

Mittheilung des Senats

vom 5. Mai 1876.

1. Verstärkung des Eisenrads- und Langendeiches.

Zur sofortigen Ausführung der von dem Landherrn als Deichbehörde angeordneten Beseitigung der durch das letzte Hochwasser an den 1872 vom Staat übernommenen Deichschlägen des Eisenrads- und Langendeichs verursachten Schäden und zum Zweck der erforderlichen Verstärkung dieser Deichschläge beantragt die Deputation zur Verwaltung der öffentlichen Grundstücke in dem beifolgenden Bericht eine Nachbewilligung von M. 35,495, mit welcher der Senat, nachdem auch die Finanzdeputation dabei Nichts zu erinnern gefunden hat, sich einverstanden erklärt. Die genannte Summe ist der Baudeputation, welcher die Ausführung der Arbeiten obliegt, zur Verfügung zu stellen. Indem der Senat diesen Gegenstand nach § 50 der Verfassung als dringlich bezeichnet, beantragt er zugleich, über den Antrag der Deputation schon in der nächsten Sitzung beschließen zu wollen.

Den Antrag der Bürgerschaft vom 26. v. Mts. anlangend, so wird hiedurch der daselbst vorgesehenen ersten Alternative durchaus entsprochen; auf Grund der geschehenen Deichschau und der Berichte der Techniker geht die Erklärung des Landherrn dahin, daß der Vorstadt durch die angeordnete Verstärkung des Deiches ein nach menschlicher Voraussicht völlig ausreichender Deichschutz verschafft werde. Damit erledigt sich zur Zeit die Veranlassung der auf dasselbe Ziel gerichteten zweiten Alternative des Antrages, der Verlegung des Deiches über die Pauliner Marsch näher zu treten, zumal daselbst im Fall derselben die angeordneten Verstärkungen keine Verzögerungen erleiden dürften. Unter Bezugnahme auf seine Mittheilung vom 16 April 1874 (Verhdl. pag. 247) setzt der Senat bei unveränderter Sachlage bezüglich der angeregten Deputationsberatung seine weitere Erklärung daher einstweilen aus, wird aber die Deichverlegung auch ferner im Auge behalten und bei gegebener Veranlassung auf diesen Gegenstand zurückkommen.

Anlage.

Bericht der Deputation zur Verwaltung der öffentlichen Grundstücke, Deicharbeiten betreffend. (Eingereicht am 2. Mai 1876.)

Unerachtet der alte Deichkörper des Eisenrads- und Langendeiches bei dem diesjährigen Hochwasser sich als fest und widerstandsfähig erwiesen hat, sind durch dasselbe doch, wie sich bei der Deichschau vom 20. April c. herausgestellt hat, aus der Außendossirung Stücke herausgeschlagen; die Instandsetzung dieser Deiche ist somit bei der Erheblichkeit der durch dieselben geschädigten Interessen und um so großen Materialverlusten für die Zukunft thunlichst vorzubeugen, dringlich. Oberhalb des Deichweges hat die vor einigen Jahren hergestellte vierfache Außendossirung hauptsächlich deshalb gelitten, weil sie noch zu neu war; hier genügt nach dem Beschluß der Deichdirection die Ausbesserung der beschädigten Stellen; in der Bucht am langen Deich sind die im Vorjahr zur Ausführung gebrachten Arbeiten arg mitgenommen, das Material ist theilweise weggeschwemmt, und die Instandsetzung dieser Strecke sofort in Angriff zu nehmen. Unterhalb des Deichweges ist der ohnehin aus geringerem Material bestehende Deichkörper zufolge Beschlusses der Deichdirection mit einer vierfachen Außendossirung von guter Klaierde, somit in flach 1 : 4 geneigter Anlage zu verstärken, welche nach dem Gutachten des Oberbaudirectors Franzius und des Bauinspectors Kiehne ausreichen würde, aber auch zumal bei der exponirten Lage des Deiches erforderlich ist, um demselben gegen die Angriffe des Eisganges und Wellenschlages, gegen Durchfluern etc., genügende Widerstandsfähigkeit zu verleihen und der Vorstadt einen nach menschlicher Voraussicht völlig ausreichenden Deichschutz zu verschaffen.

