

Die Bürgerschaft macht endlich darauf aufmerksam, daß der zweite Paragraph statt mit § 4b mit § 4a bezeichnet werden und demgemäß die Einführung desselben in § 5d geändert werden muß, — und daß hinter § 22 die Worte:

„§ 23 vorbehalten wegen der neuen Gemeindeordnung“
und hinter § 27 die Worte:

„§ 28 wie § 23“
als anscheinend auf einem Schreibfehler beruhend zu streichen sind.

4) Schließlich beantragt die Bürgerschaft, daß bei Publication der neuen Deichordnung diejenige vom 6./8. Februar 1850 ausdrücklich aufgehoben werde.

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 28. Juni 1872.

1. Abänderung der das gerichtliche Verfahren betreffenden Gesetze in Veranlassung der Münzreform.

Die von der Bürgerschaft beantragten Aenderungen des vorgelegten Gesetzesentwurfs hat der Senat in denselben aufgenommen.

2. Beiträge zum Straßenbau.

Mit der von der Baudeputation vorgeschlagenen Tarifänderung ist der Senat einverstanden.

3. Herstellung des Besticks der Deiche am rechten Weserufer.

Der Landherr des Gebiets am rechten Weserufer hat dem Senat berichtet: er habe den Deichhaltern der Deiche am rechten Weserufer, namentlich der Deiche oberhalb des Eisenradsdeichs, die schon seit längerer Zeit rückständige Herstellung des in der Bekanntmachung der Direction des Deichverbandes vom 21. Sept. 1860 festgestellten Besticks ihrer Deiche auferlegt, all in keiner der Deichhalter habe bisher mit der Arbeit begonnen, ungeachtet ihnen angedroht sei, die bestickmäßigen Deichverstärkungen würden auf im Verwaltungswege beizutreibende Kosten der Pflichtigen hergestellt werden müssen, wenn sie nicht selbst Hand ans Werk legten. Die ihnen gestellte Frist sei am 10. Juni verstrichen, und es werde nunmehr nichts übrig bleiben, als die Baudirection Abtheilung II. mit der Herstellung der rückständigen Arbeiten auf Kosten der Pflichtigen zu beauftragen, weil sonst zu befürchten sei, daß die wenigen Monate dieses Sommers und Herbstes verfließen würden, ohne daß es zu der für die Stadt und das Gebiet so wichtigen Deichverstärkung kommen werde. Der Landherr bedürfe aber, um vorstufweise die Kosten dieser Arbeiten bestreiten zu können, eines Fonds von wenigstens 9000 Mark, und beantrage daher, ihm einen Credit bis zu diesem Betrage bei der Generalcasse zu eröffnen, selbstverständlich unter der Bedingung, daß die von den Deichhaltern einzuziehenden Beiträge wiederum an die Generalcasse abzuliefern seien.

Der Senat faßt die Ansicht des Landherrn, daß die bestickmäßige Deichverstärkung nicht länger unterbleiben dürfe und daß bei anhaltender Säumnis der Deichhalter die Arbeit nunmehr auf ihre Kosten im Verwaltungswege vorgenommen werden müsse, nur in vollem Maße theilen. Er bewilligt daher seinerseits dem Landherrn für den angegebenen Zweck den erbetenen Credit von 9000 Mark und ersucht die Bürgerschaft ihm darin beizutreten. Er bemerkt, daß er die Finanzdeputation über den vorliegenden Antrag vernommen und daß diese bei demselben

nichts zu erinnern gefunden, jedoch den Wunsch ausgesprochen hat, der Landherr möge, falls die Eintreibung der Beiträge nicht im Laufe dieses Jahrs sich erledigen sollte, im Januar 1873 über den Stand der Sache berichten und dieser Bericht ihr für die Rechnungsablage über das Jahr 1872 mitgetheilt werden. Der Senat wird, nach erfolgter Zustimmung der Bürgerschaft, den Landherrn mit der beantragten Berichterstattung für den bezeichneten Fall beauftragen.

4. Neue Verkehrswege zwischen Neustadt und Bahnhof.

Anlage I.

Den beifolgenden Bericht der Baudeputation theilt der Senat der Bürgerschaft zu ihrer Erklärung, unter Vorbehalt der seinigen mit, indem er bemerkt, daß die Finanzdeputation bei der beantragten Erhöhung des Vorschusses für den Brückenbau nichts zu erinnern findet.

5. Straßen- und Canalanlagen in der östlichen Vorstadt.

Anlage II
mit 3 Unteranlagen
(2 Zeichnungen).

Unter gleichem Vorbehalt läßt der Senat einen Bericht der Baudeputation wegen Herstellung von Canal- und Straßenanlagen in der Nähe der neuen Bahnhofsanlagen der Bürgerschaft hieneben zugehen, nachdem die Finanzdeputation auch von diesem Bericht Kenntniß genommen, gegen die beantragten Bewilligungen indeß nichts erinnert hat.

