

IX.

Bürger = Convents = Verhandlungen.

Am Freitag, den 17. August 1838.



Antrag des Senats.

Der Senat hat sich zu der heutigen Zusammenberufung der Ehrlichen Bürgerſchaft veranlaßt geſehen, um derſelben folgende ihm eingereichte Berichte zu ihrer Erklärung unter Vorbehalt der ſeinigen mitzutheilen, nämlich:

- I.** Einen Bericht der Finanz-Deputation über den Anlage A.
Neubau der großen Weſerbrücke nebst zwei Riſſen.
- II.** Einen Bericht derſelben Deputation in Betreff des Anlage B.
Einganges in den für Oberländiſche Schiffe be-
ſtimmten Hafen und einer Drehbrücke an demſelben
nebst Riſſen.
- III.** Einen Bericht derſelben Deputation wegen Herab- Anlage C.
ſetzung des Kaufpreiſes des Grundes am Altenwalle
für die Anwohner der neuen Straße.
- IV.** Einen Bericht der Beplafterungs-Deputation wegen Anlage D.
Vermehrung ihrer Fonds für die Arbeiten in der
Neuſtadt.

V. Museum, Fronte am Domshofe.

Die Direction des Museums beabsichtigt bei dem gegenwärtigen Umbaue ihres Gebäudes am Domshofe, demselben einen Eingang mit angemessener Fronte nach diesem Plage hin zu verschaffen, zu dem Ende eine vor der ganzen Breite des Gebäudes um 8 Fuß vortretende Ballustrade und vor dieser noch eine um $6\frac{1}{2}$ Fuß hervorspringende Treppe anzulegen, und wünscht den zu dieser Anlage erforderlichen Raum vom Publiko zu erwerben.

Da es sich hier um eine nicht unwesentliche Veränderung an einem der Hauptplätze der Stadt handelt, so hat der Senat den desfalls an ihn gelangten Antrag erheblich genug achten müssen, um die Ehrliebende Bürgerschaft direct von demselben in Kenntniß zu setzen und deren Ansichten darüber unter Vorbehalt der seinigen entgegen zu nehmen.

Zu den jetzt von der Ehrliebenden Bürgerschaft vorzunehmenden Berathungen wünscht der Senat ihr den segensreichen Beistand des Höchsten.

Erklärung der Bürgerschaft.

In Folge gefälliger Mittheilungen dankt die Löbliche Bürgerschaft vorab den berichtenden Deputationen für angewandte Bemühungen.

Sie erklärt sich sodann dahin:

Zu I.:

Weserbrücke.

Bei sich ergebener Dringlichkeit, mit den nöthigen vorbereitenden Vorkehrungen, Bestellungen, Anschaffungen u. s. w. zu dem vorzunehmenden Neubau der Brücke, zeitig vorzuschreiten, die dazu zu benutzende Zeit nicht länger zu verschieben, hat sich die Bürgerschaft veranlaßt gefunden, sich schon heute über das Vorgebrachte, und den Inhalt des, ihrer Ansicht nach mit aller Umsicht, nach vorgängiger Zuziehung hiesiger und auswärtiger Bau- und Sachverständiger abgegebenen Berichts zu erklären, Sie genehmigt den vorgeschlagenen Plan in seinem ganzen Umfange, überträgt die Ausführung Inhalts des Berichts und Baurisses der Finanz-Deputation und Bau-Deputation, welcher Sie zugleich überläßt, wie und wann mit dem Bau der Nothbrücke vorgeschritten werden soll, erwartet aber zugleich, wo möglich im nächsten Convent, von selbiger Vorschläge über die Beschaffung der erforderlichen Gelder.

Zu II.

Zu II.:

Eingang in den für Oberländische Schiffe bestimmten Hafen, und einer Drehbrücke an demselben.

Mit dem in dem Bericht Anlage B enthaltenen Vorschlag, und zwar der Drehbrücke von Eisen, erklärt Sie sich einverstanden, bewilligt die dazu erforderlichen Gelder bis zum Belauf von 9000 Rthlr., indem Sie die zweckgemäße Ausführung der Bau-Deputation überträgt.

