

3. Ausbesserung der kleinen Weserbrücke.

Die Bürgerschaft genehmigt auch ihrerseits die beantragte Nachbewilligung von 1200 Thalern für Ausbesserung der kleinen Weserbrücke.

4. Organisation der Feuerwehr.

Die Bürgerschaft stimmt dem im Berichte der Löschdeputation enthaltenen Plane zur Organisation des Reservelöschcorps bei und erklärt sich auch damit einverstanden, daß die Löschdeputation mit Ausführung desselben beauftragt werde.

5. Staatshaushalt des Jahres 1869.

Die Bürgerschaft hat von den im Berichte der Finanzdeputation vom 1. Juli d. J. mitgetheilten Verhältnissen Kenntniß genommen, nach welchen von den durch die Bundesverwaltung eingeforderten, über den bewilligten Voranschlag und die gesetzliche Leistungspflicht Bremens hinausgehenden Matricularbeiträgen die Summe von 19,570 Thalern Courant als später zurückzuerstattender Vorschuß zu betrachten ist, und sieht nach Erledigung dieser Angelegenheit einem ferneren Bericht über das Ergebnis entgegen.

6. Errichtung eines Reservelazareths.

Die Bürgerschaft hat von dem Inhalte des unterm 11. August d. J. erstatteten Berichts Kenntniß genommen und erklärt sich auch ihrerseits nachträglich gern einverstanden mit der Erweiterung des Auftrags der Deputation bezüglich der Einrichtung der Baracken und der erforderlichen Anschaffungen.

7. Beförderung von Schiffspassagieren nach außereuropäischen Ländern.

Gegen Erlaß der vom Senate vorgeschlagenen Aenderungen und Zusätze zu der die Beförderung von Schiffspassagieren nach außereuropäischen Ländern betreffenden Verordnung vom 9. Juli 1866 hat auch die Bürgerschaft ihrerseits kein Bedenken und ertheilt daher dem beantragten Nachtrage zu der gedachten Verordnung ihre Zustimmung.

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 14. September 1870.

Reorganisation des Bauwesens.

Der Senat will sich mit den Vorschlägen der berichtenden Deputation unter I und II einverstanden erklären, wenn die Bürgerschaft, wie er nicht bezweifelt, zu den nachstehenden Abänderungen der Vorschläge unter I ihre Zustimmung ertheilt:

Zu 2. Der Senat vermag dem Vorschlage, den Sicherheitshafen und eventuell den projectirten neuen Holzhafen dem Wirkungskreise der Deputation für Häfen und Eisenbahnen beizufügen, nur zuzustimmen, wenn gleichzeitig die anderen städtischen Häfen, der bisherige Holzhafen und der oberländische Hafen gleichmäßig in die Verwaltung dieser Deputation gelangen.

Eine getrennte Verwaltung dieser gleichartigen, überdies sämmtlich im Neustadtsgraben belegenen Anstalten, welche bisher unter der Verwaltung der Convoyedeputation vereinigt waren, würde geradezu den Grundsätzen widersprechen, welche den Deputationsvorschlägen zum Grunde liegen. Die Verbindung mit dem Strome ist für sämmtliche Häfen ungleich wichtiger und einflußreicher als die Verbindung mit der Eisenbahn. Die an einem Theil dieser Häfen gelegten oder noch zu legenden Eisenbahnstränge können daher die Ueberweisung dieses Theils an die Eisenbahndeputation nicht rechtfertigen, wenn die übrigen nach wie vor bei der Convoyedeputation (Baudeputation) verbleiben sollen.

Zu 3. Die Deputation zur Abwendung von Wassergefahren, deren Auftrag keinerlei bauliche Zwecke befaßt, vielmehr sich auf Hilfsleistungen bei Bewachung und Sicherstellung der die Stadt schützenden öffentlichen und Privatdeiche zur Zeit des Hochwassers beschränkt, wird jedenfalls von der Baudeputation getrennt bleiben müssen, da diese in solchen Zeiten durch ihren anderweitigen Wirkungskreis ohnehin dergestalt in Anspruch genommen wird, daß ihr nicht dazu noch die damit in gar keiner Verbindung stehenden Geschäfte einer zahlreichen Deputation übertragen werden können.