6. Gedächtniß der für das Vaterland gefallenen Krieger.

Wenn, wie die Bürgerschaft beantragt, zur Herstellung eines angemessenen Denkmals die Ausschreibung einer allgemeinen Concurrenz erfolgen soll, so wird es erforderlich sein, in das zu veröffentlichende Programm Bestimmungen darüber, wie demnächst die Auswahl unter den eingehenden Entwürfen zu einem Denkmal geschehen soll, und fernere Bestimmungen über Prämirung aufzunehmen. Dem Senat erscheint es nun, zumal für den Fall der Ausschreibung einer allgemeinen Concurrenz, zweckmäßig, daß schon jetzt hinsichtlich der zu treffenden Auswahl das Nachstehende festgestellt werde:

Eine Commission, bestehend aus vier vom Senat zu erwählenden Mitgliedern des Senats und acht von der Bürgerschaft zu erwählenden Mitgliedern der Bürgerschaft, wählt zum Zweck der Begutachtung und Prämirung der eingehenden Entwürfe drei Sachverständige, von welchen einer in Bremen und zwei außerhalb Bremens domicilirt sein müssen. Die Sachverständigen entscheiden, für welchen unter den eingesandten Entwürfen als den besten eine Prämie von 1000 Mark, für welchen als den zweitbesten eine Prämie von 750 Mark dem Urheber zuerkennen sei. Die Commission bestimmt nach Vernehmung der Sachverständigen im Einverständniß mit dem Senat unter den vorliegenden Entwürfen endgültig denjenigen, nach welchem das Denkmal auszuführen ist.

Der Senat ersucht die Bürgerschaft sich mit ihm dahin einverstanden zu erklären, daß auf Grund der erwähnten Bestimmungen die Ausschreibung einer öffentlichen Concurrenz für das Denkmal durch die bestehende Deputation erfolge und für die Prämien die Summe von 1750 Mark bewilligt werde.

Anlage I

zur Mittheilung des Senats
vom 28. Juni 1872.

Bericht der Baudeputation,

die Verbesserung der Verkehrswege zwischen Altstadt und Neustadt betreffend.

Durch Beschluß vom 7/9. Februar d. J. (Verh. pag. 68 — 70) wurde aus den, im Bericht pag. 68 näher angegebenen Gründen die Baudeputation beauftragt, alle die Anschaffungen zu contrahiren, und die sonst nöthigen Vorkehrungen

zu treffen, welche zum Behuf des Baues der IV. Brücke erforderlich sind, so weit durch diese Veranstaltung die noch offene Frage über den Oberbau und dessen Einrichtung nicht präjudicirt werde, und wurde zugleich der Baudeputation zu diesem Behufe ein Vorschuß auf die Baukosten von 50,000 Thalern bewilligt.

Diesem Auftrage gemäß ist seitdem verfahren. Insbesondere ist mit dem Abschluß einer Anzahl von Contracten über Anlieferung von Baumaterialien aller Art vorgegangen, und ein Theil dieser Lieferungen bereits effectuirt. Auch mit dem Abbruche der Ufermauer an der Schlachte ist begonnen und wird in kürzester Zeit die Aufstellung der eisernen Senkfaßen in Angriff genommen werden. Die auf die geschehenen Lieferungen laut Contract geleisteten Abschlagszahlungen und die für Löschern und Lagern der Materialien gezahlten Löhne betragen bis jetzt 37,320 Thaler, so daß zur Zeit etwa 12,680 Thaler von dem der Baudeputation zur Disposition gestellten Vorschuß erübrigen.

Das vorgelegte Brückenproject ist im Großen und Ganzen von Senat und Bürgerschaft bereits genehmigt, (cf. Berh. 1871 pag. 490. 491). Die definitiven Risse und Kostenanschläge sind in voller Arbeit begriffen, können indessen erst dann zur Vorlage kommen, wenn die Kosten des eisernen Oberbaues sicher berechnet sein werden, worüber immerhin noch einige Zeit verstreichen wird. Die in nächster Zeit bevorstehenden größeren Auszahlungen für Lieferungen und Arbeiten lassen es aber dringend nothwendig erscheinen, daß der Deputation ein weiterer Vorschuß von 150,000 Mark zur Disposition gestellt werde, damit dieselbe in den Stand gesetzt werde, die Auftragsgemäß contrahirten Verbindlichkeiten zu erfüllen und das zur raschen Betreibung des Brückenbaues innerhalb der vorgeschriebenen Grenzen Erforderliche zu veranlassen.

Die Deputation bittet hiernach den ihr zur Disposition gestellten Vorschuß um 150,000 Mark zu erhöhen.

Die Baudeputation.

(gez.) Lampe.

(gez.) Helmken.

Anlage II

zur Mittheilung des Senats
vom 28. Juni 1872.

Bericht der Baudeputation,

die Straßen- und Canalanlagen in der östlichen Vorstadt betreffend.

