

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 1. November 1867.

1. Erhaltung des Wangerooger Kirchthurms.

Die Erhaltung des Wangerooger Kirchthurms als bekannte in der dortigen Gegend für unentbehrlich erachtete Landmarke für die Schifffahrt nach der Weser ist seit einer Reihe von Jahren Gegenstand Bremischer Bestrebungen gewesen. Bremen hat sich nicht gescheut zu diesem Zwecke erhebliche Geldmittel seit 1860 aufzuwenden, dabei jedoch stets dahin getrachtet, die dadurch entstehende Last zu einer gemeinschaftlichen der zunächst betheiligten Nordseestaaten zu machen. Es gelang denn auch im Jahre 1865 die Regierungen von Preußen, Hannover und Oldenburg zu bewegen, technische Commissare mit Bremischen auf der Insel Wangerooge zusammenzutreten zu lassen, um einen von dem verstorbenen Baurath van Konzelen ausgearbeiteten Plan zur Sicherung jenes Kirchthurms einer Prüfung zu unterziehen. Diese Prüfung hat am 28. und 29. August 1865 stattgefunden, und, wie aus der anliegenden Abschrift des Protocolls der Techniker hervorgeht, das Resultat gehabt, daß der Plan als durchaus zweckentsprechend angesehen worden ist.

Seitdem hat sich der Senat bemüht, eine Vereinbarung mit den genannten Regierungen über deren Betheiligung an den zu 27,000 Thalern Courant veranschlagten Kosten der Sicherstellung des Thurms zu treffen. Die Ereignisse des vorigen Jahres mit ihren Folgen führten eine Verzögerung herbei und veränderten das seitherige Verhältniß. Endlich ist es gelungen, eine Verständigung dahin zu Stande zu bringen, daß

- 1) die Kosten des verstärkten Schutzwerts zu $\frac{1}{3}$ von Preußen, $\frac{1}{6}$ von Oldenburg und $\frac{1}{2}$ von Bremen getragen werden;
- 2) die Kosten der ferneren Unterhaltung in demselben Verhältnisse übernommen werden;
- 3) die Ausführung der Arbeiten der freien Hansestadt Bremen übertragen wird.

Wenngleich der Senat gewünscht hätte, daß die Betheiligung Bremens nach einem geringeren Maßstabe habe bemessen werden mögen, so hat derselbe es doch als dem Bremischen Interesse entsprechend angesehen, eine Einigung auf dieser Grundlage nicht von der Hand zu weisen, und derselben daher unter Vorbehalt der Mitgenehmigung der Bürgerschaft seine Zustimmung ertheilt.

Um über den gegenwärtigen Zustand des Thurms und die vorzunehmenden Arbeiten genaue Kunde zu erhalten, beauftragte der Senat den Baudirector Berg und den Bauconducteur Händes sich nach Wangerooge zu begeben und über diese Dragen zu berichten. Den von diesen Technikern erstatteten Bericht theilt der Senat in der Anlage der Bürgerschaft mit. Es ergibt sich daraus, daß im Jahre 1868 für anzuschaffendes Baumaterial 12,000 Thaler zu verausgaben sein werden, daß aber mit der weiteren Inangriffnahme der Arbeiten der geeignete Zeitpunkt abzuwarten sei.

Der Senat hat der Deputation für die Häfen sämtliche den Gegenstand betreffende Vorlagen mitgetheilt, wobei in Anregung gekommen ist, daß unter Umständen es vielleicht zweckmäßig sein könne, an der Ostseite der Insel Spikerooge eine ähnliche Landmarke zu errichten, wenn solches für einen Kostenaufwand bis zu 27,000 Thalern sich als ausführbar erweise, und dagegen die Unterhaltung des dann weniger unentbehrlichen Wangerooger Kirchthurms auf das geringste Maß zu beschränken.