Die dieser Sachlage entsprechend von dem Landherrn als Deichbehörde angeordneten Deicharbeiten sind thunlichst noch in diesem Jahre ganz zur Ausführung zu bringen. Das erforderliche Material soll dem Peterswerder und den Pagenthorner Wischen entnommen werden, auf welchen Grundstücken der Deichstich

zu Gunsten der theilhaftigen Deichhalter lastet. Die Kosten sind zum Antheil des Staates als Deichhalter für die im Jahre 1872 (Verh. pag. 359) von ihm übernommenen Deichschläge nach stattgehabter Profilaufnahme und sorgfältiger Berechnung wie folgt veranschlagt:

1) zur Vollendung der Deicharbeiten in der Bucht am langen Deich sind der geschehenen Aufmessung zufolge ca. 2300 Km. Klaiboden erforderlich, welche incl. der nöthigen Transporte, Verschlichtung, Stampfen und Verasung ca. M. 2.50 per Km. kosten M. 5,750
 Dafür sind von dem laut Specialbudget 52. IV. 5. bewilligten M. 4000 disponibel " 3,000
 also noch erforderlich M. 2,750

2) für die übrigen Deicharbeiten kommen 17,700 Km. Klai zur Verwendung und betragen die Kosten wie ad 1 näher angegeben, M. 1.85 per Km. " 32,745
 Gesamtbetrag der Mehrkosten M. 35,495

Die Deputation bittet, sie durch Nachbewilligung dieser Summe in den Stand zu setzen, die schleunige Ausführung der näher angegebenen Deicharbeiten zu veranlassen.

(gez.) **Hermann Gröning.** (gez.) **Steinhäuser.**

2. Separatbudget der außerordentlichen Verwendungen.

Budget der Gas- und Wasserwerke.

Auch der Senat genehmigt die nachträgliche Bewilligung von M. 21,000 für Vollendung der im Jahre 1875 bewilligten Anlagen der Gas- und Wasserwerke. (Verhandl. pag. 148.) Er kann jedoch nicht unterlassen, die in Betreff dieser Mehrausgabe von der Deputation in ihrem Berichte (pag. 147) ausgesprochene Ansicht, daß es gestattet gewesen wäre, dieselbe auf die Position „Unvorhergesehenes“ zu übertragen und mit der letzteren in die Restverwaltung übergehen zu lassen, dahin zu berichtigen, daß die in verschiedenen Etats vorkommenden Positionen für unvorhergesehene Fälle nicht dazu dienen dürfen, um Staatsüberschreitungen bei anderen ausdrücklich limitirten Ausgabeposten zu decken, sondern nur für neue, im voraus nicht zu veranschlagende Bedürfnisse der Verwaltung bestimmt sind.

Sodann genehmigt der Senat die für fernere technische Anlagen und Betriebseinrichtungen beantragten M. 135,600 auf Rechnung der Gasanstalt und M. 108,000 auf Rechnung der Wasserkunst.

Ueber die außerdem in Ausführung zu bringenden Bauten wird weiterer Bericht abzuwarten sein.

3. Schiffsfahrtszeichen der Unterweser.

Auf den Beschluß der Bürgererschaft vom 3. d. Mts., die Schiffsfahrtszeichen der Unterweser betreffend, muß der Senat das Nachstehende bemerklieh machen.

Die Bürgererschaft erklärt sich, unter Ablehnung des ihr vorgelegten Vertrages damit einverstanden, daß die Kosten der Unterhaltung der gedachten Schiffsfahrtszeichen von allen Schiffen, welche in die Weser einlaufen, gleichmäßig erhoben werden. Diese Genehmigung ist praktisch völlig wirkungslos, da Bremen für sich allein nicht in der Lage sich befindet, eine Abgabe von den in die Weser einlaufenden Schiffen zu erheben, eine solche Abgabenerhebung vielmehr nur auf Grund einer Vereinbarung der drei Uferstaaten möglich ist.

