

Mittheilung des Senats

vom 31. Mai 1875.

1. Sedanfeier.

Der Senat ist gern einverstanden, daß der zweite September d. J. zu einem allgemeinen Feiertage erklärt werde. Er nimmt an, daß die Bürgerschaft durch ihren hierauf gerichteten Antrag den Erlaß eines Gesetzes von gleichem Wortlaute wie das vom 15. Juli 1874 hat genehmigen wollen und wird die Publication desselben anordnen. Auch stimmt der Senat dem Beschlusse der Bürgerschaft wegen Verwendung von M. 3000 für Zwecke der Feier zu. Ein Gesuch um Deckung des Deficits, welches dem hiesigen Privatcomité für die vorjährige Sedanfeier durch die Kosten des von ihm veranstalteten Volksfestes entstanden ist, ist zwar bis jetzt dem Senat nicht zugegangen. Er wird sich jedoch durch den Beschluß der Bürgerschaft ermächtigt halten, geeigneten Falls für diesen Zweck M. 1800 zu verwenden. Uebrigens will er nicht unterlassen zu bevortworten, daß für die Zukunft eine nachträgliche Deckung solcher von Privaten veranlaßter, über den bewilligten Betrag hinausgehender Ausgaben durch Staatsmittel ihm nicht zulässig erscheinen würde.

2. Separationswerk.

Der Senat übergiebt der Bürgerschaft zu ihrer Beschlußnahme den anliegenden Bericht der Baudeputation, das Separationswerk betreffend, indem er seine Erklärung sich vorbehält.

Bericht der Baudeputation, das Separationswerk betreffend. (Eingereicht am 31. Mai 1875.) Anlage.

In den Kostenanschlag für die Kaiserbrücke ist ein Posten von M. 37,000 zur Herstellung einer Oeffnung des Separationswerkes, um den Fährbetrieb während des Brückenbaues zu ermöglichen, und demnächst für die Schließung desselben, resp. die Wiederinstandsetzung, ferner für eine anderweitige Oeffnung unweit der Eisenbahnbrücke nach Vollendung der Brücke aufgenommen, und ging dabei die Absicht dahin, für die Schließung wiederum Packwerk zu verwenden. Die Kosten dieser Anlagen würden durch die Anschlagsumme gedeckt sein, da von derselben noch ca. M. 22,000.— disponibel sind, während die Kosten des Packwerkbaues Behufs Schließung des Separationswerkes zu ca. M. 15,500.— die der neuen Oeffnung zu ca. " 4,500.— " 20,000.— angenommen worden, somit erübrigen ca. M. 2,000.—

Im Einverständniß mit Herrn Oberbaudirector Franzius hat indeß vor Kurzem der Bauinspector Heinke den anliegenden Bericht nebst Situationsriß eingereicht, worin empfohlen wird, statt des Packwerkes zur Schließung hölzerne Spundwände in näher angegebener Weise anzubringen, den Raum zwischen den Spundwänden aber mit Baggersand aufzufüllen und mit Steinschlag oder Grand gegen Abspülungen zu befestigen. Die Vortheile einer derartigen Einrichtung würden darin bestehen, einmal, daß dadurch dem Separationswerk eine größere Festigkeit verliehen und Reparaturkosten gespart würden; sodann, daß in unmittelbarem Anschluß an den mit zwei bequemen Treppen versehenen Theerhospfeiler ein gnter Anlegeplatz für kleinere Fahrzeuge auf 80 Meter Länge bei 23,15 Meter Breite geschaffen würde, der vielleicht auch für die Dampfschiffe ins Auge zu fassen wäre, da auf dem Anschlußpfeiler ein Droschenstand möglich ist. Die Mehrkosten betragen M. 7,500, die Mehrbelastung des Baufonds M. 5,500, welcher Mehrbetrag auf denselben indessen ohne Ueberschreitung der bewilligten Gesamtsumme übernommen werden kann.

Die Anträge der Techniker werden von der Abtheilung der Baudeputation für den Wasserbau, welche die Ausführung zu übernehmen haben würde, dringend befürwortet, und wird somit an Senat und Bürgerschaft das Ersuchen gerichtet: die Baudeputation zu ermächtigen, zur Schließung des Separationswerkes beim Theerhofspfeiler der Kaiserbrücke, dem Begleitbericht des Bauinspectors Heineken entsprechend, hölzerne Spundwände anzubringen und die Mehrkosten von M. 7,500 auf den Baufonds der Kaiserbrücke zu übernehmen.