Es kommt dazu, daß die Deputation zur Abwendung der Gefahren des Hochwassers nothwendig die Landherren und die Inspectoren der städtischen Deiche in ihrer Mitte haben muß, was für die Baudeputation doch kaum zu ermöglichen sein würde.

Ebenso wird die Unterhaltung der städtischen Deiche besser der Verwaltungsdeputation verbleiben, da diese jedenfalls das Deichmaterial von den unter ihrer Verwaltung stehenden Grundstücken anzuweisen hat und außerdem die Deichnutzung leichter wird verwerthen können.

Jedenfalls wird aber die Ueberweisung der städtischen Deiche an die Baudeputation auf die von der Stadt zu unterhaltenden und innerhalb der Stadt, einschließlich der Contrescarpe der Neustadt, belegenen Deiche beschränkt werden müssen, da die Unterhaltung der Deiche auf dem Stadtwerder und der zu den städtischen Grundstücken im Gebiet gehörigen Deiche offenbar nicht ohne Nachtheil von der Verwaltung dieser Grundstücke getrennt werden kann.

Zu 4. Die Weggelderhebung gehört überall zum Ressort der Wegbauverwaltung und darf sachgemäß auch in Bremen nicht davon, also nicht von der Baudeputation, abgezweigt werden. Die Hebung geschieht freilich durch Einnehmer und Pächter, allein alle damit zusammenhängende Fragen, wie z. B. Tarif, Auslegung desselben, Befreiungen, Lage der Hebestellen, Verhütung von Umgehung des Weggeldes können nur von der Wegbauverwaltung oder von einer Behörde, die sich die Kunde derselben erst zu erwerben hat, entschieden werden.

Zu 6. Es ist dem Senat zwar genehm, daß in beiden Deputationen die laufenden Geschäfte nach verschiedenen Fächern oder Abtheilungen von regelmäßig nur aus zwei Mitgliedern bestehenden Subdeputationen wahrgenommen werden. Diese Mitglieder werden aber dem Deputationsgesetze gemäß als ein Mitglied des Senats als Vorsitzender und als der betreffende Rechnungsführer zu bezeichnen sein. Demnach würde der Absatz 6 der Vorschläge die nachstehende Fassung erhalten müssen:

„In beiden Deputationen wird die Geschäftsführung besonderer Aufächer oder Abtheilungen durch eine Subdeputation, welche regelmäßig aus einem Mitgliede des Senats als Vorsitzender und aus dem betreffenden Rechnungsführer zusammengesetzt werden soll, und zwar dergestalt, nach weiterer Maßgabe des Deputationsgesetzes, wahrgenommen, daß dieselbe innerhalb der Grenzen des genehmigten Budgets die laufenden Geschäfte besorgt, während alle neue Sachen und erhebliche Abweichungen von dem Beschlossenen dem Plenum der Deputation vorzulegen sind. Bei Meinungsverschiedenheiten in der Subdeputation gelangt die Sache an die Deputation.“

Der Senat erteilt ferner im Einverständniß mit der Bürgerschaft dazu seine Zustimmung, daß die beiden neuen Deputationen je zwölf Mitglieder der Bürgerschaft mit der Maßgabe erhalten, daß nicht dieselben Personen in beide Deputationen gewählt werden können, daß sie

Deputation für Häfen und Eisenbahnen und Baudeputation genannt werden, und daß eine Revision der neuen Einrichtung innerhalb fünf Jahren vorbehalten bleibe.

Endlich schlägt der Senat vor, die Mitglieder der beiden neuen Deputationen zwar sofort zu ernennen, damit die Deputationen sich constituiren, ihre innere Einrichtung berathen und feststellen und bei der Ausführung der Vorschläge hinsichtlich der Verwendung des technischen Personals und der Controle im Bauwesen mitwirken können, im Uebrigen aber die Deputationen erst mit dem 1. Januar 1871 in's Leben treten zu lassen.