Die Bürgererschaft führt als Grund ihrer Ablehnung an, daß es den Vorschriften der Reichsverfassung (Artikel 54, Absatz 3, letzter Satz) widerstreite, daß die nach dem Vertrage zu erhebende Abgabe zum Theil für die Unterhaltung der Sicherungsbauten auf Wangerooge verwendet werden solle. Es versteht sich von selbst, daß der Senat, wenn er diese Ansicht theilte, der betreffenden Vertragsbestimmung seine Zustimmung gleichfalls versagt haben würde. Das Nämliche gilt ohne Zweifel von der königlich Preussischen und der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung, sowie von dem Reichskanzleramt, welchem letzteren der

Vertrag vor dem Abschlusse, namentlich auch zu dem Zwecke, um über dessen reichsverfassungsmäßige Correctheit sich zu äußern, mitgetheilt worden ist. Obwohl der in Rede stehende Punkt während der Verhandlungen keineswegs unbeachtet geblieben ist, hat sich an keiner der genannten Stellen ein Zweifel an der reichsverfassungsmäßigen Zulässigkeit der angefochtenen Vertragsbestimmung kundgegeben, am allerwenigsten von Seiten der Reichsregierung, welche vielmehr gerade deshalb die Betheiligung Bremens an der Unterhaltung der Wangerooger Strandwerke beantragt hat, weil nach ihrer Ansicht die Erhaltung dieser Insel einen Theil der Fürsorge für die Schiffsfahrtsanstalten der Weser bilde. Ist aber diese Ansicht richtig, so ist es auch nach der Reichsverfassung zulässig, einen Theil der Kosten jener Werke aus dem Ertrage einer die Weserschiffahrt treffenden Abgabe zu decken. Daß die Erhaltung der Insel Wangerooge völlig bedeutungslos für die Weserschiffahrt sei, wird schwerlich behauptet oder gar nachgewiesen werden; richtig ist, daß über den Grad ihrer Bedeutung die Meinungen auseinander gehen. Von Bremischer Seite ist während der Verhandlungen die Ansicht, daß diese Bedeutung eine untergeordnete und mehr mittelbare sei, mit größtem Nachdruck vertreten worden; die anderen Contrahenten und die Reichsregierung, gestützt auf entgegenstehende Gutachten ihrer Sachverständigen, schlossen sich jedoch dieser Auffassung nur insofern an, als sie zwar anerkannten, daß die Weserschiffahrt nur einen Theil der Kosten zu tragen habe, dagegen daran festhielten, daß die volle Hälfte der jährlichen Unterhaltungsausgaben der Wichtigkeit der Insel für den Verkehr der Weser wohl entspreche. Schließlich wurde dem Bremischen Antrage nachgegeben, den jährlichen Beitrag des Fonds der Feuer- und Bakengelder von der vollen Hälfte auf M. 6000 zu begrenzen, welche Summe etwa $\frac{1}{12}$ der wirklichen Jahreskosten (einschließlich der Zinsen des Anlagecapitals) und etwa $\frac{1}{25}$ der veranschlagten künftigen Jahreskosten der verbesserten Weserschiffsfahrtszeichen ausmacht, mithin das Maß eines sehr beschränkten Interesses nicht übersteigt. Zu alle dem kommt noch in Betracht, daß die Zustimmung der Bürgerschaft zu dem Vertrage diejenige des Preussischen Landtags zur selbstverständlichen Voraussetzung hat, da ohne die letztere der Vertrag nicht zur Ratification gelangen wird. Ertheilt der Landtag seine Genehmigung, so wird das Gewicht der Autoritäten zu Gunsten der reichsverfassungsmäßigen Correctheit des Vertrages noch erheblich verstärkt; ertheilt er die Genehmigung nicht, so ist damit die Frage von selbst erledigt.

Der, nach Ansicht des Senats, irrtümlich aus der Reichsverfassung hergeleitete Ablehnungsgrund der Bürgerschaft verfehlt aber auch formell den Bremischen Staat in eine schiefe und peinliche Lage der Reichsregierung und den beiden anderen Contrahenten gegenüber. Der Senat trat in die Verhandlungen ein, auf Grund einer ihm von der Bürgerschaft ausdrücklich ertheilten Ermächtigung. Er theilte der Bürgerschaft am 3. März 1873 (Verhandl. pag. 160) mit, daß es in der Absicht liege, „die Unterhaltung der Strandbefestigung von Wangerooge (d. h. zur Hälfte) ebenso wie die des Kirchthurms daselbst künftig aus dem durch das Feuer- und Bakengeld zu bildenden gemeinschaftlichen Fond“ zu bestreiten; er führte an, daß diese Unterhaltung auf jährlich M. 12,000 anzuschlagen sei, und er beantragte die — sodann von der Bürgerschaft ertheilte — Ermächtigung, eventuell einer zwischen dem Reiche oder der Kaiserlichen Marineverwaltung und den drei Weseruferstaaten abzuschließenden Vereinbarung „auf der angegebenen Grundlage“ beizutreten. Auf Grund dieser Ermächtigung hat der Senat die Bremischen Unterhändler instruiert, und in genauer Uebereinstimmung mit derselben ist gerade derjenige Punkt des Vertrages geregelt worden, welchen gegenwärtig die Bürgerschaft als unannehmbar bezeichnet.

