

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 28. September 1866.

1. Hanseatischer Gesandtschaftsposten in Berlin.

Nachdem der bisherige Ministerresident der Hansestädte in Berlin Herr Dr. Geffcken in gleicher Eigenschaft nach London versetzt worden ist, haben die Senate Herrn Dr. Krüger, welcher bis Ende Juni d. J. die Städte in der Bundesversammlung vertrat, zum Ministerresidenten in Berlin wieder ernannt und sich darüber geeinigt, daß demselben das nämliche Gehalt, welches seinem Vorgänger bewilligt worden, auszuweisen sei. Da die Bürgerschaft die Erhöhung des letzteren auf jährlich Cour. Thlr. 9000 nur für Herrn Dr. Geffcken persönlich genehmigt hatte, so beantragt der Senat, daß sie nunmehr mit der gleichen Erhöhung zu Gunsten des Herrn Dr. Krüger sich einverstanden erklären wolle. Die Gründe, welche die letzte Steigerung der Dotation des Gesandtschaftspostens unvermeidlich machten, dauern fort, und es braucht nicht darauf hingewiesen zu werden, daß eine tüchtige ständige Vertretung der Hansestädte am Königlich Preussischen Hofe durch die Ereignisse dieses Jahres eine noch erhöhte Bedeutung gewonnen hat. Bei der Unsicherheit, wie in der Zukunft die Verhältnisse der Einzelstaaten zu dem zu begründenden norddeutschen Bunde sich gestalten werden, hat der Senat übrigens für Bremen die Freiheit gewahrt, von der Vereinbarung in Betreff der gemeinschaftlichen hanseatischen Vertretung in Berlin jederzeit nach sechsmonatlicher Kündigung zurückzutreten.

Da Seitens der beiden anderen Städte ein Einverständniß schon vorliegt, und die baldige Wiederbesetzung des Postens im dringenden Interesse Bremens liegt, so ist eine schnelle Beschlußnahme über diesen Gegenstand sehr wünschenswerth.

2. Verlegung der Huchtinger Chaussee.

Die mit Prüfung dieses Gegenstandes beauftragte Deputation hat den beifolgenden Bericht erstattet, über welchen der Senat der Erklärung der Bürgerschaft nunmehr entgegenzieht.

Anlage

zur Mittheilung des Senats
vom 28. Septbr. 1866.

Deputationsbericht,

die Verlegung der Chaussee bei Huchting betreffend.

Die dieses Gegenstandes halber niedergesetzte Deputation verfehlt nicht, den ihr aufgetragenen Bericht über die einschlägigen Verhältnisse in dem Nachstehenden zu erstatten:

Zunächst erachtet sie es für unzweifelhaft, daß der Huchtinger Bahnhof an der jetzt vereinbarten Stelle erheblich besser liegt, als an dem Kreuzpunkt der Chaussee und Eisenbahn, wohin die Oldenburgische Regierung ihn zu legen beabsichtigte, und wozu sie, nachdem die Bahnlinie feststand, nach Art. 3 No. 1 des Staatsvertrages von 1864 ein zweifelloses Recht hatte.

Die jetzige Lage des Bahnhofs verdient im Bremischen Interesse so sehr vor der früher von Oldenburg beabsichtigten den Vorzug, daß, nach Ansicht der Deputation, die Erlangung derselben ein erhebliches Opfer wohl rechtfertigt.

Die Deputation legt dabei nicht so großes Gewicht auf die geringere Entfernung vom Dorfe Huchting, obgleich diese auch nicht unterschätzt werden darf; für sie ist der Umstand entscheidend, daß die Chaussee da, wo sie von der Eisenbahn gekreuzt wird, wegen ihrer niedrigen Lage und der niedrigen Lage der umliegenden Ländereien, ebenso wie diese, ganz abgesehen von etwaigen Deichbrüchen, nicht gegen Ueberschwemmung gesichert werden kann, und daß daher nicht nur der an dieser Stelle anzulegende Bahnhof zu manchen Zeiten unzugänglich, sondern auch die Umgebung zu Bauten und gewerblichen Anlagen völlig ungeeignet sein würde, worauf sie um so größeren Werth legen muß, als die Förderung solcher Bauten und gewerblichen Anlagen in der Nähe von Huchting schon seit Jahren bei so manchen vom Senate und der Bürgerschaft beschlossenen Maßregeln, wie z. B. bei dem Anschluß Huchting's an den Zollverein, beim Ankauf des »Rothens-Hauses«, bei der Stipulation eines Zollamts und nachher einer Eisenbahnstation für Huchting u. s. w. maßgebend gewesen ist.

