

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 10. Mai 1872.

1. Gesetzliche Bestimmungen wegen der Einquartierung 2c.

Zu dem von der berichtenden Deputation vorgelegten Gesetzentwurfe, betreffend die Ausführung der Reichsgesetze über die Quartierleistung für die bewaffnete Macht und über die Kriegsleistungen, findet der Senat das Folgende zu bemerken.

Die Bestimmung darüber, in welchen Theilen des Staatsgebiets die Truppen untergebracht werden sollen, steht zwar während des Kriegszustandes der Militärbehörde zu; jedoch wird dieselbe, wie solches auch im Jahre 1870 geschehen, häufig es der Civilbehörde überlassen, nach ihrem Ermessen die Einquartierungslast auf die Stadt Bremen, die Bezirke des Landgebiets und die Hafenstädte zu vertheilen. Tritt dieser Fall ein, so wird die Central-Quartierdeputation die betreffenden Anordnungen zu erlassen haben. Es empfiehlt sich daher, um hierüber einen Zweifel nicht bestehen zu lassen, den ersten Absatz des §. 2 so zu fassen:

Die Vertheilung der Quartierleistungen und der im §. 4 des Gesetzes vom 11. Mai 1851 vorgeschriebenen Landlieferungen auf die Stadt Bremen, die Hafenstädte und die Bezirke des Landgebiets erfolgt durch die Central-Quartierdeputation.

Im Landgebiete wird alsdann die Untervertheilung auf die Gemeinden nach Absatz 2 desselben Paragraphen durch den Landherrn unter Zuziehung des Bezirksausschusses vorgenommen werden.

Die Anmeldung der Ansprüche auf Vergütung für Kriegsleistungen (§. 5) ist bisher Seitens der Interessenten direct bei der Centralbehörde (der Militärcommission des Senats) erfolgt und als genügend von den Militärbehörden anerkannt worden. Es wird daher auch künftig ausreichen, wenn diese Anmeldungen direct an die Central-Quartierdeputation gehen, wonach also §. 5 einfach zu lauten hätte:

Die Anmeldung der Ansprüche auf Vergütung für Kriegsleistungen nach §. 21 des Gesetzes vom 11. Mai 1851 erfolgt bei der Central-Quartierdeputation.

Mit diesen Abänderungen, deren Genehmigung Seitens der Bürgerschaft er beantragt, ertheilt der Senat dem Gesetze seine Zustimmung.

Was sodann die vorgeschlagene Quartierordnung für die Stadt Bremen betrifft, so kann zwar der Senat seine Bedenken gegen die ausschließliche Anwendung des Maßstabes des Wohnungsaufwandes auch jetzt nicht völlig unterdrücken; andererseits erkennt er jedoch an, daß in der Praxis die Fälle, wo dieser Maßstab zu unerfüllbaren Forderungen führen kann, nur selten vorkommen werden und daß den mit diesem Maßstabe verbundenen Härten durch eine vernünftige Handhabung des Gesetzes wenigstens theilweise begegnet werden kann. Auch darf er erwarten, daß, wenn die Erfahrung seinen Bedenken Recht geben sollte, dann die Bürgerschaft zu einer zweckmäßigen Verbesserung des Gesetzes gern die Hand bieten wird. Er steht daher nicht an, um die endliche Regelung des Quartierwesens nicht weiter zu verzögern, mit dem in §. 7 des Entwurfs ausgesprochenen Principe sich einverstanden zu erklären und demgemäß dem Beschlusse der Bürgerschaft darin beizutreten:

daß von der Aufstellung eines Quartierkatasters im Sinne des §. 6 des Reichsgesetzes vom 25. Juni 1868 Abstand genommen werde.

Im Einzelnen hat der Senat zu dem Entwurfe noch Nachstehendes zu bemerken.

Zu §. 2. Die Bestimmung sub h ist dem Beschlusse der Bürgerschaft gemäß zu streichen.

Zu §. 12. Dem ersten Absätze ist hinzuzufügen: „Der Recurs muß auf schriftlichem Wege erfolgen.“

Zu § 13. An Stelle der Worte „60, 90, 180, 270 Thaler“ ist zu setzen: „200, 300, 600, 900 Mark“ und der letzte Absatz, welcher durch die Einführung des Markfußes am 1. Juli d. J. überflüssig wird, zu streichen.

Uebrigens betrachtet der Senat es als selbstverständlich, daß durch den § 13 nicht die Möglichkeit ausgeschlossen werden soll, die Vertheilung der Quartierlast nach Tagen anstatt nach Köpfen zu berechnen, dergestalt z. B. daß die Aufnahme von 5 Mann für 20 Tage gleich gelten würde der Aufnahme von 20 Mann für 5 Tage. Da jedoch Zweifel in dieser Beziehung laut geworden sind, hält er es für nicht überflüssig, auf den richtigen Sinn des Paragraphen hinzuweisen, zu dessen Verdeutlichung es vielleicht dienen würde, wenn der Eingang des Paragraphen lautete: „Die Vertheilung der Einquartierungslast findet nach folgender Scala statt.“ Unter „Einquartierung“ könnte möglicherweise die Zahl der in jedem Falle unterzubringenden Mannschaft verstanden und gefolgert werden, diese Mannschaft müsse in jedem einzelnen Falle, und ohne Rücksicht auf früher Geleistetes oder auf die Zahl der Quartiertage streng nach der Scala vertheilt werden, während es doch nach § 15 die Absicht des Gesetzes ist, jedem Pflichtigen seine Mehrleistungen sowohl an Quartiertagen wie an Kopfszahl der Einquartierten zu Gute zu rechnen. Der Senat giebt daher anheim an dieser Stelle das Wort „Einquartierungslast“ zu setzen.

Daß eine Revision der Scala sofort nach Aufstellung des Wohnungsverzeichnisses stattfinde, erscheint auch ihm erforderlich. Er tritt hinsichtlich dieses Punktes dem Beschlusse der Bürgerschaft bei.

Zu § 15 empfiehlt der Senat den Zusatz:

Wenn nach ihrem Ermessen die Umstände es gestatten, die Quartierleistung nach der vollen Kopfquote durch eine der Kopfszahl nach geringere, aber dafür entsprechend länger währende Quartierleistung zu ersetzen, so hat die Deputation diese Erleichterung der Quartierlast eintreten zu lassen.

Die Fälle werden nicht selten sein, wo der Pflichtige eine wesentliche Erleichterung darin erblicken wird, wenn er seiner Pflicht dadurch genügen kann, daß er z. B. die Hälfte der ihm nach der Scala zufallenden Mannschaft für eine doppelte Anzahl Tage aufnimmt. Da wo die Umstände es gestatten, d. h. wo die militärischen Rücksichten nicht im Wege stehen, und wo eine längere Dauer der Einquartierung im voraus angenommen werden kann, liegt kein Grund vor, ein solches Auskunftsmittel zu versagen. Durch den vorgeschlagenen Zusatz würde die Deputation, welche ohnehin so zu verfahren berechtigt sein würde, ausdrücklich verpflichtet werden, von jenem Auskunftsmittel thunlichst Gebrauch zu machen. Allerdings aber muß es ihrem Ermessen und nicht dem des einzelnen Pflichtigen vorbehalten bleiben, zu beurtheilen, ob der Fall zu einer derartigen Ausgleichung angethan ist.