In Veranlassung der Anlage des Personen-Bahnhofs im Barkhofe wird der Baudeputation die Erledigung einer Reihe von Aufgaben zufallen, welche auf die Herstellung der durch diese Anlage veränderten Verhältnisse der Umgebungen des neuen Bahnhofs Bezug haben. Um aber ein Gesamtbild derselben zu geben, hat der Oberbaurath Schröder in einem Berichte, Unteranlage 1, mit Zeichnungen, Unteranlagen 2 und 3, im Allgemeinen die Projecte dargelegt. Diese Aufgaben lassen sich für jetzt noch nicht so übersehen, daß dafür bestimmte Anträge sich formuliren lassen, sind auch im Allgemeinen nicht so dringlich, daß darüber zur Zeit Beschlüsse gefaßt werden müßten. Nur in Betreff zweier öffentlichen Anlagen verhält sich die Sache anders. Zunächst wird die Frage über die Verlegung des Torfbassins zu erledigen sein und wird die Baudeputation darüber bald thunlichst berichten. Sodann erfordert die Regulirung des Canalsystems, wenn dieselbe auch nur zum geringeren Theile mit der Bahnhofsanlage in Verbindung steht, eine baldige Entscheidung.

Bekanntlich kam auf Veranlassung eines Antrags der Deputation für Häfen und Eisenbahnen wegen Verbreiterung der Kempterstraße vom Novbr. 1871 auch die Nothwendigkeit der Verlegung des Dobbencanals zur Sprache. Oberbaurath

Schröder berichtete gleichzeitig über die Lage dieses Canals (Verh. pag. 421) und wurde die Baudeputation durch Beschlüsse vom 22. 24. November 1871. (Verh. pag. 458, 459) beauftragt, über die Umlegung der betr. Canäle zu berichten.

In ihrem Berichte vom 1. Dec. 1871 (pag. 465) machte sodann die Baudeputation auf die Nothwendigkeit aufmerksam, die Abwässerung der Schwachhauser Chaussee, namentlich aber der südöstlich von derselben belegenen, im starken Anbau begriffenen Stadttheile, welche in vieler Beziehung mangelhaft war, zu verbessern und zu reguliren. Bei näherem Eingehen auf die Sache zeigte es sich bald, einerseits, daß mit Palliativmitteln nicht auszureichen sei, andererseits, daß der Plan einer Herstellung, bezw. Verbesserung der Canalisation in diesem Stadttheile im Großen und Ganzen aufgefaßt und in einen einheitlichen Zusammenhang gebracht werden müsse.

Der damit beauftragte Bauinspector Poppe hat nun unter Zustimmung des Oberbauraths Schröder einen umfassenden, in dem Berichte des Letzteren, Unteranlage 1, näher erläuterten Canalisationsplan für diesen Stadttheil entworfen, und der Baudeputation vorgelegt, welche denselben mit der dabei interessirten Deputation für Häfen und Eisenbahnen berathen und zweckmäßig befunden hat.

Nach diesem Plane wird die Hollerallee in gerader Richtung und in deren gegenwärtigen Breite von 23,14 m (80 Fuß) unter Durchdämmung des Kuhgrabens bis zur Schwachhauser Chaussee fortgesetzt, durch welche Straßenanlage Häuser nicht getroffen werden. Von der Schwachhauser Chaussee aus wird alsdann ein großer gemauerter Canal durch die verlängerte Hollerallee, und letztere selbst mit Durchdämmung des Torfcanals bis in die Utbremer Feldmark angelegt, dort unter dem Eisenbahndamm der Venlo-Hamburger Bahn durch bis zu den Gräben an der Hempfstraße fort- und durch die letzteren das Wasser wie bisher bis auf Weiteres der kleinen Wumme zugeführt.

Um indeß eine demnächstige Ableitung des Wassers in westlicher Richtung nach der Weser offen zu halten und möglich zu machen, wird sofort, vor Schüttung des Eisenbahndammes in Verlängerung der Hollerallee, ein Canal in westlicher Richtung unter dem Damme durchgeführt, was nach Herstellung des Bahnkörpers unendliche Schwierigkeiten haben dürfte.

Dieser Centralcanal ist befähigt, die ganze Abwässerung der Schwachhauser Chaussee und des an beiden Seiten derselben belegenen Stadttheils, den jetzigen Dobbencanal vor der Nembertstraße und den Canal der Torfstraße aufzunehmen, und wird nach dessen Herstellung der offene Abzugsgraben durch den Bürgerpark für die städtische Abwässerung nicht mehr benutzt. Was sodann insbesondere den Dobbencanal betrifft, so wird er von seiner jetzigen östlichen Abzweigung in der Straße „am Dobben“ aus durch den Ausgang der Nembertstraße und die Straße an der Weide bis zu dem Punkte geführt, wo er östlich in der Richtung des jetzigen Schmutzgrabens bis zur Hollerallee führt und künftig in den dort anzulegenden Centralcanal übergeführt wird. Der Canal an der Torfstraße wird demnächst bis zu dem Canal in der Hollerallee fortgeführt.

Dies ist im Großen und Ganzen der Canalisationsplan, dessen Zweckmäßigkeit vom technischen Standpunkte aus in dem Berichte des Oberbauraths Schröder, Unteranlage 1, erläutert und durch die Karten, Unteranlage 2 und 3, verdeutlicht ist.

