

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 28. Juli 1874.

1. Revidirter Straßenplan.
2. Kaiserstraße.

Den Beschlüssen der Bürgerschaft vom 22. d. Mts. wegen dieser Gegenstände tritt der Senat bei.

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 11. August 1874.

Zuschüttung des Kirchhofsgrabens.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen hat den anliegenden Bericht über die Zuschüttung des Kirchhofsgrabens erstattet, welchen der Senat der Bürgerschaft zu ihrer Erklärung, unter Vorbehalt der seinigen, mittheilt.

Anlage mit 2 Unteranlagen
(1 Riß).

Anlage

zur Mittheilung des Senats
vom 11. August 1874.

Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, die Zuschüttung des Kirchhofsgrabens betreffend.

(Eingereicht am 11. August 1874.)

Unterm 26. März 1873 sprach die Bürgerschaft den Wunsch aus:

„daß die Deputation beauftragt werde, mit den Sandlieferungen für den Hauptbahnhof auch das für die Zuschüttung des Kirchhofsgrabens erforderliche Material anzuschaffen.“

Unterm 28. März erklärte der Senat sich einverstanden

„mit der Zuschüttung des Kirchhofsgrabens und der Anschaffung des dazu erforderlichen Sandmaterials durch die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.“

Diesemnach hielt sich die Deputation für ermächtigt und verpflichtet, nicht nur das nöthige Quantum Sand an den Abgrabungsstellen zu sichern, sondern auch die Folgen dieser Zuschüttung und die damit in Verbindung stehenden Erfordernisse in Erwägung zu ziehen.

Es stellte sich zu Anfang des Monats Mai d. J. heraus, daß die Sandschüttungen für den Köln-Mündener Bahnhof etwa im Monat August ihr Ende erreichen würden, und daß alsdann der richtige Zeitpunkt eintreten werde, um von Sagehorn her vermittelt des vorhandenen Sandtransportmaterials unter Benutzung der zu diesem Transport verwendeten Gleise die gewünschten Sandschüttungen vorzunehmen, indem man eine interimistische Bahn längs des alten Torfbassin nach dem Kirchhofsgraben herstelle. Da nun das alte Torfbassin, welches nicht mehr gebraucht wird, doch mit der Zeit zugeschüttet werden dürfte, und der aus diesem abführende Torfcanal bis zum neuen Torfbassin jetzt schon zugeschüttet werden muß, erschien es zweckmäßig, zugleich die Zuschüttung des alten Torfbassin und Torfcanals mit in Erwägung zu ziehen.

An die Zuschüttung dieser mehr oder minder übel riechenden Gewässer, in welche sich die Abflüsse der Unterführung bei der Gasanstalt, des Kirchhofs, der Gasanstalt, der Reparaturwerkstätte, des neuen Locomotivschuppens, des Uebernachtungslofals und der Nordostseite des Hauptbahnhofs ergießen, knüpft sich daher die Frage der Entwässerung und Canalisirung, welche von der Zuschüttungsfrage nicht zu trennen ist.

Die Regelung dieser Abflüsse, das heißt die Canalisirung dieser Flächen, gehört nicht zum Wirkungskreise der berichtenden Deputation, ungeachtet die Sicherung des Abzugs aller dieser Flüssigkeiten aus den Bahnhofsanlagen die Aufmerksamkeit der Deputation dringend erheischt. Die Letztere wandte sich daher Anfang Mai an die Baudeputation, um mit derselben über die erforderliche Canalisirung zu berathen. In Folge davon wurden die Techniker beider Deputationen beauftragt, ein Project auszuarbeiten, welches von beiden Deputationen geprüft wurde, und nach ausführlichen Erörterungen die beiderseitige Zustimmung fand. Das Resultat ergibt sich des Näheren aus dem Berichte des Inspectors Fischer, Anlage 1 und der begleitenden Zeichnung, Anlage 2.

Wird der Kirchhofsgraben zugeschüttet, so muß ein tiefliegender Canal das Himmelwasser aus der jetzigen, und sodann der künftigen Unterführung an der Gasanstalt beseitigen, während das vom Kirchhofe abströmende Regenwasser vermittlest eines kleinen Grabens, einer Art Rinne, in vorgedachten Canal geleitet wird. Dieser Canal würde sodann längs des alten Torfbassins nach dem Torfcanal geführt werden, und die Abflüsse aus den Gas- und Bahnhofsanlagen aufnehmen. Beide Deputationen empfehlen aber letztgedachten Canal etwas weiter nordöstlich, etwa in der Linie des Terpentinelagers anzulegen, um ein größeres freies Areal hinter dem Bahnhofe zu gewinnen. Es darf nämlich angenommen werden, daß, wenn im Laufe der Jahre der Handel und Verkehr Bremens noch zunehmen sollten, eine Vergrößerung der Reparaturwerkstätte und ein Ausbau des Locomotivschuppens nur auf dem Areal des jetzigen alten Torfbassins und darüber hinaus ausführbar sein wird, und daß es sich daher empfiehlt, dies Areal nicht dadurch zu schädigen, daß man den Canal hineinlegt, zumal die Kosten dieselben sind. Die jetzige Straße längs des Torfbassins würde unverändert bleiben, und nur dann in späteren Jahren nach der Richtung des Canals verlegt werden, wenn die gedachten Bauten erforderlich werden sollten.

