

Beschluß der Bürgerschaft

vom 2. Juli 1873.

1. Wasserkunst.

Da die Arbeiten zur Errichtung der Wasserkunst noch nicht beendet sind, schiebt die Bürgerschaft sich nicht veranlaßt, schon jetzt das vorgelegte Budget zu genehmigen, bewilligt aber zur Disposition der Deputation die Summe von 50,000 Mark, um darüber demnächst Rechnung abzulegen.

2. Regelung der Zollverhältnisse mit Bezug auf die Venlo-Hamburger Eisenbahn.

Dem Antrage des Senats tritt auch die Bürgerschaft bei; sie genehmigt demnach ihrerseits die mit der Köln-Mindener Eisenbahn wegen der Unterhaltung der Zollbeamtenwohnungen zu Oberneuland getroffene Vereinbarung. Desgleichen erklärt sie sich mit dem demnächstigen Erlaß der der Mittheilung des Senats vom 13. Juni d. J. anliegenden Verordnungen einverstanden, jedoch vorbehältlich der durch die Veränderung des Zollvereinstarifs nothwendig werdenden Modificationen, falls die betreffenden Verordnungen nicht vor dem 1. October d. J. in Kraft treten sollten.

3. Verlegung der Abdeckerei.

Die Bürgerschaft ist mit den Anträgen des Senats einverstanden.

4. Pensionirung des Katasterbeamten Schramme.

Die Bürgerschaft bewilligt auch ihrerseits dem Katasterbeamten Christian Heinrich Schramme bei seiner Versetzung in den Ruhestand eine Pension von 3100 Mark.

5. Vermehrung des Eisenbahnbetriebsmaterials.

Die Bürgerschaft bewilligt die von der Deputation für Häfen und Eisenbahnen auf den bremischen Antheil für eine Vermehrung des Betriebsmaterials der Hannoverschen und der gemeinschaftlichen Hannover-Bremischen Bahnstrecken beantragten 731,685 Mark 53 Pf. auf das Separatbudget der außerordentlichen Verwendungen.

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 4. Juli 1873.

1. Jahresbericht der Gasanstalt.

Der Senat läßt den ihm überreichten Jahresbericht der Gasanstalt hieneben der Bürgerschaft zugehen. Auf die am Schlusse des Berichts angeregten Fragen wird bei der Verhandlung über das nächstjährige Budget zurückzukommen sein.

Anlage I.

2. Vahrster Landstraße.

Die Baudeputation hat wegen einer directen Verbindung der Vahrster Landstraße mit dem Bahnhofe Sebaldsbrück einen Bericht eingereicht, welchen der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerschaft hieneben mittheilt.

Anlage II mit Unter-Anl.
(Zeichnung).

3. Staatshaushalt des Jahres 1872.

Der Senat findet bei der Vorlage der Finanzdeputation vom 20. Februar d. J. über den Staatshaushalt des Jahres 1872 einschließlich der Restverwaltung für dasselbe nichts zu erinnern und ersucht die Bürgerschaft um eine thunlichst baldige zustimmende Erklärung.

4. Wasserkunst.

Mit der Bewilligung von 50,000 Mark zur Disposition der Deputation für Gas- und Wasserwerke ist der Senat einverstanden.

5. Verbindungsbahn zwischen dem Hauptbahnhof und dem Benlo-Hamburger Bahnhof.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen hat wegen Erwerbung der Grundstücke für die Verbindungsbahn zwischen dem Hauptbahnhof und dem Benlo-Hamburger Bahnhof den anliegenden Bericht eingereicht, über welchen der Senat einer baldigen Erklärung der Bürgerschaft entgegensteht, indem er seinerseits mit der Verhängung der Expropriationspflicht über die in Anlage 2 des Berichts bezeichneten Grundeigentümer, sowie mit dem Ankauf der Grundstücke durch die berichtende Deputation einverstanden ist und anheimgibt, mit dem vorgeschriebenen Vermittlungsverfahren die in Anlaß der Expropriationen für die Benlo-Hamburger Eisenbahn niedergesetzte Vermittlungsdeputation zu beauftragen.

6. Weggelderhebung.

Dem Wunsche der Bürgerschaft gemäß hat der Senat die in ihrem Beschlusse vom 23. April d. J. mitgetheilten Anträge an die Deputation für das Generalsteueramt zur Berichterstattung verwiesen und läßt er den von derselben eingereichten Bericht der Bürgerschaft hieneben zugehen.

Anlage I

zur Mittheilung des Senats
vom 4. Juli 1873.

Jahresbericht der Deputation für die Gas- und Wasserwerke,

den Betrieb der Gasanstalt im Jahre 1872 betreffend.

(Eingereicht am 27. Juni 1873).