Es ist nämlich in dem Kreise der Techniker, welche die Untersuchung des Wangerooger Kirchthurms bisher vornahmen, zur Sprache gekommen, daß sich mit demselben Kostenaufwande auf Spikerooge ein neues Seezeichen errichten lasse, welches von allen Seiten eben so weit sichtbar sei, und daher den Wangerooger Kirchthurm

im Falle seines Umsturzes ersetzt könne, und zugleich den Vorzug habe, vor Sturmfluthen gesichert zu sein, auch besser unter Aufsicht gehalten werden könne. Sollten von den betheiligten Regierungen ferner Untersuchungen veranlaßt werden, welche zu der Ueberzeugung führten, daß ein solcher Bau den Vorzug verdiene, und sich ohne größere Kosten ausführen lasse, so dürfte es wohl kein Bedenken haben, die jetzt in Rede stehenden 27,000 Thaler für den Neubau auf Spikerooge zu verwenden.

Der Senat fordert daher die Bürgerschaft auf, die mit den Regierungen von Preußen und Oldenburg getroffene Uebereinkunft in Betreff der Sicherstellung des Wangerooger Kirchthurms zu genehmigen, und die halben Kosten dieser Sicherstellung mit 13,500 Thalern Courant zu bewilligen, wovon indessen im Jahre 1868 wahrscheinlich nur 6000 Thaler Courant zur Verausgabung kommen dürften. Er stellt ferner anheim zu genehmigen, daß wenn aus technischen und nautischen Gründen die Errichtung einer gleich sichtbaren Landmarke auf der Insel Spikerooge der Verwendung von 27,000 Thalern für den Wangerooger Kirchthurm vorgezogen werden sollte, hierauf eingegangen werden könne.

2. Straßenbau.

Ueber den anliegenden Bericht der Straßenbaudeputation über ihre Arbeiten im gegenwärtigen und im kommenden Jahre sieht der Senat zunächst der Erklärung der Bürgerschaft entgegen.

3. Vormundschaftsordnung.

Nachdem die Bürgerschaft ihre Erwiderung auf den ausführlich motivirten Antrag des Senats vom 4. August 1865 am 7. October 1865 auf die Erklärung beschränkt hatte, daß sie die Deputationsvorschläge wiederholt ablehne, mußte der Senat zu seinem Bedauern die Verhandlungen als abgebrochen ansehen.

Auf den Wunsch der Bürgerschaft, die Verhandlungen wieder aufgenommen zu sehen, will er sich jedoch gerne damit einverstanden erklären, daß eine neue Deputation mit Berathung und Berichterstattung über die noch streitige Frage beauftragt werde. Er fordert daher die Bürgerschaft auf, ihre Mitglieder zu dieser Deputation namhaft zu machen.

Anlage I

zur Mittheilung des Senats
vom 1. November 1867.

Geschehen zu Wangerooge, am 28. und 29. August 1865.

Gegenwärtig:

der Baurath van Ronzelen,	} für die freie Hansestadt Bremen,
der Baudirector Berg	
der Geheime Oberbaurath Penke	} für das Königreich Preußen,
der Oberbaurath Buchholz	
der Oberdeichgräfe Peters,	
der Oberbauinspector Hüllmann	} für das Großherzogthum Oldenburg.

Die vorbezeichneten technischen Commissare traten, nach einer von Seiten des Großherzoglich Oldenburgischen Ministerii ergangenen Einladung, auf Veranlassung Ihrer hohen Regierungen unterm heutigen Tage auf der Insel Wangerooge zusammen, um dem erhaltenen Auftrage gemäß, darüber zu berathen, ob der alte, den Schiffen als vorzügliche Landmarke und Tageszeichen dienende Kirchthurm auf der Westseite der Insel Wangerooge ferner erhalten, oder ob derselbe durch ein anderweitiges neu zu errichtendes Seezeichen zweckmäßig ersetzt werden könne.

