

teressen des Staats resp. der Deputation zu vertreten hat, sieht sich die Bürgerschaft genöthigt zur Aufrechthaltung des mit dem Norddeutschen Lloyd am 10. November 1869 abgeschlossenen Vertrags

den Senat aufzufordern, die Oberaufsicht über die Staatsarbeiten bei der Erweiterung des Hafenbassins, wie die Wahrung der Staatsinteressen bei dem Dockbau des Norddeutschen Lloyd dem Baudirector Berg zu übertragen und denselben zu diesem Zwecke der Deputation für die Häfen- und Hafenanstalten zur Verfügung zu stellen.

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 20. Mai 1870.

1. Nachträgliche Uebereinkunft zu dem Vertrage der Hansestädte vom 30. November 1866 über Beibehaltung des Oberappellationsgerichts zu Lübeck und Abänderungen der Oberappellationsgerichtsordnung.

Der Bundesbeschluß über die Errichtung eines Oberhandelsgerichts zu Leipzig, welches voraussichtlich, wenn auch erst einige Zeit nach seiner Eröffnung, von erheblichem Einfluß auf die Geschäftsthätigkeit des Oberappellationsgerichts der freien Hansestädte sein wird, veranlaßte die Senate sofort wegen der hinsichtlich des gemeinschaftlichen Gerichts zu ergreifenden Maßregeln in Berathung zu treten. Dabei stellte sich jedoch heraus, daß es wegen der in näherer und fernerer Aussicht stehenden Bundesgesetze, namentlich der Civilproceßordnung, der Strasproceßordnung und des Gesetzes über die Organisation der Gerichte völlig unzulässig sein würde, schon jetzt auf eine den neuen Verhältnissen besser entsprechende Reorganisation des Oberappellationsgerichts und des Verfahrens Bedacht zu nehmen, daß vielmehr, wolle man sich nicht allen Nachtheilen eines zweimaligen Wechsels der Gesetzgebung in kürzester Zeit freiwillig aussetzen, damit gewartet werden müsse, bis von dem Bunde über die gedachten Gesetze endgültig beschloffen sei.

Dagegen schien es gerathen, die Möglichkeit der Errichtung eines höchsten Gerichts für den ganzen Norddeutschen Bund und die damit unvereinbare Fortdauer des Oberappellationsgerichts von vorne herein nicht außer Augen zu lassen, und wenn auch dessen ungeachtet das Oberappellationsgericht zu Lübeck in seiner bisherigen Organisation und mit einer seiner Bestimmung als höchsten Gerichtshofes der Hansestädte entsprechenden Mitgliederzahl so lange beibehalten werden müsse, als nicht ein höchstes Bundesgericht an seine Stelle trete, doch sofort diejenigen Maßregeln zu ergreifen, welche geeignet sein möchten, die Größe und Dauer der finanziellen Nachtheile, welche jene Eventualität unausbleiblich zur Folge haben würde, auf ein thunlichst geringes Maß zu beschränken.

Zu dem Ende wurde es zweckmäßig befunden:

1) die Wiederbesetzung der im Oberappellationsgericht künftig zur Erledigung kommenden Stellen, jedes Mal von einem vorgängigen Beschlusse der Senate abhängen zu lassen;

2) die Gehalte der neu anzustellenden Mitglieder auf den früheren Betrag herabzusetzen und den Neuanzustellenden die Verpflichtung aufzulegen, falls das Oberappellationsgericht eingehen sollte, eine ihnen angebotene Stelle in einem Bundesgericht oder einem der hanseatischen Obergerichte nicht zurück zu weisen;

3) gleichzeitig auf die Bestellung außerordentlicher Gerichtsmitglieder Bedacht zu nehmen.

Bei vorkommenden Vacanzen wird freilich zunächst darauf zu halten sein, daß sechs active Mitglieder im Gericht verbleiben, je nachdem aber die Wahrscheinlichkeit, daß das Oberappellationsgericht eingehen werde, sich vergrößert und namentlich je näher dieser Zeitpunkt rückt, werden mehrere Stellen unbesetzt gelassen werden können.

Das Landgericht
noch mehr bei Gehalt
wie früher, um nicht
zu schaden.

Es ist ihm über
der neuen Stellen
während der
einen Jahr die
sich mit der
früher konnte
Anweisung bei
den Anstaltsmitteln
Es ist endlich
des höchsten Ober-
in Beziehung auf
unter den Secretären
mit Rücksicht auf die
Obergerichtsmitglieder
Berührung derselben
Demgemäß
Zurücknahme ihrer
30. November 1866
Der Senat
entwarf der Bür-
ihre Angelegenheit

2. B.

Die wegen
Bericht in Betreff
eingereicht, über welche
3.
Die Kosten
Bereich der gemein-
4. Bei
Mit der
für Herstellung von

5. Anlage I
in Verbindung des Senats
vom 20. Mai 1870.

6. Die Unmöglichkeit
gelung während der
appellationsgericht abzu-
den Fall einträte
auf die Wiederbesetzung
vorgängiger verurtheilte
Verträge vom 30. Nov.

Das herabgesetzte Gehalt in Verbindung mit der Abgabefreiheit begleicht noch nahezu das Gehalt der Mitglieder des höchsten Bundesgerichts und wird daher, wie früher, ausreichen, um tüchtige Mitglieder für das Oberappellationsgericht zu gewinnen.

Die Bestellung außerordentlicher Mitglieder zur Aushilfe in Verhinderungsfällen ist schon ohnedies wünschenswerth, jedenfalls aber unvermeidlich, wenn eine oder mehrere Stellen vacant gehalten werden sollen. Schon bei sieben stimmführenden Mitgliedern liegt die, wenn auch entferntere, Möglichkeit vor, daß in einzelnen Fällen die erforderliche Anzahl von fünf Botanten für den Cassationshof fehle und somit die Strafrechtspflege in höchster Instanz völlig gelähmt werde.

Früher konnte man sich schlimmsten Falls auch in Strassachen mit der Actenversendung helfen. Nach Einführung des mündlichen Verfahrens ist aber auch dieses Auskunftsmittel in Wegfall gekommen.

Es ist endlich auch nicht zu besorgen, daß durch den Vorschlag die Mitglieder des Bremischen Obergerichts über die Gebühr belastet werden. Eines Theils wird die Zuziehung außerordentlicher Mitglieder nicht häufig vorkommen und zunächst immer den Secretär treffen, andern Theils werden sich die Senate der andern Städte mit Rücksicht auf die größeren Schwierigkeiten, mit welchen die Zuziehung Bremischer Obergerichtsmitglieder verbunden ist, gern damit einverstanden erklären, daß die Berufung derselben erst in letzter Reihe erfolge.

Demgemäß haben sich die Senate unter Vorbehalt der verfassungsmäßigen Zustimmung ihrer Bürgerschaften über den nöthigen Zusatz zu dem Vertrage vom 30. November 1866, sowie über die erforderlichen Aenderungen der Gerichtsordnung vereinigt.

Der Senat theilt diese nachträgliche Uebereinkunft und den vereinbarten Gesetzentwurf der Bürgerschaft in den Anlagen I und II mit und ersucht dieselbe, zu Beiden ihre Mitgenehmigung zu ertheilen.

Anlage I und II.

2. Besteinerung der Hauptverbindungswege im Gebiet.

Die wegen dieses Gegenstandes niedergesetzte Deputation hat den anliegenden Bericht in Betreff einer zu erlassenden Wegeordnung für das Landgebiet u. s. w. eingereicht, über welchen der Senat zunächst der Erklärung der Bürgerschaft entgegensteht.

Anl. III und Unteranl. A.

3. Betrieb der Eisenbahnen im Jahre 1868.

Die Eisenbahndeputation hat den beifolgenden Bericht über den vorigjährigen Betrieb der gemeinschaftlichen Preussisch-Bremischen Eisenbahnen abgestattet.

Anlage IV.

4. Beschädigungen an den Hafenwerken zu Bremerhaven.

Mit der deputationsseitig beantragten Nachbewilligung von 2800 Thalern für Herstellung von zwei Duc d'Alben ist auch der Senat einverstanden.

Anlage I

zur Mittheilung des Senats
vom 20. Mai 1870.

Entwurf.

Die Ungewißheit, welche bei dem gegenwärtigen Stande der Bundesgesetzgebung hinsichtlich der Dauer und künftigen Stellung des gemeinschaftlichen Oberappellationsgerichts obwaltet, hat die Senate der freien Hansestädte veranlaßt, für den Fall eintretender Vacanzen unter den Mitgliedern des Gerichts in Beziehung auf die Wiederbesetzung der erledigten Stellen und die Anstellungsbedingungen nach vorgängiger verfassungsmäßiger Beschlußnahme in den Städten nachträglich zu dem Vertrage vom 30. November 1866 die nachstehende Uebereinkunft zu treffen:

1.

Bei Vacanzen unter den Mitgliedern des Oberappellationsgerichts bleibt die erledigte Stelle unbesetzt, so lange nicht von den Senaten die Wiederbesetzung derselben beschlossen wird. Im Fall einer Meinungsverschiedenheit unter den Senaten entscheidet Stimmenmehrheit. Nachdem die Wiederbesetzung beschlossen ist, verbleibt es in Ansehung der Präsentation und Ernennung bei den Bestimmungen des Vertrages vom 30. November 1866.

2.

Die Gehalte der anzustellenden Gerichtsmitglieder werden für den Präsidenten auf 10000 Mk. St. und für den Rath auf 7000 Mk. St. festgesetzt.

3.

Den anzustellenden Mitgliedern des Oberappellationsgerichts verbleibt der Fortbezug ihres Gehalts auch in dem Fall, daß das Gericht eingehen sollte, sie verlieren aber alsdann die ihnen nach Art. 9 des Vertrages vom 30. November 1866 zustehende Abgabefreiheit.

4.

Für den Fall, daß das Oberappellationsgericht eingehen sollte, übernimmt jeder künftig anzustellende Rath die Verpflichtung, bei Verlust seines Gehalts eine ihm angetragene Richterstelle bei einem der obersten Bundesgerichte oder einem der Obergerichte der freien Hansestädte anzunehmen, bei deren Annahme ihm jedoch sein bisheriges Gehalt in der Weise gesichert bleiben soll, daß er dasjenige, was das Gehalt der angenommenen Stelle weniger beträgt, als sein bisheriges Gehalt, nach wie vor von den Hansestädten zu beziehen hat.

Zur Urkunde dessen ist die gegenwärtige Uebereinkunft in vier Exemplaren, von welchen das Eine für das gemeinschaftliche Archiv bestimmt ist, ausgefertigt, von den präsidirenden Bürgermeistern an den unten beigefügten Tagen unterzeichnet und mit den Siegeln der Städte versehen worden.

Anlage II

zur Mittheilung des Senats
vom 20. Mai 1870.

Entwurf.

Nachdem von den freien Hansestädten die Bestellung außerordentlicher Mitglieder des Oberappellationsgerichts für nöthig erachtet und zu dem Ende das Erforderliche auf verfassungsmäßigem Wege festgesetzt worden ist, werden der §. 2 der Oberappellationsgerichtsordnung und der §. 26 der Bestimmungen über die Competenz des Oberappellationsgerichts und den Proceßgang in Strassachen mit den Zusätzen, mit welchen sie fortan zur Geltung kommen sollen, sowie der §. 56 der Oberappellationsgerichtsordnung in der wiederhergestellten ursprünglichen Fassung unter Wegfall des später hinzugefügten dritten Absatzes und die an die Stelle des früher aufgehobenen §. 58 gesetzten neuen §§. 58 und 58 a der Oberappellationsgerichtsordnung hiedurch zur öffentlichen Kunde gebracht:

§. 2.

Das Personal des Gerichts ist folgendes:

Ein Präsident.

Sechs Rätthe.

Ein Secretär.

Ein Registrator.

Die erforderlichen Canzlisten und Gerichtsboten.

Außerdem können Mitglieder der Obergerichte der freien Hansestädte, wie auch der Secretär des Oberappellationsgerichts

zu außerordentlichen Mitgliedern des Gerichts mit Sitz und Stimme von den Senaten bestellt und nach Maßgabe der §§. 58 und 58 a der Oberappellationsgerichtsordnung und §. 26 der Kompetenzbestimmungen in Strassachen zur Theilnahme an den Sitzungen und Entscheidungen berufen werden.

§. 56.

In Fällen, da wegen einer Vacanz oder wegen einer unvermeidlichen Verhinderung einzelner Mitglieder des Gerichts obige Stimmenzahl nicht vorhanden wäre, ist bei Abgebung der vorgedachten Urtheile und Bescheide die Gegenwart des Präsidenten oder seines Stellvertreters und dreier Räthe genügend.

Es wird jedoch hierbei vorausgesetzt, daß zuvor jedesmal die möglichste Sorgfalt und die zweckdienlichsten Mittel angewandt worden, um die vorschriftsmäßige Anwesenheit von wenigstens fünf stimmführenden Mitgliedern zu bewirken.

§. 58.

Sind außer dem Präsidenten oder seinem Stellvertreter nur noch zwei Räthe an der Abgebung des Urtheils Theil zu nehmen im Stande, so wird zur Bervollständigung der nach §. 56 genügenden Stimmenzahl, wenn dieselbe auch in der in dem §. 56 alin. 2 und §. 57 bezeichneten Weise nicht zu erreichen sein sollte, ein außerordentliches Mitglied des Gerichts zugezogen.

Sollte aber auch in dieser Weise die vorschriftsmäßige Anwesenheit von vier Mitgliedern nicht zu bewirken sein, so muß von Amtswegen das Erkenntniß eines deutschen Spruchcollegiums eingeholt werden.

Die Kosten der Actenversendung werden aus der Sustentationscasse des Gerichts bestritten, welcher dagegen die Urtheilsgebühren zu Gute kommen.

§. 58 a.

Von den außerordentlichen Mitgliedern des Oberappellationsgerichts ist, wenn der Gerichtssecretär zu ihnen gehört, zunächst dieser zuzuziehen. Erst bei dessen Verhinderung ist Eines der andern außerordentlichen Mitglieder und zwar in der bei ihrer Bestellung im Voraus zu bestimmenden Reihenfolge einzuberufen.

§. 26

der Kompetenzbestimmungen.

