

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 13. Mai 1861.

1. Anlage einer zweiten Brücke über die Weser.

Nachdem die Frage wegen Herstellung einer weiteren Brückenverbindung zwischen der Altstadt und der Neustadt von der dieserhalb niedergesetzten Deputation und den technischen Beamten nunmehr seit einer längeren Reihe von Jahren in den verschiedensten Richtungen wiederholten Prüfungen unterzogen worden ist, welche sämmtlich herausgestellt haben, daß eine derartige Brückenanlage mit Kosten und Störungen für den Verkehr auf dem Flusse verbunden sein würde, die außer Verhältniß zu dem davon zu erwartenden Nutzen stehen, kann der Senat von einer ferneren Verathung der Deputation darüber, ob eine Verlängerung des Theerhofs und deren Verbindung mit der Neustadt sich empfehle, irgend einen praktischen Erfolg, wenigstens für die nächste Zukunft, sich nicht versprechen und muß er daher sich gegen die Ertheilung eines derartigen Commissoriums erklären.

Dagegen hat der Senat gegen eine Verathung und Berichtserstattung über die anderen, bei dieser Gelegenheit von der Bürgerschaft angeregten, die Verbesserung der Fährre an der Schlachte und die Anlage weiterer Fährren an der Hohenthorstraße und der Wichelnburg betreffenden Punkte nichts einzuwenden; nur hält er es für zweckmäßiger, wenn dieser Gegenstand, anstatt an die berichtende Deputation, welche ursprünglich lediglich die Anlage einer zweiten Brücke ins Auge zu fassen hatte, an die competente verwaltende Behörde, die Deputation für die Verwaltung der öffentlichen Grundstücke, verwiesen wird, um sich darüber baldthunlich zu äußern und Vorschläge zu machen.

2. Verbesserung der Wege im Niedervieland.

Die Wegbaudeputation hat dem Senate den beifolgenden Bericht, die Verbesserung der Wege im Niedervielande betreffend, eingereicht, über dessen Inhalt er zunächst der Erklärung der Bürgerschaft entgegensteht.

3. Verwendung der Bremischen Quote von den Zollvereins-einnahmen.

Ueber die Verwendung der auf Bremen fallenden Quote von den Zollvereins-einnahmen hat die betreffende Deputation einen zweiten Bericht übergeben, welcher insbesondere gemeinnützige Anlagen im Gebiete am linken Weserufer in Vorschlag bringt. Der Senat theilt diesen Bericht der Bürgerschaft zu ihrer Beschlußnahme, vorbehaltlich der seinigen, hieneben mit.

Anlage I
zur Mittheilung des Senats
vom 13. Mai 1861.

B e r i c h t

der Wegbaudeputation, die Verbesserung der Wege im Niedervielande betreffend.

Die Convoyedeputation hat kürzlich mit einem belgischen Ziegelmeister über die Anfertigung von 500,000 Stück Klinker contrahirt, die durch Feldbrand aus dem

auf den Deichkämpfen in der Hasenbüren Feldmark sich vorfindenden Thon gewonnen werden sollen und hat dadurch die Lankenauer und Ströhmer veranlaßt, von Neuem bei dem Senate um die Pflasterung ihrer Wegstrecken von Lankenau bis zur Rablinghauser Grenze und von der Rablinghauser Grenze nach dem Dorfe Strohm und durch dasselbe bis zur Ochmünddurchfahrt einzukommen.

Dieses Gesuch ist zu näherer Prüfung an die Wegbaudeputation verwiesen, welche sich darüber das Nachstehende zu berichten erlaubt.

Bereits im Jahre 1848 wurde die Wegbaudeputation beauftragt, darüber zu berathen und zu berichten, welche Wege im Niedervielande der Verbesserung bedürften und wie weit solche aus Staatsmitteln herzustellen seien und sich event. mit den betreffenden Gemeinden über die von denselben zu beschaffenden Arbeiten zu berathen und hat in Folge dieses Auftrags unter dem 20. Januar, 13. April und 22. Juni 1849 und 7. Januar 1850 ausführliche Berichte erstattet.

