



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen



Kooperationsprojekt - Digitalisierung Drucksachen der Bremischen Bürgerschaft

Verhandlungen der Bremischen Bürgerschaft 1871

21.10.1871 - Verhandlungen der Bürgerschaft Sitzung Nr. 25

Staats-und Universitätsbibliothek Bremen - Digitale Sammlungen

Verhandlungen der Bürgerschaft.

Sitzung vom 21. October 1871.

Entschuldigt waren folgende Herren:

Hoffmann, L. F.	Moske, A. G.
v. Hunteln, J. H. D.	Pauli, Richter, Dr.
Hütterott, L. G. B.	Schörling, Ad.
Kaune, F.	Strube, L.
Lülmann, Joh. Christ.	

Nicht entschuldigt waren folgende Herren:

Amund, T.	Ihlder, H.
Bavendamm, H.	Ihlder, J. D.
Greve, C.	Lange, W.
Haake, H. W.	von Vangerow, L.
de Harde, D., Dr.	Wierenberg, H.
Hartlaub, C., Dr.	Wulfers, J. H.
Horn, W., Dr. med.	

Gegenstände der Tagesordnung:

	Verhandelt Seite		Verhandelt Seite
I. Mittheilung des Senats vom 11. Juli 1871 u. Commissionsbericht, die Venlo-Hamburger Eisenbahn betreffend 338		V. Mittheilung des Senats vom 17. October 1871:	
II. Mittheilung des Senats vom 29. September 1871: Anstellung eines zweiten Hafenmeisters in Bremerhaven. Gefesliche Bestimmungen für die Einquartierung und sonstige Kriegslasten. (N. 3. Berh. gef.)		Nachbewilligung für das Landherrnamt.	
III. Mittheilung des Senats vom 6. October 1871: Finanzbericht über die ersten 8 Monate des Jahres rc. (N. 3. Berh. gef.)		Nachbewilligung für das Amt Bremerhaven.	
IV. Antrag, die Ausprägung bremischer Silbermünzen. (N. 3. Berh. gef.)		Betriebskosten des Weserbahnhofs.	
		Baukosten des Weserbahnhofs.	
		Baukosten der Hauptschule und der Strafanstalt.	
		Revision des Umsatzsteuer-Gesetzes.	
		Versehung eines Lazareths nach Bremerhaven.	
		Unterstützung der bedürftigen Familien zum Dienst einberufener Reservisten und Landwehrmannschaften.	
		Expropriation der Eisenbahndeputation.	
		Fahrbahn auf der Eisenbahnbrücke. (N. 3. Berh. gef.)	

Eröffnung der Sitzung 6¹/₄ Uhr.

Herr Dr. Meinerzhagen präsidirte.

Herr Präsident zeigte an, daß gegen das Protocoll der vorigen Sitzung keine Einwendungen erhoben worden seien, und theilte sodann mit, daß nach einer Anzeige von gestern Abend das bisherige Mitglied der Bürgerschaft, der jetzige Senator Dr. Albert Gröning, die Berufung in den Senat angenommen habe und daß am nächsten Montag die Beeidigung und Einführung desselben stattfinden werde.

Sodann habe er leider der Bürgerschaft zur Kenntniß zu bringen, daß Herr W. Eisenhardt, gewählt von der 4. Classe bis Ende 1872, bis wohin auch Herr Dr. Gröning von der 1. Classe gewählt war, seinen Austritt aus der

Bürgerschaft angezeigt habe. (Allseitiges Bedauern.) Derselbe schreibe:

Bremen, den 21. October 1871.

Geehrter Herr Präsident!

Obgleich sich nach langer Krankheit durch eine schließlich glückliche Operation meine Sehkraft gebessert hat, so haben mir doch die Aerzte die größte Vorsicht hinsichtlich der Schonung meiner Augen anempfohlen. Lesen, Schreiben, sowie jede erregende Thätigkeit soll ich auf das Nothwendigste, wenn möglich auf nur einige Arbeitsstunden täglich, beschränken. Unter diesen Umständen wird es mir auf lange Zeit hinaus nicht möglich sein, meinen Vertreterpflichten in der Weise nachzukommen, wie ich dieselben bisher zu thun ge-

wohnt gewesen bin. Ich sehe mich daher veranlaßt, so schwer mir der Entschluß auch geworden ist, aus dem mir so lieb gewordenen Kreise der Bürgerschaft zu scheiden. Das Andenken an denselben wird mir stets eine freudige und erhebende Erinnerung sein.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, die Versicherung meiner Hochachtung, mit der zeichnet

Eisenhardt.

Die Bürgerschaft müsse also leider auf die Hoffnung verzichten, daß Herr Eisenhardt nach seiner Genesung wieder an ihren Berathungen Theil nehmen werde.

Herr Präsident verlas sodann die Tagesordnung, worauf er mittheilte, daß nach Feststellung derselben noch eine Mittheilung des Senats vom 17. Oct. eingegangen sei.

Die Bürgerschaft ging sodann zu Nr. I. der Tagesordnung:

Vertrauliche Sitzung.

über.

Die öffentliche Sitzung begann um 7 $\frac{1}{4}$ Uhr und wurde als erster Gegenstand der Tagesordnung verhandelt:

Mittheilung des Senats vom 11. Juli d. J. und

Commissionsbericht,

die Venloo - Hamburger Eisenbahn betreffend.

Herr Präsident verlas die verschiedenen vom Senat in der obigen Mittheilung und von der Majorität und Minorität der Commission gestellten Anträge und ordnete die Reihenfolge der Redner so, daß abwechselnd ein Redner für die Anträge der Majorität der Commission, ein anderer für die der Minorität der Commission das Wort erhielt.

Herr H. H. Schröder für die Majorität: Bevor er auf die Sache selbst eingehe, müsse er sich erlauben, einen Irrthum zu berichtigen, welcher sich in den Antrag der Commission eingeschlichen habe. In der letzten Beesammlung der Commission sei man nämlich der Ansicht gewesen, daß die Wegunterführungen 1 Fuß unter Null und die lichten Höhen derselben 15 Fuß sein müssen; statt dessen ergebe sich sowohl aus den Commissionsberathungen mit dem Senat, wie aus den eigenen Protocollen der Commission, daß die Wegunterführung auf 2 Fuß unter Null angenommen sei. Es würde ganz unmöglich sein, andere Verhältnisse auf dem Bahnhofe herzustellen, weil der Güterbahnhof ganz unverändert liegen bleiben müsse und solle. Durch eine Erhöhung desselben würden ganz bedeutende Kosten entstehen. Bei 13 $\frac{1}{2}$ Fuß lichter Höhe und 2 Fuß unter Null würden die Schienenstränge auf 15 Fuß Höhe zu liegen kommen, bei 15 Fuß lichter Höhe und 2 Fuß unter Null auf 16 $\frac{1}{2}$ Fuß, und wenn, wie im Antrage gesagt werde, die Wegunterführungen 1 Fuß unter Null angelegt würden, so würde die Höhe der Oberkante der Schienen 17 $\frac{1}{2}$ Fuß betragen. Das sei nicht möglich, um die Fallhöhe des Güterbahnhofes nicht zu stark zu machen. Es sei der Commission unerklärlich, wie dieser Irrthum in die Verhandlungen hineingekommen sei. Die

Wegunterführung zwischen dem Friedhof und der Turnhalle liege etwas über 1 Fuß unter Null, wogegen diejenige bei der Gasanstalt 3 Fuß unter Null liege. Die neuen Wegunterführungen würden die Mitte halten zwischen beiden. — Er sei nach langer Ueberlegung dazu gekommen, den Majoritätsantrag entschieden zu befürworten. Als die Sache hier voriges Mal zur Verhandlung kam, habe er sich allerdings auch schon für das Barthofsproject erklärt, die ganze Angelegenheit sei ihm damals aber noch nicht so klar gewesen, wie jetzt. Die genauen Vermessungen, Berathungen und Erörterungen in der Commission, wo die von unsern Technikern und Herrn Weyhe vorgelegten Pläne genau geprüft wurden, hätten ihn zu der Ueberzeugung geführt, daß die Anlage des Bahnhofes im Barthofe jedenfalls am richtigsten sei. Hauptsächlich lege er dabei auf den Geldpunkt Nachdruck. Wenn er sich das Terrain in den zwischen der Hollerallee und dem Barthof gezogenen Grenzen vergegenwärtige, so sei es für ihn klar, daß die Kosten der Ausführung des von der Minorität der Commission empfohlenen Projectes mehr oder minder sich auf 3 Millionen Thaler belaufen würden. So viel für die Anlage aufzuwenden, mit der Hoffnung auf eine Verwerthung des gewonnenen Baugrundes, könne er der Bürgerschaft nicht empfehlen. Dabei sei zu erwägen, daß, da die Zinsen sofort zu bezahlen, sich das Capital in 15 Jahren verdoppeln werde. Angenommen nun auch, daß in diesem Zeitraume die Plätze verkauft würden, so habe doch der Staat die erste Ausgabe zu machen und die Zinsen derselben zu tragen, so lange das Capital nicht abgetragen sei. Die Meinungen über den Kostenpunkt hinsichtlich der beiden Projecte seien sehr verschieden; wer Recht habe, werde die Zeit lehren. Er glaube aber nicht, daß die Bürgerschaft das Recht habe, den Mitbürgern eine Auflage an Steuern zuzumuthen, welche die Verzinsung eines so großen Capitals zur Folge haben werde. Sodann möchte er darauf hinweisen, daß die Annahme des Minoritätsantrags wieder zu unendlich weitläufigen Verhandlungen führen würde, zunächst mit der Köln-Mündener Gesellschaft, sodann mit der Eisenbahndirection in Hannover, welche als Associé eine entscheidende Stimme habe, endlich mit der Regierung in Berlin, wo der Handelsminister seine Zustimmung geben müsse. Wie langsam die Verhandlungen gehen, habe man bei den letzten Berathungen erfahren. Um wiederholt eine Aenderung herbeizuführen, waren die Commissare beinahe vier Wochen in Berlin, sie hatten sich angemeldet und es war ein Zeitraum bestimmt, trotzdem aber waren die Verhandlungen so weitläufig. Begünne man noch wieder neue Verhandlungen, so werde in den ersten Monaten nächsten Jahres voraussichtlich noch kein festes Resultat erzielt sein. In der Zeit schreite man mit dem Bau der Bahn vorwärts und der Bahnhof könnte zur rechten Zeit nicht fertig werden. Ueberhaupt sei heute der Antrag gekommen, den Vertrag zu unterzeichnen, was natürlich nicht vor der Genehmigung desselben durch Senat und Bürgerschaft geschehen könne. Es empfehle den Majoritätsantrag mit der Abänderung, daß statt 1 Fuß unter Null — 2 Fuß unter Null gesagt werde.

