

Mitteilung des Senats

vom 5. März 1909.

Inhaltsverzeichnis.

1. Ankauf des Grundstücks Brückenstraße Nr. 27.....	S. 243.
2. Spezialbudget Nr. 101. Zollausschlußgebiet und Holz- und Fabrikenhafen	" 243.
3. Nachbewilligung auf den Regulierungsfonds	" 245.
4. Herstellung von geräuschlosem Pflaster in der Schillerstraße und an der Contrescarpe.....	" 245.
5. Nachbewilligung für das Seminar.....	" 246.
6. Nachbewilligung für die Staatsanwaltschaft.....	" 247.
7. Nachbewilligungen	" 247.
8. Ausbildung der Schwachhauser Chaussee und Neupflasterung derselben zwischen Kirchbachstraße und Friedhofstraße.....	" 248.
9. Anleihe von 1909	" 250.
10. Pferdeeisenbahn im Zollausschlußgebiet.....	" 252.

1. Ankauf des Grundstücks Brückenstraße Nr. 27.

Der Senat tritt dem Beschlusse der Bürgererschaft vom 3. d. Mts. bei.

2. Spezialbudget Nr. 101. Zollausschlußgebiet und Holz- und Fabrikenhafen.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen hat über den in der Überschrift bezeichneten Gegenstand einen Bericht übergeben, den der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgererschaft zur Beschlußfassung hierneben übersendet. Wegen der beantragten Nachbewilligung wird auf den Bericht der Finanzdeputation zu Nr. 7 der heutigen Mitteilung des Senats (Verhölgn. S. 247) verwiesen.

Bericht.

Anlage.

Wie die Bauinspektion für Zollausschlußgebiet und Holzhafen berichtet hat, reichen die bei einzelnen Titeln des Spezialbudgets Nr. 101 bewilligten Mittel nicht aus. Die Überschreitungen werden in der Hauptsache dadurch verursacht, daß die Abrechnung mit der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft nicht mehr jährlich, sondern vierteljährlich stattfindet. In den früheren Jahren reichte die Bremer Lagerhaus-Gesellschaft nämlich ihre die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember umfassende Jahresrechnung stets im Februar ein, die alsdann noch im letzten Quartale des betreffenden Rechnungsjahres verbucht worden ist. Im Laufe dieses Rechnungsjahres hat die berichtende Deputation indes im Interesse eines einheitlichen Verfahrens bei der Rechnungslegung verfügt, daß die Abrechnungen mit der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft vierteljährlich stattfinden sollen. Aus diesem Anlaß müssen die Rechnungen der Gesellschaft für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 1909, die nach dem bisherigen Verfahren dem neuen Budget zur Last gefallen wären, noch aus dem laufenden Budget bestritten werden. Der hierfür in Ansatz zu bringende Betrag ist nach den Rechnungen für den gleichen Zeitraum des Vorjahres auf rd. 36 650 M veranschlagt, welche Summe sich auf die Pos. B II 3 a und b „Eisenbahnbetrieb, Betriebsmittel und Gerätschaften“, C II 1 „Hafenbetrieb, Bureaubedarf etc.“, D II 2 a „Verwaltungsgebäude, elektrische Beleuchtung“, E I 2 a und E II 2 a „Verschiedenes, elektrische Beleuchtung“ verteilt. Zu bemerken ist, daß diesen Mehrausgaben aus dem gleichen Grunde entsprechende Mehreinnahmen gegenüberstehen.

Außerdem entsteht bei Pos. B II 3 a eine Mehrausgabe von 3200 M, die ihren Grund in einer größeren Kesselreparatur der Lokomotive Nr. 7, sowie in einer allgemeinen Verteuerung der Betriebsmaterialien hat, was bei Aufstellung des

laufenden Budgets nicht voranzusehen war. Ebenso wird auch bei Pos. B II 3 b infolge gesteigerter Materialpreise ein Mehrbedarf von 150 M eintreten. Eine weitere Mehrausgabe von 300 M bei Pos. C II 1 ist verursacht durch einige im Hafenbureau getroffene Änderungen; um das Personal besser unterzubringen, mußte die Lichtleitung, Telephonzelle und Garderobe verlegt werden. Sodann ist bei Pos. C II 3 b, Unterhaltung des Hafenbeckens II, eine Überschreitung von 860 M entstanden, die hauptsächlich auf die durch die Schiffe verursachten Beschädigungen, für die die Schiffe nicht verantwortlich gemacht werden konnten, zurückzuführen ist. Ferner ist eine Überschreitung bei Pos. D II 6, Verwaltungsgebäude, Wasserverbrauch, lediglich dadurch hervorgerufen, daß der bewilligte Betrag um ca. 250 M zu niedrig eingeschätzt worden ist.

Endlich ist bei den Pos. E I 2 a und E II 2 a für die elektrische Beleuchtung der Straßen zc. an den Häfen ein Mehrbedarf von 2505 M + 1820 = zus. 4325 M erforderlich, da nach dem neuen Betriebsüberlassungsvertrage mit der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft einige Bogenlampen des Bahnhofs zur Hälfte als Straßenbeleuchtung dienen, deren Kosten der Staat allein zu tragen hat. Für das nächstjährige Budget sind hierfür bereits entsprechende Mehrbeträge eingestellt.