Daß bei der Verabredung über die neue Lage des Bahnhofs von beiden Seiten stillschweigend davon ausgegangen wurde, Bremen habe die Mehrkosten, namentlich die Kosten der als erforderlich angesehenen Umlegung der Chaussee zu tragen, ist leicht zu erklären, da der von Oldenburg projectirte Bahnhof in jeder Hinsicht dem Buchstaben des Vertrages entsprach, Oldenburg daher keine Verpflichtung hatte, den Bahnhof im Bremischen Interesse an eine andere Stelle zu verlegen und folglich auch nach Billigkeit nicht zu den Kosten der Umlegung herangezogen werden konnte.

Eine ausdrückliche Verabredung freilich scheint darüber — abgesehen von der Uebereinkunft wegen der für Bremische Rechnung erbauten kleinen Brücke — nicht getroffen zu sein, bei allen Verhandlungen zwischen den Eisenbahncommissaren und den Bauverwaltungen aber ist stets stillschweigend angenommen, daß unserer Stadt die Mehrkosten der veränderten Lage des Bahnhofs zur Last fallen würden, und Bremen wird sich daher der Uebernahme derselben schwerlich entziehen können.

Was sodann die Chausseeverlegung selbst betrifft, so betrachtet die Deputation dieselbe als eine unvermeidliche Folge der veränderten Lage des Bahnhofs, weil die Eisenbahnstation zu Huchting ohne dies kein Zollamt erhalten und ohne Zollamt den beabsichtigten Zweck in keiner Weise erfüllen würde.

Denn wenn sich auch Bremen bei den Verhandlungen mit dem Zollvereine im Jahre 1856 und 1857 mit Rücksicht auf eine künftige Eisenbahn nach Oldenburg und die bei Kirchhuchting anzulegende Eisenbahnstation ausdrücklich ein mit ausgedehnten Befugnissen versehenes Zollamt in der Nähe von Huchting, etwa eine Viertelmeile von der Dichtum, ausbedungen hatte, so war doch dieses Zollamt schon damals, nicht nur weil überall noch von keiner Eisenbahn die Rede war, sondern weil der Zollverein ohne Noth die Kosten zweier Zollämter nicht übernommen haben würde, ausdrücklich an der Chaussee zugestanden worden und in dem Eisenbahnvertrage von 1864 ist wieder unter Bezugnahme auf diese Stipulation mit ausdrücklichen Worten festgesetzt, daß die Station mit dem die vertragsmäßigen Befugnisse ausübenden Zollamt in der Nähe von Huchting etwa eine Viertelmeile von der Dichtum an der Chaussee eingerichtet werden solle, so daß Bremen, falls nicht das Zollamt gleichzeitig dem Verkehre auf der Eisenbahn und auf der Chaussee dienen kann, gar kein vertragsmäßiges Recht auf die Errichtung eines Zollamts auf der Eisenbahnstation besitzt und es schwerlich ohne sehr viel bedeutendere finanzielle Opfer als die Umlegung der Chaussee mit sich bringt, erreichen würde.

Der vereinbarte Bahnhof liegt aber soweit von der jetzigen Chaussee entfernt, daß ein daselbst befindliches Zollamt den Verkehr auf der Chaussee ordnungsmäßig nicht beaufsichtigen kann, und daß auch, wie die Deputation nach den bei den Königlich Preussischen Mitgliedern des hiesigen vereinsländischen Zollamts und des Oberzollcollegium in Hannover eingezogenen Erkundigungen nicht bezweifeln darf, um so weniger Aussicht vorhanden ist, daß in dem vorliegenden Falle eine Ausnahme von der bestehenden Ordnung zugelassen werde, als das Zollamt vorzugsweise der künftigen gewerblichen Anlagen halber gewünscht wird und der davon zu erwartende bedeutendere Verkehr eine solche Ausnahme völlig unstatthaft erscheinen läßt.

