

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 19. März 1869.

1. Neubau der kleinen Weserbrücke.

2. Bau eines Gerichtshauses.

Ueber diese beiden Gegenstände sind Berichte der Baudeputation eingereicht worden, welche der Senat hieneben der Bürgerschaft zu ihrer Erklärung, unter Vorbehalt der feinigten, zugehen läßt.

Anl. I nebst Unteranl. I u. I.
Anl. II nebst Unteranl. I u. I.

Anlage I

zur Mittheilung des Senats
vom 19. März 1869.

Zweiter Bericht der Baudeputation, den Neubau der kleinen Weserbrücke betreffend.

Durch Beschluß des Senats und der Bürgerschaft vom 16./18. Dec. 1868 hat die Baudeputation zunächst den Auftrag erhalten, zu berichten, ob und in welcher Weise es sich empfehle, die neue Brücke über die kleine Weser in möglichst gerader Richtung von der großen Weserbrücke nach der Neustadt anzulegen.

Zur Erledigung dieses Auftrags hat sie den Baudirector Berg zu einem Berichte aufgefordert, der von demselben erstattet und in Anlage 1 mit Zeichnung anbei übergeben wird.

Es ergibt sich daraus folgende Sachlage. Sieht man von allen anderen Rücksichten, von Kosten und Schwierigkeiten ab, so erscheint es an und für sich technisch ausführbar, die kleine Weserbrücke in gerader Verlängerung der großen Weserbrücke zu errichten. Außer der größeren Bequemlichkeit für den Verkehr und einer günstigeren Lage der Brücke in Beziehung auf den Abfluß des Hochwassers würde dadurch zugleich die vielleicht wünschenswerthe Möglichkeit geboten, bei dem erforderlichen Neubau des Arbeitshauses zweckmäßige Verbesserungen anzubringen.

Dagegen dürfte die Ermittlung eines andern Platzes für das Arbeitshaus größere Schwierigkeiten bieten, als auf den ersten Blick hervortreten, denn dasselbe erfordert neben einem großen Areal einen Löschplatz an der Weser und außerdem eine centrale Lage inmitten der Stadt, weil der ganze Betrieb von diesen beiden Vorbedingungen abhängt. Ob und wo ein solches Areal zu ermitteln, und ob es für die veranschlagten 30,000 Thaler zu erwerben und mit Ufermauern etc. herzustellen sei, muß die Baudeputation besserem Ermessen anheimgeben.

Jedenfalls würden bis zur Eröffnung eines neuen Arbeitshauses noch Jahre vergehen und die Baudeputation die Verantwortlichkeit, daß die jetzige kleine Weserbrücke so lange hingehalten werden, namentlich aber einen Eisgang bei höherem

Unteranlage I zur Anl. I.

Wasserstände aushalten könne, auf das Bestimmteste von sich ablehnen. Wer bei einer solchen Gelegenheit auf der Brücke gestanden und die außerordentlichen Erschütterungen derselben wahrgenommen hat, wird dies gerechtfertigt finden, zumal die Pfeiler seit dem letzten stärkeren Eisgange im Jahre 1855 begreiflich an Stärke noch verloren haben.

Was die veranschlagten Kosten von 367,500 Thalern betrifft, so beruhen sie wesentlich auf einer ungefähren Schätzung, über deren Richtigkeit sowohl in der Ausgabe als in der Einnahme verschiedene Meinungen sein werden.

Käme man aber auch über diese Bedenken und finanziellen Opfer weg, berücksichtigte man auch nicht die durch die erforderliche Erhöhung der Osterstraße und Kirchenstraße gefährdeten Interessen der Anwohner, deren Häuser künftig meistens nur auf abwärts führenden Treppen zugänglich sein würden, so dürfte doch eine entscheidende Rücksicht die Aufhebung der gegenwärtigen Brückenpassage über die Herrlichkeit und Brautstraße unthunlich erscheinen lassen. Die Anwohner derselben haben größtentheils Ladengeschäfte, deren Gedeihen von der Lage an dem vorhandenen verkehrsreichen Verbindungswege zweier Stadttheile abhängig ist. Die meisten haben beim Ankaufe ihrer Erben diese Lage mitbezahlt. Machte man nun durch einen Beschluß plötzlich aus dieser lebhaften Verkehrsstraße mehr oder weniger todte Straßen, so würde freilich das Recht dazu schwerlich zu bezweifeln sein, dagegen den Rücksichten der Billigkeit sowohl gegen die Anwohner, als deren handfestarische und sonstige Creditoren sehr zu nahe getreten.

Die Frage ob sich die fragliche Verlegung der kleinen Weserbrücke „empfehle“, glaubt daher die Baudeputation nicht allein entschieden verneinen, sondern auch von der Verfolgung dieses Projects bei gegenwärtiger Sachlage auf das Bestimmteste abrathen zu müssen.

In Befolgung des weiteren gleichzeitigen Auftrags zur diesseitigen Erklärung über verschiedene gegen die Ausführung des projectirten Neubaus der kleinen Weserbrücke geäußerte Bedenken, hat die Baudeputation auch darüber den Bericht des Baudirectors Berg eingefordert, welcher erstattet ist und in Anlage 2 anbei vorgelegt wird.

Nach Ansicht der Baudeputation erscheinen dadurch die fraglichen Bedenken erledigt, und würde sie daher die Hindernisse, welche der Ausführung des projectirten Neubaus noch entgegenstanden, für beseitigt halten.

Wenn übrigens in dem Berichte des Baudirectors Berg, um den Anforderungen der Aesthetik zu genügen, die Herstellung sog. architectonischer Abschlüsse vorgeschlagen ist, so kann sich die Baudeputation aus dem doppelten Grunde nicht damit einverstanden erklären, weil es einmal sehr fraglich erscheint, ob mit der Herstellung der fraglichen eisernen Decorationen bei der vorhandenen Localität der beabsichtigte Zweck, die Formen der parabolischen Träger dem Auge angenehmer erscheinen zu lassen, erreicht wird, und sodann weil die Ausgabe von 12,000 Thalern für einen solchen Nebenzweck kaum zu verantworten sein würde.

Die Baudeputation ersucht nunmehr, über ihren Bericht vom 24. November 1868 einen definitiven Beschluß zu fassen, um bei Zeiten die erforderlichen Vorbereitungen zur Ausführung des Baus, welche aus den in dem ersten Berichte entwickelten Gründen bei nunmehr vorgerückter Jahreszeit auf das Jahr 1870 zu verschieben sein wird, treffen zu können. Diese ruhigere Behandlung der Sache wird nur dazu beitragen, über die zu beschaffenden Lieferungen günstigere Contracte abschließen zu können.

Bremen, den 16. März 1869.

(gez.) Lampe.

(gez.) Steinhäuser.

Unteranlage II zur Anf. I.

Unter-Anlage I

zur Anl. I der Mittheilung des Senats
vom 19. März 1869.

Bericht des Baudirectors Berg,

betreffend den Neubau der kleinen Weserbrücke in der Verlängerungs-
linie der großen Weserbrücke.

Dem verehrlichen Auftrage, darüber zu berichten, „ob und in welcher Weise es sich empfehle, die neue Brücke über die kleine Weser in möglichst grader Richtung von der großen Weserbrücke nach der Neustadt anzulegen“, nachkommend, erlaube ich mir über diesen Gegenstand, unter Anlage einer Zeichnung und eines Kostenanschlages nachstehend Folgendes ergebenst anzuführen.

Der Plan, die neue Brücke in grader Verlängerung der großen Weserbrücke durch das Arbeitshaus über die kleine Weser zu legen, hat, wie sich das nicht in Abrede stellen läßt, auf den ersten Blick sehr viel für sich.

Die Ausführung dieses Planes würde die Communication mit der Neustadt in mancher, wenn auch nicht in jeder, Beziehung verbessern, würde den Brückenbau, da hier die kleine Weser in der Axe der Brücke gemessen eine Breite von 258 Fuß gegen nur 194 Fuß an der Stelle der jetzigen kleinen Weserbrücke hat, durch den zulässigen Einbau zweier Pfeiler erleichtern, würde es gestatten, daß dem Oberbau durch diesen Umstand eine leichtere Gestalt gegeben werden kann und würde endlich zu der Verbesserung der Abflußverhältnisse der kleinen Weser zwischen der vorgeschlagenen Brückenbaustelle und der jetzigen kleinen Weserbrücke beitragen können, da man einerseits das linke Ufer durch eine Mauer, neben der dort anzulegenden Straße, würde begradigen müssen, auch wohl Gelegenheit erhielte, durch einen Terrainaustausch die vorspringende Ecke hinter dem W. Poppe'schen Erbe an der Herrlichkeit zu beseitigen.

Neben diesen Vortheilen hat das Project aber auch Mängel, die einerseits in den Schwierigkeiten, welche die tiefe Lage der neustädtischen Straßen bereitet, andererseits aber in den großen Ausgaben zu suchen sind, welche dessen Ausführung der Staatscasse aufbürden würde.

Zunächst würde das Arbeitshaus zu entfernen und an einer anderen passenden Stelle wieder zu erbauen sein. Die dafür aufzuwendenden Kosten sind von dem Baudirector Schröder, exel. des Terrainankaufes, zu ca. 100,000 Thaler angegeben. Legt man nun, nach Entfernung des Arbeitshauses, über den gewonnenen Platz in der Verlängerung der großen Weserbrücke eine 60 Fuß breite Straße (2×10 für Trottoirs und 40 Fuß für die Jahrbahn) so bleiben an beiden Seiten dieser Straße, unter Hinzuziehung der links und rechts neben dem Arbeitshause belegenen, vermieteten Plätze, pr. pr. 58594 □-Fuß Bauplätze, von denen pr. pr. 54369 □-Fuß verkauft werden könnten, während man den neben dem W. Poppe'schen Erbe an der Herrlichkeit verbleibenden Streifen von 4225 □-Fuß zu einem Austausch gegen das hinter diesem Erbe in die kleine Weser vorspringende Areal von ebenfalls 4225 □-Fuß, dessen Beseitigung schon lange angestrebt worden ist, vielleicht würde verwenden können. Ob bei einem solchen Austausch der Staatscasse noch eine baare Einnahme zufließen würde, das muß vorläufig dahin gestellt bleiben.

Nimmt man an, daß für den Verkauf der oben bezeichneten Bauplätze pro □-Fuß 2 Thaler zu erlangen sein würden, so würde das die Summe von 108,738 Thalern repräsentiren, so daß dadurch die Neubaukosten des Arbeitshauses exel. Grunderwerb vollständig gedeckt werden könnten.

