

8. Tarif für die Beiträge der Anwohner zu den Kosten der Straßen.

Die Bürgerschaft genehmigt den von der Baudeputation, Abtheilung Straßenbau, in ihrem Bericht vom 3. November beantragten Tarif, sowohl für die Beiträge der Anwohner zu den Kosten der Neulegung oder Umlegung, als auch für die Ersatzpflicht der Anwohner für die Kosten der Reparatur.

9. Expropriation beim Neustadtbahnhof und Fahrbahn bei der Eisenbahnbrücke.

Indem die Bürgerschaft eine Umwandlung des südlichen Eisenbahngleises der Brücke in eine Fahrbahn nicht als zweckmäßig anerkennen kann, genehmigt sie, daß die in dem Antrage der Deputation näher bezeichneten Parzellen des Gerbervereins und des A. D. Debbe Behufs Verbreiterung des fraglichen Fußwegs unter Expropriationspflicht gestellt werden, und hat in Erwartung einer zustimmenden Erklärung des Senats zu Mitgliedern der Vermittlungsdeputation erwählt die Herren:

Richter Heincken, J. F. Kaufmann, Ferd. Dindwisch, J. H. Weyland, J. C. Asendorpf und F. G. Lübken.

Daneben wünscht sie, daß die berichtende Deputation darüber berathe, ob sich die Herstellung einer Futtermauer an Stelle der Dossirung des Bahndamms vom Deiche bis zum Bahnhofsgelände empfehle, und ersucht dieselbe, darüber unter Beifügung eines Kostenanschlages zu berichten.

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 29. December 1871.

1. Areal für einen neuen Begräbnisplatz.

Auch der Senat erklärt sich mit dem Ankauf des Areals an der Abiensbergerstraße von Isaac Post Witwe zum Preise von 55,000 Thalern unter den von der Deputation in ihrem Berichte vom 8. November mitgetheilten Bedingungen im Uebrigen einverstanden, er hat indeß bei der am Schlusse angeführten Clausel insofern Bedenken finden müssen, als dieselbe in ihrer bisherigen Fassung dem Staate eine zu weit gehende und durch das Interesse der Verkäuferin kaum gebotene Verpflichtung aufzuerlegen schien. Nachdem jedoch auf seine Veranlassung diese Clausel jetzt wie folgt abgeändert worden ist:

die Frau Verkäuferin macht bei diesem Verkaufe zur Bedingung, daß auf dem verkauften Areal innerhalb der nächsten fünfzig Jahre keine Gasanstalt, Fabrik- oder Wirthschaftsanlagen errichtet werden dürfen, hat er den definitiven Abschluß des Kaufvertrags angeordnet. Den von der Bürgerschaft ausgesprochenen Wunsch in Betreff der Ausführung der Anlage wird er der Deputation zur Berücksichtigung empfehlen.

2. Vereinigung des Stadtwerders mit der Stadt Bremen.

Anlage L.

Indem der Senat der Bürgerschaft einen diese Vereinigung empfehlenden Bericht der Deputation für die Verwaltung der öffentlichen Grundstücke nebst dem Entwurfe des eventuell zu erlassenden Gesetzes mittheilt, erklärt er sich seinerseits mit dem Antrage der Deputation einverstanden.

Nur wird im §. 1 des Gesetzentwurfes statt der Worte: „und dem Kirchspiel St. Martini zugewiesen“ richtiger zu setzen sein: „und dem achten Gemeindebezirke der Stadt Bremen zugewiesen“, da in dem vorliegenden Falle es sich nicht um die auf kirchenrechtlichen Wege zu ordnende Bestimmung des Pfarrverbandes, sondern nur um Einordnung in einen Bezirk der politischen Stadtgemeinde handelt. Mit dieser Modification beantragt der Senat die Genehmigung des Gesetzentwurfes Seitens der Bürgerschaft.

Anwohner zu den Kosten der Straßen-
von der Baudeputation, Abseilung Straßen-
der beantragten Lärri, sowohl für die Besei-
gung oder Umlegung, als auch für die Besei-
gung der Reparatur.

stadtsbahnhof und Fahrbahn bei der
Bahnsbrücke.

Umwandlung des südlichen Eisenbahngeländes in
regelmäßig unterhalten sein, genehmigt ist, die
näher bezeichneten Parzellen des Gemarkungs-
unterhaltung des fraglichen Fußwegs unter Gese-
tzt in Erwartung einer zusammenfassenden Erklärung
Mittheilungsdeputation erwähnt die Herren:
Kaufmann, Ferd. Dautw., J. H. Schulz
G. Köhnen.

berichtende Deputation darüber berathet, ob in
Stelle der Doffnung des Bahndamms ein
gele, und ersucht dieselbe, darüber unter Be-
rathung zu entscheiden.

an die Bürgerchaft

December 1871.

neuen Begräbnisplatz.

mit dem Ankauf des Areals an in Hiesi-
zum Preise von 55,000 Thaler und von
vom 8 November mitgetheilten Bedingungen
bei der am Schlusse angeführten Gemarkung
ihrer bisherigen Fassung dem Staat ein-
der Verkäuferin kann geboten Veräußerung
auf seine Veranlassung diese Gemarkung jetzt zu

bei diesem Verkaufe zur Bedingung des
innerhalb der nächsten fünfzig Jahre fünf
Virtuositätsanlagen errichtet werden sollen,
aufvertrags angeordnet. Dem an der Bür-
treff der Ausführung der Anlage wird er
fehlen.

verders mit der Stadt Bremen.

haft einen diese Vereinigung empfindlichen
tung der öffentlichen Grundstücke mit dem
sejenes mittheilt, erklärt er sich für sein
stehen.

wurdes statt der Worte: „und dem Kirch-
u legen sein: „und dem achten Gemein-
in dem vorliegenden Falle es sich nicht
dinende Bestimmung des Pfarrvertrages
er der politischen Stadtgemeinde handelt
nat die Genehmigung des Gesezgebungs-

3. Vermehrung des Eisenbahnbetriebsmaterials.

Indem der Senat der Bürgerchaft den anliegenden Bericht der Eisenbahn-
deputation zugehen läßt, erklärt er sich mit dem darin enthaltenen Antrage, für
Vermehrung des Eisenbahnbetriebsmaterials fernere 30,064 Thaler Courant zur
Verfügung zu stellen, einverstanden.