Den Ueberschuss in
legung der Chaussee abgesehen
in der jetzt vereinbarten
für höchst wünschenswerth
legung der Chaussee nur der
Die Kosten dieser Ue
wie sie Anfangs veranschlagt
Der Bau der Brücke
in dem Antrage des Senats
schon waren, haben nach
1858 9 Groschen
und, läßt sich vor der erst
und von Oldenburg her
vermuthen 17 Morgens
450 Thaler per Morgen;
vermehren die Grundstücke
zu Zeit noch bedeutend
daß damit auszureichen
haben 17,000 Thaler die
Die Anlage der
Deputation empfiehlt, u
(Polizeistellen) abzugeben
Chausseestrecke dazu be
geschaffen kann, nur zu
Witkin würde
Brückenbau
Grandver
Hocherbach

fast der ursprüngliche
1125 Thaler Ent. oder
verlegung erpart, und
Soll die ausgeh
und kann daher das
werden, in Folge der Be
als im Jahre 1856
der Errichtung des
die Aufwandskosten für
Schulden (der alten Ch
wird angenommen, wenn
Chausseestrecke in der
die Deputation wünschte
den gegenwärtigen Stand
in nach Maaßstab der
Chausseestrecke (verbo
nicht im Wege sein
Tabelle der Dep
daß in der veränderte
abgesehen von Zollamts
kann der Verkehr auf
von nicht möglich
Verkehr, welchen de
besten nicht zu wende
soll der neue, die Zu
Schulden zu zahlen

Dem Uebelstande ist somit nur durch die bereits theilweise ausgeführte Umlegung der Chaussee abzuheffen, und da die Deputation die Anlage des Bahnhofes an der jetzt vereinbarten Stelle und die Einrichtung eines Zollamts auf demselben für höchst wünschenswerth, ja für nothwendig halten muß, so kann sie auch die Umlegung der Chaussee nur dringend empfehlen.

Die Kosten dieser Umlegung werden sich auch keineswegs so hoch belaufen, wie sie Anfangs veranschlagt sind.

Der Bau der Brücke, die Erdarbeiten und die kleinen Abwässerungen, welche in dem Antrage des Senats vom 23. Februar zusammen zu 9900 Thalern veranschlagt waren, haben nach der von Oldenburg mitgetheilten Abrechnung gekostet: 9283 Thaler 9 Groschen 4 Pfennige. Wie hoch der Grunderwerb zu stehen kommen wird, läßt sich vor der erfolgten Expropriation nicht mit Sicherheit bestimmen. Geboten sind von Oldenburgischer Seite 7984 Thaler 68 Grote für die zu der neuen Chaussee verwandten 17 Morgen 64,5 Quadratrußen, also in runder Summe durchschnittlich 456 Thaler per Morgen; und es ist kaum zu erwarten, daß in dem Expropriationsverfahren die Grundstücke noch höher geschätzt werden, wengleich die Eigenthümer zur Zeit noch bedeutend höhere Forderungen stellen. Die Deputation glaubt wenigstens, daß damit auszureichen sein wird, wenn sie für den Grunderwerb statt der anfänglichen 17,000 Thaler die Summe von 9000 Thalern veranschlagt.

Die Anlage der Pflasterbahn ist von dem Baudirector Berg, falls, wie die Deputation empfiehlt, von der Belegung der neuen Chaussee mit behauenen Steinen (Polirsteinen) abgesehen wird, zu 7500 Thalern und falls das Pflaster der eingehenden Chausseestrecke dazu benutzt werden soll, was ohne erhebliche Störung des Verkehrs geschehen kann, nur zu 6000 Thalern berechnet.