Für die im §. 17 erwähnte Prüfung der Formalien und Fatalien und für die daraus hervorgehende Decretur ist die Anwesenheit und Theilnahme von nur drei Mitgliedern des Gerichts ausreichend. Wird über die Nichtigkeitsbeschwerde mündlich verhandelt, so genügt es zu deren Erledigung, wenn fünf Mitglieder des Gerichts im Termin anwesend sind und diese an der Entscheidung Theil nehmen.

Die Namen der an der Entscheidung theilnehmenden Gerichtsmitglieder sind im Urtheil anzuführen.

In den Fällen, da wegen eingetretener Vacanzen oder unvermeidlicher Verhinderung einzelner Mitglieder des Gerichts die vorschriftsmäßige Anwesenheit und Theilnahme von drei, beziehungsweise fünf ordentlichen Mitgliedern des Gerichts nicht zu bewirken wäre, ist die erforderliche Mitgliederzahl durch Einberufung außerordentlicher Mitglieder des Oberappellationsgerichts (§. 2 der Oberappellationsgerichtsordnung) zu ergänzen. Von diesen ist, wenn der Secretär des Oberappellationsgerichts zu ihnen gehört, zunächst dieser zuzuziehen. Erst bei dessen Verhinderung oder wenn außer dem Secretär noch die Einberufung Eines oder mehrerer Richter erforderlich wird, werden die andern außerordentlichen Mitglieder und zwar in der bei ihrer Bestellung im Voraus zu bestimmenden Reihenfolge zugezogen.

Anlage III
zur Mittheilung des Senats
vom 20. Mai 1870.

Deputationsbericht,

eine Wegeordnung für das Landgebiet („Bestimmung der Hauptverbindungswege im Gebiet“) zc. betreffend.

Nach dem Beschluß des Senats und der Bürgerschaft vom 12. Juni und 8. Juli 1868 mußte die Deputation es I. als ihre Aufgabe ansehen, vorab die Frage: „in welcher Ausdehnung ein allgemeines Wegegesetz bei dem beschränkten Umfange unseres Gebiets für nothwendig oder nützlich zu achten sei —“ eventualiter zu erwägen:

„ob unter Berücksichtigung der in dem Commissionsbericht der Bürgerschaft vom 11. März 1868 davor erhobenen Bedenken auf den Entwurf der Wegbaudeputation vom 16. December 1866 zurückzukommen oder ein anderer Entwurf vorzulegen sei.“

II. Sodann war in Gemäßheit desselben Beschlusses der weitere Auftrag zu erledigen, darüber zu berathen und zu berichten:

„ob es zweckmäßig sei, die jetzt zur Stadt gezogenen Feldmarken von Ubfremden und Pagenthorn in Bezug auf das Straßenbauwesen der Straßenbaudeputation zu überweisen.“

Zu I. Die Deputation hat sich zunächst in der Ansicht vereinigt, daß es ebenso unzweckmäßig als unnöthig sein würde, die vorhandenen Staatschaulse, die das Gebiet durchschneiden, in den Kreis einer ländlichen Wegeordnung zu ziehen. Ebensovienig bedürfen die, lediglich dem Schiffszuge dienenden Leinpfade irgend einer Erwähnung. Dagegen dürften gesetzliche Bestimmungen darüber, unter welchen Umständen, von wem und auf wessen Kosten einzelne, die Landgemeinden unter sich oder mit der Stadt verbindende Landwege bestemt und demnächst unterhalten werden sollten, dem unverkennbar vorhandenen Bedürfnisse allein nicht genügen. An die Verkehrswege in unserm Landgebiet hat die Gesetzgebung noch nie durchgreifend die ordnende Hand gelegt. Im Lauf der Zeit entstandene, ihrer Natur nach schwankende, nach verschiedenen Feldmarken und Dorfschaften verschiedene, in unzähligen Fällen von Privatrechtsverhältnissen durchbrochene Gewohnheitsnormen haben einen Zustand geschaffen, den eben nur die Gewohnung hat erträglich machen können. Schon dafür, wie die verschiedenen Landwege, je nach ihren Zwecken, beschaffen sein sollten, fehlt es an einer festen gesetzlichen Bestimmung; wem die Unterhaltungspflicht obliege, ist mitunter gar nicht einmal zu ermitteln; die Unterhaltung nach Schlägen läßt es in der Regel zu einer gleichmäßig guten Beschaffenheit nicht kommen, und steht vollends die Umlegung, Begradigung oder sonstige Verbesserung vorhandener oder gar die Anlegung neuer Verkehrswege in Frage, so ist alles von Gemeindebeschlüssen abhängig, auf die wenigstens bisher nicht zu hoffen war. Die Deputation hat in dem beiliegenden Gesetzentwurfe den Versuch gemacht, in allen diesen Beziehungen eine festere Ordnung einzuführen, von der sie hoffen zu dürfen glaubt, daß dieselbe nach und nach eine Verbesserung der Landwege, wie sie in benachbarten Gebieten erreicht ist, herbeiführen werde. Sie glaubt dabei die Rücksichten, welche der geringe Umfang unsers Landgebiets an die Hand giebt, nicht aus den Augen gesetzt zu haben; zugleich hat sie nicht in solche Details sich vertieft, die ohne Bedenken der practischen Ausbildung überlassen werden können.

Zu den einzelnen Bestimmungen des Entwurfs möge noch das Folgende bemerkt sein:

Zunächst mußte, um eine einheitliche Verwaltung zu ermöglichen, zum Gegenstande des Gesetzes, abgesehen von den Staatschaulse, jeder Landweg erklärt werden, der dem gemeinen Verkehr dient. Jedes Privatrecht, welches diesen Verkehr auf

Unteranlage A.

einem solchen Wege be-
anlagten Verhältnissen
in §. 1 näher ange-
Die öffentl.

nach der Beschaffenheit
nen, ihre Anlegung,
lassen: Landstraßen,
Frage, welcher dieser
§. 6 geregelt; das Ne-
auszu- anzu-legen und
nise Verbindungswege
und gesetzlich für Land-
den Besondere des Ge-
noch weiter gegangen,
an-gelegender Verbindun-
reguliert und angelegt
Bürgermeister an-ge-
unersetzliche Ausfüh-
damit nur noch und
größeren oder geringe-
Die Herstellung der
erweisen zu werden
nahe oder entfernte
zunächst bei dem ein-
berührende Gewässer
zunächst zur Regulirung
die Zeit kommen wer-
entstehen sollte.

Diese Eintheilung
wie die Deputation da-
für sorgen unersetzliche No-
zu Unterhaltung verp-
besserung und ein-
Vertheilung steht sich
aus, wie dem, auch
größere Zahl von Ge-
männern, verhältnismä-
Provinzen Preussens,
sich diese Einrichtung
theilen sich daher die
größeren gemeindever-
vollständige Vertheilung nicht
auf den nächsten eignen
Verhältnissen durch De-
gemeinliches Interesse
von Gemeinden an den

Wie die Landwege
je nach nicht diesem Ge-
nützlichen Verbindungen
der Regulierung geht die
sicher Verpflichteten bei
tamen sie liegen, bei Ab-
einer unbedingten Betim-
über mehrere Feldmarken
mehrerer Feldmarken bild-
Stände vertheilt, mit wel-
Die Deputation hat
Regulierung für die Ver-

einem solchen Wege behindern kann, ist durch Expropriation auf dem einfachsten, in analogen Verhältnissen bewährten Wege nach einem Entschädigungsmaßstab, den die im §. 1 näher angegebenen Billigkeitsrücksichten an die Hand geben, zu beseitigen.

Die öffentlichen Landwege zerfallen nach den Zwecken, welchen sie dienen, nach der Beschaffenheit, die ihnen dem entsprechend gegeben werden soll und nach den, ihre Anlegung, Verbesserung und Unterhaltung regelnden Normen in drei Classen: Landstraßen, Nebenstraßen und Feldwege (§. 2). Die Entscheidung der Frage, welcher dieser Classen ein Weg angehört oder künftig angehören soll, ist durch §. 6 geregelt; das Recht des Staats, jeden Landweg ohne Entschädigung als Staatschaulsee anzulegen und in seine Verwaltung aufzunehmen, durch §. 7 gesichert. Gewisse Verbindungswege konnten aber von vorne herein jener Entscheidung entzogen und gesetzlich für Landstraßen erklärt werden (§. 3), ja, die Deputation ist, nach dem Vorgange des Commissionsentwurfs der Bürgerschaft vom 11. März 1868, noch weiter gegangen, und hat im §. 4 eine Reihe bereits vorhandener oder noch anzulegender Verbindungswege namhaft gemacht, die als Landstraßen bezeichnet, regulirt und angelegt werden, daher jedenfalls in das im §. 17 vorgeschriebene Wegeregister aufgenommen werden sollen. Es ist begreiflich nicht die Absicht, eine unverzügliche Ausführung dieser kostspieligen Anlagen zu erzwingen; es soll vielmehr damit nur nach und nach (§. 16) und in der durch das Wegeregister je nach dem größern oder geringern Bedürfnisse zu bestimmenden Reihenfolge verfahren werden. Die Herstellung der aufgezählten Wege als Landstraßen ist, wie hier nicht näher erwiesen zu werden braucht, wünschenswerth; sie soll daher durch das Gesetz für eine nahe oder entferntere Zukunft gesichert sein. Auch sollen die Gemeinden, welche zunächst bei dem einen oder anderen Wege interessirt sind, in dieser Vorschrift eine beruhigende Gewähr dafür finden, daß wenn sie als Mitglieder eines Wegverbandes zunächst zur Regulirung anderer, sie weniger berührender Wege herangezogen werden, die Zeit kommen werde, wo die Hülfe des Wegverbandes ihnen für ihre Wege nicht entstehen solle.

Diese Eintheilung des ganzen Landgebiets in sechs Wegverbände (§. 10) ist, wie die Deputation dafür hält, eine für die fortschreitende Verbesserung der Landstraßen unerläßliche Neuerung. Die sonst vielleicht für die einzelnen, bisher nur zur Unterhaltung verpflichteten Gemeinden zu große Last fortan einzuführender Verbesserung und etwaiger Besteuerung wird dadurch zur Hälfte erleichtert, und dieser Vortheil gleicht sich nach und nach für alle zu demselben Verbands gehörige Gemeinden aus, wie denn, auch abgesehen davon, der Nutzen guter Landstraßen sich auf eine größere Zahl von Gemeinden, als die bisher allein zur Unterhaltung verpflichtet waren, verhältnißmäßig vertheilt. Sind in größeren Staaten z. B. den älteren Provinzen Preußens, in Baden und dem vormaligen Königreiche Hannover, in welchen sich diese Einrichtung bewährt hat, die Wegverbände von größerem Umfange, vertheilen sich daher die Kosten auf einen größeren Kreis, so gleicht sich dies durch die größeren, gemeinschaftlich zu unterhaltenden Strecken wieder aus. Nebenbei ist der politische Vortheil nicht zu unterschätzen, daß der kleinliche Dorsegoismus, der nur auf den nächsten eignen Nutzen gerichtet ist, gebrochen und, wie dies schon in anderen Verhältnissen durch Deich- und Abwässerungsverbände begonnen ist, der Blick für ein gemeinsames Interesse geöffnet wird, wie es sich doch auch für einen größeren Kreis von Gemeinden an den guten Zustand der Hauptverkehrsstraßen knüpft.

Wie die Landgemeindewege im Allgemeinen beschaffen sein sollen, auch wenn sie noch nicht diesem Gesetz entsprechend regulirt sind, bestimmt §. 16. Den wegpolizeilichen Verfügungen ist damit die nöthige gesetzliche Grundlage gegeben. Mit der Regulirung geht die Wegspflicht im Interesse der bessern Unterhaltung von den bisher Verpflichteten bei Landstraßen auf den Wegverband und die Gemeinden, in denen sie liegen, bei Nebenstraßen, auf die Gemeinde über (§. 15). Es schien einer ausdrücklichen Bestimmung nicht zu bedürfen, daß, wenn eine Straße über zwei oder mehrere Feldmarken oder gar Wegverbanddistricte sich hinzieht oder die Grenze mehrerer Feldmarken bildet, die Wegspflicht sich auf alle im Verhältnisse zu der Strecke vertheilt, mit welcher die Straße dem einen oder andern Gebiete angehört. Die Deputation hat die Frage eingehend erwogen, ob nicht den bisherigen Weghaltern für die Befreiung von ihrer Wegspflicht eine angemessene Entschädigung

auferlegt, ob dieselben nicht etwa nach dem Vorschlage sowohl des Deputationsentwurfs von 1866 (§. 3), als des Commissionsentwurfs (§. 126) angehalten werden könnten, in der Länge ihrer Schläge das Planum bei der Wegverbesserung herzustellen. Allein, auch abgesehen davon, daß eine solche zerstückelte Arbeit, wie sich dies bei der beständmässigen Verbesserung der Deiche gezeigt hat, eine gleichzeitige und gleichmässig gute Ausführung sehr erschweren würde, hielt man es für sehr zweifelhaft, ob es rechtlich zulässig sei, Diejenigen, welchen aus einer durch ein allgemeines sachliches Interesse gebotenen Neuerung ein negativer oder positiver Privatvorteil erwächst, zu zwingen, diesen Vortheil durch eine Gegenleistung zu erkaufen. Bleibt es doch auch nicht ausgeschlossen, wird vielmehr in manchen Fällen sich als practisch erweisen, sobald die Regulirung einer Straße nicht gerade unverschiebbar sein sollte, die Weghalter zu einem freiwilligen Opfer für die Entbindung von der Wegepflicht zu veranlassen. Ja, es muß vorausgesetzt werden, daß der Staat sich werde willig finden lassen, die ihm hie oder da vertragsmässig obliegende Pflicht der Unterhaltung eines Weges oder einer Brücke in dem bisherigen Umfange zu behalten, so daß nur die etwa durch die Regulirung herbeigeführten Mehrkosten dem Wegverbande oder der Gemeinde zur Last fielen. So oft übrigens bei der Regulirung eines Weges ein Weghalter von seinem anschließenden Lande etwas wird abzutreten haben, soll bei der Abschätzung der Entschädigung neben der sonstigen Verbesserung, die sein übriges Land durch die Regulirung erfährt, billiger Weise auch die Befreiung von der Wegepflicht in Anschlag gebracht werden (§. 18).