Zu III.:

Herabsetzung des Kaufpreises des Grundes am Altenwalle für die Anwohner der neuen Straße,

erklärt Sie sich mit dem Bericht Anlage C, unter den am Schlusse desselben angeführten Bedingungen, einverstanden.

Zu IV.:

Bepflasterungs-Deputation,

genehmigt Sie die beantragte Nachbewilligung von 1000 Rthlr. zu dem angegebenen Zwecke.

Zu V.:

Museum, Fronte am Domshof.

Die von der Direction des Museums nachgesuchte Abtretung eines vorspringenden Raumes von resp. 8 Fuß und 6½ Fuß, zu dem angegebenen Zwecke, will Sie ihrer Seits, aus den dafür sprechenden Gründen, genehmigen.

Des Allmächtigen Segen wolle aber stets die Verathungen und Beschlüsse von Rath und Bürgerschaft zum Wohl des Gemeinwesens gereichen lassen.

Schluß-Antwort des Senats.

Auf die heutige Erklärung der Ehrliebenden Bürgerschaft erwiedert der Senat das Folgende:

Zu I.:

Neubau der großen Weserbrücke.

Er genehmigt ebenfalls den jetzt von der Finanz-Deputation in Vorschlag gebrachten Bauplan und die Uebertragung der Ausführung desselben an die Finanz-Deputation, muß sich aber hinsichtlich des Zeitpunkts — wann mit dem Bau der

Nothbrücke vorzuschreiten sei — seine Genehmigung annoch vorbehalten, wird sich daher über die Ansicht der Finanz-Deputation wegen dieses Punktes zuvor berichten lassen und dann sich darüber erklären.

Nicht minder muß Er in Hinsicht derjenigen in dem vorigen Berichte bemerkten Nebensunkte, denen Er noch nicht beigestimmt hat, sich auch jetzt noch seine Erklärung vorbehalten.

Endlich wird Er der Finanz-Deputation die baldigste Erstattung des ihr aufgetragenen Berichts wegen der Anschaffung der zu diesem Bau erforderlichen Gelder empfehlen.

In Betreff der übrigen unter II. bis V. inclusive heute in Antrag gebrachten Gegenstände tritt Er der Ehrliebenden Bürgerschaft vollkommen bei, und entläßt dieselbe mit den aufrichtigsten Wünschen für das wachsende Gedeihen unseres Gemeinwesens.

Anlage A.
zum Antrage des Senats.

Bericht der Finanz-Deputation
den
Bau der großen Weserbrücke
betreffend.

Dem ihr nach dem Antrage der Bürgerschaft im Convente vom 27. April d. J. ertheilten Auftrage gemäß hat die Finanz-Deputation die Angelegenheit wegen des Baues der großen Weserbrücke weiter berathen und beehrt sich, darüber jetzt Folgendes zu berichten.

Um nach dem Wunsche der Bürgerschaft diese weitere Untersuchung möglichst zu beschleunigen, mußte die Deputation am angemessensten halten, die Gelegenheit zu benutzen, daß bei der Commission, welche zu einer, die Weserschiffahrt betreffenden Untersuchung von den Regierungen der verschiedenen Uferstaaten abgeordnet war, sich zwei auswärtige höhere Beamte von ausgezeichnete Lichtigkeit befanden, um diese bei ihrer Hiekkunft zu Rathe zu ziehen und sie um ein Gutachten zu ersuchen, nachdem dieselben in den Stand gesetzt worden, sich von allen Verhältnissen thunlichst zu unterrichten. Diese Männer, nämlich der königl. preussische geh. Oberbaurath Hagen und der kurfürstl. hessische Baurath Lange, haben sich mit großer Willfährigkeit dem Geschäfte unterzogen und geht ihre Meinung, welche sie in einem ausführlichen Gutachten entwickelt haben, dahin:

daß die technischen Bedenklichkeiten, welche in dem Deputations-Berichte vom 16. März d. J. angeführt sind, um von einem Bau mit steinernen Pfeilern abzurathen und einen Bau mit hölzernen Jochen zu empfehlen, ihnen nicht erheblich genug schienen, weil die Mittel, welche die Technik darbiete, wirksam genug seien, um Schwierigkeiten dieser Art zu überwinden; —

daß sie daher von der Anwendung hölzerner Pfahljoche gänzlich abriethen und sie jedenfalls, welche Construction man auch wählen möge, dem Bau mit steinernen Pfeilern den Vorzug gäben.

