

Beschluß der Bürgerschaft

vom 4. September 1872.

1. Commandite der Preussischen Bank.

Die Bürgerschaft trägt Bedenken, die ganz außergewöhnlichen Privilegien der Preussischen Bank, als z. B. die unbeschränkte Notenausgabe, die nur an der Haupt-Bank-Casse in Berlin gegen baares Geld eingelöst zu werden brauchen, die Garantie des Preussischen Staats für alle gerichtliche und cupillarische Depositen mit einer geringen Zinsvergütung, das Verbot von Zahlungsleistungen durch nichtpreussische Banknoten im Preussischen Staat u. s. w., wenn auch nur theilweise, durch Gesetz im Bremischen Staat einzuführen, um so mehr, da in der Erwartung einer demnächst zu errichtenden Reichsbank diese Privilegien nur von Jahr zu Jahr verlängert werden; es scheint ihr daher weder im Allgemeinen rathsam noch gegen andre hiesige Institute gerecht, darauf einzugehen, und muß sie ihre Genehmigung zu dem vorliegenden Gesetzentwurf versagen.

Die Bürgerschaft verkennt aber nicht, daß der Umstand, die Bank zur Errichtung einer Filiale hier aufgefordert zu haben, welcher Aufforderung diese indeß selbstverständlich nur im eigenen Interesse nachgekommen ist, es recht und billig erscheinen läßt, die Banknoten der Preussischen Bank an den öffentlichen Cassen in Bremen anzunehmen, und ist ihrerseits einverstanden, daß die Finanzdeputation die Annahme derselben an allen Bremischen Cassen anordne, so lange die hiesige Filiale der Preussischen Bank die Banknoten derselben hier gegen baares Geld einlöst, und erucht den Senat ihr hierin beizustimmen.

2. Bau eines sechsten Gasometers.

Die Bürgerschaft stimmt auch ihrerseits dem Antrage der Deputation zu, und bewilligt die veranschlagten Kosten mit 336,340 Mark mit der Maßgabe, daß davon 150,000 Mark auf das Separatbudget der außerordentlichen Verwendungen für 1872 genommen werden.

3. Vergrößerung des Bürgerparks.

Die Bürgerschaft ist mit Ueberweisung des erwähnten Areals der Bürgerweide unter den vom Senate hervorgehobenen Modificationen und Einschränkungen einverstanden.

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 6. September 1872.

1. Begräbnißanstalten.

Die Deputation wegen Verlegung der Begräbnißanstalten hat nunmehr auch wegen Herstellung des Zuweges zu dem Friedhof bei Walle berichtet, nachdem sie sich veranlaßt gesehen hat, die für die Erlangung eines angemessenen Zuweges geeigneten Grundstücke bereits definitiv für den Staat anzukaufen. Indem der Senat das Verfahren der Deputation aus den in ihrem beifolgenden Berichte angeführten Gründen gerechtfertigt findet, ersucht er die Bürgerschaft den abgeschlossenen Kauf auch ihrerseits nachträglich zu genehmigen, und sieht zugleich der weiteren Erklärung derselben über die von der Deputation empfohlene Ausführung der Zuwegsanlage

entgegen. Er bemerkt dabei, daß die bezügliche, nur in einem Exemplar vorhandene Situationskarte (Unter-Anlage 1) nach erfolgter Beschlußnahme der Deputation zurückzugeben sein wird.

2. Gleisanlagen und Vergrößerung des Locomotivschuppens auf dem Hauptbahnhof.

Einen Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen wegen Herstellung verschiedener Gleisanlagen und eines vergrößerten Locomotivschuppens auf dem hiesigen Hauptbahnhof theilt der Senat der Bürgerschaft zu ihrer Erklärung, unter Vorbehalt der feineren, hieneben mit, indem er bemerkt, daß er von einer vorgängigen Begutachtung der Finanzdeputation bei der Dringlichkeit der Anlagen, und da die Kosten derselben auf das Budget für außerordentliche Verwendungen anzuweisen sein werden, in diesem Falle geglaubt hat absehen zu sollen.

Anlage II
mit 3 Zeichnungen.

Anlage I

zur Mittheilung des Senats
vom 6. September 1872.

Bericht der Deputation wegen Verlegung der Begräbnißanstalten,

betreffend den Zuweg zum Friedhof bei Walle.