Der Wegverband und die betheiligten Gemeinden sollen über die Anlegung neuer und die Verbesserung und Regulirung vorhandener Landstraßen — soweit dem nicht durch das Gesetz (§. 4) vorgesehen ist, beschließen und dieselben unter vorläufiger Festsetzung der Reihenfolge in einem Wegregister verzeichnen (§§. 12, 13, 17 ff.) Ueber Nebenstraßen beschließt die Gemeinde, die dazu eine Beihilfe des Wegverbandes nicht ansprechen kann (§. 27). Indes konnte allein diesen Beschlüssen eine absolut maßgebende Kraft nicht beigelegt werden. Selten zwar dürfte eine Neuerung beschlossen werden, welcher im öffentlichen Interesse die obrigkeitliche Genehmigung müßte verweigert werden. Desto mehr aber wird durch die Erfahrung die Besorgniß gerechtfertigt, daß die Anhänglichkeit am Altgewohnten, die Abneigung vor augenblicklichen Opfern und der Mangel an Verständniß für die von einer Neuerung zu erwartenden Vortheile zu einer Ablehnung auch solcher Maßregeln führen könnten, die doch durch ein öffentliches wohlverstandenes Interesse geboten sein würden. Für solche Fälle ist der Wegbehörde eine discretionäre Gewalt ertheilt worden (§§. 13, 17, alin. 3, 27), gegen welche übrigens, wie gegen Verfügungen der Wegbehörde überhaupt, ein Recurs an den Senat stattfindet (§. 9).

Wie regulirte Land- und Nebenstraßen beschaffen sein und hergestellt werden sollen, bestimmen die §§. 17, 18, 27. Eine Bestimmung, die immer eine Breite von wenigstens 14 Fuß haben und von der Wegbaudeputation ausgeführt werden soll (§§. 20—26), ist nicht unbedingt erforderlich; sie kann aber bei Landstraßen von dem Wegverbande und den betheiligten Gemeinden, bei Nebenstraßen von der Gemeinde, überhaupt aber, in Consequenz des im §. 13 ausgesprochenen Grundsatzes und in wesentlicher Uebereinstimmung mit §. 1 des Deputationsentwurfs von 1866, auch von der Wegbehörde beantragt werden. Was den Beitrag des Staats zu den Kosten der Bepflasterung und der Unterhaltung der Pflasterbahn betrifft, so ist er bei Nebenstraßen durch eine besondere Bewilligung durch Rath und Bürgererschaft bedingt (§. 27), ebenso bei neuen Landstraßen, deren Anlegung nicht bereits durch das Gesetz (§. 4) vorgeschrieben ist (§. 22). Der Deputationsentwurf von 1866 (§. 10 coll. §. 6) steckt in der letzten Beziehung der Liberalität des Staats noch weitere Grenzen. Umso mehr hielt die Deputation, auch im Blick auf die wiederholten Erklärungen ihrer hohen Committenten (Mittheilungen des Senats vom 23. März und 8. Juni 1866, Beschlüsse der Bürgererschaft vom 29. April 1857 und 18. April 1866), zu der Annahme sich berechtigt, daß der Staat von vorn herein sich verpflichten würde, die Hälfte der Kosten für Herstellung und Unterhaltung einer gewöhnlichen Pflasterbahn auf den bereits vorhandenen oder kraft dieses Gesetzes künftig anzulegenden Landstraßen, sobald dieselben regulirt sein würden bezw. bereits bestimt wären, zu übernehmen, dergestalt, daß die Wegbaudeputation auf geschenehen Antrag

diese Kosten ohne Weiteres auf ihr nächstjähriges Budget zu übernehmen haben würde (§§. 20, 21, 23—25). Die andere Hälfte der Kosten vertheilt sich gleichmäßig auf den Wegverband und die betheiligte Gemeinde (§. 21), die letztere oder letzteren tragen daher in allen Fällen nur ein Viertel der Kosten, während ihnen selbst in dem günstigsten Fall, für welchen der Deputationsentwurf von 1866 (§. 2) dem Staat zwei Drittel der Kosten zuwies, noch ein Drittel zur Last würde gefallen sein.

Die Kosten, welche der ganze Wegverband und welche die einzelnen Gemeinden zu tragen haben, sollen zunächst auf das Grundeigenthum gelegt werden. Die bisherigen Entwürfe legen dabei ausschließlich die Grundsteuerrolle zum Grunde, die Deputation glaubt aber einen Schritt weiter gehen und auch das bisher von der Grundsteuer erimirt Grundeigenthum heranziehen zu dürfen (§. 28). Bei Anlagen dieser Art, welche sämmtlichen Grundeigenthümern in der Erhöhung des Grundwerths gleichmäßig zu gut kommen, sind Exemptionen von Gemeindeabgaben vollends nicht mehr zu rechtfertigen. Daß auch Miether, welche in einer Gemeinde länger als drei Monate gewohnt haben, zu den Kosten der auch für sie nützlichen Verbesserung der Wege durch einen, jedoch der Bestätigung des Senats bedürftigen Gemeindebeschluß in einem, im Höchstbetrage sehr mäßig angesetzten Beitrage sollen herangezogen werden können (§. 29), entspricht dem Geiste des Bundesgesetzes über die Freizügigkeit (§. 8). Etwa abweichenden Vorschriften der zu erwartenden Gemeindeordnung für das Landgebiet soll dadurch nicht vorgegriffen sein.

Der vorletzte Abschnitt „Neubauten an Straßen“ hilft einstweilen bis zum bevorstehenden Erlaß einer Bauordnung für das Landgebiet einem der dringendsten Bedürfnisse ab. Auf den §. 34 des letzten Abschnitts wird unter II. zurückzukommen sein.

Die Deichwege im Gebiet sind öffentliche Verkehrswege, ja meistens Landstraßen im Sinne des §. 3. Sie mußten daher im Allgemeinen von der Wegeordnung mit umfaßt werden. Soweit sie jedoch dem Herkommen nach zu den Deichen gehören, war, wie dies im §. 33 geschehen ist, Sorge zu tragen, daß nicht das Interesse des Deichwesens durch Vorschriften der Wegeordnung geschädigt werden könne. Näherer Bestimmungen über das Zusammenwirken der Wege- und Deichbehörden schien es nicht zu bedürfen, da sowohl in Deich- wie in Wegesachen dem Landherrn die Oberaufsicht zusteht.

Schließlich hat die Deputation noch zu berichten, daß eine Eingabe der Kammer für Landwirthschaft vom 8. April d. J., in welcher der Bericht einer Commission der Kammer nebst einem Gesetzentwurf vorgelegt war, ihr als Berathungsmaterial vom Senat ist zugestellt worden. Der in Anlage C. beiliegende Gesetzentwurf reproduciert im Uebrigen den von der Bürgerschaft abgelehnten Deputationsentwurf von 1866, und weicht von demselben nur darin ab, daß er in allen Fällen dem Staat einen Beitrag von zwei Dritteln zu den Bepflasterungskosten auferlegt wissen, die bisherigen Weghalter zwingen will, ihre Wegespflicht mit einem Capital abzulösen, das aus der Veranschlagung des Tagwerths der gewöhnlichen jährlichen Unterhaltung zu vier Procent sich berechnet, und daß er endlich einen hier nicht weiter in Betracht kommenden Ausdruck des Deputationsentwurfs näher zu präcisiren sucht. Die Ansicht der jetzt berichtenden Deputation über diese neuen Vorschläge und über den Entwurf überhaupt, der, soweit es sich nicht um die Bepflasterung einiger Verbindungswege handelt, für Wegesachen im Gebiet Alles bei dem alten, oben geschilderten Zustande stillschweigend beläßt, geht aus dem Vorstehenden genügend hervor. Auf ihre Beschlüsse hat auch der in Anlage B. eingelegte Bericht dieser Commission keinen Einfluß zu üben vermocht. Derselbe enthält in sehr lebhaften Ausdrücken eine Kritik des Entwurfs der Bürgerschaftscommission vom 11. März 1868, welcher er sogar eine genauere Kenntniß der bremischen Verhältnisse abspricht; er will den Ausdruck Landstraße nicht gelten lassen, weil die damit bezeichneten Wege im Gebiet höchstens eine bis zwei Meilen lang wären; er verwirft die Einteilung in Wegverbände theils weil einige Gemeinden schon bepflasterte Wege hätten, „für welche ein Wegverband nichts mehr zu thun habe“ (s. aber §. 25 des beiliegenden Entwurfs, Anlage A), theils weil alsdann eine Gemeinde genöthigt werde, zu Wegen Beihilfe zu leisten, „von denen sie auch nicht den mindesten Nutzen habe“. Er hebt hervor, worauf es zunächst nicht ankommt, daß bei Wegeverbesserungen wesentlich die

Unteranlage C.

Unteranlage B.

Terrainbeschaffenheit zu beachten sei, und beschäftigt sich endlich mit der Frage, wie es mit den Schulden werden solle, mit welchen gewisse Gemeinden sich bereits für die Bepflasterung von Wegen belastet hätten, einer Frage, auf welche doch die Antwort nahe liegt, daß es bei contrahirten Schulden sein Bewenden behalte. Ueberhaupt hat dieser gutachtliche Bericht, den die Kammer für Landwirthschaft sich angeeignet hat, die Frage von einem Standpunkte aufgefaßt, den die Deputation für richtig nicht erkennen kann.

Die Verbesserung der Verkehrswege im Gebiet und eine davon unzertrennliche gute wegpolizeiliche Ordnung kommt zwar wesentlich auch der Landwirthschaft zu gut; sie ist aber darum nicht eine Angelegenheit, bei der es allein um „die Förderung der Interessen der Landwirthschaft, insbesondere des Ackerbaues und der Viehzucht“ sich handelt. Die Commission der Kammer hat sich aber nicht die Aufgabe gestellt, die landwirthschaftlichen Bedürfnisse, welche jene weiter greifende Reform indirect berühren mag, zur Geltung zu bringen. Sie hat vielmehr sich aufgefordert erachtet, den legislatorischen Werth des bürgerrechtlichen Commissionsentwurfs überhaupt ihrer nicht erforderlichen Kritik zu unterziehen; und indem sie dabei zugleich die Sonderinteressen des Landes, die im Allgemeinen zu vertreten sie irriger Weise sich berufen zu halten scheint, maßgebend sein läßt, setzt sie die höheren Gesichtspunkte aus den Augen, aus welchen der berufene Gesetzgeber eine Förderung der Verkehrsinteressen überhaupt aufzufassen für geboten hält.

Zu II. Die hier in Frage kommenden Landwege sind die folgenden:

1. Feldmark Pagenthorn:

Der Ruhgrabenweg von der Schleismühle bis zur Schwachhauser Feldmark (jenseits des Staues), von der Schleismühle bis etwa zum Wege vom fl. Barkhose gepflastert;

der letztgedachte Weg vom Ruhgrabenwege bis zur Schwachhauser Chaussee;

der Landweg vom Ruhgrabenwege über den f. g. Rickenwerder;

der Feldweg von der Schwachhauser Chaussee bis zum Fehrfeldsweg (jetzt schon zu einer städtischen Straße angelegt) und von da bis an die Gethékämpfe und denselben vorüber;

der Fehrfeldsweg von der Humboldtstraße bis zur Schwachhauser Chaussee;

der Weg vom Fehrfeldsweg nach der Wisch und über dieselbe bis zur Hastedter Chaussee;

der f. g. Hundepfad;

2. Feldmark Ubbremen:

ein Theil der Hempstraße vom Panzenberge bis zur Hempbrücke;

der erste und zweite Hufenweg von der Chaussee bis zur Waller Grenze;

der Weg im Westen von Werner Menke Hofstelle;

der Steffensweg, soweit er nicht schon zur Straße angelegt ist;

der Weg von der Chaussee, eben jenseits des Chausseehauses, bis zur Waller Grenze und ein kleiner Weg, der südlich vom Garten des Waller Chausseehauses um denselben herumführt (ein kleines Stück Weges vor dem f. g. Osterfeuerbergsweg von der Chaussee bis zur Waller Grenze wird von der Wegbaudeputation unterhalten).

Durch die Bauordnung vom 25. Mai 1863 (§. 27) ist die Weg- und Abwässerungspolizei in den genannten beiden Feldmarken in Betreff der, in denselben angelegten oder künftig anzulegenden öffentlichen Stadtstraßen und für die an denselben belegenen Grundstücke der Polizeidirection übertragen, während es im Uebrigen bei der in der Verordnung vom 11. December 1848 dem Landherrs belassenen polizeilichen Wirksamkeit verblieben ist. Fast alle oben aufgezählten Wege sind im städtischen Straßenplan begriffen; sie sind zum Theil schon oder werden im raschen Fortschreiten entweder in Stadtstraßen umgewandelt oder durch solche Straßen beseitigt, und in demselben Maße dehnt sich der Wirkungskreis der Straßenbaudeputation von selbst aus. Die angeregte Maßregel wäre daher insoweit unnöthig, und in anderer, unter ihrer Allgemeinheit mit befaßter Beziehung sehr unzweckmäßig. Was nämlich diejenigen der obigen Wege und Wegtheile betrifft, die voraussichtlich nie oder erst in ferner Zukunft in städtische Straßen werden verwandelt oder auch nur

bestimmt werden: so erhebt sich die landwirthschaftliche Auffassung, die daher an der Unbedenklichkeit ist bei der Bepflasterung, bis zu Weiterem. Jedoch nicht, wenn man, als die je nicht zu beirren scheint. Bauordnung (sonders) werden in die Wirkungsfeld sein.

Die Deputation hat den Wegbaudeputation

Unter-Kala zu Anlage III der Vorlage von H. W.

die Verbesserung

I. C.

Gegenstand die (Landgemeindenwege), die Straßen (Chausseen) als öffentlich dem gemeinen Verkehr, ohne Rücksicht auf die, ein Weg befristet, brauchsrecht zeitweilig nicht.

Jeder im öffentlichen Verkehr hat Privatrecht für einen öffentlichen Verkehr, wenn ihm welcher durch die in der Bauordnung Verbesserung zugehört wird. Die Entscheidung wird Zweifel, ob ein Privatrecht in Anspruch genommen wird, ist erkl. daß er die Folgen nach dieser Erklärung zu betreten.

Die öffentlichen Straßen und Wege oder die

bestimmt werden: so erscheint es doch offenbar als gerathen, sie bis auf Weiteres unter der landherrlichen Aufsicht und der Herrschaft der neueinzuführenden ländlichen Wegeordnung, die daher auch in ihrer Schlußbestimmung auf sie Rücksicht genommen hat, insonderheit es bei der bisherigen Wegepflicht der Gemeinden oder einzelnen Weghalter, bis auf Weiteres zu belassen.