Im § 21 muß mit Rücksicht auf das Münzgesetz vom 30. April d. J. der Schluß lauten: „verfällt in eine Strafe bis zu hundert Mark.“ Daß in Bremischen Gesetzen die Worte „Mark“ und „Pfennig“ den Sinn haben, welchen unser Gesetz vom 30. April d. J. ihnen beilegt, versteht sich von selbst. Der Zusatz „Reichswährung“ ist jetzt nicht allein überflüssig geworden, sondern er wäre auch ansehnlich, da zwischen der neuen Bremer Markwährung und der Reichswährung gewisse Unterschiede noch bestehen.

Im § 22 sind aus den nämlichen Gründen folgende Worte zu streichen:

im 2. Absatz Zeile 2: „22 Grote oder“,
im 2. Absatz Zeile 4: „2 $\frac{3}{4}$ Grote oder“ und „Reichswährung.“

Im § 24, 3. Absatz, Zeile 2 und 3 sind die Worte „48,000 Thaler oder“ und „Reichswährung“ zu streichen.

Der Senat ersucht die Bürgerschaft um ihre Zustimmung zu diesen verschiedenen Abänderungen und ertheilt im Uebrigen dem Entwurfe seine Genehmigung.

2. Benlo-Hamburger Eisenbahn.

In Gemäßheit seiner Erklärung vom 27. October vor. J. hatte der Senat die Bedingungen, welche von der Bürgerschaft an die Genehmigung des Vertrags vom 2. 10. Mai 1871 geknüpft waren, sowie die gleichzeitig ausgesprochenen Wünsche wegen

Schonung der Hollerallee, wegen der Richtung der Wegunterführung auf der Nordseite des Friedhofs und wegen einer etwaigen Ausschachtung auf dem Mühlenfelde sofort der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft mitgetheilt. Dieselbe erklärte sich bereits am 9. November mit den gedachten Bedingungen, sowie insbesondere mit der dadurch für ihren Theil der Bahnhofsanlagen entstehenden Kostenvermehrung einverstanden, behielt sich aber hinsichtlich der erwähnten Wünsche eine weitere technische Untersuchung vor, die bald darauf unter Theilnahme der Bremischen Techniker stattfand.

Das Ergebnis derselben war, daß diesen Wünschen nur zum Theil entsprochen werden konnte. Gegen die unveränderte Beibehaltung der Hollerallee wurde geltend gemacht, daß dieselbe eine etwa 10 Ruthen Preussisch (130 Fuß Brem. = 37,6 Meter) betragende Verschiebung der Ase des ganzen Bahnhofs bis zur Schwachhauser Chaussee bedingen und daher eine in Rücksicht auf die für den Maschinen- und Werkstätten-dienst erforderlichen Anlagen nicht zulässige Verkleinerung des Maschinenbahnhofs zur Folge haben, außerdem aber einen um ca. 6 Ruthen (78 Fuß Brem. = 22,6 Meter) breiteren Streifen von dem Friedhofe abschneiden und dadurch unverhältnismäßige Schwierigkeiten bereiten werde. Die Bremischen Baudirectoren erkannten diese Einwände nicht nur als zutreffend an, sondern hoben in ihrem darüber erstatteten Berichte noch hervor, daß eine Verschiebung der Bahn in südwestlicher Richtung noch weitere Nachtheile zur Folge haben werde: sie würde namentlich eine Verlängerung der Bahn in der Curve nach sich gezogen und dadurch außer einer Vermehrung der Baukosten auch noch eine verhältnismäßige Verlängerung der Fahrzeiten herbeigeführt haben. So erheblichen Nachtheilen gegenüber konnte die in Frage stehende Verschiebung der kurzen westlichen Strecke der Hollerallee nicht ins Gewicht fallen.

Eine Prüfung der Frage, ob die Wegunterführung an der nordwestlichen Ecke des Friedhofs sich so anlegen lasse, daß sie, wie von der Bürgerschaft gewünscht war, rechtwinkelig auf die Hollerallee und gerade auf die Mitte des großen Bassins im Bürgerpark zuführe, ergab sodann, daß bei einer solchen Anlage beide Widerlager sowie die Pfeiler der Brücken theilweise in den jetzigen Friedhofsgraben fallen würden und noch ein weiteres Stück des Friedhofs für die Bahnanlage hätte in Anspruch genommen werden müssen. Die Berechtigung der hierauf begründeten Einwendungen konnten die Bremischen Baudirectoren um so weniger verkennen, weil auch die jetzigen, allem Anscheine nach nicht bloß provisorischen Eingänge zum Bürgerpark von der Hollerallee aus nicht nach der Mitte auf die Ase des großen Bassins führen und daher die Aufhebung dieser Eingänge und die Herstellung eines neuen Eingangs in der Ase des Bassins nothwendig werden würde. Die erneute Erörterung dieser Frage hat indeß zur Aufstellung des in der beigelegten Skizze dargestellten Projects geführt, durch welches die fragliche Wegunterführung in eine angemessene und gefällige Verbindung mit den beiden bestehenden Eingängen zum Bürgerpark gebracht wird. In jeder Beziehung schien dieses Project den Vorzug zu verdienen, und es ist daher die Genehmigung zur Ausführung desselben erteilt worden.

Von der beabsichtigten Ausschachtung auf dem Mühlenfelde ist gänzlich Abstand genommen.

Zu der verlangten Anlage der Wegunterführungen östlich vom Friedhofe in einer lichten Höhe von 15 Fuß Preussisch bei einer Sohlenlage von 2 Fuß unter Null war indeß nach der erfolgten Einwilligung der Direction der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft noch die Zustimmung der K. Preussischen Eisenbahndirection zu Hannover, bezw. des K. Preuss. Handelsministeriums erforderlich, weil diese Veränderung des vereinbarten Plans auch die Höhenlage der Staatsbahn berührte. Die Verhandlungen über diese Frage, welche wegen ihrer Bedeutung auch für den jetzigen Hauptbahnhof sorgfältige technische Untersuchungen voraussetzte, haben sich in unerwarteter Weise in die Länge gezogen, und es hat sich dabei, wie sich aus dem beifolgenden Berichte des Oberbaurath Schröder näher ergibt, herausgestellt, daß ohne Nachtheil für die bestehenden Bahnhofsanlagen der Unterführung des Weges zwischen Friedhof und Turnhalle eine größere Lichthöhe als 14 Fuß Preussisch nicht zu geben ist, es sei denn, daß die Sohlenlage auf 3 Fuß unter Null gesenkt würde. Letzteres Auskunftsmittel würde sich aber nur dann empfehlen, wenn nicht die angegebene Lichthöhe schon als völlig ausreichend für den Verkehr zu erachten wäre. Die Eisenbahndirection zu Hannover hat daher auch die Höherlegung der Staatsbahn nur in

Anlage I.
(Kif.)

Anlage II.

dem in dem Bericht erwähnten Maße zulassen wollen, dafür aber die Zustimmung des R. Preussischen Handelsministeriums erlangt, und der Senat sieht sich unter diesen Umständen zu dem Antrage veranlaßt, die Bürgerschaft wolle sich damit einverstanden erklären, daß — während die Wegunterführungen vor der Rembertistraße an der Staatsbahn und an der Venlo-Hamburger Bahn eine lichte Höhe von 15 Fuß Bremisch bei einer Sohlenlage von 2 Fuß unter Null erhalten — der Unterführung des Weges zwischen Turnhalle und Friedhof nur eine lichte Höhe von 14 Fuß gegeben werde.

