

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 4. Juni 1869.

1. Bremer Nachrichten.

Der Senat genehmigt gleichfalls die Vorschläge, welche die wegen dieses Gegenstandes niedergesetzte Vermittlungsdeputation in ihrem Berichte vom 19. April d. J. gemacht hat.

2. Gleisanlage in Bremerhaven.

Er erklärt sich ferner mit der in dem Bericht der Eisenbahndeputation vom 1. April d. J. beantragten Anlage eines Gültsgleises am neuen Bassin zu Bremerhaven einverstanden und bewilligt die dafür veranschlagten 2930 Thaler.

3. Gasanstalt.

Die Deputation für die Gasanstalt hat ihren Bericht über den Betrieb der Anstalt im vorigen Jahre eingereicht, welcher der Bürgerschaft hieneben zugeht.

4. Verbesserung der Chausseestrecke zwischen Borgfeld und Lilienthal.

Anlage II nebst Unter-Anlagen I, II, III
(zwei Zeichnungen).

Die Wegbaudeputation hat den ihr aufgetragenen Bericht wegen Verbesserung der Chausseestrecke zwischen Borgfeld und Lilienthal abgestattet, den der Senat hieneben der Bürgerschaft zu ihrer Erklärung mittheilt, indem er die seinige sich vorbehält.

5. Budget für das Jahr 1869.

In Erwiderung auf die Erklärung der Bürgerschaft vom 26. v. M. will der Senat ausdrücklich sein Einverständnis damit aussprechen, daß die für den Bedarf des Fonds für außerordentliche Verwendungen dem Reservefond sowohl im vorigen, als auch im gegenwärtigen Jahre entnommenen, bezw. zu entnehmenden Summen bis auf Weiteres als Vorstüsse des Reservefonds behandelt werden.

6. Anlagen der Wunstorf-Bremer und der Bremen-Geestebahn.

7. Errichtung eines Güterschuppens am Weserbahnhof.

Anlage III und Anlage IV
mit Unter-Anl. I, II, III, IV
(drei Zeichnungen).

Indem der Senat zu Nr. 6 und 7 die anliegenden Berichte der Eisenbahndeputation der Bürgerschaft zu ihrer Erklärung, unter Vorbehalt der seinigen, übergibt, bemerkt er, daß die Finanzdeputation, zu einer gutachtlichen Erklärung über die beantragten Nachbewilligungen aufgefordert, denselben zwar im Uebrigen nicht entgegentritt, indeß dafür erachtet, daß die für die fraglichen Anlagen erforderlichen Summen aus dem laufenden Haushalt nicht gedeckt werden können, sondern den Ueberschüssen der früheren Jahre vorzuschüsse zu entnehmen sein würden.

8. Anlage eines Canals zur Abwässerung der Friesenstraße in den Dobbencanal und verschiedene andere Straßenarbeiten.

9. Anlage von Straßen im Pagenthorner Felde.

Anlage V und Anlage VI
mit Unter-Anl. I, II
(eine Zeichnung).

Ebenfalls unter Vorbehalt seiner Beschlusfassung theilt der Senat zu Nr. 8 und 9 die beifolgenden von der Straßenbaudeputation eingereichten Berichte der Bürgerschaft zu ihrer Erklärung mit, indem er bemerkt, daß die Finanzdeputation gegen die Nachbewilligung der zu Nr. 8 beantragten Summe von 18,635 Thalern nichts zu erinnern findet, die Ausführung der zu Nr. 9 empfohlenen Straßenanlagen aber, insofern damit noch für das laufende Jahr eine Ausgabe verbunden sein sollte, nicht zu befürworten vermag.

Anlage Izur Mittheilung des Senats
vom 4. Juni 1869.**Jahresbericht der Deputation**

für die Gasanstalt.

Ueber den Betrieb der Gasanstalt im Jahre 1868 erlaubt sich die Deputation auf Grund des Jahresrechnungsabchlusses das Folgende zu berichten.

1. Gasproduction.

Es wurden producirt.....	90,699,100 Cubicfuß
Borrath in den Gasometern am 31. December 1867.....	128,000 "
zusammen...	90,827,100 Cubicfuß
Production in 1867	84,087,600 "
Diesjährige Mehrproduction.....	6,611,500 Cubicfuß
	oder 7,86 %.

2. Gasverbrauch.

Es consumirten

- a. die öffentlichen Laternen 20,711,969 Cubicfuß
durchschnittlich brannten 2117 öffentliche Laternen
gegen 2030 in 1867, also mehr 87.
- b. die Privatflammen..... 63,797,400 "
gegen 58,082,000 Cubicfuß im Vorjahr.

Es waren vorhanden

- am Schlusse 1868... 4141 Privatconsumenten
" " 1867... 3969 "
Zunahme..... 172,
in Mitte 1868... 54,525 Privatbrenner
" " 1867... 49,812 "
Zunahme.... 4,713,
- c. die Nachtwachen, ohne Gasuhr..... 81,700 "
- d. die Stundenuhren auf der Börse, dem Arbeitshause
und der Caserne..... 123,800 "
- e. Verbrauch auf der Gasanstalt..... 886,455 "
- f. Borrath am 31. December 1868 in den Gasometern. 147,000 "
- g. Gasverlust (5,60 %)..... 5,078,776 "
- wie oben zusammen... 90,827,100 Cubicfuß

3. Herstellung des Gases.**1) Verbrauchtes Material.**

- a. Kohlen,
Westphälische 1228 Last 27 Balgen
Cannelfohlen 474 " 46 "
zusammen... 1703 Last 25 Balgen
- b. Reinigungsmaterial,
Kalk 20 Tonnen
Eisenpähne..... 10499 Z
und ein Quantum Reishülßen.

2) Kosten der Herstellung,

a. das Material hat gekostet.....	72,375	zP	35	Gr.
Werth der Nebenproducte.....	35,816	"	35	"
Nettokosten des Materials.....	36,559	zP	—	Gr.
b. Retortenfeuerung.....	11,710	"	33	"
c. Fabricationsunkosten.....	11,532	"	11	"
d. Unterhaltung der Oefen.....	1,403	"	23	"
e. do. der Gebäude, Hauptröhren, Apparate zc..	6,227	"	35	"
f. Verwaltung.....	6,464	"	21	"
g. Öffentliche Beleuchtung:				
Laternenwärterlohn.....	7452	zP	48	Gr.
Unterhaltung der Laternen u. Zubehör	1478	"	51	"
Gesammte Herstellungskosten...	82,828	zP	6	Gr.

4. Einnahme.

1) Für die öffentlichen Laternen.....	31,838	zP	54	Gr.
2) Von den Privatconsumenten.....	159,817	"	54	"
3) Reinertrag für Gasuhren, Röhren, Gaseinrichtungen zc.	2,000	"	19	"
	193,656	zP	55	Gr.

5. Gewinn.

Von vorstehenden Einnahmen.....	193,656	zP	55	Gr.
die Herstellungskosten abgezogen mit.....	82,828	"	6	"
bleibt Bruttogewinn...	110,828	zP	49	Gr.

davon ab:

Verlust an schlechtem Gelde.....	49	zP	33	Gr.
" " Gasconsumenten.....	290	"	7	"
	339	"	40	"
bleibt...	110,489	zP	9	Gr.

Im Vorjahre 1867.....	91,258	"	20	"
Mehrgewinn in 1868 also.....	19,230	zP	61	Gr.
Von obigem Gewinn von.....	110,489	zP	9	Gr.

wurden zur Erweiterung der Anstalt verausgabt:

für Vergrößerung des Rohrnetzes.....	4840	zP	65	Gr.
" Gasometerglocke V und Zubehör *).....	182	"	45	"
" die Centesimalwaage.....	312	"	4	"
" eine Gasrastrmaschine.....	289	"	19	"
" den Ofenbau im neuen Retortenhaufe *)..	2869	"	37	"
" Verlegung eines Theiles des Kohlengleises zc.	213	"	14	"
zusammen...	8,707	"	40	"

bleibt Nettogewinn...	101,781	zP	41	Gr.
Wird von diesem Nettogewinn von.....	101,781	zP	41	Gr.
der Mehrbetrag der vorhandenen Lagerbestände und Ausstände,				
welche betragen Ende 1868.....	57,230	zP	71	Gr.
" 1867.....	49,163	"	26	"

mithin.....	8,067	"	45	"
abgerechnet, so ergibt sich.....	93,713	zP	68	Gr.

als die Summe der an die Generalcasse geleisteten Baarzahlungen nach Abzug des Betrages der auf dieselbe angewiesenen Rechnungen, es wurden nämlich:

an die Generalcasse baar abgeliefert.....	222,713	zP	13	Gr.
auf dieselbe angewiesen.....	128,999	"	17	"
bleiben wie oben...	93,713	zP	68	Gr.