Der Brückenbau von 258 Fuß Länge in derselben Breite wie die große Weserbrücke kostet den Positionen 14 bis 18 des anliegenden Anchlages nach 165,440 Thaler. Die Höhe dieser Kosten wird hauptsächlich durch die Schwierigkeit

der Pfeilerbauten, die in einer Wassertiefe von fast 30 Fuß unter Null gegründet werden müssen, bedingt, wobei indessen zu bemerken ist, daß sich die Brückenbaukosten, bei Wahl nur eines Pfeilers und zweier Lichtöffnungen von je 125 Fuß lichter Weite durch die Mehrkosten des eisernen Oberbaues mit den oben angegebenen Baukosten nahezu ausgleichen.

Ebenso kostet bei 258 Fuß Lichtweite ein eiserner Oberbau ohne Pfeiler annähernd dieselbe Summe, so daß hier für alle drei Arten des Oberbaues keine ins Gewicht fallende Differenz existirt.

Unter diesen Umständen würde es rathlich erscheinen, dem Projecte mit 2 Pfeilern den Vorzug zu geben, zumal diese Pfeiler bei 258 Fuß Brückenlänge die Abströmung nicht sehr behindern und nur wenige Fuße von der Lichtöffnung wegnehmen, so daß die letztere immer noch viel größer als die unter der jetzigen kleinen Weserbrücke bleibt.

Die Oberkante der Brückenbahn muß, wie das aus der Construction der Brückenquerträger hervorgeht, auf 23,8 Fuß oder 23 Fuß 10 Zoll, also etwa 7 Zoll höher als die Oberkante der auf 23,25 Fuß liegenden großen Weserbrücke, dem Arbeitshause gegenüber zu liegen kommen. Es wird daher die Straße von der großen bis zur kleinen Weserbrücke um dieses Maß ansteigen müssen, was keinerlei Schwierigkeiten hat. Schlimmer steht die Sache an der Neustadtseite. Der Deich liegt dort auf + 21,33 Fuß, die Osterstraße vor der Brücke auf + 13,9 Fuß.

Bei einem Gefälle von 1 : 50 von der Brücke bis zur Osterstraße würde man also mit 19,4 Fuß auf der letzteren ankommen, was dort eine Aufhöhung von noch 5,5 Fuß erfordert. Ist das an und für sich schon unangenehm, so wird die ganze Sache noch viel bedenklicher, wenn man berücksichtigt, daß sich die Aufhöhung nach beiden Richtungen dieser Straße, sowie in der Kirchenstraße, ziemlich beträchtlich fortsetzen muß.

Nimmt man für die Osterstraße nach dem Buntenthore zu nur ein Gefälle von 1 : 60 an, so muß pr. pr. 240 Fuß von der Brückenage noch ein Auftrag von 2,6 Fuß stattfinden und erst beträchtlich weiter erreicht die Rampe die vorhandene Straßenhöhe.

Nimmt man in der anderen Richtung, nach der Brautstraße zu, dasselbe Gefälle von 1 : 60 an, so beträgt die Höhe des Auftrages vor dem Pferdeweg noch 1,16 Fuß, und erst pr. pr. 90 Fuß weiter geht die Rampe in die jetzige Straßenlage über.

Noch schlechter steht es mit der Kirchenstraße. Nimmt man für diese ein Gefälle von nur 1 : 50 an, so beträgt der Auftrag pr. pr. 250 Fuß von der Osterstraße noch 3 Fuß, so daß ebenfalls erst mehrere Hundert Fuß weiter die Rampe in Straßenhöhe auslaufen kann.

Würde man aber die für Straßen gerade nicht sehr günstigen Gefälle von 1 : 60 in bessere, etwa 1 : 80 oder 1 : 100, verwandeln wollen, so erstreckt sich die Aufhöhung, dem entsprechend, nach allen Richtungen hin viel weiter und verursacht erhebliche Mehrkosten.

Zur Herstellung eines leichten und raschen Verkehrs nach der Straße am Neustadtsdeich zc. zc. wird es unerlässlich, von dem Brückenkopfe an der Neustadtseite, der kleinen Weser entlang, eine breite Kaistraße anzulegen, welche sich von + 23 Fuß 10 Zoll auf + 21 Fuß (Deichhöhe) hinabsenkt, wie das in dem Situationsplane angegeben ist. Auch hier sind Aufhöhungen, Pflasterungen zc. vorzunehmen.

Nach dem anliegenden Anschlage, Pos. 7—13, haben die sämtlichen Kosten für Aufhöhungen nach Maßgabe der anliegenden Situation, die Umpflasterungen, Neupflasterungen am linken und rechten Ufer der kleinen Weser, Canalisirungen zc. zc. zu 15,000 Thaler berechnet werden müssen.

Wollte man die vorgeschlagenen Gefälleverhältnisse, wie oben angegeben, verbessern, so würden sich diese Kosten, je nach den Umständen um 3000 bis 4000 Thaler vergrößern.

Zu der Herstellung der neuen Straßen in der Neustadt müssen verschiedene Grundstücke, Deich, Kirchhof, Gärten, Gebäude, Ufermauern, Treppen zc. angekauft und allerlei Gerechtsame abgekauft werden, deren Erwerbung auf pr. pr. 43,000 Thaler angeschlagen wird.

Ferner müssen an der Altstadtseite, hinter dem Arbeitshause, ebenso wie an der Neustadtseite, an der neuen Kaistraße hin, 1070 Fuß Ufermauern mit Ballustraden oder Eisengeländern, Treppen zc. in der Höhe von + 21 Fuß bis + 23 Fuß aufgeführt werden, deren Herstellungskosten, in Anbetracht der namentlich an der Neustadtseite schwierigen Fundamentirung (im tiefen Strombette), nach Pos. 4 — 6 des anliegenden Anschlages zu 104,600 Thaler berechnet werden mußten.

Ferner gehen durch die Ausführung des Projectes, resp. durch den Verkauf von Bauplätzen, die Miethcinnahmen aus den Plätzen links und rechts vom Arbeitshause verloren.

Dieselben betragen zur Zeit 873 Thaler, was zu 4 % capitalisirt einen Capitalverlust von 21,825 Thalern ergiebt, der dem Kostenanschlag hinzugesetzt werden mußte. Für den Verkauf der alten Weserbrücke, welche während der Bauzeit die Stelle der Nothbrücke vertreten könnte, so daß man die Baukosten für letztere ersparen würde, sowie aus dem Abbruche angekaufter Häuser zc. werden pr. pr. 3487 Thaler zu lösen sein.

Es stellten sich demnach die Baukosten für die Ausführung des fraglichen Projectes folgendermaßen heraus:

a. Neubau des Arbeitshauses	100,000	»
b. Ankauf des dazu erforderlichen Areal's	30,000	»
c. Ankauf von Grundstücken in der Neustadt	43,000	»
d. Ufermauern	104,600	»
e. Aufhöhungen und Straßenpflaster	15,000	»
f. Brückenbau	165,440	»
g. Capitalisirter Miethverlust	21,825	»
Zusammen...	479,865	»

Davon ab die Einnahme aus dem Verkauf von Bauplätzen
und sonstige Einnahmen

Bleiben Kosten

Es würde also die Ausführung des Projectes, die neue Brücke über die kleine Weser in der Verlängerung der großen Weserbrücke zu erbauen und das Arbeitshaus zu beseitigen, für den Preis von 367,500 Thalern herzustellen sein, wobei vorausgesetzt wird, daß die vorgeschlagenen Steigungsverhältnisse der Straßen in der Neustadt beibehalten werden und daß der Verkauf gewonnener Bauplätze 2 Thaler per □-Fuß aufbringt.

Bremen, den 13. Januar 1869.

(gez.) Berg.

Unter-Anlage II

zur Anlage I der Mittheilung des Senats
vom 19. März 1869.

Bericht des Baudirectors Berg, betreffend den Neubau der kleinen Weserbrücke.

In Erledigung des mir erteilten Auftrages, darüber zu berichten, in wie weit die in der Bürgerschaftssitzung vom 16. Decbr. 1868 laut gewordenen Bedenken: „der Verkehr auf der neuen Brücke werde durch die nach dem vorliegenden Plane projectirten parabolischen Träger zwischen den Fußwegen und der Fahrbahn, sowie durch die in einer Höhe von 17 Fuß über der Fahrbahn projectirte Verbindung dieser Träger in unzumuthbarer Weise beeinträchtigt werden, auch scheine das Project den Anforderungen der Aesthetik nicht genügend zu entsprechen“,

gegründet seien, verfehle ich nicht, nach nochmaliger eingehender Prüfung der ganzen Angelegenheit Folgendes zu berichten.

Was zunächst die geäußerten Bedenken, als Störung des Verkehrs durch die Lage der Träger zwischen Fahrbahn und Fußwegen, Verbindung der beiden Träger in der Höhe von 17 Fuß über der Fahrbahn *cc.* betrifft, so ist dazu das Folgende zu bemerken.

Zu besserer Orientirung erlaube ich mir zunächst auf die Anlagen Blatt 7 und 10 zu verweisen. Es geht aus denselben hervor, daß die Angabe, „die Curve des Zuganges von der Herrlichkeit nach der Brücke werde kleiner“, eine irrige ist, da geradezu das Gegentheil eintritt.

Blatt 10 enthält die Darstellung der jetzt noch vorhandenen alten Brücke und deren Umgebung. Es geht daraus hervor, daß die alte Brücke 31 Fuß breit ist, wovon 19 Fuß auf die Fahrbahn und 12 Fuß auf die beiden Trottoirs entfallen.

Wirft man dagegen einen Blick auf die Anlage Blatt 7, welches die Lage der projectirten Brücke und deren Umgebung darstellt, so ergibt sich nicht allein, daß der Verkehr durch den intendirten Neubau nicht allein keine Verschlechterung, sondern im Gegentheil eine Verbesserung erfahren wird.

Die neue Fahrbahn, welche in der Straßenhöhe zwischen den Banketts der Träger eine Breite von 21 Fuß 1 Zoll erhält (während die Träger 25 Fuß Abstand von einander haben), liegt für die schwierigere Anfahrt („Herrlichkeit“) günstiger als die bisherige, da sie etwas mehr nach rechts gebracht ist, während die Anfahrt an der Neustadtsseite keinerlei störende Veränderung erlitten hat.

Die Lichtbreite dieser rund 21 Fuß zwischen den Banketts messenden Fahrbahn gestattet aber, daß sich, wie die vorgelegte Rechnung ergibt, 3 Wagen nebeneinander über die Brücke bewegen können, ohne in Collision zu gerathen.

Wichtiger noch als das ist aber die Rücksicht, daß wenn einmal ein Unglücksfall eintritt (ein Pferd stürzt oder ein Wagen bricht), die Passage nicht gehemmt werde, die im vorliegenden Falle genommen ist.