Herr J. H. Weyland: Die Bürgerschaft habe die Commission beauftragt, zu berathen, ob es sich nicht ermög-

ischen lasse, die neuen Bahnhofsanlagen hinter dem jetzigen Bahnhofs anzuzeigen. Es sei dagegen eingewendet, zuletzt noch von Herrn Schröder, die Ausführung dieses Planes wäre viel theurer. So erscheine es auch auf den ersten Blick, weil ausgedehnte Bauarbeiten zu diesem Zwecke hergestellt werden müßten; es sei aber die Frage, ob dafür nicht ein Aequivalent geboten werde. Er sollte nun denken, dies sei nicht unwesentlich. Dasselbe bestehe in ca. 3½ Millionen □-Fuß schöner Ländereien, welche zu Baupläzen zu verwerthen seien. Wenn man sich den Plan der Minorität ausgeführt denke, welcher ein Stadttheil könne dort geschaffen werden! Er wolle sich nicht anmaßen, zu taxiren, was der Baugrund werth sei, aber wenn man sehe, wie in abgelegenen Theilen der Vorstadt 48 — 60 gr . per □-Fuß bezahlt werden, so sollte man denken, daß das Areal in der hier fraglichen Gegend vielleicht einen noch höheren Preis erzielen werde. Die Herren von der Majorität befinden sich in einem Widerspruch, wenn sie sagen, es würde nicht lange dauern, daß über den von der Minorität vorgeschlagenen Plan hinaus gebaut werden müßte. Wenn diese Voraussetzung richtig, so hätte der Staat nicht lange zu warten, bis er sein Anlagecapital wieder bekomme, denn dann liege es auf der Hand, daß der Baugrund, welcher sich westlich vom Friedhofe befinde, auf der Stelle zu verwerthen sei. Auch im Osten desselben liegen Plätze, die augenblicklich nicht zu besonderen Zwecken gebraucht würden und aus denen eine Einnahme erzielt werden könnte. Was die Lage des Bahnhofs an der Hollerallee betreffe, so sei gesagt worden, derselbe würde dort weiter entfernt sein, als im Barkhof. Das komme darauf an, wie man messe. Er wolle darauf nicht weiter eingehen; die verschiedenen Situationspläne zeigen die Entfernungen von verschiedenen Punkten der Stadt aus. Nun sei gegen den Plan der Minorität eingewendet, daß der Güterbahnhof weiter zurückverlegt werden solle. Derselbe liege allerdings jetzt sehr gelegen, die Zurückverlegung sei aber nicht so bedeutend, daß eine Gefahr daraus entstehen könnte, namentlich da nach dem concurrirenden Plan der Güterbahnhof eben so weit liegen würde. Man sollte denken, durch Zusammenlegung beider Güterbahnhöfe würde sich auch Manches erreichen lassen, was im Ganzen für den Verkehr erwünscht sei. Dann, glaube er, dürfe man es auch ohne die zwingendste Nothwendigkeit nicht so leicht nehmen, dem Verkehr eine ganz andere Richtung anzuweisen. Die Herren der Majorität haben gesagt, es würde wenig Unterschied machen, ob man die Verkehrsstraßen nach Norden hin verlege, oder dieselben seitwärts gelegt würden nach dem Barkhof. Er glaube, das könne auf richtig Niemand meinen. Wenn man an einer verkehrsreichen Straße wohne und dieselbe werde verlängert, so sei es ziemlich gleich, ob man am Ende oder in der Mitte der Straße wohne: der Verkehr treffe Alle. Ganz anders aber sei es, wenn man von dieser Straße den Verkehr seitwärts ablenke. Ferner sei bemerkt, es wäre einmal der Vertrag abgeschlossen. Redner sei auch der Ansicht, daß man nicht leicht einen solchen Vertrag brechen dürfe; er mache aber darauf aufmerksam, daß eines Theils der Vertrag mit der Köln-Mindener Gesellschaft abgeschlossen, welcher, wenn ihr bewiesen werde, daß sie noch billiger wegkommen könne, es gleich sein werde, wo der Bahnhof hinkomme. Andererseits sei ein Vertrag mit

der preussischen Regierung in Bezug auf die Verlegung des Personenbahnhofs der gemeinschaftlichen Staatsbahn und Veränderungen des jetzigen Güterbahnhofs abgeschlossen. Er denke nun, die Regierung könnte viel eher damit zufrieden sein, wenn so lange bis der Bahnhof für den ganzen Güterbahnhof fertig sei, der Güterverkehr auf dem jetzigen Bahnhof bleiben könnte, als wenn später der Güterverkehr getheilt werden müsse. Er glaube nicht, daß diese Gründe gegen das Project der Minorität so bedeutend seien, als daß nicht unsere Commissare Mittel und Wege finden sollten, nicht allein die Berathung wieder in Gang, sondern dieselbe auch zu Ende zu bringen. Daß dies unangenehm für die Commissare sei, bezweifle er nicht, allein deswegen sollte man sich bei einer so wichtigen Sache nicht abhalten lassen. Woran habe es gelegen, daß die Verhältnisse sich so, wie jetzt, gestaltet? Theilweise sei dies der übergroßen Vertraulichkeit, mit der die Sache behandelt worden, zu ver danken. Hätte der Senat den von den bürgerlichen Mitgliedern des Vertrauensaus schusses ausgesprochenen Wunsch: der Bürgerchaft vorab über den Stand der Angelegenheit zu berichten, erfüllt, dann wäre vielleicht Manches aus dem Wege geräumt. Zu seinem Bedauern sei dies nicht geschehen. Er empfehle den Antrag der Minorität.

Herr Brededorst: Er wolle nur auf das Terrain aufmerksam machen, welches durch die Verlegung des Bahnhofs nach der Holler-Allee gewonnen werde. Die Herren von der Minorität zeigen sich, indem sie dabei lediglich nach Quadratfuß rechnen, nicht als Sachverständige. Es seien auch die Grundverhältnisse mit in Anschlag zu bringen. Redner würde es bedauern, wenn auf diesem Boden ein Stadttheil entstände. So lange die Verhältnisse in Bremen noch der Art seien, daß auf geeignetem Boden gebaut werden könne, halte er es für richtiger, die Ausdehnung der Stadt auf solchem Boden stattfinden zu lassen. Herr Weyland weise darauf hin, daß in anderen Gegenden der Stadt bis zu 1 fl . für Baugrund bezahlt werde; das habe aber seinen Grund darin, daß man dieses Geld nicht zum Fundiren zu verwenden brauche. Ein Jeder, der das fragliche Terrain kenne, wisse daß der Boden aus Moor bestehe und keine Spur von gesundem Brunnenwasser vorhanden sei. Er bitte diesen Punkt bei der Entscheidung wohl zu erwägen. Ueber das Barkhofsproject, die Vorzüge des Majoritäts- und die Nachteile des Minoritätsberachtens noch zu sprechen, halte er für unnöthig. Wer sich jetzt noch nicht klar sei, werde sich überhaupt nicht klar werden, wenn auch in zwei Sitzungen berathen werde. Er nehme den Standpunkt ein, daß der Abschluß eines Vertrages, wie der vorliegende, ohne die dringendste Nothwendigkeit nicht hinausgeschoben werden sollte. Auch sehe er nicht, daß von anderer Seite etwas Besseres geboten werde, als der Vertrag enthalte.

Herr Helmken: Was zunächst die Bemerkung des Vorredners in Betreff der Ungeeignetheit des fraglichen Grundes zum Bauen betreffe, indem der Untergrund moorig sei, so wolle er nur darauf aufmerksam machen, daß die Bodenverhältnisse an der Schwachhauser-Chaussée, Dobben, Humboldtstraße bis in die Gegend des Krankenhauses ganz dieselben seien. Auch der Grund und Boden des jetzigen

Bahnhofs sei ebenso: erst eine Schicht Erde (Humus) dann Torf, dann folge Ur und endlich Schluffsand. Von Hastedt ziehe sich durch die Osterthorsvorstadt und die Stadt eine Düne, aller Grund abwärts von der Düne habe fast dieselbe Beschaffenheit. Die Anwohner dieser Gegend klagen fast alle über schlechtes Wasser und auch im Bürgerpark habe der Boden dieselben Verhältnisse. Als er noch Verwalter der öffentlichen Brunnen war, habe er an der Humboldtstraße bis auf 80—90 Fuß Tiefe Abyssinierbrunnen einsenken lassen, auch da noch war das Wasser schlecht und der Versuch mußte mit einer Ausnahme, wo sich gutes Wasser fand, aufgegeben werden. Für gutes Wasser werde künftig die Wasserleitung sorgen. Er sei über die Mittheilung des Herrn H. H. Schröder sehr verwundert gewesen. Nach derselben befinde sich ein Irrthum im Bericht, die Commission beantrage die Durchfahrten nicht 1, sondern 2 Fuß unter Null zu legen. Wer so leicht in Bezug auf die Grundverhältnisse mit Zahlen umgehe, dessen Vorschläge scheinen ihm wenig zuverlässig. Die Herren scheinen wenig Ahnung davon zu haben, was es heiße, Straßen unter Null anzulegen. Eine Differenz von einem Fuß sei da etwas so Bedeutendes, daß es ihm unbegreiflich sei, wie nicht schon in der Vorversammlung am Mittwoch dieser Fehler redressirt worden sei. Er habe darauf aufmerksam gemacht, daß wenn der Wunsch der Commission erfüllt würde und die Wegunterführungen ein Fuß unter Null bei 15 Fuß Höhe gelegt würden, der Bahndamm soweit eine größere Höhe erhalte, es schwer sein würde, den alten Güterbahnhof in seiner jetzigen Höhenlage bestehen zu lassen. Da sei er von Herrn H. H. Meier belehrt worden. Jetzt auf einmal hören wir, daß die Wegunterführungen nicht 1, sondern 2 Fuß unter Null gelegt werden müßten. Die Durchfahrt bei der Gasanstalt sei eine Strecke von 40 Fuß, um dieselbe leidlich trocken zu halten, stehe eine permanente Pumpe da, die bei Hochwasser arbeiten müsse. Einmal war sie verstopft, um den Verkehr ungestört zu lassen, wurde die Hälfte der Durchfahrt mit Coaks zugeworfen damit wenigstens kleine Handwagen durchkommen konnten. Das heiße: Straßen unter Null bauen. Es sei dies sehr gefährlich, besonders wenn es sich um einen Weg handele, der den ganzen Verkehr von und nach dem Personenbahnhof aufnehmen solle und später auch die Hauptverbindungsstraße mit der Schwachhauser-Chaussée sei. Die Durchfahrt bei der Torfstraße liege nicht so tief und wie sehe sie aus! Am Ende des sog. Tunnels habe man ein Bassin mauern müssen, darauf eine Pumpe gestellt, um diese Wegunterführung leidlich trocken zu halten. Durch die Erfahrung, welche man hinsichtlich der Wegunterführung bei der Gasanstalt gemacht habe, war man nun klüger geworden und habe das Trottoir bedeutend höher gelegt, damit, wenn einmal die Pumpe den Dienst versage, oder ein Deichbruch eintrete, wenigstens trockenen Fußes nach der Torfstraße zu gelangen sei. Wenn also die projectirten Wegunterführungen ausgeführt werden sollten, so empfehle er zugleich, für eine Dampfpumpe zu sorgen, denn Handarbeit werde bei so großen Dimensionen nicht das Nöthige leisten. Nachdem wir nun gehört haben, daß man nicht einmal darüber klar war, ob die Wegunterführungen 1 oder 2 Fuß unter Null liegen sollen, wenigstens dies nicht in der Vorversammlung monirt habe, obgleich der