*) Außerdem sind von der Baudeputation im Jahre 1868 verausgabt worden:

für die Gasometercysterne V.....	492	zP	54	Gr.
" das neue Retortenhaus.....	12,590	"	57	"
zusammen...	13,083	zP	39	Gr.

6. Leuchtkraft und specifisches Gewicht.

Die Leuchtkraft und das specifische Gewicht des Gases sind durchschnittlich fast dieselben wie im Vorjahr gewesen, nämlich:

Leuchtkraft 1868.....	107,64
1867.....	107,70.
Specifisches Gewicht 1868.....	458
" 1867.....	457.

Die Reinigung des Gases von Schwefelwasserstoff geschah durchweg in genügender Weise.

Der wichtigste Vergrößerungsbau im Jahre 1868 bestand in der Ausführung des neuen Retortenhauses, welches vollendet und kürzlich in Betrieb gesetzt worden ist.

Bremen, Mai 1869.

Die Deputation für die Gasanstalt.

(gez.) C. Kottmeier.

(gez.) Chr. Arndt.

Anlage II

zur Mittheilung des Senats
vom 4. Juni 1869.

Bericht der Wegbaudeputation,

die Verbesserung der Chausseestrecke zwischen Borgfeld und Lilienthal betreffend.

Die Beschaffenheit der Chausseestrecke zwischen Borgfeld und Lilienthal oder genauer zwischen dem Borgfelder Deich und der steinernen Brücke bei Warf, über deren dauerhaft gute Herstellung die Wegbaudeputation berichten soll, kann nur insofern eine schlechte genannt werden, als sie das Inundationsgebiet der Wumme in einer Höhe von nur etwa 4' 9" über Null am Lilienthaler Pegel durchschneidet und daher theils durch die Einwirkungen des Oberwassers der Wumme, theils durch diejenigen der Fluth, welche von der Weser heraufdringt, Ueberschwemmungen ausgesetzt ist, welche nicht nur das Pflaster auspülen und bis zu der jedesmal erforderlichen Verbesserung in einem schlechten Zustande lassen, sondern auch die Passage auf längere Zeit erschweren und einzeln bei sehr hohen Wasserständen oder Frostwetter sogar gänzlich aufheben.

Diesen, insbesondere für die Preussische Umgegend, namentlich für Lilienthal und die Moorcolonien fühlbaren Uebelständen kann, wie dieses keiner weiteren Ausführung bedarf, nicht durch eine, schon wegen der daraus für den Abfluß der Wumme bei höherem Wasserstande erwachsenden Hindernisse, völlig unzulässige Erhöhung der Chaussee, sondern nur durch Ueberbrückung des Inundationsgebiets in ausreichender Weise abgeholfen werden.

Die Deputation hat daher den Baudirector Berg auffordern müssen, nach weiterer Untersuchung der Sache das Project einer solchen Ueberbrückung nebst Kostenanschlägen auszuarbeiten und beehrt sich den erhaltenen Bericht nebst den dazu gehörigen beiden Zeichnungen in den Anlagen vorzulegen.

Hieraus ergibt sich, daß die zu erbauende Brücke eine lichte Oeffnung von 860 Fuß haben müßte und am vortheilhaftesten auf Säulenpfeilern von Quadern mit einfachen Blechträgern unter der Fahrbahn zu construiren sein würde, so wie ferner, daß die Anlage, abgesehen von den demnächstigen Unterhaltungskosten, einen Kostenaufwand von 70,300 Thalern erfordert.

Mit geringeren Kosten dürfte die Brücke schwerlich hergestellt werden können. Denn, wie aus den gründlichen und umfassenden Vorarbeiten, welche von dem Bau-director der Deputation vorgelegt sind, hervorgeht, darf die Lichtweite der Brücke, sobald der abzuführenden Wassermasse, der Breite des Stromprofils oberhalb und unterhalb der Brücke und der Geschwindigkeit des Wassers genügende Rechnung getragen werden soll, nicht geringer als zu 860 Fuß bemessen werden und, wenn Einige der andern Constructionen auch geringer als die Empfohlene veranschlagt sind, so wird diese doch immer den Vorzug verdienen, weil sie geringere Unterhaltungskosten erfordert und zugleich größere Haltbarkeit verspricht, somit auf die Dauer als die Billigste angesehen werden muß.

Die Anwendung einer Summe von 70,300 Thalern zur Verbesserung der fraglichen Communication vermag aber die Deputation nicht zu befürworten. Das Geldopfer steht offenbar mit dem davon zu erwartenden Nutzen in keinem Verhältniß. Es wird etwa anzunehmen sein, daß durchschnittlich die in Rede stehende Chausseestrecke im Jahre etwa 40 Tage überschwemmt und davon etwa 8 Tage dergestalt überschwemmt ist, daß der Verkehr dadurch unterbrochen wird. Der Verkehr ist aber kein Erheblicher, wie schon daraus abzunehmen ist, daß das 10 Jahr lang an der jetzigen Brücke erhobene Brückengeld von 1 Groten für das Pferd und $\frac{1}{2}$ Groten für die Person und das Stück Hornvieh kaum 150 Thaler jährlich aufgebracht hat. Der Verkehr mag etwa höchstens auf durchschnittlich 20 bis 30 Wagen per Tag anzuschlagen sein.

Es würde sich aber schwerlich rechtfertigen lassen, eine Summe von 70,300 Thalern und außerdem die Unterhaltungskosten der Anlage aufzuwenden, um für 20 bis 30 Wagen während 8 Tage im Jahre die Landverbindung zwischen Borgfeld und Lilienthal offen zu halten, und außerdem während anderer 32 Tage im Jahre die Communication weniger beschwerlich zu machen, auch wenn man zugleich in Anschlag bringt, daß daneben die Planirung der jetzigen Chaussee für die Abwässerung einiger Borgfelder und Oberneulander Außendeichländer förderlich sein würde.

Demnach kann die Wegbaudeputation nur anheimgeben, von der erörterten Verbesserung der Chausseestrecke zwischen Borgfeld und Lilienthal zur Zeit gänzlich abzusehen.

(gez.) J. D. Meier, Dr.

(gez.) Richard Frihe.

Unter-Anlage I
zur Anlage II der Mittheilung des Senats
vom 4. Juni 1869.

Bericht des Baudirectors Berg,

betreffend die Verbesserung der Communication zwischen Borgfeld und
Lilienthal (resp. Warf.)

Dem mir erteilten verehrlichen Auftrage, über die Verbesserung der Communication zwischen Borgfeld und Lilienthal, unter gleichzeitiger Vorlage von Plänen und Anschlägen zu berichten, erlaube ich mir, nachdem die desfalligen umfassenden Vorarbeiten vollendet sind, hiedurch nachzukommen und über diesen Gegenstand Folgendes zu bemerken.

Die jetzige Chaussee zwischen Borgfeld und Lilienthal fällt, von Borgfeld kommend, in das Inundationsgebiet der Wumme hinab und überschreitet dasselbe in einer Höhe von ungefähr 4' 9" über Null am Lilienthaler Pegel, steigt vor der Wumme zur Höhe der über dieselbe führenden schmalen und steilen Brücke empor, fällt jenseits derselben um mehrere Fuß hinab, um sich allmählich wieder zur Höhe der hart an der Landesgrenze liegenden Preussischen Brücke über die Wörpe zu erheben.

Es ist eine bekannte Thatsache, daß diese Chausseestrecke zwischen dem Borgfelder Deiche und der Brücke, der f. g. hohen Brücke bei Warf, einestheils durch die Einwirkungen des Oberwassers der Wumme, andernteils durch diejenige der Fluth, welche von der Weser heraufdringt, häufigen und lang andauernden Ueberschwemmungen ausgesetzt wird, die einen störenden Einfluß auf die Communication zwischen dem Bremischen Gebiete und den betreffenden Preussischen Landestheilen herbeiführen.