Es liegt nun auf der Hand, einerseits, daß dieser Plan nur nach und nach je nach eintretendem Bedürfnisse und unter Berücksichtigung der zur Beschaffung an derweitiger dringender Arbeiten zur Verfügung stehenden Arbeitskräfte und Materialvorräthe auszuführen ist, andererseits, daß gewisse Arbeiten so dringlich sind, daß sie sofort vorgenommen werden müssen. Zu den letzteren gehört zunächst die Anlage des projectirten Canals auf der Strecke, wo er den Maschinenbahnhof der Venlo-Hamburger Bahn durchschneidet. Diese Arbeit, welche ganz unabhängig von dem großen Plane unter allen Umständen ausgeführt werden muß, wird bereits in seinem größten Theile auf Kosten der Köln-Mindener Gesellschaft vorgenommen.

Die beiden noch übrigen Theile, nämlich die Verbindung des Dobbencanals mit dem eben genannten Canale unter dem Venlo-Hamburger Maschinenbahnhof und die Fortsetzung desselben bis zum Canal in der Hollerallee, würden am zweckmäßigsten zugleich mit herzustellen sein.

Die dringlichste dießseits zu beschaffende Anlage ist sodann die Unterführung des Canals durch den Bahndamm an der Hempstraße in westlicher Richtung, welche, wie bereits bemerkt, nach Schüttung des Damms und Eröffnung des Betriebs kaum mehr auszuführen ist.

Die nächste Aufgabe wird alsdann sein, den Canal vor Schüttung des neuen Damms der Staatsbahn bei der Turnhalle unter denselben durchzuführen. Gleichzeitig muß der für diese Straßenstrecken projectirte Theil des Canals angelegt werden.

Für jetzt kommt es nur darauf an, daß der Plan im Großen und Ganzen von Senat und Bürgerschaft genehmigt und die Kosten der nicht aufzuschiebenden Anlagen bewilligt werden.

Die Erörterung des vorstehenden Canalisationsplans in seiner ganzen Ausdehnung hat zunächst nur den Zweck, ein Bild von dem Projecte zu geben, sodann aber darzulegen, daß dieser Plan, mag die Canalisationsfrage künftig entschieden werden, wie sie wolle, derselben nicht präjudizire, namentlich aber die Bewilligung der Kosten, zu den theilweise unaufschiebbaren, weil später unausführbaren Anlagen zu begründen. Dahin gehört in erster Linie die Durchlegung des Canals durch den Damm der Benlo-Hamburger Bahn an der Hempstraße vor dessen Schüttung; sodann aber die Verlegung des Dobbencanals von der Straße am Dobben aus über die Straße an der Weide und an Stelle des Schmutzgrabens bis zur Hollerallee; die letztere Anlage ist nothwendig theils um den Anschluß an die Canalarbeiten unter dem Maschinenbahnhof der Benlo-Hamburger Bahn zu gewinnen, theils um die Canalleitung unter dem neuen Bahndamm der Staatsbahn bei der Turnhalle vor dessen Schüttung ausführen zu können. Eine Verlegung der Einläufe in diesen Canal von den angrenzenden Straßen ist unmittelbar mit der Verlegung des Hauptcanals zu verbinden.

Was sodann noch insbesondere das Project der Anlage der verlängerten Hollerallee bis zur Schwachhauser Chaussee betrifft, so wird dieselbe durch ein von der Baupolizeibehörde mit Johann Theodor Klatte vermitteltes Abkommen wesentlich gefördert, wonach derselbe für die ganze Tiefe seines anschließenden Grundstücks in einer Länge von ca. 600 Fuß den Straßengrund in 80füßiger Breite unentgeltlich an den Staat abtritt, wogegen er die Erlaubniß, ohne Zahlung eines Beitrags zu den Anlagekosten der Straße, Ausgänge nach derselben von seinem an beiden Seiten der Straße belegenen Grundstück aus demnächst anzulegen erhält. Nach sorgfältiger Erwägung hält die Baudeputation dieses Abkommen für empfehlenswerth, macht aber darauf aufmerksam, daß zur Erleichterung der demnächstigen Abrechnung mit den übrigen Anliegern der projectirten Straße, nach Maßgabe der Verordnung vom 27. October 1845, es sich empfiehlt den eventuellen Beitrag derselben zu den Kosten des Grunderwerbes, sowie zu den Anlegungs- und Bepflasterungskosten lediglich auf den als ein Ganzes zu behandelnden Rest der Straße, mit Ausschluß des Straßenanteils von Joh. Theodor Klatte, zu beschränken, weil der Preis des von letzterem abzutretenden Grundes nicht festgestellt ist; aus demselben Grunde empfiehlt es sich bei der Abkündigung des Klatte'schen Straßentheils, wobei der Baudeputation die Vertretung des Staats zu übertragen sein möchte, die Laffungsabgabe zu erlassen. Für die dießseitigen Kosten der Abkündigung dürfte alsdann ein Betrag von 170 Mark ausreichen. Uebrigens dürfte es sich empfehlen, die Baudeputation sofort zu ermächtigen, auch mit den übrigen Anliegern der verlängerten Hollerallee zwischen Kuhgraben und Schwachhauser Chaussee in derselben Weise, wie mit Johann Theodor Klatte zu contrahiren und dürfte für diesen Fall eine eventuelle Bewilligung von 700 Mark für die Abkündigungskosten erforderlich sein.