Die Zuschüttung des alten Torfcanals von dem alten Torfbassin bis zum neuen Torfcanal, so wie die Canalisirung jener Strecke, ist um so dringender geboten, als die zum Kölner Bahnhof führende Rampe sonst nicht in der erwünschten graden Richtung hergestellt werden kann. Die Verwaltung der Kölner Bahn dringt aber lebhaft auf die Genehmigung der unverzüglichen Schüttung jener Rampe, weil dieselbe für den Güter- und Personenverkehr dringend erforderlich ist.

Die Fragen der Sandschüttungen und Canalisirungen hängen daher untrennbar zusammen und hat die Deputation geglaubt, daß es besser sei, die ganze Angelegenheit in einem Berichte und in einem Kostenanschlage zusammen zu fassen, als damit bruchstückweise vorzugehen. Sie bemerkt dabei, daß in beiden Deputationen zur Erwägung gekommen ist, ob nicht statt der Canäle mit offenen Gräben auszureichen sei. Man hat aber nicht verkannt, daß das Uebel, welches man beseitigen will, nämlich ein übelriechendes und der Gesundheit schädliches Gewässer, durch offene Gräben in verschärftem Maße sich einstellen werde, zumal der sandige Boden einen raschen Abfluß nicht gestatten würde, auch eine so flache Dossirung zur Vermeidung des Einsturzes der Böschungen erforderlich mache, daß, um die nothwendige Tiefe zu erhalten, fast die halbe Breite des jetzigen Kirchhofsgrabens durch einen offenen, ausreichenden Abzugsgraben in Anspruch genommen werden würde. Das Gleiche würde bei dem Torfbassin der Fall sein. Zur weiteren Klarstellung der Anlagen verweist die Deputation auf den Bericht des Inspectors Fischer und auf die begleitende Zeichnung.

Die Kosten werden die folgenden sein, wenn der Unternehmer des Erdtransports in den ersten Tagen des nächsten Monats September mit den Schüttungen beginnen kann:

1) Erdarbeiten.....	<i>Mk</i>	94,400.—
2) Canäle	"	94,000.—
3) Einfriedigungen	"	9,950.—
4) Pflasterungen	"	36,050.—
	<i>Mk</i>	234,400.—

Sollte aber nicht beliebt werden, die günstige Gelegenheit, jetzt den Sand von Sagehorn zu beziehen, zu benutzen, so würden die Kosten der Sandanfuhr, da diese dann durch andere Unternehmer vorzunehmen, später sich um *Mk* 42,600.— erhöhen, und die Schwierigkeit mit Gleisen zum Sandtransport an Ort und Stelle zu kommen, sich wesentlich steigern. Der Umstand aber, daß eine so beträchtliche Summe, nämlich *Mk* 42,600.— erspart wird, wenn die Ausgabe noch in diesem Jahre stattfindet, dürfte als ein Aequivalent dafür gelten können, daß die Verwendung zu einer finanziell nicht gelegenen Zeit, nämlich noch im gegenwärtigen Jahre, erfolge.

Die Deputation glaubt dem ihr gewordenen Auftrage durch die gegenwärtige Berichterstattung entsprochen zu haben, und bemerkt nur noch, daß, wenn die geschilderte Sandschüttung und Canalisirung beliebt werden sollte, die Baudeputation mit der Ausführung der Canalisirungen und Pflasterungen und die berichtende Deputation mit den Sandschüttungen und der Einfriedigung des Bahnhofes, welche Letztere nach Zuschüttung des Torfbassins unerläßlich wird, zu beauftragen sein würden.

Es darf ferner als selbstverständlich angenommen werden, daß die Arbeiten beider Deputationen Hand in Hand zu gehen haben und daß daher dieselben sich über das Vorgehen in den Arbeiten verständigen werden.