Bericht bereits seit 8 Tagen in aller Händen sich befand, so glaube er, daß der Auftrag, welcher der Commission von der Bürgerschaft ertheilt wurde, nicht in allen Theilen erledigt sei. Der Vertrag sage: welche Gleisanlagen zurückgeschoben, verbreitert, verlegt werden sollen. Den Kostenpunkt haben wir nicht zu tragen, aber wir berühren den Kirchhof, wie viel Gräber zerstört werden müssen, darüber sage die Vorlage nichts. Es wäre gut gewesen, wenn die Commission sich darüber klar gemacht hätte, wie weit der Kirchhof berührt, ob man 10 oder 20 Fuß in denselben hinein gehe, ferner wie viele Gräber durch die Vorlage hinten auf dem Kirchhof getroffen werden. Er glaube, daß die Zahl beider Gräberreihen, welche in Anspruch genommen werden, so groß sein werden, daß es besser gethan wäre, hinter dem Kirchhof noch mehr wegzunehmen und dann die Zurücklegung an der Holler-Allee so viel weiter nach Osten zu bewirken, so daß der Eingang, der als Droschkenplatz auf dem Plan bezeichnet, der Löningsstraße gegenüber ausmünde. Der Hauptzugang zur Personenhalle würde durch die verlängerte Bahnhofstraße sein. Dann werden wir aber den ganzen Güterverkehr durch die Georgsstraße leiten und die Durchfahrten können so bleiben, wie die Commission am Schlusse ihres Berichts vorschläge. Wir werden nur Steigungen von 1 : 60 bekommen, wogegen im Barkhofsprojecte die Steigungen alle 1 : 40 seien. Das sei ein bedeutender Unterschied. Der Bahndamm habe eine Höhe von wenigstens 15 Fuß. Je länger wir die Rampe machen, desto bequemer sei es. In dieser Beziehung erblicke er in der Vorlage einen großen Fehler, der aber bedeutend gemäßigt werden könne. Von Herrn Weyhe's Plan sei behauptet worden, derselbe sei nicht ausdehnungsfähig in Betreff des Güterschoppen. Er habe aber gezeigt, daß wir den doppelten Flächenraum von jetzt bekommen können, daß wir die Einfahrt von der Georgsstraße hinreichend breit und hoch bekommen und die Steigung nur 1 : 60 sei. Ferner vermisse er im Bericht Angaben über die nothwendig werdenden Neu- und Umbauten, wenn wir die Langwedel-Uelzener Bahn in den alten Bahnhof einführen. Letzteres müsse geschehen, also unser Bahnhof werde jedenfalls bedeutend umgebaut werden müssen. Ob das eine halbe Million koste oder wie viel sonst, das wisse er nicht. Redner beantragte:

Die ganze Vorlage mit dem Auftrage an die Commission zurückzuweisen, darüber zu berichten:

- 1) welche Kosten Bremen bei Annahme der Vorschläge der Köln-Mindener Gesellschaft treffen, namentlich in Betreff des Personenbahnhofs;
- 2) welche Kosten durch Einführung der Langwedel-Uelzener Bahn in den Bahnhof entstehen.

Das gesammte Material, den Vertrag mit der Köln-Mindener Gesellschaft, nebst den Vorlagen, sowie die Projecte der Zurücklegung sämmtlicher alter und neuer Bahnhofsanlagen nach der Holler Allee einem auswärtigen competenten Eisenbahntechniker zur Begutachtung zu übergeben und über das Resultat der Bürgerschaft zu berichten.

In dem letzten Theil des Antrags liege der Schwerpunkt desselben. Der erste Punkt motivire die Nichtgenehmigung dadurch, daß die Kosten nicht zu übersehen seien. Wenn die Beantwortung in Betreff der 2. Frage vorliege, werde man

erst klar sehen und beurtheilen können, ob sich nicht die Verlegung des Bahnhofes weiter zurück als das Beste und Billigste heraussstelle. Zu dem Vorschlag, die Angelegenheit einem auswärtigen Techniker zur Begutachtung vorzulegen, sei er dadurch gekommen, daß die Gutachten der Baudirectoren sehr von einander abweichen. Man wisse am Ende nicht wem man glauben solle, das ergebe sich namentlich auch aus den heute von Herrn Weyhe veröffentlichten Angaben. Wenn sich die Commission dabei beruhigen könne, so müsse er sich außer Stande dazu erklären. Er wünsche das Urtheil eines auswärtigen, renommirten Technikers zu haben. Er wolle nur das Beste des Staats und sei namentlich dagegen, daß durch die Bahnhofsanlage die Vergrößerung der Stadt gestört werde. Es müsse ein Bahnhof hergestellt werden, zu dem man bequem von allen Seiten gelangen könne, nur dann sei die Erweiterung der Stadt in angemessener Weise geschützt worden. Wenn mit diesen Rücksichten eine Schonung der Interessen der theilhaftigen Anwohner verbunden werden könne, so sei er auch aus diesem Grunde dafür. Die jetzige Lage des Bahnhofes entspreche dem allgemeinen Interesse, eine Zurücklegung mache in dieser Beziehung so wenig Unterschied, daß sie für das große Ganze nicht in's Gewicht fallen könne.

Herr Synd. Dr. Schumacher: Zunächst möge es ihm gestattet sein, zwei Nebenfragen vorweg zu nehmen. Erstlich die wegen den Wegunterführungen beim Barthofsprojecte, ob sie 1 oder 2 Fuß unter Null sollen liegen dürfen. Der Vorredner stelle die Sache so hin, als ob die Majorität der Commission sich bei ihren Verhandlungen gar nicht darum bekümmert habe, ob die Lage 1 oder 2 Fuß unter Null sein werde, das sei durchaus irrig. Laut Protocoll hielten in der entscheidenden Besprechung die Baudirectoren die Lage von 2 Fuß unter Null für vollständig möglich, von dieser Zahl sei auch seitdem immer geredet; mit ihr habe man sich einverstanden erklärt. Er könne sich auf den Drucker des Berichts, Herrn Hauschild, als Zeugen berufen, daß die andere Ziffer nur durch eine falsche Nachricht als thatsächlicher Fehler in den Satz des Berichts gekommen sei. Es sei nicht ein Irrthum bei den Verhandlungen, sondern bei der Druckstellung passiert. Auch die Herren von der Minorität würden sich erinnern, daß man nicht in letzter Sitzung die Stelle des Protocolls finden konnte, in welcher die thatsächliche Angabe enthalten war und deshalb die Prämisse nicht wußte, von welcher die Verhandlungen ausgingen. Man könne dies also nicht als ein Beispiel dafür hinstellen, daß die Commission unsachgemäß verhandelt habe. Freilich sei es der Commission sehr unlieb gewesen, daß sie in ihren Kreisen wenige der für technische Fragen so geeigneter Persönlichkeiten gehabt hatte; allein es war doch nicht eigentlich Aufgabe des Ausschusses, über technische Aufgaben zu richten. Sodann wünsche Herr Helmken Auskunft darüber, welche Gräber des Kirchhofs entfernt werden sollten, welche Neu- und Umbauten durch die Einmündung der Langwedel-Wezener-Bahn nothwendig werden, und endlich wünsche er eine Berathung wegen eines neuen Planes, der den eigentlichen Zugang zur Bahnhofshalle östlich vom Friedhof lege. Die Commission sei zu solcher Berichterstattung nicht in der Lage gewesen, bei der ganzen Berathung möge man doch stets das der Commission erteilte Commis-

orium festhalten, welches in der Hauptsache dahin ging: ob eine Bahnhofsanlage westlich vom Friedhofe sich empfehle. Geeignete Vorarbeiten für ein solches Project habe die Commission geliefert. Die Frage der Verlegung der Gräber und das weiter Angeregte gehöre, so scheine es ihm, nicht zum Commisorium. Ferner habe die Commission den Auftrag erhalten, über die Raumverhältnisse der jetzt projectirten Bahnhofsanlage, über den auf Bremen fallenden Kostenantheil sowie über die neuen Zuführungswege zu berichten. Auch dies sei erfüllt; wünsche die Bürgerchaft weitere Mittheilungen, so könne sie die Commission beauftragen, allein es wäre reichlich besser, wenn sie dieselben sich vom Senat erbäte. Was die Sache selbst betreffe, so seien bei der Frage, ob die Bahnhofsanlage vom Barthof nach der Holler-Allee verlegt werden könne, drei Gesichtspunkte ins Auge zu fassen: die Finanzfrage, die Wahrscheinlichkeit der Ausführung eines solchen Projectes und die Lokalfrage. Die Wahrscheinlichkeit, daß die Verlegung des Bahnhofes an der Holler-Allee geschehen könne, daß sich die anderen contrahirenden Parteien dazu bereit finden lassen, halte er für sehr gering. Wir müssen dazu zunächst die Zustimmung der hannoverschen Staatsbahn haben. Im Februar d. J. haben Verhandlungen mit letzterer in dieser Richtung stattgefunden, namentlich darüber, ob sie eventuell eine solche Verlegung unseres Güterbahnhofes annehmen würde; die Staatsbahn habe damals durch ihre Techniker erklärt, sie würde sich wohl nicht darauf einlassen. Das sei keine officielle Erklärung, aber eine Erklärung der Techniker, mit welchen damals diese Frage in Folge eines von mehreren Mitgliedern des Vertrauensauschusses gestellten Antrags ausdrücklich besprochen worden. Bei der Stellung dieses Antrags, der von ihm ausgegangen sei, habe er nicht gewußt, und nicht wissen können, daß eine vollständige Beseitigung des Güterbahnhofes die unumgängliche Consequenz desselben sei. Die Techniker der hannoverschen Staatsbahn hätten dies sofort erkannt und deshalb erklärt, daß sie die Verlegung des Bahnhofes östlich vom Friedhof nicht im Interesse der Staatsbahn hielten. Dies stehe im Protocoll des Vertrauensauschusses vom 20. Februar d. J. Durch die Commissionsberathungen haben sich keine Gründe ergeben, welche vermuthen lassen könnten, daß diese Techniker von der damaligen Erklärung abgehen würden. Eine zweite Frage sei, ob die Köln-Mindener Gesellschaft ein Interesse habe, den Vorschlag des Hollerallee-Projectes anzunehmen. Diejenigen, welche die Berechnungen des Herrn Weyhe bezüglich der Kosten der Aufhöhung und des Werths des Terrains für richtig halten, behaupten, daß die finanzielle Seite für die Köln-Mindener Gesellschaft gleichgültig sei, sie komme gut weg, wenn die Bauten so ausgeführt werden. Er könne aber diese Zahlen nur als Vergleichszahlen ansehen und sei überzeugt, daß die Ausführung des Holler-Allee-Projectes durch die Kosten einer genügenden Aufhöhung weit theurer zu stehen kommen werden, als das Barthofs-Project und könne sich deshalb nicht denken, daß die Köln-Mindener Gesellschaft ein besonderes Interesse habe, den neuen Plan anzunehmen. Aus diesen beiden Rücksichten halte er die Wahrscheinlichkeit des Durchbringens des Projectes für sehr gering. Dazu komme nun, daß man einen vom Senat abgeschlossenen Vertrag nicht so leicht umstoßen dürfe. Wenn