Der Antrag der Bürgerschaft sodann, der Senat möge, nachdem der Versuch vertragsmäßiger Regelung der Angelegenheit als gescheitert zu betrachten sei, die Vermittlung des Reichskanzlers Behufs Herbeiführung eines reichsverfassungsmäßigen Zustandes in Anspruch nehmen, würde nur dann ausführbar sein, wenn der Versuch an dem Widerspruche der Nachbarstaaten gescheitert wäre. Da aber die Nachbarstaaten keinen Widerspruch gegen die vertragsmäßige Regelung der Angelegenheit erhoben, vielmehr zu einer vertragsmäßigen Regelung in dem bisher von Bremen selbst vertretenen Sinne und in Uebereinstimmung mit der

Reichsregierung sich bereit erklärt haben und nur Seitens der Bremischen Bürgerschaft diese vertragsmäßige Regelung beanstandet wird, so widerspricht jener Antrag der thatsächlichen Lage der Dinge. Die Vermittlung der Reichsregierung hat eben zu dem jetzt von der Bürgerschaft beanstandeten Vertrage geführt; es ist daher klar, daß es erfolglos und selbst formell kaum zu motiviren sein würde, gegen den so zu Stande gekommenen Vertrag eine Vermittlung in entgegengesetzter Richtung anzurufen. Das einzige Argument, welches allenfalls in Betracht kommen könnte und welches geltend zu machen die Bürgerschaft dem Senate empfiehlt, daß nämlich der Betrag, welcher von Bremen für die Wangerooger Bauten gefordert werde, im Verhältniß zu den Kräften Bremens zu hoch sei, — dies Argument ist bereits im Laufe der Verhandlungen der Reichsregierung gegenüber auf das Entschiedenste geltend gemacht worden, und hat schließlich dahin geführt, daß die Reichsregierung in die Ermäßigung der zuvor noch höher gegriffenen Summe auf den jetzt stipulirten Betrag einwilligte. Daß eine bloße Wiederholung dieses Arguments im Stande sein werde, den bereits abgeschlossenen Verhandlungen noch eine neue, uns vortheilhaftere Wendung zu geben, ist daher nach Lage der Sache in keiner Weise zu erwarten.

Sowohl im Interesse unseres Gemeinwesens als auch durch die Rücksicht auf die Reichsregierung und die Regierungen der Nachbarstaaten hält der Senat sich verpflichtet, die Bürgerschaft dringend zu ersuchen, die Vorlage des Senats vom 15. Februar 1876 in nochmalige Erwägung zu ziehen und dabei sich zu vergegenwärtigen, daß, wie vorstehend gezeigt, ihre Voraussetzung, als ob eine anderweite befriedigende Regelung unter Vermittlung des Reichskanzlers noch möglich sei, nicht zutrifft, daß mithin die Ablehnung des Vertrages lediglich die Folge haben wird, die Bremische Staatskasse mit den Kosten der Schiffsfahrtszeichen zu belasten, während derselben gleichzeitig die Einnahme von der Seeschiffsfahrtsabgabe, welche ja auch die Bürgerschaft als „auf die Dauer unhaltbar“ ansieht, verloren gehen muß.

Der übrige Inhalt des Vertrags hat der Bürgerschaft zu Ausstellungen keinen Anlaß geboten. Der Senat kann sich daher enthalten, auf denselben zurückzukommen. Das Bedauern der Bürgerschaft über die Höhe der Summe, welche unsere Staatskasse zu der Anlage der Strandwerke auf Wangerooge beisteuern soll, theilt er durchaus; er hat seinerseits in dieselbe nur eingewilligt, nachdem er sich hatte überzeugen müssen, daß ohne dieses Geldopfer die Vermittlung der Reichsregierung und das Zustandekommen des Vertrages nicht zu erreichen, dann aber die Bremische Staatskasse mit einer weit höheren, mehr als zehnfachen, Belastung bedroht sein werde. Daß diese Erwägung den Absichten der Bürgerschaft entspreche, hat er nach ihren bisherigen Erklärungen, namentlich derjenigen vom 4. März 1868, und nach der finanziellen Lage unseres Staats nicht bezweifeln können.