Nach vorstehendem ergibt sich mithin eine Überschreitung von $36\,650 + 3200 + 150 + 300 + 860 + 250 + 4325 =$ zusammen 45 735 M.

Bei verschiedenen Positionen des Spezialbudgets Nr. 101 sind indes Minderausgaben zu erwarten, und zwar insbesondere bei

B II 1,
B II 2,
C II 2,
C II 3 a,
C II 4,
C II 5,
D I,
D II 2 b,
D II 3,
D II 5 a,
D II 5 b,
E I 1 a,
E I 1 b,
E I 2 b,
E II 1 a,
E II 1 b,
E II 2 b und
E II 3,

im ganzen etwa 23 540 M, so daß sich ein Fehlbetrag von $45\,735 - 23\,540 = 22\,195$ M oder rund 22 200 M ergibt, wenn diejenigen Positionen, bei denen Minderausgaben zu erwarten sind, mit den nicht ausreichenden Positionen für übertragbar erklärt werden. Die Deputation hält eine solche Übertragbarkeit für zweckmäßig.

Sie beantragt demnach:

- a. die vorstehend aufgeführten, Minderausgaben aufweisenden Positionen mit den Positionen B II 3 a, B II 3 b, C II 1, C II 3 a, D II 2 a, D II 6, E I 2 a und E II 2 a für übertragbar zu erklären.
- b. den Betrag von 22 200 M auf das genannte Budget nachzubewilligen.

Bremen, den 24. Februar 1909.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.
(gez.) **Barthhausen.** (gez.) **Krug.**

3. Nachbewilligung auf den Regulierungsfonds.

Über diesen Gegenstand hat die Deputation für Regulierung der Baulinien einen Bericht erstattet, den der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerschaft zur Beschlußfassung hierneben zugehen läßt, indem er wegen der Äußerung der Finanzdeputation auf den Bericht derselben zu Nr. 7 seiner heutigen Mitteilung an die Bürgerschaft (Verhdlg. S. 247) Bezug nimmt.

Bericht.

Anlage.

Die der Deputation für Anfertigung und Beschaffung von Planmaterialien, Pos. II 4 b, in diesem Rechnungsjahre zur Verfügung stehenden Mittel von 3000 M reichen nicht aus. Die Position ist allerdings mit den Positionen II 3 und II 4 a übertragbar, von diesen Positionen bleibt jedoch, soweit sich jetzt übersehen läßt, kein erheblicher Betrag übrig.

Für Anfertigung und Beschaffung von Planmaterialien sind bis jetzt 4556,98 M ausgegeben, so daß die zur Verfügung stehende Summe um 1556,98 M überschritten ist.

Diese Überschreitung ist insbesondere auf die mit sehr hohen Kosten verbundene Beschaffung der Unterlagen für die auszuarbeitenden Bebauungspläne des Stadt- und Landgebietes zurückzuführen. Die hierzu erforderlichen Pläne sind Pläne der in verschiedenen Maßstäben ausgeführten Katasterkarten, die, um sie auf einen gleichen Maßstab zu bringen, photographisch verkleinert oder vergrößert werden müssen. Diese Verkleinerungen und Vergrößerungen haben in diesem Rechnungsjahre schon 2700 M erfordert, wozu noch die Kosten für die Vervielfältigung der Pläne kommen. Weiter kommen hinzu die für Senat und Bürgerschaft vervielfältigten Pläne über neue Straßen- und Häuserlinien, sowie die Pläne für die abgeschlossenen Verträge und für die Straßenanlagen. Der Fonds ist außerdem noch dadurch in Anspruch genommen, daß die Kosten für die zur Bearbeitung der Bebauungspläne in Oslebshausen notwendige Aufmessung der Höhenverhältnisse des beim Hafengebiet liegenden Geländes aus diesem Fonds bestritten werden mußten. Hierfür sind bis jetzt 500 M verausgabt.

Mit den noch ausstehenden Rechnungen und den bis Ende d. J. erforderlichen Planmaterialien wird einschließlich des bereits vorhandenen Fehlbetrages eine Überschreitung von rund 3000 M zu erwarten sein.

Die Deputation beantragt demgemäß eine Nachbewilligung von 3000 M auf die Position II 4 b ihres Budgets.

Bremen, den 6. März 1909.

Die Deputation für Regulierung der Baulinien.

(gez.) **Wessels.** (gez.) **H. G. Schütte.**

4. Herstellung von geräuschlosem Pflaster in der Schillerstraße und an der Contrescarpe.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, hat über diesen Gegenstand einen Bericht übergeben, den der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerschaft zur Beschlußfassung hierneben zugehen läßt. Wegen der beantragten Nachbewilligung nimmt er Bezug auf den Bericht der Finanzdeputation zu Nr. 7 seiner heutigen Mitteilung an die Bürgerschaft (Verhdlg. S. 247).

Bericht.

Anlage.

Die Anwohner der Schillerstraße Nr. 1—4 und 34, sowie Contrescarpe 72—80 haben durch Rechtsanwalt Dr. Küster bei der Baudeputation, Abteilung Straßenbau beantragt, das vor obigen Häusern belegene Steinpflaster durch ein

geräuschloses Pflaster zu ersetzen und dem Staate hierzu den Betrag von 10 000 M zur Verfügung gestellt mit der Auflage, daß die Arbeiten in diesem Frühling vorgenommen werden.