Nachdem die Rechnung über den Betrieb der Gasanstalt im Jahre 1872 abgeschlossen worden ist, erlaubt sich die Deputation die Resultate in Folgendem mitzutheilen:

1. Gasproduction.

Es wurden producirt	3,741,430 Cbftmr.
Vorrath in den Gasometern am 31. December 1871....	4,300 "
zusammen...	3,745,730 Cbftmr.
Production in 1871.....	3,358,330 "
Zunahme....	383,100 Cbftmr.
	oder 11,4 %

2. Gasverbrauch.

Es consumirten	
a. die öffentlichen Laternen	765,448 Cbftmr.
durchschnittlich brannten:	
1872: 2361 öffentliche Laternen	
1871: 2292 " "	
Zunahme	69.

Transport 765,448 Cbftmr.

Anlage III mit 2 Unteranl.
(1 Zeichnung).

Anlage IV.

	Transport 765,448 Cbftmr.	
b. die Privatflammen	2,719,565	"
gegen 2,337,142 Cubimeter im Vorjahr		
Privatconsumenten Ende 1872:	5129	
" 1871:	4848	
Zunahme	281	
Privatbrenner Mitte 1872:	69,777	
" 1871:	66,649	
Zunahme	3,128	
c. die Stundenuhren auf der Börse, dem Arbeitshause		
und der Caserne	2,769	"
d. Verbrauch auf der Gasanstalt	32,447	"
e. Vorrath in den Gasometern Ende 1872	2,950	"
f. Gasverlust (5,95 %)	222,551	"
Wie oben zusammen	3,745,730 Cbftmr.	

3. Herstellung.

1) Verbrauchtes Material:		
a. Kohlen, gewöhnliche englische	110,796	Heftoltr.
Cannelkohlen	70,130	"
Zusammen	180,926	Heftoltr.
b. Reinigungsmaterial		
Eisenpäpne	65,761	Kilogr.
Eisenvitriol	2,676,5	"
2) Kosten der Herstellung:		
a. Das Material hat gekostet	Mk 446,889.41	
Werth der Nebenproducte	" 316,517.45	
Nettokosten des Materials	Mk 130,371.96	
b. Retortenfeuerung	" 132,311.54	
c. Fabricationsunkosten	" 64,416.8	
d. Unterhaltung der Ofen	" 15,276.19	
e. Unterhaltung der Gebäude, Hauptrohren, Apparate etc.	" 10,829.63	
f. Verwaltung	" 26,477.70	
g. Öffentliche Beleuchtung		
Laternenwärterlohn	Mk 30,611.79	
Unterhaltung der Laternen und Zubehör	" 4,455.34	
	" 35,067.13	
Gesammte Herstellungskosten	Mk 414,750.23	

4. Einnahme.

1) Für die öffentliche Beleuchtung	Mk 117,080.—
2) Von den Privatconsumenten	" 666,441.79
3) Reinertrag für Gasuhren, Röhren, Privatgaseinrichtungen etc.	" 16,875.88
Zusammen	Mk 800,397.67

5. Gewinn.

Von vorstehenden Einnahmen	Mk 800,397.67
Die Herstellungskosten abgezogen mit	" 414,750.23
bleibt Bruttogewinn	Mk 385,647.44
Hierzu von Gasconsumenten gerichtlich eingegangene, früher als	
Verlust abgeschriebene	Mk 92.43
Ferner Zinsen-Einnahme für temporäre Belegung bei	
der Bremer Bank	" 207.67
	Mk 300.10
nach Abzug für Verlust an diverse Debitoren und	
schlechtem Gelde	" 168.84
	" 131.26
	Mk 385,778.70
Im Vorjahre 1871 (Goldp 102,904.45)	" 341,790.36
Mehrgewinn in 1872 also	Mk 43,988.34

Von obigem Gewinn von.....	<i>Mk</i> 385,778.70
wurden zur Erweiterung der Anstalt verausgabt:	
Für Vergrößerung des Röhrennetzes	<i>Mk</i> 25,016.76
„ Einrichtung einer Klempner- und einer Zimmerwerkstatt.....	„ 1,654.15
„ ein 18" Condensationsrohr, Schienengleise, neue Decimalwaage 2c.....	„ 5,225.73
„ neue Retortenöfen	„ 3,991.95
„ einen Weg durch den Torfcanal, sowie Aufrau- mung und Einrichtung des neuen Platzes	„ 2,192.22
„ Gasometer VI (Haube)	„ 75.20
	„ 38,156. 1
bleibt Nettogewinn. <i>Mk</i> 347,622.69	
Wird von diesem Nettogewinn von.....	<i>Mk</i> 347,622.69
der Mehrbetrag der vorhandenen Lagerbestände und Ausstände, welche betrugen..... Ende 1872	<i>Mk</i> 332,360.10
„ 1871	„ 298,076. 2
	mithin „ 34,284. 8
abgerechnet, so ergibt sich.....	<i>Mk</i> 313,338.61
als die Summe der an die Generalcasse geleisteten Baarzahlungen nach Abzug des Betrages der auf dieselbe angewiesenen Rechnungen.	
Es wurden nämlich an die Generalcasse baar abgeliefert. <i>Mk</i> 1,000,967.23	
auf dieselbe angewiesen	„ 687,628.62
	bleiben wie oben <i>Mk</i> 313,338.61