Unter Bezugnahme auf ihren Bericht vom 19. Juli hat die Deputation eine nicht unerhebliche, aber wie sie meint, vortheilhafte Abänderung des Entwurfs für den Friedhof bei Walle und in Verbindung damit ihre vorbehaltenen Anträge in Betreff des Zuwegs zu demselben höherer Genehmigung zu unterstellen.

Die Verhandlungen wegen Verbreiterung des ursprünglich als Zuweg in Aussicht genommenen, durchschnittlich etwa 4 m breiten Feldwegs hinter Hieronymi's Bleiche geriethen ins Stocken, als die Eigenthümer der rechts an diesem Wege liegenden 15 Grundstücke außer verschiedenen lästigen Bedingungen wegen Anschlusses und Benutzung der Straße, welche nur durch Anlage eines Parallelweges zu erledigen gewesen wären, für den abzutretenden Grund und Boden die Forderung von 6 Groten pr. □Fuß stellten. Zu diesem Preise würde für ein Planum der Straße von 10 m Breite mit einem 2 m 30 cm breiten Parallelweg die Aufwendung von etwa 10,000 Mark, für ein als wünschenswerth bezeichnetes Planum von 12 m Breite mit dem Parallelweg aber eine Ausgabe von ca. 11,464 Mark für Grunderwerb erforderlich gewesen sein; bei der Projectirung ergab sich überdies die Nothwendigkeit bedeutender Aufhöhung und der Lösung mancher anderweitigen Schwierigkeit.

Es wurde daher der Vorschlag gemacht von diesem Feldwege ganz abzusehen, die etwa 300 Schritt weiter nördlich dießseits Tölken Besitzung liegenden Parcelen, Kataster Nr. 243, 242, 241 anzukaufen und über den hier auf der Höhe der Düne liegenden nördlichen Theil dieser Grundstücke die von der Chaussee ab bedeutend kürzere, den Friedhof in einer graden Richtung treffende Pflasterstraße anzulegen. Die höhere Lage des Terrains und anderseits die um 84 m kürzere Strecke (136 m gegen 220 m Länge des Feldweges) stellte ganz erhebliche Herabminderung der Aufhöhungs- und Pflasterungskosten in Aussicht; vor Allem aber war Werth darauf zu legen, daß der Besitz dieser Grundstücke die Führung einer Straße unabhängig von unbequemen Nachbarrechten und in einer lediglich mit Rücksicht auf die Gesamtanlage zu wählenden Richtung und Breite gestatten würde. Die anliegende Situationskarte, auf welcher der neue Weg wie auch der, unter Annahme des hiernach anders bestimmten Einganges, von Herrn Zandke mit genauester Innehaltung der Grundidee seines prämiirten Planes ausgearbeitete Entwurf der Friedhofsanlage eingetragen ist, läßt sofort die mit Verlegung des Weges erreichbaren Vortheile erkennen, wobei

Unter-Anlage 1.

insbesondere darauf aufmerksam zu machen ist, daß dadurch die bei dem prämiirten Plan mit Recht beanstandete unregelmäßige Configuration der Eingangspartien hat beseitigt werden können.

Die Deputation glaubte daher nach Lage der Verhältnisse, welche zu einem raschen Entschluß drängten, es auf ihre Verantwortung nehmen zu müssen, unverweilt den Ankauf der genannten Grundstücke ohne den Vorbehalt höherer Genehmigung, welcher nicht zu bedingen war, zu dem Durchschnittspreis von ca. 225 Mark 10 Pfennigen pr. Ar. (1,742 Thaler pr. Morgen), nämlich 6,642 Mark 85 Pfennige (2000 Thaler) für die Parzellen 243 und 241 von Dan. Wagener und 3,288 Mark 21 Pfennige (990 Thaler) für die Parzelle Nr. 242 von A. Delweß, früher Joh. Göbel Wwe., fest abzuschließen.

Von den 3 Grundstücken mit einem Flächenraum von 44,12 Ar (206⁷/₁₀ □ R.) wird die kleinere nach Norden belegene Hälfte für die Straße gebraucht und es bleiben an der südlichen Seite der letzteren ca. 25 Ar etwas niedriger gelegenen Landes zum eventuellen Wiederverkauf oder zu Anpflanzungen über. Da es aber nicht als wünschenswerth erachtet werden kann in dieser Nähe zum Friedhof vielleicht eine größere Anzahl von Wohnungen entstehen zu sehen, so empfiehlt es sich wenigstens fürs Erste auf den Verkauf dieses Landstreifens nicht einzugehen und denselben bis auf Weiteres als zu den Anlagen gehörig zu behandeln.