er die Wahrscheinlichkeit sähe, einen besseren neuen Vertrag mit allen Factoren zu Stande zu bringen, so würde er nicht auf diesen Standpunkt sich stellen. Er halte das Recht der Mitwirkung der Bürgerschaft beim Zustandekommen von Verträgen für zu wichtig, auch dann, wenn es sich nur um Verträge mit Privatpersonen handle. Der hervorgehobene zweite Punkt betreffe die für Bremen aus der Ausführung des Holler-Allee-Project's erwachsenden Kosten. Er glaube, daß die Schätzung von $3\frac{1}{2}$ Millionen fl Kosten für dieses Project im Allgemeinen zutreffend sei. Er von seinem Standpunkt zähle dabei noch die Kosten der Verlegung der Gasanstalt und diejenigen Kosten hinzu, welche Bremen der Köln-Mindener Gesellschaft für die größere Terrainaufhöhung zahlen müsse. Eine große Anleihe durch Verkauf von Areal verzinsen und decken zu wollen, halte er nicht für richtig. Herr Helmken sage: überall ist Moor und Dwa, nicht bloß auf dem Bürgerweideareal. Es komme aber auf die Niveauverhältnisse an. Niemand werde die von Herrn Brededorst zuvor angeführte Thatfache unterschätzen, daß die ganze Gegend, besonders die hinter der Gasanstalt für Bauanlagen sehr ungünstig sei. Die Herren mögen sich nicht täuschen, der Staat müsse $3\frac{1}{2}$ Millionen fl aus anderen Mitteln decken und leihe diese Summe im Grunde doch nur an, um eine Verschönerung der Stadt vorzunehmen; das halte er für einen Luxus, der mit den vom Staat jetzt und in nächster Zeit zu lösenden finanziellen Aufgaben nicht im Einklang stehe. Die dritte Hauptfrage sei die Lokalfrage: wo soll der Bahnhof liegen? Er habe vorhin erwähnt, daß er im Vertrauensauschuß sich lebhaft dafür ausgesprochen habe, den Bahnhof westlich vom Friedhof auf dem Bürgerweideareal anzulegen. Eine Untersuchung habe ergeben, daß das nicht so, wie er sich vorgestellt habe, möglich sei. Man könne nicht den ganzen Bahnhof dahin legen, sondern nur entweder den Güter- oder den Personenbahnhof. Alle Pläne zeigen, daß für das Erstere, für Personen- und Güterbahnhof nebst Zubehör das dortige Areal nicht ausreichend sei. Es handle sich nur zuerst darum, ob man einen Theil des Gesamtbahnhofs nach Nordosten oder Südosten legen wolle.

Was sei richtiger: den Personenbahnhof dort zu lassen, wo er jetzt sei, oder ihn etwas weiter vorzulegen, oder: den Güterverkehr dort zu belassen, wo er sich jetzt befinde und den Verkehr für den Venlo-Hamburger Bahnhof abzuschneiden? Für ihn sei es richtiger, den Güterverkehr an seiner jetzigen Stelle zu belassen und den Personenverkehr zu verlegen. Es sei eine interessante Karte des Weyhe'schen Projectes über die centrale Lage des jetzigen Personen-Bahnhofs ausgehängt. Redner wolle sich auf die darauf gezogenen Kreise beziehen, um ein annäherndes Bild davon zu geben, wie richtig und practisch der jetzige Güterbahnhof liege, denn diese Kreise träfen im Allgemeinen auch für die jetzige Lage des Güterbahnhofs zu. Denke man sich aber den neuen Güterbahnhof verlegt hinter die Plantage, so würde man ganz andere Kreise ziehen müssen, um zu finden, wie viel der Bahnhof bei einem so und so großen Radius von der Stadt entfernt liege. Die centrale Lage des jetzigen Güterbahnhofs sei für ihn von der größten Wichtigkeit. Man sehe nun aus der Weyhe'schen Karte, daß die ganze Anlage weiter nach Nordosten hingezogen werden solle. Er halte das nicht für wünschenswerth,

weil schon jetzt der Waarenverkehr, soweit er des Wassers bedürfe, sich immer mehr nach Stephani hinziehe. Warum diesen Zustand, der für einen großen Theil der Stadt kein Glück sei, noch künstlich verstärken, warum auch den Bahnverkehr dorthin verschieben und weiter von den alten Stadttheilen entfernen, in denen die Backhäuser liegen? Dazu komme, daß die Anlage, so wie projectirt, an sich schlechter werde, weil sie jenseits der Schienen liege. Es sei gesagt, man könnte bei dem Weyhe'schen Projecte eine Steigung von 1 : 60 machen. Ja wohl, man müsse dem aber gegenüber halten, daß der jetzige Bahnhof keine Steigung habe. (Widerspruch.) Die Steigung sei jetzt jedenfalls außerordentlich gering und für den Verkehr von keiner Erheblichkeit; ganz gewiß sei es aber ein wichtiges Moment gegen das Weyhe'sche Project, daß darnach die Güterfuhrwerke stets eine starke Steigung passiren müßten, um unter der Bahn durch auf das Plateau des Güterbahnhofs zu gelangen. Herr Weyhe habe heute in einem neuen Riß dargestellt, daß eine Ausdehnungsfähigkeit der Bahnhofsanlagen nach seinem Plane vorhanden wäre. Ja wohl, daß der Raum da sei, wo die Güterschoppen jetzt gezeichnet ständen, habe Niemand verkannt, aber daß dieser Raum dort seine festen Grenzen habe, habe auch Jeder eingesehen. Bei der jetzigen Lage des Güterbahnhofs sei unbedingt eine ganz außerordentliche Ausdehnung nach dem Friedhofe zu möglich, und dieser sei viel größer als nach dem Weyhe'schen Project. Ueberhaupt habe unter jetzige Güterbahnhof den Vortheil, daß er nach zwei Seiten hin keine Schienen habe, während der Güterbahnhof des Weyhe'schen Projectes auf allen vier Seiten Schienen haben würde. Uebrigens dürste es sich empfehlen, die Eisenbahn-deputation zu ersuchen, auch hinsichtlich des Köln-Mindener Güterbahnhofs des Barkhof'sprojectes noch einige Verbesserungen zu erstreben. Es sei in der Commission z. B. erwähnt, daß die Steigungsverhältnisse auf der Strecke von der Gasanstalt bis zum Güterbahnhof noch günstiger gemacht werden könnten. Er wiederhole seine Ueberzeugung, daß für beide Bahnen der Güterbahnhof auf dem Plage zwischen Friedhof und der Torfstraße am richtigsten erhalten werden sollte. Dann könne aber der Personenbahnhof dort nicht mehr sein. Nun sei die Frage: liegt letzterer unter solchen Verhältnissen vor der Kempterstraße am richtigen Plage? Es sei hervorgehoben, daß dadurch der Verkehr eine neue Richtung einschlagen und eine Absperrung der Stadt die unmittelbare Folge sein würde. Er halte nun allerdings die Stelle ebenfalls an und für sich nicht für außerordentlich gelegen, wie aus seiner Darstellung schon hervorgegangen sein werde; wolle man aber den Güterbahnhof dort haben, wo er am richtigsten liege, so müsse der Personenbahnhof dahin verlegt werden, wo ihn der Barkhof'splan projectirte. Er habe sich von Anfang an, im Vertrauensauschuß wie in der Bürgerschaft dahin erklärt, daß er sich nicht dafür interessieren könne, ob bei dieser wichtigen Sache Einzelne in ihren Interessen geschädigt würden. Er betrachte sich nicht als Vertreter der Interessen Einzelner, sondern als Vertreter der Gesamtinteressen. Es komme deshalb für ihn die Frage, ob es für eine Anzahl Gasthof- und Grundbesitzer besser wäre, wenn der Bahnhof an seiner jetzigen Stelle bleibe, theils garnicht, theils nur in dritter, vierter Reihe in Betracht. Er sei jedoch

des Wassers
 ihe. Warum
 er Stadt kein
 ch den Bahn-
 n alten Stadt-
 liegen? Dazu
 sich schlechter
 Es sei gesagt,
 Steigung von
 aber gegenüber
 habe. (Wider-
 außerordentlich
 blichkeit; ganz
 das Weyhe'sche
 ets eine starke
 ihn durch auf
 Herr Weyhe
 daß eine Aus-
 seinem Plane
 da sei, wo die
 mand verkannt,
 en habe, habe
 des Güterbahn-
 e Ausdehnung
 sei viel größer
 pt habe unser
 ch zwei Seiten
 terbahnhof des
 Schienen haben
 die Eisenbahn-
 Köln-Mindener
 ge Verbesserung
 z. B. erwähnt,
 von der Gas-
 gemacht werden
 daß für beide
 ischen Friedhof
 werden sollte.
 nicht mehr sein.
 en Verhältnissen
 Es sei hervor-
 Richtung ein-
 ie unmittelbare
 die Stelle eben-
 h gelegen, wie
 n sein werde;
 en, wo er am
 of dahin verlegt
 Er habe sich
 in der Bürger-
 teressiren könne,
 hren Interessen
 s Vertreter der
 der Gesamt-
 rage, ob es für
 er wäre, wenn
 theils garnicht,
 t. Er sei jedoch