Betrachtet man also die projectirten Verhältnisse genauer, so ergibt sich, daß die Fahrbahnbreite, welche zwischen den Banketts 21 Fuß 1 Zoll beträgt, den jetzt bestehenden Verhältnissen gegenüber Vortheile darbietet, daß die Radnarben und Ladungen, wie das bei der jetzigen 19 Fuß breiten Fahrbahn der Fall ist, nicht auf die Trottoirs überstehen; daß die Passanten auf den letzteren durchaus nicht belästigt, vielmehr durch die zwischen ihnen und den Wagen befindlichen Träger geschützt werden.

Was nun ferner die Angabe betrifft, daß die zur Absteifung der parabolischen Träger angenommenen 8 Stück Gitterbalken über der Fahrbahn, von welchen die beiden niedrigsten 17 Fuß $8\frac{7}{8}$ Zoll, die folgenden zwei 19 Fuß, die folgenden 19 Fuß 10 Zoll und die beiden höchsten 20 Fuß 2 Zoll über dem höchsten Punkte dieser Fahrbahn liegen, den Verkehr in irgend einer Weise behindern oder beengen und dadurch der bremischen Zukunfts-Industrie gefährlich werden können, so ist auch diese Befürchtung vollständig unbegründet.

Es ist mir kein transportabler Gegenstand bekannt, der nicht durch ein Joch von 17 Fuß $8\frac{7}{8}$ Zoll lichter Höhe mit der allergrößten Bequemlichkeit transportirt werden könnte. Selbst wenn, wie das ausgesprochene Bedenken angiebt, in der Neustadt einmal eine Locomotiven-Fabrik errichtet werden sollte, genügt die angenommene Lichthöhe zwischen Absteifungen und Pflaster mehr als ausreichend. Sollte ein solcher Fall eintreten, so darf man voraussetzen, daß der Leiter einer derartigen Fabrik einen gewissen Grad von Intelligenz besitze, der ihn von selbst darauf führen wird, seine Locomotiven, abgesehen davon, daß die fragliche Construction kein Hinderniß bildet für deren Transport über die Brücke, nicht da durch die ganze Stadt zu transportiren, wo er Gelegenheit hat, dieselben weit einfacher und billiger in der Neustadt direct auf die Schienen zu setzen.

Uebrigens bemerke ich noch, daß die Querabsteifungen, von denen 8 angenommen sind, auch auf 4 reducirt werden können, wenn man diese 4 entsprechend stärker construirt; es würden dann die niedrigsten beiden Steifen 19 Fuß 10 Zoll, die höchsten 20 Fuß 2 Zoll über dem höchsten Punkte der Fahrbahn zu liegen

kommen. Ganz zu entbehren sind die Steifen, wie die Berechnung gezeigt hat, nicht, da dieselben den Einwirkungen von Stürmen zc. entgegenarbeiten müssen.

Was nun endlich die Fußpassage über die Brücke betrifft, so ist für die beiden Trottoirs eine Weite von je $8\frac{3}{8}$ Fuß Bremer Maasß angenommen, während die jetzigen Trottoirs nur 6 Fuß messen.

Es ist dabei zu berücksichtigen, daß diese angenommene Breite von $8\frac{3}{8}$ Fuß nicht mehr durch an der Trottoirante fahrende Fuhrwerke beeinträchtigt werden kann, daß also das volle Maasß zur Ausnutzung bleibt, was jetzt nicht immer der Fall ist. Es wird daher dem Publikum durch die neue Brücke mehr als durch die vorhandene alte Brücke geboten.

Auch muß ich der Befürchtung, als könne man von einer Seite der Brücke nicht zur anderen kommen, widersprechen. In den Trägern zwischen Fahrbahn und Trottoirs ist kein Geländer angenommen und da die großen Dimensionen der Constructionstheile große und hohe Oeffnungen bedingen, so steht nichts im Wege, daß der Fußpassant, welcher von einem Trottoir quer über die Fahrbahn auf das andere Trottoir gehen will, dieses ausführen kann.

Ich glaube damit diejenigen Bedenken, welche in dieser Beziehung gegen das quæst. Project vorgebracht sind, widerlegt zu haben, muß mir aber erlauben, noch auf einzelne Punkte aufmerksam zu machen, welche vielleicht noch in Erörterung zu ziehen sein möchten.

Zunächst kommt die Frage über die Lage der Trottoirs außerhalb der Träger in Betracht, bei welcher ich Folgendes zu bemerken habe.

- 1) Construiert sich die Brücke bei der Lage der Trottoirs innerhalb der Träger um einen guten Theil theurer, wie weiter unten nachgewiesen werden wird;
- 2) kann die Lichtweite der Brücke, da die schweren Constructionstheile hart neben den Häusern nicht zusammengebaut werden können, nur 38 Fuß $= 22' + 8' + 8'$ betragen, stellt sich also um 2 Fuß $11\frac{7}{8}$ Zoll geringer ($24' 11\frac{1}{8}'' + 8\frac{3}{8}' + 8\frac{3}{8}'$) heraus, wobei die hart an den Trottoirs passirenden Wagen letztere noch beengen;
- 3) müssen die Querträger der Brücke eine wesentlich größere Höhe erhalten, so daß die Oberkante der Fahrbahn auf $+ 22$ Fuß 10 Zoll zu liegen kommen würde, während das jetzige Pflaster (ebenso wie die Pflasteroberkante des vorgelegten Brückenprojectes), nur auf 21 Fuß 4 Zoll liegt. Es würden also die beiden Anfahrten, welche an und für sich schon nicht allzugünstig sind, eine um $1\frac{1}{2}$ Fuß vermehrte Ansteigung erleiden müssen;
- 4) würde das Aussehen der Brücke, welches durch die Anhängung der Trottoirs und die dadurch zu ermöglichende Aufstellung architectonischer Abschlüsse, ein besseres ist, jedenfalls ein ungünstigeres werden. Von Abschlüssen an den Enden kann bei den Trägern, die hart an den Häusern liegen und um mehrere Fuß vor dieselben vorspringen würden, selbstverständlich nicht die Rede sein;
- 5) endlich aber ist dabei der Umstand maßgebend gewesen, daß die neben den Brückenenden befindlichen Gebäude die Ausführung einer sicheren Fundamentirung sehr erschweren würden, und daß in dieser Beziehung mit der größten Vorsicht zu Werke gegangen werden müsse.

Ich halte es nun gradezu für unausführbar, wenn man die Träger, welche eine besonders sichere Fundamentirung erfordern, unmittelbar neben den Häusern aufstellen und dadurch die Nothwendigkeit herbeiführen wollte, hart neben diesen Gebäuden schwere Fundamente aufzuführen.

Legt man dagegen die Träger p. p. 8 Fuß von den Gebäuden entfernt, so wird sich, bei Innehaltung des aufgestellten Fundamentirungsplanes, ein ganz anderes Resultat erreichen lassen, und werden sowohl die Anwohner als auch die Staatscasse dabei sicherer gehen, was bei der oben beregten Aenderung weder der Fall sein wird, noch der Fall sein kann.

Es ist dabei ferner in Ueberlegung gekommen, ob man nicht mit den Fundamentirungen der Stirnmauern überhaupt 8 bis 10 Fuß von den Baulichkeiten

entfernt bleiben, oben auf der Mauer eine starke, nach beiden Seiten zu überstehende und gut abgesteifte Eisenconstruction, welche z. B. an der Herrlichkeit von Haus zu Haus reichen würde, anbringen und auf deren Enden, hart neben den Häusern, die Träger aufsetzen könne. Ausführbar dürfte eine derartige Construction allerdings sein; allein dieselbe muß bei dem Gewichte von 539,750 Pfund, welches jedes Trägerende auf die Unterlage überträgt und welches an einem Hebelarme von p. p. 6 Fuß wirkt, bei sechsfacher Sicherheit einen Querschnitt von p. p. 380 Zoll haben und würde so enorme Kosten verursachen, daß von deren Herstellung von vornherein abgesehen werden mußte.

Dazu kam noch, daß es sich nicht ermöglichen ließ, überall Zugang zu dieser Eisenconstruction zu erreichen, um dieselbe rostfrei halten und so vor dem allmählichen Verderben schützen zu können.

Nach Erwägung aller dieser Umstände und nach Feststellung der Thatsache, daß die Verkehrsverhältnisse durch die Wahl der vorgeschlagenen Construction eher verbessert als verschlechtert werden würden, hielt ich es daher für geboten, dieselbe zu acceptiren, stehe auch heute noch genau auf demselben Standpunkte, umsomehr, als ein wiederholtes, eingehendes Studium der einschlagenden Fragen mich die Ueberzeugung hat gewinnen lassen, daß das vorgelegte Project unter obwaltenden Umständen die Vorzüge der Billigkeit und Zweckmäßigkeit vereinigt.

Will man zur Verbesserung der Passage über die kleine Weserbrücke etwas thun, so dürfte das Feld für eine desfallige Thätigkeit nicht auf der Brücke, sondern vor derselben, auf der Herrlichkeit, zu suchen sein.

Ein Blick auf das anliegende Blatt 7 zeigt, daß die Fahrbahn an der Herrlichkeit, welche nicht allein von den die kleine Weserbrücke passirenden, sondern auch von den nach dem Theerhofe gehenden Wagen stark frequentirt wird, an der schmalsten Stelle nur 23 Fuß mißt.

Kann hier Wandel geschafft werden, so genügt die Breite der projectirten kleinen Weserbrücke mit 21 Fuß freier Fahrbahn (25 Fuß zwischen den Trägern) und 16 Fuß Trottoirs vollkommen.

(Die große Weserbrücke hat nur 24 Fuß Fahrbahn und $2 \times 9 = 18$ Fuß Trottoirbreite, wobei zu bedenken ist, daß dieselbe nicht allein den Verkehr nach der Neustadt, sondern auch den Verkehr nach dem Werder aufzunehmen hat. Sieht man sich die Mühe, zu controliren, wie viele der die große Weserbrücke passirenden Wagen nach dem Werder und Theerhof und wie viele davon nach der Neustadt gehen, so wird man bald finden, daß zu Zeiten die Zahl beider ziemlich gleich ist. Aus dem Werder wird der größte Theil des Bauandes, das ganze Material der Straßenbau-Deputation, die von einer Anzahl von Steinhauern bearbeiteten Quader, das Holz aus verschiedenen großen Holzhandlungen, von der Holzstraße die aus der kleinen Weser kommenden Balken, von dem Lößplaze im Werder eine große Quantität von Backsteinen, Torf u. d. Stadt zugeführt. Außerdem sind dort in neuerer Zeit eine Anzahl größere Packhäuser angelegt, welche ebenfalls zur Vermehrung des Wagenverkehrs dorthin beitragen.)