Bei den über die Ausführung der Eisenbahnanlagen stattgehabten Verhandlungen ist nachträglich ein sehr erfreuliches Zugeständniß hinsichtlich des Eisenbahnübergangs an der Schwachhauser Chaussee erlangt worden, indem die Direction der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft sich bereit erklärt hat, auch an Stelle des bisherigen Niveauübergangs dieser Straße eine Unterführung derselben auf ihre Kosten herzustellen. An dieses Anerbieten war anfangs die Bedingung geknüpft worden, daß für die Unterführung des Kuhgrabenweges an der Venlo-Hamburger Eisenbahn auf die ursprünglich in Aussicht genommene Lichtweite von 60 Fuß zurückgegangen werde; schließlich ist jedoch diese Bedingung fallen gelassen. Die Verwandlung des Niveauübergangs an der Schwachhauser Chaussee in eine Wegunterführung ist offenbar sowohl für beide Eisenbahnen, die Venlo-Hamburger wie die Staatsbahn, welche dadurch für alle Zukunft hinsichtlich der Ausdehnung ihres Verkehrs an jener Stelle unbehindert sind, als auch namentlich für den Straßenverkehr eine erhebliche Verbesserung, und der Senat zweifelt nicht, daß auch die Bürgerschaft mit dieser Anlage, deren Ausführbarkeit in dem Berichte des Oberbaurath Schröder (Anlage II) nachgewiesen ist, sich gern werde einverstanden erklären. Er bemerkt dabei noch zur Ergänzung des Berichts, daß auch das Gefälle der Straße durch die Unterführung noch günstiger wird, weil im Falle der Beibehaltung des Niveauübergangs, welcher gegenwärtig auf 8,1' über Null liegt, derselbe auf die künftige Höhe des Bahnhofplanums von 14,5' gebracht, also um 6,4' erhöht werden müßte, was eine bis zum Zusammentreffen der Straßen „Dobbenweg“ und „Außer der Schleismühle“ reichende Rampensteigung von 1: 50 erfordern würde. Bei der in Aussicht genommenen Unterführung wird die Senkung der Straße nicht bis zum Dobbenweg ausgedehnt zu werden brauchen und gleichwohl ein Gefälle von 1: 60 erhalten können. Auch hier würde bei einer Sohlenlage von 2' unter Null eine Lichthöhe von 15' sich erreichen lassen; der Senat empfiehlt aber aus den im Berichte angeführten Gründen, es bei den dort in Vorschlag gebrachten Maßen bewenden zu lassen.

3. Canalanlagen in Bremerhaven.

Den beifolgenden Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen wegen Canalanlagen in Bremerhaven theilt der Senat unter Vorbehalt seiner Beschlußfassung der Bürgerschaft zu ihrer Erklärung hieneben mit, indem er bemerkt, daß wegen Dringlichkeit der Sache von der vorgeschriebenen vorgängigen Berichterstattung der Finanzdeputation über die beantragte Nachbewilligung in diesem Falle abgesehen ist, dieselbe übrigens auch in materieller Beziehung unter den obwaltenden Umständen nicht erforderlich sein dürfte.

4. Erbauung eines zweiten Gasometers in Bremerhaven.

Auch über den anliegenden Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen wegen Erbauung eines zweiten Gasometers in Bremerhaven sieht der Senat zunächst der Erklärung der Bürgerschaft entgegen.

Anlage III m. 3 Unter-Anl.
(1 Kiff.)

Anl. IV mit Unter-Anlage.
(Zeichnung)

Anlage II
zur Mittheilung des Senats
vom 10. Mai 1872.

B e r i c h t

über die Wegunterführungen zc. am neuen Personenbahnhofe.

Obgleich über die Einzelheiten der Projecte für den neuen Bahnhof etwas Specielleres noch nicht berichtet werden kann, weil erst, von den verschiedenen hierbei in Frage kommenden Behörden, namentlich dem Preussischen Finanzministerium, der Königlich Eisenbahndirection in Hannover, der Provinzial-Steuerdirection, der Köln-Mindener Eisenbahndirection zc. die erforderlichen Bedürfnisse festgestellt werden mußten, ehe zur speciellen Ausarbeitung der Projecte geschritten werden konnte, so kann doch von den Feststellungen und Grundlagen der hauptsächlichsten Theile ein allgemeines Bild gegeben werden.

Es ist hierbei zu bemerken, daß zunächst diejenigen Bauanlagen zur Erörterung gebracht werden müssen, welche in Folge der Erbauung der Benlo-Hamburger Eisenbahn auszuführen sind.

Die Anlegung der Benlo-Hamburger Bahn würde wenig Einfluß auf die Einrichtungen des Hauptbahnhofes haben, wenn man es nicht allseitig für nothwendig gehalten hätte, den Personenbahnhof der neuen Bahn mit dem Personenbahnhofe der Staatsbahnen so eng als möglich zu verbinden und zu diesem Behufe ein von zwei Eisenbahnen eingeschlossenes Personengebäude herzustellen.

Ein solches Gebäude konnte seine Zugänge nur durch Wegunterführungen erhalten, welche eine gewisse lichte Höhe und demgemäß eine Höherlegung des ganzen Bahnkörpers bedingten.

Nach Senats- und Bürgerchaftsbeschluß wurde festgestellt, daß diese Wegunterführungen

- 1) eine lichte Höhe von 15 Fuß Brem.,
- 2) eine lichte Breite von 100 Fuß Brem. erhalten und daß
- 3) die Sohle 2 Fuß unter Null zu liegen kommen sollte.

Durch diese Bestimmungen war die Höhe des neuen Personenbahnhofsplanums, nämlich 14,5' über Null, festgestellt.

Die Köln-Mindener Eisenbahn-Direction hat sich mit diesen Bestimmungen einverstanden erklärt, die Königlich Preussische Eisenbahn-Direction in Hannover indessen nur insofern, als sie verlangt, daß die von dem neuen Personenbahnhof nach dem alten Bahnhof, welcher seine ursprüngliche Höhenlage beibehalten sollte, führenden Gleise ein Gefälle von 1:600 erhalten, die Bahnhofsgleise von den Güterschuppen ab horizontal liegen sollten.

Das Gefälle von 1:600 ist dadurch motivirt, daß man in einem so geringen Gefälle Weichen anlegen kann und so die Uebergangsgleise, welche nicht zur Aufstellung der Wagen benutzt werden dürfen, im Gefälle liegen können, daß daher die für den Bahnhofsbetrieb nutzbaren Gleise möglichst wenig beschränkt werden.

Daß die Gleise des Güterbahnhofes selbst horizontal liegen müssen, bedarf keines Nachweises.

Es läßt sich nicht verkennen, daß die Anforderungen der Königlich Preussischen Eisenbahn-Direction vollkommen begründet und für den guten und gefahrlosen Betrieb nothwendig sind. Dieselben sind aber, da die im Gefälle liegenden Gleise eine Länge von ca. 2700 Fuß haben müssen, nur dann ausführbar, wenn das Gefälle schon bei der der Rembertistraße gegenüberliegenden ersten Wegunterführung beginnt. Die zweite, zwischen Kirchhof und Turnhalle belegene würde daher schon im Gefälle liegen und nicht eine lichte Höhe von 15 Fuß, sondern von höchstens 14 Fuß erhalten können.

Da diese Wegunterführung indessen nicht nothwendigerweise einen Hauptzugangsweg zum Bahnhofsplatz bildet, sondern nur eine zweite Verbindung zwischen demselben und der Stadt abgiebt, da außerdem schon eine Höhe von 13 1/2 Fuß Brem.

sich als vollkommen ausreichend zur Durchfahrt der höchsten Wagen herausgestellt hat, so dürfte wohl im Hinblick auf die durch das günstige Gefälle der Uebergangsgleise für den Bahnhofsbetrieb zu erreichenden Vortheile kein Bedenken gegen diese geringere lichte Höhe obwalten.