Nach dem anliegenden Bericht des Bauinspectors Kiehne würde die Straße hinter Hieronymi's Bleiche einschließlich Grunderwerb in der Breite von 10 m ca. 21,530 Mark, bei einem 12 m breiten Planum ca. 24,590 Mark kosten, während die Straße nach dem neuen Project in einer Breite von 13 m über die angekauften Grundstücke, einschließlich des ganzen Kaufpreises derselben für annähernd 17,400 Mark mithin für einen Minderbetrag von 4,130 Mark resp. 7,190 Mark hergestellt wird, wobei der Werth des nicht unmittelbar in Verwendung kommenden Terrains, welcher auf 4,500 Mark geschätzt werden kann, außer Acht bleibt.

Die Deputation darf sich somit der Erwartung hingeben, daß die nachträgliche Billigung des vorstehend motivirten Grunderwerbs und in Zusammenhang damit die Genehmigung der Abänderungen des Entwurfs nicht vorenthalten werde. Sie beantragt in dieser Voraussetzung als Anlagekosten des Zuweges für den Friedhof bei Walle:

den Kaufpreis der qu. 3 Grundstücke incl. Kosten mit. *M* 10,300
und für die Herstellung der Straße nach dem Anschlage des

Bauinspectors Kiehne „ 7,100

Zusammen *M* 17,400

ihr zu bewilligen.

Die Deputation wegen Verlegung der Begräbnißanstalten.

(gez.) **Buß.**

(gez.) **Chr. Papendieck.**

Unter-Anlage 2

zur Anlage I der Mittheilung des
Senats vom 6. Septbr. 1872.

B e r i c h t,

betreffend Zuwegung nach dem neuen Friedhofe jenseits
des Dorfes Walle.

Dem erhaltenen Auftrage zufolge hat der gehorsamst Unterzeichnete die verschiedenen Projecte wegen einer Zuwegung nach dem neuen Friedhofe jenseits Walle bearbeitet und erlaubt sich, wegen der angestrebten vergleichenden Berechnung der fraglichen Begeanlagen Folgendes zu berichten.

Nach dem ersten Projecte wird beabsichtigt den f. g. Hohengeestweg, welcher letztere in einer ziemlich starken Curve nach dem Friedhofsareale führt, zu benutzen, denselben auf 10—12^m zu verbreitern und mit 3^m breiten Fußwegen, sowie einer Pflasterbahn von 5 resp. 6^m Breite zu versehen. Die Länge dieses Weges beträgt ca. 220^m und ist, da selbiger sich durch eine verhältnißmäßig tiefe Niederung zieht, durchschnittlich 1,16^m aufzuheben. Wegen dieser wesentlichen Aufhöhung ist von dem neuen Wege aus die Bewirthschaftung der seitlich belegenen Ländereien nicht zu betreiben, weshalb auf Anlage eines Parallelweges Bedacht zu nehmen ist. Die für den Wegkörper, Seitengraben und Parallelweg, im Ganzen erforderliche Landfläche beträgt 4140 resp. 4580 □^m, zu welcher der vorhandene alte Weg von nur 4^m Breite, = 880 □^m liefert. Es müssen somit noch 3260 □^m resp. 3700 □^m erworben werden.

Ferner ist noch anzuführen, daß eine Wende für den Wagenverkehr von 14^m Durchmesser und einen Flächeninhalt von 164 □^m, auf dem Kirchhofe eingerichtet werden muß, da eine Situation derselben vor dem Kirchhofe, wegen des angrenzenden Waller Kirchhofes unthunlich ist.

Eine approximative Berechnung der vorgeschriebenen Wegeanlage ergibt einen Kostenaufwand von 21,530 resp. 24,590 Mark, wobei besonders die von den Landinteressenten geforderte hohe Entschädigung von 3,32 Mark per □^m Landfläche, sowie die Beschaffung der bedeutenden Erdarbeiten in das Gewicht fallen.

Die zweite projectirte Zuwegung führt bekanntlich von der Bürger Chaussee über den f. g. Krähenberg Kat. Parc. Nr. 241—243 der Feldmark Gröpelingen, welche letztere einen Flächeninhalt von ca. 4412 □^m enthalten. Diese Wegführung hat eine Länge von ca. 136 □^m, und da das Terrain von der Chaussee aus in der Richtung nach dem Friedhofe sanft abdacht, so sind wesentliche Erdarbeiten hier nicht erforderlich.