Bei Mittheilung der vorstehenden Rechnungs- und Betriebs-Resultate kann die Deputation nicht umhin, hervorzuheben, daß ein gleich günstiger Abschluß in den nächsten Jahren nicht erwartet werden kann. Die seit einem Jahre eingetretene ganz außerordentliche Steigerung der Kohlenpreise lastet schwer auf allen der Kohlen bedürftigen Etablissements und am schwersten auf einer Gasanstalt. Durch rechtzeitige, kurz vor Beginn der Preissteigerung abgeschlossene Contracte war es der Deputation möglich geworden, den vollen Jahresbedarf an Gaskohlen ungefähr zu den alten Notirungen sich zu sichern. Die Differenz der alten und späteren Preise ist aber so bedeutend, daß wenn das im vorigen Jahre angefahrne Kohlenquantum nach den letzteren hätte bezahlt werden müssen, eine Mehrausgabe von etwa 255,000 Mark erforderlich gewesen sein würde. Da nun trotz aller angewandten Bemühungen, Zögerungen und Correspondenzen die Deputation sich gezwungen gesehen hat, den diesjährigen Bedarf (von Frühjahr zu Frühjahr gerechnet) zu den fortdauernden hohen Notirungen zu contrahiren, so ergibt eine Vergleichung des im Jahre 1872 erzielten Nettogewinnes mit den jetzigen Mehrkosten der Kohlen, auch wenn man die für einen Theil des Jahres 1873 eingetretene kleine Erhöhung des Gaspreises in Erwägung zieht, wohl ein geringer Gewinn von dem nächstjährigen Abschlusse zu erwarten sein dürfte.

Ob, zur Deckung des erheblichen Ausfalles, für das Jahr 1874 oder auch schon früher eine Erhöhung des Gaspreises, wie unter den gegenwärtigen Verhältnissen von den meisten Gasanstalten geschehen, beliebt werden soll, muß die Deputation lediglich dem finanziellen Ermessen ihrer Auftraggeber anheimstellen. Eine Ersparung im Verbräuche der theuren Cannelkohlen würde durch eine Reduction des Zusatzes derselben um 10 Procent und damit eine Minderausgabe von etwa 30,000 Mark zu erzielen sein. Die in Folge dessen um ein Geringes veränderte Schwere des Gases zu erkennen, möchte auch dem geübtesten Auge ohne Hülfe genauer photometrischer Apparate nicht leicht sein. Falls der einen oder anderen dieser Andeutungen weitere Folge gegeben werden soll, so behält sich die Deputation die Erstattung eines specielleren Berichtes vor.

Bremen, den 25. Juni 1873.

(gez.) **C. Kottmeier.**

(gez.) **Chr. Arndt.**

Anlage II
zur Mittheilung des Senats
vom 4. Juli 1873.

Bericht der Baudeputation,

die Herstellung einer directen Verbindung der Vahrster Landstraße mit dem Bahnhofs Sebaldsbrück betreffend.

Eingereicht am 1. Juli 1873.

Dem ihr ertheilten Auftrage nachkommend, hat die Deputation die Frage, ob sich eine directe Verbindung der Vahrster Landstraße mit dem Bahnhofs Sebaldsbrück empfehle, einer Berathung unterzogen, und beehrt sich, das Folgende darüber zu berichten.

Ein Blick auf die hierbei überreichte Situationskarte ergibt, daß die Vahrster Landstraße in dem Verkehre der Vahr und der dahinter liegenden Ortschaften mit dem Bahnhofs Sebaldsbrück sowohl wie mit der östlichen Vorstadt einen Umweg bildet, und dürfte dieser Uebelstand, wenn auch gegenwärtig von keiner Erheblichkeit, im Laufe der Zeit fühlbarer hervortreten.

Die Zweckmäßigkeit einer, diesen Verkehr um ungefähr 1200 Meter directer vermittelnden Anlage ist dem, mit diesen Angelegenheiten betrauten Techniker vollkommen bekannt gewesen, und es ist wohl gewiß, daß bei völlig freien Verhältnissen die Bepflasterung in der ausschließlichen Richtung der Vahrster Dorfstraße nicht vorgenommen, sondern eine andere Richtung ausgewählt worden wäre.