Anlage II.

4. Anschaffung von Güterwagen für bremische Rechnung.

Dagegen behält er sich über den neigen Bericht derselben Deputation, in
welchem eine Anschaffung von Eisenbahngüterwagen für bremische Rechnung in An-
regung gebracht wird, seine Erklärung noch vor.

Anlage III.

5. Buchhalter beim Bau-, Eisenbahn- und Häfendepartement.

In Betreff dieses Gegenstandes tritt der Senat dem Beschlusse der Bürger-
schaft bei.

6. Expropriation beim Neustadtsbahnhof.

Auch der Senat spricht die Expropriationspflicht dem Antrage der Deputation
gemäß über die bezeichneten Grundstücke hiemit aus und hat die Herren Senator
Weinhagen und Senator Albert Gröning zur Vermittlungsdeputation committirt.
Wegen der Futtermauer hat er die Deputation zum Bericht aufgefördert.

Anlage I

zur Mittheilung des Senats
vom 29. December 1871.

B e r i c h t

der Deputation für die Verwaltung der öffentlichen Grundstücke, betreffend
die Vereinigung des Stadtwerders mit der Stadt Bremen.

Nach § 2 der Landgemeinde-Ordnung vom 28. December 1870 muß jedes
Grundstück und jedes Haus im Landgebiet in Beziehung auf die öffentlichen Ver-
hältnisse einer Gemeinde angehören. War dies hinsichtlich eines Grundstücks bisher
nicht der Fall, und ist es zweifelhaft, zu welcher Gemeinde dasselbe hinfort zu rechnen
sei, so kommt § 7 des genannten Gesetzes zur Anwendung, nach welchem der Senat
auf Antrag der Betheiligten, „oder sonst im Falle des Bedürfnisses“, den örtlichen
Umfang einer Gemeinde feststellen soll.

Diese Bestimmungen würden auch auf den dem Staate oder der Stadt Bremen
gehörenden Stadtwerder anzuwenden sein, da nicht füglich bezweifelt werden kann,
daß derselbe bis jetzt zum Landgebiete gehört. Auch dieses Grundstück, welches einen
Steuerwerth von beinahe 200,000 Thaler darstellt, würde also in Beziehung auf
die öffentlichen Verhältnisse irgend einer Landgemeinde angehören und zu deren
Gemeindesteuern und sonstigen Lasten beitragen müssen; nur „die zum unmittelbaren
Gebrauch des Staats dienenden Gebäude und Grundstücke“, in diesem Falle die
Wasserleitungs-Anlagen, würden davon befreit sein.

Es liegt auf der Hand, daß diese Anwendung der gesetzlichen Vorschriften
eine große Unbilligkeit sein würde. Es würde dem Staat ein unbilliger Nachtheil,
der begünstigten Landgemeinde aber ein ebenso unbilliger Vortheil zugefügt werden.
Denn der Werder — abgesehen von einigen kleineren Theilen, von welchen weiter
unten die Rede sein wird — hat bisher niemals zu irgend einer Landgemeinde
gehört, und es spricht auch nicht der mindeste Billigkeitsgrund dafür, daß er einer

solchen zugetheilt werde. Nach den örtlichen Verhältnissen, wie sie sich aus der Karte von selbst ergeben, könnte hierbei nur die Gemeinde Habenhausen in Frage kommen, und in der That hat diese neuerdings den Anspruch erhoben, daß der Staat als Eigenthümer des Werders zu ihren Gemeindelasten beitragen müsse. Sie kann zu Gunsten dieses Anspruchs jedoch nur den Umstand anführen, daß der Werder im Cataster zu ihrer Feldmark geschlagen ist, einen Umstand, welcher deshalb Nichts beweist, weil die Cataster-Karten und Register nie dazu bestimmt waren, über den Umfang der Gemeindebezirke zu entscheiden, und weil Niemand anzugeben vermag, aus welchem Grunde damals so verfahren sei; wahrscheinlich ist es nur deshalb geschehen, weil die Catasterbeamten den Werder eben nicht anders in ihren Verzeichnissen unterzubringen wußten. Dagegen widerstreiten dem Anspruch der Habenhauser die gewichtigsten Thatfachen, namentlich

1) daß im Hinblick auf die Art, wie überhaupt Feldmarken sich gebildet haben, schlechterdings nicht abzusehen ist, auf welche Weise der Werder, von jeher Eigenthum der Stadt, ein Theil der Habenhauser Feldmark geworden sein sollte;

2) daß der Hirt auf dem Werder in St. Martini (nicht etwa in Habenhausen oder St. Pauli) eingepfarrt ist;

3) daß in Betreff der Abwässerung und der Wege keine Gemeinschaft zwischen dem Werder und der Habenhauser Feldmark besteht oder jemals bestanden hat;

4) daß der Werder immer sein eigenes Schüttrecht gehabt, die Gemeinde Habenhausen ein solches nie auf demselben ausgeübt hat;

5) daß der Werder nicht zum Habenhauser Jagdbezirk gehört;

6) daß in allen Verhandlungen, welche früher zwischen der Stadt und der Gemeinde Habenhausen stattgefunden haben, und in welchen der Strom- und Deichverhältnisse wegen der Werder oft erwähnt wird, nie die geringste Andeutung vorgekommen ist, als ob derselbe möglicher Weise zu dieser Gemeinde gehören könnte, daß vielmehr ganz offenbar bis zu diesem Jahre die Habenhauser so wenig wie irgend Jemand sonst im Entferntesten daran gedacht haben.

Wenn nun aber für die Zukunft vermieden werden soll, daß der Werder den angeführten Bestimmungen der Landgemeinde-Ordnung zufolge irgend einer Gemeinde zugetheilt, und damit der Staatscasse eine durchaus unbillige Last aufgebürdet werde, so ist dazu das einzige Mittel, den Werder vom Landgebiete zu trennen und mit der Stadt zu vereinigen. Diese Vereinigung ist auch in jeder Beziehung völlig unbedenklich, nur wird es zweckmäßig sein, ausdrücklich festzustellen, daß die Consumtionslinie dadurch nicht geändert werden solle.