Die Planumsbreite ist zu 13^m bestimmt, welche in zwei Fußwege von je 3,5^m Breite incl. Stand für die Baumreihen, sowie eine 6^m breite Fahrbahn von beschlagenen Steinen, getheilt werden soll. An dem südwestlichen Ende des Weges ist für den Wagenverkehr vor dem Kirchhofe eine Wende von 14^m Durchmesser einzurichten.

In der beifolgenden Special-Veranschlagung sind die Kosten für die aus vier Ulmenreihen herzustellende Allee, sowie die ganzen Grunderwerbungskosten für die Parzellen 241, 242 und 243 mit aufgenommen. Die Endsumme des Anschlages ergibt einen Totalaufwand von 17,400 Mark.

Eine Vergleichung der für die beiden Projecte aufzuwendenden Kosten ergibt nach Vorstehendem [(21,530 resp. 24,590 Mark) — 17,400 Mark] zu Gunsten der zuletzt beschriebenen Wegeanlage einen Minderbetrag von 4130 resp. 7090 Mark; factisch aber einen solchen von 9095 resp. 12,075 Mark, indem thatsächlich nur circa die Hälfte der veranschlagten Grunderwerbung zu der fraglichen Wegeanlage erforderlich wird.

(gez.) **Kiehne**, Bau-Inspecteur.

Anlage II

zur Mittheilung des Senats
vom 6. September 1872.

Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, verschiedene Gleisanlagen betreffend.

Schon im Januar dieses Jahres beantragte die Eisenbahndirection in Hannover die Anlage verschiedener provisorischer Gleise, welche jedoch bei der definitiven Umarbeitung des Güterbahnhofes wieder anderweit zu verwenden sein würden. Unter

diesen befand sich auch das im Bericht der Deputation vom 26. Januar beantragte Gleis längs der Straße an der Reparaturwerkstätte, wofür 2,270 Thaler beantragt und bewilligt wurden. Als aber gleich darauf der starke Güterandrang nachließ, glaubte die Deputation verantworten zu können, das fragliche Gleis nicht in Ausführung zu bringen, sowie sie denn auch die weiter gehenden Anträge der Eisenbahndirection in Betreff der ferner anzulegenden Gleise auf sich beruhen ließ in der Erwartung, daß in wenigen Monaten eine Einigung über den definitiven Plan der Ergänzung unseres Bahnhofes zu Stande kommen werde. Es ist bekannt, daß diese Erwartung nicht in Erfüllung ging und erst durch das Protokoll vom 10. Juli eine Verständigung über die Vorfragen der Bahnhofsanlage unter den allseitigen Commissaren zu Stande kam, deren Genehmigung höheren Orts erst vor Kurzem erfolgt ist. Die Ausarbeitung eines definitiven Projects auf Grund der Bestimmungen des Protokolls vom 10. Juli wird nun bremischerseits vorgenommen werden, bedarf jedoch noch längere Zeit, um zur Vorlage zu gelangen.

Inzwischen wird es nothwendig verschiedene interimistische und auch verschiedene bleibende Anlagen vorzunehmen, um dem lebhaften Verkehre des bevorstehenden Winters entsprechen zu können, zumal außer dem Verkehre der Staatsbahnen der Bahnhof auch die Züge der Uelzen-Langwedder Bahn, sowie der Benlo-Hamburger Bahn in der Richtung nach Osnabrück und dem Rheine aufzunehmen haben wird. Die Direction der Köln-Mindener Bahn beabsichtigt nämlich im Spätherbst den genannten Verkehr zu eröffnen, und wird bis zur Beendigung der eigenen Bauten die hiesige Personenhalle für den Personenverkehr benutzen und für den Güterverkehr einen interimistischen Schuppen neben dem Breitenwege auf ihre Kosten herstellen.

Die Eisenbahndirection hat nun in Erwägung des bevorstehenden großen Winterverkehrs beantragt, unverzüglich die schon im Januar angeregten und auf der Anlage 1 mit roth bezeichneten Gleise anzulegen, unter Wegfall des früher empfohlenen Gleises längs der Straße neben der Reparaturwerkstatt. Die Deputation findet die Herstellung dieser Gleise zweckmäßig und nothwendig, und beantragt daher deren Genehmigung.