der Meinung, daß eine Schädigung dieser Leute, wenn solche überhaupt ins Auge gefaßt werden müsse, bei dem Project von Weyhe ganz entschieden mehr eintrete, als wenn der Bahnhof vor der Nembertstraße angelegt werde. Es würde den Anwohnern der Bahnhofstraße, Georgstraße, Heerden-thorssteinweg u. s. w. nach dem Weyhe'schen Projecte unmittelbar zwischen dem Bahnhof und ihren Häusern eine große Concurrrenz entstehen; diese Concurrrenz könne bei dem Barkhofs-Project ihnen nur bis zu einem gewissen Grade, jedenfalls aber viel weniger erwachsen, weil ein Theil des Verkehrs immer in ihre Straßen fließen werde, sodann aber die Grundstücke in der Gegend des Barkhofs nicht für jedes beliebige neue Etablissement frei seien. Es könnten wohl einige Gasthöfe hier etablirt werden, nicht aber ein ganz neuer, den Verkehr stark absorbirender Stadttheil entstehen, wie man bei dem Weyhe'schen Project in Aussicht nehme. Wäre er in der Lage dieser Leute, so würde er im eigenen Interesse für das Barkhofsproject auftreten. Herr Weyland habe gesagt, es könne nicht gleichgültig sein, ob man den Verkehr durch ganz andere Straßen lenke; Redner meine, es komme nicht darauf an, ob der Verkehr durch die Straßen gehe, wenn er den Betreffenden nur durch ihre Häuser gehe. Was weiter wegen der Absperrung der Stadt gesagt sei, so werde allerdings durch eine Bahn, welche mitten durch die Stadt laufe, im gewissen Grade eine Absperrung vorgekommen; trotzdem aber legen alle größeren Städte die Bahnhöfe möglichst mitten im Herzen der Stadt an. In den Vorstädten Berlins begegne man zahllosen Bahnen und kein Mensch sehe darin eine Absperrung des Verkehrs. Von den Weltstädten Paris und London wolle er garnicht einmal sprechen. Durch große Durchfahrten könne man die Absperrung beseitigen. Niemand erkläre, daß die hinter der Bahn liegende Stadt, z. B. die Vorstadt zwischen der Schwachhauser Chaussee und dem Bürgerpark von den übrigen Stadttheilen abgeschnitten würden. Wenn überdem die Bedingung aufgestellt werde, daß bei der Schwachhauser Chaussee keine Ringgleise angelegt werden dürften, so sei alles geschehen, um eine Absperrung unmöglich zu machen. Nun hiere aber das Barkhofs-Project noch einen weiteren großen Vortheil vor dem anderen, nämlich den, daß es die Anlegung einer breiten durch die Stadt führenden geraden Straße veranlassen werde; der Weg von der Neustadt über die jetzige Brücke, den Domshof, Wall, durch die Nembertstraße zum Barkhof sei beinahe ein gerader. Dieser Vortheil sei für einen großen Theil der Stadt sehr wichtig. Wenn man zum Bahnhof neue, große Zugänge schaffen könne, so dürfe dem nicht entgegengestellt werden das Interesse einzelner Leute, welche dadurch vielleicht einige Concurrenten mehr bekommen könnten. Einen solchen neuen Zuführungsweg halte er für sehr bedeutsam; auch müsse nach seiner Ueberzeugung eine directe Verbindung zwischen dem Domshof und der Nembertstraße auf alle Fälle gemacht werden, wenn nicht jetzt, so doch im nächsten Decennium, man möge den Bahnhof hinlegen, wohin man wolle. Die Kosten, welche die Verbreiterung der Bischofsnadel u. s. w. erfordern, könnten mithin nicht aufs Bahnhofsbudget kommen. Die Finanzlage des Barkhofs-Projects stehe deshalb nicht so ungünstig, wie von den Herren der Gegenpartei wohl dargestellt worden sei. Endlich habe

für ihn das Barkhofs-Project einen Vortheil vor den übrigen, dessen Gewicht er zwar nicht selber so beurtheilen könne, dessen Gewicht aber immer von technischer Seite betont worden sei, nämlich die vollständige Trennung des Verkehrs des Personenbahnhofs von dem des Güterbahnhofs. Die beiden Bahnhöfe würden so weit auseinander liegen, daß hier wie dort die Züge vollständig selbstständig befördert werden könnten. — Er habe sich nach Allem mit vollständiger Ueberzeugung entschließen müssen, dem Barkhofs-Projecte seine Zustimmung zu geben; er habe sich aber nicht davon überzeugen können, daß die angeregte Idee, bei der Holler-Allee oder diesseits des Friedhofs den Bahnhof anzulegen, solche Vortheile in sich schließe, daß der dadurch entstehende Mehrkostenbetrag sich rechtfertige; er sehe beim Gegenproject keinen einzigen so triftigen Grund, daß man dasselbe ablehnen dürfe.

Herr J. M. Bulstein: Er müsse gestehen, Herr Dr. Schumacher habe sich alle mögliche Mühe gegeben, sich selbst eines Besseren dahin zu belehren, daß er vielleicht noch in die Lage gerathe, für das Barkhofsproject zu schwärmen, trotzdem daß derselbe früher ebenfalls dafür gestritten habe, daß die neue Anlage westlich vom Kirchhof hergestellt werde; sämtliche zwölf Mitglieder des Vertrauensauschusses hätten diesem Plane Anfangs das Wort geredet. Herr Dr. Schumacher meine nun, die jetzige Lage der Sache sei so, daß sich nicht annehmen lasse, daß die Contrahenten uns wieder von dem abgeschlossenen Verträge entbinden und auf neue Verhandlungen sich einlassen würden. Es scheine ihm nothwendig, auf die früheren Verhandlungen etwas zurückzugreifen. Im Februar 1867 machte der Senat der Bürgerschaft die Mittheilung, die Sache sei jetzt so weit gediehen, daß er es für zweckmäßig halte, daß die Bürgerschaft sich auch damit beschäftige; analog früheren Fällen nehme er daher Veranlassung, die Bürgerschaft zu ersuchen, einen Vertrauensauschuß niederzusetzen, mit welchem er darüber conferiren könne. Nach Verlauf von $\frac{1}{4}$ oder $\frac{1}{2}$ Jahre stellte es sich schon heraus, daß die bürgerchaftlichen Mitglieder um jeden Preis Alles anbieten würden, um den Verkehr nicht ohne die zwingendste Nothwendigkeit zu verlegen. Darauf bequemen sich endlich die Vaudirectoren, obgleich sie vorher davon abriethen und die Ungeheuerlichkeit der Kosten vorschützten, zwei Projecte auszuarbeiten, nach welchen der ganze Verkehr bis zum Friedhof eingezwängt werden sollte. Die fraglichen Pläne seien hier nicht ausgehängt, was er für zweckmäßig halte. Man brauche kein Techniker zu sein, um das Unpraktische derselben einzusehen. Später verhandelte man mit der Köln-Mindener Gesellschaft, der Eisenbahndirection in Hannover und dem preussischen Handelsminister über drei Pläne, welche acceptabel schienen. Der eine ging dahin, den Bahnhof östlich vom Friedhof, hinter dem Eisenbahnvavillon anzulegen; der zweite sei das Barkhofsproject und nach dem dritten wäre der Bahnhof zwischen die Turnhalle und das Sirtenhans gekommen. Alle zwölf bürgerchaftlichen Vertreter der Deputation, ohne Unterschied, entschieden sich für letzteren Plan, wobei zwei erklärten: obgleich sie nicht dafür schwärmten, weil sie nicht gern den ganzen Verkehr verlegt haben wollten. Darauf war eine längere Pause, und als

der Ausschuß wieder zusammentrat, wurde ihm ein Vertrag in der Weise vorgelegt, wie er jetzt vorliege. Die bürgerrechtlichen Mitglieder trugen Bedenken, demselben zuzustimmen; es wurde ihnen erwidert, es habe sich nichts Anderes erreichen lassen. Als die Anlage der Langwedel-Melzener Bahn in der Bürgerschaft verhandelt wurde, beschloß die Bürgerschaft einstimmig als Erklärung an den Senat, derselbe möge zeitig der Bürgerschaft die Vorlagen wegen der Venlo-Hamburger Bahn machen. Sieben Tage nachher habe der Senat seine Commissare nach Berlin geschickt, um den Vertrag abzuschließen. Es könne der Bürgerschaft also nicht die Schuld gegeben werden, wenn die Sache sich verzögere. Er halte es für nothwendig, daß unparteiische Techniker sich darüber äußern. Redner habe in der Commission darauf gedrungen; denn wie könne ein Laie über die technischen Fragen urtheilen? Herr Dr. Schumacher sage, er vertrete das Gesamtinteresse. Jeder Vertreter solle nach seiner Ueberzeugung urtheilen, nicht etwa nach Gunst, und deshalb halte er es hoch, wenn Herr Dr. Schumacher erkläre, es sei ihm nach langer Ueberlegung gelungen, die Ueberzeugung zu gewinnen, daß das Barkhofsproject das beste sei. Früher hätten die Herren gesagt, sie stimmten demselben nur zu, weil der Senat zugestimmt habe (Widerspruch). Er könne vier Herren nennen. Wir sollen das Gesamtinteresse vertreten und nicht aus eigener Machtvollkommenheit verfahren; wir dürfen nicht eigener Neigung, Gunst oder Hörigkeitsrückichten uns bestimmen lassen. — Außer den in der Vorlage gemachten Berechnungen seien circa 350,000 R^th erforderlich, um den Wirwar auf dem alten Bahnhof zu beseitigen. Diese Ausgaben kommen später, wenn die neue Anlage fertig sei. In der letzten Sitzung, in welcher dieser Gegenstand verhandelt wurde, sei behauptet worden, die Zeichnungen über das Weghe'sche Project wären sehr klein; das war ein Irrthum, sie waren genau so groß, wie die jetzigen. Zum Ueberflus werde noch nachgewiesen, daß, wenn die Anlage noch etwas weiter östlich verlegt werde, dann die beiderseitigen Entfernungen der beiden Projecte einen so geringen Unterschied ergeben, daß derselbe nicht in Frage kommen könne. Hierin hätten alle zwölf Mitglieder der Commission übereingestimmt. Es könne dann auch gleich sein, ob der Güterbahnhof einige hundert Fuß weiter liege, wie bisher. Er habe schon bemerkt, daß eine Menge Pacht Häuser in der Neustadt gebaut würden, wofür eine hohe Pacht bezahlt werden müsse. So lange er sich nicht überzeugt habe, daß das Barkhofsproject besser sei, wie das andere, scheine es ihm nicht gerathen, die Stadt so abzusperren, wie mit dem Project der Majorität der Commission geschehe. Man gebe sich der Hoffnung hin, daß sich an jener Seite ein neuer Stadttheil erheben würde. Schon jetzt ziehe sich die Stadt bandwurmartig am Flusse hin, was dann noch mehr der Fall sein würde. Er sollte aber denken, daß, wenn sich die Gelegenheit biete, in der Breite der Stadt eine größere Ausdehnung zu geben, man diese nicht sollte vorübergehen lassen. Die Kosten würden so ungeheuer nicht sein. Man spreche von 3 Millionen Thaler, und Herr Schröder frage, ob die Bürgerschaft ein Recht hätte, diese Summen zu bewilligen. Bei der Langwedler Bahn habe man kein Bedenken getragen, die erforderlichen Kosten zu bewilligen. Er glaube, der Staat würde