Zum Vorsitz der Commission wurde der Geheime Oberbaurath Penke, zum Schriftführer der Baudirector Berg erwählt und nahmen Beide die ihnen übertragenen Functionen an. Zunächst wurde der alte, im Laufe des Jahres 1860

Bremischer Seits mit einem Schutzwerke versehene Thurm, in Augenschein genommen und wurde allseitig anerkannt, daß derselbe als ein vorzügliches See-Tageszeichen umsomehr von der allergrößten Wichtigkeit sei, weil er bei seiner Lage und einer Höhe von etwa 180 Fuß, bei einer Stärke von 31 zu 40 Fuß, den passirenden Schiffen eine sichere Landmarke bilde, was um so wesentlicher, als von Borkum bis Helgoland ähnliche stark in die Augen springende und weithin sichtbare Seezeichen nicht existiren und gerade dieser Wangerooger Thurm seit fast 3 Jahrhunderten allen Schiffern bekannt und in allen betreffenden Seekarten verzeichnet ist. Außerdem bildet der Thurm in seiner jetzigen Lage das beste Seezeichen für das Ansegeln der Jade und Weser.

Bei der Inaugenscheinnahme stellte sich heraus, daß der jetzt auf dem flachen Strande, etwa 100 Fuß vor der Dünenkette (Hochufer) stehende Thurm am Fuße mit einer Umkrugung, bestehend aus einer Steinböschung, umgeben mit einer wohlverankerten Spundwand, versehen war. Diese Umkrugung hat einen unteren Durchmesser von 115 Fuß Bremer Maas, einen oberen Durchmesser von 54 Fuß, und bei 3füßiger Doffirung eine Höhenlage von 18,ss Fuß über Null (Null = gewöhnlicher Ebbe Spiegel). Der Fuß der Böschung liegt auf 8,5 Fuß über Null und reicht die denselben einschließende Kernwand auf etwa 2 Fuß über Null hinunter. Die augenblickliche Höhe des Strandes am Fuße der Umkrugung beträgt an der niedrigsten Stelle etwa 8 Fuß über Null.

Diese mit Röllschicht in Cement abgeplasterte, mit Beton und Mauerwerk ausgefüllte Umkrugung ist an dem Fuße durch ein bis zu 70 Fuß breites Buschbett von 2 Fuß Mächtigkeit weiter geschützt, um das Abschälen des Strandes unmittelbar um den Thurm zu verhindern. Dieses vorbeschriebene Schutzwerk hat sich seit dem Jahre 1860, wo dasselbe angelegt wurde, vorzüglich bewährt, so daß Veränderungen oder Beschädigungen an dem Thurme oder der Umkrugung überall nicht vorgekommen sind. Der bauliche Zustand des Thurmes selbst ergab die Ueberzeugung, daß derselbe, abgesehen von einigen annoch vorzunehmenden geringeren Reparaturen und Verankerungen, bei guter Sicherung des Fußes, noch eine langjährige Dauer verspricht.

Hieraus scheint mit Sicherheit hervorzugehen, daß, da der bauliche Zustand des Thurmes zu besonderen Bedenken nicht Veranlassung giebt, und das im Jahre 1860 um den Fuß desselben erbaute Schutzwerk sich bewährt hat, eine fernerweite Erhaltung desselben, unter Anwendung geeigneter Maasregeln, auf eine längere Reihe von Jahren erreicht werden kann.

Die Insel Wangerooge liegt in ihrem westlichen Theile stark in fortwährendem Abbruch und hat die ganze Seeseite, von Südwest über Nord nach Nordost im Laufe von 14 Jahren circa 680 Fuß verloren, wobei die vorhanden gewesene Dünenkette bis auf geringe, nur ein Hochufer bildende Reste verschwunden ist. Der Strand und der an und vor der Stelle des Abbruches liegende Meeresboden hat dabei in einer Ausdehnung von circa 7000 Fuß, in nordwestlicher Richtung von dem Thurme aus, eine äußerst flache Lage angenommen, so daß letzterer nur eine Tiefe von 3 bis 3½ Fuß unter Null zeigt. Es läßt sich mit Sicherheit voraussagen, daß, wenn zum Schutze des am Westende der Insel noch befindlichen, etwa 290 Fuß breiten Hochufers nicht außerordentliche, vielleicht sehr kostspielige Maasregeln angewendet werden, der Durchbruch im Laufe weniger Jahre erfolgen und damit eine Verbindung des Binnen- und Außen-Strandes erzeugt sein wird. Die geringe Aussicht, welche auf Erhaltung dieses Theiles der Insel vorhanden ist, läßt es im hohen Grade zweifelhaft erscheinen, daß eine Verfestigung des Thurmes auf demselben mit vollkommener Sicherheit vorgenommen werden kann; so viel steht indessen fest, daß, wenn überhaupt an eine solche gedacht werden sollte, die Befestigung der Fundamente eines neuen Thurmes oder Seezeichens dieselbe Vorsicht erheischen und wenigstens annähernd dieselben Kosten verursachen würde, welche durch die Sicherung des Fußes des jetzigen Thurmes herbeigeführt werden, da die Gefahr für eine Unterspülung an allen Stellen des westlichen Theiles der Insel in wenigen Jahren dieselbe sein wird. Eine Verfestigung des Thurmes nach dem östlichen Theile der Insel erscheint deshalb nicht wünschenswerth, weil einmal die Erhaltung dieses Inseltheiles ebenfalls nicht genügend gesichert erscheint und weil aus diesem Grunde eine tiefe und sichere Gründung desselben unentbehrlich, und damit eine große Ausgabe unvermeidlich