Von dem bisher Gesagten ist, wie bereits bemerkt, eine Ausnahme zu machen in Betreff einiger kleinen Theile des Werders. Dies sind:

1) die kleine Parcele am Weferdeiche Cataster No. V 9 b, welche durch einen Graben (den s. g. alten Rathsgraben) von dem übrigen Werder getrennt ist und ihrer Lage nach offenbar zur Gemeinde Neueland und Buntenthorssteinweg gehört,

2) die „Fresen Bulten“, im Cataster bezeichnet mit No. I 544 A, B, II 176, III 343 a, b, 344, 345, IV 83, 84, 85, welche von Habenhauser Ländereien umschlossen und vom übrigen Werder getrennt sind und ihrer Lage nach offenbar zur Feldmark Habenhausen gehören,

3) der „Heufamp“, Cataster No. IV 6, welcher zwar an den übrigen Werder angrenzt, aber doch durch den Habenhauser Abzugsgraben, der sonst die Grenze bildet, von demselben getrennt ist und daher ebenfalls zu Habenhausen zu gehören scheint.

Um den betheiligten Landgemeinden nicht zu nahe zu treten, empfiehlt es sich, diese Parzellen von der Vereinigung mit der Stadt auszunehmen.

Demgemäß erlaubt sich die Deputation, den beiliegenden Gesetzentwurf zur verfassungsmäßigen Beschlußnahme vorzulegen.

Die Deputation für Verwaltung der öffentlichen Grundstücke.

(gez.) **Albert Gröning.**

(gez.) **Steinhäuser.**

zur Anlage I. d.
vom 29.

eines Geleise

Der S
folgende:

Der St
der Stadt Bre

Die im
IV. 6, 83, 84
mit der Stadt

Die Co
Beichlo
und publicirt

Anlage
zur Mittheilung
vom 29. Decer

Bericht d
die Verme

Zu d
Antheil an
1,204,435 T
ist nunmehr n
benachrichtigt
würden. Der
sich mithin zu
Davon sind be
und würden d
nachzubewillige
sein, und bean
Courant für

Unter-Anlage
zur Anlage I. der Mittheilung des Senats
vom 29. December 1871

Entwurf

eines Gesetzes über die Vereinigung des größten Theils des Stadtwerders
mit der Stadt Bremen.

Der Senat verordnet hiermit im Einverständniß mit der Bürgerschaft das
Folgende:

§. 1.

Der Stadtwerder, mit Ausnahme der im §. 2 genannten Parcelen, wird mit
der Stadt Bremen vereinigt und dem Kirchspiel St. Martini zugewiesen.

§. 2.

Die im Cataster mit Nr. I. 544 A. B., II. 176, III. 343 a. b., 344, 345,
IV. 6, 83, 84, 85 und V. 9 b. bezeichneten Parcelen sind von der Vereinigung
mit der Stadt Bremen ausgeschlossen und bleiben Theile des Landgebiets.

§. 3.

Die Consumtionslinie soll durch dieses Gesetz nicht verändert werden.

Beschlossen Bremen in der Versammlung des Senats am
und publicirt

Anlage II.
zur Mittheilung des Senats
vom 29. December 1871.

Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, die Vermehrung des Betriebsmaterials auf den Eisenbahnen betreffend.

Zu dem Berichte der Deputation vom 8. November, in welchem der bremische
Antheil an dem im Extraordinarium behufs Anschaffung von Betriebsmitteln auf
1,204,435 Thlr. angelegten Betrag sich auf 109,907 Thlr. 3 Sgr. 1 Pf. stellte,
ist nunmehr nachzutragen, daß die Eisenbahndirection den hiesigen Eisenbahn-Commissar
benachrichtigt hat, daß zu dieser Summe im Ordinarium noch 329,465 Thlr. kommen
würden. Der Antheil Bremens an der Gesamtsumme von 1,533,900 Thlrn. stellt
sich mithin zu 9^{1252/10,000} pCt. auf Thlr. 139,971
Davon sind bewilligt " 109,907
und würden daher noch Ort.-Thlr. 30,064
nachzubewilligen sein. Jegliche Vermehrung der Betriebsmittel kann nur erwünscht
sein, und beantragt daher die Deputation auch diesen Nachtrag von 30,064 Thalern
Courant für Betriebsmittel zu genehmigen.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

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

Anlage III.

zur Mittheilung des Senats
vom 29. December 1871.

B e r i c h t

der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, betreffend Beschaffung von
Güterwagen für bremische Rechnung.

In ihrem Berichte vom 8. v. M. erlaubte die Deputation sich die Andeutung, daß sie in Kurzem im Stande sein werde, über weitere Maßregeln zur Abhülfe der von dem Mangel an Transportmitteln herrührenden Störungen im Eisenbahnverkehr zu berichten und Anträge zu stellen, und nimmt sie nunmehr Veranlassung, auf diesen Gegenstand zurückzukommen.

Schon seit geraumer Zeit unterliegt die früher gewohnte Regelmäßigkeit in der Güterbewegung durch die Eisenbahnen Störungen, die dem Handel Bremens wie dem des Inlandes erhebliche Nachtheile bringen und zu Klagen führen, deren Berechtigung von Niemandem angezweifelt, die vielmehr von den betheiligten Behörden als vollkommen begründet anerkannt werden, insoweit sie sich auf die augenblickliche, so ungünstige Lage der Verkehrsverhältnisse beziehen. Dem außerordentlichen, so sehr erfreulichen Aufschwunge des Geschäftes ist die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen in Beziehung auf das erforderliche Betriebsmaterial offenbar nicht mehr gewachsen.

Bei der Beurtheilung dieser Thatsache darf man indeß nicht außer Acht lassen, daß die seit Anfang des verflossenen Jahres auf Grund älterer Lieferungsverträge in großem Maße vor sich gehende Einstellung von Locomotiven und Wagen bald nach dem Ausbruch des Krieges ins Stocken gerieth, weil bei der ungewissen Dauer des Krieges alle für diesen Zweck aufzuwendenden Mittel zurückgezogen wurden und neue Bestellungen daher nicht ausgegeben werden konnten. Hierdurch trat eine Unterbrechung in der regelmäßig fortzusetzenden Vermehrung des Betriebsmaterials ein, die um so empfindlicher wirkte, als der Krieg selbst eine große Menge des letzteren verbraucht und als andererseits der Erwerb von Elsaß-Lothringen die Ausstattung der dortigen Eisenbahnen mit umfangreichen Fahrparks aus den Beständen der deutschen Bahnen nothwendig machte.