höchstens in die Lage kommen, eine Million bewilligen zu müssen und dieses Geld sei jedenfalls nicht weggeworfen. Wenn das Barkhofsproject ausgeführt werde, dann müsse die Bischofsnadel verbreitert, ferner eine anständige Zufuhrstraße hergestellt werden. Damit werde schon eine Million weggehen, wofür man Nichts habe. Werde dagegen das andere Project ausgeführt, so werde der umliegende Länderscomplex bald als Baugrund verwerthet, das Anlagecapital leicht verzinst werden können und die Amortisation könne sofort beginnen. So lange ihm nicht bewiesen werde, daß das Barkhofsproject im Interesse des Staates sei, könne er nicht dafür sein, sondern würde es als einen Verrath am Gemeinwesen betrachten, demselben zuzustimmen. Er wünsche dringend, daß ein unparteiischer Techniker über die ganze Sache berichte. Dies zu veranlassen sei die Bürgerschaft sich und ihren Mitbürgern schuldig.

Herr Arens: Die Hauptbedingung in dieser Angelegenheit scheine ihm die zu sein, daß die Anlagen, welche geschaffen werden sollen, auch für die Zukunft, im Hinblick auf die außerordentliche Zunahme des Bremischen Handels ausreichen. Diese Forderung scheine ihm bei dem Barkhofsproject zutreffen. Die lang sich streckende Linie von der Schwachhauser Chaussee bis zur Torfstraße sei der Art, daß kein Hinderniß vorhanden sei, alle nöthigen Anlagen zu schaffen. Es sei in der Commission gesagt, daß man wohl in dieser Hinsicht recht weit gehe. Allein ein Fehler sei das nicht; es könne nur eine Beruhigung für die Bürgerschaft sein, daß die Aufgabe wirklich in dem erforderlichen Umfange gelöst werde. Herr Dr. Schumacher habe schon hervorgehoben, daß für den Handel der Güterbahnhof bei dem Barkhofsproject eine besonders günstige Lage habe. Nur zwingende Rücksichten sollten dazu führen, in dieser Beziehung Veränderungen eintreten zu lassen. Die jetzige Lage des Güterbahnhofs sei eine sehr gute, Niemand habe darüber Klage geführt. Wenn dem Güterbahnhof durch die neue Anlage eine Entlastung zu Theil werde, so werden wir denselben für die Zukunft noch ausdehnen können. Diese Aufgabe sei bei dem Holler-Allee-Projecte nicht gelöst. Die großartig combinirte Anlage umfasse ein Terrain, das sich hinter dem Kirchhof und über die Torfstraße bis zur Hempstraße ausdehne. Der Bahnhof liege darnach in der Gabelung des Schienennetzes und sei nur durch den Bau einiger Schoppen noch ausdehnungsfähig. Wenn man die ganze gedrängte Anlage des Bahnhofs übersehe, so werde auf den ersten Blick klar, daß zwischen Personenhalle und Locomotivschoppen wenig Raum bleiben werde. Man vergegenwärtige sich doch nur, wie es mit unserm Bahnhofe früher hier gegangen sei, wie weit man räumlich bei der Anlage gegriffen zu haben glaubte und wie in so kurzer Zeit sich herausgestellt habe, daß die Anlagen nicht ausreichen. Wenn nun aber hinsichtlich des Holler-Allee-Projectes dieser Gedanke schon jetzt auftauche, wie sollte es dann später werden? Durch dieses Project sei für den Handel so schlecht wie möglich gesorgt. Die Zuführungswege für die Waaren nach dem Güterbahnhof seien sehr schlecht. Die Waaren müssen unter den Schienen durch und in einer Steigerung auf einer weiten Distance zu den Schoppen hinaufgebracht werden, so

bewilligen zu
weggeworfen.
dann müsse
indige Zufuhr-
eine Million
dagegen das
legende Länd-
Anlagecapital
rtisation könne
en werde, daß
sei, könne er
n Verrath am
Er wünsche
ber die ganze
e Bürgerſchaft

in dieser An-
Anlagen, welche
ft, im Hinblick
nischen Handels
dem Barkhof-
Linie von der
i der Art, daß
n Anlagen zu
daß man wohl
Fehler sei das
die Bürgerſchaft
rlichen Umfang
ſchon hervor-
hnhof bei dem
ge habe. Nur
in dieser Be-
Die jetzige Lage
d habe darüber
durch die neue
ſo werden wir
können. Diese
cht gelöſt. Die
errain, das ſich
bis zur Hempt-
in der Gabelung
n Bau einiger
man die ganze
werde auf den
und Locomotiv-
vergegenwärtige
hoſe früher hier
der Anlage ge-
kurzer Zeit ſich
reichen. Wenn
rectes dieser Ge-
n ſpäter werden?
ſo ſchlecht wie
die Waaren nach
Waaren müſſen
gerung auf einer
acht werden, ſo

daß die Fuhrleute hiñſichtlich der Wagen und des Geſchirrs andere Einrichtungen werden treffen müſſen, um dieſe Schwierigkeiten zu beſeitigen. Schon jetzt ſeien die Schwierigkeiten, welche durch die Verzögerungen auf der Bahn herbeigeführt werden, ſo groß, daß die Fuhrleute große Anſtrengungen machen müſſen, den Verkehr zu bewältigen. Hier aber, bei dem Holler-Allee-Projeet ſtellen ſich die Verhältniſſe für den Verkehr vom Güterbahnhofe an ſich ſchon ſchlecht. Sodann ſeien, wie Herr Dr. Schumacher ſchon hervorgehoben, die Straßen zu ſchmal gegriffen. Zwiſchen dieſen Schoppenreihen ſolle eine 40 Fuß breite Straße ausreichen. Man könne ihm nun ſagen: das kann gebessert werden; auch würde er eventuell in der Deputation Alles anbieten, daß dieſen Uebelſtänden abgeholfen werde. Allein bei näherer ſachverſtändiger Prüfung dürften ſich noch andere nicht ſo leicht zu beſeitigende Uebelſtände herausſtellen. Er empfehle, nicht auf das Holler-Allee-Projeet, ſondern auf das für die Zukunft mehr leiſtende Projeet der Anlage im Barkhof einzugehen.

Herr Papendieck: Er habe ſich zum Wort gemeldet, um ſeine Stellung zu der vorliegenden Angelegenheit mit kurzen Worten zu ſchildern. Schon in der letzten Diſcuſſion über dieſen Gegenſtand im vorigen Sommer habe er betont, daß die durch den Senat und den Vertrauensauſchuß gegebenen Mittheilungen über das Projeet vielfach unbefriedigend ſeien, daß ſie nicht das nöthige Material lieferten, um die Bürgerſchaft ſelbſtändig entſcheiden laſſen zu können, welche Anlagen und Projeete für die Stadt und den Verkehr die beſten ſein. Die Bürgerſchaft beſchloß darauf mit überwiegender Mehrheit, die bürgerſchaftlichen Mitglieder des Vertrauensauſchuſſes als Commiſſion zu conſtituiren und dieſelbe zu beauftragen, unter Hinzuziehung „geeigneter technischer Kräfte“, nicht „der hieſigen“, ſondern „geeigneter“, den Gegenſtand zu prüfen, indem ſie gleichzeitig den Senat aufforderte, die nöthigen Geldmittel zu dieſem Zweck zur Verfügung zu ſtellen. Die Herren werden ſich der damaligen Lage der Sache erinnern: die Mitglieder des Vertrauensauſchuſſes wuñchen ihre Hände in Unſchuld; ſie erklärten, die Sache ſei hinter ihrem Rücken fertig gemacht, auch ſie hielten den Plan für den ſchlechteſten von der Welt, aber gezwungen nähmen ſie denſelben an. Die Baudirectoren erklärten den Plan dagegen für den beſten und billigſten. Wenn jetzt dieſelben Baudirectoren vom Senat, der den Wünſchen des Vertrauensauſchuſſes entgegen den Barkhofplan angenommen, den Auftrag zur Begutachtung des neuen Planes erhielten, ſo würde Redner dieſe Herren Baudirectoren, als vorab für den Barkhofplan eingenommen, nicht als „die geeigneten techniſchen Kräfte“ angeſehen haben. Die Commiſſion ſei anderer Meinung geweſen, vielleicht habe ſie geglaubt, daß ihr genügende eigene techniſche Kräfte zur Verfügung ſtänden. Wir hören hier heute ſo viel über Steigungen, über Höhen, Lagen von 1 und 2 Fuß unter Null, daß Einem nur der Kopf wirr dadurch werde. Wenn er nun aber die Berichte der Baudirectoren mit denen des Herrn Beyhe vergleiche, wenn er bedenke, daß jene Herren ſelbſt den Plan des Herrn Beyhe als eisenbahntechniſch wohl ausführbar, mithin den Verfaſſer deſſelben als nicht ſchlecht