Endlich ist noch zu erwähnen, daß nach der Zuschüttung des Kirchhofsgrabens der Kirchhof einer Einfriedigung bedarf. Die Kosten werden *Mk* 7000 bis 7500 betragen, wozu die bisherige Verwaltungscommission der altstädtischen Begräbnisplätze, die Mittel disponibel hat. Senat und Bürgerschaft würden die Letztere zu dieser Verwendung zu ermächtigen haben, welches die unterzeichnete Deputation anheim stellt.

Bremen, den 6. August 1874.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

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

Unter-Anlage 1
zur Anlage der Mittheilung des
Senats vom 11. August 1874.

Bericht des Bauinspectors Fischer, betreffend Zuschüttung des Kirchhofsgrabens, Torfbassins und Torfcanales.

Dem von der Bürgerschaft unterm 26. März 1873 ausgesprochenen Wunsche gemäß ist mit den Sandlieferungen für den Hauptbahnhof auch das für die Zuschüttung des Kirchhofsgrabens erforderliche Material erworben und ist die Möglichkeit der Anfuhr und zweckentsprechenden Verwendung sicher gestellt worden.

Die Zuschüttung des Grabens konnte jedoch bis jetzt nicht erfolgen, weil aus dem Kirchhofsgraben Wasser in das alte Torfbassin geführt wird, und aus diesem wieder der Wasserbedarf für die Speisung der Locomotiven entnommen werden mußte.

Nachdem indessen jetzt die Verbindung der städtischen Wasserleitung mit dem Hauptbahnhofe sicher gestellt ist und in kürzester Frist vollendet sein wird, steht aus dieser Rücksicht der Zuschüttung des Kirchhofsgrabens kein Hinderniß mehr entgegen.

Ebenso kann jetzt auch das alte Torfbassin hinter dem Bahnhofe, sowie der alte Torfcanal von dem alten Bassin bis durch die Unterführung in der Benlo-Hamburger Bahn, und endlich der Graben, welcher sich von dem alten Einnehmerhause am Torfbassin bis nach dem Torfstraßentunnel erstreckt, mit Sand verschüttet werden, wenn gleichzeitig dafür gesorgt wird, daß die Wasserläufe, welche sich jetzt in diese Gräben ergießen, anderweitig abgeführt werden.

Der Kirchhofgraben dient gegenwärtig dazu, das Wasser aus der Unterführung bei der Gasanstalt in der Hannoverschen Staatsbahn, sowie das von der Kirchhofsböschung und der Straße abfließende Wasser aufzunehmen.

In das Torfbassin mündet jetzt ein von dem Hauptgebäude und dem Werkstättenetablissement kommender $3\frac{1}{2}$ Fuß hoher und $3\frac{1}{2}$ Fuß weiter Abzugs-Canal, welcher sich zunächst in einen offenen Graben auf dem Bahnhofe ergießt und von diesem durch einen provisorischen nur 1 Fuß hohen und 1 Fuß weiten Canal in das Torfbassin geführt wird. Demnächst sind aber auch die bei dem Umbau des Bahnhofes noch anzulegenden Entwässerungs-Canäle aus dem zu erbauenden Locomotivschuppen und dem Wasserstationsgebäude, sowie die zur Entwässerung des Bahnhofesplanums anzulegenden Canäle zweckmäßig nach dieser Richtung hin abzuführen.

Der Graben vom alten Torfbassin bis zur Torfstraße dient jetzt zur Entwässerung des Torfstraßentunnels, auch mündet gegenwärtig ein Abflußcanal aus dem ringförmigen Locomotivschuppen in denselben, und würde demnächst der Canal aus dem im Bau begriffenen Uebernachtungslocale und Bureaugebäude für Magdeburg-Halberstädter Fahrbeamte in diesen Graben einzuführen sein.

Diese Wasserläufe sind, sobald die Recipienten zugeschüttet werden, durch unterirdische Canäle abzuleiten und würde daher die Anlage folgender Canäle sofort nöthig werden:

1. Ein Canal AB von der Unterführung bei der Gasanstalt bis zu der Ecke der Parallelstraße am alten Torfbassin, welcher etwa 3 Fuß im Durchmesser weit herzustellen sein würde und dessen Sohle auf 5 Fuß unter Null anzulegen wäre, derselbe würde zur Entwässerung der jetzigen, sowie demnächst der neuen Unterführung dienen und das Wasser der Straße, sowie das in dem anzulegenden 2 Fuß breiten und 3 Fuß tiefen Böschungsgaben des Kirchhofes sich etwa ansammelnde Wasser aufnehmen, und würde zweckmäßig auf dem Terrain zwischen dem Fußwege und dem Kirchhofgraben zu placiren sein.