Jedenfalls möchte es sich empfehlen, die Entscheidung einer Frage, die im höhern Grade, als die jetzt berichtende beratende Deputation, die Baudeputationen selbst zu berühren scheint, bis zu der für das Jahr 1873 vorgesehenen Revision der Bauordnung (besonders der §§. 21 ff.) zu vertagen, zumal wenn eine Grenzregulirung zwischen den Wirkungskreisen der Weg- und der Straßenbaudeputation beabsichtigt sein sollte.

Die Deputation schließt mit dem Antrage auf Genehmigung der im Entwurf beiliegenden Wegeordnung.

(gez.) J. Donandt.

(gez.) Dr. Herm. Adami.

Unter-Anlage A

zur Anlage III der Mittheilung des Senats
vom 20. Mai 1870.

Verordnung,

die Verbesserung und Unterhaltung der Landgemeindewege betreffend.

1. Öffentliche Landwege und ihr Zubehör.

§. 1.

Gegenstand dieses Gesetzes sind die öffentlichen Wege in den Landgemeinden (Landgemeindewege), welche nicht zu den vom Staate hergestellten oder übernommenen Heerstraßen (Chausseen) zu rechnen sind.

Als öffentlich gilt nach diesem Gesetze im Landgebiete jeder Weg, welcher dem gemeinen Verkehr dient, und demselben nicht kraft Privatrechts entzogen werden kann, ohne Rücksicht darauf, ob Beschränkungen des allgemeinen Gebrauchsrechts bestehen, ein Weg bestimmten Zwecken vorzugsweise dient, oder ob das allgemeine Gebrauchsrecht zeitweilig beschränkt werden kann, endlich ob er bisher geschaut ist oder nicht.

Jeder im öffentlichen Gebrauche befindliche Privatweg, welcher dem Gemeinverkehr kraft Privatrechts wieder entzogen werden kann, darf im öffentlichen Interesse für einen öffentlichen Weg erklärt werden. Der Berechtigte erhält dafür eine Entschädigung, wenn ihm dadurch ein directer in Gelde abschätzbarer Schaden entsteht, welcher durch die in Folge der Abnahme der Unterhaltungslast und in Folge der etwaigen Verbesserung des Wegs oder sonstiger Umstände erlangten Vortheile nicht ausgeglichen wird. Die Frage, ob ein derartiger Schaden entsteht und die Größe der Entschädigung wird durch Sachverständige (§. 19) entschieden.

Zweifel, ob ein Weg ein öffentlicher oder ein Privatweg sei, entscheidet die Wegbehörde (§. 9), wenn nicht derjenige, welcher ein die Öffentlichkeit ausschließendes Privatrecht in Anspruch nimmt, auf die von dieser Behörde an ihn zu stellende Anfrage erklärt, daß er die Sache auf dem Rechtswege verfolgen wolle. Binnen 14 Tagen nach dieser Erklärung hat er alsdann diesen Rechtsweg, bei Verlust desselben, zu betreten.

§. 2.

Die öffentlichen Fahrwege in einer Landgemeinde sind entweder Landstraßen oder Nebenstraßen oder Feldwege.

§. 3.

Zur Classe der Landstraßen gehören: die Hauptstraße in einem Dorfe; die Hauptverbindungsstraßen eines Dorfes, sei es mit einem andern Dorfe, sei es mit der Stadt Bremen, sei es mit den für die allgemeinen Verkehrsinteressen zu Wasser und zu Lande wichtigen Punkten, z. B. mit Furthen und Brücken über öffentliche Flüsse, mit Schiffsanlandeplätzen und dergl.; endlich jeder öffentliche Weg, welcher für eine Landstraße erklärt wird.

§. 4.

Kraft des Gesetzes sollen die nachstehenden bereits vorhandenen oder noch anzulegenden Verbindungswege für Landstraßen erklärt sein und nach Maßgabe dieser Ordnung eingerichtet, bzhw. verbessert und regulirt werden:

I. am rechten Weserufer:

- 1) von der Osterholzer Chaussee über Blockdiek, das Mühlenfeld, durch Rodwinkel bis an die Heerstraße auf dem Ruten;
- 2) von Hastedt nach Schwachhausen;
- 3) von Hastedt nach Vahr;
- 4) von Sebaldsbrück nach Horn durch die Vahr;
- 5) vom Lehester Deich an die Chaussee zum Ruten;
- 6) aus Mittelsbüren an die von der Stadt nach Burg führende Chaussee;
- 7) aus Lesumbrook durch Dungen nach Burg;
- 8) aus Wasserhorst an die von der Stadt nach Burg führende Chaussee oder nach Burg;
- 9) von Dammsiel an die von der Stadt nach Burg führende Chaussee oder nach Wasserhorst;
- 10) aus Oberblockland, durch Lehesterdeich an die von der Stadt nach Borgfeld führende Chaussee.

II. am linken Weserufer:

- 1) vom Hohenthore durch Woltmershausen, Rablinghausen, Lankenau, Seehausen und Hasenbüren;
- 2) von der Rablinghauser Landstraße durch Strohm;
- 3) aus Habenhausen an die Arster Landstraße oder an den Buntenthorssteinweg;
- 4) von der vom Buntenthore nach Rattenthurm führenden Chaussee durch Arsten an die Landesgrenze bei Dreye;
- 5) von der vom Hohenthore nach Barrelgraben führenden Chaussee durch Kirchhuchtingen an die Landesgrenze bei Moorbeich;
- 6) die Neuenlanderstraße zwischen der Hohenthorschaussee und der Buntenthorschaussee.

§. 5.

Zur Classe der Nebenstraßen gehören die bebauten Straßen in einem Dorfe oder einer Landgemeinde, welche nicht zu einer Landstraße (§. 3) gerechnet werden können, ferner alle öffentlichen Wege, welche für Nebenstraßen erklärt werden.

Feldwege sind alle übrigen öffentlichen Wege im Landgebiet.

§. 6.

Nach Anhörung des Wegverbandes (§. 10) und der betreffenden Landgemeinde entscheidet, vorbehaltlich des §. 4, die Wegpolizeibehörde (§. 9), ob ein Landgemeindegeweg eine Landstraße oder ob er eine Nebenstraße, oder ob er Feldweg ist. In gleicher Weise, jedoch vorbehaltlich des §. 32, kann von derselben Behörde im öffentlichen Interesse ein Feldweg für eine Nebenstraße und eine Nebenstraße oder ein Feldweg für eine Landstraße erklärt werden.

§. 7.

Durch Beschluß von Senat und Bürgerschaft können Landgemeindegeweg für Heerstraßen (§. 1) erklärt werden, ohne daß dafür eine Entschädigung gefordert werden kann. Der Staat hat aber alsdann die ganze Wegepflicht zu übernehmen und die Wege sofort mit einer Pflasterbahn oder sonstigen künstlichen Fahrbahn zu versehen.

§. 8.

Als Zubehör öffentlicher Wege gelten:

1. bei Fahrwegen:

- a. die in denselben befindlichen Brücken und sonstigen Durchlässe;
- b. die Seitengräben und deren Böschungen auf beiden Seiten des Weges, soweit nicht diese Gräben als Zuggräben, Fleethe oder sonstige Wasserzüge anzusehen sind;
- c. die auf oder neben den Fahrwegen hinlaufenden Fußwege;
- d. die zur Sicherung des Weges oder dessen Benutzung erforderlichen Anlagen. Dahin gehören: Prellsteine, Pfähle, Ufer- und Stützmauern, Befriedigungen und dergleichen, Wegweiser, Warnungstafeln, Meilen- und Abtheilungszeichen, Alleeabäume, Verschönerungsplätze und Ruhebänke u. s. w.

2. bei Trift- und Fußwegen:

Brücken, Umtritte, Stege, Uebertritte, Kreuze und dergleichen.

II. Behörden in Wegesachen, Wegverbände und Aufsichtsbeamte.

§. 9.

Für alle Landgemeindewegesachen, soweit dieselben nicht in die Zuständigkeit der Gerichte fallen, bildet der betreffende Landherr die Wegbehörde.

Von dieser Behörde können in Wegestreitigkeiten, welche in die Zuständigkeit der Gerichte fallen, im öffentlichen Interesse provisorische Verfügungen erlassen werden, welchen die streitenden Theile bis zur endgültigen gerichtlichen Entscheidung sich zu unterwerfen haben.

Von allen Verfügungen der Wegbehörde findet ein Recurs an den Senat statt.

§. 10.

Zur Erleichterung der Anlegung, Unterhaltung und Verbesserung der Landstraßen sind die einzelnen Gemeinden des Landgebiets in nachstehende Wegverbände zusammengelegt:

- 1) der hollerländische Wegverband, bestehend aus Gastedt, Vahr, Osterholz, Rodwinkel, Oberneuland, Ratrepel, Borgfeld, Schwachhausen, Horn und Lehe, Oberblockland;
- 2) der werderländische Wegverband, bestehend aus Walle, Gröpelingen, Oslebshausen, Mittelsbüren, Niederbüren, Dungen, Lesumbrook, Grambke, Grambkeermoor, Burg, Wasserhorst, Wummsiede, Niederblockland;
- 3) der niedervieländische Wegverband, bestehend aus Woltmershausen, Rablinghausen, Lankenau, Seehausen, Stroh, Hasenbüren;
- 4) der luchtingische Wegverband, bestehend aus Kirchhuchtingen, Brookhuchtingen, Mittelschuchtingen und Grolland;
- 5) der obervieländische Wegverband, bestehend aus Neuenland mit Buntenthorssteinweg, Arsten einschließlich Ahlken und Habenhausen;
- 6) die Landgemeinde Borgfeld bildet außerdem mit Ratrepel, Timmersloh, Beeremoor, Warf und Butendief den Borgfelder Wegverband, wenn eine Landstraße an der rechten Seite der Wumme in Frage steht.

§. 11.

Jeder Wegverband wird durch das Collegium der Weggeschwornen aus den betreffenden Landgemeinden vertreten.

Zu diesem Ende wird aus jeder Landgemeinde für jede 1000 Morgen ihrer Feldmark, sowie für einen Bruchtheil dieser Morgenzahl ein Weggeschwornener gewählt. Wählbar ist Jeder, der zum Deich- und Abwässerungsconvente wählbar ist, ohne daß jedoch der zur Wählbarkeit erforderliche Grundbesitz in Binnenlandsland zu bestehen braucht. — Ratrepel wählt für die Borgfelder Landgemeinde einen Weggeschwornen für sich.

Die Weggeschwornen jedes Wegverbandes bleiben, vom 1. Januar des auf die Wahl folgenden Jahres an gerechnet, acht Jahre im Amt. Alle zwei Jahre tritt

ein Viertel der Beggeschwornen aus. Für den Austrittenden findet in der Landgemeinde, zu welcher der Austrittende gehört, eine Neuwahl Statt. Die Austrittenden sind sofort wieder wählbar.

In der ersten Sitzung des Wegverbandes wird durch das Loos festgestellt, in welcher Reihenfolge der Austritt der zuerst Gewählten geschehen soll.

Die Beggeschwornen wählen alle zwei Jahre einen Vorthalter (Vorsprake) und einen Beigeordneten, welche in diesem Collegium den Vorsitz haben und die Geschäfte desselben leiten, die Beggeschwornen berufen, für die Ordnung in der Versammlung zu sorgen und deren Beschlüsse auszuführen haben.

Zu einer beschlußfähigen Versammlung ist die Anwesenheit von mindestens Einem Drittel der Mitglieder erforderlich. Wenn jedoch eine Versammlung durch Mangel der beschlußfähigen Zahl der Mitglieder vereitelt wird, so können in der nächsten Versammlung, wozu alsdann unter Angabe des Gegenstandes und unter ausdrücklicher Hinweisung auf diese Bestimmung geladen werden muß, ohne Rücksicht auf die Anzahl der anwesenden Mitglieder Beschlüsse gefaßt werden. Im Uebrigen wird über Wahlen der Beggeschwornen, über Ladungen, Abstimmungen, Beschlüßfassungen und über die Geschäftsordnung vom Senate nach Anhörung des Wegverbandes ein Regulativ erlassen.

§. 12.

Zu weiterer Beschlußnahme sind alle Beschlüsse des Wegverbandes der betreffenden Landgemeinde und alle Beschlüsse der Landgemeinden dem betreffenden Wegverbande mitzutheilen.

Zur Gültigkeit von Gemeindebeschlüssen in Wegesachen ist erforderlich, daß in einer Versammlung der Grundeigenthümer einer Landgemeinde, wozu alle gehörig eingeladen sind, die Mehrheit der Anwesenden und die größere Hälfte des in der Versammlung vertretenen Grundwerthcapitals (§. 28) sich für den Beschluß erklärt hat.

§. 13.

Uebereinstimmende Beschlüsse des Wegverbandes und der betreffenden Landgemeinde bedürfen der Genehmigung der Wegpolizeibehörde. Dieselbe trifft bei widersprechenden Beschlüssen die Entscheidung, und kann aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Interesses auch die Ausführung einer abgelehnten Maßregel anordnen.

§. 14.

Wegpolizeilich wird bei allen Landgemeindewegen dafür gesorgt, daß das zur Unterhaltung Erforderliche vorgenommen, beziehungsweise nachgeholt werde.

Zu dem Ende werden in jedem Wegverbande die Landstraßen von zwei oder mehreren Beggeschwornen, welche nicht zu der betreffenden Landgemeinde gehören dürfen, und dem Gemeindevorsteher der betreffenden Gemeinde oder dessen Stellvertreter, die Nebenstraßen und Feldwege von dem Gemeindevorsteher und einem oder mehreren Beggeschwornen derselben Gemeinde geschaut. Der Wegschauung kann wegpolizeilich ein technischer Beamter beigeordnet werden.

Ist eine Landstraße mit einer Pflasterbahn bereits versehen, so wird die Zeit der Schauung der Wegbaudeputation mitgetheilt, damit dieselbe sich erforderlichen Falls vertreten lassen kann.

Eine Schauung kann außerdem von der Wegbehörde jederzeit angeordnet und vorgenommen werden.

Wenn die Landstraßen oder Nebenstraßen, welche nach Maßgabe des §. 17 ff. verbessert und regulirt sind, der Reparatur bedürfen, so werden die Mängel, wenn sie sich in der Pflasterbahn oder deren Zubehör finden, der Wegbaudeputation, in anderen Fällen dem Wegverbande, beziehungsweise der Landgemeinde zu ihrer Beseitigung mitgetheilt. Ist eine andere Nebenstraße oder ein Feldweg in Frage, so werden die Weghalter zu Gunsten der betreffenden Gemeindecasse mit einer von der Schauungsbehörde zu bestimmenden und wegpolizeilich zu genehmigenden Broge belegt, falls der Weg nicht in schaubarem Zustande befunden wird.