Auch die Zahl der Fußpassanten nach dem Werder ist eine sehr große. Fast alle außerhalb des Buntenthores wohnenden Arbeiter passiren den Werder und die große Weserbrücke, der Besuch der Badeanstalt, des Kuhhirten auf dem Werder u. d. führen ebenfalls monatelang einen starken Fußverkehr in dieser Richtung herbei. Kann nun die große Weserbrücke diesen doppelten Verkehr, wie feststeht, bei ihrer Gesamtbreite von 42 Fuß recht gut bewältigen, so ist das bei der kleinen Weserbrücke, welche nur einen Theil dieses Verkehrs aufzunehmen hat, bei 38 Fuß unzweifelhaft der Fall.)

Nach dieser nothwendigen Abschweifung komme ich auf die Passage an der Herrlichkeit zurück.

Würde man an der Herrlichkeit die an der Weser belegenen Baulichkeiten Nr. 1, 2, 3, 3a und 4, bis zu dem Primavesi'schen Packhause, Theerhof Nr. 1, ankaufen, dieselben abbauen, allenfalls einen Rest des gewonnenen Terrains zu 1 bis 2 Bauplätzen wieder verkaufen; würde man ferner das Trottoir an der Weser, von der großen Weserbrücke ab bis zu dem Hause Nr. 1 an der Herrlichkeit, auf Consolen entsprechend überbauen (was sich mit vollkommener Sicherheit erreichen läßt, auch an

andern Orten vielfach ausgeführt ist), so würde man die Fahrbahn auf der Herrlichkeit auf 40 bis 48 Fuß verbreitern und die Anfahrt der kleinen Brücke, sowie die Einfahrt nach dem Theerhose außerordentlich verbessern können.

So weit sich die Sache übersehen läßt, kann eine derartige Verbesserung für den ungefähren Betrag von 35,000 bis 40,000 Thalern ausgeführt werden und dürfte, meiner Ansicht nach, gerade dieser Vorschlag in's Auge zu fassen sein.

Ein anderer Vorschlag zur Verbesserung der Passage auf der Herrlichkeit besteht darin, daß die an der Herrlichkeit sub Nr. 7 und 8 belegenen Häuser von Stute und Red, sowie die sub Nr. 29 und 30 an der Brautstraße belegenen Häuser von Holtmann und Boff angekauft, abgebrochen und die verbleibenden Reste wieder zu Bauplätzen verkauft werden sollen. Dabei solle die Brücke, siehe Blatt 9 und 9a, anders gelegt und entsprechend verbreitert werden.

Ich meinstheils kann in einem derartigen Vorschlage keine besondere Verbesserung erblicken, da der Bogen, den die Fuhrwerke von der Herrlichkeit nach der Brücke zu machen haben werden, nicht größer, sondern kleiner werden würde, die Anfahrt also nicht verbessert wird.

Soll dieser letzte Vorschlag überhaupt einen praktischen Nutzen herbeiführen, so muß derselbe sich weiter ausdehnen und müssen an der Herrlichkeit so viel Häuser weggekauft werden, daß die Linie A B C hergestellt werden kann, oder aber es muß derselbe mit dem vorstehenden Vorschlage Blatt 7, der sich auch auf Blatt 9 und 9a eingezeichnet findet, Hand in Hand gehen, welche Vereinigung jedenfalls unnöthig erscheint.

Es drängt sich auch bei dieser Gelegenheit wieder die Frage auf, ob man die Trottoirs außerhalb der Träger oder innerhalb derselben bauen will.

In ersterem Falle könnte man eine Fahrbahn von 24 Fuß Breite zwischen den Banketts und 2 Fußwege von je 10 Fuß lichter Weite erhalten, ohne das Straßenpflaster zu beiden Hauptern der Brücke mehr als 3 Zoll erhöhen zu müssen.

Legte man dagegen die Trottoirs und Fahrbahn zusammen innerhalb der Träger, so muß man durch die nothwendige Erhöhung der Querträger das Pflaster zu beiden Hauptern der Brücke um mindestens 21 Zoll erhöhen, was, wie schon oben angegeben, als sehr unzuweckmäßig angesehen werden muß.

Es kann dabei die Brücke eine Breite von $24 + 9 + 9 = 42$ Fuß erhalten.

Nimmt man das von mir aufgestellte Project (Blatt 1, Fig. 1 und Blatt 7) als Basis einer Berechnung an, so stellen sich die Kosten für den letztbesprochenen Vorschlag folgendermaßen heraus.

A. Fußwege außerhalb der Träger.

1) Brücke, Ufermauer, Nothbrücke zc. nach Anschlag	fl 106,200
2) Verbreiterung der Fahrbahn um 2 Fuß	" 4,530
3) Verbreiterung des Trottoirs	" 4,270
4) Erhöhung der Straßen, Mauern zc.	" 500
5) Verlängerung der Ufermauern	" 7,000
6) Ankauf der bezeichneten 4 Häuser, nach Wiederverkauf, Nebenkosten, Straßenpflaster zc. schlage an	" 18,000
	fl 140,500
Dazu für etwaige architectonische Abschlüsse der Brücke ..	" 12,000
	Total fl 152,500

B. Fußwege und Fahrbahn innerhalb der Träger.

1) Brücke, Ufermauern, Nothbrücke zc. nach Anschlag	fl 116,850
2) Verbreiterung der Querträger zc.	" 6,000
3) Erhöhung der Mauer und Straßen	" 4,500
4) Verlängerung der Ufermauern	" 7,000
5) Ankauf der Häuser zc. wie oben	" 18,000
	fl 152,350
Dazu für etwaige architectonische Abschlüsse	" 12,000
	Total fl 164,350

Betrachtet man diesen Summen gegenüber die Kosten, welche durch den Vorschlag, die Häuser Nr. 1—4 zwischen Herrlichkeit und Weser anzukaufen, etwa entstehen werden, so ergibt sich:

1) für die Brücke, Rothbrücke, Ufermauern zc. nach Anschlag	zfl 106,200
2) für den Ankauf der Häuser, nach Wiederverkauf, Straßenverbreiterung, Ueberbauung des Trottoirs zc.	„ 40,000
Zusammen	zfl 146,200
Dazu für etwaige architectonische Abschlüsse der Brücke	„ 12,000
Total	zfl 158,200

Es kann bei der Geringfügigkeit der Differenz von 152,500 und 158,200 Thalern wohl kein Zweifel obwalten, welchem Vorschlage der Vorzug gebührt, falls man überhaupt Neigung verspüren sollte, auf den einen oder anderen einzugehen.

Nachdem nun die Frage in Betreff der Passage nach der kleinen Weserbrücke im Vorstehenden genügend beleuchtet zu sein scheint, gehe ich zu der Construction des Oberbaues über und erlaube mir zur Darlegung der angestellten umfassenden Arbeiten auf Blatt 1 bis Blatt 10 diejenigen Projecte vorzulegen, welche einer Berechnung und Veranschlagung unterzogen wurden, schicke aber voraus, daß, bei dem außerordentlich geringen Spielraum, welcher zwischen der Pflasteroberkante der Brücke und dem Hochwasser vorhanden ist, es nicht möglich wird, die tragenden Constructionstheile der Brücke unter die Fahrbahn zu bringen, daß dieselben daher nur seitwärts und über derselben liegen können.

Es sind zunächst untersucht und laut vorgelegten Anschlägen berechnet:

I. Blatt 1, Fig. 1. Parabolischer Träger.

A. Trottoirs außerhalb der Träger, (siehe Situation Blatt 7.)

Vorgelegtes Project kostet.	zfl 106,200
Für architectonische Abschlüsse werden event. hinzuzusetzen sein	„ 12,000
Total	zfl 118,200.

B. Trottoirs innerhalb der Träger, (siehe Situation Blatt 7 a.)

Die Ausführung kann, weder bei diesem noch bei den anderen Projecten, aus den oben angeführten Gründen durchaus nicht empfohlen werden. Dieselbe kostet, abgesehen von dem etwa zu leistenden großen Schadenersatz an die Anlieger zfl 116,850.

II. Blatt 1, Fig. 2. Schwedler'scher Träger.

A. Trottoir außerhalb der Träger, (siehe Situation Blatt 7.)

Das Project unterscheidet sich von Nr. I nur dadurch, daß die Träger keine parabolische, sondern eine polygone Form haben, was einen unruhigen Anblick gewährt.

Die Kosten betragen	zfl 105,600
Für etwaige architectonische Abschlüsse event.	„ 12,000
Total	zfl 117,600.

B. Trottoirs innerhalb der Träger, (siehe Situation Blatt 7 a.)

Kosten ohne Schadenersatz	zfl 116,250.
---------------------------------	--------------

III. Blatt 1, Fig. 3. Sichel förmiger Röhrenträger.

A. Trottoirs außerhalb der Träger, (siehe Situation Blatt 7.)

Der Träger unterscheidet sich von I und II in der Form der Gurtungen, die als Röhren von 3 Fuß Durchmesser construirt sind, ist unten auch nicht horizontal, sondern etwas sichel förmig nach oben gekrümmt. Die Gurtungen sehen sehr schwerfällig aus.

Die Kosten betragen	₤ 113,300
Für etwaige architectonische Abschlüsse event.....	" 12,000
Total	₤ 125,300

B. Trottoirs innerhalb der Träger,
(siehe Situation Blatt 7 a.)

Kosten ohne Schadenersatz	₤ 123,950
---------------------------------	-----------

IV. Blatt 1, Fig. 4. Horizontaler Fachwerksträger.

A. Trottoirs außerhalb der Träger,
(siehe Situation Blatt 7.)

Baufkosten	₤ 122,400
Für etwaige architectonische Abschlüsse event.	" 12,000
Total	₤ 134,400

Es läßt sich darüber streiten, ob die Form des horizontalen Fachwerksträgers Blatt 1, Fig. 4, resp. der ähnliche Träger Blatt 2, Fig. 5 und Fig. 6 einen bessern Anblick gewähren, als gebogene Träger; ich meinerseits kann das im vorliegenden Falle, wo immerhin noch 17 Fuß Höhe für die Träger erforderlich sind und dabei die Gurtungsbreite von 2 Fuß 8 Zoll auf 3 Fuß 6 Zoll steigt, wo also außerordentlich große Massen in Frage kommen, nicht zugeben, während ich für kleinere Spannweiten dem horizontalen Träger den Vorzug geben würde.