Es wurde damals die Pflasterung des Weges von Lankenau nach Seehausen und Hasenbüren beschlossen und dafür ein Zuschuß von 3420 Thalern bewilligt.

Diese Wegstrecke ist auch seitdem gepflastert und in gutem Stande erhalten worden, mit Ausnahme des Wegs im Dorfe Hasenbüren, über dessen Herstellung die Weginteressenten sich bisher nicht zu einigen vermochten, folglich auch der dafür speciell bewilligte Zuschuß von 500 Thalern nicht verwandt werden konnte.

Von einem Zuschuß zu der Pflasterung der übrigen Wege im Niedervielande wurde damals Abstand genommen und folglich von der Deputation die eingeleiteten Verhandlungen mit den Dorfschaften, in deren Feldmark die Wege lagen, nicht weiter fortgesetzt.

Die Deputation, wenn sie die Pflasterung des Lankenauer und Ströhmer Wegs empfiehlt, glaubt vor wie nach an dem Grundsatz festhalten zu müssen, daß Weganlagen, wobei es sich zunächst um Communalinteressen handelt, von den Commünen selbst herzustellen seien, daß es sich aber wohl rechtfertigen lasse, wenn auch jetzt, wie auch schon früher bei dem Arster, Rodwinkler, Neuenlander und dem Wege von Lankenau nach Hasenbüren geschehen, der Staat mit einem angemessenen Beitrage die Commünen unterstütze.

Die genannten Wegstrecken, darüber herrscht kein Zweifel, gehören zu den schlechtesten, der Verbesserung bedürftigsten im Niedervielande.

Sie liegen auf schwerem niedrigem Marschgrunde in einem dem Durchzuge von der Weser und Ochtm her ausgesetzten Terrain und ebendeshalb helfen die Wegverbesserungen durch Sandauffahren oder Befestigungen durch Buschwerk so gut wie nichts, weil die schwere Kleehe sich immer wieder durch den Sand durcharbeitet, und das Buschwerk bekanntlich sehr bald fault und dadurch unbrauchbar wird.

Die schlechte Beschaffenheit dieser Wege schneidet aber die Dörfer Hasenbüren, Seehausen und Strohm zur Winterszeit und während einer langandauernden Regenperiode fast gradezu mit ihren Fuhrwerken von der Stadt ab, das heißt drei Dorfschaften mit einem Areal von über 8000 Morgen sehr werthvollen Heulandes, die bedeutende Quantitäten des gesuchtesten Heus während des Winters (z. B. in dem letzten Winter einzelne Stellen über 100 Fuder) zur Stadt bringen könnten, wenn sie einen fahrbaren Weg dorthin hätten.

In der 2530 Morgen großen, fast ausschließlich aus Grasland bestehenden Feldmark Strohm muß das gesammte Heu auf dem Ströhmer Weg eingebracht werden, der bei nassem Wetter so ausgefahren wird, daß es oft kaum möglich ist, mit einem halben Fuder durchzukommen und wenn das Heu in dieser die Pferde übermäßig anstrengenden Weise eingefahren worden, so verhindert ferner die schlechte Beschaffenheit des Wegs bei nassem Wetter und im Winter den Transport nach der Stadt, also den Verkauf des Heus; gar nicht zu gedenken, daß die Unfahrbarkeit des Wegs die ärztliche Hülfe in Krankheitsfällen oder bei Entbindungen fast unmöglich macht, namentlich wenn Gefahr im Verzuge liegt.

Ähnliche Uebelstände lassen sich auch für Hasenbüren und Seehausen anführen, denen mit der Pflasterbahn bis Lankenau wesentlich erst dann geholfen ist, wenn der Weg wenigstens bis zur Rablinghauser Grenze gepflastert wird.