Demnach stellt die Baudeputation folgende Anträge: Senat und Bürgerschaft wollen

I. in Betreff der Canalanlagen:

- 1) den vorgelegten Canalisationsplan für jetzt und ohne Präjudiz für spätere Beschlüsse im Großen und Ganzen genehmigen;
- 2) zur Herstellung des Canals unter dem Bahndamm der Benlo-Hamburger Bahn bei der Hempstraße 8530 Mark bewilligen, ferner
- 3) zur Verlegung des Dobbencanals von der Straße am Dobben aus bis zur Hollerallee, soweit die Canalanlage unter dem Maschinenbahnhof

nicht der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft obliegt, ferner für die Herstellung der Einläufe von den Straßen außer der Schleifmühle, an der Weide und Rembertistraße im Ganzen 55,550 Mark bewilligen, wobei indeß, wenn sich eine vollständige Erneuerung des Canals in der Rembertistraße als nothwendig herausstellen sollte, ein Antrag auf Nachbewilligung der daraus entstehenden Kosten vorbehalten bleiben muß;

II. in Betreff der Straßenanlagen:

- 4) die Aufnahme der in gerader Richtung der verlängerten Hollerallee in der Breite von 23,15 m. (80 Fuß) anzulegenden Straße in den Stadtplan unter Aufhebung der früher von der Schwachhauser Chaussee nach der Hollerallee projectirten Straße beschließen;
- 5) den oben erwähnten mit Johann Theodor Klatte sen. abgeschlossenen Vertrag genehmigen, die Baudeputation mit der Vertretung des Staats bei der Abkündigung und Lassung beauftragen und zu den Kosten 170 Mark bewilligen, die Lassungsabgabe aber erlassen, sodann die Baudeputation schon jetzt ermächtigen, mit den übrigen Anliegern der verlängerten Hollerallee in derselben Weise, wie mit Johann Theodor Klatte unter Wegfall der Lassungsabgabe zu contrahiren und für die eventuellen Abkündigungskosten 700 Mark bewilligen;
- 6) endlich beschließen, daß bei der dem nächsten Abrechnung mit den übrigen Anliegern der Straße, wenn dieselbe vom Staate angelegt werden sollte, nach Maßgabe der Verordnung vom 27. October 1845, der Rest derselben mit Ausschluß des Antheils von Johann Theodor Klatte als ein Ganzes zu behandeln sei, so daß die eventuellen Beiträge derselben auf die Kosten des Grunderwerbs und die Anlegungs- und Pflasterungskosten jenes Restes der Straße zu beschränken seien.

(gez.) Lampe.

(gez.) Bade.

Unter-Anlage I
zur Anlage II. der Mittheilung des Senats
vom 28. Juni 1872.

Bericht des Oberbauraths Schröder,

die Canal- und Straßenanlagen in der nordöstlichen Vorstadt betreffend.

Wenn dem seit einer Reihe von Jahren immer dringender herortretenden Bedürfnisse, die Anlagen zur Entwässerung der Altstadt und nordöstlichen Vorstadt zu erweitern, für geregeltere Ausmündungen zu sorgen und endlich auch die zur Zeit noch nicht oder nur spärlich bebauten Theile der Vorstädte mit in das allgemeine Entwässerungssystem hincinzuziehen, bisher noch nicht abgeholfen wurde, so lag dies ebensowohl daran, daß es bis jetzt noch nicht möglich gewesen ist, sich über das anzuwendende System zu einigen, als auch daran, daß in Folge der zu erwartenden Anlagen für die Venlo-Hamburger Bahn und den gemeinschaftlichen Personenbahnhof, großartige Veränderungen in den Localverhältnissen in Aussicht standen, welche auf die vorzuschlagenden Einrichtungen von einschneidendem Einfluß sein mußten.

Obgleich nun in Betreff der Eisenbahnanlagen die Einzelheiten noch nicht überall festgestellt sind, so sind dieselben doch im Großen und Ganzen soweit bestimmt, daß sich nicht allein das einzuschlagende Verfahren bei Anlegung und Modificirung der Canalisation jetzt übersehen läßt, sondern daß sogar die Herstellung einzelner Theile dieser Anlagen ohne empfindliche Nachtheile nicht länger verschoben werden darf.

Es wird daher dringend nothwendig, daß man über die in nächster Zeit in jener Gegend auszuführenden Bau- und Canalanlagen schlüssig werde.

Diese Bauanlagen sind dreierlei Art.

I. Anlagen,

welche behufs Regulirung und Vervollständigung der Entwässerung des größten Theils der Altstadt und der nordöstlichen Vorstädte erforderlich sind.

II. Anlagen,

welche durch die Anlegung der Benlo-Hamburger Bahn und des gemeinschaftlichen Personenbahnhofs hervorgerufen werden.

III. Anlagen,

welche direct zum Bau und zu der Einrichtung der qu. Eisenbahnanlagen gehören.

I.