III. Wegepflicht.

§. 15.

Die Verpflichtung zur gehörigen Unterhaltung, Verbesserung und Regulirung der Wege nebst ihrem Zubehör (Wegepflicht §. 16) liegt bei Landstraßen von dem

Kugentlid an, des
begonnen wird, von
der Staat mit
der betreffende
Landgemeinde alle
eine solche Verle
bei Landstraßen und
Bei Feldwegen
von Beggeschwornen

Die Wegpflicht
und Nebenstraßen nach
halten aller Landstraßen
denn erfolgt sein
Die Verbesserung
wird nach Maßgabe

Die Unterhaltung
gemeindewegen nicht
sunde sich befinden
gültig — die Land
gemeindlichen Jahr
Zubehör jedes Weg

Bäume, welche de
und sonstige Wege
ohne Erlaubnis de
gegründeten Begr
Ordnung gehalten
Sommer als im W

Landstraßen
weg von regelmäßig
benutzt werden kann.

Feldwege mit
nicht mitgerechnet —
Wegverbandes und

Legung eines Fuß
länger ist als de
Sicherheit und
Publikum nicht d

Die Verbesserung
des Planns nebst
Fußwegen und einer
der Wege (§. 8).

Zu dem Ende
wird ein Register
zugleich, unentgeltlich
in welcher Landstraße
angelegt, verbessert im

Bei Unterhaltung
Die Verbesserung
lage einer Hauptstraße

Soweit nicht b
und der betreffenden L
nahme zugelassen wird
behalten und wenn je
weisen Weglinie, zu

Augenblick an, daß eine Verbesserung und Regulirung einer solchen (§§. 17, 18) begonnen wird, soweit nicht dafür bei den mit Pflasterbahn versehenen Landstraßen der Staat mitzutritt (§. 20), dem betreffenden Wegverband in Gemeinschaft mit der betreffenden Landgemeinde, in welcher sie liegen, bei Nebenstraßen der Landgemeinde allein, nach näherer Vorschrift dieses Gesetzes ob. So lange aber eine solche Verbesserung und Regulirung nicht begonnen ist, verbleibt die Wegepflicht bei Landstraßen und Nebenstraßen und ihrem Zubehör den bisherigen Verpflichteten.

Bei Feldwegen liegt die Wegepflicht, sowie sie nicht von Wegpflichtigen oder von Genossenschaften zu unterhalten sind, der betreffenden Landgemeinde ob.

§. 16.

Die Wegepflicht befaßt die Verbesserung und Regulirung aller Landstraßen und Nebenstraßen nach Maßgabe dieser Ordnung und die Instandhaltung und Unterhaltung aller Landgemeindewege, mag die Verbesserung oder Regulirung derselben bereits erfolgt sein oder nicht.

Die Verbesserung und Regulirung der Landstraßen geschieht in jedem Wegverbande nach Maßgabe des Wegregisters (§. 17) nach und nach.

Die Instandhaltung und Unterhaltung muß so geschehen, daß die Landgemeindewege nebst deren Zubehör stets in einem ihren Zwecken entsprechenden Zustande sich befinden und so beschaffen sind, daß — soweit es die Bodenbeschaffenheit zuläßt — die Landstraßen mit Lastfuhrwerk, Nebenstraßen und Feldwege aber mit gewöhnlichem Fuhrwerke bequem und sicher befahren werden können; daß ferner das Zubehör jedes Wegs (§. 8) in Ordnung gehalten wird, insbesondere Gebüsch und Bäume, welche den Weg in irgend einer Weise beeinträchtigen, sowie Schlagbäume und sonstige Weghindernisse beseitigt werden; daß keine Anpflanzungen an den Wegen ohne Erlaubniß der Wegpolizeibehörde geschehen, erforderlichen Falles aber die dazu geeigneten Wege mit Bäumen besetzt werden; daß endlich Trift- und Fußwege so in Ordnung gehalten werden, daß sie ihrem Zwecke, und zwar Fußwege sowohl im Sommer als im Winter, genügen.

Landstraßen und Nebenstraßen müssen wenigstens an einer Seite einen Fußweg von regelmäßig 4 Fuß Breite haben, welcher mit Sicherheit und ungehindert benutzt werden kann.

Fußwege müssen in der Regel — zwei Fuß Graben oder eine Befriedigung nicht mitgerechnet — wenigstens 4 Fuß breit sein. Es kann nach Vernehmung des Wegverbandes und der Landgemeinde, bei Nebenstraßen der letzteren allein, die Umlegung eines Fußweges Statt haben, wenn die neue Strecke nicht mehr als $\frac{1}{10}$ länger ist als der bisherige Fußweg, wenn sie zugleich die normale Breite hat, Sicherheit und Bequemlichkeit bietet und wenn auch in sonstiger Beziehung das Publikum nicht durch die Umlegung benachtheiligt ist.

IV. Verbesserung und Regulirung der Wege.

§. 17.

Die Verbesserung und Regulirung von Landstraßen besteht in der Herstellung des Planum nebst den Seitengräben, in Regulirung der Weglinie, der Anlage von Fußwegen und einer genügenden Abwässerung, sowie in der Ordnung des Zubehörs der Wege (§. 8).

Zu dem Ende legt der Wegverband gemeinschaftlich mit der betreffenden Gemeinde ein Register der vorhandenen und noch anzulegenden Landstraßen an, in welchem zugleich, unvorgreiflich späterer abändernder Beschlüsse, die Reihenfolge festgesetzt wird, in welcher Landstraßen, insonderheit auch die im §. 4 bezeichneten, beziehungsweise angelegt, verbessert und regulirt werden sollen.

Bei Anfertigung dieses Registers wird nach Vorschrift der §§. 12, 13 verfahren.

Die Verbesserung und Regulirung kann geschehen, ohne daß zugleich die Anlage einer Pflasterbahn (§. 20) beantragt wird.

Soweit nicht bei Regulirung der Weglinien nach Anhörung des Wegverbandes und der betreffenden Landgemeinde, der Nebenstraßen der letzteren allein, eine Ausnahme zugelassen wird, müssen Landstraßen und Nebenstraßen die bisherige Breite behalten und wenn sie schmaler sind als dreißig Fuß, unter Feststellung einer angemessenen Weglinie, auf wenigstens 30 Fuß verbreitert werden. Bei der Feststellung

der Breite werden von beiden Seiten zwei Fuß, vom Ufer jedes Seitengrabens oder von einer sonstigen Befriedigung an, nicht miteingerechnet.

Die Weglinie wird dann unter Zuziehung eines dafür committirten Ausschusses der Weggeschwornen und des Gemeindevorstehers der betreffenden Gemeinde beziehungsweise des letztern allein wegpolizeilich festgesetzt.

Nach Anhörung des Wegverbandes und der Landgemeinde, bei Nebenstraßen der letztern allein, kann behufs Regulirung der Weglinie eine Begrabigung oder Umliegung der Straße, bei welcher indeß erforderlichen Falles das Entschädigungsverfahren (§. 19) eintritt, von der Wegpolizeibehörde angeordnet werden.

§. 18.

Bei einer Verbesserung und Regulirung von Landstraßen wird folgendermaßen verfahren:

- a. Die betreffende Landgemeinde hat auf ihre Kosten das zur Aufhöhung und Planirung erforderliche Material — abgesehen von dem Material der Besteinung (§. 20) — insbesondere Erde, Sand, Soden, Buschwerf thunlichst unweit der zu verbessernden Straße anzuweisen und zum bequemen Aufladen bereit zu halten; nicht weniger geeignete Materiallagerplätze zu liefern. Wird diesen Verpflichtungen nicht rechtzeitig und in angemessener Weise genügt, so kann die Wegpolizeibehörde den Wegverband anweisen, auf Kosten der säumigen Gemeinde die derselben obliegenden Leistungen anderweitig zu beschaffen.
- b. Von dem Wegverbande und der Landgemeinde sind gemeinschaftlich auf Kosten derselben zu gleichen Theilen die Herstellung des Planums sowie die Fußwege und Abwässerung und sonstiges Zubehör, insbesondere das Grabenschießen, das Aufladen und Hinschaffen des von der Gemeinde bereit gehaltenen Materials an Ort und Stelle und alle übrigen zur Erfüllung der Wegepflicht — abgesehen von der Pflasterbahn (§. 20) — erforderlichen Arbeiten zu beschaffen, auch die für Abtretung von Areal oder für Austausch und Umliegung festgesetzte Entschädigung zu leisten.

Bei der Veranschlagung der Entschädigung ist zu Lasten des Beschädigten in Rechnung zu bringen, daß ihm, wenn er zugleich Wegepflichtiger ist, die Weglast abgenommen wird und ihm aus der Verbesserung des Wegs oder in sonstiger Weise für sein Land Vortheil erwächst.

§. 19.

Die Entschädigung wird, unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte, durch zu beeidigende Sachverständige festgestellt, von denen der Wegverband und die betreffende Landgemeinde gemeinschaftlich Einen, der Beschädigte den Zweiten und die Wegpolizeibehörde den Dritten ernimmt.

Können Wegverband und Gemeinde sich nicht einigen, so steht die Ernennung bei der letztgedachten Behörde.

§. 20.

Sobald die Verbesserung und Regulirung in Gemäßheit des §. 18 geschehen oder in sicherer Aussicht ist, kann die Bepflasterung von dem Wegverbande oder der betreffenden Landgemeinde oder auch von Wegpolizeiwegen, bei der Wegbaudeputation beantragt werden, welche den Bau der Pflasterbahn auszuführen hat. Dieselbe bestimmt zu diesem Ende das weiter Erforderliche über die Breite und die sonstige Beschaffenheit der Pflasterbahn und deren Bau, und kann, wenn die Betheiligten bei der Ausführung der ihnen obliegenden Anschaffungen und Arbeiten säumig sind, die Anschaffung des erforderlichen Materials und der erforderlichen Materiallagerplätze, sowie die Ausführung aller Arbeiten auf Kosten der Pflichtigen selbst anordnen.

§. 21.

Die Kosten der Anlegung und Unterhaltung einer Pflasterbahn, einschließlich der Saumsteine und Abwässerungsröhren, tragen bei einer Landstraße zur Hälfte der Staat, zu einem Viertel der Wegverband mit Einschluß der betreffenden Landgemeinde und zu einem Viertel diese Landgemeinde.

§. 22.

Für die in Gemäßheit des §. 4 oder sonst kraft besonderen Beschlusses §§. 12, 13) anzulegenden neuen Verbindungsstraßen zwischen einer Landgemeinde

mit einer andern kommen, behufs Herstellung des Weggrundes und Planums u. s. w., sowie einer etwa beantragten Pflasterbahn die Vorschriften dieses Gesetzes ebenfalls in Anwendung. Der Beitrag des Staats (§. 21) zu den Bepflasterungskosten einer solchen neuen Verbindungsstraße, welche nicht zu den in §. 4 aufgezählten gehört, wird jedoch erst dann in das Specialbudget der Wegbaudeputation aufgenommen, wenn derselbe vorab durch Senat und Bürgerschaft besonders ist bewilligt worden.

§. 23.

Die Unterhaltung der Landstraßen mit allem Zubehör — abgesehen von der Pflasterbahn — geschieht, sobald die Verbesserung und Regulirung Statt gehabt hat, in gleicher Weise, wie diese, von dem Wegverband und der betreffenden Landgemeinde gemeinschaftlich.

§. 24.

Die Unterhaltung der Pflasterbahn geschieht von der Wegbaudeputation; die Kosten werden nach Vorschrift des §. 21 vertheilt. Wenn die übrigen Theile einer solchen Landstraße der Reparatur bedürfen, fordert die Wegbaudeputation zu deren Beschaffung durch die Wegpolizeibehörde auf; sie kann, wenn alsdann die Betheiligten säumig sind, die Reparatur auf Kosten derselben selbst ausführen.

§. 25.

Sind Landgemeindewege bereits mit einer Pflasterbahn versehen, so sind dieselben als bereits im Wesentlichen verbesserte und regulirte Landstraßen anzusehen, bei welchen die Unterhaltung der Pflasterbahn in gleicher Weise auf die Wegbaudeputation übergeht, die hinsichtlich der Kosten ebenso (§. 24) verfährt. Der Weg kann indeß im Uebrigen nach Maßgabe der vorstehenden Vorschriften einer Nachverbesserung und Nachregulirung unterzogen werden.

§. 26.

Was in diesem Gesetze mit Rücksicht auf eine Pflasterbahn bestimmt ist, gilt von jeder andern künstlichen Fahrbahn, welche beschossen werden sollte. Soll eine Pflasterbahn mit behauenen Steinen oder eine sonstige Fahrbahn hergestellt werden, welche größere Kosten macht als eine gewöhnliche Pflasterbahn, so bedarf es dazu einer besonderen Bewilligung von Senat und Bürgerschaft, wenn nicht der Wegverband und die Landgemeinde die sämmtlichen Mehrkosten übernehmen sollten.

Statt einer gewöhnlichen Pflasterbahn kann durch Beschluß von Senat und Bürgerschaft die Herstellung einer kostspieligeren Kunststraße angeordnet werden; die Mehrkosten der Anlegung und Unterhaltung werden alsdann auf die Staatscasse übernommen.

Als gewöhnliche Pflasterbahn ist eine Besteinung mit unbehauenen Chausseesteinen in 14-füßiger Breite nebst etwaigen Saumsteinen und Abflußröhren anzusehen.

§. 27.

Jede jetzt vorhandene Nebenstraße kann in gleicher Weise, wie eine Landstraße, in Gemäßheit eines Beschlusses der Landgemeinde oder der Wegpolizeibehörde einer Verbesserung und Regulirung nach Maßgabe der bei Landstraßen geltenden Vorschriften unterzogen werden. — Alsdann hat die Landgemeinde auch alle die Kosten, Lasten und Verpflichtungen zu tragen, welche bei Landstraßen dem Wegverband obliegen.

Ist die Bepflasterung einer solchen Nebenstraße durch besonderen Beschluß des Senats und der Bürgerschaft genehmigt, so trägt der Staat zwei Drittel, die Landgemeinde ein Drittel der dazu erforderlichen Kosten.

