlt werden sollen, und empfiehlt sie unter Bezugnahme auf den von ihr unter dem 12. Januar d. J. abgestatteten Bericht die nachfolgenden Ausgaben und Arbeiten als die dringlichsten:

1)	Für gewöhnliche Ausgaben	℔	7,550 : —
2)	Für im Jahre 1854 beschlossene aber nicht ausgeführte Arbeiten	«	4,589 : —
3)	Für Arbeiten, welche der Staat laut Contract ausführen muß ℔ 3,090 : 12		
	ab Bepflasterungskosten des Philosophengangs, welche durch Eisenbahnanleihegelder bezahlt werden « 370 : —		
		«	2,720 : 12
4)	Für Reparaturen in Folge der Gasröhrenlegung	«	4,000 : —
5)	Für neue Arbeiten:		
	a. für das Bollwerk an der Thranbrennerei	«	97 : 66
	b. für den Stau im Canal	«	650 : —
	c. für Abtragung der Wulwesstraße	«	435 : 64
	d. für den Canal an der Doventhorscontrescarpe (Olbersstraße)	«	300 : —
	e. für den Canal vor der Krahnpforte	«	118 : 54
	f. für den Canal in der Böttcherstraße	«	898 : 18
	g. für Bepflasterung des Grasmarkts	«	365 : —
	h. für Canalisirung des Grünenwegs u. s. w.	«	2,431 : 66
	i. für Trottoir in der Fedelhören	«	1,050 : —
	k. für Erhöhung und Bepflasterung der Wachtstraße	«	3,738 : 40
	l. für Abtragung und Regulirung der Domsheide	"	5,855 : 21
		℔	34,800 : 53
	Davon ist dann abzusetzen das über den erforderlichen Bestand ad Thaler 10,000 vorhandene Material ad ca.	«	6,800 : 53
	so daß dann für 1855 zu bewilligen sein werden	℔	28,000 : —

Von der besseren Canalisirung der Neustadt muß die Deputation aus den in dem angebogenen Bericht des Baudirector Schröder vorgebrachten Gründen abrathen, es sei denn, es würden in diesem Jahre die für den am Neustadtswall liegenden Hauptcanal erforderlichen 13,800 Thaler bewilligt.

Die Abwässerung der Neustadt ist allerdings noch mangelhaft, und können die Canäle das Wasser bei starkem Zulaufe nicht abführen, die Abwässerung in den Vorstädten ist aber noch viel schlechter und daher die Verbesserung der Abwässerung hier nothwendiger als in der Neustadt.

Bremen, den 19. Februar 1855.

Die Straßenbepflasterungsdeputation.

(gez.) **J. W. Bredenkamp**, Dr. (gez.) **W. F. Barkhausen**, p. t. Rechnungsführer.

Unter-Anlage
zur Anlage I der Mittheilung des Senats vom 19. Febr. 1855.

Bericht
über Canalisirung der Neustadt.

Das Niveau der Neustadt wechselt (abgesehen von einzelnen höher gelegenen Punkten an der Brücke, am Deich u. s. w.) zwischen 15 und 18 Fuß Höhe über Null am Pegel und zwar der Art, daß im Allgemeinen, einzelne Ausnahmen abgerechnet, die höchste Lage am Deich ist und die tiefste in der Richtung der großen Annenstraße sich befindet, von wo das Terrain wiederum gegen den Wall steigt.

Sämmtliches Straßen- und Himmelwasser wird durch 3 Hauptcanäle in den Canal am Hohenthor und von da aus der Stadt geführt. Diese 3 Hauptcanäle sind:

1. der offene Graben vom Theermagazin her,
2. der Canal in der Hohenthorstraße,
3. der offene Graben von der Osterstraße her.

Alle übrigen Straßen führen entweder durch offene Straßengossen oder kleinere mehr oder weniger lange Quercanäle ihr Wasser in einen dieser Hauptabläufe.