Wenn diese Ueberschwemmungen, die auch in den Sommermonaten ab und an auftreten und die Chausseestrecke oft Tage lang mehrere Fuß hoch unter Wasser setzen, schon mancherlei Unbequemlichkeiten und Verkehrsbelästigungen herbeiführen, so werden diese letzteren in den Herbst- und Frühjahrsmonaten, zu solchen Zeiten, wo rauhe, kalte und stürmische Witterung herrscht, vor allen aber in den Wintermonaten, wenn sich die Wasserfläche mit einer dünnen, nicht tragfähigen Eiskruste bedeckt, unangenehm und gefährlich, und führen ernstliche Verkehrshemmungen herbei.

Der höchste Wasserstand hat $+ 11' 2''$ betragen, wobei die Chaussee am 2. Januar 1855 = $6' 5''$ hoch überschwemmt war.

Zieht man nun diejenigen Wege in Betracht, welche eingeschlagen werden können, um zu einer besseren Lage der Chaussee und damit zu der Herstellung einer unbelästigten und ununterbrochenen Communication zu gelangen, so findet man bald, daß es nur einen solchen giebt, der allen Anforderungen in genügender Weise Rechnung zu tragen im Stande ist.

Das vorgesteckte Ziel läßt sich nur dann vollständig erreichen, wenn man die jetzige Chausseestrecke zwischen Borgfeld und Lilienthal aufgibt und an deren Stelle eine neue Chaussee mit entsprechend weiter Fluthbrücke in der erforderlichen Höhenlage herstellt, die alte Chaussee auf Höhe des Außendeichlandes planirt und die durchaus unpraktische alte Brücke über die Wumme durch Abbruch beseitigt.

Um nun in dieser Richtung zu einer genauen Veranschlagung derjenigen Kosten zu gelangen, welche für die Durchführung dieses Plans erforderlich werden, sind umfassende Voruntersuchungen und Ermittlungen angestellt.

Die Untersuchung und Berechnung über die Construction und Fundirung der für den Brückenbau zu wählenden Pfeiler und Widerlager führte zu dem Resultat, für die Fundamentirung sog. Senkbrunnen, mit Béton gefüllt, und auf den zwei Pfeilerbrunnen zwei Säulenpfeiler von Quadermauerwerk von $4' 3''$ oberem und etwa $5' 2''$ unterem Durchmesser, sowie für die Widerlager Backsteinmauerwerk mit Quaderabdeckung anzunehmen, wie das in der Zeichnung angegeben ist.

Es würde darnach ein Widerlager 2000 Thaler, ein Pfeiler, aus zwei Säulen bestehend, 780 Thaler kosten.

Nachstehende Brückenconstructionen sind veranschlagt und einer statischen Berechnung unterzogen, und zwar:

Holzoberbau auf Steinpfeilern:

Kosten a.....	56,123	» 51	Gr.
desgl. b.....	57,402	» 56	»
Hölzernes Hängewerk.....	50,352	» 5	»
Blechträgerconstruction.....	56,080	» 51	»
Eiserne Bögenconstruction.....	62,000	» 40	»
Gitterträgerconstruction:			
Kosten a.....	67,664	» 51	»
desgl. b.....	59,885	» 59	»
Armirtes Holzoberbauconstruction.....	47,214	» 22	»
Eiserne Fischbauchträgerconstruction.....	54,716	» 69	»
Eiserne Sprengwerksconstruction.....	56,196	» 12	»
Holzoberbau auf Holzjoch.....	57,195	» —	»
Holzoberbau auf Holzjoch.....	50,268	» 48	»

Ferner habe ich die Wasserverhältnisse der Wumme bei Borgfeld, die Abflußgeschwindigkeiten, Querprofile des Inundationsgebietes untersucht und die Lichtweite der zu erbauenden Brücke zu 860 Fuß berechnet, auf welches Maß sich auch die oben angeführten Baukosten der einzelnen Brückenconstructionen beziehen.

Endlich habe ich über die zweckmäßigsten Oberbauconstructionen und deren Dauerzeiten eine vergleichende Berechnung vorgenommen, welche das Resultat ergab,

daß die in der Anlage dargestellte Brücke, mit einfachen Blechträgern unter der Fahrbahn, wenn auch deren Anlagekosten momentan um etwas höher als solche der billigeren Projecte zu stehen kommen, sich als das finanziell vortheilhafteste Bauwerk herausstellte.

Es ist deshalb diese Construction zur weiteren Bearbeitung gewählt worden und muß ich deren Wahl zur Ausführung empfehlen.

Bei der Berechnung der Kosten ist angenommen, daß die Gemeinde Borgfeld, welche bei der Ausführung des Brückenbaues ein großes Interesse haben muß, das Terrain, auf welchem die Brücke und der anschließende Chausseedamm erbaut werden sollen (siehe anliegenden Situationsplan), ebenso wie das Terrain, aus welchem die Erde für diesen Damm entnommen werden kann, unentgeltlich hergibt, wogegen ihr das Terrain der abgetragenen und planirten jetzigen Chaussee überlassen werden könnte.

Die aus dem Abbruch der alten Chaussee gewonnenen rauen Steine werden von der Chausseeverwaltung zur Verwendung auf anderen Chausseen angekauft. Der neue Chausseedamm wird mit beschlagenen Steinen gepflastert.

Die alte Brücke über die Wumme, die sog. hohe Brücke bei Warf, wird auf den Abbruch verkauft, sobald die neue Chausseestrecke dem Verkehr übergeben ist.

Unter diesen Voraussetzungen berechnen sich die Kosten für die Brücke incl. der anschließenden Chausseedämme, Pflasterungen zc. zu.....70,300 ₰,

wovon 57,000 ₰	—	Gr.	auf den Brückenbau,
6,957	"	60	" auf die Erdarbeiten,
4,590	"	—	" auf die Pflasterungen und
1,752	"	12	" auf Insgemeinkosten zc.

entfallen.

Bremen, den 15. März 1869.

(gez.) Berg.

Anlage III
zur Mittheilung des Senats
vom 4. Juni 1869.

Bericht der Eisenbahndeputation,

verschiedene Anlagen auf der Wunstorf-Bremer und der Bremen-Geeste Bahn betreffend.

Gleichwie die Eisenbahn-Direction bereits vor einiger Zeit die Errichtung einer größeren Anzahl von Wohngebäuden für Bahnwärter längs den gemeinschaftlichen Bahnen in Anregung gebracht hat, deren Kosten beiderseits genehmigt sind, beantragt dieselbe nun auch die Herstellung von Dienstwohnungen für diejenigen Eisenbahnbeamten, welche noch nicht mit dergleichen Wohnungen an ihren Stationen versehen worden sind. Sie bemerkt dabei, daß das Bedürfniß solcher an den Stationen und Bahnhöfen befindlichen Wohnungen nicht nur auf den altpreussischen Staatsbahnen, sondern auch auf den hannoverschen Bahnen im Interesse des Dienstes in öconomischer, dienstlicher, wie in humanitärer Hinsicht sich als so dringend herausgestellt habe, daß sich empfehle, unverzüglich damit vorzugehen. Die Direction hat nun Special-Kostenanschläge nebst Baurissen über die folgenden Bauten vorgelegt, nämlich I.:

Bahnhof Neustadt a. R.,	
für 1 Assistenten und 1 Bahnmeister.....	₰ 4,900.—
Haltestelle Hagen,	
für 1 Bahnmeister	" 2,450.—
Bahnhof Eysstrup,	
für 1 Bahnmeister	" 2,450.—
Transport...	₰ 9,800.—

Transport...	9,800.—
Bahnhof Verden, für 2 Stationsbeamte	4900.—
Bahnhof Achim, für 1 Stationsbeamten und 1 Bahnmeister	4,900.—
Bahnhof Geestemünde, für 1 Stationsbeamten und 1 Bahnmeister	4,900.—
Haltestelle Ritterhude, für 1 Bahnmeister und 1 Bahnwärter und im Anbau ein Warteraum für Reisende	7,070.—
	<u>Ert. 31,570.—</u>
zu Bremens Hälfte... Ert.	15,785.—

Die Deputation findet bei den Kostenanschlägen Nichts zu erinnern, und ist auch der Ansicht, daß es mit dem Dienste des Eisenbahnbetriebes unvereinbar ist, wenn die Beamten entfernt von dem Orte ihres Dienstes ihre Wohnung haben; sie kann daher dem Antrage der Direction nur beistimmen und beantragt die Bewilligung von 15,785 Thalern Courant für Beamten-Dienstwohnungen an den namhaft gemachten Stationen.