Es bleibt dann freilich immer noch die Wegstrecke von Lankenau bis Woltmershausen, soweit sie in der Rablinghauser und Woltmershäuser, und des Ströhmer

Wegs, soweit derselbe in der Rablinghauser Feldmark liegt, ungepflastert, allein abgesehen davon, daß diese Wegstrecken zu den besseren stets fahrbaren Wegen des Niederrheinlandes gehören, glaubt die Deputation annehmen zu dürfen, daß die Woltmershauser und Rablinghauser Dorfschaften sich ebenfalls bald zur Bepflasterung ihrer Wegstrecken entschließen werden, und würde es für unbillig halten, den Lankenauer und Ströhmer anerkannt schlechten Weg ungepflastert zu lassen, weil die Woltmershauser und Rablinghauser Dorfschaften eine Pflasterbahn nicht herstellen wollen.

Zu den einzelnen Wegen übergehend, bemerkt die Deputation, daß die Länge des Wegs von Lankenau bis zur Rablinghauser Grenze 5880 Fuß beträgt und die Breite des Pflasters zu 11 Fuß angenommen, 253 □ Ruthen Bremer Maasß nach der Aufgabe des Baudirectors Berg zu bepflastern sein würden.

Die sehr bedeutenden Erdarbeiten des Wegs würden von den Interessenten ihrem Erbieten gemäß beschafft und außerdem 6 Grote pr. laufenden Fuß, also für 4580 Fuß 490 Thaler beigetragen werden. Nach der Aufgabe des Directors Berg sind 380,000 Klinkersteine erforderlich, die 4 Thaler 48 Grote pr. mille 1773 Thaler 24 Grote kosten würden, wozu noch die Kosten der Bepflasterung mit 996 Thalern 48 Groten hinzu kämen, so daß die Gesamtkosten der Bepflasterung sich auf 2770 Thaler, und nach Abzug des Geldbeitrags der Interessenten von 490 Thalern sich auf 2280 Thaler berechnen würden. Eine Bepflasterung des Weges mit Feldsteinen würde unter übrigens ganz gleichen Verhältnissen 2550 Thaler kosten.

Die Ströhmer Weginteressenten haben ihre Offerte, die sie bereits 1849 der Wegbaudeputation machten (s. Seite 330 der Verh. d. Senats und der Bürgerseh.) wiederholt, d. h. sie wollen auch jetzt alle für die in der Ströhmer Feldmark belegene Wegstrecke einschließlich der städtischen Schläge von ca. 300 Fuß Länge erforderlichen Sand- und Steinfuhren, also eine sich etwa auf 50 % belaufende Beihilfe zu den Gesamtkosten leisten.

Die Ströhmer erklären sich jetzt wie 1849 außer Stande ein Mehreres zu thun, so wichtig auch die fragliche Wegverbesserung für sie sei.

Die Richtigkeit der dafür angeführten Gründe wurde 1849 von der Wegbaudeputation in ihren Berichten anerkannt, und leider ist in den damals angeführten Verhältnissen keine günstige Aenderung eingetreten. Eine Feldmark wie die Ströhmer, mit so zweifelhaftem Productenabsatz, läßt eine zunehmende Wohlhabenheit gewiß nicht erwarten.

Nach der Aufgabe des Directors Berg beträgt die Länge des Ströhmer Weges von der Rablinghauser Grenze bis zur Dachtunddurchfahrt 8000 Fuß, wofür eine durchschnittliche Pflasterbreite von 8 Fuß hinreichen würde, so daß ca. 250 □ Ruthen bepflastert werden müßten, die Gesamtkosten der Bepflasterung belaufen sich nach dem Kostenanschlage des Directors Berg auf 2715 Thaler. Dieselbe Strecke mit rauhen Feldsteinen bepflastert würde 3000 Thaler kosten.

Zu der Bepflasterung sind 383,000 Stück Klinkersteine erforderlich.

Der Gesamtbedarf beider Strecken würde also 763,000 Stück Klinkersteine betragen, die wie die Deputation annehmen zu dürfen glaubt, gleichfalls in diesem Jahre auf den Deichkämpfen gebrannt werden könnten.