Der Canal in der Hohenthorstraße, von dem der Canal am Hohenthore nur die Verlängerung ist, hat allein reichlichen Fall, die beiden offenen Gräben dagegen nur sehr wenig, wie aus nachfolgenden Zahlen zu ersehen ist. Da wo der Canal von der Osterstraße in der Nähe der Kirchenstraße in den öffentlichen Graben einmündet, liegt die Straße 10′ 10″ hoch, (alle Maße vom Null am Pegel gerechnet). Da wo derselbe in der Nähe des Hohenthorscanals in den bedeckten Canal einmündet, liegt die Straße 10′ 6″. Die Straßen haben also bei einer Länge von circa 2600 Fuß nur einen Fall von 4 Zoll, und wenn der Graben auch etwas mehr hat, so ist leicht einzusehen, daß das nicht beträchtlich und keineswegs hinreichend sein kann. Beim Anfange des östlichen Grabens liegt die Straße auf 10′ 5″, weiter unten bei der Ausmündung der Sortillienstraße nur auf 8′ 9″, am Exerzierplatz auf 9 Fuß. Hieraus geht hervor, daß der Fall dieses Theils noch bedeutend weniger sein muß, so wie es leicht erklärlich ist, daß derselbe bei großem Regen an der Sortillienstraße über seine Ufer tritt und die ganze Gegend versumpft und verpestet.

Wie schon gesagt, münden die Gossen und Canäle aller Straßen der Neustadt in diese Hauptgräben aus, können daher nicht tiefer gelegt werden, als deren Sohle sich befindet, wobei noch zu berücksichtigen ist, daß dieselbe auch ungleichmäßig durch Hineinwerfen von allem möglichem Schmutz und Schutt aus den daran liegenden Wohnungen erhöht wird. Die fraglichen Gräben können aber nicht füglich tiefer gemacht werden, weil sonst die Ufer entweder zu steil, also nicht haltbar angelegt werden müßten, oder wenn sie flacher sein sollen, zu viel Raum von der Straße einnehmen.

Soll daher der Neustadt in Bezug auf ihre Abwässerung wesentlich geholfen werden, so müssen die oft genannten Gräben in weite gemauerte Canäle verwandelt werden, welche so tief gelegt werden, daß jeder andere dahineinmündende Canal den gehörigen nothwendigen Fall erhalten kann.

Bei allen Canalanlagen ist es eine ebenso unumstößliche wie leicht einzusehende Regel, daß bei den tiefsten Punkten mit dem Bau begonnen werden muß, wenn man nicht vergebliche Arbeiten und Ausgaben haben will. In Bezug auf die Neustadt würde es daher fehlerhaft sein, hier und da kleine Arbeiten vorzunehmen, ohne daß der große Canal gemacht ist; entweder würden die Seitencanäle nicht in denselben einmünden können, oder sie müßten flacher gelegt werden als zweckmäßig, ja als nothwendig ist.

Der Hauptcanal würde bei einer Länge von circa 4600 Fuß und einem Kostenbetrage von 3 ℔ pr. Fuß ohne die unumgänglichen Nebenkosten zu rechnen, 13,800 ℔ kosten.

Um aber den oben ausgesprochenen Satz auf einen speciellen Fall in der Neustadt anzuwenden, will ich eine der schlimmsten Stellen, nämlich die Häschenstraße mit ihrer Fortsetzung, der kleinen Johannisstraße, näher betrachten:

Diese Straße liegt am Deiche..... 15′ — ″
an der Grünenstraße..... 12′ 5 ″
an der Westerstraße..... 12′ 4 ″
an der großen Annenstraße..... 10′ 1½″
an der großen Johannisstraße..... 9′ 9½″
und am Wall..... 9′ 3 ″