Die Schillerstraße ist auf der betreffenden Strecke 1896 mit Basaltplastersteinen II. Sorte auf Schotterunterbettung, die Contrescarpe 1895 mit Granitplastersteinen III. Sorte auf Kies gepflastert; die Pflaster liegen also 13 und 14 Jahre, sind aber noch in ziemlich gutem Zustande. Der daselbst herrschende sehr lebhafter Wagenverkehr verursacht auf dem Steinpflaster starken Lärm, der sich ganz besonders in der schmalen Schillerstraße für die Anlieger sehr unliebsam bemerkbar macht. Wenn auch beide Pflaster noch eine Reihe von Jahren beibehalten werden können, so ist doch das Anerbieten der Anwohner unter allen Umständen für den Staat als vorteilhaft zu bezeichnen.

Eine Ausbildung der fraglichen Strecke mit Asphaltpflaster stellt sich auf 7600 M, wozu die Kosten für die Umlegung der Gas- und Wasserrohre kommen, die seitens der Deputation für die Erleuchtungs- und Wasserwerke auf 4650 M veranschlagt werden. Die spätere Unterhaltung der Pflasterung fällt dem Staat zur Last.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, beantragt dementsprechend, die seitens der Anwohner angebotenen 10 000 M anzunehmen und die Herstellung von Asphaltpflaster von Schillerstraße 4 bis Contrescarpe 80 zu beschließen, unter gleichzeitiger Nachbewilligung von 2250 M für durch Umlegen der Rohre entstehende Mehrkosten auf das Budget 1908 „Ordentliche Ausgaben des Straßenbaues.“

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau.
(gez.) **Rassow.** (gez.) **W. Voettcher.**

5. Nachbewilligung für das Seminar.

Über diesen Gegenstand hat die Schuldeputation den anliegenden Bericht übergeben. Der Senat stimmt dem Antrage der Schuldeputation zu und ersucht die Bürgerschaft, ihm beizutreten, indem er wegen der Äußerung der Finanzdeputation auf den Bericht derselben zu Nr. 7 seiner heutigen Mitteilung an die Bürgerschaft (Verhdlg. S. 247) Bezug nimmt.

Anlage.

Bericht.

In ihrem Berichte vom 21. Dezember 1908, betreffend die Einrichtung von zwei neuen Klassen am Seminar (Verhdlg. S. 1352), hat die Schuldeputation bereits bemerkt, daß hierfür geringe bauliche Arbeiten erforderlich seien, nämlich Anlage einer Tür im untern Korridor der Schule zur Gewinnung eines Garderobraumes für Klasse V b beim Turnen, sowie Ausstattung des Schuldienerzimmers als Aufenthaltsort für die Lehrseminaristen, — wozu noch die Beschaffung des nötigen Inventars kommt. Laut Bericht der Hochbauinspektion betragen die Kosten gemäß den von ihr beigefügten Kostenanschlägen für die Herstellung des Garderobraumes und die Renovierung des bezeichneten Zimmers 450 M und für die Beschaffung des Inventars 750 M. Da nun die Instandsetzung und Einrichtung der Räume bis zum Beginn des neuen Schuljahres im April d. J. erfolgen muß, die erforderlichen Mittel aber nicht vorhanden sind, wird um ihre Nachbewilligung, zusammen 1200 M, zur Verfügung der Baudeputation, Abteilung Hochbau, gebeten.

Bremen, den 15. Februar 1909.

Die Schuldeputation.
(gez.) **J. Delrichs, Dr.** (gez.) **J. Aug. Franke.**

6. Nachbewilligung für die Staatsanwaltschaft.

Der Posten II 2 des Budgets der Staatsanwaltschaft — Zeugen- und Sachverständigengebühren 3500 M — ist schon jetzt um fast 1900 M überschritten. In den Posten II 1 und 3 werden dagegen Ersparnisse gemacht werden, deren Betrag mindestens annähernd ausreichen wird, um die Überschreitung jenes Postens zu decken. Um sicher zu gehen, hat die Justizkommission beantragt, die bezeichneten drei Posten für übertragbar zu erklären und auf den Posten II 2 1000 M nachzubewilligen.

Der Senat ersucht die Bürgerchaft, mit ihm diesem Antrage zuzustimmen, indem er wegen der Äußerung der Finanzdeputation zu dem Nachbewilligungsantrage auf den Bericht derselben zu Nr. 7 seiner heutigen Mitteilung an die Bürgerchaft Bezug nimmt.

7. Nachbewilligungen.

Die Finanzdeputation hat über diese Angelegenheit einen Bericht übergeben, den der Senat der Bürgerchaft hierneben übersendet.

Bericht.

Anlage.