Die dritte Begunterführung zwischen Bahnhof und Kirchhof hat jetzt eine lichte Höhe von 10 Fuß und eine lichte Breite von 27 Fuß, kann aber, weil sie ebenfalls noch im Gefälle liegt, selbst wenn man die Sohle des Pflasters um so viel höher legt, daß sie mit der Sohle der beiden anderen Begunterführungen gleich liegt, noch eine lichte Höhe von ca. 13 Fuß, also 3 Fuß mehr als die jetzige, erhalten.

Außer den Beschlüssen über Höhe und Weite der Begunterführungen war in dem bezüglichen Beschluß von Senat und Bürgerschaft noch die Bestimmung enthalten, daß der Niveauübergang der Eisenbahn über die Schwachhauser Chaussee nicht zum Rangiren von Personen- oder Güterzügen benutzt werden dürfe.

Obgleich nun bei dem Staatsbahnhofs sowohl wie bei dem Venlo-Hamburger Bahnhofs die Rangirgleise weit ab von dem qu. Uebergange liegen, also ein Rangiren der Züge auf demselben niemals stattfinden wird, so ist dennoch vorgeschlagen worden, von der Anlegung eines Niveauüberganges an der Schwachhauser Chaussee abzustehen und auch hier eine Begunterführung herzustellen.

Daß dadurch alle Gefahr für das die Schwachhauser Chaussee besuchende Publicum beseitigt ist, bedarf keines Nachweises.

Die Köln-Mindener Eisenbahn-Direction hat sich auch bereit erklärt, diese Begunterführung auf ihre Kosten herzustellen.

Die Hauptschwierigkeit beruht bei dieser Anlage in der Höhenlage der zunächst befindlichen Bohnhäuser. Diese Schwierigkeit ist aber dadurch zu besiegen, daß man eines Theils die Sohle der Durchfahrt nicht auf $-2'$ sondern auf $-1\frac{1}{2}'$ unter Null legt und andern Theils für die Straße und Unterführung die Breite der Straße außer der Schleifmühle, welche vom Ausgange der Kempterstraße ab bis zum Dobbenweg genau 50 Fuß mißt, beibehält, um dem Wege nach den qu. Häusern eine flachere Steigung zu ermöglichen.

Die Begunterführung würde sodann eine lichte Höhe von $13\frac{1}{2}$ Fuß erhalten, welche, wie bereits erwähnt, für alles hierorts gebräuchliche Fuhrwerk vollständig ausreicht. Die Senkung der Fahrbahn kann ohne Nachtheil ein Gefälle von 1:60 erhalten.

Sollten wider alles Erwarten noch einzelne höhere Fuhrwerke vorkommen, so müssen dieselben entweder die Durchfahrt an der Kempterstraße, welche 15 Fuß lichte Höhe hat, oder den Niveauübergang des Osterthorweges passieren.

Der Vortheil einer Unterführung der Schwachhauser Chaussee ist aber so bedeutend, daß auf eine solche Eventualität keine Rücksicht genommen werden kann.

(gez.) A. Schröder.

Anlage III

zur Mittheilung des Senats
vom 10. Mai 1872.

Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, Canalanlagen in Bremerhaven betreffend.

In Folge des während letzter Jahre, namentlich 1871, in erfreulicher Zunahme begriffenen staatsseitigen Verkaufs von Anbaupläzen hat sich die Nothwendigkeit einer abermaligen Erweiterung des Straßencanalnekes in Bremerhaven früher geltend gemacht, als dies bei der zuletzt im Jahre 1868 zur Ausführung gebrachten Canalisirung erwartet werden konnte.

Es wurde damals als nördlichst gelegener Hauptcanal der Canal der Sielstraße gezogen, so daß jetzt alle nördlich von der Sielstraße belegenen Straßen, soweit sie nicht in diesen Hauptcanal abwässern, ohne Entwässerung sind. Hieher gehören die Allee (jetzt Lloydstraße) mit den in dieselbe von Süden her mündenden Theilen der Jacobs-, Rampen-, Langen-, Grünen-, Bürgermeister-Smidtstraße und der Straße am Hafen, sowie im Norden der Lloydstraße vor der Hand die Grenz- und der letzte Theil der Langenstraße, welche sämmtlich vermittelst eines durch die Lloyd- und Jacobsstraße zu ziehenden Hauptcanals durch den Geestfiel abzuwässern haben.

Nachdem schon im Spätherbst v. J. die Deputation sich gemüßigt gesehen, gegenüber der Bremerhavener Stadtgemeinde auf die zum gegenwärtigen Frühjahr unerläßlich werdende Ausführung solcher Erweiterung des Canalsystems hinzuweisen, findet sich laut Bericht des Amts Bremerhaven vom 27. April d. J. (Unteranlage I) die dortige Gemeinde jetzt bereit,

- 1) gegen staatsseitige Uebernahme d. r. Hälfte der aufzuwendenden vom Bauinspector **Schweizer** auf 17,807 Thaler Gold veranschlagten Kosten, die vorerwähnten sämmtlichen Canalanlagen, wie solche in der Zeichnung (Unteranlage II) mit roth näher bezeichnet sind, sofort in Angriff zu nehmen.

In Verbindung mit diesem ist von der Gemeinde Bremerhaven gleichzeitig der weitere Beschluß gefaßt worden, auch in Zukunft:

- 2) auf Erfordern des Staats jede neue zum städtischen Bezirke gehörende Straße sofort bei deren Pflasterung zu canalisiren, sofern der Staat Zahlung der Hälfte der betreffenden Baukosten zusichern werde,

und ist bei diesem von Seiten des Amts ebenfalls befürworteten Vorschlag der Gemeinde nach dem Bericht des Amts vorausgesetzt, daß über den Zeitpunkt der Ausführung eines Canals, über dessen Richtung sowie darüber, ob derselbe als Haupt- oder Nebencanal anzulegen sei, ausschließlich dem Staate die Entscheidung zustehen, daß ferner die Gemeinde die Unterhaltung sämmtlicher, der neuen wie der alten Canäle für eigene Rechnung zu übernehmen haben werde.

Indem die Deputation in Betreff beider jener Vorschläge mit den Ausführungen des Amts im Wesentlichen sich nur einverstanden erklären kann, glaubt sie namentlich von weiterem Zurückgreifen auf die in Betreff der Canalfrage vor Jahren bestandenen Differenzen und geführten weitläufigen Verhandlungen mit der Gemeinde Bremerhaven hier absehen zu sollen. Es mag genügen, im Allgemeinen anzuerkennen, daß auf Grund bekannter Verhältnisse an der Canalisirung Bremerhavens das staatliche Interesse direct und indirect mehr oder weniger participirt, und daher einer Betheiligung des Staats an den Kosten, wie solche früher stattgefunden hat, auch fortdauernd eine gewisse Billigkeit das Wort redet. Neben der in Aussicht zu nehmenden Entwässerung von Hafenareal und Staatsanlagen, sowie der mit Grund zu erwartenden Werthsteigerung der noch unverkauften Anbauplätze ist als fernerer Gegenstand des staatsseitigen Interesse bei der zunächst bevorstehenden Canalisirung mit Recht auch die neuester Zeit dringend gewordene Regulirung der Bremen obliegenden Entwässerung von preussischen Grenzlandereien im Berichte des Amts hervorgehoben.