II. Die Eisenbahndirection hat ferner eine Zusammenstellung der Kosten der Erweiterung der Gleise und Umbauten wegen Einführung des Rechtsfahrens auf den Bahnhöfen und Haltestellen vorgenommen und giebt dieselben wie folgt an:

a. auf Bahnhof Wunstorf 18,300 Thaler, wovon die Hälfte der Wunstorf-Bremer Bahn zur Last fällt	9,150.—
b. auf Bahnhof Neustadt a. R.	16,000.—
c. Gleisanlagen an der Riesgewinnungsstelle am Iserberge ..	3,500.—
d. zu Hagen	3,400.—
e. " Linsburg	3,000.—
f. " Nienburg	6,500.—
g. " Rohrsen	2,400.—
h. " Cysstrup	6,400.—
i. " Dörverden	2,500.—
k. " Verden	8,600.—
l. " Langwedel	7,300.—
m. " Achim	15,700.—
n. " Sebaldsbrück	8,400.—
	<u>92,850.—</u>

zu Bremen's Hälfte... Ert. 46,425.—

Dabei bemerkt die Eisenbahndirection, daß bei der Ausführung des zweiten Gleises Cysstrup-Verden 15,800 Thaler nicht zur Verwendung gekommen seien. Es würden daher, wenn diese 15,800 Thaler auf die vorstehende Rubrik übertragen werden, von der Bremischen Hälfte 7,900 Thaler (Budget Nr. 169 sub 1) abzusetzen sein, und da im vorigen Jahre für Anlagen in Dörverden 1,120 und für die Einführung des Rechtsfahrens vorläufig 6,000 (Budget Nr. 169 sub 5 und 6) 7,120 bereits bewilligt sind, so würde nach Abzug dieser 7,120 Thaler und vorerwähnten 7,900 Thaler eine Bewilligung von 31,405 Thalern für Erweiterung der Gleise und Umbauten auf der Wunstorf-Bremer Bahn erforderlich werden.

III. Für die zur Einführung der neuen Signalordnung erforderlichen Umänderungen der optischen Telegraphen, Beschaffung von Perrons- und Halte-Telegraphen nebst Zubehör

hatte im vorigen Jahre die Eisenbahndirection die Kosten mit 12,000 Thalern aufgegeben; die Deputation beantragte daher die Bewilligung der halben Kosten mit 6000 Thalern (Budget Nr. 169 sub 11). Es stellt sich aber jetzt heraus, daß mit der Angabe von ca. 12,000 Thalern die halben Kosten zu Lasten Bremens gemeint gewesen sind, indem die Gesamtkosten zu 23,756 Thaler Courant veranschlagt sind. Es wird daher auf diese Rubrik eine Nachbewilligung von 5,878 Thalern Courant erforderlich.

IV. beantragt die Eisenbahndirection die folgenden Verwendungen:

a. Anlage und Erbreiterung der Brandschutzstreifen . . .	2,000	—	Sgr.
b. Anlage eines Anfuhrweges auf der Haltestelle Langwedel „	1,435	—	„
c. Erweiterung des Locomotivschuppens und der Wasserstation auf Bahnhof Verden	7,000	—	„
	10,435	—	Sgr.

zur Hälfte für Bremen Ort. 5,217 15 Sgr.

Endlich beantragt die Direction:

V. Ergänzungen und Verbesserungen, welche preussischerseits auf den Betriebsfond genommen werden, jedoch bremischerseits auf Anlage der Bahnen zu stellen sind:

1) Anlage eines Kohlenschuppens mit Rampe auf jedem der Bahnhöfe Verden und Nienburg	500	
2) Verlängerung und Pflasterung der Zu- und Abfuhrwege auf der Station Burg-lesum	1,000	
3) Erweiterung des Hauptgebäudes auf der Haltestelle Langwedel behuf Erhebung derselben zur Station	4,700	
4) Erbauung eines Nebengebäudes daselbst	800	
5) Anlage einer Rampe daselbst	500	
6) Herstellung von 16 Ruthen Rampen und Nebengleis daselbst „	800	
	8,300	

zu Bremens Hälfte 4,150

Wenngleich die Deputation außer Stande ist, selbst zu beurtheilen, in wiefern diese Anlagen sub IV und V nothwendig sind, so kann sie doch nicht umhin, die Bewilligung dieser Summen zu empfehlen, da der Umsicht und Sparsamkeit der Direction im vollsten Maaße Vertrauen zu schenken ist und dieselbe diese Ausgaben nicht beantragen würde, wenn sie solche nicht für unerlässlich hielte.

Die Deputation resumirt nun ihre Anträge in dem Folgenden:

Die Deputation rejournirt nun ihre Anträge in dem Folgenden:			
I.	für Beamtenwohnungen in den angegebenen Stationen	15,785	— Sgr.
II.	Umbauten wegen des Rechtsfahrens	46,425	
	ab disponible	7,900	
	„ bewilligte	7,120	
		15,020	
		31,405	—

III. Halte- und Perron-Telegraphen, Nachbewilligung 5,878 — „

IV. Verschiedene Anlagen 5,217 15 „

V. Verschiedene Ergänzungen 4,150 — „

zusammen Ort. 62,435 15 Sgr.

und empfiehlt deren Bewilligung.

Bremen, 24. Mai 1869.

Die Eisenbahndeputation.

(gez.) Dackwitz. (gez.) H. D. Schröder.

Anlage IV

zur Mittheilung des Senats
vom 4. Juni 1869.

Bericht der Eisenbahndeputation, die Errichtung eines Güterschuppens am Weserbahnhofs betreffend.

Der Bau der Ufermauer am Weserbahnhofs zwischen den Schuppen I. und II. schreitet der Vollendung mit möglichster Beschleunigung entgegen, und hat daher die Eisenbahndeputation sich vielfach mit der Erörterung der Frage beschäftigt, auf welche

Weise die durch die gedachte Mauer geschaffene Ladefronte am geeignetsten zu benutzen sei. Die Deputation hat zwar in ihrem Berichte vom 30. April 1868 schon vorläufige Anregungen über den vorzunehmenden Bau von Verladungsräumen gemacht. Seitdem haben sich aber in mehrfacher Hinsicht die Verhältnisse geändert, namentlich ist über einen Mangel an Eisenbahnwaggonen nicht mehr zu klagen, und andererseits haben die im vorigen Jahre angestellten Versuche mit schwimmenden Dampfwinden sich so vollständig bewährt, daß man auf die Anschaffung von auf Schienen beweglichen Dampfkränen definitiv zu verzichten Anlaß hatte.

In Folge dieser veränderten Verhältnisse erschien die Beibehaltung eines breiten, mit einem Gleise für einen Dampfkran zu versehenen Perron ganz unnütz, und der dadurch verloren gehende Raum besser benutzbar. Ferner stellte sich heraus, daß durch das reichliche Vorhandensein von Eisenbahn-Expeditionsmitteln in der ausgedehntesten Weise für Landungskräfte und Landungsraum, sowie nicht minder für Abfertigungsräumlichkeiten jetzt Anstalt gemacht werden könne. Die Deputation hat sich daher auf das ernstlichste mit der Berathung der Frage beschäftigt, auf welche Weise unter den jetzigen Verhältnissen am zweckmäßigsten für Baulichkeiten und Einrichtungen zur Bewältigung des Güterverkehrs gesorgt werden könne, und zwar nicht bloß für den Eisenbahndienst, sondern auch für An- und Abfuhr von und nach der Stadt. Auf Grund dieser Erwägungen ist nun durch den Baudirector Schröder ein Project der in's Auge gefaßten Anlagen ausgearbeitet worden, und verfehlt die Deputation nicht, in der Anlage I. den Bericht desselben darüber anzuschließen. Aus diesem Berichte, sowie aus der Situationszeichnung, Anlage II., und der Zeichnung des Gebäudes, Anlage III., ergiebt sich übersichtlich, was beantragt wird, und erlaubt sich die Deputation, zur Vermeidung von Wiederholungen, auf alle drei Anlagen Bezug zu nehmen.