In Beziehung auf das ihnen mitgetheilte Ergebnis eines nochmaligen Versuchs, die Beschaffenheit des Grundes zu erforschen, nehmen diese Sachverständigen an, daß der bewegliche Triebfand, der sich im Flußbette finde, sich nur in nicht beträchtlicher

Höhe auf dem eigentlichen, aus festem Sande und Kies bestehenden Flußboden abgelagert habe, daß es also nur darauf ankomme, diesen an den Stellen, wo die Fundirung der Pfeiler geschehen solle, herauszubaggern, indem sich schon 10 — 15 Fuß unter dem Nullpunkt des Pegels der feste Boden finden werde.

Sie glauben ferner, daß der Grund eben nicht quellig sein werde, wenn man sich nur hütete, den Sandboden aufzulockern, und halten es daher für sicherer, alles Auspumpen des Wassers zu vermeiden, weil bei der dadurch bezweckten Trockenlegung der Baustelle jedesmal zu erfolgen pflege, daß sich Quellen durchzögen.

Aus diesem Grunde rathen sie von der Fundirung auf Pfahlrosten ab, weil diese die Anlage von Fangdämmen nöthig mache, aus denen das Wasser ausgepumpt werden müsse, wo dann der starke Druck des äußeren Wassers die Quellen erzeuge.

Statt dessen sei am sichersten und mit der mindesten Ungewißheit des Erfolgs die Anwendung der Betonfundirung zu empfehlen, weil sie das Wasserschöpfen unnöthig mache und deshalb bei sandigem oder kiesigem Boden ganz an ihrer Stelle sei. Diese erfordere nur die Einschlagung einer Spundwand in der Gestalt und Ausdehnung des Pfeilers und einer Ausbaggerung der oberen losen Lage Sand aus dem dadurch eingeschlossenen Raume bis auf die ebene Fläche des festgelagerten Sandbodens. — Doch empfehlen sie bei diesen Arbeiten einen niedrigen Wasserstand abzuwarten.

Sie sind endlich der Meinung, daß das Unterspülen der Pfeiler nicht zu besorgen sei, weil bei gehöriger Deffnung des Profils der Brücke die jetzt vorkommende große Tiefe nachgerade von selbst verschwinden werde; wenn dieses aber auch nicht der Fall sein sollte und Auskolkungen entstünden, denselben durch Ausfüllung mit Steinen und Senkflüden gleich abgeholfen werden könne und durch eine solche Deckung nach wenigen Jahren jede Besorgniß ganz verschwinden werde.

Nach dieser Beseitigung der bisherigen technischen Bedenklichkeiten schlagen die genannten Bauverständigen

eine Brücke von sechs steinernen Mittelpfeilern, jeden von einer mittleren Dicke von 10 Fuß, also mit sieben Jochöffnungen und mit einem hölzernen Oberbau von verzahnten Brückenbalken und Sattelhölzern

vor, wobei sie bemerken, daß dadurch das Profil des Stroms nicht mehr verengt werde wie jetzt, nämlich um 60 Fuß, welche die jetzigen vierzehn Pfahljoche sammt den Pfählen des Wasserrades auch einnähmen, wobei aber der Umstand nicht zu übersehen sei, daß die neuen Pfeiler dem Wasser und Eise einen geringeren Widerstand entgegenstellten, als die jetzigen größtentheils schiefstehenden Joche, die weit kleinere Deffnungen zwischen sich ließen.

Die Finanz-Deputation hat es nothwendig halten müssen, dieses zwar gründliche, aber doch den Bauplan nur in allgemeinen Umrissen angehende Gutachten dem Bauinspector zu übergeben, um sich darüber zu erklären, ob und welchergestalt er nach diesen allgemeinen Angaben den Bau meinte ausführen zu können, eine speciellere Baubeschreibung darnach auszuarbeiten und einen Kostenanschlag beizufügen.