Als aber durch den Herrn Landherrn von dem Wegeverbande und den betreffenden Landgemeinden auf Grund der §§ 3 und 4 sub I. 4. der Wegeordnung vom 4. April 1871 die Bepflasterung der Vahrster Landstraße in ihrer ganzen Ausdehnung bestimmt beantragt wurde, mit der Anzeige, daß die Vorbereitungen theils getroffen, theils ins Werk gerichtet würden, mußte die Baudeputation kraft § 20 des gedachten Gesetzes, wie geschehen, den betreffenden Antrag mit dem Kostenanschlage zur Vorlaae bringen.

Wiederholte, auch durch Vermittelung des Herrn Landherrn angestellte Versuche, den Beschluß des Wegeverbandes und der Gemeinden in der fraglichen Richtung zu modificiren, sind an dem Widerstande der Gemeinde Sebaldsbrück gescheitert, und es muß zugegeben werden, daß dieselbe ein nicht unerhebliches Interesse an der vollständig durchgeführten Bepflasterung der Vahrster Landstraße geltend gemacht hat.

Ebenso hat der Landmann Für Kämena zum Sack, über dessen Grundstück die veränderte Richtung resp. die Zweigstraße etwa in der, auf der Karte mit a. b. bezeichneten Linie geführt werden müßte, zu Protokoll erklärt, daß er eine unentgeltliche Abtretung weigere, hat auch überhaupt zu einer über sein Grundstück führenden Straßenanlage nicht die Hand bieten wollen.

Da nun nach den darüber eingezogenen Erkundigungen keine Aussichten bestehen, daß Wegeverband und Gemeinden die Anlage einer Zweigstraße in die Hand nehmen oder Kostenbeiträge anbieten werden, so erübrigt die Frage, ob staatsseitig unter Expropriation des erforderlichen Areals zu einer solchen Anlage, ungefähr in der Richtung a. b., oder, was freilich wieder einen kleinen Umweg nach dem Bahnhofs einschließen würde, in der Richtung des die Osterholzer und Hastedter Feldmarken trennenden Weges c. d. geschritten werden soll.

Es ist nicht zu verkennen, daß, abgesehen von dem wohl nicht allzu hoch anzuschlagenden Verkehre der in Betracht kommenden Bremischen und Preussischen Ortschaften mit dem Bahnhofs Sebaldsbrück, für den Verkehr dieser Ortschaften mit der Stadt Bremen in dem Maße wie die Bebauung der äußersten östlichen Vorstadt zunimmt, der kurzmöglichste Weg schon im Hinblick auf die Torf- und Nahrungsmittelzufuhren nach der Stadt, und auf die verschiedenen Abfuhr von derselben an Wichtigkeit gewinnen wird.

Solche Erwägungen vermögen indeß nicht die Baudeputation zu veranlassen, ihrerseits die staatsseitige Herstellung einer Zweighauffee, deren Kosten von dem Bauinspector Kiehne in seinem über den Gegenstand erstatteten Berichte auf ca. 31,000 Mark veranschlagt werden, zu empfehlen; sie muß vielmehr im Hinblick auf die im Eingange des Berichts geschilderten Verhältnisse davon abrathen, zumal in einer Zeit, wo die Staatscasse für eine Menge dringlicherer Anforderungen, zu welchen u. a. auch die bereits in Angriff genommenen und noch bevorstehenden Landstraßenbauten im Gebiete gehören, dauernd und sehr erheblich in Anspruch genommen ist.

Bremen, den 30. Juni 1873.

Die Baudeputation.

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

Anlage III

zur Mittheilung des Senats
vom 4. Juli 1873.

Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, den Erwerb der Grundstücke für die Verbindungsbahn zwischen dem Hauptbahnhofe und dem Köln-Mindener Bahnhofe betreffend.

(Eingereicht am 4. Juli 1873.)

Die Deputation erwähnte in ihrem am 16. Mai übergebenen Berichte (pag. 385 der Verhandlungen):

„Dabei muß indeß die Deputation erwähnen, daß, wenn auch die halben Kosten der Verbindungsbahn zwischen den beiden Bahnhofen in die Baukosten mit aufgenommen sind, dieses hinsichtlich des Grunderwerbs nicht der Fall ist, weil die Richtung dieser Verbindungsbahn noch nicht bestimmt ist.“