Die Finanzdeputation hat in ihrer Sitzung vom 2. März ds. Js. folgende Nachbewilligungsanträge geprüft:

1) Nachbewilligung auf Spezialbudget No. 101, Zollausschlußgebiet und Holz- und Fabrikenhafen	M 22 200
2) Nachbewilligung auf den Regulierungsfonds	" 3 000
3) Herstellung von geräuschlosem Pflaster in der Schillerstraße	" 2 250
4) Nachbewilligung für das Seminar	" 1 200
5) Nachbewilligung für die Staatsanwaltschaft	" 1 000
Zusammen	M 29 650

Die Finanzdeputation findet keinen Anlaß, diese Nachbewilligungsanträge zu beanstanden, da zu 1, 2, 4 und 5 die Notwendigkeit, zu 3 die Zweckmäßigkeit der Mehrausgaben nachgewiesen und nicht zu befürchten ist, daß sich daraus für den Rechnungsabluß des Jahres 1908 ein ungünstigeres Resultat ergeben wird, als nach dem Voranschlag zu erwarten war (§§ 30, 31 des Gesetzes, die Deputationen betreffend).

An Nachbewilligungen sind bis jetzt genehmigt

M 902 300

Die noch nicht genehmigten Nachbewilligungsanträge mit Ein-
schluß der oben erwähnten ergeben eine Bedarfssumme von

" 365 000

Zusammen ... M 1 267 300

Unter den noch nicht erledigten Nachbewilligungsanträgen befindet sich der Antrag der Schuldeputation auf Nachbewilligung von 300 000 M für den Neubau einer 32klassigen Volksschule in Gröpelingen, den die Finanzdeputation im November 1908 in der Annahme, daß sofort mit dem Neubau werde begonnen werden, nicht beanstandet hat, der aber jetzt nur unter starker Ermäßigung des für 1908 geforderten Betrages wird genehmigt werden können.

Aber auch dann übersteigen die Nachbewilligungen im Rechnungsjahre 1908 den Nachbewilligungsdurchschnitt der drei vorhergegangenen Rechnungsjahre (893 333 M) nicht unbeträchtlich, und es ist nicht zu erwarten, daß sie in den Ausgabeersparnissen ihren vollen Ausgleich finden werden. Denn die Ausgabeersparnisse des Jahres 1908 werden nach dem Durchschnitt der Rechnungsjahre 1905—1907 auf etwa 900 000 M zu veranschlagen sein. Infolge der durch Ausgabeersparnisse nicht ausgeglichenen Nachbewilligungen wird sich also der Ausgabeetat des Jahres 1908 gegen den Voranschlag um etwa 150 000 M erhöhen.

Auf der andern Seite steht schon jetzt fest, daß die Einkommensteuer rund 600 000 M., die Veräußerungsabgabe rund 200 000 M. mehr aufbringen werden, als veranschlagt war. Welchen Ertrag die übrigen Einnahmen erbringen werden, läßt sich zurzeit noch nicht feststellen. Erfahrungsmäßig ist aber anzunehmen, daß sie in ihrer Gesamtsumme hinter dem Voranschlag nicht zurückbleiben werden. Demgemäß wird sich also wahrscheinlich trotz der großen Nachbewilligungen das Ergebnis des Rechnungsjahres 1908 nicht unwesentlich besser gestalten als veranschlagt werden konnte.

Die Finanzdeputation.

(gez.) W. Donandt. (gez.) J. V. Schrage.

8. Ausbildung der Schwachhauser Chaussee und Neupflasterung derselben zwischen Kirchbachstraße und Friedhofstraße.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, hat über diesen Gegenstand einen Bericht erstattet, den der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerschaft zur Beschlußfassung hierneben mitteilt.

Anlage.

Bericht.

Bei Beratung des Budgets für 1908 sind unter Nr. 93, Position 3 66 600 M. für die Neupflasterung der Fahrbahn der Schwachhauser Chaussee zwischen Kirchbachstraße und Friedhofstraße unter Vorbehalt eingestellt und ist die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, beauftragt, einen genauen Plan darüber vorzulegen, wie die Schwachhauser Chaussee angelegt werden soll. Gleichzeitig ist der Wunsch ausgesprochen, den Reitweg, wenn auch nur in geringer Breite, beizubehalten.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, beehrt sich, zwei Querschnittszeichnungen, welche für die künftige Ausgestaltung der Schwachhauser Chaussee in ganzer Länge maßgebend sein sollen und einen Lageplan der Strecke der Schwachhauser Chaussee zwischen Kirchbachstraße und Friedhofstraße vorzulegen und bemerkt dazu folgendes:

Der Abstand der Straßenlinien und der freie Raum zwischen den Baumreihen der Schwachhauser Chaussee ist auf der Strecke von der Uhländstraße bis zum Schwachhauser Ring ausreichend groß, um eine 10 m breite Fahrbahn mit zwei Straßenbahngleisen, einen ausreichend breiten Reitweg und einen Radfahrweg, welcher an Sonntagnachmittagen dem Fußgängerverkehr freigegeben werden kann, anzulegen. Die Baumreihen verlaufen parallel zu den Straßenlinien und in entsprechenden Abständen von diesen, so daß der Baumbestand erhalten bleibt.

Auf der Strecke zwischen Schwachhauser Ring—Kirchbachstraße und Friedhofstraße liegen die Verhältnisse jedoch ungünstiger.