Die-

Dieses ist von ihm mit einer lobenswerthen Sorgfalt und Umsicht geschehen, und hat derselbe demzufolge den anliegenden neuen Bauriß zu einer Brücke mit sechs Pfeilern und einem eisernen Geländer mit Hängebogen eingereicht und mit Bezug auf dieselben die Construction dahin näher entwickelt:

- 1) Die Brückenbahn solle 36 Fuß zwischen den Geländern breit sein, wovon jedem Fußwege 8 — 9 Fuß und der Fahrbahn 18 — 20 Fuß zugetheilet würden.
- 2) Die Bahn werde an den Ufermauern etwa $21\frac{1}{2}$ Fuß und in der Mitte gegen $25\frac{1}{2}$ Fuß über dem Nullpunkt an der Brückenmarke liegen und dadurch den Schiffen eine bequeme Durchfahrt auch bei höheren Wasserständen gewähren.
- 3) Die sechs ganz massiv von behauenen Grausteinen zu erbauenden Pfeiler sollen auf einer 12 Fuß breiten Fundirung von Béton (einer Mischung von Traß, Kalk, Wesersand und Granit: oder Ziegelstücken, welche im Wasser zu einer einzigen steinharten Masse verhärtet) angelegt werden, und sich nach oben bis zu 8 Fuß verjüngen.
- 4) Zum Behuf dieser Anlage werden nach dem Vorschlage der auswärtigen Bauverständigen Spundwände in der Länge und Breite jedes Pfeilers eingeschlagen und aus dem von ihnen gebildeten Raume der Triebsand ausgebaggert.
- 5) Auf den mit den Pfeilern verbundenen Mauerplatten von breitem Stabeisen kommen 24 Fuß lange Sattel, von Guß- und Schmiedeeisen zusammengesetzt.
- 6) Die Pfeiler sind von Mitte zu Mitte 67 Fuß von einander entfernt, so daß die Weite zwischen den Satteln noch etwa 43 Fuß beträgt.
- 7) Jedes Brückenfeld erhält 12 bis vielleicht 14 Stück siebenzigfußige kieferne Balken, die auf 67 Fuß eingekürzt werden.
- 8) Jedes dieser Brückenfelder ruht außer auf den Satteln noch auf drei eisernen Trägern, welche aus auf- und abwärts gekrümmten, unter sich verbundenen Stangen bestehen, und dienen außerdem noch zwei Verbindungsstangen und zwei Kreuze von Eisen zur Verstärkung des Gebälkes.
- 9) Die Querbalken ruhen mit ihren Köpfen auf eichenen, zum Schutz der Ortbalken dienenden Stirnbohlen.
- 10) Das eiserne Geländer, in welchem doppelte Hängebogen angebracht werden, steht auf den Querbalken. Die Bogen-Enden und Scheitel werden durch starke eiserne Stangen mit einander verbunden, so daß nicht bloß die eigentlichen Hängeeisen, sondern jeder Geländerstab zum Tragen dienen.
- 11) Der Belag wird von dreizölligen Bohlen und das Pflaster der Fahr- und Fußbahnen von eichenen Klögen gemacht.

Die Deputation hofft durch diesen summarischen Auszug der wesentlichsten Punkte aus der ausführlichen Beschreibung des Bauinspectors ihre verehrten Committenten in den Stand zu setzen, sich vollkommen aus dem Baurisse zu ersehen.

Sie muß nur noch bemerken, daß einige von ihr hinsichtlich der Tiefe des Trieblandes, der Stromtiefen überhaupt und der zu besorgenden Auskolkungen annoch geäußerte Bedenken ihr von dem Bauinspecter genügend aufgeklärt und erledigt sind.

Nach einer von ihm über die Stromtiefen bei den Pfeilern gemachten Zeichnung, welche ebenfalls hieneben vorgelegt wird, und nach anderweitig vorgenommenen Untersuchungen scheint der auszubaggernde Triebsand nicht über 6 und in der Regel kaum 4 Fuß tief zu liegen, und werden die Spundwände um das Pfeiler-Fundament beträchtlich tiefer herabgehn, wie der Béton. Außerdem soll aber dem weiteren Aus-tiefen des Stroms durch eine annoch vorgeschlagene, quer durch die ganze Breite des Stroms einzurammende Spundwand, die jedoch nicht über den Flußboden herausgeht, gründlich vorgebauet werden, während die bisher von den Müllern zu ihrem Nutzen gleich oberhalb ihrer Mühlen angelegten Grundwerke dazu weder ausreichen noch genügende Sicherheit gewähren.