Ueber diese Richtung liegt nunmehr ein allseitiges Einverständnis vor. Dabei hat die Direction der Köln-Mindener Eisenbahn angeregt, diese Verbindungsbahn zweigleisig zu bauen um mehr Raum für das Aufstellen von Wagen zu gewinnen, und bei dem sich entwickelnden Verkehr nicht beengt zu sein. Die Frage, ob die Verbindungsbahn, welche auf halbe Kosten zwischen Köln-Minden und der Staatsbahn herzustellen ist, schon sofort zweigleisig anzulegen sein wird, unterliegt noch einer weiteren Berathung unter den Betheiligten. Da dieselbe jedoch über kurz oder lang nothwendig werden wird, erscheint es zweckmäßig, das Terrain für eine zweigleisige Bahn zu sichern und mit dem Ankauf der betroffenen Ländereien nicht zu zögern. Die Direction der Köln-Mindener Eisenbahn hat daher die Deputation ersucht, den Ankauf der erforderlichen Grundstücke auf halbe Rechnung auszuführen, und legt zu diesem Zwecke die Deputation in der Anlage 1 eine Situations- und Expropriations-Karte sowie in der Anlage 2 eine Liste der betroffenen Grundstücke vor. Aus der Letzteren ergiebt sich, daß dazu Are 216,30 erforderlich sind.

Die Deputation beantragt demnach die Expropriationspflicht über die in der Anlage 2 erwähnten Grundstücke zu verhängen, die gesetzlich vorgeschriebene Vermittelungs-Deputation zu bestellen, und die unterzeichnete Deputation mit dem Ankaufe zu beauftragen.

Bremen, den 3. Juli 1873.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **Duckwitz.** (gez.) **H. H. Schröder.**

Unter-Anlage 2
zur Anlage III der Mittheilung des
Senats vom 4. Juli 1873.

Verzeichniß der für die Verbindungsbahn zu erwerbenden Grundstücke.

Name des Eigenthümers.	W o h n o r t	Bezeichnung nach dem Kataster.		Cultur-Art	Lage resp. Be- nennung des Grund- stücks.	Größe der ganzen Parcele		Davon ge- langt zur Verwen- dung		Bemerkungen.
		Blatt	Parcelen- Nr.			Are	qm	Are	qm	
C. Feldmark Uthbremen Blatt III. Blatt 5. Verbindungsbahn.										
Rathjen, Adamus	Uthbremenstr. 162.	III.	140	Acker und Graben.	Obere Guse.	160	11	66	48	
Dieselbe.		"	143		Mittlere Guse.	150	27	40	34	
Dollmann, Friedrich.	Lützowstr. 77.	"	144		do.	133	98	27	42	
Dieselbe.		"	175		Untere Guse.	253	74	36	60	
Wenke, Werner.	Uthbremenstr. 154.	"	174		do.	291	97	30	96	
Rathjen, Hermann Wittwe.	Sandwegstr. 33.	"	180		Auf dem Bullenschlage	119	92	13	44	
St. Petri Domkirche.		"	229		An der Gempstraße.	150	85	1	6	
Uthbremen Bauerschaft.		"		Beg.	Gempstraße.					
Dieselbe.		"		do.	Erster Gusenweg.					
Dieselbe.		"		do.	Zweiter Gusenweg.					

Anlage IV
zur Mittheilung des Senats
vom 4. Juli 1873.

Zweiter Bericht der Deputation für das Generalsteneramt, die Verordnung vom 25. Juni 1866 betreffend.

Bei der Berathung über das von der berichtenden Deputation vorgelegte Gesetz, Abänderung des § 2 der Verordnung vom 25. Juni 1866 betreffend (Verhandlung pag. 200), sind der Bürgerschaft zwei Anträge eingereicht worden, über welche sie vorab einen Bericht zu erhalten wünscht. Nachdem in Folge dessen der Senat die Deputation zur Erstattung eines solchen aufgefordert hat, erlaubt sie sich, das Folgende vorzutragen.

Der erste Antrag geht zunächst von der Ansicht aus, daß es zweifelhaft sei, ob die in § 2 des Gesetzes sub 5 vorgeschlagene Bestimmung, wonach aller Verkehr von Fuhrwerk und Thieren innerhalb der Stadtgrenzen, wenn nicht der Bestimmungsort derselben außerhalb der Stadtgrenzen liegt, vom Weggelde befreit sein soll,