Die Kosten des Brückenbaues steigen außerdem bei Wahl des horizontalen Fachwerksträgers gegen den parabolischen Träger Blatt 1, Fig. 1, um ₤ 16,200

B. Trottoirs innerhalb der Träger,
(siehe Situation Blatt 7 a.)

Kosten ohne Schadenersatz	₤ 133,080
---------------------------------	-----------

V. Blatt 2, Fig. 5, horizontaler Fachwerksträger,
ähnlicher, jedoch etwas einfacherer Construction als Fig. 4, Blatt 1,
kostet für:

A. Trottoirs außerhalb der Träger	₤ 121,250
incl. größerer architectonischer Abschlüsse event.....	" 12,000

Total ₤ 133,250

B. Trottoirs innerhalb der Träger, excl. Schadenersatz	₤ 131,900
---	-----------

VI. Blatt 2, Fig. 6, horizontaler Gitterträger.

A. Trottoirs außerhalb der Träger	₤ 117,970
für größere architectonische Abschlüsse event.....	" 12,000

Total ₤ 129,970

B. Trottoirs innerhalb der Träger kostet ohne Schadenersatz	₤ 128,620
--	-----------

VII. Blatt 2, Fig. 7, parabolischer Träger mit durchbrochener oder doppelter oberer Gurtung.

A. Trottoirs außerhalb der Träger	₤ 107,300
für etwaige architectonische Abschlüsse event.	" 12,000

Total ₤ 119,300

B. Trottoirs innerhalb der Träger. Kosten ohne Schadenersatz	₤ 117,950
---	-----------

VIII. Blatt 2, Fig. 8, gedrückter parabolischer Träger.

A. Trottoirs außerhalb der Träger,
(siehe Situation Blatt 7.)

Dieses Project, welches aus dem Grunde specieller bearbeitet wurde, weil schon im Jahre 1856 ein auf diese Form basirtes Project für die kleine Weserbrücke ausgearbeitet war, kostet, wie später nachgewiesen werden wird, nicht allein wesentlich viel mehr als die vorangeführten, sondern es gewährt durch die wahrhaft klobigen Dimensionen, welche für die oberen und unteren Gurtungen erforderlich werden, einen sehr unangenehmen und außerordentlich schwerfälligen Anblick.

Wenn dieser sich auch auf der kleinen Skizze Blatt 2, Fig. 8 nicht in auffälliger Weise herausstellt, so genügt doch ein Blick auf die im Jahre 1856 angefertigte Zeichnung, um von der weiteren Verfolgung dieses Planes abzurathen.

Die Ausführung würde kosten:

Für den Brückenbau	₤ 126,430
für etwaige architectonische Abschlüsse event.	„ 12,000
Total	₤ 138,430

B. Trottoirs innerhalb der Träger

kostet ohne den Schadenersatz	₤ 137,080
-------------------------------------	-----------

IX. Blatt 3, Fig. 9. Pault'scher Träger.

A. Trottoirs außerhalb der Träger,

(siehe Situation Blatt 7.)

Brückenbau	₤ 111,100
Für etwaige architectonische Abschlüsse event.	„ 12,000
Total	₤ 123,100.

B. Trottoirs innerhalb der Träger,

(siehe Situation Blatt 7a)

excl. Schadenersatz	₤ 121,750.
---------------------------	------------

X. Blatt 3, Fig. 10. Versteifte Kettenbrücke.

A. Trottoirs außerhalb der Ketten,

(siehe Situation Blatt 8.)

Brückenbaukosten incl. des Verankerungsmauerwerkes, der Pfeiler 2c. 2c.	₤ 136,250
--	-----------

Die versteifte Kettenbrücke, bei welcher die bei früheren Kettenbrücken vorkommenden Schwankungen wegfallen, so daß dieselben jetzt da, wo andere feste Constructionen unzulässig sind, selbst für Eisenbahnen, ausgeführt werden, gewähren selbstredend einen besseren Anblick als andere Eisenconstructionen über der Jahrbahn. Leider ist eine derartige Kettenbrücke im vorliegenden Falle, wie sich das aus der Situation Blatt 8 ergibt, nicht ausführbar, da die rückwärtigen Kettenverankerungen an beiden Enden der Brücke den Verkehr geradezu aufheben würden.

Es kann daher von einer derartigen Ausführung nicht die Rede sein.

B. Trottoirs innerhalb der Ketten

sind ebensovienig ausführbar.

Kosten ohne Schadenersatz	₤ 145,850
---------------------------------	-----------

Damit wäre die Reihe der Untersuchungen geschlossen, welche in Betreff der Herstellung des eisernen Oberbaues in einer Oeffnung angestellt worden sind.

Es ist aber außerdem eine Untersuchung über die Zulässigkeit der Herstellung des eisernen Oberbaues auf Pfeilern und der daraus resultirenden Kosten vorgenommen.

XI. Blatt 4, Fig. 1. Eiserner Gitterträger mit einem Mittelpfeiler.

A. Trottoirs außerhalb der Träger

Für etwaige architectonische Abschlüsse 2c. event.	₤ 122,350
„	6,000

Total

Es lassen sich dabei, da die Gurtungen weniger Raum einnehmen, etwas größere Breiten für Trottoirs und für Jahrbahn erreichen.

Dagegen ist die Fundamentirung des Pfeilers in einer Wassertiefe von 24 Fuß unter Null eine sehr schwierige und zeitraubende, so daß es fraglich bleibt, ob der Gesamtbau in einem Baujahr fertig gestellt werden kann.

Ferner aber nimmt der Pfeiler einen Raum von 526 □-Fuß aus dem Profil des Flußbettes, dessen möglichste Vergrößerung absolut erforderlich ist, weg, so daß die schlechten Abströmungsverhältnisse, über deren Bestehen bei allen Sachkennern wohl nur eine Stimme herrscht, nicht so verbessert werden würden, wie man das bei einer Ueberbrückung ohne Pfeiler sicher und billiger erreichen kann.

Dazu kommt ferner, daß, wenn man den einheitlichen schweren eisernen Oberbau ohne alle Gefahr mit seiner Unterkante auf + 19 Fuß, also 3 Zoll über Hochwasser legen und dadurch erreichen kann, daß die jetzige Straßenhöhe von

+ 21 Fuß 4 Zoll beibehalten werde, ein Gleiches bei dem sehr viel leichteren Oberbau Blatt 4, Fig. 11 nicht gewagt werden darf. Man würde hier, wie bei der großen Weserbrücke, mit der Unterkante auf + 20 Fuß gehen müssen und dadurch in die Lage gebracht werden, das Straßenpflaster zu beiden Hauptern der Brücke um pr. pr. 1 Fuß erhöhen, die Ansteigungsverhältnisse also verschlechtern zu müssen.

B. Trottoirs innerhalb der Träger.

Es gilt hierbei dasselbe, was vorstehend sub XI A gesagt ist, der Pfeiler muß entsprechend länger werden und kostet daher der Brückenbau..... $\text{fl. } 135,850$

Auch hierbei muß der Oberbau mit seiner Unterkante auf + 20 Fuß gelegt werden, wodurch die Oberkante auf + 23 Fuß 10 Zoll, also um 2 Fuß 6 Zoll höher, als das Straßenpflaster zu beiden Hauptern der Brücke zu liegen kommen würde. Es würden also die Anfahrten noch mehr als im ersten Falle verschlechtert werden.

XII. Blatt 5, Fig. 12. Eiserner Gitterträger auf 2 Pfeilern.

A. Trottoirs außerhalb der Träger..... $\text{fl. } 123,110$

Für etwaige architectonische Abschlüsse event..... " $6,000$

Total $\text{fl. } 129,110$

B. Trottoirs innerhalb der Träger..... $\text{fl. } 141,300$

Es gilt von diesem Bau dasselbe, was von dem vorhergehenden, auf einem Mittelpfeiler ruhenden, gesagt ist. Die Abströmungsverhältnisse werden durch den Einbau zweier Pfeiler, welche dem Abflußprofil 764 □-Fuß entziehen, noch ungünstiger. Es ist ferner bei der Gründung zweier Pfeiler noch fraglicher ob der Bau in einem Jahre vollendet werden kann, und werden die Ansteigungsverhältnisse der Straßen nach der Brücke in derselben Weise wie bei dem vorstehenden Projecte verschlechtert.

Zur besseren Uebersicht der verschiedenen Kostenanschläge habe ich eine tabellarische Zusammenstellung derselben angelegt, bei denen indessen auf die etwaigen Zusätze für die eventuelle Anbringung architectonischer Abschlüsse der Brücken etc. keine Rücksicht genommen ist.

Noch bemerke ich, daß ein letztes Project, wobei die massiven Pfeiler der Brücke durch schwere eiserne Säulen ersetzt werden sollten, einestheils seiner größeren Kostspieligkeit wegen, andererseits, weil die Fundamentirung und Befestigung dieser Säulen bei der herrschenden großen Wassertiefe außerordentliche Schwierigkeiten darbot, bei Seite gelegt werden mußte.

Im Vorstehenden ist wohl der Beweis geliefert, daß die Brückenbaufrage einer gründlichen Untersuchung unterzogen worden ist, und glaube ich mein Urtheil dahin abgeben zu müssen, daß es am zweckmäßigsten erscheinen dürfte, an dem ersten auf Blatt 1, Fig. 1, dargestellten Projecte festzuhalten und dasselbe nach wie vor als das billigste und zweckmäßigste zur Annahme zu empfehlen.

Es kann darüber kein Zweifel obwalten, daß die Abströmungsverhältnisse es dringend gebieten, auf deren Verbesserung ernstlich Rücksicht zu nehmen, und daß die sich dazu darbietende Gelegenheit nicht wieder von der Hand gewiesen werden darf.

Ich würde es meinerseits für unverantwortlich halten, wenn ich die Annahme eines auf Pfeilerbau basirten Projectes an der an und für sich schon sehr engen Stelle der jetzigen Brücke empfehlen wollte.

Es würde dadurch das bei einem einheitlichen Oberbau zu gewinnende Abflußprofil von 5344 □-Fuß auf nur 4818 resp. 4580 □-Fuß verringert werden. Läge die Brücke weiter auf- oder abwärts und nicht grade in der Einschnürung des Flußschlauches, so stände die Sache anders; da das aber nicht der Fall ist, so muß man das der Technik zu Gebote stehende Mittel der Verbesserung, die Ueberbrückung in einer Oeffnung, ergreifen, wenn man nicht anders zu einer Verbreiterung des Flußbettes durch Ankauf einer Anzahl Erben an dem Neustadtsufer übergehen, neue Ufermauern aufziehen und Pfeiler in den verbreiterten Strom bauen, für eine solche Ausführung aber eine zu dem zu erreichenden Vortheile in gar keinem Verhältnisse stehende Summe von 178,360 Thalern (nach eingereichtem Anschlage) ausgeben will.

Die Skizze für dieses Project ist auf der Situation Blatt 11 dargestellt.

Sollten aber, wider Erwarten, die oben dargelegten triftigen Gründe nicht zur Annahme des zweckmäßigsten und billigsten Vorschlages führen, und man dennoch darauf reflectiren, einen leichteren eisernen Oberbau auf Pfeilern, selbst wenn die dafür aufzuwendenden Kosten sich, wie nachgewiesen, wesentlich höher herausstellen, auszuführen, so bleibt, wenn man nicht anders die jetzt gebotene günstige Gelegenheit zur Verbesserung der Abströmungsverhältnisse ungenützt vorübergehen lassen will, nichts übrig, als die vorgezeichnete Verbreiterung an der Neustadtseite auszuführen.