Bremen, den 31. Mai 1875.

Die Baudeputation.

(gez.) Hermann Gröning. (gez.) Helmken.

Unteranlage. Bericht des Bauinspectors Heineken, betreffend Schließung der Deffnung zwischen Separationswerk und Brückenpfeiler.

Da mit der Eröffnung der Kaiserbrücke die Dampffähre eingestellt ist, so kann auch die Schließung der Deffnung unterhalb der Kaiserbrücke vorgenommen werden.

Ich empfehle hierzu eine unwesentliche, sich nur auf das zu verwendende Material beziehende Abweichung von dem früheren Project.

Während angenommen ist, die Deffnung durch einen Packwerksbau zu schließen, erlaube ich mir den Vorschlag, unter Beibehaltung der alten Uferlinien an beiden Seiten, die Deffnung durch zwei Spundwände, deren Zwischenraum mit Baggermaterial ausgefüllt wird, zu schließen. Es wird also nur statt des unter Wasser leicht vergänglichen Busches länger dauerndes Holz verwandt.

Bei dem niedrigsten Wasserstande des vorigen Jahres (1 Meter unter Null), dessen häufigere Wiederkehr zu erwarten ist, wird das aus leicht vergänglichem Material bestehende Packwerk ca. 2,5 Meter aus dem Wasser hervorragen und kostspielige Reparaturen erfordern. Werden aber beide Seiten der Deffnung (Altstadt- und Neustadtseite) durch eine Spundwand (Bohlwand) aus pitch pine oder besten rothtannenen Bohlen von 0,145 Meter (6 Zoll) Stärke versehen, so ist die jährliche Reparatur geringer. Diese Spundwände wären auf dieselbe Tiefe wie die Fundirung der Brücke zu bringen, sie werden in Feldern zwischen Zeitpfählen von 0,25/25 Meter eingerammt und erhalten oben und etwa auf 0 Meter Wasserstand (so tief wie möglich) Zangen und Gurten. Beide Spundwände werden bei den obereren Zangen alle 3 Meter, bei den unteren Gurten alle 6 Meter durch eiserne Anker gegen einander verankert. Der Raum zwischen beiden Spundwänden wird mit Baggermaterial ausgefüllt und oben mit Steinschlag und Grand befestigt, um ein Abspülen bei höherem Wasser zu verhindern, eventuell später abgepflastert.

Zur Verbindung des Separationswerkes mit den Spundwänden wird die Mittelrippe des ersteren und ein an die nach der großen Weser hin liegende Schlänge anzuschließender Flügel zwischen die Spundwände hineingeführt.

Die Spundwände werden auf 60 Meter Länge vom Pfeiler ab auf + 1,7 Meter Höhe horizontal gelegt, von da ab fallen sie bis auf die Höhe des Separationswerkes ab. Beide Spundwände werden oben mit einem das Hirnholz der Bohlen und die Zangen schützenden Deckholz versehen.

Diese Anordnung des Abschlusses würde noch den großen Vortheil haben, daß unterhalb des mit zwei bequemen Treppen versehenen Theerhofspfeilers ein guter Anlegeplatz für kleinere Fahrzeuge etc. geschaffen würde.

Die Kosten dieser Einschließung würden betragen:

1) Zimmerarbeit, Material und Arbeitslohn.....	M. 19,200.—
2) Eisenarbeit mit Material.....	„ 3,200.—
3) Nebenarbeiten.....	„ 600.—
Summa.....	M. 23,000.—

Das Aufhöhen zwischen den Spundwänden geschieht durch Einbringen von Baggermaterial. Der Abtheilung Wasserbau erwachsen dadurch keine Mehrkosten, vielmehr spart sie bei Baggerungen an der Neustadtseite einen längeren Wasser- und Landtransport.

