

Mittheilung des Senats

vom 15. November 1878.

Pferdeeisenbahn von Walle nach Sebaldsbrück.

Indem der Senat den anliegenden Commissionsbericht mit Anlagen in Betreff des Projectes einer Pferdeeisenbahn von Walle nach Sebaldsbrück durch die Altstadt der Bürgerschaft mittheilt, hat er seinerseits kein Bedenken getragen, den Concessionsbedingungen, Unteranlage 2, seine Genehmigung zu ertheilen.

Pecuniäre Verpflichtungen werden dem Staat durch dieselben nicht auferlegt, dagegen beansprucht der Unternehmer Erlaß des Chausseegeldes. Bei dem großen Interesse, welches das Unternehmen für Stadt und Landgebiet hat, ist dieser Anspruch wohl für billig zu erachten, zumal der Unternehmer die Unterhaltung des Straßenpflasters, soweit dasselbe von der Pferdebahn benutzt wird, selbst zu tragen hat. Desgleichen wird die behufs Verbreiterung der Straßen und durch den Vertrag mit **Hoffmann Witwe** erforderliche Verwendung respective Veräußerung von Staatsgrundstücken keine Bedenken erregen. Die einzelnen Regulirungen werden füglich der Baudeputation innerhalb der dafür bestimmten Summe von M. 200 000 überlassen bleiben können, welche darüber alljährlich zu berichten haben wird. Die Ruzbarmachung des nach Abbruch der Häuser Osterthorstraße No. 18—21 verbleibenden Bauplatzes wird der Deputation zur Verwaltung der öffentlichen Grundstücke zunächst zu übertragen sein. In Betreff der Ausführung hat der Senat in Uebereinstimmung mit dem Commissionsbericht die unter IX. der Concessionsbedingungen bezeichneten Aufsichtsbehörden angewiesen, in allen wichtigen, die Anlage der Bahn betreffenden Fragen, z. B. Construction der Gleise, des Unterbaus, Pflasterung u. s. w., mit der Baudeputation sich ins Einvernehmen zu setzen.

Der Senat beantragt deshalb, die Bürgerschaft wolle sich mit der Anlage der projectirten Pferdebahn von Walle nach Sebaldsbrück, der Befreiung des Betriebes von der Zahlung von Chausseegeld, den in Unteranlage 1 des Commissionsberichts beantragten Straßenregulirungen und dem Auftrage an die Baudeputation zur Erledigung der einzelnen Regulirungen, soweit solche nach dem Ermessen der zuständigen Behörde für erforderlich erachtet werden, aus dem dafür ihr zur Verfügung zu stellenden Fond von M. 200 000 einverstanden erklären.

Zugleich beantragt der Senat, da der Unternehmer mit der Anlage beginnen will, den Gegenstand baldmöglichst zu erledigen.

Bericht über das Project einer Pferdeeisenbahn von Walle durch die Altstadt nach Sebaldsbrück. Anlage.

Da das Project der Pferdeeisenbahn von Walle nach Sebaldsbrück durch die Altstadt nunmehr gesichert ist, erscheint es zweckmäßig, die allmälige Entwicklung desselben und die dabei maßgebend gewesenen Gesichtspunkte zusammen zu stellen und daran die weiteren Anträge zu knüpfen.

Ein ausgedehntes Project, die Stadt Bremen mit den umliegenden Dörfern durch Pferdeeisenbahnen in Verbindung zu setzen, wurde zuerst im August 1874 von **F. Gruns** Wagenfabrik, Commandit-Gesellschaft zu Hamburg, dem Senat eingereicht. Der Antragsteller hatte die Pferdebahn in der Mitte der Fährbahnen projectirt, jedoch in keiner Weise angedeutet, wie er die Belästigungen, welche durch die geringe Breite der Fährbahnen in der Altstadt, namentlich in der Osterthorstraße, Ausgariithorstraße u. für den Verkehr der übrigen Fuhrwerke entstehen würden, beseitigen wolle, und wurde aus diesem Grunde abschlägig

beschieden. Seitdem ruhte diese Angelegenheit bis zu Anfang des Jahres 1876, wo der Ingenieur **Westensfeld** die Pferdeisenbahn vom Heerdenthor nach Horn, welche in Betreff der Breite der von der Bahn berührten Fahrbahnen keinerlei Hindernisse bot, genehmigt erhielt und am 1. Mai 1876 dem Verkehr übergab. In Folge dieser Anlage wurde das Interesse für die Herstellung weiterer Bahnen von Neuem erweckt. Bereits am 12. Mai 1876 stellte der Ingenieur **Westensfeld** den Antrag auf Ertheilung einer Vorconcession für eine Pferdeisenbahn vom Osterthor durch die Osterthorstraße, Obernstraße, Faulenstraße, nach Walle, und vom Osterthor nach Sebaldsbrück, indem er die Nachlieferung detaillirter Pläne und Zeichnungen nach Ertheilung der Vorconcession versprach.