Die Kosten sind von dem Inspector Schweizer im Einverständniß mit dem Oberbaurath Schröder veranschlagt:

1) Sandankauf, Transport und Ablagerung des Sandes.	Mk 28,834.20.
2) Entwässerung etc.	" 1,308.30.
3) 2155 laufende Meter Gleise und Weichen.....	" 85,857.50.
	Mk 116,000.—.

Davon ab die für das Gleis neben der Reparaturwerkstätte bereits bewilligten	" 7,539.—.
bleibt. . .	Mk 108,461.—.

Diese Anlage ist eine provisorische, und werden Schienen und Schwellen bei der definitiven Anlage wieder zur Verwendung kommen, so daß es sich jetzt in Wirklichkeit nur um die Kosten des Arbeitslohns der Schienenlegung handelt, abgesehen von den Sandschüttungen, welche jedenfalls auch für das Definitivum zu geschehen haben. Die Kosten des Arbeitslohns betragen nach der Angabe unserer Techniker 5000 Mark, die Deputation muß aber um die Bewilligung der ganzen Summe bitten, um das Materiallager von dem Betrage der Schienen und Schwellen entlasten zu können, und weil die Sandschüttungen zum Definitivum gehören.

Sodann äußert die Eisenbahndirection unterm 16./21. August:

„Auf dem Bahnhofe Bremen herrscht ein empfindlicher Mangel an Ständen zur Aufstellung der in Bremen zur Reparatur gelangenden Wagen. Dieser Mangel wird für die Folge um so fühlbarer werden, als zur Sicherung des Betriebes künftig ein, den Bedarf für 8 Wochen deckender Vorrath an Locomotivfohlen gehalten werden soll, und dieser Vorrath auf dem Bahnhofe Bremen nur zwischen den Nebengleisen, welche jetzt zur Wagenreparatur benutzt werden, untergebracht werden kann. Ein Ersatz für diese Gleise ist dringend erforderlich. Am besten eignet sich dazu der zwischen der Werkstätte und der Gasanstalt belegene Hof, wenn in demselben, wie in dem anliegenden Situationsplan roth

angedeutet, kurze Gleise angelegt, und diese vermittelst einer Schiebebühne von dem todten Gleise A B aus zugänglich gemacht werden."

Die Direction bemerkt noch dabei, daß zu der Anlage alte Schienen und eine uns zu überlassende alte Schiebebühne verwendet werden können. Die Zweckmäßigkeit dieser Anlage, welche auch als eine bleibende anzusehen ist, wird von der Deputation wie von unsern Technikern anerkannt, welche Letztere die Kosten derselben zu 9800 Mark veranschlagt haben, um deren Bewilligung die Deputation unter Hinweis auf die als Anlage 2 beiliegende vorerwähnte Zeichnung ersucht.

Unterm 19. Juli beantragte die Deputation für die Uelzen-Langwedeler Bahn die Errichtung eines Locomotivschuppens zu 6 Ständen, gemäß dem Antrage der Direction der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn, im Kostenbelaufe von 64,500 Mark. Die letztgedachte Direction hat seitdem den dringenden Wunsch ausgesprochen, zehn Locomotivstände statt deren sechs zu erhalten, wogegen sich wohl nichts einwenden läßt. Die Kosten eines Locomotivschuppens für zehn Stände betragen, nach einem Specialanschlage des Inspector Schweizer..... M^{ks} 95,000.
davon ab die bewilligten..... " 64,500.

würde mithin die Summe um..... M^{ks} 30,500.
zu erhöhen sein, was die Deputation beantragt, indem sie bemerkt, daß die früher für Bauten der Uelzen-Langwedeler Bahn auf dem hiesigen Hauptbahnhofe bewilligten 120,000 Thaler auch nach Absatz des vorstehenden Nachtrags noch etwa 60,000 Mark unverwandt lassen.

Die Deputation beantragt demnach die folgenden Bewilligungen:

- 1) für provisorische Gleisanlagen auf dem Hauptbahnhof M^{ks} 108,461.—
- 2) für kurze Gleise nebst Schiebebühne in der Reparaturwerkstatt..... " 9,800.—
- 3) Vergrößerung des Locomotivschuppens für die Uelzen-Langwedeler Bahn..... " 30,500.—

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **Duckwitz.** (gez.) **H. H. Schröder.**