werden würde. Würde man aber dennoch auf eine derartige Verlegung reflectiren wollen, so würde vor allen Dingen auf einen genügenden, bis jetzt nicht erreichten und wegen der bestehenden Verhältnisse äußerst schwierigen Schutz der Dünen und des Strandes hingearbeitet und dieser Inseltheil vorab sicher gestellt sein müssen. Auch scheint es aus nautischen Gründen und wegen der mit der jetzigen Lage des Thurmes verbundenen, allen Schiffen weit und breit bekannten Anpeilungen, nicht wünschenswerth, den Thurm oder ein ihm ähnliches Seezeichen nach dem Osttheile der Insel und damit in die Nähe des Leuchthurmes zu verlegen, vielmehr würde es namentlich aus letztgedachter Ursache zweckmäßig sein, das langjährige und weit bekannte Seezeichen möglichst an seiner jetzigen Stelle zu erhalten, jedenfalls aber dessen Versekung oder Ersekung nur erst dann vorzunehmen, wenn eine fernerweite Erhaltung unmöglich oder unverhältnismäßig kostspielig werden wird, was, dem Urtheile der Commission nach, vorläufig durchaus nicht der Fall ist.

Was nun zunächst die zur ferneren Erhaltung und Sicherung des Thurmes vorzunehmenden Arbeiten betrifft, so wurde von dem Baurath van Ronzelen ein Plan vorgelegt, nach welchem die Umkragung in ihrer ganzen Ausdehnung bis auf die Höhe von 2 Fuß über Null fortgesetzt, mit einer bis auf 12 Fuß hinabreichenden, zu verankernden Spundwand umschlossen und diese letztere durch einen bis auf 5 Fuß hinabgehenden Steinwurf von schweren Felsblöcken auf Buschbettung geschützt werden sollte.

Die Commission war der Ansicht, daß dieser Plan den bestehenden Verhältnissen angemessen und vollkommen ausführbar erscheine, daß derselbe daher zur Ausführung sich empfehle, daß es aber wünschenswerth zu erachten sei, die Fortsetzung der Umkragung so tief als möglich, event. noch unter das oben angegebene Maß von + 2 Fuß über Null hinabzuführen.

Zur etwaigen Verbesserung resp. Erhöhung des Strandes um den Thurm glaubte die Commission die spätere Vorlegung eines Systems von beschwerten Buhnen vorschlagen zu können, wobei dieselbe jedoch die Ansicht aussprach, daß die Legung und Erhaltung eines solchen Buhnensystems einigermaßen von der Bestimmung über die wünschenswerthe Erhaltung resp. Unterhaltung des westlichen Theiles der Insel abhängig bleiben werde, da ein solches Buhnensystem dann zugleich mit etwaigen Schutzwerken für die Insel in Verbindung gebracht werden könne.

A. U. S.

(gez.) J. van Ronzelen. (gez.) Berg. (gez.) Lentze.
(gez.) Buchholz. (gez.) H. C. Peters. (gez.) G. Sullmann.

Anlage II

zur Mittheilung des Senats
vom 1. November 1867.