Mit Rücksicht auf die Lage der königlich Preussischen Regierung, welche den Vertrag mit ihrem Landtage zu vereinbaren im Begriffe steht und im Falle diesseitiger Verwerfung denselben zurückziehen haben würde, ist eine schleunige Entscheidung in Betreff des hiemit erneuerten Antrages auf Genehmigung des Vertrags erforderlich. Der Senat ersucht daher, unter Bezugnahme auf Artikel 50 der Verfassung, die Bürgerschaft, diesen Gegenstand als einen dringlichen zu behandeln und in einer ihrer nächsten Sitzungen zu erledigen.

4. Straßenregulirung „an der Weide“

Der Senat theilt der Bürgerschaft den beifolgenden Bericht der Baudeputation bezüglich des Erbes von F. W. Krummsiek, an der Weide No. 42, zur Beschlußfassung mit, indem er seinerseits der Baudeputation die nachgesuchte Ermächtigung zum definitiven Abschluß des Vertrages unter den angegebenen Bedingungen ertheilt. Dabei ersucht er die Bürgerschaft sich damit einverstanden erklären zu wollen, daß ein Betrag von etwa M. 300, dessen Anwendung in Folge dieser Regulirung für die anderweitige Einfriedigung der Immobilien des Staates an der Rembertistraße No. 50 bis 53 und für sonstige kleine Reparaturen an denselben erforderlich wird, den Kaufgeldern entnommen werde.

Anlage. Bericht der Baudeputation, eine Straßenregulirung betreffend. (Eingereicht am 5. Mai 1876.)

Bezüglich des Immobiles an der Weide No. 42 ist mit dem Eigenthümer desselben, dem Schenkwirth **Friedrich Wilhelm Krummsiek**, in Anlaß eines Bauantrages, vorbehaltlich der Genehmigung von Senat und Bürgerschaft, eine Regulirung des gegenseitigen Arealles in der Art vereinbart, daß **Krummsiek** die auf dem anliegenden Situationsriß blau chraffirte Parcele von 33 Quadratmetern Flächeninhalt an den Staat, dieser an **Krummsiek** die daselbst roth chraffirte gleich große Parcele abtritt, und demselben die auf dem Riß mit g. h. i. k. bezeichnete Parcele von 21 Quadratmetern Flächeninhalt zum Preise von **M. 2510** käuflich überläßt, auch sind für diese Summe 5% jährliche Zinsen vom 1. Mai 1876 bis zur Zahlung zu vergüten; **Krummsiek** hat Ausgangsrecht nach der Straße an der Weide und erhält Ausgangsrecht nach der angrenzenden Rembertistraße, vorbehaltlich der gesetzlichen Beiträge zu den Bepflasterungskosten. Die Lieferung erfolgt sofort. Die Kosten sämtlicher Lässungen sind gemeinschaftlich zu tragen.

Diese Bedingungen erachtet die Baudeputation für angemessen. Die Beseitigung der Ecke an der Weide wird dem Verkehr zu Gute kommen und den angrenzenden Straßenzügen zur Verschönerung gereichen. Insbesondere legt die Deputation indessen Werth auf die festgestellte Verbesserung der Linien aller angrenzenden Straßen, nämlich an der Weide, am Dobben und Rembertistraße, und ist auf Grund dieser neuen Linien die jetzige Regulirung mit **Krummsiek** bereits vorgenommen. Von den 1871 in Aussicht genommenen (vergl. Verhandl. pag. 418 seq.) weichen diese neuen Linien, abgesehen von den Ecken am Dobben und an der Weide, auch von der Rembertistraße insofern ab, daß sie sich an die vorhandene nordwestliche Linie anschließen, welche 1871 ohne Nothwendigkeit vorgeschoben war, eine Aenderung, welche den gelegentlichen kostspieligen Ankauf einer entsprechend größeren Parcele des gegenüber gelegenen **Krudop'schen** Erbes im Fall der Bebauung nöthig gemacht haben würde. Das jetzige Project wird daher auch mit geringeren Kosten durchzuführen sein.

Es wird gebeten,

die Genehmigung zum definitiven Abschluß des Vertrages unter den angegebenen Bedingungen ertheilen zu wollen.