Mit der Ausführung wird wie bei Landstraßen (§. 20) verfahren.

V. Von den Kosten der Wegverbesserungen.

§. 28.

Sämmtliche, bei Erfüllung der Wegepflicht auflaufenden oder durch Herstellung oder Unterhaltung einer Pflasterbahn veranlaßten Kosten, welche ihr desends beziehungsweise von der Wegbaudeputation, dem Wegverbande oder der betreffenden Landgemeinde aufzugeben sind, hat die Wegpolizeibehörde bei Landstraßen nach Anhörung des betreffenden Wegverbandes und der Landgemeinden, bei Nebenstraßen nach

Anhörung der Landgemeinde, in Gemäßheit der vorstehenden Bestimmungen nach bestem Ermessen zu vertheilen. Die sämtlichen den Wegverbänden und Landgemeinden, einschließlich der Zinsen und Amortisation von Anleihen, zur Last fallenden Kosten sind, unter Aufhebung aller bisherigen Befreiungen von Gemeindeabgaben, von sämtlichen Grundeigenthümern des betreffenden Wegverbandes und von sämtlichen Grundeigenthümern der betreffenden Landgemeinden zu tragen. Sie werden auf die bereits in der Grundsteuerrolle aufgeführten Grundstücke nach Maßgabe dieser Rolle, auf die andere nach Maßgabe der bei der Bonitirung des Landgebiets bereits vorgenommenen Abschätzung umgelegt, und im Verwaltungswege eingezogen.

Sowohl jeder Wegverband als jede Landgemeinde kann die Aufnahme von Anleihen zur Deckung der ihnen obliegenden Wegebesserungskosten beschließen, bei welcher dann, abgesehen von den Zinsen, auf eine jährliche Tilgung Bedacht zu nehmen ist.

Die Aufnahme eines Anlehns bedarf der Genehmigung des Senats.

§. 29.

Sobald in einer Landgemeinde eine erhebliche Regelung und Verbesserung einer Landstraße oder einer Nebenstraße nebst deren Bepflasterung, nach Maßgabe dieser Wegeordnung, Statt gefunden hat, kann durch Gemeindebeschluß, welcher der Bestätigung des Senats bedarf, Jedem, welcher in der betreffenden Gemeinde oder einer derselben länger als drei Monate innerhalb eines Steuerjahres zur Miethe wohnt, zu den Kosten der Verbesserung und Unterhaltung jener Landgemeindewege ein jährlicher Beitrag auferlegt werden, welcher Ein Procent des innerhalb des Steuerjahres zu zahlenden Miethezinses, oder, wenn dieser weniger als 25 Thaler beträgt, wenigstens 18 Grote beträgt. Das Nähere wird durch eine mit Genehmigung des Senats zu erlassende Gemeindeverordnung festgesetzt.

VI. Neubauten an Straßen.

§. 30.

Die Anlegung neuer Straßen zum Anbau von Wohnungen im Landgebiete kann nur gestattet werden, wenn der Unternehmer alle zur Regulirung der Straße in vorschriftsmäßiger Breite und zur Bepflasterung und Abwässerung derselben erforderlichen Kosten übernimmt. Die Bepflasterung und etwaige Canalisirung besorgt die Wegbaudeputation, welcher der Unternehmer Caution für Kostenersatz zu stellen hat.

§. 31.

Hauptdorfsstraßen und Nebenstraßen müssen auf Kosten der Landgemeinde mit Brunnen versehen werden. Bei neuen Straßen hat für sie der Unternehmer zu sorgen.

§. 32.

An einer Nebenstraße und an einem Feldwege darf künftig nur gebaut werden, wenn längs des zu bebauenden Grundstücks die Weglinie so regulirt werden kann, daß die Straße in gleicher Weise, wie im §. 17 vorgeschrieben, eine Breite des Planums von wenigstens 30 Fuß hat, auch die für eine bewohnte Straße erforderliche Unterhaltung und Abwässerung des Wegs und die Anlage eines vorschriftsmäßigen Fußwegs genügend gesichert ist.

Gebäude müssen alsdann die Weglinie in einer weggpolizeilich festzusetzenden Tiefe und zwar wenigstens vier Fuß meiden. Wegpolizeilich ist jeder Feldweg, sobald die Zahl der Wohnungen an demselben so groß ist, daß er wie eine Nebenstraße benutzt wird, für eine Nebenstraße, und eine Nebenstraße, wenn sie als Landstraße benutzt wird, für eine Landstraße zu erklären.

VII. Schlußbestimmungen.

§. 33.

Auf die nach dem Herkommen zu den Deichen gehörigen Deichwege, sie mögen Fahr-, Trift- oder Fußwege sein, finden die Vorschriften dieser Wegeordnung insoweit Anwendung, als nicht das Deichinteresse entgegensteht. Es sind daher zur Wahrung dieses Interesses die Deichbehörden, namentlich auch die Deichgeschwornen, hinzu zu

sich, so oft es
und Verbesserung,
Schaffung derselben

Die Vorarbeiten
betreffen, können, in
der städtischen Bauverwaltung
Bege in den, in den
den bereits angelegten
öffentlichen Straßen

Unter-Au-
zur Anlage III der W-
von 20. W.

In ihrer S-
den neigen Antrags-
über die Befreiung
genommen und, in
Detail speciell einz-
mit dem Ertrahen

Der zeitige
den, von der Rat-
schlagen abweicht,
indem er im Reiter-
verlegt, in der Dep-
Bremen, den

Die Kammer
aus ihrer Mitte die

commitirt, den Dep-
Commission der Bür-
bindungsweg im Lan-
ziehen und beehet sich
mit dem Ertrahen an
den Bericht
Prüfung z
erscheinen
Bremen, 3. April

* Obige Unter-Au-

ziehen, so oft es um besondere Anordnungen behufs Unterhaltung, Regulirung und Verbesserung, um Anlegung oder Umlegung von Wegen dieser Art oder um die Schaffung derselben sich handelt.

§. 34.

Die Vorschriften dieser Begeordnung, soweit sie Nebenstraßen und Feldwege betreffen, kommen, mit Ausnahme der §§. 29—32 und unbeschadet der Bestimmungen der städtischen Bauordnung vom 25. Mai 1863 §§. 21 ff., auf diejenigen öffentlichen Wege in den, im Jahre 1848 zur Stadt gezogenen Gebietstheilen, welche nicht zu den bereits angelegten oder nach dem bestehenden Straßenplan künftig anzulegenden öffentlichen Stadtstraßen zu rechnen sind, ebenfalls in Anwendung.

Unter-Anlage B

zur Anlage III der Mittheilung des Senats
vom 20. Mai 1870.

Hoher Senat!

In ihrer Sitzung vom 5. April d. J. hat die Kammer für Landwirthschaft den neigen Antrag nebst Commissionsbericht und Anlage A*), einen Gesetzesentwurf über die Besteuerung der Landwege für das Bremische Gebiet betreffend, entgegen-
genommen und, indem sie im Allgemeinen die Vorschläge adoptirt, ohne in deren Detail speciell einzugehen, beschlossen, die ganze Vorlage dem Senate mitzutheilen mit dem Ersuchen

dem Antrage deferiren zu wollen.

Der zeitige Vorsitz der dieser Versammlung, welcher in manchen Punkten von den, von der Kammer für Landwirthschaft im Wesentlichen angenommenen Vorschlägen abweicht, hat kein Bedenken getragen, diesem Beschlusse zu entsprechen, indem er im Neben den Antrag nebst Zubehör dem Senate mit dem Ersuchen vorlegt, ihn der Deputation für die Begeordnung zu überweisen.

Bremen, den 8. April 1870.

(gez.) **H. A. Schumacher.**

Antrag.

Die Kammer für Landwirthschaft hat in ihrer Sitzung vom 20. Februar 1869 aus ihrer Mitte die Herren

**Joh. Hinr. Bollmann,
Joh. Depfen,
Willen Köhler,
Heinr. Poos und
J. W. Smidt**

committirt, den Deputationsbericht vom 16. December 1866 und den Bericht der Commission der Bürgerschaft vom 15. Februar 1868, die Besteuerung der Hauptverbindungswege im Landgebiet betreffend, einer Prüfung und Begutachtung zu unterziehen und beehrt sich der Kammer zu empfehlen, die folgende Eingabe nebst Anlage mit dem Ersuchen an den Senat zu richten

den Bericht nebst Anlage der Deputation für die Begeordnung zur Prüfung zugehen zu lassen, sowie der Bürgerschaft, wenn es zweckmäßig erscheinen sollte, mitzutheilen.

Bremen, 5. April 1870.

Die Commission.

Namens derselben

(gez.) **Joh. Depfen.**

*) Obige Unter-Anlage C zur Anlage III der Senatsmittheilung vom 20. Mai 1870.

Gutachtlicher Bericht

der Kammer für Landwirthschaft, die Besteinung der Hauptverbindungswege im Landgebiet betreffend.

Die vom Landherrschaft des Gebiets am rechten Weserufer beantragte Umlegung resp. Anlage einer Chaussee von Rüten durch Rodwinkel nach der Harburger Chaussee auf Kosten des Staats unter Beihülfe der Begünstigten — vergl. Verhandlungen des Senats und der Bürgerschaft vom 23. März 1866 — gab zu dem Beschlusse des Senats und der Bürgerschaft vom 21. April und 8. Juni 1866 Anlaß, den Antrag zur Prüfung und Berichterstattung der Wegbaudeputation zuzuweisen und durch diese auch gleichzeitig allgemeine Bestimmungen, nach welchen künftig bei Herstellung der Bepflasterung der Hauptverbindungswege im Gebiet rücksichtlich der Anlage und des Staatsbeitrages zu den Kosten zu verfahren, vorzuschlagen zu lassen.

Am 16. December 1866 theilte der Senat der Bürgerschaft den Bericht der Deputation mit.

Der Bericht beantwortet zwei Fragen:

- 1) die Frage, unter welcher finanziellen Mitbetheiligung des Staats und mit Hülfe welcher etwaigen gesetzlichen Maßregeln eine Besteinung der Hauptverbindungswege des Gebiets am zweckmäßigsten herbeizuführen sei;
- 2) über die in Anregung gekommene Umlegung und Verlängerung der Rodwinkler Chaussee.

Das Commissorium der Kammer für Landwirthschaft bezieht sich nur auf die erste Frage, über welche außer einem Berichte ein Gesetzentwurf von der Deputation eingereicht wurde.

Am 16. Januar 1867 wurde von der Bürgerschaft eine Commission zur Begutachtung dieses Gesetzentwurfes niedergesetzt.

Am 11. März 1868 erklärte die Bürgerschaft, daß sie dem von der Wegbaudeputation eingereichten Entwurf eines Gesetzes über die Besteinung der Hauptverbindungswege im Gebiete ihre Zustimmung nicht ertheilen könne. Sie habe denselben von einer Commission prüfen lassen und wünsche, daß die um vier Mitglieder der Bürgerschaft verstärkte Deputation über diesen Entwurf einer allgemeinen Begeordnung für das Landgebiet berathe, event. eine neue Deputation niederzusetzen.

Ueber diesen jetzt einer Deputationsberathung unterliegenden Commissionsbericht erlaubt sich die Kammer nachstehende Bemerkungen.

Nach Ansicht der Kammer konnte nach Lage der Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft doch höchstens eine Begeordnung für Landwege, also eine Regulirung der Wege in Frage kommen, bei deren den Landgemeinden obliegenden Anlage und Unterhaltung aus Zweckmäßigkeitsgründen diesen auch eine staatsseitige Unterstützung zu gewähren wäre; wogegen Staatschausseen im Interesse des allgemeinen Verkehrs auf Staatskosten erbaut, kein Gegenstand für eine Landwegeordnung sind, also auch nicht, wie die Commission beabsichtigt, in einer Begeordnung des Gebiets Beachtung finden können.

Die Commission der Bürgerschaft sagt selbst in dem den Gesetzentwurf begleitenden Bericht:

Die Bestimmungen über die Staatswege enthalten eigentlich nur bekannte Thatfachen, deren Aufnahme in das Gesetz aber der Vollständigkeit halber nach Vorgang der anderen Gesetzgebungen wünschenswerth erschien.

Ein eigentlich practisches Bedürfnis für eine Chausseeordnung hat die Commission nicht anzuführen vermocht und fehlt dasselbe auch gewiß in unserm kleinen Staate, nachdem die für den Handelsverkehr wichtigen Chausseen seit langer Zeit, ohne zu besonderen legislativ zu beseitigenden Uebelständen geführt zu haben, existiren, und die Eisenbahnen die Chausseen so sehr in den Hintergrund verdrängt haben. Die Kammer glaubt sich daher jeder weiteren Kritik des in dem Commissionsberichte über Chausseen Gesagten enthalten zu dürfen.

Die in dem Commissionsberichte der Bürgerschaft §§. 19—34 enthaltenen allgemeinen Bestimmungen über Landwege theilen die Landwege in Landstraßen ein, welche als Hauptverbindungswege eine Gemeinde mit einer andern oder mit der Stadt Bremen verbinden, die Landstraßen genannt werden sollen, und in Gemeindewege, die diese Eigenschaft nicht haben.

Die Kammer will einstweilen bei den von der Commission für die Landstraßen vorgeschlagenen Hauptbestimmungen stehen bleiben und kann zunächst ihr Befremden nicht unterdrücken, daß für unser wenige Quadratmeilen umfassendes Gebiet, „Landstraßen“, von denen jede einzelne höchstens eine Länge von 24 bis 48,000 Fuß, also 1 bis 2 Meilen haben, in Vorschlag gebracht wurden.

Der Commissionsbericht scheint bei dieser Eintheilung der Landwege an die im vormaligen Königreiche Hannover seit langer Zeit bestehenden Landstraßen gedacht zu haben.

In Hannover wurden im Jahre 1851 gesetzlich die öffentlichen Wege in Chaussees, Landstraßen und Gemeindewege getheilt, eine Eintheilung, die dort, wo schon seit alter Zeit Landstraßen existirten, ihre volle Berechtigung hatte.

Die Landstraßen waren einmal da, erstreckten sich über ganze Provinzen, wurden von den Unterthanen in denselben unterhalten, und da man einerseits sie nicht entbehren konnte, andererseits aber die Landstraßen nicht in Staatschassen verwandeln und die Unterhaltung auf Staatskosten übernehmen wollte, so blieb Nichts anderes übrig, als einstweilen die Landstraßen beizubehalten und deren Unterhaltung zweckmäßig durch Wegverbände und die von denselben zu leistenden Beiträge zu reguliren.