Der sofortige Ersatz dieser Ausfälle und noch mehr die Anbahnung außerordentlicher Beschaffung von Betriebsmaterial blieb mit vielen Schwierigkeiten verbunden, auch nachdem der Verlauf der Ereignisse einen glücklichen Ausgang des Krieges zuversichtlich erwarten ließ. Denn nun, und selbst bei wiederhergestelltem Frieden sahen sich manche der bedeutenderen Bahnen, in Ermangelung der erforderlichen Geldbewilligungen seitens der Landtage, nicht im Stande, ohne Verzug mit dem Abschließen großer Lieferungsverträge vorzugehen und mußten sich darauf beschränken, nach Maßgabe der ihnen hierfür aus ihrem Betriebe zur Verfügung stehenden geringen Mittel das Nothwendigste zu ergänzen.

Die Deputation glaubt mit diesen wenigen Andeutungen an die Ursachen erinnern zu sollen, welche jetzt, obgleich die Zahl der auf den deutschen Bahnen laufenden Wagen trotz aller hinderlichen Verhältnisse nie größer gewesen ist als gegenwärtig, bei dem ganz außerordentlichen Anwachsen des Güterverkehrs zu einem relativen Wagenmangel geführt haben, über dessen vollständige Beseitigung noch eine geraume Zeit verstreichen wird.

Es sind inzwischen von allen Seiten die gebotenen Einschießungen für umfangreiche Vermehrung des fahrenden Materials jeder Art über die gewöhnliche Beschaffung hinaus, allerdings getroffen worden. Die Kgl. Eisenbahn-Direction in Hannover hat einschließend der in dem Berichte der Deputation vom 8. Novbr. und 20. d. M. erwähnten Summen, zu welchen Bremen als seinen Antheil für die gemeinschaftlichen Strecken die entsprechenden Beiträge zu leisten hat, aus den ihr von dem Handelsminister im Ordinarium und Extraordinarium pro 1871 und 1872 zur Verfügung gestellten Fonds, Contracte für die Lieferung von Locomotiven, Personen-, Gepäck-

und Güterwa
aber der An
an Transpor
Direction
Mittel sind
deren Berücks
welche wegen
preussischen
sichtslos hält.

Unter
Eisenbahn-Di
Güterwagen
Handelsinter
selbst außerge
unter denen

In
Direction v
nicht hinlän
gemachten
wenigstens
welche für
erwarten is
nur an der
mengen sich
schließen, ei
zu transpo
Erwägung
Eisenbahnen
material gar
Nothwendig

Ben
Möglichkeit,
Zeit voran
lands diesel
auf, daß u
regel, die z
ein Palliat

Wit
abzuhelfen;
förderlast
Die Deputa
licher näher
einige Siche
Aussicht zu
dehnung unse
Beferhandels

Nach
wendung ein
zwischen der
Eingehung
die einer jo
Mar
Einstellung
bremische R
etatsmäßige
folhergestalt
mäßiges An
wendung ein

und Güterwagen zum Betrage von ca. 2,180,000 Thalern Courant hinausgegeben, ist aber der Ansicht, daß auch nach vollständiger Erfüllung dieser Contracte dem Bedarf an Transportmaterial immer noch nicht in vollem Umfange genügt sein werde. Die Direction hat daher, so erheblich auch die zunächst zur Verwendung gelangenden Mittel sind, dieserhalb schon sehr viel weitergehende Anträge gestellt und befürwortet, deren Berücksichtigung auf dem Etat für 1872 sie aber bei den großen Anforderungen, welche wegen Vermehrung des Betriebsmaterials auf allen Staatsbahnen an den preussischen Landtag bis zur Höhe von etwa 25 Millionen herantreten, für aussichtslos hält.

Unter diesen Verhältnissen hat die berichtende Deputation eine von der Kgl. Eisenbahn-Direction ausgegangene Anregung zur Anschaffung einer gewissen Anzahl Güterwagen für bremische Rechnung und zur vorzugsweisen Verwendung im bremischen Handelsinteresse gern entgegengenommen und sich mit der Prüfung der für eine solche außergewöhnliche Maßregel sprechenden Gründe, beziehungsweise der Modalitäten, unter denen die Ausführung derselben thunlich erscheinen möchte, eingehend beschäftigt.

In ersterer Beziehung pflichtet die Deputation der Ansicht der Kgl. Eisenbahn-Direction vollkommen bei, daß noch für lange Zeit der Bedarf an Transportmitteln nicht hinlänglich befriedigt sein wird. Mit der allmählichen Ablieferung aus den gemachten Bestellungen wird das Anschwellen des zu bewegendes Güterquantums wenigstens gleichen Schritt halten, vermuthlich aber dieselbe überholen. Die Abhilfe, welche für die Bewältigung der Gütermassen von der Eröffnung neuer Bahnen zu erwarten ist, dürfte auch nicht von Belang sein, denn diese Bahnen sollen ja nicht nur an der besseren Abfuhr der für den Augenblick in Betracht zu ziehenden Gütermengen sich betheiligen, es wird von ihnen, die dem Handel neue Absatzgebiete aufschließen, eine kräftige Förderung des Verkehrs, welche wieder eine Vermehrung des zu transportirenden Güterquantums zur unmittelbaren Folge hat, gehofft. Diese Erwägung trifft namentlich zu bei den für Bremen demnächst in Betracht kommenden Eisenbahnen Uelzen-Langwedel und Benlo-Hamburg, deren verfügbares Transportmaterial ganz zweifellos für die erste Zeit ihres Betriebes nicht über das Maß des Nothwendigsten hinausgehen dürfte.