Die von Senat und Bürgerschaft genehmigten neuen Straßenlinien für die betreffende Chausseestrecke sind so festgesetzt, daß die notwendige Verbreiterung der Chaussee auf der fraglichen Strecke ganz auf der Nordwestseite (von der Stadt kommend links) vorgenommen wird; erst vor dem Grundstück Nr. 176 geht die nördliche Straßenlinie in die alte Linienführung der Chaussee über und erfolgt die Verbreiterung von da ab auf der entgegengesetzten Seite.

Die vorhandenen Baumreihen haben unter sich einen Abstand von etwas mehr als 12 m, nur kurz hinter der Kirchbachstraße und bei der Friedhofstraße beträgt dieser Abstand weniger und geht bis auf rund 11,5 m herab.

Die Baumreihen verlaufen ziemlich regelmäßig zu den beiden Straßenlinien, so daß also durch die Festlegung eines einheitlichen Querprofils für die Strecken in der Hauptsache die Baumreihe auf der Nordwestseite in Mitleidenschaft gezogen wird und erst an der Krümmung der Chaussee diejenige auf der Südseite vor den Grundstücken Nr. 251 und 253.

Die bestehenden Bäume sind eingemessen worden und im Plan mit grüner Farbe kenntlich gemacht.

Die neue Fahrbahn darf, um ein Doppelgleis der Straßenbahn aufnehmen und dem lebhaften Straßenverkehr genügen zu können, keine geringere Breite als 10 m erhalten. Es würde also immerhin möglich sein, diese Fahrbahn zwischen die vorhandenen beiden Baumreihen einzupassen, ohne den Baumbestand in wesentlichem Umfange angreifen zu müssen. Alsdann würde aber die Fahrbahn auf der Strecke von Kirchbachstraße bis zur Biegung der Chaussee mehr auf der südlichen Straßenseite liegen, während sie von der Biegung ab sich erheblich der nördlichen Straßenlinie nähert. Die Abstände zwischen Straßenlinie und Saumsteinlinie würden auf der Nordseite etwa zwischen 9,5 m und 6,0 m schwanken. Der sich zeitweilig, besonders Sonntags, auf den Fußwegen abspielende sehr lebhafte Fußgängerverkehr würde von einer solchen Anordnung sehr beeinträchtigt werden. Eine Einpassung der neuen Fahrbahn zwischen die vorhandenen Baumreihen ist deshalb nicht zu empfehlen.

Es ergibt sich also die Notwendigkeit, eine der Baumreihen zu verschieben. Liegt zu einem solchen Eingriff einmal die Notwendigkeit vor, so ist auch Gelegenheit gegeben, dem Bedürfnis nach Einlegung eines Reitweges, wenn auch in bescheidener Breite, gerecht zu werden. Ein solches Bedürfnis ist aber für die Schwachhauser Chaussee kaum von der Hand zu weisen. Wenn die Zahl der Reitenden vielleicht auch nicht allzugroß sein wird, so sind die Anhänger des Reitsports hier in Bremen doch so zahlreich, daß der Schnellverkehr der Straßenbahn und der Automobile auf der Chaussee entschieden leiden würde, wenn die Reiter auf dieselbe Bahn wie der Fuhrwerksverkehr angewiesen wären. Wenn deshalb die Straßenbreite, was in der Schwachhauser Chaussee der Fall ist, ausreicht zur Anlage eines Reitweges, so sollte ein solcher Weg geschaffen werden. Die bisherige Lage des Reitweges auf der rechten Seite der Chaussee von der Stadt kommend, ist beibehalten, weil es vorteilhaft ist, den auf der linken Seite angeordneten Radfahrweg an den Nachmittagen von Sonn- und Festtagen dem Fußgängerverkehr überlassen zu können, der Fußgängerverkehr sich aber hauptsächlich auf dem linken Fußweg hält. Den Reitweg etwa in die Mitte der Straße zu legen, ist sehr wenig empfehlenswert, da derselbe alsdann die Fahrbahn zerteilen würde, bei einem Straßenzug wie die Schwachhauser Chaussee ist aber Wert zu legen auf eine zusammenhängende Fahrbahn von ansehnlicher Breite, auf welcher sich der Verkehr frei entfalten kann.

Das für die Schwachhauser Chaussee in ihrer ganzen Länge in Vorschlag zu bringende Straßenprofil gestaltet sich nach den vorstehenden Ausführungen folgendermaßen:

Auf der rechten (von der Stadt kommend) Seite der 10 m breiten Fahrbahn, in deren Mitte die beiden Straßenbahngleise angeordnet sind, liegt ein etwa 3 m breiter Reitweg und ein Fußweg von wenigstens 4,5 m Breite. Der alte Baumbestand bleibt hier bis auf einzelne Exemplare erhalten von der Uhlandstraße bis Grundstück Nr. 251, während die Bäume von Nr. 251 bis Pragerstraße in Fortfall kommen. Auf der linken Seite der Fahrbahn ist ein 2,50 m breiter Radfahrweg und sodann ein etwa 4 m breiter Fußweg vorgesehen. Die vorhandene Baumreihe bleibt bestehen von Uhlandstraße bis zum Schwachhauser Ring, sie fällt von Schwachhauser Ring bis kurz vor der Straßenbiegung (Nr. 170) in die neue Fahrbahn, muß also verschoben werden und zwar auf die Grenze zwischen Rad- und Fußweg und dient als Trennung der beiden Wege. Die alten, schönen Bäume vor den Grundstücken Nr. 182 und Nr. 184 können erhalten bleiben.