Die Deputation glaubt daher die Bewilligung der für die Bepflasterung veranschlagten Summe von 5000 Thalern nur empfehlen zu dürfen, zumal die Klinkerbepflasterung in niedrigen, den Ueberschwemmungen ausgesetzten Gegenden und auf Landstraßen, die mit keinem schwer beladenen Fuhrwerk, wie Heuwagen, die meistens mit kaum 20 Centner Heu belastet sind, gewiß die beste ist, und eben deshalb in Holland sowie im Stedinger und Budjadingerlande ausschließlich zu Landstraßen verwandt wird.

(gez.) J. D. Meier, Dr.

(gez.) Richard Friese.

Anlage IIzur Mittheilung des Senats
vom 13. Mai 1861.**Zweiter Deputationsbericht,**

die Verwendung der Zollgefälle von den dem Zollverein angeschlossenen Gebietstheilen, insbesondere zu gemeinnützigen Anlagen im Gebiete am linken Weserufer, betreffend.

Die zur Berichterstattung über die Frage, wie die Einnahmen von den Zollgefällen der dem Zollverein angeschlossenen Gebietstheile am zweckmäßigsten für diese Gebietstheile zu verwenden, niedergesetzte Deputation beantragte in ihrem Berichte vom 16. April 1860 den Erlaß des Einkommenschosses, der Grundsteuer für Gebäude und des Schutzgeldes der Häuslinge in den betreffenden Gebietstheilen und die nach Abzug des Betrags der genannten Steuern übrig bleibenden Summen von 295 Thalern 26 Groschen für das rechte Weserufer und von 893 Thalern 53 Groschen für das linke Weserufer zu gemeinnützigen Zwecken zu verwenden.

Die Deputation schlug ferner vor, die auf das Gebiet am rechten und linken Weserufer fallenden Summen getrennt, resp. für jeden Theil des Gebiets zu verwenden, im Uebrigen aber bei anerkannt dem Gemeinwohl erspriesslichen Verwendungen keine Rücksicht darauf zu nehmen, ob von der jeweiligen Ausgabe jeder einzelne Theil des angeschlossenen Gebiets oder gar jeder einzelne Bewohner desselben directen Vortheil habe und ob nicht etwa auch die Bewohner anderer Gebietstheile davon direct oder indirect Nutzen zögen, ohne ihrerseits dazu zu contribuiren, weil, wenn dergleichen Rücksichten maßgebend sein sollten, schwerlich zu irgend einer gemeinnützigen Verwendung Raum bleibe.

Auch brauche man sich nicht bei größeren Anlagen auf den einjährigen Betrag zu beschränken, vielmehr müßten größere Summen verwandt werden, wenn auch anderweitige Verwendungen so lange unterbleiben müßten, bis die gemachten Anlagen durch spätere Einnahmen gedeckt seien.

Die Deputation behielt sich bestimmte Vorschläge vor, bis Senat und Bürgerschaft sich über die obigen leitenden Grundsätze ausgesprochen hätten.

Sie deutete aber an, daß sie bei ihren Berathungen das linke Weserufer vorzugsweise ins Auge gefaßt und als besonders empfehlenswerth die Pflasterung der Straße, welche von dem Rothen Hause an der Barrelgrabner Chaussee durch das Dorf Kirchhuchtingen bis an die Oldenburger Grenze führe und zweitens eine Deichanlage zum Schutz der Kirchhuchtinger Feldmark gegen die Ueberschwemmung der Ohm bezeichnen zu dürfen glaube.

Sie schloß mit dem Antrage:

daß den Bewohnern der dem Zollverein angeschlossenen Gebietstheile die Freiheit vom Einkommenschoss, von der Grund- und Erbesteuer in Betreff der in den angeschlossenen Gebietstheilen belegenen Gebäude und von dem Schutzgelde der Häuslinge und zwar vorläufig für die nächsten 10 Jahre bewilligt, sodann aber eine weitere Verwendung der Zollerträge zu Gunsten der angeschlossenen Gebietstheile nach Maßgabe der in dem Berichte enthaltenen Grundsätze genehmigt und endlich der Deputation gestattet werde, zu der fraglichen Verwendung in einem anderweitigen Berichte Vorschläge zu machen.