an der Schwachhauser Chaussee als durchführbar betrachtet werden könne, weil auch das dortige Erheberhaus innerhalb der Stadtgrenzen liege. Diese letztere Thatsache ist insofern als zweifelhaft zu bezeichnen, als an der nördlichen Seite der Chaussee sich die Stadtgrenze gerade direct dem Erheberhause gegenüber befindet, während die Chaussee selbst und einige Stücke Land der südlichen Seite derselben, jenseits des Erheberpostens bis zu dem Wege vor Garbade Hause allerdings noch zur Stadt gehören. Will man daher die Grenze gegenüber auch ignoriren und es buchstäblich festhalten, daß das Chausseehaus noch innerhalb der Stadtgrenze liegt, so ist doch diese letztere nicht, wie angegeben, 10 Minuten, sondern nur etwa 4 Minuten vom Erheberhause entfernt. Das Land ist unbebaut und der Weg vollständig übersehbar. Von dieser kurzen Strecke gilt daher dasjenige, was die Deputation in ihrem Berichte vom 19. März von der Durchführbarkeit ihres Vorschlages in Bezug auf das Waller Chausseehaus gesagt hat, in erhöhtem Maße, selbst dann, wenn auf den bezeichneten Grundstücken jenseits des Erheberpostens künftighin etwa Wohnungen erbaut werden sollten. In einem solchen Falle machen sich aber alle die Gründe der Doppelbelastung durch Chausseegeld und städtische Beiträge zur Herstellung der Straßen und Canalisirungen auch für solche künftige Bewohner in derselben Weise geltend, wie für diejenigen der Waller Chaussee und würden auch hier für eine Befreiung derselben vom Weggelde für ihren Verkehr mit der Stadt sprechen. Die Deputation kann daher ihren Antrag, die Befreiung sub 5 in der von ihr vorgeschlagenen Ausdehnung zu genehmigen, nur wiederholen, da ein Mißbrauch wegen der leichten Uebersehbarkeit der kurzen Strecke nicht zu befürchten sein würde.

In Uebereinstimmung mit dem an diesen ersten Antrag geknüpften Wunsch kann auch die Deputation es nur für zweckmäßig halten, daß nicht nur der § 2, sondern das ganze, das Weggeld betreffende Gesetz neu publicirt werde und erlaubt sie sich für diesen Fall, die folgenden Aenderungen desselben vorzuschlagen:

§ 1 würde lauten:

Bei dem in dem angefügten Tarife bezeichneten Hebestellen ist das im Tarife festgestellte Weggeld zu bezahlen.

§ 2

behält die Fassung, welche pag. 200 der Verhandlung vorgeschlagen ist, mit der Aenderung, daß sub 5 statt „Bestimmungsort“ es heißen muß: „Abfahrts- oder Bestimmungsort“ — und daß sub 7 statt „Chausseebau“ es sich empfiehlt „Wegbau“ zu sagen.

§ 3

kann wegfallen, da es sich von selbst versteht, daß nur diejenigen Befreiungen Geltung haben werden, welche der § 2 auführt.

§ 4.

Das tarifmäßige Weggeld ist bei jedesmaligem Passiren der Hebestelle von dem Transportführer zu entrichten.

§ 5.

Wer es unternimmt, die Hebestelle ohne Zahlung des tarifmäßigen Weggeldes zu passiren, wird mit zehn bis dreißig Mark gestraft.

§ 6.

Beschwerden über die Erheber sind bei der Steuerdirection schriftlich einzureichen.

Der Tarif wird sodann in derselben Form, wie im Gesetz vom 26. Juni 1872 (Nr. LI), mit der Ergänzung der Hebestellen durch diejenige am Gröplinger Deich, publicirt werden können. Wie dies Gesetz ergiebt, ist die Bezeichnung der Meile von 25,000 Fuß bereits seit vorigem Jahre in Wegfall gekommen.

Der zweite der Bürgerschaft eingereichte Antrag bezieht sich auf den sub 4 des § 2 enthaltenen Befreiungsgrund, welcher im bisherigen Gesetze lautet:

Befreit sind:

- 4) jedes von und nach dem Acker gehende Gespann, sowie das von und zur Weide gehende Vieh, wenn die Haushaltungsgebäude mit dem Acker oder der Weide in derselben Feldmark liegen und von demselben durch die Hebestelle getrennt sind.

Durch den beantragten Wegfall der beschränkenden, mit gesperrter Schrift gedruckten Bestimmung würde alles zu Acker und Weide gehende Vieh und Fuhrwerk auf dem Hin- und Rückwege unter allen Umständen und bei jedem auch noch so entfernt liegenden Erheberposten vom Weggelde befreit sein.