Die Baudeputation

(gez.) **Hermann Gröning.** (gez.) **Lahmann.**

5. Steinschlagbahnen auf den Heerstraßen.

Der Senat läßt der Bürgerschaft hieneben einen von der Baudeputation erstatteten Bericht, die Steinschlagbahnen auf den Heerstraßen betreffend, zu ihrer Beschlußnahme zugehen, indem er seine Erklärung sich vorbehält.

Anlage. Bericht der Baudeputation, die Steinschlagbahnen auf den Heerstraßen betreffend. (Eingereicht am 5. Mai 1876.)

Die Deputation verfehlt nicht, in Betreff der ihr zur Berathung überwiesenen Frage „ob bei dem permanent mangelhaften Zustande der macadamisirten Strecken der Schwachhauser und Rottwinkler Heerstraßen und bei dem bisher in Betreff des erheblich größeren Kostenaufwandes zur Unterhaltung derselben, im Vergleich mit den bepflasterten Chausseen gewonnenen Erfahrungen es nicht rathsam erscheine, diese Strecken durch Bepflasterung wieder herzustellen zu lassen“ aus einem von ihr eingeforderten Berichte des Bauinspector **Kiehne**, mit welchem der Oberbaudirector **Franzius** sich in allen wesentlichen Stücken einverstanden erklärt hat, die nachstehenden auch von der Deputation als zutreffend erachteten Bemerkungen mitzutheilen.

Die Fahrbahnen der Heerstraßen waren anfänglich aus rauhen Steinen, s. g. Findlingen hergestellt, zusammengefügt nach der Methode des s. g. Rippenpflasters, und befindet sich ein kleinerer Theil derselben noch jetzt in dieser Beschaffenheit.

Den Anforderungen auf Verbesserung insbesondere der stark frequentirten Straßen entsprechend, wurde zuerst im Jahre 1848 der Versuch mit Macadamisirung auf der Schwachhauser Heerstraße gemacht, und im Jahre 1857 diese Versuchsstrecke bis zum Dorfe Schwachhausen weiter ausgebildet. Später entschloß man sich, zur Nutzbarmachung des Steinmaterials, welches in Folge Beflästerung der Stadtstraßen mit behauenen Steinen ausgewechselt wurde, die Macadamisirung auch auf anderen, jedoch nur solchen Strecken anzuwenden, welche den Vorbedingungen für den Steinschlagbau entsprachen. Vom Jahre 1872 an, als in Ausführung der Wegeordnung vom 4. April 1871 das aus den Stadt- und Heerstraßen ausgewechselte rauhe Pflastermaterial eine zweckmäßige Verwendung beim Landstraßenbau finden konnte, wurde die Auswechselung des abgängigen rauhen Pflastermaterials auf den Heerstraßen durch behauene Steine vorgenommen, mit welcher Herstellungsart bei den allmählig zu bewirkenden Auswechselungen fortgefahren wird.

Es sind nun in der vorbezeichneten Periode bis 1872 die folgenden Strecken von Steinschlagbahn entstanden:

- | | |
|--|------------|
| 1) von der Eisenbahnunterwegung bis Schwachhausen von | |
| Klm. 1,930 bis 3,450 | 1,520 Klm. |
| 2) auf der Oberneulander Heerstraße diesseits des Kreuzwegs, | |
| auf dem s. g. Rütten, von Klm. 7,160 bis 8,500 | 1,340 " |
| 3) auf der Rockwinkler Straße von Klm. 8,500 bis 8,800 ... | 0,300 " |
| 4) auf der Bürger Heerstraße, diesseits des Dorfes Walle, | |
| Klm. 3,000 bis 3,230 | 0,230 " |
| zwischen Walle und Oslebshausen Klm. 4,450 bis 7,200 .. | 2,750 " |
| zwischen Oslebshausen und Grambke Klm. 8,400 bis 9,560 .. | 1,160 " |
| Zusammen. | 7,300 Klm. |