Der Senat und die Bürgerschaft traten dem Berichte bei.

(Vergl. Verhandlungen des Senats und der Bürgerschaft vom 2. und 11. Mai 1860.)

Die Deputation hat demzufolge die Pflasterung des vorerwähnten Weges und die Legung des obengedachten Schirmdeichs in nähere Berathung genommen, und beehrt sich darüber, wie folgt, zu berichten:

Was den Weg anbetrifft, so haben darüber vielfache Verhandlungen mit den Dorfinteressenten und Technikern stattgefunden, die zu folgendem Resultate geführt haben:

Der Weg ist fast ausschließlich Sandweg, hat durchgängig eine genügende Höhe, und müssen von der Chaussee bis zum Dorfe nur einige Gründe herausgeführt werden.

Jenseits des Dorfs bis zur oldenburgischen Grenze bedürfen einzelne Wegstrecken einer mäßigen Erhöhung von 6 bis 9 Zoll und der Beseitigung einiger feichten Stellen. Die Instandsetzung des Weges in dieser Beziehung bietet keine Schwierigkeiten dar.

Die Pflasterbahn muß nach Ansicht der Techniker und Dorfinteressenten 12 Fuß Breite haben, und gewährt der Weg, so wie er jetzt vorhanden ist, außerdem hinlänglichen Raum für einen Sommerweg und Fußweg.

Die ganze Wegstrecke von der Barrelgrabener Chaussee bis zur Oldenburger Grenze hat eine Länge von 11,120 Fuß, und belaufen sich die Kosten nach einem vom verstorbenen Director Brockmann am 11. Mai 1858 angefertigten Anschlage in runder Summe auf 10,000 Thaler. Dieser Anschlag ist vom Wasserbaudirector Berg revidirt, und ergab sich aus dessen Bericht die Summe von 10,500 Thaler. Zu größeren Leistungen als zur Aufhöhung des Wegs, namentlich zu erheblichen Spandiensten können die Dorfinteressenten nicht herangezogen werden, da z. B. der Pferdebestand der meisten Stellen so gering ist, daß damit kaum für die Ackerbestellung ausgereicht werden kann. Uebrigens ist der Anschlag vielleicht noch mancher Modification fähig, wenn etwa sich eine vortheilhafte Gelegenheit zum Ankauf von Steinen bieten sollte.

Hinsichtlich des in Vorschlag gebrachten Deichs kommen erstlich die Linie, in der er gezogen werden soll, und zweitens die Kosten seiner Herstellung und Unterhaltung in Frage.

Nach Ansicht der mit den Localverhältnissen bekannten Landinteressenten muß der Deich hinter dem Dorfe nach der oldenburgischen Grenze zu auf dem sogenannten Flachskampe beginnen, dann längs der Ruskämpe, den Schlangbäumen bis zum Hause des Baumanns Carsten Katenkamp sich erstrecken und dann unter Erhöhung der niedrigen Stellen zwischen den Hauswarfen im Dorfe bis zur Kirche geführt werden.

Vom Kirchhofe aus bieten sich für die Fortsetzung des Deichs zwei Linien an. Entweder wird nämlich

a. der Deich über den sogenannten grünen Weg (Kirchweg) bis zum Anschluß an den Mittelschuchtinger Deich,

oder

b. längs des Dorfwegs am sogenannten Roggentum bis zu Dierk Garbade oder Wittve Plate Land, und dann längs einer dieser beiden Landparcelen bis zum Mittelschuchtinger Deich gelegt.

Die Deichlegung über den grünen Weg wird die wohlfeilste sein, die Deichlegung aber längs des Roggentums dieses werthvolle Stück Land gegen das aufstauende Wasser der Ohum schützen.