B e r i c h t

den Wangerooger Kirchthurm betreffend.

Die Unterzeichneten sind in den Tagen vom 19. bis 22. August d. J. in Wangerooge gewesen, um den Zustand des Schutzwerkes des sogenannten Kirchthurmes und des denselben umgebenden Strandes zu untersuchen.

Das Resultat der vorgenommenen Messungen und Nivellements hat ergeben, daß die Verhältnisse des Strandes vor dem Thurme sich denjenigen des Jahres 1865 gegenüber nicht unwesentlich verbessert haben.

Namentlich hat sich das Riff im Nordosten der Insel mehr vorgeföhben und mit dem Strande verbunden, so daß die Ebbelinie durchschnittlich dem Thurme sich

nicht genähert, dagegen günstiger als früher gelegt hat. Auch hat sich die unter der tiefsten Ebbe belegene Strandfläche in der Gegend des Thurmes verflacht und sind die Wellenbewegungen bei Hochwassern geringer als unter den früheren Verhältnissen. Wenn auch bei der Beweglichkeit des in Rede stehenden Elementes die augenblicklich günstigere Lage des Strandes nicht als eine absolut sichere angesehen werden darf, so steht doch so viel fest, daß sich eine gewisse Tendenz zu dem weiteren Verschieben des nordwestlichen Riffes gezeigt hat und daß man von derselben muthmaßlich mit der Zeit noch bessere Resultate erwarten darf.

Das um den Thurmsfuß gelegte Buschwerk zeigte sich durchweg in gut erhaltenem Zustande und wird muthmaßlich noch längere Zeit ohne Vornahme größerer Reparaturen seinem Zwecke dienen können.

Die Steinböschung war in allen Theilen gut erhalten und ließ nichts zu wünschen übrig.

Der Thurm selbst hat sich, so weit die Beobachtungen ergeben, nicht verändert.

Unter den obwaltenden Umständen halten die Unterzeichneten es nicht für gerathen die in dem Berichte des verstorbenen Baurathes van Konzelen vom August 1865 angeregte und in dem Wangerooger Protocolle vom 28. bis 29. August 1865 weiter besprochene zu 27,000 Thalern veranschlagte Weiterführung der Steinböschung oder des massiven Schutzwertes um den Thurm noch im Laufe dieses Jahres in Angriff zu nehmen, zumal die bereits vorgeschrittene Jahreszeit einen sicheren Transport der Materialien nach der Insel nicht gestattet.

Gleichwohl erscheint es wünschenswerth die im Laufe der folgenden Jahre je nach den Erfordernissen vorzunehmende, gründlichere Sicherstellung des Thurmes nicht aus den Augen zu verlieren und schon im nächsten Jahre mit der Anfuhr des Materiales zu beginnen, damit dasselbe dann in genügender Menge zur Stelle ist, wenn die Verhältnisse des Strandes die Inangriffnahme des Werkes gestatten oder verlangen.

Die Unterzeichneten machen hier darauf aufmerksam, daß die Ausführung der vorbereiteten Arbeit als eine außerordentlich schwierige anzusehen ist und daß bei derselben nicht allein die Witterungs-, Wind- und Fluthverhältnisse eine wichtige Rolle spielen werden, sondern daß es auch von der mehr oder minder niedrigen Lage des Strandes vor dem Thurme abhängig bleibt, ob und wie die Arbeit in's Werk gesetzt werden kann. Es würde aber, unserer Ansicht nach, wenn wir auch für die Anschaffung eines gewissen Theiles des Baumateriales als Quadersteine, größere Hölzer zc. unbedingt uns aussprechen müssen, nicht gerathen erscheinen, die Arbeit selbst in Angriff zu nehmen, so lange das vorhandene Schutzwerk seinen Zweck erfüllt und eine Nothwendigkeit fernerer Sicherstellung nicht direct vorliegt, zumal durch eine sofortige Inangriffnahme die Baukosten leicht erheblich in die Höhe getrieben werden könnten.