Die Deputation hat ihr Augenmerk darauf gerichtet, daß durch die Anlage den jetzigen, und, soweit übersehbar, auch den künftigen Anforderungen des Verkehrs möglichst Rechnung getragen werde, und nicht minder, daß der Bau ein solider und dauernd brauchbarer werde. Sie kann daher nur dringend empfehlen, die Genehmigung recht bald auszusprechen, damit die Vorbereitungen zum Bau unverzüglich getroffen werden, um die rasche Vornahme und Beendigung des Baus bis zum nächsten Herbst zu ermöglichen. Die Kosten des Gebäudes sind veranschlagt zu 35,500 Thlr.

In Folge der Anlage dieses Gebäudes, welches zur Unterscheidung von den andern Baulichkeiten, die Benennung Schuppen III führen mag, werden verschiedene Nebenanlagen nothwendig, nämlich 4 Kranböcke zum Gebrauche der schwimmenden Dampfwinden, eine Veränderung der Ladegleise, Beseitigung von drei Drehscheiben, ein Weiserwasserbrunnen, andere Localitäten für das bremische Steuerbureau und Verlegung des den Stadtgraben mit der Weser verbindenden und gebrochenen Canals. Alle diese Anlagen sind in dem Berichte des Baudirectors Schröder ausführlich erörtert, und ist nur noch zu bemerken, daß beabsichtigt wird, das neue bremische Steuerbureau auf dem Platze des vormaligen Zuchthauses in der einspringenden Ecke des Armenhauses zu errichten, daß die Steuerbehörde jedoch einige weitere Wünsche hat, welche noch einer Erörterung unterliegen, voraussichtlich aber keine Kostenvermehrung herbeiführen werden. Die Verlegung des Steuerbureaus ist um so unerlässlicher, als nach Erbauung des Schuppens III. die Zugänglichkeit desselben für das Publikum in unerträglicher Weise erschwert werden würde.

Endlich kamen die Maßnahmen in Erwägung, welche erforderlich sind, um die durch diesen Bau und den Umbau des Schuppens II entstehenden Verkehrsstörungen zu vermeiden oder auf ein Minimum zu beschränken. Dahin gehört die provisorische Veretzung des hölzernen Schuppens an das Nordende des Schuppens II und die Pflasterung des Raumes zwischen diesem Schuppen und der Straße, wodurch die Fuhrverbindung gesichert wird. Mit dieser Veretzung wird sobald wie möglich vorgegangen werden müssen, weil sonst eine völlige Stockung des Verkehrs für wasserwärts zu verladende Güter entstehen würde. Aus der Situationskarte, Anlage IV, ist ersichtlich, wie sich die sämtlichen neuen Anlagen auf dem Weserbahnhof gestalten werden, indem dieselben mit roth in die Karte eingetragen sind.

Die Kosten dieser sämtlichen Anlagen stellen sich nun wie folgt:

I. Der neue Schuppen.....	35,500.
II. Die Nebenanlagen:	
1) die 4 Krahnböcke.....	1200
2) Veränderung der Ladegleise.....	1000
3) Entfernung von 3 Drehscheiben.....	150
4) Weferwasserbrunnen.....	100
5) Steuerlocalitäten.....	2250
6) Verlegung des Stadtgraben-Canals.....	1260
	5,960.
III. interimistische Einrichtungen:	
1. Verfertigung des hölzernen Schuppens...	2480
2. Pflasterung vor demselben.....	1169
	3,649.
IV. Insgesamt für Bauleitung.....	651.
	Gold..... 45,760.

Indem die Deputation eine recht baldige Beschlussnahme anheimstellt, empfiehlt sie die Bewilligung dieser 45,760 Thaler.

Bremen, den 25. Mai 1869.

Die Eisenbahn-Deputation

(gez.) Dackwitz.

(gez.) H. H. Schröder.

Unter-Mulage

zur Anl. IV der Mittheilung des Senats
vom 4. Juni 1869.

Bericht des Bandirectors Schröder,

betreffend:

- 1) Erbauung eines neuen Güterschuppens am Weserbahnhofe,
- 2) verschiedene Nebenanlagen und
- 3) Interimistische Einrichtungen daselbst.

Dem mir ertheilten Auftrage der Eisenbahn-Deputation gemäß beehre ich mich hierdurch vorzulegen:

- I. Das Projekt zu einer Bebauung des zwischen dem I. und II. Schuppen am Weserbahnhofe befindlichen Raumes durch einen Eisenbahngüterschuppen zum Laden von Gütern von und nach den Schiffen.
- II. Vorschläge zur Herstellung einiger Nebenanlagen auf dem Weserbahnhofe, deren Ausführung sich in Folge der Erbauung des obengenannten neuen Schuppens empfiehlt.
- III. Vorschläge zu Einrichtungen, durch welche die wegen der theils bereits genehmigten, theils empfohlenen Bauausführungen zu befürchtenden Betriebsstörungen vermieden oder wenigstens möglichst gemindert werden.

I. Das Projekt zur Bebauung des Raumes zwischen dem I. und II. Schuppen durch einen Güterschuppen:

Um den Raum zwischen dem I. und II. Schuppen am Weserbahnhofe zum Laden von den Schiffen nach den Eisenbahnfahrzeugen und umgekehrt am Zweckmäßigsten auszunutzen, wird vorgeschlagen: auf dem durch Errichtung der massiven Ufermauer disponibel gewordenen Plage in einer mittleren Entfernung von 108 Fuß von dem

ersten und 60 Fuß von dem zweiten Schuppen einen neuen einstöckigen Eisenbahngüterschuppen zu errichten und denselben durch schmalere Flügelbauten mit den obgenannten beiden Schuppen in unmittelbare Verbindung zu bringen.

Die Disposition der projectirten Anlage ist aus den anliegenden Zeichnungen im Allgemeinen zu ersehen.

Die einzelnen Einrichtungen werden in nachfolgendem Berichte näher erörtert werden.

Da es sich hier einzig und allein um eine Anlage handelt, vermittelst welcher die zu Schiffe ankommenden Güter dem Eisenbahnverkehr übergeben oder umgekehrt die auf der Eisenbahn ankommenden Güter in die Schiffe verladen werden können, so ist nur ein einstöckiges Gebäude projectirt.

Der Vorschlag, zwischen dem neuen Mittelschuppen und den vorhandenen Güterschuppen einen freien unbedeckten Raum zu lassen, wird auf der Südseite dadurch bedingt, daß die Fahrstraße durch den I. Schuppen erhalten werden muß, und daß auch für den neuen Schuppen der Zugang von Frachtfuhrwerken nicht entbehrt werden kann.

Da sich voraussichtlich diese letztere Einrichtung mit der Zeit auch auf der Nordseite als unentbehrlich herausstellen wird, wenn dieselbe auch augenblicklich noch nicht unbedingt nothwendig ist, so ist vorgeschlagen worden, den neuen Schuppen nur bis zu einer Entfernung von 60 Fuß von dem Lagerraum des II. Schuppens auszudehnen.

Nach sorgfältiger Erwägung ist von dem früheren Projecte, an der Uferseite einen Perron mit einem auf Schienen beweglichen Dampftrahn anzulegen, abgegangen worden, und zwar vorzugsweise, weil der Raum auf dem Weserbahnhofe bei dem immer mehr wachsenden Verkehr sehr beschränkt ist und daher alle neuen Einrichtungen so raumsparend als sich mit einem zweckmäßigen Betriebe verträgt, angelegt werden müssen. Durch Ausführung eines Perrons, wie er den früheren Vorschlägen entsprechen würde, geht aber ein elf Fuß breiter Streifen in der ganzen Länge des Zwischenraums also $(11 \cdot 440)$ von 4840 □Fuß Grundfläche verloren, welcher, wie erwähnt, nicht wohl entbehrt werden kann.

Es wird daher vorgeschlagen, anstatt der mobilen Dampftrahne, schwimmende Dampfwinden in Anwendung zu bringen. Die Dampfwinden sind bei dem Verladungsgeßäft auf dem Weserbahnhofe schon seit längerer Zeit mit dem besten Erfolg in Gebrauch und machen die Herstellung eines Perrons überflüssig.