über den Nullpunkt am Brückenpegel, hat also von der Grünenstraße ab bei einer Länge von 1200 Fuß nur einen Fall von 2′ 9″, der aber sehr ungleichmäßig vertheilt ist, z. B. von der Grünenstraße bis zur Westerstraße bei einer Länge von circa 350 Fuß nur 1 Zoll. Da das Niveau der Querstraßen nicht geändert werden kann, so läßt sich auch das Niveau der Häschenstraße nicht ändern, es wäre daher der Straße nicht anders, als durch einen Canal zu helfen, der wiederum zu flach liegen würde, wenn die Hauptwasserlöse nicht tiefer gelegt wird. Die Straße am Wall der kl. Johannisstraße gegenüber liegt jetzt auf 9′ 3″, die Canalsohle ungefähr 3 Fuß tiefer, also 6′ 3″. Die Häschenstraße liegt an der Kreuzung der Grünenstraße auf 12′ 5″. Ueber dem Canaldeckel ist eine Schicht Erde von mindestens 2 Fuß erforderlich, um den Canal vor dem Zerdrücken und dem Einfrieren zu wahren, der Canal selbst ist zu 18 und 24 Zoll angenommen; danach würde die Canalsohle in der Grünenstraße auf 8′ 1″ (4″ Deckelstärke) zu liegen kommen und die Differenz demgemäß nur 1′ 10″ bei einer Länge von 1200 Fuß oder 1⅝ Zoll für 100 Fuß betragen, während man für diese Canäle 3 Zoll als Minimum annimmt.

Sollte daher die Häschenstraße schon jetzt mit einem Canal versehen werden, so würde nur eine unzweckmäßige und fehlerhafte Anlage möglich sein, die ungefähr 2000 ℔ kosten würde. Wie bei der Häschenstraße so läßt sich dasselbe so ziemlich bei allen Querstraßen nachweisen, bei den Längenstraßen würde sich das Verhältniß noch ungünstiger stellen.

Schließlich erlaube ich mir noch zu bemerken, daß wie auch aus dem Obengesagten hervorgehen wird, eine zweckmäßige Canalisirung keine unbedeutende Arbeit ist, aber auch dann nur mit Nutzen ausgeführt werden kann, wenn sie nach einem vollständigen Plane ausgeführt wird, daß größere oder kleinere, aber vereinzelte Anlagen leicht nur vergebliche Arbeiten und Kosten verursachen werden.

Bremen, den 10. Februar 1855.

(gez.) **A. Schröder.**

Anlage II.
zur Mittheilung des Senats
vom 19. Februar 1855.

Bericht der Wegbaudeputation,

die Fortsetzung der Steinschlagbahn auf der Schwachhauser Chaussée, und die Chausséepfähle betreffend.

Dem erhaltenen Auftrage gemäß beehrt sich die Wegbaudeputation

1) über die Zweckmäßigkeit einer Fortsetzung des Versuchs das Pflaster der Schwachhauser Chaussée durch einen macadamisirten Weg zu ersetzen,

sowie

2) über die Entfernung der Pfähle von den Chausséen

in dem Nachstehenden ihren Bericht abzustatten.

Zu 1. Die Vorzüge einer Chaussée von geschlagenen Steinen vor dem gewöhnlichen Pflaster, sobald dabei von dem Kostenaufwand abgesehen wird, sind zu allgemein anerkannt, als daß sie noch einer besonderen Ausführung bedürfen. Der Versuch auf der Schwachhauser Chaussée hat bewiesen, daß auf unserm Boden und mit unserem Material eine gute Chaussée von Steinschlag, wiewohl mit bedeutend größeren Kosten als die Anlage und Unterhaltung einer Pflasterbahn erfordert, zu erbauen und zu unterhalten sei. Es handelt sich daher hier nur darum, ob die größeren Anlage- und Unterhaltungskosten einer Chaussée von geschlagenen Steinen durch ihre Vorzüge aufgewogen werden, eine Frage, welche die Deputation mindestens in Betreff der in Rede stehenden von zahlreichen Lustfuhrwerken befahrenen und von allen Classen unserer Bevölkerung stark benutzten Landstraße nach Schwachhausen, Horn und Oberneuland wohl zu bejahen geneigt ist.