Die Anlagen, welche behufs Regulirung der Entwässerung der betreffenden Alt- und Vorstadt erforderlich sind.

Sämmtliche Canäle der Altstadt und der angrenzenden Vorstädte, mit Ausnahme des südwestlichen Theiles der ersteren, welcher direct nach der Weser hin entwässert wird, münden mit drei Hauptcanälen in die kleine Bummie, und zwar:

- 1) die östliche Stadt und Vorstadt durch den sogenannten Dobbencanal, vermittelt des den Bürgerpark und die Bürgerweide durchschneidenden offenen Grabens;
- 2) der darangrenzende Stadttheil durch die sogenannte große Wasserlöse vermittelt eines neben d. m. neuen Torfcanale sich hinziehenden, ebenfalls offenen Grabens,
- 3) der nordwestliche Theil der Altstadt und Vorstadt mittelst eines längs der Hempstraße entlang laufenden offenen Grabens.

Diese drei offenen Gräben, in welche somit sämmtliche Canäle der betreffenden Stadttheile sich entleeren, sind mit einem zähen, dickflüssigen, sich langsam fortbewegenden Schlamm angefüllt, welcher das angrenzende Terrain bei warmer Witterung mit den widerlichsten Ausdünstungen erfüllt, und außerdem bereits begonnen hat, die kleine Bummie in ihrer Ausmündung zu verschlammen, da die Bummie, ein Gewässer von äußerst geringem Gefälle, nicht im Stande ist, die festern Bestandtheile des Canalinhaltes mit sich fortzuführen.

Dieser so bedenkliche Uebelstand macht eine Aenderung der vorhandenen Zustände so dringend nothwendig, daß jetzt, wo die Einrichtungen der Eisenbahnanlagen sich im Großen und Ganzen übersehen lassen, mit der Umgestaltung der einschlagenden Einrichtungen unverweilt vorgegangen werden muß, so bedenklich es auch erscheint, ohne endgültige Feststellung eines einheitlichen Systemes, ausgedehnte Theile des Ganzen zur Ausführung zu bringen.

Aufschieben läßt sich indessen unter den obwaltenden Umständen die Ausführung der nothwendigsten Erweiterungen ohne große Nachtheile nicht mehr, und wird nur dafür Sorge zu tragen sein, daß die endliche Durchführung der hier zur Wahl stehenden Systeme durch diese schon jetzt zur Ausführung bestimmten Anlagen nicht erschwert oder gar verhindert werde.

Nach allen bisherigen Verhandlungen und nach Ansicht aller derjenigen Personen, welche sich eingehend mit der qu. Angelegenheit beschäftigt haben, steht indessen soviel fest, daß die Grundlage eines jeden einheitlichen Canalsystems für diesen Theil der Stadt Bremen die Herstellung eines Haupt- und Sammel-Canales bilden muß, der möglichst weit nach Nord-Osten zu, nach welcher Richtung sich das Terrain abdacht, und möglichst parallel mit der Längsaxe der Stadt angelegt wird.

Ueber die Lage und Richtung dieses Hauptcanales sind viele Verathungen vorausgegangen.

Zuerst wurde vorgeschlagen, den Hauptcanal auf dem Bahnhofsplatz zc. anzulegen. Die tiefe Lage der Wegunterführung machte dies unmöglich.

Der darauf folgende Vorschlag, den Canal in die mit dem Bahnhofs parallel laufenden Straßen zu verlegen, war wegen der Enge derselben und der geringen

Fundamenttiefe der in denselben liegenden Gebäude mit so vielen Schwierigkeiten verknüpft, daß man auch davon abstehe mußte.

Es blieb daher nur die Verlegung des Canales in das Terrain hinter der Eisenbahn übrig.

Da aber der Canal die beiden Torfcanäle kreuzen mußte und der vorhandenen Niveauverhältnisse, sowie seines geringen Gefälles wegen nicht unter denselben hinweggeführt werden konnte, so war der Vorschlag nur dann ausführbar, wenn die Torfcanäle und mit denselben die Torfausladeplätze weiter nach Nordosten hin verlegt würden.

So bedenklich auch in mancher Beziehung diese Verlegung erscheinen mußte, so konnte man doch nicht verkennen, daß dieselbe unter den jetzigen ganz veränderten Verhältnissen auch Vortheile bot, welche eine nähere Erwägung rathsam erscheinen ließen.

Diese Vortheile bestehen, außer der Möglichkeit, den projectirten Hauptcanal an der zweckmäßigsten Stelle anzulegen, noch darin,

daß die Unannehmlichkeiten des Torfverkehrs von der neuen Bahnhofsanlage entfernt gehalten werden,

daß bedeutende, an günstiger Lage befindliche Grundflächen gewonnen werden, und endlich,

daß die Verbindung zwischen den zunächst hinter den neuen Bahnhofsanlagen befindlichen Terrainabtheilungen sehr erheblich verbessert und verschönert wird.