Was endlich die Tragfähigkeit der Balken bei den bedeutenden Jochweiten von 67 Fuß anlangt, so meint der Bauinspecter sich davon aus genauem Studium der an anderen Orten unternommenen ähnlichen Bauten und aus allgemeinen ausführlich von ihm entwickelten wissenschaftlichen Gründen überzeugt zu haben, und glaubt die Deputation darin seiner Sachkunde und dem Ernste, den er nach ihrem Wunsche und bei den mehrseitig angeregten Bedenken gerade der Prüfung dieses wichtigen Punctes gewidmet zu haben scheint, alles Vertrauen schenken zu dürfen, wenn sie gleich sich selbst des Urtheils darüber enthalten muß.

Nach sorgfältiger Erwägung aller dieser Vorarbeiten glaubt nun die Deputation die Meinung aussprechen zu dürfen, daß auf der Einen Seite die Hauptbedenkllichkeiten gegen einen Bau mit Steinpfeilern, wodurch die frühere Deputation bewogen wurde, den Bau einer hölzernen Brücke vorzuschlagen, durch die neueren Untersuchungen und vorgeschlagenen Vorsichtsmaßregeln hinreichend beseitigt worden, und daß auf der andern Seite die Ausführbarkeit des jetzigen Bauplans genügend nachgewiesen zu sein scheint, daß wenigstens, wenn gleich bei einem umfassenden Bau in einem tiefen Strom alle Schwierigkeiten und Hindernisse nicht vollkommen vorausszusehen sind, doch das Urtheil sachkundiger, alles Vertrauen verdienender Männer für die Ausführbarkeit eine auf guten Gründen gestützte Zuversicht gewährt.

Und da auch in Hinsicht der Zweckmäßigkeit, Dauerhaftigkeit und Schönheit dieser neue Plan sich wohl empfiehlt, so kann die Deputation in dieser Hinsicht keinen Anstand nehmen, denselben ihren verehrten Committenten zur Annahme vorzuschlagen.

Allerdings lassen sich aber zwei, in dem frühern Berichte angeführten Ab-rathungsgründe nicht in gleicher Weise beseitigen.

Zuvörderst, daß der Bau mindestens zwei Jahre erfordern wird und unter ungünstigen Umständen gar leicht noch länger. — Allein so groß auch die durch diese lange Dauer sehr vermehrte Unbequemlichkeit für das Publicum sein wird, so kann sie allein doch keinen durchgreifenden Grund abgeben, um deshalb auf eine minder zweckmäßige und dauerhafte Weise zu bauen oder den Bau zu übereilen.

Das andere ist der beträchtlich größere Kosten-Aufwand. Nach einem vom Bauinspector mit möglichster Genauigkeit verfaßten Kostenanschlage berechnet er die gesammten Baukosten auf 102,350 Rthlr.

Wenn man nun bei so großen Bauten in der Regel noch für unvorhergesehene Ereignisse und hinzutretende Umstände 10 pCt. aufzuschlagen pflegt, — außerdem aber hier noch die Kosten für die in dem vorigen Berichte unter 1 bis 6 angeführten Nebenpunkte, die auf etwa 24,000 Rthlr. angeschlagen worden, hinzukommen, so werden sämmtliche durch den Bau der Brücke verursachten Kosten auf 136 — 140,000 Rthlr. hinauslaufen, und es daher der Erwägung von Rath und Bürgerschaft anheim gestellt bleiben müssen, ob sie es angemessen halten, diese fast um 60,000 Rthlr. größeren Kosten, als bei einem Holzbau, an den jetzt vorgeschlagenen Bau zu verwenden, welches sich indessen aus manchen erheblichen Gründen, deren Ausführung die Finanz-Deputation glaubt unterlassen zu dürfen, und nur auf die größere Dauerhaftigkeit und die wahrscheinlich bedeutenden Ersparungen bei der jährlichen Unterhaltung aufmerksam machen will, wohl bevorworten lassen dürfte.