Mithin würde im letzteren Falle die Umlegung der Chaussee kosten:

Brückenbau und Erdarbeiten in Gold ca.....	8,440 ^{sp}
Grunderwerb	9,000 [»]
Pflasterbahn	6,000 [»]

im Ganzen also... 23,440 ^{sp}

statt der ursprünglich beantragten 38,000 Thaler und nach Abzug derjenigen 1125 Thaler Ort. oder 1020 Thaler Gold, welche Oldenburg durch die Chausseeverlegung erspart, und sich daher absetzen zu lassen bereit erklärt hat, 22,420 Thaler.

Soll die aufgehobene Chausseestrecke in ihrem bisherigen Zustande bleiben und kann daher das Material derselben nicht zu der neuen Pflasterbahn verwandt werden, so kostet die Befästerung und mithin die ganze Anlage 1500 Thaler mehr, also im Ganzen 23,920 Thaler. Ob das Eine oder das Andere geschehen soll, muß der Entscheidung des Senats und der Bürgerschaft überlassen bleiben. Eine rechtliche Nothwendigkeit für die Beibehaltung der Pflasterbahn ja selbst für die Beibehaltung der alten Chaussee in ihrer ganzen Breite liegt freilich nicht vor. Es würde genügen, wenn die wenigen Ländereien, welche bisher von der fraglichen Chausseestrecke ihren Zugang gehabt haben, einen ordentlichen Weg behalten. Allein die Deputation möchte dennoch empfehlen, die alte Chaussee bis auf Weiteres in ihrem jetzigen Zustande zu belassen. Es ist nicht vor auszusehen, wie die Verhältnisse sich nach Anlage der Eisenbahn entwickeln, und die Verwendung der an der fraglichen Chausseestrecke belegenen Ländereien für andere Zwecke als für die Landwirthschaft würde ihre Lage an einem festen gepflasterten Wege von großer Wichtigkeit sein.

Indem die Deputation schließlich ihre Ansicht nochmals dahin zusammenfaßt, daß sie die veränderte Lage des Bahnhofes für sehr empfehlenswerth, die Einrichtung des Zollamts auf demselben aber für durchaus nothwendig achtet und dafür hält, daß mindestens das Letztere nicht ohne die Verlegung der Chaussee zu erreichen sein würde, empfiehlt sie die Chaussee-Verlegung zu genehmigen und die weitere Ausführung derselben der Wegbau-Deputation zu überweisen, sowie derselben zu diesem Zwecke, je nachdem das Pflaster auf der aufgehobenen Chausseestrecke bleiben soll oder nicht, die Summe von 23,920 Thalern oder von 22,420 Thalern zur Verfügung zu stellen.

(gez.) J. D. Meier, Dr. (gez.) H. W. A. Rosenberg.

Beidh

Die Bürgerschaft
ihre Zustimmung, erst jetzt
ertheilt, nach vorläufiger
weise zurückzugeben.

2. Aufstellung eines
und Nach

Den Anträgen
Bürgerſchaft ihrezeit

3. 8

Ebenso enthält
enthaltenen Anträgen i

4. Explain

Die Bürgerpflichten, welche schon früher über verschiedene wichtige Aufgaben noch im Rahmen der Verfassungsordnung, die die wegen der Gemeindefragen, die wegen des Wohlstandes der Stadt, die wegen der Ordnung und Regulierung der Kosten der Verwaltung, der Festlegung der Steuern und Abgaben, der Beschaffung der Lebensmittel, der Erhaltung des Geistes, die durch eine Erneuerung der Einrichtungen zu bewerkstelligen wäre es die Bürgerpflichten, die sich aus dem städtischen Leben heraus ergeben, sind die wichtigsten und zweckdienlichsten für ihre verschiedenen Aufgaben. Die Bürgerpflichten sind die Grundlagen ihrer Aufstellung und sind die Grundlage für das städtische Leben, das auch die Grundlage für die städtische Verwaltung, beziehungsweise die städtische Verwaltung im Hinblick auf die städtischen Angelegenheiten zu veranlassen.

5. Ganj

Mit der beauftragten
1000 Thaler Contant ist
überstanden.