Die unter 1 aufgeführte 1,520 Klm. lange erste Versuchsstrecke liegt auf schwer durchlässigem Klaygrund und ist damals ohne genügende Sicherung der Trockenhaltung mittelst Drainirung oder Sickersystems hergestellt aus einer Packlage, auf welche der Steinschlag geschüttet worden. Aus dieser, von der ersten Anlage herrührenden mangelhaften Beschaffenheit ergeben sich verschiedene Uebelstände in Beziehung auf die Unterhaltung und Verbesserung, wie auf die Frequenz, welche sich mit Steigerung der letzteren und mit dem zunehmenden Anbau dieser Straßenstrecke vergrößern. Die hieraus entspringende Nothwendigkeit einer demnächstigen Ersetzung dieser Steinschlagbahn durch Pflaster von behauenen Steinen ist bereits seit längerer Zeit von der Bauverwaltung erkannt; allein es kommen noch mehrere auf dieser Strecke bevorstehende wichtige Arbeiten, u. a. eine event. zu verändernde Höhenlage des Plammis und insbesondere die Canalisirung in Betracht, und es muß rathsam erscheinen, auch diese zum Theil recht schwierigen und kostspieligen Projecte einer Klärung und gleichzeitigen Erledigung zuzuführen, bevor die Pflasterungsarbeiten beantragt und in Angriff genommen werden. Inzwischen wird man sich mit den, von der Straßenbauverwaltung bisher mit entsprechendem Erfolge angewandten Palliativmitteln behelfen müssen, welche die nun einmal vorhandenen, und ohne radicale Abhülfe nicht zu beseitigenden Uebelstände in erträglicher Weise mildern. Beiläufig bemerkt, wird für einen großen Theil dieser Strecke bei einer vorzunehmenden Umlegung oder Neulegung das Gesetz vom 27. Juni 1872 Platz greifen, betreffend die Beiträge der Eigenthümer der angrenzenden Grundstücke zu den Straßenbaukosten.

Ganz anders verhält es sich dagegen mit den unter 2, 3 und 4 aufgeführten Strecken in einer Gesamtlänge von 5,780 Klm., auf welchen die Vorbedingungen für den Steinschlagbau: leicht durchlässiger und dabei fester Untergrund u. s. w., vorhanden sind, nicht beeinträchtigt durch einen zu großen Verkehr mit schwerem Lastfuhrwerk. Diese Bahnstrecken sind von Grund auf in entsprechend starken Lagen von Steinschlag gebildet, so daß der ausgeübte Druck auf eine möglichst große Fläche des Untergrundes vertheilt und damit die Abnutzung der Steindecke selbst eine annähernd gleichmäßige wird. Während diese Bahnen dem Verkehr einerseits die nöthige Festigkeit und andererseits Annehmlichkeit

und Bequemlichkeit bieten, veranlassen sie auch keine so unverhältnißmäßig hohe Unterhaltungskosten, wie nach den hier nicht zutreffenden Beobachtungen auf der unter 1 angeführten Strecke vorausgesetzt zu werden scheint. Nach einer aus den Verwendungen der letzten zehn Jahre aufgestellten Vergleichung mit den Bahnen von behauenen Steinen ergibt sich das Verhältniß von 1,3 zu 1, und wird sich das Verhältniß günstiger gestalten, wenn, wie von vornherein beabsichtigt worden, bei Erneuerung der Decklagen, um welche es sich erforderlichen Falls lediglich handelt, dieselben mit festem und gleichmäßigem Material versehen werden. Es liegt daher keineswegs in dem System, wenn zur Zeit diese Bahnstrecken sich theilweise in einem mangelhaften Zustande befinden, sondern in dem Umstande, daß wie bei den von allen Seiten, so auch vom Wegbau gesteigerten Anforderungen an die Staatskasse, die Verwendungen in den letzten Jahren auf das Nothwendigste beschränkt und manche wünschenswerthe Erneuerungsarbeiten aufgeschoben werden mußten. Wie nun für das laufende Jahr die Erneuerung der Decklage auf der unter 2 bezeichneten Strecke der Oberneulander Heerstraße bewilligt worden ist und zur Ausführung gelangt, wird demnächst auch auf den anderen Strecken eine durchgreifende Erneuerung stattfinden müssen.

Unter solchen Umständen wird eine Umwandlung dieser Steinschlagbahnen, deren Neubauwerth auf ca. M. 250,000 und deren Herstellungskosten mit behauenen Steinen auf ca. M. 200,000 veranschlagt sind, nicht empfohlen werden können.

(gez.) **C. Zülmann.**

(gez.) **J. F. Kaufmann.**

6. Dampffähre.

Der Senat tritt dem Beschlusse der Bürgerschaft vom 3. d. Mts. bei.