Wir haben aber keine solche Landstraßen, und überhaupt keine den Verkehr im Großen vermittelnden Landwege, die Art. 20 als Landstraßen aufgezählten Wege haben meistens nur ein Interesse für ein einziges Dorf, z. B. der Weg von Habenhausen nach Arsten oder Wolfstuhle, der Neuenlander Weg, dessen Besteinung nur für die Neuenlander Stellen, um zur Winterszeit mit Wagen zur Stadt zu kommen, Interesse hatte, und ja überdem Privateigenthum der Neuenlander ist, die ihn deshalb durch einen Baum an der Hohenthorschausee verschlossen halten; wie er denn überhaupt nicht von fremdem Fuhrwerk passirt werden darf, weil dadurch das Weghaus am Buntenthorssteinwege umgangen wird; ferner der Weg von Mittelsbüren an die Chaussee nach Burg, dessen Besteinung nur für Mittelsbüren von Werth ist; der Weg von Wasserhorst bis an die Burger Chaussee u. s. w. Wie zur Herstellung solcher Straßen die Art. 29 zu den für dieselben angenommenen Wegeachten gezählten Dörfer concurriren sollen, die auch nicht den mindestens Nutzen von den Wegen haben, ist wahrhaftig nicht einzusehen.

Ueberdem ist ein nicht unerheblicher Theil der Art. 20 aufgezählten Straßen bereits auf Kosten einzelner Gemeinden gepflastert, und deren Unterhaltungspflicht vollständig geordnet, so daß die Wegeacht, der sie angehören sollen, Nichts dafür zu thun haben würde. Dahin gehört der Weg von der nach Rattenthurm führenden Chaussee durch Arsten bis zu der Preussischen Grenze bei Dreze, der schon seit vielen Jahren auf Kosten der Gemeinde Arsten mit einer Beihilfe des Staats von 1000 Thalern gepflastert ist. Zur Herstellung des Weges hat die Gemeinde, abgesehen von den bedeutenden Naturalleistungen, Fuhren u. s. w. ein Capital von 11000 Thalern aufgenommen, und dasselbe bis auf die Restsumme von 6000 Thalern abbezahlt.

Für diese 6000 Thaler hat der Darleiher einen Anspruch an die Gemeinde Arsten, die sie mit 4 pCt. verzinsen muß.

Arsten wird aber nach dem Commissionsbericht zu der Wegeacht gerechnet, die Arsten, Ahlken, Neuenland und Habenhausen umfaßt (Art. 29, 5).

Die Wegeachten sollen die auf sie fallenden Kosten nach Art. 32 auch ihrerseits mittragen, also nach Maßgabe der Grundsteuerpflicht dazu contribuiren.

Wie wird es aber mit der auf der Arster Chaussee haftenden Schuld? Soll diese die Wegeacht übernehmen, oder soll sie der Arster Bauerschaft verbleiben und Letztere noch zu den Kosten der übrigen Wege contribuiren?

Ganz gleich verhält es sich mit den Dorfschaften Lankenau, Seehausen, Strohm und Hasenbüren, die ihre Wege resp. auf Kosten jeder Gemeinde und mit Beihilfe des Staats gepflastert haben und nach dem Commissionsberichte zu den Rablinghauser Wegen beisteuern sollen, und ebenso ist es mit dem Wege von der Chaussee ab durch Kirchhuchting, der bis an die Oldenburger Grenze gepflastert ist.

Ferner scheint der Commission unbekannt zu sein, daß die Pflasterbahn des Voltmershauser Wegs vom Hohenthore bis ans Dorf vom Staat übernommen ist, also jedenfalls keine von der Wegeacht zu übernehmende Pflasterbahn ist. Auch haben bei dem als Landstraße bezeichneten Wege vom Hohenthore bis nach Hasenbüren (vergl. Art. 20. II.) die Voltmershauser, Rablinghauser und Lantenauer, soweit der Weg durch die Feldmarken Seehausen und Hasenbüren läuft, und beim Wege durch die Rablinghauser bis an den Ströhmer Weg, Voltmershausen, Lantenau, Seehausen und Hasenbüren nicht das mindeste Interesse.

Wozu bedarf es aber einer gesetzlichen, die Besteuerung vorschreibenden Anordnung bei Wegen, die bereits bepflanzt sind, und aus welchem Grunde sollen Gemeinden zu einer Wegelast zugezogen werden, die die Wege gar nicht benutzen?

Wenn man nun aber gar in Erwägung zieht, daß nach Art. 32 des Gesetzentwurfs der Commission die Wegeacht die für sie entstehenden Kosten tragen soll, folglich nach Art. 57 den zu einer Wegeacht gezählten Gemeinden die Herstellung der Wegbahnen, das Erde- und Sandfahren für die Verbreiterung des Wegs, die Lieferung gelegener und angemessener Sandgruben, sowie Materiallagerplätze auferlegt, so möchte die Sache doch etwas bedenklich werden, denn wenn sich die Commission gedacht hat, daß die zu einer Wegeacht gehörigen Gemeinden die zur Herstellung der Wegbahn nöthigen Erde- und Sandfahren durch j. g. Naturaldienste leisten sollen, so fehlt dafür die Angabe eines Repartitionsmodus, zumal diese Naturaldienste nicht von den Einwohnern einer Gemeinde innerhalb des Bezirks ihrer Feldmarken geleistet werden sollen, sondern z. B. die Einwohner von Horn, Bahr, Lehe, Oberblockland zu dem Wege durch Rockwinkel über's Mühlenfeld nach dem Staatswege auf dem Ruten, und die Gemeinden Osterholz, Rockwinkel, Oberneuland zu dem Bahrster Wege, oder das Niederblockland, Wummenfiede, Burg, Grambfermoor u. s. w. zu dem Niederbürener Wege fahren müßten, d. h. Stundenweit fahren müßten, ehe sie zu dem Wege, dessen Planum sie mit herstellen sollen, gelangen.

Die übrigen Kosten, also der Beitrag zu den Pflasterkosten, der etwaigen Verbreiterung des Weges, die Lieferung der Sandgruben (Art. 57) sollen von den zu einer Wegeacht gehörigen Gemeinden, und zwar nach Art. 32 nach Verhältniß der Grundsteuer beigetragen werden.

Nun sind aber die Grundstücke der verschiedenen, zu einer Wegeacht gezählten Gemeinden nach ihrem Areal und nach der verschiedenen Bodenqualität unendlich verschieden taxirt, einige wesentlich höher, andere niedriger, und so könnte es kommen, daß die Gemeinden der Feldmarken, welche am höchsten in der Grundsteuer taxirt sind, die aber überall gar keinen Nutzen von dem Wege haben, der in der Wegeacht liegt, am Meisten bezahlen müßten, z. B. Arsten und Neuenland zu dem Hasenhauser Wege, Horn und Bahr zu dem Wege über's Mühlenfeld u. s. w., was doch offenbar im höchsten Grade irrational ist, da die Kosten in einem relativen Verhältnisse stehen, folglich die Gemeinde am Meisten beisteuern müßte, die den größten Nutzen von dem Wege haben würde.

Eine eingehende Kritik aller in dem Gesetzentwurf der Commission vorgeschlagenen Bestimmungen würde zu weit führen und glaubt sich die Kammer einer solchen enthalten zu dürfen, da die irrigen, besonders hervorgehobenen Gesetzesvorschläge mehr wie hinreichend dargethan haben werden, daß der Commission eine tiefere und genauere Kenntniß der bremischen Verhältnisse wohl nicht füglich zugemessen werden könne, und auf die kommt es doch einzig und allein an, nicht aber darauf, ob die Commission in einzelnen Wegeordnungen, die von ganz anderen Verhältnissen ausgehen, die ein Mal (wie z. B. im Hannoverschen die Landstraßen) sich vorfinden und nicht unberücksichtigt bleiben konnten, Bestimmungen findet, die für größere Territorien berechnet, auf die wenigen Wege eines Territoriums von ein paar Quadratmeilen schlechterdings mehr wie unpractisch sind.

Die Commission scheint die Bedeutung von Wegen, die für einzelne Landgemeinden bestimmt sind, gar nicht beachtet zu haben.

Sie geht von der Idee aus, daß es nur darauf ankomme, in technischer Hinsicht untadelhafte Wege zu schaffen, während bei Landwegen das Verhältniß der Kosten zu dem Ertrage des Landes nothwendig bei Wegenanlagen in Erwägung gezogen werden

maß, daß in einer
angeordnet und den
Landwege, für den
findet, unvollstän
bige hinsichtlich der
die Commis in der
reparatur anzuordnen
Weg, nicht Sichert
Es könn eine
Bauart zu dem Be
sein, an dem desha
hinter Weg eine d
Bey zu welchen der
die r nicht nur
Ein und Entzweit,
unmöglich einen viel
Dem bestimnte
Anschwerte, in de
nicht sollten da gar
sollten vorzugswei
nicht erhöhen, nicht
hinter der Anstalt
Die Kammer
im nicht Anstand n
zu zu bezeichnen, we
in das kleine, wenige
Anwendung der Kof
schonste stehen und en
einer Art gelassen zu
Die Kammer
Deputation vom 16.
die folgenden Beding
Die Kammer
Bestimmung eines B
in, eine entchiedene
Bestimmung der Ver
den allgemeinen Be
lassen, und die Ver
Beschluss des Senat
Um nun der
Anficht der Kammer
viel, ob der Bau ei
angeordnet worden.
zumal der Unterschie
für den Staat nicht
Jeder Beghal
Zustande verpflichtet, d
haltung durch die Geme
befreit, — es liegt da
Bestimmung dieser Last
§ 6 des beifolgenden
Beghalter in dieser Be
§ 7 will, daß
gepflochtenen Weges den
Das Wort „geeignete
sein, der gar leicht zu
zu den Senat Entsch
Bort „geeigneter Hall

muß, daß in einer niedrigen, häufigen Ueberschwemmungen ausgesetzten, mit Deichen umgebenen und dem Durchzugswasser ausgesetzten Gemeinde die Instandhaltung der Landwege, für deren Besteuerung in den Feldmarken überall kein Material sich vorfindet, unendlich größere Schwierigkeiten, als in hochgelegenen Gegenden, deren Gebirge hinreichendes Pflasterungsmaterial liefert, unterliegt, daß überhaupt, wenn die Commünen ihre Wege unterhalten sollen, nicht beliebig und zu jeder Zeit Wegreparaturen unternommen werden können, sondern daß Saat und Erntezeiten, trockenes Wetter, niedrige Wasserstände u. s. w. u. s. w. durchaus berücksichtigt werden müssen.

Die Kosten einer Beganlage und Unterhaltung müssen in einem relativen Verhältnisse zu dem Verkehr, der durch sie ermöglicht und befördert werden soll, stehen, und eben deshalb rechtfertigen die für den großen Verkehr der Heerstraßen bestimmten Wege eine der Wichtigkeit derselben entsprechende Kostenanlage, während Wege, auf welchen der relativ geringe Werth der Producte einer oder zweier Dörfer oder der vielleicht nur auf kurze Zeit in Frage kommende Gebrauch der Wege zur Saat- und Erntezeit, oder zur Zeit des Düngertransports verfahren werden soll, naturgemäß einen viel geringeren Kostenaufwand in Anspruch nehmen dürfen.

Wenn besteuerte Landwege den Bedürfnissen der Dörfer entsprechen, so daß leichtbeschwerte, in der Regel etwa 20 bis 30 Centner beschwerte Wagen genügen, weshalb sollten da ganz unverhältnismäßig kostspielige Wege angelegt werden? Landwege sollen vorzugsweise den Gewinn des zu landwirthschaftlichen Zwecken verwandten Landes erhöhen, nicht aber durch Anlage theurer, den Bodenertrag gar nicht berücksichtigender Kunststraßen vollständig unnütz vermindern.

Die Kammer für Landwirthschaft, vertraut mit den Bedürfnissen des Landes, kann nicht Anstand nehmen, den Gesetzentwurf der Commission als durchaus unpractisch zu bezeichnen, weil die in Vorschlag gebrachten Bestimmungen viel zu complicirt für das kleine, wenige Quadratmeilen enthaltende Gebiet sind, und mit den für die Aufwendung der Kosten in Betracht zu ziehenden Landerträgen in gar keinem Verhältnisse stehen und endlich privatrechtliche Ansprüche an einzelnen Wegen vollständig außer Acht gelassen haben.

Die Kammer für Landwirthschaft giebt ihrerseits dem Gesetzentwurfe der Deputation vom 16. December 1866 den Vorzug; muß aber dringend bitten, dabei die folgenden Modificationen zu berücksichtigen.

Die Kammer sieht in der unterschiedlichen Beitragsquote, je nachdem die Besteuerung eines Weges von der Gemeinde beschlossen, oder vom Staate angeordnet ist, eine entschiedene Beeinträchtigung der vom Gesetzgeber beabsichtigten baldigen Besteuerung der Landwege; der Staat wird bei Landwegen, die keine Bedeutung für den allgemeinen Verkehr haben, es auf den Beschluß der Gemeinden ankommen lassen, und die Gemeinden werden ihrerseits auf einen die Besteuerung anordnenden Beschluß des Senats, der ihnen $\frac{2}{3}$ der Pflasterungskosten in Aussicht stellt, warten.

Um nun der Gesetzesausführung das weiteste Feld zu eröffnen, muß nach Ansicht der Kammer der §. 6 des Gesetzes ganz ausfallen und für alle Fälle, gleichviel, ob der Bau eines Wegs durch Gemeindebeschluß herbeigeführt, oder vom Staate angeordnet worden, die Beitragsquote zu den Kosten des Oberbaues dieselbe sein; zumal der Unterschied in den Kosten bei den wenigen in Frage kommenden Wegen für den Staat nicht von Erheblichkeit ist.

Jeder Weghalter war bisher zu der Unterhaltung seines Weges im schaubaren Zustande verpflichtet, durch die Pflasterung seiner Wegstrecke und deren nachherige Unterhaltung durch die Gemeinde, wird derselbe von der Last der gewöhnlichen Unterhaltung befreit, — es liegt daher wohl in der Billigkeit, daß der Weghalter für die Befreiung dieser Last auch der Gemeinde gerecht werde und die Kammer glaubt in §. 6 des beifolgenden Entwurfs für die Ansprüche der Gemeinde an den bisherigen Weghalter in dieser Beziehung den richtigen Ausdruck gefunden zu haben.