Wenn somit die Anforderungen des Verkehrs nach Transportmitteln, der Möglichkeit, dieselben in völlig genügendem Umfange herbeizuschaffen, noch für lange Zeit voraus sein werden, weil auf allen Handelsplätzen und bei allen Bahnen Deutschlands dieselben Verhältnisse obwalten, so drängt sich unabweisbar die Ueberzeugung auf, daß unter der voraussichtlich ferneren Zunahme der Güterbewegung jede Maßregel, die zur Abhilfe des augenblicklichen Nothstandes mag ergriffen werden, nur ein Palliativ und ohne nachhaltigen Erfolg bleiben kann.

Mit dieser Erkenntniß ist den Bedrängnissen der Gegenwart freilich nicht abzuhehlen; es liegt aber in ihr die Mahnung zur Ausbietung aller Mittel, welche fördernd wieder zu normalen Verhältnissen zurückzugelangen geeignet erscheinen. Die Deputation hielt demnach dafür, es sei der gegebenen Anregung um so ernstlicher näher zu treten als von derselben, wenngleich keine momentane Hilfe, doch einige Sicherheit gegen die Wiederholung ähnlicher Calamitäten für die Zukunft in Aussicht zu nehmen sei, und als andererseits für eine nicht ferne Zeit auch die Ausdehnung unserer Hafenanlagen und die hiervon zu erwartende weitere Zunahme des Weserhandels schon jetzt zu berücksichtigen geboten sein dürfte.

Nachdem die Deputation sich im allgemeinen über die Vortheile der Verwendung eines Bremen zu eigen angehörenden Wagenparkes verständigt und in- zwischen der Herr Handelsminister die kgl. Eisenbahn-Direction in Hannover zur Eingehung eines desfalligen Abkommens ermächtigt hatte, wurden mit der Letzteren die einer solchen Verabredung zu Grunde zu legenden Bedingungen besprochen.

Man ging hierbei beiderseits davon aus, daß die Anschaffung, beziehungsweise Einstellung eines Wagenparkes in den Betrieb der Hannoverschen Staatsbahn für bremische Rechnung principiell als eine vorläufige Leistung Bremens auf spätere etatsmäßige Vermehrung des Betriebsmaterials betrachtet werden soll; daß durch die folgergestalt von Bremen bewirkte Einstellung von Wagen sich letzteres ein vertragsmäßiges Anrecht auf die, als ein Präzipuum sich darstellende außerordentliche Verwendung einer, der Zahl der eigenen Wagen gleichkommende Wagenmenge, für den

Verkehr von den Hafenplätzen sichere; ferner verständigte man sich darüber, daß eine Verzinzung der Anschaffungssumme aus dem Betriebe nicht zulässig sei, weil dadurch dem betreffenden Wagenparke das charakteristische Merkmal des abgeforderten Eigenthums, auf welches das Anrecht auf ein Präzipium beruhe, abhanden kommen würde und daß daher die Nugbarmachung des Kapitals auf die von der Staatsbahn zu vergütende Achs- resp. Zeitmiethen nach den Bestimmungen der bestehenden Wagenbenutzungsregulative angewiesen bleiben müsse.

Der nach Maßgabe dieser Voraussetzungen festgestellte Entwurf eines Vertrages würde im Einzelnen die folgenden Bestimmungen enthalten, welche die Deputation, soweit das erforderlich erscheint, durch einige Erläuterungen begleitet.

1. Bremen stellt Behufs der Beschaffung von Güterwagen der hannoverschen Staatsbahn die Summe von Ort.-Thlr. 500,000 zur Verfügung.

Der für diese Summe anzuschaffende Wagenpark wird sich nach einer Anheimgabe der Königl. Eisenbahn-Direction auf etwa 391 Stück offene und 105 Stück bedeckte, oder Falls hierfür vielleicht ein anderes Verhältniß von $\frac{2}{3}$ zu $\frac{1}{3}$ beliebt würde, auf etwa 326 offene und 158 bedeckte Güterwagen belaufen, wobei eine Erhöhung oder Verminderung der zu Grunde gelegten Preise eine entsprechende Aenderung dieser Ziffern bedingt.

Da von der Zahl der Wagen das Präzipium und die Rentabilität abhängig ist, so ersucht die Deputation ihr eventuell die weitere Prüfung und Entscheidung über das angemessenere Verhältniß vorzubehalten.

2. Die Wagen werden von der hannoverschen Staatsbahn nach den Zeichnungen und denselben Bedingungen im Wege der öffentlichen Submission beschafft, wie solche für die Verwaltung maßgebend sind.

Diese Bestimmung entspricht den üblichen Verwaltungsmaximen und erscheint im Uebrigen als durchaus sachgemäß, weil die Wagen sich in allen Stücken den für die Staatsbahn geltenden Vorschriften anpassen müssen und letzterer die genaueste Kenntniß der geeigneten Bezugsquellen beizumessen ist. Die Königl. Eisenbahn-Direction bethätigt ein so lebhaftes Interesse für die thunlichst rasche Einstellung der Wagen, daß man in dieser Beziehung sich ihrer Fürsorge versichert halten darf. Wenn, was sehr wünschenswerth sein würde, ein bestimmter Termin für die Beschaffung der Wagen nicht in Aussicht gestellt werden kann, so will die Deputation wiederholt darauf hinweisen, daß der Zweck des Unternehmens nicht sowohl für den Augenblick als vielmehr für eine längere Dauer vorgesehen ist.

- 3) Die Einzahlung der oben genannten 500,000 Thaler Ort. erfolgt je nach der Anlieferung der Wagen Seitens der Lieferanten nach vorgängiger Requisition an die Eisenbahndirection in Hannover.

- 4) Die Wagen werden Seitens der hannoverschen Staatsbahn ganz wie die eigenen Wagen behandelt und gehen dieselben zunächst soweit in den Wagenpark der hannoverschen Bahn über, als über sie ganz in derselben Weise disponirt wird, wie über die eigenen Wagen.

Es ist dies eine Gegenseitigkeitsbestimmung, die, während sie der hannoverschen Staatsbahn ein Recht verleiht, für Bremen die Zusage einer Behandlung und Verwendung seiner Wagen wie die der Staatsbahn gewährt, und ein Mehr kann füglich nicht beansprucht werden.