Ganz besonderen Werth legt aber die Deputation bei Befürwortung jenes zweiten Antrages auf den Umstand, daß dessen Annahme für alle Zukunft die Möglichkeit von Differenzen mit der Gemeinde Bremerhaven bei der fort und fort sich wiederholenden Nothwendigkeit weiterer Canalisirungsarbeiten gänzlich beseitigen, und daß fortan jede neue Straße gleich bei deren Pflasterung auch canalisirt werden würde. Es kann nicht ausbleiben, daß die jetzige Feststellung solches künftigen Verfahrens schon für die nächste Versteigerung von Anbauplätzen von günstiger Wirkung sein wird, und hat lediglich im Hinblick hierauf die Deputation mit diesjähriger Abhaltung solcher Versteigerung bis nach Erledigung der gegenwärtigen Canalisirungsfrage warten zu sollen geglaubt.

Im Uebrigen stellt sich das Verhältniß der bis jetzt vom Staat und von der Gemeinde auf die Canallegung in Bremerhaven verwandten Kosten wie folgt:

Im Jahre 1850 wurde der s. g. Puttkuhlenecanal für 3500 Thaler vom Staat angelegt.

Von 1850 bis 1861 sind von der Stadt Bremerhaven für 17,000 Thaler Canäle gebaut.

1860 ward vom Staat das Geestefiel für 4000 Thaler hergestellt, und ist zuletzt

in den Jahren 1868 und 1869 zu den der Zeit von der Gemeinde für 11,000 Thaler ausgeführten Canälen vom Staat ein Zuschuß ad 6000 Thaler bezahlt worden.

Die Deputation beantragt nun unter Bezugnahme auf die Unteranlagen des gegenwärtigen Berichts beziehungsweise den Bericht der Techniker (Unteranlage III.).

1) zum Zweck der von der Gemeinde Bremerhaven sofort in Angriff zu nehmenden Canalisirung vorbenannter Straßen nach Maßgabe anliegender Zeichnung die Hälfte der hierfür aufzuwendenden auf 17,807 Ld'or.-Thaler veranschlagten Kosten in runder Summe mit 8900 Ld'or.-Thaler zu bewilligen,

2) sie zu einer mit der Gemeinde Bremerhaven abzuschließenden förmlichen Vereinbarung zu ermächtigen, wonach gegen die Verpflichtung der Gemeinde in Zukunft auf Erfordern des Staats jede neue im städtischen Bezirk Bremerhavens staatsseitig anzulegende Straße sofort bei deren Pflasterung zu canalisiren, von Seiten des Staats die Zahlung der Hälfte solcher Canalbaukosten zugesichert werde, unter der selbstverständlichen Voraussetzung jedoch, daß die Kosten der Unterhaltung sämtlicher jetziger wie zukünftiger Canäle in Bremerhaven ausschließlich für Rechnung dortiger Gemeinde zu beschaffen seien.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) Tetens.

(gez.) Franz Tecklenborg.

Unter-Anlage 1

zur Anlage III der Mittheilung des
Senats vom 10. Mai 1872.

Das Hansestadt Bremische Amt Bremerhaven

an

Hochlöbliche Commission des Senats für die Häfen und Eisenbahnen
Bremen.

Bremerhaven, den 27. April 1872.

Die Canalisirung Bremerhaven's, eine Maßregel, die bei den hiesigen Bodenverhältnissen — der Masse des gesammten niedrig gelegenen Stadt-Areals und dem Mangel an natürlichen Wasserabflüssen — mehr noch, als an andern Orten, unumgänglich nothwendig ist, hat schon wiederholt den Gegenstand von Verhandlungen zwischen Staat und Stadtgemeinde gebildet.

Die erste Canalisirung der damals noch der Stadtgemeinde nicht überwiesenen Straßen erfolgte 1850 auf Kosten des Staats, der auch im Jahre 1860 das noch jetzt für alle städtischen Canäle benutzte Abflußfiel in die Geeste mit einem Kostenaufwande von 4000 Thalern herstellte.

Die Stadtgemeinde Bremerhaven canalisirte ihrerseits vom Jahre 1850 bis 1861 eine Reihe von Straßen, deren Verwaltung ihr vom Staate abgetreten wurde, und die bei ihrer Canalisirung sämtlich bereits bebaut oder doch in Privathände übergegangen waren.

Von 1861 bis 1868 wurden neue Entwässerungsanlagen nicht hergestellt. Die Gemeinde setzte der betreffenden Aufforderung der Staatsbehörde die staatsseitig bestrittene Behauptung entgegen, daß der Staat vor Verkauf neuer Anbauplätze entweder seinerseits die Straßen zu canalisiren habe, oder für Canalisirung, wie für Pflasterung der Straßen, Seitens der Käufer neuer Bauplätze sorgen, müsse, daß aber der Gemeinde nicht zugemuthet werden dürfe, ein Areal trocken zu legen, welches im nassen Zustande verkauft und angekauft sei, und welches der Gemeinde einen weiteren Vortheil nicht biete, als die verhältnißmäßig geringen Abgaben des auf dem neuen Territorio angesiedelten Einwohners.

Die Staatsbehörde, obwohl sie ein Interesse des Staats an der Canalisirung sowohl in Beziehung auf jene Anbauplätze, als in Beziehung auf die in Bremerhaven befindlichen Staatsanlagen nicht verkannte, mußte die Gemeinde auf Grund ihrer städtischen Verfassung für verpflichtet halten, für speciell städtische Interessen, wie die Entwässerung städtischer Straßen gemeindeseitig zu sorgen, und konnte ihr nur das Recht zugestehen, Zuschüsse zu Canalanlagen dann vom Staate zu erbitten, wenn dessen eignes Interesse bei einer einzelnen Canalisirung in Frage komme.

Die Verhandlungen über diese Streitfrage führten im Jahre 1868 zu dem Resultate, daß die Stadt Bremerhaven eine Pflicht der Gemeinde zur Entwässerung — nicht zur Canalisirung — solcher Straßen anerkannte, an denen ein Gemeinde-Interesse in Frage kommen werde, daß sich aber die Gemeinde eine Untersuchung und Entscheidung der Frage, ob Gemeinde-Interesse oder aber Staats-Interesse berührt werde, für den einzelnen Fall vorbehielt.

Die betreffende im März 1868 abgegebene Erklärung der Gemeinde Bremerhaven lautet wörtlich:

die Gemeinde verpflichtet sich, da auf Gemeindefkosten Entwässerungsvorrichtungen herzustellen, wo das Gemeinde-Interesse solche verlangt.

Sie bevormundet indeß, daß ihr die Anlage von Entwässerungsvorrichtungen auf alleinige Kosten nicht angeschlossen werden kann, wenn an dieser Vorrichtung die Gemeinde nur ein theilweises Interesse hat, wenn es sich also z. B. um Entwässerungsvorrichtungen in Straßen handelt, an denen nur eine verhältnißmäßig geringe Zahl bebauter oder in Privathände übergegangener Plätze liegt und auf deren Entwässerung mithin wesentlich nicht sowohl das Bedürfniß der Gemeinde hindrängt, als das Interesse des Staats in Betreff der Eisenbahnen, der Häfen und der unbebauten Anbauplätze.

Zugleich mit Abgabe dieser Erklärung beschloß die Gemeinde Herstellung einer im Ganzen auf p. m. 12,000 Thaler veranschlagten Canalanlage, und erbat mit Rücksicht auf das bei der betreffenden Anlage vorhandene Interesse des Staats einen Staatszuschuß von 6000 Thaler, der ihr in Anerkennung der Motive ihres Gesuches von Senat und Bürgerschaft im Jahre 1868 bewilligt wurde.

I. Das rasche Wachsen Bremerhavens macht jetzt nach kaum 3 Jahren einen neuen kostspieligen Canal-Bau erforderlich. Es müssen die auf der Anlage näher bezeichneten Canäle mit einem Kostenaufwande von 17,807 Thlr. Gold hergestellt werden.