Wird der Anschluß des Separationswerkes mit dem ursprünglich angenommenen Material (Packwerk) hergestellt, so wird die vorhandene Mittelrippe des Separationswerkes in derselben Stärke bis an den Pfeiler hinangeführt und von derselben ab je drei Köpfe nach der großen und kleinen Weser hin, also im Ganzen sechs gelegt; ferner an der Neustadtseite zwischen den Köpfen ein Grundbett bis auf 0 Meter Wasserstand gelegt, um das Ganze gegen den starken Uebersturz zu sichern, welcher bei höheren Sommerwasserständen dicht unterhalb des großen Pfeilers von der großen nach der kleinen Weser hin stattfinden wird.

Hierzu sind erforderlich:

3670 Cubicmeter Packwerk à 100 Cubicmeter M. 410 M. 14,947.—

Allgemeine Nebenarbeiten..... " 553.—

Summa... M. 15,500.—

Die Verwendung von Holz statt Packwerk kostet also ca. M. 7500 mehr, sie erspart an jährlichen Reparaturen und liefert zugleich einen dem Verkehr nützenden Raum.

Die Herstellung der neuen Oeffnung im Separationswerk oberhalb der Eisenbahnbrücke wird außerdem noch einen Kostenaufwand von ca. M. 4000—4500 verursachen.

Bremen, den 10. Mai 1875.

(gez.) **Fr. Heincken.**

Einverstanden.

Bremen, den 19. Mai 1875.

Der Oberbaudirector.

(gez.) **Franzius.**

3. Fahrzeuge der Rahnschiffer.

Ein ähnliches Unterstützungsgesuch der Rahnschiffer, wie es zu dem Beschlusse der Bürgerschaft vom 5. Mai c. Anlaß gegeben hat, war bereits im November v. J. dem Senat eingereicht und von diesem einer um so sorgfältigeren Prüfung unterworfen worden, als es an sich erwünscht gewesen wäre, den Bittstellern entgegenzukommen. Wären lediglich Rücksichten des Wohlwollens in Betracht zu ziehen, so würde der Senat gern das Gesuch der Rahnschiffer bei der Bürgerschaft befürwortet haben. Da es sich aber um eine aus öffentlichen Mitteln zu gewährende Beihilfe von sehr erheblichem Betrage handelte, so mußte der Senat sich die Frage vorlegen, ob ein öffentliches Interesse vorliege, welches eine Verwendung von Staatsgeldern in diesem Falle rechtfertige. Nach seiner, mit einem Gutachten der Handelskammer übereinstimmenden Ansicht war nicht nur diese Frage zu verneinen, sondern es schien sogar dem öffentlichen Interesse geradezu widerstreitend, durch Gewährung des Gesuchs einen Präcedenzfall zu schaffen, welcher zur Consequenz gezogen werden würde, so oft durch Maßregeln oder Anlagen des Staats Privatinteressen mittelbar benachtheiligt werden. In solchen Fällen sind Entschädigungsansprüche principiell stets abgewiesen worden, und zwar nach Ansicht des Senats mit vollem Rechte, weil die Anerkennung des entgegengesetzten Grundsatzes die meisten öffentlichen Verbesserungen zu einer Quelle unabsehbarer Geldforderungen an den Staat machen und viele derselben von vornherein verhindern würde. Es würde nicht schwer fallen, zahlreiche Beispiele anzuführen, wo Privatinteressen mittelbar in Folge staatsseitiger Reformen oder Verkehrsanlagen empfindlich gelitten haben, ohne daß dafür eine Entschädigung gewährt worden wäre. Unzweifelhaft werden derartige Fälle auch künftig sich häufig wiederholen, solange unser Gemeinwesen im Fortschreiten begriffen ist, und ebenso unzweifelhaft würden in allen solchen Fällen die Beschädigten auf Vergütung Anspruch erheben, wenn sie im Stande wären, auf einen Vorgang, wie das Gesuch der Rahnschiffer ihn herbeizuführen sucht, sich zu berufen. Wie bedenklich es ist, auch nur einen derartigen Vorgang zu schaffen, zeigt das Gesuch der Rahnschiffer selbst, welche selbst aus wesentlich verschiedenen, nur äußerlich und