Um den Bewohnern der rechten (von der Stadt kommend) Straßenseite die Vorfahrt bis an den Fußweg für leichtes Fuhrwerk zu erhalten, wird der Reitweg entsprechend ausgebildet.

Ein Querschnitt der Straße vor dem Hause Nr. 231 für die Neupflasterungsstrecke von Kirchbachstraße bis Friedhofstraße ist beigelegt, desgleichen ein solcher von Haus Nr. 54 der Strecke von Uhlandstraße bis Bürgermeister-Smidtstraße, deren Neupflasterung für dieses Jahr von der Baudeputation in Vorschlag gebracht worden ist.

Gelegentlich der Neupflasterung der Strecke Kirchbachstraße bis Friedhofstraße läßt es sich erreichen, die für Fuhrwerk und Straßenbahn gefährliche Ausweichstelle der Straßenbahn vor der Ausmündung des Schwachhauser Rings zu

beseitigen und zwischen Gleis und Saumstein eine Durchfahrt für Fuhrwerke zu schaffen, indem man den Saumstein, wie im Lageplan grün dargestellt, einzieht. Der Radfahrweg bleibt erhalten. Desgleichen wird die Ausweiche der Straßenbahn hinter der Friedhofstraße eingezogen und dafür eine freie Durchfahrt für Fuhrwerk auch auf der Nordseite der Fahrbahn geschaffen werden können.

Der beigegefügte Lageplan gibt eine Übersicht über die Ausbildung der zur Neupflasterung für 1908 mit Vorbehalt eingestellten Straßenstrecke von Kirchbachstraße bis Friedhofstraße, wenn die Ausbildung in der vorgeschlagenen Weise erfolgt.

Die angeregte und auf der Klappe des Lageplanes dargestellte Verbreiterung der Fahrbahn auf 12 m in der Straßenkrümmung ist für den Verkehr zweckmäßig und wird von der Baudeputation empfohlen.

Im diesjährigen Budget sind für die Herstellung einer 10 m breiten Fahrbahn aus Granit II auf Kies 66 600 M vorgesehen unter der Annahme, daß diese Fahrbahn sich den derzeitigen Verhältnissen anpassen sollte.

Die Kosten haben neu veranschlagt werden müssen und stellen sich einschließlich der Baumpflanzungen auf 87 000 M bei Ausführung in Granit II auf Kies und auf 84 000 M bei Verwendung von Stampfasphalt auf Betonunterlage und Einfassung der Schienen der Straßenbahn mit einem Streifen Hartholzpflaster. Der Beitrag der Straßenbahn stellt sich auf 20 000 M bei Verwendung von Granit und auf 34 000 M bei Verwendung von Stampfasphalt.

Nach dem Bericht der Tiefbauinspektion II, welchem Herr Baudirektor Graepel beigetreten ist, hat die Einfassung der Schienen mit Hartholzpflaster in anderen Großstädten gute Erfolge in Stampfasphaltstraßen ergeben, sobald das Profil der Straßenbahnschienen ausreichend hoch und kräftig ist. Das von der hiesigen Straßenbahngesellschaft bei Neupflasterungen auf Betonunterlage angewendete hohe Schienenprofil gibt die Gewähr, daß auch im vorliegenden Falle die Verwendung von Stampfasphalt kein gewagtes Experiment ist. Die Verwendung des Stampfasphalts würde der Bedeutung der Schwachhauser Chaussee als Hauptstraße der Schwachhauser Vorstadt durchaus entsprechen.

Die Baudeputation beehrt sich demnach zu beantragen, das für den künftigen Ausbau der Schwachhauser Chaussee vorgeschlagene Quersprofil zu genehmigen und die für 1908 in das Budget eingestellte Strecke der Schwachhauser Chaussee den vorgelegten Zeichnungen gemäß auszubilden unter Verwendung von Stampfasphalt und Einfassung der Schienen mit Hartholzklofen. Sie ersucht gleichzeitig, die nachträgliche Einstellung von 17 400 M in das Budget 1909 zu genehmigen.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau.
(gez.) **Rassow.** (gez.) **M. Voettcher.**

9. Anleihe von 1909.

Über die Anleihe von 1909 hat die Finanzdeputation den anliegenden Bericht übergeben. Der Senat stimmt den Anträgen der Finanzdeputation zu und ersucht die Bürgerschaft, ihm beizutreten.

Anlage.

Bericht.