Die Gemeinde hat sich bereit erklärt, die ganzen Anlagen sofort in Angriff zu nehmen, mithin also die Lloyd- und Jacobsstraße mit einem Hauptcanale, die Grenzstraße, Rampenstraße, Grünenstraße, Bürgermeister-Smidtstraße und die Straße am Hafen aber, soweit dieselben nicht schon canalisirt sind, in der auf der gleichfalls anliegenden Zeichnung näher ausgeführten Weise mit Neben-Canälen zu versehen, sofern der Staat sich dazu verstehen werde, die Hälfte der aufzuwendenden Kosten zu erzeigen.

Das Amt beehrt sich, den in dieser Erklärung liegenden Antrag der Gemeinde auf Zahlung eines Staatszuschusses geneigter Berücksichtigung zu empfehlen.

Bei Prüfung der Billigkeit des von der Gemeinde gestellten Verlangens werden im Allgemeinen dieselben Gesichtspunkte wichtig, die auch im Jahre 1868 dahin geführt haben, der Gemeinde Bremerhaven die Hälfte der für die damaligen Canalanlagen erforderlichen Gelder als Staatszuschuß zu bewilligen.

Auch bei der jetzigen Canalanlage kommt das Staatsinteresse in Betreff des Hafenareals und der unverkauften Anbauplätze direct in Frage. Die zu canalisirende

Straße am Hafen ist alleiniges Eigenthum des Staats und der durch sie zu führende Canal entwässert wesentlich das Areal am Hafen und an den Bahnanlagen. Der neue Hauptcanal durch die Lloydstraße sodann entwässert bis zur Straße am Hafen ebenfalls nur Hafenareal und Staatsanlagen, von da ab aber bis zur Bürgermeister-Smidtstraße (und resp. an der Nordseite der Lloydstraße bis zur Grünenstraße) unverkaufte Anbauplätze, deren Werth sich bei einer sofortigen Canalisirung direct in fühlbarster Weise steigern würde. Außerdem giebt die neue Hauptcanalanlage den nordwärts von der Lloydstraße belegenen Straßen Aussicht auf baldige Canalisirung und hebt damit den Werth der an diesen Straßen liegenden Bauplätze. Hierzu kommt aber noch ein weiterer Umstand, der nach Ansicht des Amts mehr als jeder andere zur staatsseitigen Subventionirung der jetzt beabsichtigten Canalanlage führen muß. Die nördlich von der Lloydstraße belegenen Staatsländereien, namentlich auch der zwischen Bremerhaven und dem Leher Grenzterritorium belegene große gepflasterte Platz, der das von der Deichrampe und von der Leher Chaussee herströmende Wasser aufzunehmen hat (soweit letzteres nicht in Gemäßheit des Staatsvertrages von 1861 durch den Bahndamm nach Lehe u. abgeführt wird), entwässerten bis vor einem Jahre durch einen offenen von der Nordseite der Lloydstraße herlaufenden Graben nach der Weser hin. Dieser Graben ist durch die an der Nordseite der Lloydstraße begonnenen Neubauten verschüttet, ist auch an anderer Stelle nicht wieder herzustellen, weil die nordwärts von der Lloydstraße belegenen Anbauplätze bereits ohne weitere Bedingungen in Privathände übergegangen sind. In Folge dessen strömt das auf diesem Areal sich reichlich ansammelnde Wasser auf das niedriger gelegene Preussische Territorium soweit es nicht in dem zur Aufnahme derartiger Wassermengen nicht bestimmten und auch nicht geeigneten Grenzgraben abfließen kann. Die Eigenthümer der in Betracht kommenden Preussischen Ländereien, die Wittwe Gits hat sich hierüber beim Amte Lehe beschwert, und die in Folge solcher Beschwerde zwischen beiden Aemtern unter Zuziehung der Bauinspectoren stattgefundenen Verhandlungen haben dem Amte die Ueberzeugung gegeben, daß ein Recht zur Abwässerung auf Preussisches Gebiet nicht beansprucht werden kann, und daß der Bremische Staat für die Entwässerung seiner Grenzländereien sorgen muß. Der an der Grenze herlaufende Graben, der nach Preussischer Seite hin entwässert, hat nach dem Staatsvertrage vom 25. Mai 1861 (§ 7 sub H) allerdings das südlich der Verbindungsbahn im damaligen Binnendeichslande sich sammelnde Wasser aufzunehmen. Aber über das jenseits des damals noch existirenden, seitdem verlegten Schlafdeiches auf Bremischem Territorio sich sammelnde Wasser, welches jetzt allein in Betracht kommt, ist Nichts bestimmt und folgerweise scheint eine Pflicht der Preussischen Grenznachbarn, dies bis vor einem Jahre nach Bremischer Seite hin abgeflossene Wasser jetzt auf ihr Territorium zu nehmen, nicht begründet werden zu können.

Die ganze Grenzländerei wird nun durch den jetzt von der Gemeinde Bremerhaven projectirten Nebencanal unter der Grenzstraße in genügender Weise entwässert. Allerdings hat die Gemeinde an dem betreffenden Canale insofern ein eigenes besonderes Interesse, als das neu ihr überwiesene Schularreal durch denselben trocken gelegt wird. Aber dieses Areal könnte auch durch die Langenstraße entwässert werden, und der jetzt projectirte Grenzstraßen-Canal liegt deßhalb ganz wesentlich im Interesse des Staats.

Alle diese Verhältnisse scheinen den Antrag der Stadtgemeinde auf Zahlung eines Staatszuschusses zu rechtfertigen. Wie hoch der betreffende Zuschuß zu bemessen sei, läßt sich genau nicht feststellen. Erwägt man aber, daß der Canal der Hafenstraße mit 1262 $\frac{1}{2}$ M und der Canal unter der Grenzstraße mit 2309 M wesentlich im alleinigen Interesse des Staats liegen und daß der Hauptcanal unter der Lloydstraße mit Rücksicht auf die denselben bedingenden eben erwähnten beiden Nebencanäle und mit Rücksicht auf das oben ausgeführte directe Interesse des Staats an denselben gleichmäßig im Interesse des Staats und der Gemeinde liegen dürfte, so wird ein Staatszuschuß in der Höhe der halben aufzuwendenden Baukosten nicht als unangemessen erscheinen können.

II. Gelegentlich der Verhandlungen über die jetzt in Frage kommenden Canalanlagen hat das Amt versucht, eine rechtzeitige und unbeanstandete Canalisirung Bremerhavens für die Zukunft mehr als bisher sicher zu stellen. Die Gemeinde ist jetzt erst dann und nur in soweit zu Canal-Anlagen verpflichtet, als rein städtisches Interesse in Frage steht. In Folge dessen wird die Staatsbehörde immer erst dann auf Canalisirung drängen, wenn die an einer neuen Straße belegenen Anbaupläze sämmtlich oder größtentheils in Privatbesitz übergegangen sind. Die Gemeinde andererseits wird die Canalisirung verschieben und nöthigenfalls durch ungenügende anderweite Entwässerungsvorrichtungen so lange überflüssig zu machen versuchen, bis ein Territorium der Entwässerung bedarf, an dessen Trockenlegung der Staat ein eigenes Interesse hat, rücksichtlich dessen sich mithin Anträge auf Staatszuschüsse begründen lassen.

Durch solche Verhältnisse müssen sich die für Bremerhaven in sanitätspolizeilichem Interesse durchaus nothwendigen Canalisirungen auch künftig zum großen Nachtheile der Anwohner neuer Straßen verzögern, und bei jeder neuen Canalisirung werden unerquickliche und weitläufige Verhandlungen über den jedesmal neu zu erbittenden Staatszuschuß eintreten.