Endlich muß die Deputation noch bemerken, daß durch diesen veränderten Bauplan in den zum Theil schon genehmigten Vorschlägen des vorigen Berichts hinsichtlich der eben erwähnten Nebenpunkte im Allgemeinen nichts geändert wird, sondern es dabei im Wesentlichen sein Bewenden wird behalten müssen.

[Faint, illegible text in a Gothic script, likely a manuscript page.]

zu

de

Fahr
zwan
und
nicht
ständ

da d
Pfah
um
dassel
Bau
nahe

Vera
benu
nicht
so da
Theil
sehr
Mitt
Hau

Conv
Wint
begri

Anlage B.
zum Antrage des Senats.

Bericht der Finanz-Deputation
in Betreff
des Einganges in den für Oberländische Schiffe
bestimmten Hafen
und einer Drehbrücke an demselben.

Die Einfahrt von der Weser in den zum Winterlager für die oberländischen Fahrzeuge bestimmten Hafen am Werder, ist bei der Anlegung desselben vor etwa zwanzig Jahren durch ein hölzernes Bollwerk eingefast, dessen Pfahlwerk indeß nach und nach so schwach geworden ist, daß es dem Drucke der dahinter gelagerten Erdmasse nicht mehr zu widerstehen vermag, aus seinen Fugen gedrängt wird, und einer vollständigen Erneuerung bedarf.

Diesen Neubau wieder von Holz auszuführen, scheint sich nicht zu empfehlen, da die Erfahrung es bewiesen hat, wie nachtheilig der wechselnde Wasserstand, dem die Pfähle dort ausgesetzt sind, auf deren Haltbarkeit einwirkt, und man daher jedenfalls, um einem hölzernen Bollwerke eine genügende Festigkeit und längere Dauer zu geben, dasselbe von einer solchen Stärke würde anlegen müssen, daß die Unkosten eines solchen Baues demjenigen eines Massiv-Baues von Sandsteinen aus der Porta Westphalica nahe kommen dürften.

Die Deputation glaubt ferner darauf aufmerksam machen zu müssen, daß bei Veranlassung des vorzunehmenden Umbaues der Hafenmündung, die Gelegenheit zu benutzen sein möchte, der oft vernommenen Beschwerde der Schiffer, daß der Eingang nicht zweckmäßig sei, weil er der obern Krümmung des Hafenbassins zu nahe liege, so daß lange Schiffe schon mit dem Vordertheile das Ufer berühren, während ein großer Theil des Rumpfs noch zwischen den Bollwerken liegt, wodurch das Einbringen oft sehr erschwert werde, Abhilfe zu verschaffen, indem man die Einfahrt mehr gegen die Mitte des Bassins zwischen der jetzigen Hafenmündung und dem Consumtions-Einnehmer-Hause verlegt.

Endlich ist sie des Dafürhaltens, daß sich der ihr in Gemäßheit des Bürger-Conventsbeschlusses vom 27. April d. J. ertheilte Auftrag: „einen Platz zu einer sichern Winterlage für das zu Beförderung des Schiffszuges auf der Oberweser im Bau begriffene Dampfsschiff auszumitteln,“ am einfachsten erledigen würde, wenn bei dem doch

nicht zu umgehenden Neubau der Hafenmündung, diese auf eine Breite von 40 bis 45 Fuß erweitert und es dadurch möglich gemacht würde, das Dampfschiff in den oberländischen Hafen zu bringen und dort die Winterlage abhalten zu lassen.