Bei dieser Lage der Sache scheint es am zweckmäßigsten, daß die ganze, zu 27,000 Thalern Courant veranschlagte Summe bewilligt, resp. disponibel gestellt, von derselben aber zunächst nur 12,000 Thaler für Materialien und Transportkosten pro 1868 zur Verfügung gestellt, der Rest von 15,000 Thalern aber in Bereitschaft gehalten werde, damit derselbe in dem Augenblicke, welcher sich zur Inangriffnahme des Werkes als der günstigste herausgestellt, zur Auszahlung gebracht werden kann.

Schließlich machen wir darauf aufmerksam, daß durch die demnächstige Weiterführung des massiven Schutzwertes der Unterhalt des vorhandenen Buschfußes nicht aufgehoben wird und daß dieser Unterhalt deshalb so lange wird fortgesetzt werden müssen, bis die vorbereitete Arbeit in Angriff genommen, resp. vollendet sein wird.

Bremen, den 29. August 1867.

(gez.) **Berg.**

(gez.) **Hanckes.**

Anlage III
zur Mittheilung des Senats
vom 1. Novbr. 1867.

Bericht der Straßenbandeputation, die diesjährigen und nächstjährigen Arbeiten betreffend.

Die Deputation hat im Laufe dieses Jahres folgende ihr aufgetragene Arbeiten ausgeführt:

- 1) Faulenstraße, Canalisirung, Umlegung der Fahrbahn und des Trottoirs;
- 2) Osterstraße, Canalisirung, Neulegung der Fahrbahn, Umlegung des Trottoirs;
- 3) Steinhorssteinweg, Canalisirung, Neulegung der Fahrbahn und des Trottoirs;
- 4) Häfen, Neulegung der Fahrbahn, Umlegung des Trottoirs;
- 5) Gertrudenstraße, Canalisirung, Neulegung der Fahrbahn und des Trottoirs;
- 6) Roffstraße, Canalisirung, Neulegung der Fahrbahn, Umlegung des Trottoirs;
- 7) Düsternstraße bis Doventhordsdeich, Canalisirung, Neulegung der Fahrbahn, Umlegung des Trottoirs;
- 8) Torfstraße, Canalisirung;
- 9) Contrescarpe, vom Doventhor bis zur Eisenbahn, Neulegung der Fahrbahn und des Trottoirs;
- 10) Contrescarpe, von der Nordstraße bis Stephanithor, Neulegung der Fahrbahn und des Trottoirs;
- 11) Rosenfranz und Kamp, Canalisirung und theilweise Umlegung der Fahrbahn;
- 12) Uthbremerstraße, Canalisirung, Neulegung der Fahrbahn und eines Theils des Trottoirs;
- 13) Kirchenstraße (Neustadt), Canalisirung;
- 14) Regulirung der Straße von der Vippen nach Stephanikirchhof;
- 15) Verlegung der Senkgruben auf der Bürgerweide;
- 16) Umpflasterung am Kuhgraben;

und außerdem für die Unterhaltung und Ausbesserung der Straßen thunlichst gesorgt.
Die Straßenarbeiten in der Nähe des Oldenburger Bahnhofs und der zur Abwässerung der Neustadt beschlossene Canal vom Hohenthore bis zur Weser sind in der Ausführung begriffen.

Für das Jahr 1868 erlaubt sich die Deputation folgende Straßenarbeiten in Vorschlag zu bringen:

- | | |
|--|------|
| 1) Obernstraße, Umlegung der Fahrbahn und des Trottoirs ... | 4180 |
| 2) große Waagestraße, Umlegung der Fahrbahn und des Trottoirs » | 670 |
| 3) kleine Waagestraße, desgleichen..... » | 620 |
| 4) Kahlenstraße, desgleichen..... » | 650 |
| 5) Pieperstraße, desgleichen..... » | 860 |
| 6) Mollenstraße, desgleichen..... » | 2540 |
| 7) Schüsselforb, desgleichen..... » | 1580 |
| 8) Hückpforte, Neulegung der Fahrbahn, Umlegung des Trottoirs » | 450 |
| 9) Grünenstraße, von der Gerberhofstraße bis zur großen Allee, Canalisirung, Neulegung der Fahrbahn..... » | 6000 |
| 10) große Allee, von der Gröplingerstraße bis zur Westerstraße, Neulegung der Fahrstraße..... » | 2180 |
| 11) Albrechtstraße, Neulegung der Fahrbahn..... » | 540 |