Der Anfangspunkt A des Canales muß ca. 200 Fuß entfernt von der jetzigen Unterführung liegen, weil das demnächst anzulegende Straßengefälle nach der neuen Unterführung ein näheres Anrücken an das Bauwerk verbietet. Man wird daher die Entwässerung der jetzigen Unterführung durch ein 1 Fuß ϕ Cementrohr bewirken müssen, und demnächst, wenn die neue Unterführung vollendet ist, den definitiven Canal in der Richtung der punktirten Linie entweder unter dem Trottoir der Unterführung oder hinter dem Widerlager derselben, je nachdem sich das eine oder andere bei der Bearbeitung des speciellen Projectes für das Bauwerk als rathlich erweist, weiterführen.

2. Ein Canal BC, welcher auf dem Terrain an der Nordostseite des jetzigen Torfbassins zu erbauen ist, von ebenfalls 3 Fuß Durchmesser, dessen Sohle im Punkte B etwa 5,5 Fuß, im Punkte C = 6,05, Fuß unter Null anzuordnen ist.

3. Ein Canal CD längs des alten Torfcanales zum Anschlusse an den in der Benlo-Hamburger Bahn bereits vorhandenen Canal von etwa $3\frac{1}{2}$ Fuß Höhe und $3\frac{1}{2}$ Fuß Weite. Dieser Canal ist deshalb sogleich erforderlich, um den sub 2 bezeichneten Canal abzuwässern zu können.

4. Ein Canal CE zur Entwässerung des Torfstraßentunnels im Anschlusse an den Canal CD. Dieser Canal kann bis an den Tunnel geführt werden, das Stück innerhalb des Tunnels wird demnächst wenn die Erbreiterung desselben ausgeführt wird, anzulegen sein. Die Weite dieses Canales ist auf der Strecke vom alten Torfbassin bis zum Anschlusse der Wasserlöse etwa $3\frac{1}{2}$ Fuß im Quadrat, von da bis durch den Tunnel zu etwa 2 Fuß Breite und $1\frac{1}{2}$ Fuß Tiefe anzunehmen.

Durch das Zuschütten des Torfbassins und dessen Seitengrabens wird der Bahnhof nach diesen Seiten hin seiner Schutzwehr beraubt und würde ein gegen die Straße und beziehungsweise angrenzenden Grundstücke offenes Terrain bieten, was in Rücksicht auf die Sicherheit desselben nicht zulässig ist. Es muß daher für anderweitige Befriedigung des Bahnhofs gesorgt werden und ist hierfür die Herstellung eines einfachen Lattenzaunes in Aussicht genommen, etwa derselben Art, wie die Köln-Mindener Verwaltung zur Einfriedigung ihres Bahnhofes gegenüber dem Bürgerpark herstellen läßt.

Endlich erscheint denn auch die sofortige Herstellung der Straße auf dem Terrain des alten Torfcanales geboten, welche in einer Breite von 50 Fuß projectirt ist.

Die Fahrbahn ist mit einem Pflaster von beschlagenen Steinen zu versehen und die Trottoirs sind zu jeder Seite mit gewöhnlichen Saumsteinen einzufassen, die Oberflächen derselben aber vorläufig nur mit einer Kiesdecke zu befestigen.

Die Kosten für die Ausführung dieser Anlagen betragen für:

1. Erdarbeiten	M ^{ks} 94,400.—
2. Canäle	" 94,000.—
3. Einfriedigung	" 9,950.—
4. Pflasterung	" 36,050.—

zusammen M^{ks} 234,400.—

wobei jedoch zu bemerken ist, daß falls die Ausführung nicht in den ersten Tagen des September d. J. geschehen kann, der Unternehmer der Erdarbeiten an der Köln-Mindener Bahn, welcher den Transport des Bodens zu verhältnißmäßig billigem Preise ausführen kann, diese Arbeit nicht mehr übernehmen wird, da derselbe nur bis dahin noch an der Köln-Mindener Bahn beschäftigt ist und nach Ausführung der dortseitigen Arbeiten das Interimsgleis beseitigen und seine Maschinen und Wagen, sowie sein ganzes Personal von hier fortnehmen muß.

Soll die Ausführung später geschehen, so müssen die sämtlichen Transportmittel aufs Neue herbeigeschafft und in Betrieb gesetzt werden, wodurch der Transport des Bodens sodann um M^{ks} 42,600 sich vertheuern wird.

Ich ersuche gehorsamst die sofortige Ausführung der Arbeiten genehmigen und den berechneten Betrag von M^{ks} 234,400 zur Verfügung stellen zu wollen.

Bremen, den 29. Juli 1874.

Der Bauinspector.

(gez.) A. Fischer.

leg
Gef

ro
(2
vo
un
ne
Gr
Be
die
ob
B
U
ge

be
da

au
mo
ich
de
m
N
be
ve
de
n

g
2
G

f
r
tr
g