Die Verhandlungen mit den Eigenthümern, auf deren Land der Deich gelegt werden soll, boten aber keine Schwierigkeiten für den Deich bis zur Kirche dar, bei der Weiterführung des Deichs oberhalb des Dorfes längs des Roggentums bis zum Lande der Wittve Garbade und dessen Fortführung über dasselbe bis zum Anschluß an den Mittelschuchtinger Deich erhoben sich dagegen allerlei Differenzen.

Es ist aber nicht nöthig, schon jetzt sich mit diesen Fragen näher zu beschäftigen, da wenn die Legung des Deichs längs des Roggentums nicht ausführbar sein sollte, jedenfalls diese über den grünen Weg stattfinden könnte, wodurch freilich der Roggentum außerhalb des Deichs zu liegen käme.

Es darf aber die Hoffnung nicht aufgegeben werden, daß die wenigen dabei in Frage kommenden Landeigenthümer sich besinnen und später sich mit der Legung des Deichs zwischen ihren Häusern einverstanden erklären werden.

Was die Herstellung des Deichs und die Unterhaltungsverbindlichkeit desselben anbetrifft, so haben sämtliche Landinteressenten mit sehr wenigen nicht weiter in Betracht kommenden Ausnahmen sich zur Herstellung ihrer Deichstrecken, sowie zur Unterhaltung derselben verpflichtet.

Bei dem Kostenanschlag ist von der Ansicht ausgegangen, daß der Staat die Gesamtkosten der Deichanlage nicht zu übernehmen, wohl aber eine erhebliche Beisteuer zu der den Feldmarksinteressenten obliegenden Herstellung zu leisten habe, da wenn die Deichanlage ganz auf Kosten der Deicheigenthümer beschafft werden sollte, es überall nicht der versprochenen Beihülfe des Staats bedürfen würde.

Bei der Feststellung des Beitrags des Staats wurde die zu dem Deiche nöthige Erde nach Fudern berechnet und die Deicharbeiten veranschlagt, ferner angenommen, daß die Erde und die Deicharbeiten von den Landinteressenten zu beschaffen seien, und der Staat den Interessenten für jedes Fuder, zu 25 Cubikfuß gerechnet, 9 Grote zu vergüten habe, wenn der Deich vollständig hergestellt worden.

Dieser Beitrag beträgt, wenn längs des Roggentums der Deich gelegt wird, 1839 Thaler 70 Grote, und wenn er auf den grünen Weg zu liegen kommt, 1338 Thaler 48 Grote.

Der Gesamtkostenbetrag für den Weg und den Schirmdeich würde also zusammen sich auf resp. 12,339 Thaler 70 Grote, wenn der Roggentum eingedeicht wird, und auf 11,838 Thaler, wenn der Deich über den grünen Weg gelegt wird, belaufen. Beide Anlagen gereichen zwar zunächst nur dem Dorfe Kirchhuchting zum Vortheile, sie liegen aber, wie das schon im Deputationsbericht vom 20. April 1860 gezeigt ist, zugleich im öffentlichen Interesse und namentlich im Interesse der umliegenden Gegend, daher denn auch die Deputation deren Förderung mit Recht glaubt empfehlen zu können.

Die Deputation empfiehlt daher, der Dorfschaft Kirchhuchting als Beihülfe zu der Herstellung des gedachten Schirmdeichs die Summe von 1839 Thaler 70 Grote und die Pflasterungskosten des fraglichen Wegs mit 10,500 Thaler zu bewilligen.

Die Wegbaudeputation würde mit der Pflasterung des Wegs zu beauftragen und die Deichanlage unter Aufsicht der Deichbehörde von den Betheiligten auszuführen sein.

Die Kosten beider Anlagen wären als ein Vorschuß anzusehen, welche der Generalcasse allmählig durch die Einnahme von den Zollgefällen des Gebiets am linken Weserufer zu erstatten sein würden.

(gez.) **J. D. Meier**, Dr. (gez.) **H. Albers**, Dr.