Transp.... 20,270

	Transp.....	20,270
12)	Heinrichsstraße, Canalisirung, Neulegung der Fahrbahn, Umlegung des Trottoirs	» 1140
13)	Frühlingsstraße, Canalisirung, Neulegung der Fahrstraße, Umlegung des Trottoirs	» 1280
14)	Gartenweg, Neulegung der Fahrbahn	» 540
15)	Carlsstraße, Canalisirung, Neulegung der Fahrbahn, Umlegung des Trottoirs	» 1050
16)	Düsterstraße, vom Doventhorsdeich bis zur Uthbremerstraße, Canalisirung, Neulegung der Fahrbahn	» 3400
17)	Doventhorsdeich, Neulegung der Fahrbahn, Umlegung des Trottoirs	» 1090
18)	Korfsdeich, Aufhöhung, Canalisirung, Pflasterung	» 3170

» 31,940

und giebt sie die Bewilligung dieser Summe, von welcher die von den Eigenthümern der an die betreffenden Straßen grenzenden Grundstücke gesetzlich zu zahlenden Beiträge bereits in Abrechnung gebracht sind, anheim.

Die Deputation findet sich schließlich auf eine Seitens der Eisenbahndeputation geschehene Anregung veranlaßt, über den Fahrweg unter der Eisenbahnbrücke und dessen Trockenhaltung das folgende vorzutragen:

Da der jetzige Wasserspiegel des Kirchhofsgrabens 1 Fuß $4\frac{1}{2}$ Zoll und der des Torfbassins 2 Fuß $7\frac{1}{2}$ Zoll tiefer als der gedachte Fahrweg liegt, auch der erste durch ein Schöß, welches sich in dem zwischen den beiden Gräben Seitens der Eisenbahndeputation hergestellten Verbindungsanal befindet, noch um 1 Fuß 3 Zoll gesenkt werden kann, so bedarf es zur Trockenhaltung des Fahrweges für gewöhnlich keiner besonderen Vorkehrungen. Wenn aber bei andauernd höheren Wasserständen, wie im letzten Frühjahr, das Wasser in beiden Gräben nach und nach eine das Niveau des Fahrweges übersteigende Höhe erreicht, so kommt der Fahrweg unter Wasser, so daß die Durchfahrt unter der Brücke, namentlich für kleine Handwagen, sehr erschwert wird.

Vor mehreren Jahren suchte man sich dadurch zu helfen, daß man den Fahrweg soweit erhöhte, daß er mit dem Trottoir nahezu in eine Ebene zu liegen kam.

Diese Erhöhung hat aber später wieder abgetragen werden müssen, da bei dem inzwischen gestiegenen Verkehr die Durchfahrthöhe, namentlich für Droschken, sich als zu gering erwies. Die jetzige Durchfahrthöhe beträgt ca. 10 Fuß und wird dieselbe, wenn eine gute Passage erhalten bleiben soll, nicht vermindert werden dürfen.

Zur Abhülfe des Uebelstandes schlägt der Baudirector Schröder die Herstellung von zwei neuen Schößen vor, das eine dicht am Ufer des Torfbassins und das andere in dem vom Fahrwege unter der Brücke nach dem Kirchhofsgraben führenden Canale, ersteres um das Wasser des Torfbassins vom Einfließen in den Kirchhofsgraben, letzteres um das des Kirchhofsgrabens vom Eindringen in den Fahrweg abhalten zu können. Es würde sich alsdann, da der Fahrweg auf Beton gelegt und als wasserundurchlässig anzusehen sei, unter der Brücke nur das vom Himmel fallende und von den zunächst gelegenen Ländereien abfließende Wasser ansammeln können, welches sich indeß erforderlichen Falls durch Auspumpen leicht beseitigen lasse.

Die Kosten der beiden Schöße sind auf 200 M veranschlagt.

Bremen, den 26. October 1867.

(gez.) **Feldmann.**

(gez.) **Helmken.**