Die Entscheidung dieser eigentlich finanziellen Frage muß ich selbstredend höherem Ermessen überlassen.

Schließlich erlaube ich mir noch zu dem Bedenken, daß das vorgelegte Project den Anforderungen der Aesthetik nicht genügend zu entsprechend scheine, Folgendes zu bemerken.

Wenn es überhaupt nicht zulässig ist, an die Construction eines eisernen Oberbaues denselben Maßstab anzulegen, den man für die Beurtheilung architectonischer Bauwerke in der Regel bereit hält, so darf man auch die für die Architectur im Allgemeinen geltenden Principien der Aesthetik nicht auf Werke der Ingenieurbaufunft übertragen, welche einen andern Zweck haben und bei welchen von ganz anderen Voraussetzungen ausgegangen wird. Man kann eben in der Baukunst nicht Alles über einen Leisten schlagen.

Zwar gebe ich zu, daß Fälle eintreten können, wo es erreichbar ist, auf einzelne Ingenieurbauwerke, wenigstens annähernd, die Principien der Aesthetik der Architectur anzuwenden. Es kann das z. B. bei massiven Bogenbrücken, bei Kettenbrücken oder auch, in einzelnen Fällen, bei größeren eisernen Brücken der Fall sein, wenn die Unterkante der Brücke eine solche hohe Lage über dem Hochwasser hat, daß die tragenden Constructionstheile, wenigstens größtentheils, unter die Fahrbahn gebracht und in ansprechenden Formen gehalten werden können.

Der Beweis für die Richtigkeit dieser Behauptung ist leicht zu führen, da man einfach nur auf die Menge von eisernen Brücken großer Spannweite, wie solche für Straßen, Eisenbahnen u. im Laufe der letzten 30 Jahre ausgeführt sind, zu blicken braucht, um sich eine Ueberzeugung zu bilden. Ueberall haben einzelne Architecten dasselbe Bedenken gegen diese Brücken erhoben und zunächst überall den Schönheitsmaßstab angelegt, mit welchem sie zu messen gewohnt waren.

Es ist aber noch Niemandem, weder einem Architecten, noch einem Ingenieur, so oft das auch versucht wurde, gelungen, die starren und eigenthümlichen Constructionenformen, welche große eiserne Träger über der Fahrbahn besitzen, in architectonisch schöne Formen zu schlagen.

Es ist dabei außerdem nicht außer Acht zu lassen, daß in der That selbst der Versuch schwer fällt, die Constructionenformen solcher eisernen Träger über der Fahrbahn durch architectonische Formzuthaten verstecken zu wollen. Es gelingt das, abgesehen davon, daß es eine Unwahrheit bedingen würde, die in keinem Zweige der Baukunst zulässig ist, nicht, da die Grundformen des Ingenieurbaues überall nicht zu verstecken sind und sich jedem Beschauer sofort mit Gewalt aufdrängen.

Es haben diese Formen übrigens in der Ingenieurbaufunft genau dieselbe Berechtigung, wie die Formen der Constructionen der Architectur. Beide nach ein und demselben Gesetze construiren, beide in dieselben Formen zwingen zu wollen, gehört in den meisten Fällen zu den unausführbaren Dingen.

Es ist nicht zu übersehen, daß dem Architecten bei der Durcharbeitung seiner architectonischen Entwürfe ganz andere Mittel, die verschiedensten Materialien und die Wahl des Baustyles, zu Gebote stehen, als dem Ingenieur. Jeder tüchtige Architect entwirft zunächst den Grundriß des von ihm zu projectirenden Bauwerkes und erst, wenn er in diesem Grundriße die Bedürfnisse nach allen Richtungen hin festgestellt hat, geht er an den Entwurf der Facaden, welche sich den Bedingungen des Grundriffes anschließen müssen.

Bei der Entwerfung dieser Facaden kommt es ihm aber nicht darauf an, ob er einige Tausend Steine oder sonstiges Material mehr verwendet, wenn solches

zur Hebung des Ganzen erforderlich wird. Er geht hier in die Höhe und nimmt dort zu große Höhe weg, springt vor oder zurück, kurzum, er schafft, ohne Rücksicht auf größere oder geringere Materialverwendung, ein Gebilde, wie es seiner Phantasie vorschwebt.

Bei dem Ingenieur steht die Sache in der Regel anders; da ist von Phantasie unter hundert Fällen kaum einmal die Rede, er muß, namentlich in Fällen wie der- selbe hier vorliegt, dem gegebenen Materiale und den aus den Berechnungen hervor- gehenden Dimensionen Rechnung tragen und muß sich daran halten, von dem theueren Eisen so viel und an der Stelle zu verwenden, wie und wo ihm das seine Berech- nung vorschreibt. Hat er dabei das Glück, daß die örtlichen Verhältnisse ihm die Verwendung des Materials so gestatten, daß er dem Auge angenehme Formen schaffen kann, so wird er das sicher nicht unterlassen; gestatten die Verhältnisse das aber nicht, so bleibt ihm nichts übrig, als sich an die ihm gebotenen Constructions- formen zu halten und nur die Zweckmäßigkeits- und Kostenfrage im Auge zu be- halten. Jedes Zuwenig an Material muß vermieden, jedes Zuviel verworfen werden, da jede 1000 $\mathcal{R}$ Eisen, welche er dazu verwenden wollte, seinem Projecte architectonische Formen zu verleihen, das Gewicht der Construction vermehren und ihn somit zur Verwendung immer massiverer Constructionstheile treiben würde.

Alles was man in derartigen Fällen, wie ein solcher hier vorliegt, thun kann, um dem ganzen Bauwerke, soweit als möglich, ein Ansehen zu geben, welches dem an andere Formen gewöhnten Auge angenehmer erscheint, besteht darin, daß man den Abschlüssen resp. den Pfeilern, architectonische Bauwerke, in Form von Thürmen, Portalen, großen Candelabern pp. hinzufügt, wie das z. B. in Mainz, Köln, Dirschau, Marienburg, Kehl, Ludwigshafen, Passau pp. geschehen ist. Das kann, wenn man anders die dafür erforderliche Summe aufwenden will, auch hier geschehen, und erlaube ich mir, eine Andeutung solcher That in geometrischer sowie perspectivischer Ansicht beizulegen.

Die Kosten für die Anbringung der auf den Anlagen dargestellten architec- tonischen Abschlüsse berechnen sich zu pr. pr. 12,000 Thaler, welche dem Anschlage des eingereichten Projectes 106,200 Thaler hinzuzufügen sein würden, so daß sich dann der Gesamtanschlag zu 118,200 Thaler herausstellt.

So viel dürfte indessen feststehen, daß es zu den Unmöglich- keiten gehört, einen eisernen Oberbau von 200 Fuß lichter Weite, dessen Unterkante nur wenige Zoll über dem Hochwasser liegt und dessen Tragwände vollständig über der Fahrbahn liegen müssen, (mit Ausnahme von Kettenbrücken) in solche Formen zu zwingen, wie sie den Principien der Aesthetik der Architectur entsprechen; daß es nur bei genügender Höhe zwischen Unterkante und Hochwasser zu erreichen ist, eiserne Oberbaue, wie die Brücken bei Rochester, Turascon, Nevers, der Carousselbrücke zu Paris, über die Aare bei Olten, der Victoria-Brücke in London u. herzustellen; und daß es vergebliche Arbeit sein würde, über diesen feststehenden Gegenstand noch ein weiteres Wort zu verlieren.

(gez.) Berg.

Anlage II
zur Mittheilung des Senats
vom 19. März 1869.

Bericht der Baudeputation, den Bau eines Gerichtshauses betreffend.

Die Baudeputation wurde durch Beschluß des Senats und der Bürgerschaft vom 19./28. December 1866 mit einem Berichte beauftragt, ob und wie den räumlichen Bedürfnissen der Civil- und Schwurgerichte durch einen Umbau der alten Börse abzuheffen sei; dabei sollte sie auch in Ueberlegung ziehen, ob und wie etwa durch Benutzung schon fertiger disponibler Localitäten dem in Rede stehenden Bedürfniß baldige Abhülfe verschafft werden könne.

Die zunächst zu erledigende Frage war offenbar die, inwieweit die alte Börse zu den beregten Zwecken verwendbar sei, und wurde daher Baudirector Schröder mit einer bezüglichen Berichterstattung beauftragt. Nachdem derselbe in Befolgung dieses Auftrages den unter Anlage I beiliegenden Bericht vom 8. Juli 1867 erstattet hatte, woraus sich die Möglichkeit einer im Allgemeinen zweckmäßigen Unterbringung der Civilgerichte in der alten Börse mit einem Kostenaufwande von $\text{M} 18,300$ ergab, wozu noch für die äußere Ausstattung des Gebäudes $\text{M} 2,200$ hinzukommen würden, in Summa $\text{M} 20,500$, erschien es vorab erforderlich, eine gutachtliche Aeußerung des Richtercollegiums über dies Project zu erlangen. Auf desfallsiges Ersuchen hat dasselbe auch nicht verfehlt, das in Anlage II beifolgende Gutachten vom 11. Februar 1868 mitzutheilen.

Es hätte nun nichts gehindert, schon damals über diese erlangten Resultate zu berichten, wenn die Frage spruchreif gewesen wäre. Da aber der Auftrag der Baudeputation namentlich auch dahin ging, über die Unterbringung des Schwurgerichts in der alten Börse zu berichten, es in derselben aber neben den Civilgerichten dafür an Platz gebrach, so lag es in Uebereinstimmung mit dem Gutachten des Richtercollegs auf der Hand, daß an einen Ausbau der alten Börse für die Civilgerichte nicht eher gedacht werden könne, bis für die Quartalsitzungen des Schwurgerichts anderweitig Rath geschafft worden sei. Die Lösung dieser Aufgabe hatte aber ihre augenscheinlichen Schwierigkeiten, und wurde auch durch den zweiten Theil des Auftrages, „durch Benutzung schon fertiger disponibler Localitäten“ baldige Abhülfe zu verschaffen, nicht erleichtert, da solche fertige Localitäten, welche den heutigen großen Anforderungen an einen Sitzungsaal mit Tribüne, besondere Richter-, Geschworenen-, Zeugen-, Advocaten-Zimmer und Arrestlocale entsprechen, der Baudeputation nicht bekannt waren, und wo sie sich annähernd finden mochten, entweder der Würde einer solchen Bestimmung nicht entsprechend erachtet oder wegen ihrer anderweitigen täglichen Benutzung nicht als disponibel angesehen werden durften.