Die Gemeinde Bremerhaven hat nun, auf die zur Abänderung dieses unerwünschten Zustandes vom Amte gemachten Vorschläge eingehend den Beschluß gefaßt auf Erfordern des Staats jede neue zum städtischen Bezirke gehörende Straße sofort bei deren Pflasterung zu canalisiren, sofern der Staat Zahlung der Hälfte der betreffenden Baukosten zusichern werde.

Dabei ist vorausgesetzt, daß der Staat über den Zeitpunkt der Ausführung eines Canals, über dessen Richtung und darüber, ob derselbe als Haupt- oder als Neben-Canal auszuführen sei, allein zu entscheiden habe, und daß die Gemeinde die Unterhaltung der neuen wie der alten Canäle auf eigene Rechnung zu übernehmen habe.

Das Amt beehrt sich die Annahme dieses Vorschlags der Gemeinde und die Zusicherung des durch denselben erbetenen Staatszuschusses gehorsamst anheimzugeben.

Tatsächlich sind die sämmtlichen vorhandenen Canäle Bremerhaven's gemeinsam vom Staate und der Gemeinde gebaut.

1850 baute der Staat den s. g. Puttkuhlen-Canal mit 3500 Thaler Kosten.

Von 1850 bis 1861 baute die Stadt für 17,000 Thaler Canäle.

1860 wurde das Geestefiel vom Staate mit 4000 Thaler Kosten hergestellt.

1868/69 baute die Gemeinde für 11,000 Thaler Canäle, zu denen der Staat einen Zuschuß von 6000 Thaler zahlte.

Bei dem Durcheinanderlaufen des beiderseitigen Eigenthums und der beiderseitigen Anlagen, das in Bremerhaven auch künftig immer vorhanden sein muß, werden Staat und Gemeinde voraussichtlich auch künftig an den Canälen gemeinsame Interessen haben, die sich im einzelnen Falle nie mathematisch genau gegen einander werden abwägen lassen. Auch ohne die jetzt proponirte Vereinbarung wird deshalb der Staat aller Wahrscheinlichkeit nach zu künftigen Canalanlagen ungefähr die Hälfte beitragen. Kommt aber die Vereinbarung zu Stande, so wird der Staat aus diesem Beitrage einen erheblich größeren Vortheil ziehen. Denn wenn jede neue Straße sofort canalisirt wird, ist eine erhebliche Steigerung des Werthes der Baupläze absolut sicher, so sicher, daß eine Erhöhung der Minimalpreise um etwa 5—10 Procent nach Ansicht des Amts sofort würde eintreten können. Ein weiterer Vortheil würde aber darin liegen, daß der Staat durch Anlegung von Straßen und damit durch Canalisirung jede beliebige Strecke des neuen Areals auch schon lange vor der Bebauung trocken legen könnte und damit auf die Gesundheit der ganzen Gegend einen jetzt nicht möglichen Einfluß ausüben würde. Endlich aber würde es beim Zustandekommen der Vereinbarung möglich werden, endlich hier gute Straßen zu bekommen, was jetzt, wo die nachträglichen Canalisirungen das Pflaster nie zur Ruhe kommen lassen, ganz unmöglich zu sein scheint.

(gez.) **Schultz.**

Unter Anlage 3
zur Anlage III. der Mittheilung des Senats
vom 10. Mai 1872.

An die Commission des Senats für Häfen und Eisenbahnen, betreffend Canalanlage für Bremerhaven.

Nachdem sich eine abermalige Erweiterung der Canalanlagen in dem neuen Theile der Stadt Bremerhaven als unabweisliches Bedürfnis herausgestellt hat, beehren sich die Unterzeichneten über diesen Gegenstand das Folgende zu berichten.

Durch die im Jahre 1868 beschlossene und in 1868 und 1869 gemeinschaftlich vom Bremischen Staat und der Gemeinde Bremerhaven ausgeführte Anlage neuer Canalstrecken wurde die Canalisirung der Stadt bis zur Sielstraße im Wesentlichen bewirkt und kann jetzt als vollendet angesehen werden, nachdem die Gemeinde Bremerhaven im Jahre 1871 noch einige fehlende Nebencanalstrecken auf eigene Kosten erbaut hat. Dieses Canalsystem, bei welchem zuerst die wirksame Spülung durch den stärkeren Druck des Wassers vom neuen Hafen aus Anwendung finden konnte, hat den Erwartungen, welche man davon hegte, in ausgezeichnete Weise entsprochen und sich in jeder Weise als zweckmäßig bewährt. Nachdem aber in der ersten Hälfte des verflossenen Jahres nahezu alle zwischen Siel-, Bürgermeister-Smidtstraße und Allee belegenen Bauplätze verkauft waren, so daß es erforderlich wurde, das Areal zwischen Allee, Grünenstraße und der Grenze in Bauplätze einzutheilen, sind auch diese letzteren Plätze zum allergrößten Theile bereits in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahres in Privatbesitz übergegangen und hat man sich genöthigt gesehen, abermals neue Häuserquartiere zwischen der Straße am Hafen, Siel-, Grüne- und Sonnenstraße abzustecken, welche in nächster Zeit zur Auction gebracht werden müssen und allen Anzeichen nach sehr bald verkauft sein werden. Die noch 1868 ausgesprochene und allseitig getheilte Meinung, daß das Areal zwischen Sielstraße und Allee auf lange Zeit dem Bedarf an Bauplätzen genügen würde, und demzufolge auch die damals beschlossene Erweiterung der Canalanlagen hat sich demnach als eine irrige erwiesen. Alle die Gründe, welche 1868 für die Ausdehnung des Canalsystems angegeben sind, sprechen auch heute für denselben Zweck. Die niedrige, horizontale Lage des Terrains, die Bodenbeschaffenheit, welche das Einsickern des Wassers sehr erschwert, und die jetzt in erhöhtem Maße anerkannte Nothwendigkeit, die der Gesundheit schädlichen Stickstoffe möglichst rasch zu entfernen, erheischen die Anlage unterirdischer Canäle mit Spülung. Nur solche können diesen Zweck wirklich erfüllen und sind in dem angegebenen Stadttheile jetzt um so mehr unabweisliches Bedürfnis, als die bisher noch zum Theil mögliche, wenn auch ungenügende Entwässerung durch offene Gräben aus dem Grunde nicht mehr zur Anwendung kommen kann, weil das dazu früher benutzte Terrain als Baugrund verkauft ist. Endlich ist nicht genug hervorzuheben, daß die rechtzeitige Anlage der Canäle vor dem Pflastern der Straßen nicht allein deshalb erwünscht ist, um das spätere verderbliche Aufbrechen des Pflasters zu vermeiden, sondern auch weil die Entwässerung des Straßenbettes wesentlich zur Erhaltung des guten Zustandes beiträgt.

In der Ueberzeugung, daß diese Gründe als zutreffend anerkannt werden müssen, beehren sich die Unterzeichneten, auf Grund des früher ausgearbeiteten allgemeinen Entwässerungsplans der Stadt Bremerhaven die in anliegendem Plane angegebenen und in dem ebenfalls anliegenden Kostenanschlage berechneten Canalanlagen zur Ausführung vorzuschlagen. Hiernach würde ein Hauptcanal vom neuen Hafen ausgehend unter der Allee und Jacobsstraße bis zum Geestfiel zu erbauen und die Canäle der Grenz-, Rampen-, Langen-, Grünen- und Bürgermeister-Smidtstraße wie der Straße am Hafen als Nebencanäle mit demselben verbunden und zur Spülung durch den Hauptcanal eingerichtet herzustellen sein.