Der Bauinspector Poppe schlägt in dem von ihm bearbeiteten Projecte vor, den Hauptcanal in die Längsaxe der Hollerallee zu verlegen, von der Schwachhauser Chaussee aus, da wo die Verlängerung dieser Axe die Chaussee schneidet, mit dem qu. Canale zu beginnen und ihn am Nordende der Allee die Grenze des Benloohamburger Bahnhofs entlang bis nach der Hempstraße zu führen, wo er in den an der Hempstraße vorhandenen, bis zur kleinen Wumme sich erstreckenden offenen Graben vorläufig ausmünden würde.

Von hier aus würde es späteren Entschlüssen vorbehalten bleiben können, nach welcher Richtung der Canal oder der offene Graben weiter geführt werden soll, wenn, wie nicht unwahrscheinlich, die Einmündung in die kleine Wumme nicht mehr gestattet werden könnte.

Es ist ohne Weiteres einleuchtend, daß die projectirte Canalanlage keiner hier denkbaren Weiterführung hinderlich und daher nicht von Einfluß auf das später zur Ausführung zu erwählende System sein würde, mag man sich nun für eine Leitung nach der Weser durch Canäle, Druckrohre oder für Ueberrieselung und dergleichen entscheiden.

Ueber die Einzelheiten des Projectes würde noch Folgendes zu berichten sein:

Der Canal würde an der vorher angedeuteten Stelle der Schwachhauser Chaussee mit einer Sohlenlage von 1,44 m. = 5 Fuß unter Null am Brückenpegel beginnen, mit — 2 m. = — 7 Fuß in die Hollerallee und mit — 2,31 m. = — 8 Fuß in den Graben an der Hempstraße einmünden, an der Schwachhauser Chaussee einen lichten Querschnitt von 2,093 □m. = (25 □Fß.), an der Einmündung des Dobben-Canales einen Querschnitt von 2,5 □m. = (30 □Fß.), an der Einmündung des Canales in die Torfstraße einen desgleichen von 2,5 □m. = 30 □Fß. erhalten, in Eisform von Ziegelsteinen mit Cementmörtel ausgeführt werden.

Die Anlegung dieses Canales bietet noch den sehr wichtigen Vortheil, daß durch ihn auch das noch weiter nordöstlich gelegene Terrain in der Pagenthorner Feldmark, dessen sich die Privatbauthätigkeit schon zu bemächtigen angefangen hat, mit Leichtigkeit entwässert werden kann.

Ohne diesen Canal würde diese Entwässerung auf schwer zu überwindende Schwierigkeiten stoßen, daher die Anlegung neuer Straßen auf dem qu. Terrain außerordentlich erschweren und vertheuern. Zur Verbindung des städtischen Canalnetzes mit dem Hauptcanale müssen die jetzt vorhandenen offenen Gräben bis zur Hollerallee in massive Canäle verwandelt werden, ebensowohl um den Abfluß gleich-

mäßig zu reguliren, als auch um die bei allen solchen Gräben unvermeidlichen schädlichen Ausdünstungen von der Stadt möglichst entfernt zu halten.

Die vorhandenen drei Hauptableitungscanäle reichen längere Zeit vollkommen aus, würden aber bei einer weiteren Ausdehnung noch vermehrt werden können.

Der erste derselben, welcher den Dobbencanal mit dem neuen Hauptcanale in Verbindung setzt, ist bereits, so weit er den Maschinenbahnhof der Venlo-Hamburger Bahn durchschneidet, auf Rechnung dieser Bahn in Angriff genommen, und werden die noch übrigen Strecken auf Bremer Rechnung sogleich mit hergestellt werden müssen.

Der Hauptcanal selbst braucht nicht sofort in seiner ganzen Ausdehnung ausgeführt zu werden; bis zur Vollendung der ganzen Anlage würden die jetzigen Ausflüsse noch beizubehalten sein.

Nur die Ausmündungsstrecke des Hauptcanales an der Hempstraße, so weit sie unter dem Körper des Venlo-Hamburger Bahndammes zu liegen kommt, muß sogleich hergestellt werden, weil die Ausführung derselben nach Eröffnung der Bahn nicht mehr oder wenigstens nur mit unverhältnismäßigen Schwierigkeiten und Kosten möglich sein würde.

Die Verlegung der Torfausladeplätze muß der Herstellung des Hauptcanales vorausgehen, braucht aber auch nicht nothwendigerweise sofort in Angriff genommen zu werden.

II.

Anlagen, welche durch die Erbauung der Venlo-Hamburger Eisenbahn und des gemeinschaftlichen Personenbahnhofes hervorgerufen werden.

Die Begunterführungen an der Rembertistraße und neben der Turnhalle sollen eine Pflasterhöhe von 0,57 m. = 2 Fuß unter Null erhalten. Die dahin führenden Straßen, welche jetzt eine mittlere Höhe von 1,3 m. = 4,5 Fuß haben, müssen demgemäß nach den Begunterführungen abgesenkt werden.

Da der Dobbencanal die Straße außer der Schleismühle an der zu senkenden Strecke kreuzt, so würde er in gleichem Verhältniß gesenkt werden müssen.

Diese Senkung ist indessen nicht ohne erhebliche Schwierigkeiten ausführbar und kommt in Betreff der Kosten einem Neubau gleich.