Da nun bereits früher der Plan, beim Lindenhofe einen Schwurgerichtssaal anzubauen, beseitigt war, so konnte sich das Augenmerk nur auf einen Neubau richten, dessen Kosten bei einer Beschränkung auf das Nothwendige vielleicht zu bewältigen gewesen sein würden. Da aber ein Theil des dazu geeigneten Platzes der alten Generalcasse dem Vernehmen nach inzwischen anderweitig in Anspruch genommen war, ohne daß die bezüglichen Verhandlungen zum Abschluß gediehen, inzwischen auch von Bauplänen der Schuldeputation verlautete, wodurch der Eschenhof disponibel werden würde, so wie von einer Rückerstattung des von der Post benutzten Areals an der Dechanatstraße die Rede war, so konnte vor Erledigung dieser Vorfragen auch auf diesem Wege die Sache nicht gefördert werden.

Unter diesen Umständen hält die Baudeputation sich verpflichtet, mit der Berichterstattung über die gewonnenen Resultate nunmehr nicht länger zu zögern, da sie auf die vorliegenden und in Aussicht stehenden weiteren Pläne von Einfluß sein dürften, und faßt dieselben demnach dahin zusammen:

1) daß ausweise der Anlage 1 nebst Unteranlage mit einem Kostenaufwande von 20,500 Thalern nach thunlichster Berücksichtigung der Wünsche des Richtercollegiums eine bessere Unterbringung der Civilgerichte in der alten Börse zu erlangen ist;

2) daß daneben aber für die Sitzungen des Schwurgerichts mit Zubehör sich dort kein Platz findet;

3) daß es ihr nicht gelungen ist, anderweitige schon fertige disponible Localitäten zur Unterbringung der Civilgerichte und des Schwurgerichts insbesondere zu ermitteln.

Uebrigens kann die Deputation nicht unterlassen, darauf aufmerksam zu machen, daß die Verwendung der alten Börse für die Civilgerichte nicht allein davon abhängt, daß das Schwurgericht anderweitig untergebracht werde, sondern daß es auch erforderlich ist, vorab die vom Senate benutzten Räume der alten Börse, da derselbe nach deren anderweitigen Verwendung keinen einzigen Raum außer seinem Sitzungszimmer zur Verfügung behalten würde, etwa durch entsprechenden Ausbau des Rathhauses zu ersetzen.

Bremen, den 15. März 1869.

(gez.) Lampe.

(gez.) Steinhäuser.

Unter-Anlage I

zur Anlage II der Mittheilung des Senats
vom 19. März 1869.

Bericht des Bandirectors Schröder,

betreffend den Umbau der alten Börse zu einem Locale für die Civilgerichte.

Dem mir ertheilten Auftrage nachkommend, habe ich das Project, die alte Börse zu einem Locale für die Civilgerichte einzurichten, speciell bearbeitet und beehre mich, dasselbe hierdurch vorzulegen und im Nachstehenden näher zu erläutern.

In den anliegenden Grundrißzeichnungen habe ich diejenigen Theile, welche von dem alten Mauerwerke bei dem Umbau bestehen bleiben können mit brauner, die neu herzustellenden mit rother Farbe bezeichnet und die einzelnen Dimensionen mit Zahlen einschreiben lassen.

Außerdem sind die Dimensionen der bisherigen Gerichtslocalitäten seitwärts auf der Zeichnung zusammengestellt, um sie mit den durch den Umbau herzustellenden leicht vergleichen zu können.

Nach dem mir gegebenen Programme sind folgende Räumlichkeiten für die Civilgerichte erforderlich und in dem Projecte vorhanden.

I. Für das Untergericht.

1) Ein großer Gerichtssaal jetzt $684\frac{3}{4}$	□ Fuß später	1526	□ Fuß.
2) ein Richterzimmer jetzt 000	" "	$253\frac{1}{3}$	"
3) ein Commissionszimmer jetzt . 495	" "	$487\frac{2}{3}$	"
4) eine Kanzlei jetzt 342	" "	$918\frac{1}{2}$	"

II. Für das Obergericht.

1) Ein Gerichtssaal jetzt	777	□ Fuß später	1008 ¹ / ₄	□ Fuß,
2) ein Richterzimmer jetzt	000	" "	253 ¹ / ₃	"
3) ein Commissionszimmer jetzt	000	" "	487 ² / ₃	"
4) eine Canzlei jetzt	666	" "	918 ¹ / ₂	"

III. Für das Handelsgericht.

1) Ein Gerichtssaal jetzt	777	□ Fuß später	902	□ Fuß,
2) ein Richterzimmer jetzt	211	" "	165	"
3) ein Commissionszimmer jetzt	000	" "	297 ¹ / ₂	"
4) eine Canzlei jetzt	328	" "	727	"

IV. Gemeinschaftliche Räume.

1) Ein Zimmer f. d. Advokaten jetzt	000	□ Fuß später	476	□ Fuß,
2) ein desgl. für die Gerichtsdiener jetzt	000	" "	374 ³ / ₈	"
3) Heizbare Vorplätze nicht vorhanden, Treppen, Privet, Pissoir.				

Die Localitäten des Untergerichts, welche eine größere Anzahl von Menschen in sich aufnehmen müssen, sind in das Erdgeschoß verlegt, weil dasselbe eine größere Stockwerkshöhe hat.

Ebenfalls liegt neben dem Eingange das Zimmer für die Advokaten und das Zimmer für die Gerichtsdiener.

Die Corridore in beiden Stockwerken haben eine Breite von 14 Fuß und können im Winter geheizt werden. Das eigentliche Vestibül mit dem Treppenhause ist nicht heizbar.

Um das durch die starke Passage in der Straße an der Börse verursachte Geräusch von den Gerichtsverhandlungen fern zu halten, sind die Gerichtssäle auf die Kirchhofsseite, die Corridore und Canzleien auf die Straßenseite verlegt worden.

Aus den Zeichnungen ist zu ersehen, daß in der projectirten Weise die Bedürfnisse der Civilgerichte vollständig und bequem befriedigt werden können, daß aber für die Schwurgerichtssitzungen kein, auch nur einigermaßen genügender Raum mehr vorhanden ist.

Da aber die Wirksamkeit der Civilgerichte keinerlei Beziehung zu der der Schwurgerichte hat, so liegt auch die Nothwendigkeit nicht vor, beide in einem und demselben Gebäude unterzubringen, und kann das letztere ohne irgend welchen Nachtheil auch in einem andern Gebäude die erforderlichen Locale angewiesen erhalten.

In gleicher Weise wird aber auch erkannt werden müssen, daß für die bisher von dem Senate benutzten Localitäten in der alten Börse, da sie keinenfalls entbehrt werden können, anderweitig Ersatz zu schaffen ist.

Es liegt nun sehr nahe, dafür die bisherigen Gerichtslocale im Rathhause einzurichten, und würde daher nachzuweisen sein, ob und wie dies in angemessener und zweckmäßiger Weise möglich ist.

Dem Senate steht jetzt in der alten Börse ein Conferenzzimmer, ein Vorzimmer, ein Dienerzimmer und für größere Versammlungen der obere Börsensaal zur Disposition. Dagegen beschränken sich die Localitäten des Senats auf dem Rathhause auf den Sitzungssaal und ein Vorzimmer, welches zur Aufbewahrung der Röcke, Mäntel und zum Aufenthalt der Diener dient; ein eigentliches Wartezimmer ist aber so wenig vorhanden als ein Commissions- und ein Empfangzimmer, wenn man nicht für letzteres die Guldensammer gelten lassen will, die indessen aus bekannten Gründen sehr unpassend dazu ist.

Es dürfte nun auf den ersten Blick scheinen, als ob aus den jetzigen Räumen der Civilgerichte jene durch den Umbau der alten Börse verloren gehenden Räume sehr leicht hergestellt werden könnten; daß dies aber in Wirklichkeit nicht der Fall ist, wird schon aus der Betrachtung hervorgehen, daß zu dem qu. Zwecke nur die obern Räume des Rathhauses mit Vortheil verwandt werden können, eines Theils weil sie am zweckmäßigsten mit dem Senatssaale in einem und demselben Stockwerke liegen müssen, und andern Theils weil die untern Räume des Rathhauses in kürzester Zeit zur Vergrößerung des Staatsarchivs und der Erbe- und Handfestenamts-Canzlei

nicht werden entbehrt werden können, wenn man die letztere nicht ganz und gar in ein anderes Gebäude verlegen will.

Die obern Rathhausräume würden nun zur Beschaffung des Conferenz-, des Commissions-, des Diener- und Wartezimmers vollkommen ausreichen. Es würde aber für einen Saal auch nur in den Dimensionen des obern Börsensaals kein Raum mehr vorhanden sein.

Daß aber ein solcher Saal nicht ganz und gar entbehrt werden kann, bedarf wohl keiner weiteren Nachweisung, wenn man erwägt, daß durch den Umbau der alten Börse nicht nur der obere, sondern auch der untere Börsensaal verloren geht und dann für Wahlversammlungen oder sonstige mehr oder minder große öffentliche Zusammenkünfte außer dem obern Rathhaussaale, dessen Benutzung nur in sehr beschränktem Maße statthast sein dürfte, kein öffentliches, dem Staate zugehöriges Local von angemessener Größe und Einrichtung vorhanden ist. Ein solcher Saal wird daher nothwendiger Weise wieder hergestellt werden müssen.

Ich bin indessen nach vielfacher Ueberlegung zu der Ueberzeugung gekommen, daß dies ohne Beeinträchtigung der ehrwürdigen Formen der Rathhushalle nur durch Mitbenutzung der hinter dem Rathhause belegenen Localitäten, aber dann auch in angemessener organischer Weise ausführbar ist.

Seit einer langen Reihe von Jahren ist keine Sitzungsperiode vergangen, in der nicht die Baudeputation innerhalb der Bürgerschaft an die endliche Vollendung der Restauration des Rathhauses erinnert worden wäre und daß diese Deputation nicht darauf berichtet hätte, wie es sich nicht empfehle, dieselbe eher vorzunehmen, ehe sich nicht erkennen ließe, in welcher Weise die im Rathhause vorhandenen Räumlichkeiten den jetzigen Staatsbedürfnissen entsprechend einzurichten seien.

Wolle man die Restauration früher ausführen, so müsse man befürchten, daß kurze Zeit nach ihrer Beendigung entweder von Neuem Veränderungen an dem Gebäude vorgenommen werden müßten, oder daß die nothwendig werdenden Einrichtungen dem eben erst Geschaffenen oder Wiederhergestellten untergeordnet werden müßten, und daher möglicherweise nicht so zweckmäßig hergestellt werden könnten, als wenn die neue Einrichtung mit der Restauration Hand in Hand ginge. Es empfehle sich daher mit letzterer zu warten, bis sich die erwähnten Bedürfnisse schärfer übersehen ließen.