Daß das Dampfschiff dort am bequemsten und sichersten liegen würde, ist wohl kaum zu bezweifeln und scheint nicht minder der Umstand dieser Einrichtung das Wort zu reden, daß sie mit den verhältnißmäßig geringsten Unkosten zu beschaffen sein möchte, indem diese, da die Bollwerke und Ufermauern doch neu aufgeführt werden müssen, nur in dem Mehrbetrage der nicht kostspieligen Erdarbeit und demjenigen bestehen, was die Verlängerung der über die Hafen-Einfahrt anzulegenden Drehbrücke erfordert. Um einen so bedeutenden Raum zu überspannen, wird dieselbe nämlich nicht wie die jetzige Drehbrücke, aus einem Flügel bestehen können, sondern aus zwei Flügeln, die in der Mitte in einandergreifen, zusammengesetzt werden müssen, die, um jeder Verrückung und einem daraus entstehenden Zusammenklemmen vorzubeugen, auf steinernen Pfeilern ruhen. — Eine solche Drehbrücke kann entweder aus Holz oder aus Eisen angefertigt werden und berechnen sich die Anlagekosten einer solchen aus Eisen, über deren Construction die beikommenden Risse von dem Bau-Inspector Stamm ausgearbeitet worden, etwa um ein Viertel höher als diejenigen eines Holzbaues. Wenn man indeß erwägt, daß die Dauer einer hölzernen Drehbrücke, die so leicht in ihren Verbindungen leidet und nachgiebt, durchschnittlich nur auf etwa zwölf Jahre anzunehmen ist, und daß das Ausquellen des Holzes bei nasser Witterung, oder wenn sich Eis zwischen den Fugen gesetzt hat, dem Öffnen und Schließen einer solchen Brücke leicht Schwierigkeiten entgegensetzt, die nur durch die gewaltsamsten Maaßregeln beseitigt werden können, so scheint es sich in jeder Hinsicht zu empfehlen, bei der in Frage stehenden Anlage der Construction von Eisen, welches überdies als Material immer seinen Werth behält, den Vorzug zu geben.

Die Unkosten dieses Baues werden erfordern:

- | | |
|--|----------------|
| 1) Für die gesammten Erdarbeiten und die Fundirung und Auf-
führung von etwa drittehalb hundert Fuß massiver Ufer-
Einfassungen von angemessener Höhe und Stärke | ₰ 4,500 |
| 2) Für die Anlegung einer Drehbrücke von Eisen und die dazu
erforderlichen Schmiedearbeiten, nach dem Gewichte berechnet,
ungefähr | " 4,500 |
| | <hr/> ₰ 9,000. |

Sollte der Bau einer hölzernen Drehbrücke vorgezogen werden, so würde, da sich deren Kosten auf 3,500 ₰ berechnen, von dem sub *N* 2 aufgeführten Posten die Summe von Ein Tausend Thaler abzusetzen sein.

Anlage C.
zum Antrage des Senats.

Bericht der Finanz-Deputation
wegen
Herabsetzung des Kaufpreises des Grundes
am Altenwalle
für die Anwohner der neuen Straße.

In ihrem unter dem 23. December 1836 erstatteten Berichte wegen Regulirung der Baulinie am alten Walle, trug die Finanz-Deputation darauf an, den zwischen den Grundstücken verschiedener Privat-Eigenthümer und der von ihr proponirten Baulinie disponibel werdenden Theil des Wallgrundes, den Ersteren, unter gewissen von ihr näher bezeichneten Bedingungen, käuflich zu überlassen. Ihr desfallsiger Vorschlag wurde unter der Modification, daß die dort befindliche Anhöhe erhalten werden solle, genehmigt und ihr die Ermächtigung ertheilt, den in Frage stehenden Raum den Anliegern für zwei Thaler pr. Quadratsfuß zu überlassen.

Auf die dieserhalb den Anwohnern gemachten Eröffnungen hat es sich aber ergeben, daß diese den verlangten Preis zu hoch halten und dringend um dessen Ermäßigung nachsuchen. Sie führen für dieses Gesuch an, daß bei der Regulirung der ersten Hälfte der Baulinie am alten Walle, den Anwohnern eine ähnliche Ueberlassung des Wallgrundes zu dem Preise von 36 Groten pr. Quadratsfuß bewilligt sei, besonders aber, daß ihnen der Ankauf dadurch noch bedeutend erschwert sei, daß die Baulinie, wie solche früher, als der Preis von 2 Rthlr. pr. Quadratsfuß bestimmt wurde, projectirt gewesen, in Folge der angeordneten Verlegung der Anhöhe, um ein Beträchtliches weiter hinausgerückt worden. Dadurch sei der Raum, den sie anzukaufen genöthigt seien, um bis zu der neu angelegten Straße vorzurücken, so viel größer geworden, daß einige unter ihnen mehrere Tausend Thaler für dessen Erwerb würden erlegen müssen, ohne in der dadurch zu acquirirenden größern Grundfläche eine Entschädigung zu finden, da bei der verhältnißmäßig geringen Breite ihrer Hausplätze die übermäßige Tiefe für die darauf zu errichtenden Gebäude überflüssig sei. Wenn man dies erwäge und dazu es nicht übersehe, daß sie zu diesem Ankaufe gewissermaßen gezwungen seien, wenn sie nicht Gefahr laufen wollten mit ihren Häusern von der neu angelegten Straße abgeschnitten zu werden, so würde ein Kaufpreis von 36 Grote für den Quadratsfuß gewiß nicht unangemessen erscheinen, zu dessen Erlegung jeder gern erbötig sein würde.