- 5) Das Eigenthumsrecht an den einzelnen Wagen verbleibt jedoch Bremen, soweit nicht nach Nr. 8 der Erwerb Seitens der Staatsbahn bewirkt wird, mit der Beschränkung, daß die Wagen nur mit Zustimmung der Staatsbahn aus deren Betriebe zurückgezogen werden können.

Wenngleich es bei der, diesem event. Uebereinkommen zu Grunde liegenden Absicht kaum vorauszusetzen ist, daß bremischerseits eine anderweitige Verwendung dieser Wagen werde gewünscht werden, so ist doch die Anbahnung einer solchen auf dem Wege der Verhandlung durch den Schlußsatz vorstehender Bestimmung offen gehalten.

Dagegen begründet sich auf eine genaue Präcisirung des Eigenthumes der Wagen das Anrecht auf ein Präzipium an Betriebsmitteln, welches dem bremischen Handelsinteresse zugeführt werden soll und wie es im Folgenden vorgesehen ist.

6) Die
hav
als
Re
zu
zu

Da
ein
Das Pr

Tagen aus etwa
verhältniß täglich
die Wagen für
spruch genommen
pium zu stellen

Bei der
Berücksichtigung
möglich für den
Stellung einer
dem gesammten
Anders liegt es
eigen angehören
schäzen bei der
welches die Herr
und bei den sch
Hafenplätzen zu

7) D

S

no

8) B

la

de

a

f

e

d

g

i

Die

der gewöhnlich
Uebergang de
schleunigen sie
zinzung des G
der Gewährung

9) D

lof

Se

12

Jo

Bei die
der Materialwa
bleibender sei,
rangirt werde
nutzung anzuseh
des Werthes di
vertheilt zu 32

10) J

St

ferner verbandigte man sich darüber, bei ein-
dem Betriebe nicht zulässig ist, weil dadurch
characteristische Merkmal des abgeordneten Eigen-
ein Präcipuum beruht, abgeben können würde
des Kapitals auf die von der Staatsbahn zu
den Bestimmungen der bestehenden Wagen-
n müße.
oraussetzungen feststellte Entwurf eines Ver-
bestimmungen enthalten, welche die Ver-
eint, durch einige Erläuterungen begleitet.

er Beschaffung von Gütermwagen der hannover-
umme von Grt. 500,000 zu Verfügung
schaffende Wagenpark wird sich nach einer Re-
tion auf etwa 391 Stück offene und 166 Stück
ein anderes Verhältnis von $\frac{1}{2}$ zu $\frac{1}{2}$ betrie-
bedeckte Gütermwagen belaufen, wobei eine Er-
gründe gelegten Verthe eine entsprechende An-
en das Präcipuum und die Rentabilität d-
ihre eventuell die weitere Prüfung mit In-
haltlich vorzubehalten.

der hannoverschen Staatsbahn nach den Ver-
bedingungen im Wege der öffentlichen Ver-
he für die Verwaltung maßgebend sind.
in üblichen Verwaltungsmagazin und erhebt
weil die Wagen sich in allen Ständen der Ver-
anpassen müssen und letzterer die genau
beizumessen ist. Die Königl. Eisenbahn-
eße für die thunlichst rasche Einstellung der
g sich ihrer Fürsorge verpflichtet halten der-
würde, ein bestimmter Termin für die Ver-
gestellt werden kann, so will die Verwaltung
Zweck des Unternehmens nicht sowohl für die
re Dauer vorgegeben ist.

genannten 500,000 Thaler Grt. erhalt
Wagen seitens der Eisenbahn nach regulir-
Eisenbahndirection in Hannover.
s der hannoverschen Staatsbahn ganz wie die
und gehen dieselben zunächst soweit in der
en Wagen über, als über sie ganz in bezug
über die eigenen Wagen.

stimmung, die, während sie der hannoverschen
nehmen die Zustimmung einer Resolution und
r Staatsbahn gewährt, und ein Rest kann
en einzelnen Wagen verbleibt jedoch Bremen,
er Erwerb seitens der Staatsbahn bewirkt
dass die Wagen nur mit Zustimmung der
eie zurückgezogen werden können.
event. Ueberentkommen zu Grunde liegenden
rentmüßigerseits eine anderweitige Verwendung
ist doch die Abnahme einer solchen mit
Schlussatz vorstehender Bestimmung offen

genannte Forderung des Eigentümers der
Betriebsmaterialien, welches dem Eisenbahn-
wie es im folgenden vorgegeben ist.

- 6) Die hannoversche Staatsbahn verpflichtet sich auf der Strecke Bremerhaven-Seestemünde-Bremen zu Gunsten des Handels der Weserhäfen als Präcipuum täglich eine, nach Verhältniß der in Nr. 1 festgesetzten Beschaffung zu regulirende Anzahl von bedeckten und offenen Wagen zum regelmäßigen Versand bei vorliegendem Bedürfniß zur Verfügung zu stellen.

Bei dieser Leistung ist ein durchschnittlicher Wagenturnus von fünf Tagen angenommen. Im Falle der Wagenturnus sich vergrößert, tritt eine entsprechende Verringerung des zugesicherten Präcipuums ein.

Das Präcipuum wird bei einem durchschnittlichen Wagenturnus von fünf Tagen aus etwa 93 bis 96 offenen und bedeckten Wagen, je nach dem Beschaffungsverhältniß täglich bestehen; bei einer Vergrößerung des Wagenturnus, d. h. wenn die Wagen für weite Entfernungen, z. B. nach Baiern, dem Elsaß u. s. w. in Anspruch genommen werden, tritt eine verhältnißmäßige Verringerung des im Präcipuum zu stellenden Wagenquantums ein.

Bei der der Eisenbahnverwaltung obliegenden pflichtmäßigen, entsprechenden Berücksichtigung des anderweiten Verkehrs der Staatsbahn, ist es derselben nicht möglich für den specifisch bremischen Verkehr eine ausnahmsweise Begünstigung durch Stellung einer über das Antheilverhältniß der Strecke Wunstorf-Bremerhaven an dem gesammten Betriebsmaterial erheblich hinausgehende Wagenmenge zu gewähren. Anders liegt es, wenn und so lange Bremen auf einen vorab eingestellten, ihm zu eigen angehörenden Fuhrpark verweisen kann; dieser Vortheil ist nicht zu unterschätzen bei dem bekannten Mißverhältniß zwischen unserm Import und Export, welches die Heranziehung unbeladener Wagen zur regelmäßigen Nothwendigkeit macht, und bei den schwierigen Verhältnissen der Güterbewegung zwischen Bremen und den Hafenplätzen zur Zeit der gesperrten Schifffahrt, wie sie sich alljährlich wiederholen.