Die von der Bürgerschaft gewünschte Berathung der Frage, ob es sich empfehle, eine so weit gehende Befreiung eintreten zu lassen, wurde der Deputation durch die um dieselbe petitionirenden, ihr vom Senat mitgetheilten Eingaben sowohl einer Anzahl Gebietsbewohner als auch der Kammer für Landwirthschaft wesentlich erleichtert, weil sie sich hiedurch in den Stand gesetzt sah, alle im Interesse der Landwirthschaft geltend gemachten Gründe übersehen zu können. Im Wesentlichen reduciren sich dieselben jedoch darauf, daß es für den Landmann drückend, ja in den Fällen häufigeren Gebrauchs der Chausseen selbst erschwerend für die Bewirthschaftung entfernter Grundstücke sei, Weggeld bezahlen zu müssen. Es wird dabei gänzlich unberücksichtigt gelassen, daß die aus Staatsmitteln hergestellten und unterhaltenen öffentlichen Wege vorzugsweise der Landwirthschaft zu Gute kommen und daß es durch dieselben dem Landmanne erst möglich geworden ist, außer den zu seiner Stelle gehörenden und unmittelbar damit verbundenen Ländereien noch andere entfernter liegende in Pacht und Betrieb zu nehmen oder anzukaufen und daß die häufigere Benutzung und damit natürlich verbundene öftere Zahlung des Weggeldes nur eben ein Beleg für den gesteigerten Vortheil ist, welchen die Landbewirthschaftung aus dem Vorhandensein der Chausseen zieht. Das Weggeld ist eben ein Aequivalent für jede Benutzung und Abnutzung der Wege. Zum Betriebe der Landwirthschaft gehört, wie das Fahren und Viehtreiben von und zum Acker, auch der Transport der Producte zur Stadt. Würde das Eine vom Weggelde befreit, so ist kein Grund vorhanden, weshalb nicht auch das Andere, sowie jede Geschäftsfuhr eines Landmanns zur Stadt befreit sein sollte.

Die Bittsteller behaupten in jenen Eingaben an den Senat, die Befreiung für jedes von und nach dem Acker gehende Gespann, sowie das von und nach der Weide gehende Vieh

habe vor Erlaß der Verordnung vom 25. Juni 1866 ohne alle Beschränkung gegolten. Die bis dahin in Geltung gewesenen Vorschriften der Verordnung vom 29. December 1828 sub 3 d. vergl. mit 11 erweisen dies aber als einen Irrthum, denn sie beschränken die Befreiung ausdrücklich auf die Fälle, in welchen Gespann oder Vieh von oder nach solchen Ländereien gehen, welche dem betreffenden Landwirth eigenthümlich gehören. Man ging davon aus, daß der als Eigenthum zu einer Stelle gehörende Landcomplex in seinen einzelnen Theilen womöglich nicht verschieden zu behandeln sei, wogegen die jährlich oder doch häufig wechselnden Pachtungen keine Weggeld-Befreiungen begründen sollten.

Der in solcher Weise geschaffene Zustand erwies sich aber von Jahr zu Jahr mit der seit jener Zeit in raschem Fortschritte befindlichen Wohlfahrt der Landwirthschaft und der dadurch beförderten Ausdehnung der auch entferntere Gegenden umfassenden Pachtungen als unhaltbar. Wie hätte es sich wohl unterscheiden lassen, welches Gespann und welches Vieh von einem eigenthümlichen oder gepachteten Stück Land kommend die Hebestelle passirte? Während die Erhebungsbeamten die in derselben Feldmark ansässigen Landleute nach und nach doch einigermaßen kennen lernten, fehlte ihnen bei den aus entfernteren Orten kommenden auch selbst diese Personal-Controle und mußten sie in fast allen Fällen sich mit der Angabe eines Knechts, er fahre nach einem seinem Herrn eigenthümlichen Lande (wovon derselbe in der Regel nicht die geringste Kenntniß hatte) begnügen. Schon aus diesem Grunde und auch, weil man dahin streben mußte, Exemptionen von Abgabenzahlungen auf das möglich geringste Maß zu beschränken, wurde 1866 bestimmt, daß die bezeichneten Befreiungen nur dann eintreten sollten, wenn die Haushaltungsgebäude mit dem Acker oder der Weide in derselben Feldmark liegen und von denselben durch die Hebestelle getrennt sind. Durch diese große Bevorzugung der Landwirthschaft vor jedem anderen Verkehr auf den für Staatsrechnung erhaltenen Chaussees ist derselben diejenige Berücksichtigung, welche nach dem Gesetzesvorschlage der Deputation (Verhandlung pag. 200 in § 2 sub 5) für die wenigen außerhalb einer Hebestelle aber innerhalb der Stadtgrenzen Wohnenden lediglich für ihren Verkehr mit der Stadt in Anspruch genommen wird, bereits in überwiegendem Maße zu Theil geworden. Diese Letzteren sollen theilweise von der Zahlung des Weggeldes entlastet werden, weil sie alle städtischen Abgaben zu entrichten, namentlich auch die Kosten der Straßen und Canäle mit zu tragen haben, während die Landleute von dergleichen Beiträgen nicht getroffen werden und dennoch von der Entrichtung alles Weggeldes für ihren landwirthschaftlichen Verkehr innerhalb ihrer Feldmark befreit bleiben.

Aus diesen Gründen und namentlich auch, weil jede Controle der Erhebung unmöglich würde, beantragt die Deputation, dem in der Bürgerschaft eingereichten Antrage Nr. 2 keine weitere Folge zu geben.