Die Finanz-Deputation ist nach reiflicher Erwägung aller vorliegenden Verhältnisse des Dafürhaltens, daß die Reclamation der betreffenden Anwohner des alten Walles nicht unbegründet und der früher festgesetzte Preis mit Rücksicht auf die demnächst beliebten Abänderungen der Baulinie und das dadurch erforderlich werdende weitere Herausrücken der Hausplätze zu drückend für die Erwerber sei. Sie erlaubt sich daher, auf eine Modification des frühern Beschlusses wegen des Preises der zu machenden Ueberlassungen dahin anzutragen, daß sie ermächtigt werde, den Anliegern die in Frage stehenden Parzellen des Wallgrundes unter den festgesetzten Bedingungen und unter den erforderlichen Stipulationen, damit die darauf aufzuführenden Gebäude in einer und derselben ununterbrochenen Linie erbauet wurden, statt zu zwei Thaler, zu Einem Thaler pr. Quadratfuß zu überlassen, jedoch nur unter der ausdrücklichen Bedingung, daß sich sämmtliche dabei interessirte Anwohner binnen drei Monaten nach desfalls ihnen zu machender Anzeige zu diesem Ankaufe bereit erklären sollten.

Anlage D.
zum Antrage des Senats.

B e r i c h t
d e r
Straßenbepflasterungs-Deputation.

Der Abzugs-Canal welcher das Wasser von der Osterstraße nach dem ehemaligen Allarmgraben ableitet, bedarf in einer Länge von 262 Fuß von der Buntenthors-Dammstraße bis zur Kirchenstraße, der Erneuerung, weil der größte Theil dieser von Holz angelegten Canalstrecke, wie sich jetzt erst ergeben hat, sehr baufällig, auch theils schon zusammengefallen ist.

Vor längeren Jahren schon ist ein anderes Stück dieses Canals erneuert und damals im Lichten auf $2\frac{1}{2}$ Fuß Weite und Höhe angelegt worden. Diese Durchschnittsfläche wird auch für die jetzt neu zu machende Strecke herzustellen sein; um aber die Ausführung möglichst billig und zugleich solide zu beschaffen, wird beabsichtigt, die Seitenmauern von rohen Quadern aufzuführen und dieselben mit 6 Zoll dicken Platten zu bedecken.

Die Gesamtkosten dieser unvorhergesehenen Reparatur sind, mit Einschluß der Lufen, des Fuhrlohns und der Erdarbeiten, auf 650 Rthlr. berechnet.

Außerdem haben die Erfahrungen, welche in diesem Frühjahr bei dem Aufthauen des Eises in einem Theile der Neustadts-Straßen sich ergaben, eine verbessernde Abänderung der Wasserläufe in der großen St. Johannisstraße, von der Osterstraße an bis zum Weispott, erforderlich gemacht und dadurch eine theilweise Umliegung dieser Straße herbeigeführt, auf welche so wenig als auf die vorgedachte Canal-Reparatur bei den Anschlägen des Budgets gerechnet werden konnte. Die Deputation erlaubt sich daher, im Ganzen, zur Bestreitung der Kosten aller dieser Arbeiten, auf eine Nachbewilligung von 1000 Rthlr. anzutragen.

111

THE

OF THE

OF THE

OF THE

OF THE

OF THE

OF THE

OF THE