Die Finanzdeputation hat auf Grund der ihr erteilten Ermächtigung am 11. Januar d. J. in üblicher Weise an eine größere Anzahl angesehener Banken und Bankhäuser die Einladung gerichtet, bis zum 20. Januar d. J., nachmittags 4 Uhr, Anerbietungen auf Übernahme einer amortisablen vierprozentigen bremischen Staatsanleihe im Nennwerte von 30 Millionen Mark einzureichen. Es wurde dabei zur Bedingung gemacht, daß die Anleihesumme in vier Raten, und zwar am 1. März 10 Millionen, am 1. Juni 5 Millionen, am 1. Oktober d. J. 10 Millionen und am 1. Februar 1910 5 Millionen Mark eingezahlt werden, den Übernehmern jedoch freistehen solle, schon vorher die Schuldverschreibungen über die ganze Anleihe gegen Sicherheitsleistung und Vergütung der Stückzinsen für die noch nicht fälligen Raten abzunehmen. Ferner wurde zur Bedingung gemacht, daß die Anleihe zuerst im Jahre 1914 und sodann alljährlich mit $\frac{1}{2}\%$ des Anleihebetrages unter Zuwachs der ersparten Zinsen getilgt werden solle, wobei sich die Finanzdeputation das Recht vorbehielt, die Tilgung entweder durch freihändigen Ankauf von Schuldverschreibungen

zu bewirken oder die in jedem Jahre zu tilgenden Schuldverschreibungen durch das Los bestimmen zu lassen und sodann zum Nennwerte zurückzuzahlen. Daneben wurde dem Staate das Recht vorbehalten, vom 1. September 1919 an die Schuldscheine unter Einhaltung einer vierteljährigen Kündigungsfrist zu kündigen.

Zu dem bezeichneten Termine gingen drei Anerbietungen ein. Ein aus 15 Banken und Bankhäusern bestehendes Konsortium, unter Führung der Vereinsbank in Hamburg, bot als Übernahmekurs 100,38 %, ein zweites Konsortium, unter Führung der Deutschen Bank in Berlin und Bremen, bestehend aus 5 Banken und Bankhäusern, 100,63 % und das dritte Konsortium, unter Führung der Königlichen Seehandlung (Preussische Staatsbank) in Berlin, 100,91 %. Alle drei Konsortien erklärten übereinstimmend, daß sie im Hinblick auf die gegenwärtige Lage des Geldmarktes nicht in der Lage seien, an Stückzinsen bis zu den Zahlungstagen 4 % zu vergüten, die Verzinsung vielmehr auf $1\frac{1}{2}$ % unter dem jeweiligen Diskontsatz der Reichsbank, höchstens auf 4 % und mindestens auf 2 %, beschränken müßten. Ferner hatten sie zur Bedingung gemacht, daß ihnen bei Ausreichung neuer Zinsbogen 5 Pfg. für jeden Bogen vergütet werde.

Von den drei Angeboten erhielt das zuletzt erwähnte den Zuschlag. An diesem Angebote sind neben der Königlichen Seehandlung (Preussische Staatsbank) 13 Banken und Bankhäuser zu gleichen Teilen unter Ausschluß der Solidarität beteiligt, nämlich die Bank für Handel und Industrie, die Berliner Handelsgesellschaft, S. Bleichröder, Delbrück Leo & Co., F. W. Krause & Co. Bankgeschäft, A. Schaaffhausen'scher Bankverein — sämtlich in Berlin, die Bremer Bank Filiale der Dresdner Bank, Bernh. Looße & Co., die Direction der Disconto-Gesellschaft und E. C. Weyhausen in Bremen, Sal. Oppenheim jr. & Co. zu Köln a. Rh., die Commerz- und Discontobank in Hamburg und die Norddeutsche Bank in Hamburg.

Auf Wunsch der Finanzdeputation haben sich die genannten Übernehmer der Anleihe nachträglich damit einverstanden erklärt, daß unter Wegfall der für den 1. Februar 1910 vorgesehenen Ratenzahlung der Rest des Anleihebetrages mit 15 Millionen Mark am 1. Oktober 1909 eingezahlt wird. Diese Änderung der ursprünglichen Bedingungen wird dem Staate im Hinblick auf die ungünstige Bemessung der zu vergütenden Stückzinsen voraussichtlich zum Vorteil gereichen.

Der Anleihevertrag mit der Königlichen Seehandlung und ihren Mitübernehmern ist am 6./9. d. Mts. vollzogen worden. Der Vertrag stimmt, abgesehen von den oben hervorgehobenen besonderen Bedingungen, im wesentlichen mit den Anleiheverträgen der früheren Jahre überein.

Im Spezialbudget Nr. 73 für 1909 — Zinsen der Staatsschuld — ist der Mehrbedarf, den die Verzinsung der neu aufgenommenen Anleihe erfordert, auf 760 000 M veranschlagt worden. Diese Berechnung beruhte auf der Voraussetzung, daß die Übernehmer der Anleihe an Stückzinsen 4 % vergüten würden. Da nach den Bedingungen des Anleihevertrages vorsichtigerweise damit gerechnet werden muß, daß die Stückzinsen über den Mindestbetrag von 2 % nicht hinausgehen werden, so ist der für den Mehrbedarf an Zinsen eingestellte Betrag um 265 000 M zu erhöhen. Andererseits ist die im Kapitel I Titel 1 der außerordentlichen Einnahmen für Bankzinsen eingestellte Summe von 160 000 M um 55 000 M zu erhöhen, weil die Übernehmer der Anleihe den Restbetrag der Anleihesumme von 5 Millionen Mark statt am 1. Februar 1910 bereits am 1. Oktober 1909 einzahlen werden. Hiernach ergibt sich eine Mehrbelastung des Budgets um 210 000 M, die aus dem Überschusse des Übernahmepreises über den Nennbetrag der Anleihe zu decken ist.