In Betreff des eigentlichen Baues ist zu bemerken, daß der Schuppen im Mittel eine Tiefe von ca. 110 Fuß bei einer Länge von 287 Fuß erhalten würde, die Flügelbreiten dagegen eine Länge von 100 Fuß resp. 52 Fuß bei einer Tiefe von 40 Fuß 8 Zoll resp. 24 Fuß 6 Zoll.

Der projectirte Schuppen wird mit massiver Mauer umgeben und mit Schiefer auf Dachpappe gedeckt werden.

Da die Ufermauer nicht parallel mit dem Schienenstrange läuft, so wäre es nicht möglich gewesen, den ganzen Raum zwischen denselben auszunutzen, wenn man den Schuppen hätte eine überall gleiche Tiefe geben wollen. Derselbe hat daher eine unregelmäßige Grundform erhalten, die indessen weder dem innern Betriebe nachtheilig ist, noch dem äußern Ansehen schadet, da die Bedachung schon der großen Tiefe des Gebäudes wegen aus sieben Querdächern construirt werden mußte.

Die äußere Umfassungsmauer erhält an der Wasserseite 4 Ladethüren, an der Landseite deren 20 in je zwanzigfüßiger Entfernung. Das Innere des Gebäudes wird sowohl durch die Giebel Fenster als durch zahlreiche Dachfenster beleuchtet, der Fußboden wird gedeckt.

An den Landseiten erhält das Gebäude einen überdachten 6 Fuß breiten Perron. Die Kosten des Gebäudes betragen nach einem von dem Bauconducteur Schweizer aufgestellten Specialanschlage 35,500 Thaler oder per Quadratfuß 69 Grote, was unter den Durchschnittskosten früherer einstöckiger Eisenbahnschuppen bleibt.

II. Vorschläge zur Herstellung einiger Nebenanlagen,

deren Ausführung in Folge der Herstellung des neuen Schuppens zu empfehlen ist, bestehen in folgenden Anlagen:

- 1) Errichtung von 4 eisernen Krabnböcken zu den schwimmenden Dampfwinden;

- 2) Veränderung der Ladegleise vor dem neuen Schuppen;
- 3) Beseitigung von 3 Drehscheiben;
- 4) Herstellung eines Weserwasserbrunnens;
- 5) Erbauung von neuen Lokalitäten für das Steuerbureau;
- 6) Umbau des Stadtgrabenkanals.

1. Die Krahnböcke.

Es wird vorgeschlagen deren vier aufzustellen, damit Schiffe von allen Längen zweckmäßig vorgelegt werden können, und dieselben aus eisernen röhrenartigen Stützen zu construiren.

2. Veränderung der Ladegleise.

Bei dem vermehrten Verkehre wird die jetzt vorhandene Gleisverbindung nicht mehr ausreichen; es wird daher vorgeschlagen, das Ladegleis vor dem neuen Schuppen durch eine Kreuzung und vermittelt eines Stückes neuen Gleises mit dem zweiten Schienenstrange derart zu verbinden, daß die Wagen aus dem ersteren entfernt werden können, ohne daß die Ladegleise vor dem I. und II. Schuppen dadurch berührt werden.

3. Beseitigung von 3 Drehscheiben.

Nach Herstellung des neuen Schuppens wird die dem I. Schuppen gegenüberliegende Drehscheibe überflüssig. Es wird daher vorgeschlagen, dieselbe auszubrechen und das Gleise darüber ununterbrochen fortzuführen.

Ebenso empfiehlt es sich, die beiden vor dem II. Schuppen befindlichen Drehscheiben zu entfernen. Bei der Erbauung dieses Schuppens war angenommen worden, daß der Betrieb in demselben wegen der großen Tiefe des Schuppens zu kostspielig werden würde, und wurden deshalb vertiefte Gleise angebracht, um die Eisenbahnwagen in das Innere einzuführen und sie daselbst in unmittelbarer Nähe zu entladen. Diese Annahme hat sich indessen nicht zutreffend erwiesen.

Es wird daher vorgeschlagen, die Drehscheiben, sowie aus dem Schuppen II. die inneren Ladegleise zu entfernen und dadurch nicht nur 2 äußere Ladestellen, sondern auch im Innern die Fläche, welche diese Gleise einnehmen (d. h. ungefähr ein Viertel des ganzen Schuppenraums), zur Lagerung der Güter zu gewinnen.

Da der Schuppen ohnehin umgebaut wird, so würde diese Verbesserung jetzt mit den geringsten Kosten zu bewerkstelligen sein.

Die Drehscheiben selbst werden bei der bevorstehenden Erweiterung des Hauptbahnhofes wahrscheinlich wieder verwendet werden können.

4. Ein Weserwasser-Brunnen

ist zur Zeit noch nicht auf dem Weserbahnhofs vorhanden; die Zweckmäßigkeit eines solchen bedarf weiter keiner Nachweisung.

5. Steuerbureau

in dem Anbau an dem II. Schuppen würde nach Erbauung des neuen Schuppens zu dem beregten Zwecke nicht mehr benutzt werden können. In Folge des mit der Zeit stark vermehrten Verkehrs am Weserbahnhofs hat sich außerdem herausgestellt, daß die Lage dieses Büreaus innerhalb des Bahnhofs selbst überhaupt nicht zweckmäßig sei, und wird daher vorgeschlagen, dasselbe aus dem Weserbahnhofs zu entfernen. Für die Errichtung neuer Localitäten ist die Summe von 2250 Thalern in Anschlag gebracht worden.

6. Der den Stadtgraben mit der Weser verbindende Canal

läuft unter dem Niederlagsgebäude weg und ist zum Theil auf aufgeschüttetem Boden erbaut. Durch die Erschütterungen, welche von den Eisenbahnwagen auf den Untergrund ausgeübt werden, ist dieser Canal an zwei Stellen versackt und gebrochen. In Folge dessen drang bei dem letzten höhern Wasserstande aus demselben Stauwasser in den Keller des Niederlagsgebäudes. Es empfiehlt sich daher bei dem Bau des neuen Schuppens den Canal aus dem Niederlagsgebäude an eine ungefährliche Stelle zu verlegen.

III. Vorschläge zu Einrichtungen,

welche während der Bauausführungen am Weserbahnhofs eine Betriebsstörung verhüten sollen.

Dieselben bestehen:

1) in Versetzung des hölzernen Schuppens nördlich vom Schuppen II und

2) in Pflasterung des Platzes zwischen demselben und der Straße.

Die bereits zur Ausführung genehmigten und zum größten Theile in der Ausführung begriffenen Bauten am Weserbahnhofe, nämlich die Erbauung einer neuen Ufermauer zwischen dem I. und II. Schuppen, die Schlagung einer neuen Spundwand am II. Schuppen und der Umbau des größten Theiles dieses letzteren, müssen sämmtlich während der bevorstehenden Sommermonate in Angriff genommen werden. Ein Blick auf den Grundriß des Weserbahnhofes läßt erkennen, daß dadurch ein großer Theil dieses Bahnhofes außer Betrieb gesetzt werden würde, wenn man nicht Vorkehrung treffen will, um den Betrieb wenigstens nothdürftig in Gang zu erhalten.

Zu diesem Behufe sind vorstehende Vorschläge gemacht und es dürften wenige Worte genügen, um dieselben näher zu erörtern.

Bei der Schlagung der neuen Spundwand hat sich herausgestellt, daß die Mauerstrecken, in deren Nähe diese Arbeit ausgeführt wird, stark ausweichen und der Gebrauch der an ihnen befestigten Krähne unmöglich gemacht wird. Die Folge davon würde sein, daß der Betrieb an diesem Schuppen bis zur Vollendung des Umbaues, d. h. während des ganzen Sommerhalbjahres ganz ausgesetzt werden müßte.

Es wird daher vorgeschlagen, den hölzernen Schuppen, welcher vor Errichtung des neuen Mittelschuppens abgebrochen werden muß, provisorisch nördlich von dem II. Schuppen wieder aufzustellen, um den durch den Abbruch verlorenen Laderaum schon während der Erbauung des Mittelschuppens wieder zu gewinnen.