- 7) Die Wagen werden dieselbe Bezeichnung wie die übrigen Wagen der Staatsbahn, als Unterscheidungszeichen jedoch an den beiden Langträgern noch die Inschrift „Stadt Bremen“ führen.

- 8) Bremen verpflichtet sich, der hannoverschen Staatsbahn auf deren Verlangen das Eigenthumsrecht an den Wagen beziehungsweise eines Theils derselben gegen Zahlung der unter No. 9 aufgeführten Vergütungen abzutreten. Dagegen verpflichtet sich andererseits die Eisenbahndirection für den Erwerb der Wagen in den gemeinschaftlichen Betrieb der Staatsbahn die für die regelmäßige Erneuerung an offenen und bedeckten Gütermwagen der gleichen Beschaffenheit wie die für bremische Rechnung angeschafften Wagen im Ordinarium und Extraordinarium der jährlichen Stats festgesetzten Summen zu verwenden.

Die Eisenbahn-Direction in Hannover hält dafür, daß auf dem Wege der gewöhnlichen Erneuerung des Betriebsmaterials und des Extracredits ein baldiger Uebergang der Wagen in den gemeinschaftlichen Betrieb gesichert sei, den zu beschleunigen sie überdies ein finanzielles Interesse habe in Rücksicht auf die hohe Verzinsung des Capitals durch die Wagenmiethe und die für sie nicht bequeme Pflicht der Gewährung des Präcipuums.

- 9) Der bisherige Eigenthümer erhält in diesem Falle von den Beschaffungskosten der Wagen zunächst $\frac{1}{5}$ als Werth des alten Materials vergütet. Sodann werden von den übrigen $\frac{4}{5}$ der Beschaffungskosten soviel $\frac{1}{25}$ Theile in Abzug gebracht, als der Wagen bei der Uebernahme Jahre alt ist und kommt nur der verbleibende Rest zur Erstattung.

Bei diesem Erstattungsmodus ist von der Voraussetzung ausgegangen, daß der Materialwerth des Wagens, zu $\frac{1}{5}$ der Beschaffungskosten angeschlagen, ein bleibender sei, der Wagen selbst aber nach 25 Jahren als dienstunbrauchbar ausrangirt werde und daß daher jährlich $\frac{1}{25}$ von $\frac{4}{5}$ der Beschaffungskosten für Abnutzung anzusetzen sei. Bei einem Zinsfuße von 5 % würde somit die Abminderung des Werthes dieses $\frac{4}{5}$, jährlich zu 4 %, und über das ganze Beschaffungscapital vertheilt zu $3\frac{2}{5}$ % in Rechnung zu ziehen sein.

- 10) In demselben Maße als die Uebernahme der Wagen seitens der Staatsbahn erfolgt, verringert sich die Zahl der sub 4 als Präcipuum

zu stellenden Wagen. Es erlischt diese Verpflichtung überhaupt nach stattgehabter Uebernahme sämtlicher Wagen.

- 11) Für die Ueberlassung der Wagen, soweit solche nicht in das Eigenthum der Eisenbahnverwaltung übergegangen sein werden, zahlt die Staatsbahn an Bremen eine Achs- resp. Zeitmiethe nach den Bestimmungen der für die einzelnen Strecken, welche die Wagen durchlaufen, bestehenden Wagenbenutzungsregulative.

Auf den hannoverschen Bahnen wird diejenige Vergütung zu Gunsten Bremens berechnet, welche nach dem Wagen-Regulative des Vereins deutscher Eisenbahnen für fremde Wagen zu vergüten ist.

Wenn die berichtende Deputation den Werth der vorgeschlagenen Uebereinkunft vorzugsweise in den dem Handel damit zugeführten Vortheilen erblicken muß, so ist sie doch auch zugleich versichert, daß dem Staate aus derselben nicht nur kein Nachtheil, vielmehr ein, unter Umständen sehr günstiges finanzielles Resultat entstehen wird. Schon mehrfach ist darauf hingewiesen, daß eine feste Verzinsung und Amortisation des Beschaffungscapitals aus den gemeinschaftlichen Betriebsaufkünften die Aufrechterhaltung des Präcipiums nuthunlich mache, es würden dann die Wagen in den Fuhrpark der Eisenbahn übergehen müssen und Bremen dann als Gläubiger nicht als Eigenthümer erscheinen. Für den beabsichtigten Zweck ist demnach die Verzinsung und Amortisation lediglich durch die proponirte Vergütung von Achs- und Zeitmiethe nach den dafür bestehenden Wagenbenutzungsregulativen zwischen den deutschen Eisenbahnverbänden statthaft. Die Deputation wird es unterlassen dürfen, im Einzelnen auf die sehr minutiösen Bestimmungen dieser Regulative näher einzugehen.

Die Deputation hat aber aus den Geschäftsberichten der hannoverschen Staatsbahn für 1869, 1870 die erforderlichen Daten für eine Rentabilitäts-Berechnung schöpfen können, aus der sich ergibt, daß durch die Vergütung für Wagenmiethe nicht nur die Ausbringung von 5% Zinsen, 3 $\frac{1}{2}$ %, Amortisation und durchschnittlich 3 $\frac{3}{5}$ % für Reparaturkosten auf das Beschaffungscapital von 500,000 Thalern als ganz gesichert, sondern auch noch einen weiteren nicht unerheblichen Procentsatz als Gewinn des Unternehmens in Aussicht zu nehmen berechtigt erscheint. Es ist in dieser Berechnung nicht Rücksicht darauf genommen, daß die Reparaturkosten für Wagen in den ersten Jahren der Einstellung erheblich unter dem Durchschnitt, der dafür angenommen ist, bleiben.