Zur Erleichterung der Uebersicht erlaubt sich schließlich die Deputation, das Gesetz, wie es nach ihrem Vorschlage lauten würde, hier folgen zu lassen:

G e s e t z ,

das auf den Staatschanssees und Wegen zu erhebende Weggeld betreffend.

Vom

Im Einverständniß mit der Bürgerschaft verordnet der Senat, daß an die Stelle der hiemit aufgehobenen Obrigkeitlichen Verordnung vom 25. Juni 1866 das folgende Gesetz treten soll:

§ 1.

Bei den in dem angefügten Tarife bezeichneten Hebestellen ist das im Tarife festgestellte Weggeld zu bezahlen.

§ 2.

Befreit von der Erlegung des Weggeldes sind:

- 1) alle Militärpersonen in Uniform, wenn sie zu Pferde sind oder mit Kriegsfuhren weiter gebracht werden;
- 2) alle Kriegsfuhren, sowohl wenn sie wirklich transportiren, als wenn sie zum Dienst gehen oder davon zurückkehren, desgleichen Arrestanten-, Armen- und Krankenfuhren, welche sich durch die Bescheinigung einer öffentlichen Behörde ausweisen, auf deren Hin- und Rückwege;
- 3) die reitenden und fahrenden ordinären Posten und Beiwagen, die öffentlichen Couriere und Estafetten und alle von Postbeförderung leer zurückkehrenden Wagen und Pferde;
- 4) jedes von und nach dem Acker gehende Gespann, sowie das von und zur Weide gehende Vieh, wenn die Haushaltungsgebäude mit dem Acker oder der Weide in derselben Feldmark liegen und von denselben durch die Hebestelle getrennt sind;

- 5) aller Verkehr von Fuhrwerk und Thieren innerhalb der Stadtgrenzen, wenn nicht der Abfahrts- oder Bestimmungsort derselben außerhalb der Stadtgrenzen liegt;
- 6) alles wegen Deicharbeit passirende Fuhrwerk;
- 7) alles mit Material für den Wegbau beladene Fuhrwerk, desgleichen die Heu-, Stroh- und Torffuhren der Weggelderheber und Wegaufseher auf der Chausseestrecke, für welche sie angestellt sind;
- 8) alles Fuhrwerk und alle Thiere, mittelst welcher Transporte für un-mittelbare Rechnung des Staats geschehen, auf Vorzeigung von Freipässen;
- 9) alle KirCHFuhren bei der innerhalb des Kirchspiels befindlichen Hebestelle;
- 10) Leichenwagen und Wagen des Leichengefolges auf der Hin- und Rückfahrt.

§ 3.

Das tarifmäßige Weggeld ist bei jedesmaligem Passiren der Hebestelle von dem Transportführer zu entrichten.

§ 4.

Wer es unternimmt, die Hebestelle ohne Zahlung des tarifmäßigen Weggeldes zu passiren, wird mit zehn bis dreißig Mark gestraft.

§ 5.

Beschwerden über die Erheber sind bei der Steuerdirection schriftlich ein-zureichen.

Beschlossen Bremen, in der Versammlung des Senats vom und bekannt gemacht am

Weggeldtarif.

An Weggeld ist beim jedesmaligen Passiren der Hebestelle zu entrichten:

	bei den Hebestellen zu Hastedt, Schwachbauken, Walle, Gröptinger Deich, Barthum und Buntenthorsteinsweg.	bei den Hebestellen zu Lenever, Hebesterdeich, Gramble.
1) Für jedes vor Radfuhrwerk oder Schlitten gespannte Pferd, Maulthier oder Maultsel	10 Pfennige	5 Pfennige
2) Für jedes vor Radfuhrwerk oder Schlitten gespannte Stück Hornvieh oder Esel	5 "	2 "
Für ledig beian gehende Zugthiere mit oder ohne Geschirr wird wie für angespannt bezahlt. Sind zwei Wagen hinter einander gebunden, so wird die doppelte Tage der Bespannung entrichtet.		
3) Für von Hunden gezogenes Fuhrwerk und beladene zwei- und vierräderige Handwagen, für jeden Wagen	5 "	2 "
4) Für jedes nicht angespannte Pferd, Maulthier oder Maultsel mit Reiter oder Führer	10 "	5 "
5) Für jedes Hand- oder Koppelpferd, Füllen, Maulthier oder Maultsel	5 "	2 "
6) Für Hornvieh, Esel, sowie für Hammel, Schafe, Ziegen, Schweine, Kälber, soweit sie sich nicht auf einem Wagen befinden, das Stück	2 "	1 "

Die Deputation für das Generalsteueramt.

C. Kottmeier.

J. C. Dubbers.