oberflächlich ähnlichen hiesigen und auswärtigen Entschädigungsfällen eine Begründung ihres Antrags herleiten zu können glauben. Nachdem Senat und Bürgerschaft es im öffentlichen Interesse erforderlich gefunden haben, den oberhalb der Kaiserbrücke belegenen Theil des Flusses für Fahrzeuge mit stehenden Masten abzuschließen, können die Inhaber solcher Fahrzeuge irgend ein Recht auf Zugang zu jenem Theile des Flusses ebensowenig geltend machen wie die Grundeigenthümer an der abgeschlossenen Uferstrecke ein Recht auf Fortdauer des früheren Zustandes haben. Weder die Einen noch die Anderen können daher einen Ersatz der Kosten fordern, welche sie aufzuwenden haben mögen, um sich die frühere Verkehrsmöglichkeit wiederzuschaffen. Würde dies zugegeben, so ließen gleiche Ansprüche in analogen anderweitigen Verhältnissen sich kaum abweisen und namentlich würde den nichtbremischen Weserschiffen schwerlich zu versagen sein, was man den hiesigen bewilligt hätte. Der Senat bedauert daher, dem Beschlusse der Bürgerschaft vom 5. Mai c. nicht beitreten zu können.

Mittheilung des Senats

vom 2. Juni 1875.

Vertrag mit Oldenburg resp. Preußen, Mitbenutzung des Hauptbahnhofes von Seiten des Oldenburgischen Eisenbahnunternehmens betreffend.

Ueber eine anderweitige, den veränderten Verkehrsverhältnissen angemessene Feststellung der in dem Vertrage vom 9. April 1867 stipulirten Leistungen des Oldenburgischen Eisenbahnunternehmens für die Mitbenutzung des hiesigen Hauptbahnhofes und der Weserbahn haben commissarische Verhandlungen zwischen den drei theilnehmenden Verwaltungen stattgefunden, deren Ergebnis in Nachtragsverträgen zu den Verträgen vom 9. April 1867 (Oldenburg-Bremen) beziehungsweise vom 11/15. Juni 1867 (Preußen-Bremen), welche der Senat der Bürgerschaft in Abschrift mittheilt, niedergelegt ist.

Bei diesen Verhandlungen wurde zunächst das Maß der Oldenburgischen Mitbenutzung des Hauptbahnhofes nach den Angaben der Königl. Eisenbahn-Direction, aus dem Verhältnisse der von und nach Oldenburg ein- und ausgehenden Locomotiv- und Wagenachsen zu der Achsenzahl des Gesamtverkehrs auf 9,6 % des letzteren ermittelt und es ist hiernach der verhältnißmäßige Antheil Oldenburgs an den Betriebsunkosten auf M. 66,882 (Art. 2 b 1/8.) berechnet, nachdem für einzelne der angeführten Positionen, insofern dieselben als für den Oldenburger Verkehr von weniger Bedeutung anerkannt werden mußten, die Beitragspflicht auf 7,5 % herabgesetzt war. Dieser Beitrag zu den Betriebsunkosten wird von Bremen an die gemeinschaftliche Betriebskasse abgeliefert. Für die Berechnung des Oldenburgischen Antheils an der Verzinsung des Anlagekapitals der Gebäude, Gleise und sonstigen Einrichtungen des Hauptbahnhofes, für Verschleiß der Gebäude des Hauptbahnhofes und für Unterhaltung der Gebäude des Hauptbahnhofes ist einerseits dieselbe Verhältnißzahl von 9,6 % angewandt, andererseits ist als Anlagekapital des Hauptbahnhofes, nach Absatz der von der Oldenburgischen Mitbenutzung ausgeschlossenen Anlagen, der kapitalisirten Miethen, welche Bremen einnimmt und dergl. ein Betrag von M. 6,637,500 und als Werth der Gebäude der Betrag von M. 1,373,889 angesetzt. Dagegen ist hinsichtlich der Verzinsung der Anlagekosten und der Unterhaltung und Bewachung der Weserbahn der Satz von 50 % vereinbart und das Anlagekapital mit M. 500,000, die Ausgabe für Unterhaltung und Bewachung nach dem Durchschnitt der letzten Jahre mit M. 10,000 zur Berechnung gezogen. Auf diesen Grundlagen ist die in Art. 2 a. des Nachtragsvertrages angegebene Aversionalsumme von M. 43,247, welche das Oldenburgische Eisenbahnunternehmen hinsort und nach Maßgabe der Vertragsbestimmungen an die Staatskasse zu vergüten hat, zusammengestellt.