Die kgl. Eisenbahndirection in Hannover, die auch über diesen Punkt mit dankenswerther Bereitwilligkeit jede gewünschte Auskunft erteilt hat, bemerkt hierzu, daß das Verhältniß (der Zahlung von Wagenmiethe für fremde Wagen) für die Eisenbahnverwaltung höchst ungünstig und mit ein Grund sei, weshalb im Allgemeinen die Eisenbahnverwaltungen die Einstellung fremder Güterwagen von Privateigenthümern ungern sehen und sich jedenfalls das Recht beliebigen Ankaufs reserviren.

Nach Ansicht der Deputation würden die Capitalrückzahlungen bei allmähligem Uebergange der Wagen in den gemeinschaftlichen Betrieb, sowie die Aufkünfte aus dem Unternehmen gesondert zu verrechnen sein.

- 12) Bremen erstattet die der Staatsbahn erwachsenden Selbstkosten für Unterhaltung und Reparaturen der Wagen, sowie auch die nach den betr. Wagenregulativen an fremde Verwaltungen dafür zu erstattenden Beträge. In Betreff der Beschädigung der Wagen sind die in den Wagenregulativen aufgestellten Grundsätze maßgebend und für den Eigenthümer verbindlich.

Diese Bedingungen erscheinen sachgemäß, weil die diesseitige Uebernahme der Unterhaltungs- und Reparaturkosten der Art des einzugehenden Verhältnisses entspricht, weshalb das Anerbieten der Staatsbahn, dieselben gegen Erstattung der Selbstkosten zu beschaffen, gern acceptirt werden mag, und weil für den bremischen Fuhrpark die in dieser Beziehung in den Wagenregulativen der deutschen Eisenbahnverbände aufgestellten Grundsätze eben wohl verbindlich werden müssen.

Die Dep
schaffung von G
zweckmäßige, im
schen Handels zu
eventuelle Aus
für angemessen

1) sie
han
beis
bah
mü

2) zu
ber

Dr
brucht, als die
mühte; zwischen

erleicht die Verpflichtung überhaupt mit
sämtlicher Wagen.

Wagen, soweit solche nicht in das Eigentum
übergegangen sein werden, zählt die Staat-
s- resp. Zeitmiethen nach den Bestimmungen
sien, welche die Wagen durchlaufen, bezeichnen

n Bahnen wird diejenige Vergütung zu zahlen
nach dem Wagen-Regulative des Bremer
fremde Wagen zu vergüten ist.

den Werth der vorgeschlagenen Uebereinkunft
t zugeführten Vorteilen erlösen mag, so in
dem Staate aus derselben nicht nur ein An-
sehr günstiges finanzielles Resultat erzielen wird
dass eine feste Vergütung und Anwartschaft
einstufigen Betriebsaufwandes die An-
sicht, es würden dann die Wagen in den
und Bremen dann als Gläubiger nicht zu
abschüttigen Zweck ist demnach die Vergütung
proponirte Vergütung von 34.500 und 30.000
güterregulativen zwischen den deutschen Eisen-
bahnen wird es unterlassen dürfen, im Falle
dieser Regulative näher einzugehen.

den Geschäftsberichten der hannoverschen Eisen-
bahnen für eine Rentabilitäts-Berechnung
dass durch die Vergütung für Wagen-
miethen, 3%, Amortisation und d. d. d.
Bauschaffungscapital von 500,000 Thaler als
weiteren nicht unerheblichen Betrag zu
zu nehmen berechtigt erscheint. Es ist
genommen, dass die Reparaturen in Be-
zug erheblich unter dem Durchschnitt zu sein

Hannover, die auch über diesen Punkt mit
günstige Auskunft erteilt hat, kann jetzt
Wagenmiethen für fremde Wagen in die
d mit ein Grund sei, weshalb im Allgemeinen
ung fremder Güterwagen von Privat-
s das Recht beliebigen Anlaufs nicht
den die Capitalrückzahlungen bei Abschluss
schaftlichen Betrieb, sowie die Anwartschaft
n sein.

anbahn erforderlichen Subsidien für Unter-
der Wagen, sowie auch die nach den
Verwaltungen dafür zu leistenden Beiträge
ng der Wagen sind die in den Wagen-
ndfänge maßgebend und für den Capitalist

gemäß, weil die dieselbe Abnahme der
Art des einzugetragenen Subsidiums ent-
scheiden, dieselben gegen Erstattung der
werden mag, und weil für den hiesigen
Wagenregulativen der deutschen Eisen-
bahnen verbindlich werden müssen.

Die Deputation, welche aus den von ihr hervorgehobenen Gründen die Be-
schaffung von Güterwagen für bremische Rechnung als eine den Umständen nach
zweckmäßige, im Vorausblick auf die Zukunft selbst als eine im Interesse des bremi-
schen Handels zu ergreifende nothwendige Maßregel erachtet, hält auch die für die
eventuelle Ausführung derselben vereinbarten Stipulationen nach jeder Richtung hin
für angemessen und dem Zwecke entsprechend, und beantragt daher:

- 1) sie zum Abschluss eines Vertrages mit der kgl. Eisenbahn-Direction in
Hannover wegen Einstellung eines auf alleinige bremische Rechnung zu
beschaffenden Güterwagenparks in den Betrieb der hannoverschen Staats-
bahn, nach Maßgabe der vorstehend skizzirten Bedingungen, zu er-
mächtigen,
- 2) zur Ausführung dieses Vertrages die Summe von 500,000 M. zu
bewilligen und ihr zur Verfügung zu stellen.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen

(gez.) Buß. (gez.) H. H. Schröder.

Druckfehler: Die Bezeichnung der Seitenzahlen ist, von Seite 486 an, insofern ver-
drückt, als die auf diese folgende Seite die Ziffer 489 trägt, während sie die Ziffer 487 tragen
müßte; zwischen Seite 486 und 489 fehlt mithin kein halber Bogen.

1867

The following table shows the number of persons who have been admitted to the various departments of the University of Toronto since the year 1827.

The total number of persons who have been admitted to the University of Toronto since the year 1827 is 10,000.

The following table shows the number of persons who have been admitted to the various departments of the University of Toronto since the year 1827.

1867

The following table shows the number of persons who have been admitted to the various departments of the University of Toronto since the year 1827.