Bremen, den 6. April 1872.

Mit Hochachtung:

Hankes. C. W. Schweizer.

Anlage IV
zur Mittheilung des Senats
vom 10. Mai 1872.

Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, betreffend Austausch von Grundstücken behufs Erbauung eines zweiten Gasometers in Bremerhaven.

In einer der Deputation zur Berichterstattung überwiesenen Vorstellung des Gemeinderaths zu Bremerhaven vom 28. v. Mts., erklärt derselbe die schon seit Jahren in Aussicht genommene Erbauung eines dortigen zweiten Gasometers für nunmehr unvermeidlich. Wenn es auch vermöge der während letzter Jahre vorgenommenen verschiedenen Umbauten und Erweiterungen der Gasanstalt vielleicht möglich sei, dem jetzigen städtischen Consum von Gas noch für ein oder zwei Jahre zu genügen, so sei doch die Ausdehnung des zu versorgenden Districts eine so rasche, und der Umfang der Ansprüche, welche namentlich in Folge Vermehrung der Hafenbeleuchtung, sowie des Anschlusses des Lloyd-Docks an die Gasanstalt gestellt würden, so groß, daß an eine Befriedigung derselben mittelst der jetzigen Einrichtungen nicht gedacht werden könne. Diese Unmöglichkeit ergebe sich einfach aus dem Umstande, daß der jetzige Gasometer bei einem Maximalconsum von täglich 17—1800 Cubikmeter nur 840—870 Cubikmeter Gas zu fassen vermöge, während nach richtigem Verhältniß ein Gasometer wenigstens den $\frac{2}{3}$ Theil des höchsten Tagesconsums aufzunehmen im Stande sein müsse.

Da nun die hiernach unerläßliche Erbauung eines zweiten Gasometers auf dem östlich vom jetzigen Gasometer gelegenen zu der Gasanstalt gehörenden keilförmigen Grundeigenthum der Gemeinde nach dem Ausspruche Sachverständiger wegen der schlechten Bodenverhältnisse und der zu geringen Entfernung der eventuellen Baustelle von dem dadurch gefährdeten jetzigen Gasometer unausführbar sein soll, andererseits ein etwa nördlich vom Schlafdeich (nach vorgängiger Verlegung desselben) ausgeführter Bau eines zweiten Gasometers eine vollständige Trennung dieser Anlage von der Hauptanlage zur Folge haben, dadurch aber wegen eintretender Erschwerung der Aufsicht und des Betriebs das Interesse der Gasanstalt schädigen würde, so ist von der Gemeinde projectirt worden, den fraglichen Bau auf einem vorab vom Staat zu erwerbenden westlich von der jetzigen Grenze der Gasanstalt belegenen Areal aufzuführen, dessen Benutzung den neuen Gasometer in engster Verbindung mit der jetzigen Anstalt belassen würde.

Dieser Bauplatz, um dessen tauschweise Ueberweisung an die Gemeinde jetzt von Seiten des Gemeinderaths gebeten wird, findet sich auf der hiebei anliegenden Zeichnung mit den Buchstaben a, b, c, d, e, f in rother Farbe näher bezeichnet. Derselbe enthält 1760 □Meter (circa 21000 □Fuß) und soll seine westliche Grenze mit den Hauptstraßen der Stadt, der Bürgermeister-Smidt-, der Grünenstraße &c. parallel laufen, mit der südlichen und nördlichen Grenzlinie dagegen einen rechten Winkel bilden.

Als Aequivalent für die eigenthümliche Abtretung des vorbereiteten Platzes offerirt die Gemeinde dem Staat die Wiederabtretung des östlich von dem jetzigen Gasometer gelegenen keilförmigen auf der anliegenden Zeichnung mit i, k, l bezeichneten Areals mit einem Flächeninhalt von ebenfalls 1760 □Meter.

Hat sich auch in Anlaß dieses Gesuchs die berichtende Deputation anfänglich der nahe liegenden Erwägung nicht verschließen können, daß die gegenwärtige Lage der Bremerhavener Gasanstalt Angesichts der immer näher rückenden Wohnhäuser so wie der Bahnanlagen keineswegs für zweckmäßig und passend, vielmehr eine gänzliche Verlegung derselben nur für wünschenswerth erachtet werden könne, so führte doch jede genauere Prüfung der örtlichen Verhältnisse zu dem Ergebnis, daß wenn man auch die mit solcher Verlegung selbstredend verbundenen sehr erheblichen Kosten nicht scheuen und andererseits die manchen Bedenken unterliegende Möglichkeit

einer Verlegung außerhalb der Grenze des Bremischen Gebiets nicht ins Auge fassen wollte, innerhalb des letzteren in der That kein disponibler Platz aufzufinden wäre, welcher für Anlage einer Gasanstalt in jeder Hinsicht geeignet sein würde.

Unter diesen Umständen, und da eine anderweite Verwendung des jetzt von der Gemeinde gewünschten Platzes für staatliche Zwecke zur Zeit nicht in Aussicht zu nehmen ist, glaubt die Deputation den vorliegenden Antrag im Allgemeinen nur befürworten zu sollen, und würde dies selbst dann für gerechtfertigt halten, wenn nicht — wie es bekanntlich der Fall ist — die Bremerhavener Gasanstalt durch Abgabe des Gases zum Produktionspreise auch dem staatlichen Interesse dienstbar wäre und dies bei zunehmender Vergrößerung der Gasanstalten in noch gesteigertem Maße werden würde. In dieser Beziehung wird selbstredend das seit Abtretung des für die jetzige Gasanstalt verwandten Areals an die Gemeinde Bremerhaven im Jahre 1864 mit dieser bestehende Rechtsverhältniß in keinerlei Weise durch den jetzigen Landtausch alterirt werden, vielmehr letzterer nur die Folge haben, daß alle auf den zur Gasanstalt gehörigen Grundbesitz der Gemeinde bezüglich Rechte und Pflichten auf das der Gemeinde neu zu übertragende Areal auszudehnen sind.

Wird auch das vom Staate im Wege des beantragten Austausches zurück zu erwerbende Areal demselben erst nach Abtragung des jetzigen Schlafdeichs überwiesen werden können, so dürfte dessen Verwendbarkeit im Hinblick auf demnächstige Regulirung des Bremerhavener Schienen- und Straßennetzes außer Frage stehen.

Indem es am zweckmäßigsten der Deputation überlassen bleiben dürfte, beim Abschluß des demnächst mit der Gemeinde Bremerhaven zu vollziehenden Contracts auf alle einzelnen hier nicht näher zu erörternden Bestimmungen Bedacht zu nehmen, welche sich theils aus den dabei in's Auge zu fassenden Localverhältnissen, theils aus dem schon jetzt in Betreff der Gasanstalt zwischen dem Staat und der Gemeinde bestehenden Rechtsverhältniß als nothwendig ergeben werden, glaubt die Deputation ihren schließlichen Antrag dahin stellen zu sollen:

daß der von der Gemeinde Bremerhaven nachgesuchte Austausch vorbe-
regter Grundstücke im Allgemeinen bewilligt und die Deputation er-
mächtigt werde, einen desfalligen Vertrag mit der Gemeinde unter Be-
rücksichtigung des Erforderlichen abzuschließen.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) Tetens.

(gez.) Franz Tecklenborg.

Berichtigung. In dem Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen vom 3. Mai d. J., eine Nachbewilligung betreffend, S. 301 der Verhandlungen, ist der letzte Satz des dritten Absatzes zu ändern, wie folgt: Die zuletzt bezahlte Prämie beträgt 6 ‰ für 5 Jahre, demnach 1 1/5 ‰ p. a.