Der Zeitpunkt, welcher hier gemeint ist, scheint mir nun, da die Gerichtslocalitäten von dem Rathhause hinweg nach der alten Börse verlegt werden sollen, gekommen zu sein, weil die Benutzung der jetzigen so beengten Locale des Rathhauses und der alten Börse so sehr in einander greift, daß jegliche Veränderung in dem einen dieser Gebäude, entsprechende Veränderungen in dem andern nach sich ziehen, und eine entschiedene Rückwirkung auf die Benutzung sämtlicher Räumlichkeiten zur Folge haben muß.

Es wird daher der Antrag, bei Bearbeitung des Projectes zum Umbau der alten Börse zu einem Gerichtshause auch zugleich auf die dadurch nothwendigen Veränderungen im Rathhause Bedacht zu nehmen und demgemäß Vorschläge zu machen, keinesweges mehr unangemessen oder auch nur nicht zeitgemäß erscheinen können.

Dem geehrten Auftrage gemäß habe ich selbstverständlich bei dem vorliegenden Projecte keine Rücksicht auf den Ausbau des Rathhauses genommen und mich bloß auf die durch den Umbau der alten Börse bedingten baulichen Veränderungen beschränkt; ich habe aber geglaubt nicht unterlassen zu dürfen, auf die nächsten Folgen dieses Umbaues näher aufmerksam machen zu müssen.

Schließlich würde in Bezug auf das genannte Project nur noch über die Kostenfrage zu berichten sein.

Es kommen hier zweierlei Kosten in Betracht, nämlich diejenigen, welche durch den Umbau an und für sich erforderlich werden, um die Bedürfnisse der Gerichte in angemessener Weise zu befriedigen; und dann die Kosten, welche zu einer vollständigen äußern Restauration erforderlich sind.

Die Kosten der zu ersterem Zwecke erforderlichen Bauarbeiten betragen, incl. Umdeckung des Daches mit englischem Schiefer, einfacher innern Decoration, Gas-einrichtung, mit Ausschluß des eigentlichen Mobiliars, nach einem speciellen Anschlage 18,300 Thaler.

Die Kosten für die äußerliche Restauration, als Erneuerung des Hauptgesimses, den neuen Bauvorschriften gemäß von Sandstein anstatt der jetzigen hölzernen Gesimse, Oelfarbenanstrich, Rüstungen etc. 2200 Thaler.

Hierbei würde zu bemerken sein, daß der eigentliche Umbau in vollständigster Weise für die erstgenannte Summe ausgeführt werden kann, daß es sich indessen doch empfehlen möchte, auch die Kosten für die äußere Restauration aufzuwenden, um dem Gebäude auch äußerlich einen dem innern Zwecke entsprechenden Ausdruck zu geben.

Bremen, den 8. Juli 1867.

(gez.) A. Schröder.

Unter-Anlage II

zur Anlage II d. r. Mittheilung des Senats
vom 19. März 1869.

In Folge der Aufforderung der Baucommission vom 21. November 1867 hat das Richtercollegium die ihm mitgetheilten einen Umbau der alten Börse zu einem Locale für die Gerichte betreffenden Risse einer sorgfältigen Prüfung unterzogen und sich von einer Commission über den Bauplan berichten lassen.

Auf Grund der stattgehabten Prüfung und weiteren Besprechungen bemerkt das Richtercollegium zunächst, daß die mitgetheilten Risse dem der Baudeputation von dem Senate und der Bürgerschaft erteilten Auftrage,

zu berathen und zu berichten, ob und wie durch einen Umbau der alten Börse für die Bedürfnisse der Civilgerichte, sowie für die Sitzungen des Schwurgerichts Rath zu schaffen sei,

insofern nicht entsprechen, als für die Sitzungen des Schwurgerichts nach denselben nicht gesorgt und dennoch nicht gesagt ist, wo für sie ein anderer Raum als der bisher benutzte zu finden sei oder hergestellt werden könne. Es ist klar, daß so lange nicht für das vom Schwurgerichte auf der alten Börse benutzte Local genügender Ersatz nachgewiesen ist, von einem Umbau des Gebäudes nicht die Rede sein kann. Dabei ist aber ferner darauf aufmerksam zu machen, daß die Canzlei des Obergerichts auch die des Schwurgerichts ist, das Obergericht außerhalb der Sitzungsperioden für das Schwurgericht einzutreten hat, und in den Schwurgerichtshof vorzugsweise Mitglieder des Obergerichts berufen werden müssen, — daß daher eine größere Entfernung der Locale des Schwurgerichts von denen des Obergerichts sehr lästig sein würde.

Bei dem der Baudeputation erteilten Auftrage ist dagegen von der früher projectirten Vereinigung der Civil- und Strafgerichte in Einem Locale abgesehen. Das Richtercollegium muß sich bescheiden, wenn dieser an sich und insbesondere auch wegen der doppelten Qualität des Obergerichts als eines Civil- und Strafgerichts allerdings wünschenswerthen aber nicht unumgänglich nothwendigen Vereinigung erhebliche finanzielle oder sonstige Hindernisse entgegenstehen, und zugleich anerkennen, daß eine Verbindung der strafgerichtlichen und polizeilichen Behörden noch wichtiger ist, als jene Vereinigung. Aber es erachtet es doch für bedenklich, wenn jetzt für die Bedürfnisse der Civilgerichte gesorgt werden soll, ohne gleichzeitig zu überlegen und festzustellen, wie den ebenfalls dringenden Bedürfnissen der Strafgerichte begegnet werden könne.

Was den vorgelegten Bauplan selbst betrifft, so läßt zwar die Größe der für das Obergericht, das Handelsgericht und das Untergericht bestimmten Sitzungssäle, der Canzleien, der Commissions- und Richterzimmer, des Advocatenzimmers und der Corridors oder Wartesäle, sowie die Lage dieser Locale zu einander wenig zu wünschen übrig. Einzelne wünschenswerthe Abänderungen, z. B. die Vertauschung der Lage der Commissions- und Richterzimmer, der Abkündigung eines zur Aufstellung eines Bücher- und Actenschranks geeigneten Raums vom Obergerichtssaal und die Einrichtung eines Commissions- oder Richterzimmers zur Aufnahme der Bibliothek, werden sich leicht ausführen lassen.

Allein ein großer Uebelstand ist, daß das Gebäude für mehre in ein Gerichts- haus gehörende Locale keinen Raum gewährt, namentlich nicht

1) für die Canzlei und die Registratur des Erbe- und Handfestenamts, welche nach der Mittheilung des Herrn Baudirector Schröder bleiben sollen, wo sie jetzt sind.

Handelte es sich nur um ein Interimisticum, so wäre dagegen zwar nicht viel zu erinnern und die Unbequemlichkeit wohl zu tragen. Für eine definitive Einrichtung ist es aber ganz unzulässig, daß die Canzlei einer sehr wichtigen Behörde, welche auch von den andern Gerichten, besonders dem Obergerichte häufig requirirt werden muß, in einem durch eine öffentliche Straße von dem Gerichtshause, in welchem das Erbe- und Handfestenamt seine Sitzungen hält, und in welchem auch die öffentlichen Verkäufe von Immobilien und die Verlesung der Anschläge werden stattfinden müssen, getrennten Gebäude sich befindet.

2) Für die Registratur der reponirten Acten. Wenn gleich auf diesen Punkt ein großes Gewicht nicht gelegt werden mag, so ist doch zu bemerken, daß es sich nicht etwa um die Aufbewahrung solcher Acten handelt, welche nur noch einen historischen Werth haben, daß vielmehr die reponirten, d. h. die nicht mehr laufenden Acten gar nicht selten noch gebraucht werden, und es daher immerhin ein Uebelstand bleibt, wenn sie in solchem Falle aus einem ziemlich entfernten anderen Locale herbeigeht werden müssen.

3) Für das Catasteramt.

Die mangelnde Verbindung zwischen dem Catasteramt und der Canzlei des Erbe- und Handfestenamts macht sich bei der täglich fortschreitenden Parcelirung der catastrirten Grundstücke als ein Uebelstand, der dringend Abhülfe erheischt, immer fühlbarer.

Sie würde längst unendlich sein, wenn nicht der gegenwärtige sehr gewandte Canzlist des Erbe- und Handfestenamts mit seiner ungewöhnlich umfassenden Localkenntniß häufig ergänzend eintrete.

4) Für die Wohnung eines Hausmeisters.

Eine solche sollte in einem neuen Gerichtshause billig nicht fehlen; doch wird, da Herr Baudirector Schröder die Herstellung eines Zimmers für einen Hausmeister oder Bedellen in dem Gebäude in Aussicht stellt, und daneben vorausgesetzt werden darf, daß die jetzige Bedellenwohnung bleiben wird auch auf diesen Punkt ein großes Gewicht nicht zu legen sein. Inzwischen ist dabei daran zu erinnern, daß das Gerichtshaus auch außer den Gerichts- und Canzleistunden, sowie an Sonn- und Festtagen für die Mitglieder der Gerichte zugänglich sein muß.

Zu diesen Mängeln kommt aber noch ein erhebliches Bedenken hinzu, welches durch die Lage der alten Börse zwischen und unmittelbar an vier Straßen, von denen zwei zu den belebtesten der Stadt gehören, hervorgerufen wird, das Bedenken, ob nicht durch den Lärm dieser Straßen die Verhandlungen der Gerichte werden gestört werden.

Zwar hat dies Bedenken in dem Bauplan bereits insoweit Berücksichtigung gefunden, als nach demselben die Gerichtssäle an der Seite des Kirchhofs liegen sollen, wo der Straßenlärm weit geringer ist, als an den andern drei Seiten; auch wird das Fahren über die Straße am Kirchhofe polizeilich untersagt und verhindert werden können. Aber es bleibt dennoch zu fürchten, daß in den so unmittelbar an der Straße liegenden, durch keinerlei Vorplatz von derselben getrennten Gerichtssälen auch schon ein sehr mäßiger Straßenlärm hörbar sein und die Verhandlungen stören wird, vornehmlich in dem Untergerichtssaal, der zu ebener Erde liegen soll, dessen Langseite von 55 Fuß unmittelbar an die Straße grenzt, dessen vier Fenster etwa 3 bis 4 Fuß über dem Boden sich befinden. Es ist vorauszu sehen, daß hier schon ein gewöhnliches unter den Fenstern auf dem Trottoir geführtes Gespräch lästig sein wird.

Das Richter-Collegium glaubt nach allem diesem nicht, daß es sich empfehlen kann, den Plan eines Umbaus der alten Börse zu einem Gerichtshaus für die Civilgerichte weiter zu verfolgen.

Bremen, den 11. Februar 1868.

Das Richter-Collegium.

Namens desselben der Präsident

(gez.) H. G. Heineken, Dr.