Der vor einigen Jahren gemachte Versuch mit Steinschlag auf der Schwachhauser Chaussée auf 1025 Fuß Länge in einer Breite von 16 Fuß hat freilich 2006 Thaler 47 Grote, also die □Ruthe 31 Thaler 25½ Groten gekostet, während die Anlagekosten einer □Ruthe gewöhnlichen Pflasters auf nicht völlig 10 Thaler sich berechnen und die Unterhaltungskosten leicht in demselben Verhältniß geringer sein mögen. Allein eines Theils ist die vorhandene Steinschlagbahn in ungewöhnlicher Stärke angelegt, und hat deshalb eine erheblich größere Quantität Steine (36 Tonnen die □Ruthe) erfordert, als künftig nöthig sein dürfte; anderen Theils werden sowohl dadurch daß eine größere Wegstrecke auf einmal in Angriff genommen wird, als auch durch Verwendung kleinerer Kiesel und vielleicht durch Ankauf des Steinschlags im Hannoverschen erhebliche Ersparungen möglich sein, so daß die Deputation um so mehr hofft, die angefangene Schlagbahn mit bedeutend geringeren Kosten fortsetzen zu können, als nach den von ihr eingezogenen Erkundigungen die Anlagekosten der Oldenburgischen Chausséen von zerschlagenen Steinen durchschnittlich nur 15 Thaler Courant die □Ruthe betragen und die Umwandlung der Pflasterstrecke von Burg nach Marssel in eine Bahn von Steinschlag, das vorhandene Material zu Gelde angeschlagen, nur 12½ Thaler die □Ruthe gekostet haben soll.

Auch der Wasserbau-Director Blohm hat sich dahin ausgesprochen, daß eine solche Grandbahn zu 19 bis 20 Thaler die □Ruthe herzustellen sein wird, und so darf die Deputation wohl annehmen, daß die Kosten der Verwandlung des Pflasters der Schwachhauser Chaussée in Steinschlag nicht höher als 20 Thaler, und, wenn das vorhandene Material in Rechnung kommt, als 12 Thaler die □Ruthe zu stehen kommen werde.

Wenn aber auch die Wegbau-Deputation die Fortsetzung des gemachten Versuchs nicht für unzweckmäßig hält, so kann sie doch die Veränderung nur da empfehlen, wo die Chaussée ganz frei liegt und der ungehinderten Einwirkung der Luft ausgesetzt ist. An den Strecken, wo der Weg zwischen Häusern und Bäumen liegt und wo daher bei dem feuchten Boden die Schlagbahn selten ganz abtrocknen würde, dürfte die Unterhaltung zu schwierig und kostspielig sein.

Soll hier etwas zur Verbesserung des Weges geschehen, so muß die Deputation empfehlen in der Mitte der bisherigen Pflasterbahn eine 8 Fuß breite Bahn von Polirsteinen zu legen, mittelst welcher, wie ein im vorigen Jahre in der Nähe des Wegbaums vor Schwachhausen gemachter Versuch bewiesen hat, eine bessere und dauerhaftere Straße als mittelst des gewöhnlichen Pflasters mit dem verhältnißmäßig nicht bedeutenden Kostenaufwande von 30 Thalern, oder nach Abrechnung der dafür zur Disposition kommenden Steine, von 22 Thalern für die □-Ruthe, oder von 11 Thalern für den laufenden Fuß hergestellt werden kann.

Die Deputation glaubt indeß um so mehr die Entscheidung über diesen Vorschlag sowie über die in Frage stehende Wegverbesserung überhaupt gänzlich dem Ermessen des Senats und der Bürgerschaft anheim stellen zu müssen, als am Ende alles davon abhängen wird, ob man geneigt ist, die noch immer sehr bedeutenden Kosten zu verwenden.

Für diesen Fall erlaubt sich aber die Deputation einen Kostenanschlag der vorgeschlagenen Wegverbesserung für die Chausséestrecke von der Schleifmühle bis zur Horner Brücke in dem Nachstehenden aufzustellen.