unterrichtet hinſtellen, ſo begreife er nicht, weshalb die Commiſſion die ſo weit bearbeiteten Projeete nicht einem höheren auswärtigen Techniker zur Begutachtung vorgelegt habe, wäre es auch nur, um die Bürgerſchaft zu beruhigen. Eine ſolche Prüfung erfordere nicht ſo viel Zeit, als man annehme. Auf den Bau der Langwedel-Neuzener Bahn haben vier verſchiedene Compagnien reflectirt. Die Herren haben drei Wochen gebraucht, um die Projeete zu prüfen. In dem Zeitraume, den die Herren von der Commiſſion zu ihren Berathungen gebraucht haben — 3½ Monat — hätte eine ſolche Prüfung durch einen höheren auswärtigen Techniker geſchehen können. So dankenswerth auch die Arbeiten der Commiſſion ſeien, ſo habe ſie doch nicht den Intentionen der Bürgerſchaft entſprochen. Er ſei zu wenig Techniker, um entſcheiden zu können, wer von den Technikern recht habe. Wenn aber Herr Beyhe in einem Schreiben, welches heute den Mitgliedern der Bürgerſchaft zugegangen ſei, nachweiſe, daß Herr Baudirector Berg Locomotivſchoppen und Reparaturwerkſtätte verwechſelt habe, daß er die Meſſung des Güterbahnhofs verkürzt habe, indem er die Bezeichnung eines Gebäudes verwechſele, daß ſich bei Vermeſſung der Entfernung der Perſonenhalle vom Grasmarkt eine Differenz von 2700 Fuß herausſtelle, die ſich dadurch erkläre, daß Herr Baudirector Schröder zuerſt an der Mauer der Perſonenhalle in der Holler-Allee, dann noch wieder den Flügel entlang und darauf endlich an der Sonnenſeite des Flügels hineinmeſſe, dann ſcheine ihm denn doch das Alles ſehr dafür zu ſprechen, daß die Bürgerſchaft, der ein ſelbſtändiges Urtheil in techniſchen Dingen fehle, doch nur auf ſehr gewichtige techniſche Autoritäten hin ihre Genehmigung der Anlage ausſprechen ſollte. Dieſe Autorität finde er nur durch Prüfung ſeitens eines auswärtigen Technikers geſichert. Bei Anlagen von ſolcher Wichtigkeit ſei ihm denn doch eine Verzögerung von einigen Wochen lieber, als ſich auf die Autorität der Commiſſion hin zur Genehmigung zu entſchließen, die doch in techniſcher Beziehung nicht viel mehr wiſſe, als die Majorität der Bürgerſchaft. Um noch auf die Ausführungen des Vorredners einzugehen, ſo liege der Handel ihm eben ſo am Herzen, wie den anderen Herren. Gegenüber den Verkehrsſtörungen, die jetzt auf der Bahn ſtattfinden und welche die Fuhrleute oft tagelang zum Warten veranlaſſen, ehe die Güter abgeliefert werden — ein Uebelſtand, der in dem Mangel an Wagen und Schoppen, aber auch in dem mangelhaften Bahnhofe liege —, glaube er doch, daß, wenn ſpäter die Wagen etwas längere Zeit zum An- und Abfahren brauchen, dafür aber um Stunden und halbe Tage ſchneller expedit werden, eine vollſtändige Ausgleichung erreicht ſei. Dieſe Steigungsverhältniſſe werden ſich überwinden laſſen. Er ſei kein ſpecieller Freund des Holler-Allee-Projeets, er habe kein Intereſſe daran, daß der Bahnhof an dieſer oder jener Stelle liege, allein er wolle klar ſehen, ein Gutachten haben, das ihm volles Vertrauen einflöße. Dieſes Vertrauen könne er zu den vorliegenden Gutachten nicht haben. Das eine Gutachten behandle einen Plan, der nicht mehr zutrefſe. Eines der Gutachten des Herrn Baudirector Berg ſei nicht geliefert; wie privatim verlautete, deſhalb, weil es nicht zutrefſend war. Das dritte Gutachten enthalte jeden-

falls Fehler, mögen diese nun so bedeutend sein, wie Herr Weyhe sie darstelle, oder geringer. Zuverlässig seien die Gutachten nicht. Er beantrage deshalb:

Die Bürgerschaft verweist die Vorlagen an die Commission zurück mit dem ausdrücklichen Commissorium, die Sache noch einmal, und zwar von einem auswärtigen bedeutenden Techniker prüfen zu lassen.

Herr Kogenberg: Er möchte sich die Anfrage erlauben, ob die Discussion nicht auf diesen Antrag beschränkt werden könne.

Herr Präsident: Das gehe nicht an.

Herr H. H. Meier: Er müsse es nach dem Gehörten zunächst als seine Aufgabe betrachten, die Commission zu vertheidigen. Es sei gesagt, die Commission habe wohl geglaubt, so viel eigene Kenntnisse zu haben, daß sie keiner fremden Techniker bedürfe. Er müsse zunächst eine kurze Geschichte der Verhandlungen geben. Zuerst hatte Herr Weyhe eine Zeichnung gemacht, welche damals in der Bürgerschaft ausgelegt war und auf Grund dieses Projectes wurde die Commission niedergesetzt. Sie erhielt den Auftrag, dieses Project zu erwägen. Einige Tage, nachdem sich die Commission constituirt hatte, legte Herr Weyhe einen neuen Plan mit einem Begleitschreiben vor. Die bürgerschaftlichen Mitglieder ersuchten die Commission des Senats, die Vorlage den beiden Technikern zur Begutachtung zu übergeben. Das eine Gutachten sei in extenso mitgetheilt, das andere nicht, weil ein zweites Gutachten dieses Herrn durch eine weitere Vorlage des Herrn Weyhe hervorgerufen war. Herr Baudirector Schröder war damals abwesend. Reichlich 4 Wochen vergingen in diesem Zwischenstadium. Einige Tage nachdem das Gutachten eingereicht, kam der neue Plan des Herrn Weyhe. Dieser erschien der Commission als ausführbar, während hinsichtlich der anderen Pläne, welche die Güterschoppen so legten, daß selbst ein Laie die Unausführbarkeit solchen Projectes einsehen mußte, die Baudirectoren erklärten: das sei gar kein Project. Der neue Plan wurde Herrn Baudirector Berg zur Begutachtung übergeben. Als das Gutachten darüber da war, kam wiederum ein Plan des Herrn Weyhe. Die Commission erklärte: wenn das so fortgeht, finden wir kein Ende. Herr Weyhe habe den Mitgliedern der Bürgerschaft seine Kritik des Schröder'schen Planes zugesandt und habe bemerkt, daß die Commission es unterlassen habe, diese Vorlage der Bürgerschaft mitzutheilen. Die Commission habe aber geglaubt, letzteres nicht thun zu dürfen, weil sonst auch die Gegenkritik des Herrn Baudirector Schröder wieder hätte mitgetheilt werden müssen. Es wäre auf diese Weise eine Masse Material der Bürgerschaft aufgebürdet worden und die Unklarheit wäre noch vermehrt worden. Dieses Bedenken wurde Herrn Weyhe mitgetheilt und derselbe ersucht, selbstständig den Herren das Gutachten mitzutheilen. Aus diesen langwierigen Verhandlungen erkläre sich einestheils, daß die kostbare Zeit von 3 Monaten verloren gegangen, ferner erkläre sich daraus, daß der Bericht mehrere Unvollständigkeiten biete, indem die Verwirrung dadurch entstanden, daß der Plan, den die Baudirectoren für gar kein Project erklärten, gar nicht mitgetheilt wurde. Herr Weyhe habe die Sache auch wohl so angesehen,

sonst hätte er nicht einen neuen Plan vorgelegt. Daher komme auch die Unklarheit, welche Herr Papendieck rüge. Es kamen immer neue Pläne, der Bericht mußte doch abgestattet werden. Ein völlig selbstständiges Urtheil in einer solchen Angelegenheit sich zu bilden, könne man von keinem Laien erwarten, sobald es sich auch auf technische Einzelheiten erstrecken solle. Die Bürgerschaft müsse im Großen und Ganzen sich die Lage vergegenwärtigen und darnach sich ein Urtheil bilden. Was nun die verschiedenen Einwände betreffe, so habe Herr Wulstein von „Hörigen des Senats“, von „Berath am Gemeinwesen“ und was dergleichen Redensarten mehr, gesprochen. Er möchte wohl fragen: ist es Recht, solche Ausdrücke in die Debatte hineinzuwerfen? Er wolle nichts darauf erwidern. Die Bürgerschaft möge sich doch zunächst die schwere Verantwortlichkeit vergegenwärtigen, welche sie durch Ablehnung des Vertrages übernehmen würde. Die Bürgerschaft habe das Recht dazu, allein nicht bloße Liebhaberei für diesen oder jenen Plan, sondern wirklich durchschlagende gewichtige Gründe sollten sie dazu veranlassen. Ein zweiter Punkt sei die finanzielle Seite. Diese habe die Minorität ziemlich leicht abgefertigt, die Mitglieder derselben haben sich in ihren Ansichten nicht als gute Financiers bewiesen. Sie sagen: wenn einmal angeliehen werden muß, so kommt es auf den Betrag wenig an. Dieser Betrag mache aber einen großen Unterschied in den Bedingungen der Anleihe. Wenn wir eine Anleihe von einer Million zu contrahiren haben, so werden wir solche wahrscheinlich leicht in Bremen beschaffen können. Wenn wir aber 3—4 Millionen brauchen, können wir die Beihülfe von außen nicht entbehren. Sobald wir uns nun aber nach außen, an die Bankiers wenden, werde man sehen, welchen Unterschied es mache. Die Herren sagen: wir können den Grund und Boden gleich realisiren und damit die Schuld abtragen. Eine solche Anleihe lasse sich aber nicht auf 1—2 Jahre abschließen, wir müssen sie auf längere Zeit abschließen. Die Herren sagen: die Ostseite vom Kirchhof ist sogleich disponibel. Das sei aber nicht der Fall. So lange der neue Bahnhof nicht fertig sei, so daß die Schienenstränge weggenommen werden, sei die Ostseite vom Bahnhof nicht zu realisiren. Nun lege man großen Werth auf die Verbreiterung der Stadt. Er habe gleich die Ueberzeugung gehabt und freue sich, diese seine Ansicht von Sachverständigen bestätigt zu sehen, daß die Anlage dieses Theils der Stadt zwischen dem jetzigen Bahnhof und der Holler-Allee gewiß eine schlechte Bauspeculation sein würde, weil die Gegend nicht dafür geeignet sei. Welche schönere Lage könnte man wohl finden, als dem Bahnhof gegenüber? Die Häuser sehen sehr gut aus, aber Niemand wolle darin wohnen. Verschiedene Unternehmer seien schon an diesen Anlagen zu Grunde gegangen. Wenn man dagegen sehe, wie die Häuser an der Umlandstraße (beim Eisenbahnvavillon) gesucht seien, so sei das ein Beweis dafür, wie wenig störend und trennend eine dazwischen liegende Eisenbahn auf die Entwicklung eines Stadttheils wirke. Wenn man eine Wegunterführung von 1000 Fuß Breite und 15 Fuß Höhe herstelle, so werde das eine Verbindung sein, wie wir sie bei dem anderen Projecte nicht bekommen können. Wenn unsere Stadt sich in der bisherigen Weise ausdehne, so werde dies Areal bald bebaut sein und doch auch jenseits der Schienen-