§. 7 will, daß in geeigneten Fällen die künftige Unterhaltung des gepflasterten Weges den Gemeinden abgenommen und dem Staate übertragen werde. Das Wort „geeigneter Fall“ scheint der Kammer ein weitgehender Begriff zu sein, der gar leicht zu Meinungsverschiedenheiten und zu fortwährendem Petitioniren an den Senat Seitens der Gemeinden Anlaß geben kann, sie erlaubt sich daher das Wort „geeigneter Fall“ dahin zu modificiren:

in dem Falle, wenn nachweislich der besteinte Weg mehr dem allgemeinen Verkehr, als dem der unterhaltungspflichtigen Gemeinde dient.

Die Gründe, welche für diese Fassung sprechen, liegen auf der Hand: man wird es den Gemeinden nicht zumuthen wollen, für die Unterhaltung ihrer Wege Sorge zu tragen, die durch die starke Frequenz Auswärtiger stets ramponirt werden, zumal stark frequentirte Wege bei Erhebung eines Weggeldes dem Staate eine nicht unerhebliche Einnahme in Aussicht stellen. Die Kammer erlaubt sich daher den von ihr revidirten Gesetzentwurf Anlage A *) zu empfehlen.

Namens der Commission.

(gez.) Joh. Deyken.

Unter-Anlage C

zur Anlage III der Mittheilung des Senats
vom 20. Mai 1870.

Gesetzentwurf,

die Besteinung der Landwege für das Bremische Gebiet betreffend.

§. 1.

Landwege, welche eine Dorfschaft mit andern Dorfschaften, mit der Stadt oder den vorhandenen Staatschauffeen verbinden, sollen, sofern deren Beschaffenheit dieses nach dem Ermessen des Senats im Interesse des Verkehrs nothwendig erscheinen läßt, oder wenn deren Besteinung von der Gemeinde resp. Dorfschaft beschlossen wird, — vom Staate und den zur Unterhaltung verpflichteten Gemeinden nach Maßgabe der nachfolgenden Bestimmungen mit einer Pflasterbahn versehen werden.

§. 2.

Die Herstellung des Planums bis zur Anlage der Pflasterbahn, namentlich das Erd- und Sandfahren, das Grabenschießen, die nach dem Ermessen der ausführenden Behörde etwa erforderliche Verbreiterung des Weges, sowie die Lieferung gelegener und angemessener Sandfundgruben und Materiallagerplätze geschieht auf alleinige Kosten der Gemeinde, resp. der beteiligten Dorfschaft; zwei Drittel der Kosten der Pflasterbahn werden von der Staatscasse getragen, das letzte Drittel trägt die betreffende Gemeinde.

§. 3.

Wurde der Weg bis dahin von einzelnen Eigenthümern nach Schlägen unterhalten, so liegt jedem Weghalter ob, in der Länge seines Schlags das Planum in vorgedachter Weise herzustellen.

§. 4.

Das in §. 2 erwähnte, für die Verbreiterung des Weges u. s. w. erforderliche Areal haben die Anlieger der Gemeinde gegen eine von derselben zu zahlende angemessene Entschädigung abzutreten. Die Größe der Entschädigung wird durch drei vorab von dem Landherrn auf gewissenhafte Abschätzung zu beeidigende Aichtsmänner festgesetzt, von welchen jeder Theil einen und der Landherr den dritten ernennt.

§. 5.

Der Bau der Pflasterbahn erfolgt durch die Wegbaudeputation, welcher auch bei Herstellung des Planums die Leitung und Beaufsichtigung der Arbeiten und falls die Gemeinde oder der Weghalter bei deren Ausführung säumig sind, die Ausführung derselben auf Kosten der Pflichtigen obliegt.

*) Obige Unteranlage C zur Anlage III. der Senatsmittheilung vom 20. Mai 1870.

Nach Vertheilung des
immer die vor der Vertheilung
stehende Bagelzeit in Se
scheiden nach Geldwerth zu
nach zu 4 Procent capitalis
sichende ihrer einzelnen Last
unterhaltungspflicht an die G
Unterhaltung des Weges ver

Die Unterhaltung des
wegen, welcher über die Noth
Unterhaltung werden von de
namentlich der besteinte B
unterhaltungspflichtigen Gemein
halten gegen ein zu erhebe
in Ansehung der resp
kommen werden. Die Gem
erforderlichenfalls einen v
kann wird.

Zur Gültigkeit von
Schonung der feuerp
enthalten sind, die Mehr
Schonung vertreten

Die durch die Ver
haltung herbeigeführten Kl
schonung getragen und die
haltungswegs eingezogen u
März 1870.

Anlage IV
zur Mittheilung des Senats
vom 20. Mai 1870.

Betrie
den Betrieb

Ueber den Betri
von der Königlich Preu
Dieselbe hat jedoch numm
aufgestellt, so daß die Be
günstigt, wenn gleich das En
weder die Zahl der beförde
gegeben, und da Beides zu
Verordnung auf eine genau
hätten wirken, daß für die
Nach der ertheilten
Brem und Bremen-Gespe

§. 6.

Nach Herstellung des Wegeplanums haben die in §. 4 erwähnten Aichtsmänner die vor der Herstellung des Weges auf einen jeden einzelnen Wegeinteressenten ruhende Wegelast in Betreff der bisherigen gewöhnlichen jährlichen Unterhaltung desselben nach Geldwerth zu taxiren, das durch die Aichtsmänner festgestellte Taxat wird zu 4 Procent capitalisirt und die Capitalsumme von den Weghaltern nach Maßgabe ihrer einzelnen Lasten als Ablösungssumme für die Befreiung von der Unterhaltungspflicht an die Gemeinde gezahlt, wohingegen die Letztere fortan zu der Unterhaltung des Weges verpflichtet ist.

§. 7.

Die Unterhaltung des gepflasterten Weges geschieht unter Aufsicht des Landesherrn, welcher über die Nothwendigkeit der Reparaturen entscheidet. Die Kosten der Unterhaltung werden von der Gemeinde getragen; jedoch muß in dem Falle, wenn nachweislich der besteinte Weg mehr dem allgemeinen Verkehr als dem der unterhaltungspflichtigen Gemeinde dient, die künftige Unterhaltung und zwar nach Umständen gegen ein zu erhebendes Weggeld, welchenfalls die Gemeinde auch das Areal für Aufseherwohnungen resp. Hebestellen zu liefern hat, vom Staate allein übernommen werden. Die Gemeinde hat sich dieserhalb an den Senat zu wenden, welcher erforderlichenfalls einen verfassungsmäßigen Beschluß über den Antrag herbeiführen wird.

§. 8.

Zur Gültigkeit von Gemeindebeschlüssen §§. 1, 7 ist erforderlich, daß in einer Versammlung der steuerpflichtigen Grundeigenthümer der Feldmark, wozu alle gehörig einzuladen sind, die Mehrheit der Anwesenden und die größere Hälfte des in der Versammlung vertretenen Grundsteuercapitals sich für den Beschluß erklärt hat.

§. 9.

Die durch die Pflasterung der Gemeindewege und deren nachherige Unterhaltung herbeigeführten Kosten sollen von dem steuerpflichtigen Grundeigenthum der Feldmark getragen und daher nach Maßgabe der Grundsteuer umgelegt und im Verwaltungsweg eingezogen werden.

März 1870.

Namens der Commission.
(gez.) Joh. Deppen.

Anlage IV

zur Mittheilung des Senats
vom 20. Mai 1870.

Bericht der Eisenbahndeputation, den Betrieb der Eisenbahnen im Jahre 1868 betreffend.

Ueber den Betrieb der gemeinschaftlichen Eisenbahnen im Jahre 1868 ist von der Königlich Preussischen Eisenbahn-Direction die Abrechnung eingegangen. Dieselbe hat jedoch nunmehr die Rechnungsrubriken nach dem Preussischen Systeme aufgestellt, so daß die Vergleichung mit den Resultaten früherer Abrechnungen nicht zutrifft, wenngleich das Endresultat darum nicht weniger klar ist. Die Direction hat weder die Zahl der beförderten Personen noch der beförderten Centner Waaren aufgegeben, und da Beides zur Zeit nicht zu ermitteln ist, muß für die gegenwärtige Abrechnung auf eine genaue Aufgabe verzichtet werden, die Deputation wird jedoch dahin wirken, daß für die Folge diese Aufgaben ertheilt werden.

Nach der ertheilten Abrechnung hat die Einnahme in 1868 für die Wunstorf-Bremer und Bremen-Geestebahn betragen:

Aus Personen- und Güterverkehr	Ert. M	1,539,235. 6. 1
Für Restaurationen	"	1,305. —. —
" Beamten-Dienstwohnungen	"	1,316. 11. —
" Erträge aus abgängigen Betriebsmate- rialien	"	3,405. 26. 7
" Entschädigung von andern Gesellschaften für Benutzung diesseitiger Betriebsmittel	"	72,853. 1. —
" Beförderung von Privatdepeschen auf den Eisenbahn-Telegraphen	"	1,812. 4. 4
" Verschiedenes, Vermietung von Grund- stücken und Allerlei	"	7,505. 23. 1
	Ert. M	1,627,433. 12. 1

Die Einnahme war in 1867:

für Wunstorf-Bremen	Ert. M	1,095,132. 2. 5
" Bremen-Geeste	"	342,645. 21. 5
	Ert. M	1,437,777. 24. —

Die Ausgabe hat betragen:

1) Befoldungen	Ert. M	163,659. 25. 4
2) Persönliche Ausgaben: für Bahn- und Transport- verwaltung, Hilfsarbeiter, Umzugskosten, Meilen- gelder, Löhnung der Güterbodenarbeiter u. s. w.	"	166,653. 1. 3
3) Sächliche Verwaltung: Büreaubedürfnisse, Hei- zung, Erleuchtung, Unterhaltung des Inventars.	"	29,793. 1. 11
4) Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen.	"	134,681. 20. 9
5) Kosten des Bahntransports	"	258,529. 1. 7
6) Bahn- und Transportverwaltung, Steuern, ge- meinschaftliche Kosten der Eisenbahnverbände und ca. 86,000 M Miethe für fremde Wagen und Locomotive	"	93,380. 18. 9
7) Ausgaben für Bahnhof Wunstorf	"	13,944. 23. 11
8) Bauliche Unterhaltung des Centralbahnhofs zu Hannover	"	5,560. 20. 6
9) Pensionen invalider Beamten	"	3,704. 23. 7
10) Zinsen wegen des Betriebsmaterials à $3\frac{1}{2}$ % ..	"	15,566. 27. 3
11) do. wegen des Betriebscapitals à 4 %	"	12,078. 12. 11
12) Verschiedenes	"	4,256. 19. 7
	Ert. M	901,809. 17. 4

Dagegen betrugen die Ausgaben in 1867:

für Wunstorf-Bremen	Ert. M	527,102. 21. —
" Bremen-Geeste	"	215,711. 24. —
	Ert. M	742,814. 15. —

Daraus ergibt sich das folgende Resultat:

Einnahme	Ert. M	1,627,433. 12. 1
Ausgabe	"	901,809. 17. 4
Ueberschuß	Ert. M	725,623. 24. 9

Die Hälfte für Bremen	Ert. M	362,811. 27. 5
In 1867 betrug die Hälfte für Bremen ...	"	347,481. 19. 5

Zu den Erträgnissen der Bahn für den Antheil	
Bremens von.....	Ert. Mk 362,811.27. 5
kommen hinzu:	
Verzinsung der Bremischen Bauten auf dem	
Bremer Bahnhöfe	
Mk 138,657.31 2 pCt. Gold Mk 2773.11	
für Verschiedenes.....	" 70.39
Gold Mk 2843.50	
à 111 pCt....	" 3,156.15.—
Zinsen von Anlagen, welche zur Unterhaltung	
des Betriebmaterials dienen	" 4,024. 2. 8
Militärtransport von 1866, Rest.....	" 67.17. 4
Für ausrangirte verkaufte Maschinen	" 127.15.—
	Ert. Mk 370,187.17. 5

gegen Ert. Mk 363,949.12.1 in 1867.

Die Betriebskosten stellen sich hiernach pro 1868 auf 55^{41/100} pCt. von der Brutto-Einnahme, während sie 1867 nur 51^{60/100} pCt. betrugen. Das weniger günstige Resultat des Betriebes wird sich aus dem größeren Aufwand an Unterhaltungskosten, der Hauptsache nach, herausstellen.

Demnach stellt sich der Ertrag unserer Bahnanlage wie folgt:

	Anlage-Capital, Gold.	Reinertrag in Gold	Zinsenertrag pro Cent.
1) für Wunstorf-Bremen u. Bremen-Geeste	4,591,965	327,656	7 ^{14/100}
2) für dieselben Bahnen incl. Bahnhöfe und Zweigbahn Geestemünde-Bremer- haven	6,922,090	327,291	4 ^{73/100}
3) für dieselben, mit Einschluß der Weser- bahn und des Weserbahnhofs.....	7,552,082	330,034	4 ^{37/100}

Bremen, den 10. Mai 1870.

Die Eisenbahn-Deputation.

(gez.) Dackwitz.

(gez.) H. H. Schröder.

1. Ein

Die Unterhandlung
 und nach Uelzen, sind
 werden mit Sicherheit er
 erhebt es daher wünsch
 bei Anwesenheitslaget sofort
 fahr oder später auf 8
 Uelzel über die fernere
 Ausordnungen etc. sich
 Uebrigst ist der Sen
 nicht von dem formellen
 sondern unverzüglich unter
 werden sollte. Der Sen
 Genehmigung der kgl. P
 annehmenden Arbeiter
 werden, die Arbeit selb
 sein, als Remuneration
 in Beschädigung von S
 an 1500 Thaler Cour
 von 18,750 Thaler
 kommen können, so beun
 für die Langpedel-Arbe
 Verfügung zu stellen.
 für Eisenbahnprojecte b
 führung und Zahlung
 zu übertragen.

Die Eisenb
 dem unterm 28. J
 ordentliche Verwend
 für Anlage des H
 hergelebene Fälle (S
 zu erhöhen, monach
 66 Grote festzusetzen
 zur Berücksichtigung

3.

Den von der
 die Einrichtung der
 Löschdeputation und
 zugehen.

4.

Vergleich der
 mäßigen Gänge der E
 stammes angemessen bet
 anderung nicht zu erho
 die von der Bürgericha