Demgemäß beantragt die Finanzdeputation, den Budgetvoranschlag für 1909 dahin zu ändern, daß die im Kapitel I Titel 1 der außerordentlichen Einnahmen für Bankzinsen eingestellte Summe um 55 000 M und die im Kapitel IV Titel 3 der ordentlichen Ausgaben für „Zinsen der Staatsschuld“ eingestellte Summe auf 8 962 000 M erhöht und in Kapitel II der außerordentlichen Einnahmen als neuer Titel eingestellt wird: Dem durch Begebung der Anleihe für 1909 erzielten Kursgewinn entnommen 210 000 M.

Die Finanzdeputation.

(gez.) M. Donandt.

(gez.) F. L. Schrage.

10. Pferdeeisenbahn im Zollausschlußgebiet.

Die Polizeidirektion hat dem Senat folgendes berichtet:

Durch die Beschlüsse von Senat und Bürgerschaft vom 10., 18. und 20. Juli 1888, Verhdlgn. S. 449, 461, 470, wurde der Gesellschaft Bremer Pferdebahn die Konzession zum Betriebe einer Pferdeeisenbahn innerhalb des Freibezirks erteilt, und zwar nach § 1 der Konzessionsbedingungen zunächst für die Dauer von fünf Jahren. Der § 10 der Konzessionsbedingungen bestimmt dann weiter folgendes:

„Nach Ablauf der in § 1 bestimmten fünfjährigen Frist ist die Gesellschaft berechtigt, den weiteren Betrieb innerhalb des Freibezirks unter näher zu vereinbarenden Bedingungen bis zur Beendigung der ihr wegen der Bahn Horn-Freibezirk erteilten Konzession fortzuführen. Zu den Bedingungen muß gehören die Bezahlung der dem Staate durch Beschaffung und Einlegung des Gleismaterials im Freibezirk erwachsenen Kosten und der Wegfall der in § 4 der Gesellschaft wegen der Billetsteuer zugestandenen Vergünstigung.

Sollte sich die Gesellschaft nach Ablauf der in § 1 bestimmten fünfjährigen Frist nicht zu einer definitiven Übernahme des Betriebes unter den staatsseitig aufgestellten Bedingungen entschließen können, so ist die Aufsichtsbehörde berechtigt, die Fortsetzung des Betriebes im Freibezirk unter den jetzigen Bedingungen, jedoch unter Wegfall der Befreiung von der Billetsteuer (§ 4) auf eine von ihr zu bestimmende Zeit innerhalb der Dauer der für die Bahn Horn-Freibezirk erteilten Konzession von der Gesellschaft zu verlangen.“

Im Jahre 1894 hat die Gesellschaft Bremer Straßenbahn als derzeitige Konzessionsinhaberin von der ihr eingeräumten Befugnis, den Betrieb definitiv zu übernehmen, keinen Gebrauch gemacht, vielmehr ist der Betrieb gemäß Absatz 2 der vorerwähnten Bestimmung bis jetzt weitergeführt worden. Das Gleismaterial ist darnach im Eigentum des Staates verblieben.

Inzwischen ist der Zustand der Gleise infolge der bald zwanzigjährigen Abnutzung ein derartiger geworden, daß entweder eine Neulegung auf Kosten des Staates oder die Einstellung des Betriebes erfolgen muß. Eine Reparatur, wie sie im Jahre 1904 vorgenommen wurde, würde die aus dem Zustande der Gleise für den Betrieb der Bahn und den Fuhrwerksverkehr sich ergebenden Gefahren nicht mehr beseitigen können.

Angeichts der hohen Kosten der Neulegung, die sich nach dem Anschlage der Bauinspektion für das Zollausschlußgebiet auf 37 000 M. beziffern, empfiehlt die Polizeidirektion die Aufhebung des Pferdebahnbetriebes und die Beseitigung der Gleise, indem sie darauf hinweist, daß im Verkehrsinteresse der Fortbestand der Bahn nicht mehr zu fordern ist, deren Benutzung ständig abgenommen hat. Die nach den Konzessionsbedingungen zu zahlende Billetsteuer von 1 Prozent hat im Jahre 1907 nur noch 5,42 M. betragen. Bei gutem Wetter fahren die Wagen häufig völlig leer. Auch die Deputation für Häfen und Eisenbahnen hat sich für die Aufhebung des Betriebes ausgesprochen.

Die Kosten der Beseitigung der Gleise und der Wiederherstellung des Pflasters betragen nach dem Anschlage der Bauinspektion für das Zollausschlußgebiet und der Baudeputation, Abteilung Straßenbau, für die Strecke innerhalb des Zollausschlußgebiets 10 650 M. und für die vor dem Tor II liegenden Gleisteile 1800 M. Der Erlös des zu verkaufenden Altmaterials wird dagegen etwa 2500 M. ergeben.

Die Polizeidirektion beantragt darnach, der Aufhebung des Pferdebahnbetriebes im Zollausschlußgebiet zuzustimmen und für die erforderlichen Gleis- und Pflasterarbeiten den Betrag von 12 500 M. auf das laufende Budget nachzubewilligen.

Der Senat tritt dem bei und ersucht die Bürgerschaft um ihre Zustimmung, indem er bemerkt, daß die Finanzdeputation gegen die beantragte Nachbewilligung nichts zu erinnern gefunden hat.