Ferner wird die projectirte Pflasterung erforderlich, weil die jetzigen Einrichtungen, welche eine Verladung von Gütern aus Frachtwagen nach dem II. Schuppen vermitteln und ebenfalls während des Umbaues außer Benutzung gesetzt werden, keinesfalls entbehrt werden können.

Können dadurch die zu erwartenden Betriebsstörungen auch nicht ganz und gar vermieden werden, so wird doch einer vollständigen Sistirung des Betriebs vorgebeugt und die Störung auf ein Minimum verringert werden.

Die Kosten sämmtlicher vorgeschlagenen Bauten und Einrichtungen lassen sich folgendermaßen zusammenstellen:

I. Der neue Schuppen 35,500

II. Die Nebenanlagen:

1) Die vier Krahnböcke	1200	
2) Veränderung der Ladegleise	1000	
3) Entfernung von 3 Drehscheiben	150	
4) Herstellung eines Weserwasserbrunnens	100	
5) Erbauung von Steuerlocalitäten	2250	
6) Verlegung des Stadtgraben-Canals	1260	
		5,960

III. Interimistische Einrichtungen.

1) Versetzung des hölzernen Schuppens	2480	
2) Pflasterung vor demselben	1169	
		3,649

IV. Insgemein für Bauleitung, unvorhergesehene Fälle etc.

zur Abrundung		651
---------------------	--	-----

Summa Gold..... 45,760

Bremen, den 15. Mai 1869.

(gez.) A. Schröder.

Anlage V
zur Mittheilung des Senats
vom 4. Juni 1869.

Bericht der Straßenbau-Deputation, verschiedene Straßenarbeiten betreffend.

Die Deputation sieht sich in die Nothwendigkeit versetzt, die Anlage eines Canals von der St. Jürgenstraße durch die Friesenstraße, den Dreckort, Steinhorssteinweg bis zum Dobben beantragen zu müssen.

Die Abwässerung der in jener Gegend neu entstehenden Straßen, namentlich der Stedingerstraße, der Sachsenstraße und der Verlängerung der Friesenstraße kann nämlich nicht geschehen, wenn nicht ein Hauptcanal vorhanden ist, in welchen die von den Unternehmern dieser Straßen herzustellenden Canäle ausmünden können.

Zwar ist am Steinhorssteinwege, vom Dreckort bis zum Dobben, ein Canal vorhanden; derselbe ist aber zu klein, um das Wasser von einem so bedeutenden Häusercomplex, wie jetzt im Bau begriffen ist, noch mit aufnehmen zu können, und außerdem liegt er zu hoch. Dieser Canal wurde bekanntlich vor der Canalisirung des Dobbens und ursprünglich nur für die Sprietfabrik gebaut und erhielt eine diesem Zweck genügende Größe und Lage. Eben so wenig kann die Abwässerung der oben genannten Straßen durch Benutzung des Canals in der St. Jürgenstraße geschehen, indem dieser Canal, dem seit einigen Jahren auch das Wasser von der Hastedter Chaussee zugeführt wird, keine größere Wassermasse aufzunehmen im Stande ist und außerdem bei der Friesenstraße so hoch liegt, daß der Canal in der Friesenstraße nicht das nothwendige Gefälle erhalten kann.

Der beantragte Canal wird bei der St. Jürgenstraße in einer Tiefe von 0,85 und bei seiner Ausmündung in den Dobbencanal in einer Tiefe von 1,8 angelegt werden. Da hiernach die Sohle desselben bei der St. Jürgenstraße circa 6 Fuß unter der Fahrstraße zu liegen kommt, so wird der Grundwasserstand der Gegend sich nicht unerheblich senken.

Die Kosten des Canals, der 2650 Fuß lang werden wird, sind vom Bauconducteur Poppe auf 7700 Thaler veranschlagt.

Indem die Deputation die Bewilligung dieser Summe anheimgiebt, kann sie nicht umhin, zugleich die Anschaffung einer transportablen Locomobile, deren Kosten mit vollständigem Pumpwerk sich auf 1700 Thaler belaufen, zu beantragen. Der jetzige Grundwasserstand von 3,9 über 0 wird beim Bau des Canals große Schwierigkeiten bereiten, die füglich nur durch Anwendung von Dampfkraft überwunden werden können. Auch wird bei den in nächster Zeit bevorstehenden weiteren Canalanlagen eine solche Locomobile nicht zu entbehren sein.

In der Humboldtstraße und in der Straße „Am Dobben“ ist die Fahrbahn nicht in ihrer ganzen Breite, sondern nur in einer Breite von 15 Fuß mit einem Steinpflaster versehen, auch sind die für Fußgänger angelegten Wege an den meisten Stellen nur Kieswege und nur in der Straße „Am Dobben“ befinden sich einige Strecken Trottoir. Diese unvollständige Pflasterung war in früheren Jahren, als an den genannten Straßen nur wenige Häuser standen, völlig ausreichend, wird aber jetzt, wo an beiden Seiten fast Alles bebaut ist, als ein großer Uebelstand empfunden, vorzüglich bei nasser Witterung. Die Kosten der Bervollständigung des Pflasters der Fahrbahn und des Trottoirs betragen, ungerechnet die Beiträge der Anlieger,

für die Humboldtstraße 8850 Thaler,
für die Straße „Am Dobben“ 15050 Thaler.

Die Deputation trägt darauf an, dieses Jahr für die Humboldtstraße die Hälfte mit 4425 Thalern, und für die Straße „Am Dobben“ 6150 Thaler zur vollständigen Herstellung der Straße vom Dobbenweg bis zum Steinhors, sowie für Legung eines Trottoirs vor den Häusern von der Mendenstraße bis zum Dobbenweg zu bewilligen.

Die Bornstraße bedarf in der Strecke vom Wandrahm bis zur Falkenstraße der Umpflasterung. Die Straße ist in dieser Strecke sehr schmal. In Folge der starken Wagenpassage sind die Granitsaumsteine seitwärts gedrückt und sind dadurch Pflaster und Trottoir ruinirt. Es müssen höhere Saumsteine gesetzt, das Pflaster umgelegt und statt des Asphalt ein Klinkertrottoir hergestellt werden. Die Kosten dafür betragen 360 Thaler, und ersucht die Deputation um Bewilligung derselben.

Bremen, den 1. Juni 1869.

(gez.) Feldmann.

(gez.) Helmken.

Anlage VI

zur Mittheilung des Senats
vom 4. Juni 1869.

Bericht der Straßenbaudeputation,

die Anlage von Straßen im Pagenthorner Felde betreffend.

Von den in der Pagenthorner Feldmark im Jahre 1853 durch Beschluß von Senat und Bürgerchaft festgelegten Straßen ist bis jetzt, mit Ausnahme der Humboldtstraße, keine einzige Straße hergestellt worden, und selbst die Humboldtstraße wäre wohl nicht entstanden, wenn nicht der Staat die Anlage derselben unternommen hätte. Man darf daher nach den bisherigen Erfahrungen nicht die Hoffnung hegen, daß die Anlage der übrigen in der gedachten Feldmark festgelegten Hauptverbindungsstraßen von den betreffenden Grundeigenthümern oder von Bauunternehmern in nicht zu langer Zeit in Angriff genommen werden wird.

Das nächste Terrain für die Erweiterung der östlichen Vorstadt ist aber das Pagenthorner Feld, indem sich dasselbe, nachdem der Dobbengraben zugeworfen ist, unmittelbar an die bereits bebaute Vorstadt anschließt. Schon die Herstellung der Humboldtstraße hat in jener Gegend eine Menge Bauten und Straßenanlagen hervorgerufen. Werden noch mehrere solcher Hauptverbindungsstraßen angelegt, so wird dadurch sicherlich die weitere Bebauung des Pagenthorner Feldes in erheblichem Maße gefördert.