legt. Daher
 viel rüge. Es
 noch abgestattet
 einer solchen
 keinem Laien
 Einzelheiten er-
 n und Ganzen
 ch ein Urtheil
 de betreffe, so
 von „Verrath
 nsarten mehr,
 Recht, solche
 wolle nichts
 doch zunächst
 n, welche sie
 würde. Die
 t bloße Lieb-
 wirklich durch-
 u veranlassen.
 Diese habe die
 ieder derselben
 Financiers be-
 werden muß,
 Betrag mache
 der der Anleihe
 zu contrahiren
 ht in Bremen
 onen brauchen,
 ren. Sobald
 nkers wenden,
 Die Herren
 leich realisiren
 Anleihe lasse
 wir müssen sie
 n: die Ostseite
 aber nicht der
 g sei, so daß
 ei die Ostseite
 man großen
 habe gleich die
 ie Ansicht von
 Anlage dieses
 nnhof und der
 n sein würde,
 Welche schönere
 Hof gegenüber?
 d wolle darin
 on an dieser
 dagegen sehe,
 nbahn pavillon)
 wenig störend
 bahn auf die
 an eine Weg-
 Fuß Höhe her-
 ie wir sie bei
 Wenn unsere
 so werde dies
 der Schienen-

stränge gebaut werden. Es sei also besser, gleich Vorkehrungen zu treffen, damit die Bauten ungestört stattfinden können. Man sage: es sind $2\frac{1}{2}$ Millionen aus dem Verkauf von Grund und Boden zu lösen. Das glaube er nicht. Er habe vielmehr die Ueberzeugung, daß, wenn der Staat solche Landspeculationen machen wolle, derselbe noch immer ein besseres Geschäft machen würde, wenn er zu dem jetzigen hohen Preise Ländereien in der Schwachhauser Feldmark kaufte und demnächst wieder verkaufte. Es sei aber verkehrt, daß der Staat überhaupt derartige Speculationen mache. Drei Jahre hindurch müssen die Zinsen der Anleihe aus den Steuern gedeckt werden. Die Herren behaupten, daß nicht so viel Geld erforderlich sein werde. Er glaube aber, daß die Anlage $3\frac{1}{2}$ Millionen fl erfordern werde. Es sei dies das Resultat einer genauen Prüfung. Leider sei der zum Vertrag gehörende Plan nur als Skizze ausgearbeitet. Es pflege die detaillirte Ausarbeitung nicht eher zu geschehen, als bis Alles definitiv feststehe. Auch daraus erklären sich manche Widersprüche. Das Bahnhofsgelände sei z. B. in dem Project des Herrn Weyhe auf 316,000 fl veranschlagt, in dem anderen auf 315,000 fl , den Perron habe Herr Weyhe in seinem Project gar nicht berücksichtigt und wisse er nicht, ob derselbe von der Ansicht ausgehe, das Publikum könnte vom glatten Boden in die Waggons steigen. Ebenso finden sich für dieselben Gegenstände in Herrn Weyhe's und des Herrn Baudirector Berg's Anschlägen Differenzen im Betrage von 19,000 fl , (nämlich 90,000 fl — 109,000 fl).

Die Bürgerschaft könne nicht in Einzelheiten eingehen, denn nicht Jeder, selbst wenn er sich angelegentlich mit der Sache beschäftigt habe, könne die technischen Fragen beurtheilen. Wie sich die Kosten der beiden concurrirenden Projecte bei der Ausführung stellen würden, darüber mögen am Ende die Ansichten auseinandergehen; denn vor der Hand liegen nur Schätzungen vor, und die Gesellschaft würde schwerlich auf die Hoffnung eines Vortheils bei dem andern Projecte hin sich in neue Verhandlungen einlassen. Nach dem Barkhofs-Projecte solle ihr ein bedeutendes Areal zur Benutzung umsonst überwiesen werden, und das werde sie festhalten. Was die finanzielle Seite betreffe, so würden wir vorläufig zwei Millionen Thaler mehr anleihen müssen, wenn das Holleralleeproject genehmigt werde, vorausgesetzt natürlich, daß mit der Gesellschaft, der Eisenbahndirection und dem Handelsministerium ein anderer Vertrag zu Stande käme. Der Staat würde dann aber gewiß der Gesellschaft noch eine bedeutende Summe zuzahlen müssen. Das habe man sich im Ausschusse klar gemacht. Die Speculation, aus $3\frac{1}{2}$ Millionen \square -Fuß Bauplätzen $2\frac{1}{2}$ Millionen Thaler zu lösen, sei eine Illusion, ebenso wie es eine Illusion gewesen, aus den Plätzen vor dem Kirchhof Millionen zu gewinnen, wie man früher geglaubt habe. Das Areal werde nicht verkauft. Hätten die Herren von der Minorität es ernstlich gemeint, warum hätten sie dann nicht versucht, ein Consortium zu bilden, welches dem Staat eine bestimmte Offerte machen konnte? Herr Wulstein habe in der Commission erklärt, es hätten verschiedene Herren gesagt, sie sollten davon absehen, denn sonst würde es so aussehen, als hätten sie ein Interesse dabei, das Holleralleeproject durchzuführen. Diese Mühe hätte Herr Wulstein sich sparen können; es wäre zweckmäßiger gewesen,

der Bürgerschaft den Beweis zu liefern, daß Leute da seien, die einen solchen Länderey-complex kaufen und dem Staat eine Offerte machen wollen. Dann würde die Sache allerdings heute anders liegen, als wenn der Bürgerschaft heute nur so etwas Zukunftsmusik vorgespielt werde, davon, was der Staat Alles verdienen könne. Solches Geklingel sollte die Bürgerschaft nicht veranlassen, Ja zu sagen. Von Herrn Helmsen sei mit düsteren Farben geschildert, daß bei Anlage der Unterfahrten 2 Fuß unter Null eine Dampfmaschine zur Wegpumpung des Wassers angeschafft werden müßte u. u. Die Unterfahrt solle 2 Fuß unter Null liegen, eine Breite von 100 Fuß, eine Höhe von 15 Fuß, eine Länge oder Tiefe von 80 Fuß haben und nach dem Kuhgraben hin abwässern. Da dieser nun nie über 3 Fuß unter Null gewesen sei, so glaube er, daß die Unterfahrten noch immer einen Fall von $1 - 1\frac{1}{2}$ Fuß nach dem Kuhgraben hin haben werden. Bei einer so großen Distance werde sich das nicht so wässrig machen, wie Herr Helmsen geschildert habe. Wenn eine gute Dossirung gemacht werde, so werde sich das Wasser nicht so sammeln, wie beim Kirchhof. Was sodann die Entfernung nach den bisherigen Bahnhöfen betreffe, so habe er noch heute verschiedene Messungen vom Lloydcomptoir aus vorgenommen. Von da durch die Papenstraße, Knochenhauerstraße, über den Wall, das Bischofsthor u. s. w. bis zur Wegunterführung sei eine Strecke von ca. 4600 Fuß. Bei Annahme des Holleralleeprojects, Verlängerung der Georgstraße in Folge dessen, würde sich gerade durch vom Ansgariikirchhof, Ansgariithorstraße u. s. w. bis zur Hollerallee ein Weg von ca. 5000 Fuß ergeben. Der Ansgariikirchhof werde bekanntlich gewöhnlich als der geographische Mittelpunkt der Stadt betrachtet. Auf kleine Unterschiede komme es nicht an; die Distancen seien bei beiden Projecten ziemlich gleich. Er habe von Anfang an dahin gestrebt, den Bahnhof da zu behalten, wo er jetzt sei, aus dem Grunde, einmal, weil nirgends in der Welt man einen so central gelegenen Bahnhof habe, wie der jetzige; zweitens aber, weil er nicht gewünscht habe, daß der Verkehr, welcher sich in der Gegend des jetzigen Bahnhofs entwickelt habe, gewaltsam durch andere Anlagen des Staats gestört werde. Da er ihn aber nicht halten könne, so habe er consequenter Weise an dem Barkhofsproject festgehalten. Der Wagen-, Güter- und Auswanderer-Verkehr werde sich naturgemäß nach dem westlichen Theile der Stadt hinziehen, während der Personenverkehr nach Hastedt und dem Schwachhauser Felde sich mehr und mehr hinwenden werde. In jeder großen Stadt zeige es sich, daß der Personen- und Geschäftsverkehr sich abtheile. Die Leute verlangen ruhig zu wohnen, fern vom Geschäftsgetriebe. So werde es sich auch hier entwickeln. Nun noch ein Punkt. Herr Mosle sei einer von denen gewesen, welche entschieden für das Holleralleeproject geschwärmt hätten, Redner glaube sogar, zunächst sei es von ihm ausgegangen, jedenfalls habe er dem Plan, als er in den Vertrauensauschuß kam, lebhaft zugestimmt. Auch jetzt noch ziehe er das Project vor, halte aber die Bedenken gegen die Verwerfung des abgeschlossenen Vertrags für so schwer und verderblich für das Bremische Interesse, daß er trotzdem für Genehmigung des Barkhofsprojectes sei. Redner habe es übernommen, dies hier zu erklären, weil Herr Mosle mit allen von der Majorität auf-

gestellten Gründen nicht einverstanden sei. Es sei auch die Ansicht geäußert, wir sollten uns an die Köln-Mindener Gesellschaft gar nicht kehren, unsern Bahnhof so lassen, wie er sei und nichts in der Sache thun. Er könne nicht glauben, daß Jemand, dem das Interesse Bremens am Herzen liege, ernstlich einen solchen Gedanken haben könne. Wir sollten also verhindern, daß die Köln-Mindener Gesellschaft hier 3 — 4 Millionen Thaler ausgabe, wobei eine Menge von Leuten ihr Brod verdienen? wir sollten leichthin sagen: schert euch weg, wir brauchen euch nicht? Wie schwer unser Verkehr dadurch geschädigt würde, brauche er nicht weiter auszumalen. Die Gesellschaft habe eben heute an die Unterzeichnung des Vertrags gemahnt. Gehe man noch in weitere Verhandlungen ein, so komme voraussichtlich die Sache in den nächsten 3 Monaten noch nicht zum Abschluß; die Bahn nach Saghorn werde fertig, der Verkehr gewöhne sich dahin

und werde sich schwer wieder auf Bremen lenken lassen. — Die Amendements von Herrn Papendieck unter 1 und 2 empfehle er, möchte Herrn Papendieck aber ersuchen, das dritte Amendement fallen zu lassen und diesen Punkt als Wunsch im Antrage stehen zu lassen; denn wenn dies zur Bedingung gemacht und angenommen würde, so müßte die Bahn einen großen Theil des Kirchhofs durchschneiden.

Herr Papendieck ließ sein drittes Amendement fallen.

Herr Wulstein nahm das von Herrn Papendieck aufgegebenes Amendement wieder auf.

Herr Präsident vertagte darauf die Verhandlung bis zur nächsten Versammlung.

Schluß der Sitzung 10 Uhr.