Der Bauinspector Poppe schlägt daher vor, den Dobbencanal von da ab, wo er jetzt die Dobbenstraße verläßt, aufzuheben und in geraderer und rationellerer Richtung durch die regulirte Rembertistraße nach der in der anliegenden Zeichnung angedeuteten Richtung neu herzustellen.

Dieser Vorschlag ist der einfachen Tieferlegung entschieden vorzuziehen, da dadurch alle sonst zu befürchtenden Nachtheile beseitigt werden.

Ein Blick auf die Situationszeichnung wird genügen, um die Vorzüge der neuen Richtung erkennen zu lassen.

Die Weiterführung des Dobbencanales bis zum neuen Hauptcanale in der Hollerallee ist schon weiter oben besprochen und bedarf daher keiner näheren Erläuterung. Es würde nur noch hinzuzufügen sein, daß nach Erbauung des Hauptcanales der sogenannte Schmutzgraben im Bürgerparke und auf der Bürgerweide aufgehoben werden kann, und daß dadurch eine arge Belästigung der Besucher des Bürgerparkes entfernt werden wird.

Selbstverständlich müssen die in den Dobbencanal an der Schleismühle einmündenden Nebencanäle der neuen Lage des Hauptcanales entsprechend umgelegt werden.

Wie weit diese Umlegung, namentlich bei dem Rembertistraßencanale auszu dehnen ist, wird erst mit Sicherheit zu erkennen sein, wenn die Canäle abgebrochen und speciell untersucht sind.

Bei den Abgrabungen der nach den Begunterführungen führenden Straßen ist angenommen, daß dieselben ein Gefälle von höchstens 1 : 50 haben sollen, daß aber da, wo es die Localverhältnisse gestatten, ein Gefälle von 1 : 60 angenommen werden soll.

Dies dürfte namentlich bei den Begunterführungen an der Schwachhauser Chaussee, zwischen Bahnhof und Friedhof und am Bürgerpark der Fall sein.

Ob das in den Begunterführungen und den einlaufenden Straßen anzulegende Pflaster ebenso wie bei den Begunterführungen an der Torfstraße und an der Gasanstalt auf Beton gelegt werden muß, würde eingehender Erörterung zu unterziehen sein, da die letzteren um mehr als 2,29 m = 1 Fuß tiefer liegen, erstere dagegen immer noch um ca. 6 Zoll höher als der höchste Spiegel des Grundwassers zu liegen kommen, also auf natürlichem Wege entwässert werden können.

Bei sämtlichen Begunterführungen empfiehlt es sich, die Entwässerungscanäle zu beiden Seiten der Fahrstraßen und zwar unter dem erhöhten Trottoir anzulegen.

Die Straßen selbst müssen mit dem besten Material gepflastert werden.

Die Veränderungen der Straßen am Torfbassin bedürfen keiner Erörterung, weil sie aus den Zeichnungen zu ersehen sind.

Die Veränderungen an der Hempstraße hängen von dem Projecte zur Erweiterung des Staatsbahnhofes ab, und ist es bis zur Feststellung dieses Projectes nicht möglich, etwas darüber zu sagen.

III.

Anlagen, welche direct zu den Bahnhofsanlagen gehören.

Ueber diese Anlagen wird die Baudeputation erst zu berichten im Stande sein, wenn die Deputation für Häfen und Eisenbahnen die der Baudeputation obliegenden Arbeiten näher präcisirt hat.

Die Kosten der in vorstehendem Berichte näher bezeichneten Bauanlagen, welche schon jetzt berechnet werden können, lassen sich folgendermaßen zusammenstellen:

- 1) Erbauung des Hauptcanals ohne Grunderwerb 208,844 Mark.
Hiervon würde zunächst nur zu bewilligen sein die letzte
Strecke an der Hempstraße mit 8,530 Mark.
- 2) Verlegung des Dobbencanals von der Dobbenstraße ab
bis zur jetzigen Staatsbahn 11,764 Mark.
und
- 3) von da bis zu dem Verbindungscanale unter dem Benlo-
Hamburger Maschinenbahnhofs 16,799 Mark.
- 4) Verbindung des Canals unter dem Maschinenbahnhofs mit
dem Hauptcanale in der Hollerallee 7,058 Mark.
- 5) nebst Umlegung der Canaleinmündungen an der Remberti-
der Dobbenstraße, den Straßen „an der Weide“ und
„außer der Schleismühle“ 19,929 Mark.

Hierbei würde noch zu wiederholen sein, daß der Hauptcanal nicht sogleich in seiner ganzen Ausdehnung erbaut zu werden braucht, sondern zunächst nur soweit, als er unter dem Bahndamm der Benlo-Hamburger Bahn liegt, daß es sich dagegen empfehlen würde, die Weiterführung des Verbindungscanals unter dem Maschinenbahnhofs und unter dem Bahndamme der Benlo-Hamburger Bahn am westlichen Ausgange der Hollerallee und die Verlegung des Dobbencanals sobald als möglich herzustellen.

Bremen, den 21. Juni 1872.

(gez.) A. Schröder.