Die Deputation erlaubt sich daher, die staatsseitige Herstellung der im Jahre 1853 in der Pagenthorner Feldmark festgelegten Straßen in Anregung zu bringen und zwar zunächst

die Anlage der Feldstraße, d. h. derjenigen Straße, welche vom Dobben aus parallel mit der Humboldtstraße projectirt ist, auf die schon vorhandene Feldstraße, an welcher die Kinderbewahranstalt liegt, trifft, und sich darauf bis nach der St. Jürgenstraße erstreckt

vorzuschlagen, und zwar in einer Breite von 50 Fuß. Die Herstellung dieser Straße ist auch aus dem Grunde wünschenswerth, weil alsdann von der St. Jürgenstraße nach dem Dobben ein neuer Canal gelegt werden kann, der zur Abwässerung der dortigen Gegend und namentlich der von der Humboldtstraße aus angelegten Querstraßen ein dringendes Bedürfnis ist. Die Straße ist im Jahre 1853 freilich nur in einer Breite von 36 Fuß festgelegt worden, und das bereits bebaute kleine Stück derselben, an welcher die Kinderbewahranstalt liegt, hat auch nur diese Breite, allein die Deputation glaubt, daß es sich nicht empfiehlt, eine Straße, die so lang wie die 60 Fuß breite Humboldtstraße wird, weniger als 50 Fuß breit anzulegen, zumal da sie, abgesehen von dem erwähnten kleinen Stücke, jetzt noch überall, ohne auf Gebäude zu stoßen, in dieser Breite hergestellt werden kann.

Sollte Vorstehendem gemäß die staatsseitige Anlage der Feldstraße beschlossen werden, so beantragt die Deputation ferner, diese Straße mit der Humboldtstraße dadurch zu verbinden, daß das zwischen beiden Straßen liegende Stück derjenigen

1853 festgelegten 48 Fuß breiten Straße hergestellt wird, welche von der Humboldtstraße ausgehend seitwärts beim Kinderkrankenhaus vorbei auf die schon vorhandene Hornerstraße trifft und weiterhin nach der Schwachhauser Chaussee führt. Endlich empfiehlt sich noch, das Stück der St. Jürgenstraße von der Humboldtstraße bei der Krankenanstalt bis zur Feldstraße zu canalisiren.

Der Erwerb des Grundes und Bodens beider vorgeschlagenen Straßen wird nöthigenfalls durch Expropriation zu geschehen haben. Die dafür aufzuwendenden Kosten lassen sich im Voraus nicht bestimmen. Die übrigen Kosten betragen nach einem Anschlage des Bauconducteurs Poppe:

1) für Aufhöhung der Feldstraße	⌘ 6000.—
2) für Legung eines Canals in derselben	" 10300.—
3) für Aufhöhung der Straße beim Kinderkrankenhaus....	" 1300.—
4) für Legung eines Canals in derselben	" 1700.—
5) für Canalisirung der St. Jürgenstraße von der Kranken-	
anstalt bis zur Feldstraße	" 1600.—
Zusammen: ⌘	20,900.—

Von einer Bepflasterung kann vorläufig abgesehen werden.

Ein großer Theil dieser Kosten wird indeß, wenn das Gesetz vom 27. October 1845 zur Anwendung kommt, von denjenigen, welche für ihre Grundstücke das Recht des Ausgangs nach einer der anzulegenden Straßen erwerben wollen, dem Staate zurückzuerstatten sein, da jeder Anlieger im Falle der Anlegung von Ausgängen nach der neuen Straße ein Drittel der Kosten ersetzen muß.

Die Deputation erlaubt sich nunmehr ihre Anträge dahin zusammenzufassen:

- 1) die Anlage einer 50 Fuß breiten Straße, welche, vom Dobben ausgehend, parallel mit der Humboldtstraße auf die vorhandene Feldstraße trifft und in die St. Jürgenstraße mündet, und die Anlage einer 48 Fuß breiten Straße von der Humboldtstraße seitwärts beim Kinderkrankenhaus vorbei bis zur Feldstraße nach Maßgabe des beiliegenden Situationsrisses zu genehmigen;
- 2) zum Zweck dieser Anlagen die Expropriationspflicht über die auf beiliegendem Situationsrisse mit grüner Farbe bezeichneten Landparcels, deren Eigenthümer in der Anlage verzeichnet sind, in Gemäßheit der Verordnung vom 14. Juni 1843 auszusprechen und die in §. 4 dieser Verordnung vorgesehene Deputation zum Versuch einer gütlichen Verständigung niederzusetzen;
- 3) die Straßenbaudeputation mit dem Ankaufe der gedachten Landparcels zu beauftragen und derselben die dazu erforderlichen Geldmittel, sowie für Aufhöhung des Grundes und Canalanlagen die oben veranschlagten 20,900 Thaler zu bewilligen;
- 4) zu beschließen, daß die Bestimmungen der Verordnung vom 27. October 1845 auch auf die sub 1 vorgeschlagenen beiden Straßen Anwendung finden sollen.

Bremen, den 25. Mai 1869.

(gez.) **Feldmann.** (gez.) **Helmken.**

Unter-Anlage
zur Anlage VI der Mittheilung des Senats
vom 4. Juni 1869.

Verzeichniß der Grundeigenthümer.

1. Zur Anlage der Feldstraße.

Catasterbezeichnung Pagenthorner Feldmark.

II	133	X	Diedr. Seefamp.
	133	J	ein Theil Derselbe.
	131	Y	Carl Poppe.
	114	c	ein Theil Lüder Rutenberg.
	144	a b	" " Werner Schierenbeck.
	145	"	" " Nicol. Wendt.
	146	"	" " Johann Klatte.
	152	"	" " Jacob Klatte.
	147	"	" " Diedr. Lampe.
	148	"	" " Lüder Lindhorn an D. Lampe verkauft aber noch nicht verlassen.
	149	"	" " Bernh. Garbade.
	150	"	" " Diedr. Hagens.
	151	"	" " Diedr. Lampe.
III	163	K	" " Sen. Carl Eng. Ed. Klugfist.
	164	"	" " Nicol. Fesefeldt Erben.
	165	c	" " Nicol. Wendt.
	166	"	" " Joh. Heinr. und Jac. Berend Wendt.
	166	"	" " Hinr. Höfft.
	167	"	" " Derselbe.
	167	"	" " J. H. und J. B. Wendt.
	168	"	" " Lüder Lindhorn.
	168	"	" " Hinr. Höfft.
	169	X	" " J. Heinr. und J. Herm. Lankenau.
	169	A	" " Joh. Herm. Lankenau.
	171	A a	" " Nicol. Wendt.
	215	X	" " Krankenhaus und St. Johannis-Kloster.

2. Zur Anlage der Hornerstraße zwischen der Humboldt- und Feldstraße.

III	183	X	Herm. Gottfr. und Phil. Wilh. Lorenz.
	183	Y	ein Theil Dieselben.
III	163	H b m	" " Joh. Reinh. Kronel.
	163	J a c	" " Kinderkrankenhaus.
	163	Z	" " Senator Carl Eng. Ed. Klugfist.
	163	K	" " Derselbe.
	164	"	" " Nicol. Fesefeldt Erben.

Verzeichniß der Verordnungen.

1. Zur Ausführung der Verordnungen.

1871	Verordnung über die
1872	Verordnung über die
1873	Verordnung über die
1874	Verordnung über die
1875	Verordnung über die
1876	Verordnung über die
1877	Verordnung über die
1878	Verordnung über die
1879	Verordnung über die
1880	Verordnung über die
1881	Verordnung über die
1882	Verordnung über die
1883	Verordnung über die
1884	Verordnung über die
1885	Verordnung über die
1886	Verordnung über die
1887	Verordnung über die
1888	Verordnung über die
1889	Verordnung über die
1890	Verordnung über die
1891	Verordnung über die
1892	Verordnung über die
1893	Verordnung über die
1894	Verordnung über die
1895	Verordnung über die
1896	Verordnung über die
1897	Verordnung über die
1898	Verordnung über die
1899	Verordnung über die
1900	Verordnung über die

1901	Verordnung über die
1902	Verordnung über die
1903	Verordnung über die
1904	Verordnung über die
1905	Verordnung über die
1906	Verordnung über die
1907	Verordnung über die
1908	Verordnung über die
1909	Verordnung über die
1910	Verordnung über die
1911	Verordnung über die
1912	Verordnung über die
1913	Verordnung über die
1914	Verordnung über die
1915	Verordnung über die
1916	Verordnung über die
1917	Verordnung über die
1918	Verordnung über die
1919	Verordnung über die
1920	Verordnung über die

Verzeichniß der Verordnungen.

strat
zu de
folche