1) Ein Pflaster von Polirsteinen, 8 Fuß breit, auf der Strecke von der Schleifmühle nach dem Eisenbahnübergange, und vom Anfange des Dorfs Schwachhausen bis zur Horner Brücke, 603 Ruthen oder 301½ □Ruthen, nach dem Obigen zu 30 Thaler, kostet ..... ℔ 9045

2) Eine Bahn von Steinschlag von der Eisenbahn nach Schwachhausen, nach Absatz der bereits mit einer solchen Bahn versehenen und der mit Polirsteinen gepflasterten Strecke, 300 Ruthen, 16 Fuß breit, = 300 □Ruthen zu 20 Thaler, kosten ..... » 6000

℔ 15,045

Transp. ℛ 15,045

Davon ist abzuziehen der Werth der auf der gedachten Chausséestrecke aufzunehmenden rauhen Steine: 564 □Ruthen, die □Ruthe 16 Tonnen zu 36 Grote . . . . . » 4,512

ℛ 10,533

3) Für unvorhergesehene Ausgaben wird angeschlagen . . . . . » 467

ℛ 11,000

Zugleich würde aber auf die Bewilligung der Anschaffungskosten einer großen Walze mit 500 Thaler angetragen werden müssen, da diese nicht nur für den Bau und die Unterhaltung einer Schlagbahn so unentbehrlich ist, daß sie bei dem früheren Versuch von dem Königl. hannoverschen Wegbaudepartement hat geliehen und mit nicht unbedeutenden Kosten hierher hat transportirt werden müssen, sondern auch außerdem auf unsern übrigen Chausséen mit Nutzen angewandt werden kann.

Zu 2. Die Chausséepfähle haben bekanntlich vorzugsweise die Bestimmung, die Fußwege und Fußgänger gegen Uebergriffe der Reiter und Wagen zu schützen und erfüllen diesen Zweck besser als irgend etwas anderes, was an ihre Stelle gesetzt werden kann.

Daneben dienen sie auf solchen Straßen, welche der Ueberschwemmung ausgesetzt sind zur genauen Bezeichnung des Weges, wenn er anderweitig unter dem Wasser nicht mehr zu erkennen ist, und schützen die Fahrenden, daß sie nicht von der Straße abkommen.

Endlich darf man auch wohl sagen, daß eine regelmäßige Pfahlreihe, zumal wo es an Bäumen fehlt, den Landstraßen zur Zierde gereicht.

Auf der anderen Seite ist es auch nicht zu verkennen, daß die Pfähle den Fußgängern im Finstern gefährlich werden können, und ebenfalls den Fuhrwerken Gefahr bringen, wenn diese beim Begegnen anderer Fuhrwerke oder bei sonstigen Anlässen den Fußwegen zu nahe zu kommen genöthigt werden.

Dazu kommt, daß die Chausséepfähle eine nicht unbedeutende jährliche Ausgabe verursachen, weshalb es nicht unangemessen sein dürfte, die Pfähle da wegzunehmen, wo der Hauptzweck derselben auch in anderer Weise erreicht werden kann.

Dies wird allenthalben der Fall sein, wo der Ablauf von dem Fahrwege nicht, wie z. B. bei der Hastedter Chaussée der Fall ist, über die Fußwege, sondern unter dieselben durchführt, wo daher die Fußwege schon durch ihre Höhe und durch ihre Einfassung oder die zwischen denselben und der Fahrbahn liegenden Gossen einigermaßen geschützt sind.

Die Wegbaudeputation hat auch bereits an verschiedenen Chausséen versuchsweise die Pfähle weggenommen, ohne daß sich davon bis jetzt nachtheilige Folgen bemerkbar gemacht hätten.

Nur an den Chausséen, welche häufigen Ueberschwemmungen ausgesetzt sind, sowie an denjenigen, wo die Fußwege niedriger als die Fahrbahn liegen, werden die Pfähle nicht entbehrt werden können; im Uebrigen empfiehlt die Deputation es ihr zu überlassen, nach Maßgabe der weiter gesammelten Erfahrungen und der Localverhältnisse, mit der Entfernung und Beibehaltung der Chausséepfähle zu verfahren.

(gez.) **J. D. Meier**, Dr. (gez.) **H. Holler.**