Die eigentliche Verwaltung würde ohnehin noch den alten Deputationen in dem laufenden Jahre verbleiben müssen. Die Budgets für 1871 können aber von den neuen Deputationen erst berathen und eingereicht werden, nachdem die technischen Abtheilungen geordnet und die Instructionen für die obern und niedern Baubeamten ausgearbeitet sind; hierzu fehlt aber bis zu dem Termin, an welchem die Budgets einzureichen sind, die erforderliche Zeit, und es bleibt daher nur übrig, den bestehenden Deputationen noch die Entwerfung der Budgets für 1871 zu überlassen, was auch ohne Nachtheil wird geschehen können.

Der Senat fordert daher die Bürgerschaft auf, hierzu ihre Zustimmung zu ertheilen und sodann ihrem Erbieten gemäß ihre Mitglieder für die Baudeputation und die Deputation für die Häfen und Eisenbahnen namhaft zu machen.

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 21. September 1870.

Eisenbahn von Langwedel nach Uelzen.

I.

Nachdem die Bürgerschaft unterm 23. Juni v. J. auf den Antrag des Senats vom 18. dess. Mts. und Jahres sich damit einverstanden erklärt hatte, daß der Senat sich mit der Preussischen Regierung über den Bau einer Eisenbahn von Langwedel nach Uelzen auf alleinige Rechnung des Bremischen Staats verständige, hat der Senat, unter gleichzeitiger Berathung mit dem Vertrauensauschusse der Bürgerschaft, die erforderlichen Verhandlungen zu diesem Zwecke mit der Preussischen Regierung eingeleitet, welche unterm 17. Juli d. J. zum Abschlusse eines Vertrages geführt haben, dessen Abdruck die heutige Mittheilung begleitet. Indem der Senat die verfassungsmäßige Genehmigung der Bürgerschaft zu demselben beantragt, fügt er die folgenden Bemerkungen zur näheren Erläuterung der einzelnen Artikel hinzu.

Anlage 1.

Da die zu bauende Eisenbahn nur Preussisches Gebiet berührt, so konnten in dem Vertrage im Wesentlichen auch nur diejenigen Bedingungen zum Ausdruck kommen, welche in Form einer Concession die Preussische Regierung solchen Privatunternehmern und Actiengesellschaften vorschreibt, die innerhalb des Preussischen Staates Eisenbahnen bauen wollen. Für diese Bedingungen sind bestimmte Eisenbahn-Gesetze des Preussischen Staates maßgebend, auf die in dem vorliegenden Vertrage auch Bezug genommen ist, soweit es erforderlich war; von manchen andern, durch die Eisenbahn-Gesetze vorgeschriebenen Bedingungen hat jedoch abgesehen werden können, da sie Sicherungsmaßregeln gegen bauende Actiengesellschaften und Privatunternehmer betreffen, welche dem Bremischen Staate gegenüber nicht nöthig erachtet wurden.

Demnach wird im Art. I bestimmt, daß die Feststellung der Bahnlinie und ihrer Stationen und die Genehmigung der speciellen Bauprojecte dem Preussischen Handelsministerium vorbehalten bleibt.

Bremischerseits wird die Bahnlinie durch Specialvorarbeiten unter Leitung des Baudirectors Berg gegenwärtig ermittelt, zu welchem Zwecke durch Beschluß von Senat und Bürgerschaft vom 27. Mai/1. Juni d. J. die erforderlichen Geldmittel bewilligt worden sind. Hierüber und über die Ausführung des Baues muß weitere Mittheilung vorbehalten bleiben.

Daß die Bahn für ein Doppelgeleise eingerichtet wird, ist auch im diesseitigen Interesse, weil eine starke Benutzung derselben in Zukunft erwartet werden darf und später der Ankauf des erforderlichen Grund und Bodens nur zu erhöhten Preisen geschehen könnte. Oberbau und Schienen werden zunächst nur für ein Geleise hergerichtet.

Wegen des zu stellenden Betriebmaterials wird das Nähere hierunter mitgetheilt werden.