Obwohl bereits derzeit die Ansicht sich geltend machte, daß Niemand die Mühen und Unkosten der Ausarbeitung eines solchen Projectes und der Beschaffung des erforderlichen Capitals auf sich nehmen werde, ohne wenigstens einigermaßen durch eine Vorconcession in soweit gesichert zu sein, daß, wenn er ein ausführbares Project liefere, er und kein Anderer die definitive Concession erhalten werde, beschloß der Senat am 30. Mai 1876 den Antrag abzulehnen, bis ein in nächster Zukunft ausführbares, detaillirtes Project eingereicht werde.

Am 30. Juni 1876 ging von **Grums** Wagenfabrik, Commandit-Gesellschaft in Hamburg, ein neues umfangreiches Project ein, welches auch die Linien Domshof, Osterthorstraße nach Sebaldsbrück und Domshof, Obernstraße, Hutfilterstraße nach Walle umfaßte. Die Antragstellerin proponirte darin, die Bedenken wegen der engen Fahrbahnen verschiedener Hauptverkehrsstraßen der Altstadt dadurch zu umgehen, daß in solchen Straßen an beiden Seiten der Fahrbahnen zwei Parallelgleise mit zahlreichen Verbindungsgleisen der Art gelegt würden, daß der Führer des Pferdeisenbahnwagens, falls das eine Gleis gesperrt sein sollte, nach der anderen Seite der Fahrbahn hinüberfahren und das Parallelgleis benutzen könne. Am demselben Tage ging von dem Ingenieur **Westensfeld** das in seinem Gesuch um eine Vorconcession vom 12. Mai bereits in Aussicht gestellte, detaillirte Project ein, welches im Wesentlichen in derselben Weise wie dasjenige von **Grums** Wagenfabrik, die Schwierigkeiten der engen Fahrbahnen zu überwinden in Aussicht stellte. Der Senat beschloß am 28. Juli 1876 zunächst erst weitere Erfahrungen abzuwarten, da mittlerweile in Betreff der bestehenden Pferdeisenbahn von Bremen nach Horn mehrfache Bedenken und Mängel hervorgetreten waren, und verwies beide Antragsteller auf Wiederholung ihrer Anträge im Frühjahr 1877. Desgleichen wurde ein Antrag des Ingenieurs **Westensfeld** auf Ertheilung eines Vorrechts vor anderen Bewerbern durch Beschluß des Senats vom 15. August 1876 abgelehnt.

In Folge des Beschlusses des Senats vom 28. Juli 1876, welcher die Absicht aussprach, demnächst der Anlage einer Pferdeisenbahn von Walle nach Sebaldsbrück durch die Altstadt näher zu treten und in Folge der stets steigenden, bedeutenden Frequenz der Bremen-Horner Pferdebahn wurde die Angelegenheit vielfach in der Presse für und gegen erörtert und meldeten sich im Jahre 1877 die nachfolgenden Bewerber:

1) **Christoph Herzog** laut Eingabe vom 5. Januar 1877, erläutert und modificirt durch Eingaben vom 28. April und 2. September 1877.

Der Antragsteller beabsichtigte, die Bahn in die Mitte der Fahrbahnen zu legen und durch Anwendung des sogenannten Perambulatorsystems, d. h. von Wagen, welche jeder Zeit das Gleis verlassen und dadurch anderen fahrenden oder haltenden Fuhrwerken ausweichen können, die Schwierigkeit der engen Fahrbahnen zu überwinden.

2) Der Ingenieur **Carl Westensfeld** und der Bauunternehmer **H. Rüdiger** laut Eingabe vom 25. Januar 1877 unter Bezugnahme auf die frühere Eingabe des **Westensfeld** vom 29. Juni 1876. Die Bahn sollte von Walle bis Sebaldsbrück geführt und an die eine Seite der Fahrbahn gelegt werden. Für die Altstadt war eine Verbindung dieser beiden Linien durch die Linienfahrten der Gebrüder **Neukirch** zu einem Einheitsfah von 30 S für die ganze Strecke von Walle bis Sebaldsbrück beabsichtigt. Von **Westensfeld** wurde außerdem am 29. Juli 1877 ein Project für dieselbe Linie eingereicht, welches die Ueberwindung der Straßen-

engen in der Altstadt durch Verringerung der üblichen Spurweite der Pferdebahnen von 1435 mm auf 600 mm und der Wagenbreite von 2100 mm auf 1200 mm in Aussicht nahm. Im Uebrigen sollte durch Anlage von Ausweichungen geholfen werden. Der Oberbau sollte von Eisen construirt werden.

3) **Leopold Bohaert**, Ingenieur zu Düsseldorf, laut Eingabe vom 27. Juni 1877 ohne Angaben hinsichtlich des anzuwendenden Systems.

4) **G. Alfes** hieselbst laut Eingabe vom 2. October 1877 und 2. Februar 1878, und schließlich

5) der Vorstand der Bremen-Horner Pferdebahn hieselbst, ohne nähere Angabe und unter Vorbehalt der Erörterung des anzuwendenden Systems und unter Bezugnahme auf die stattgehabten Untersuchungen der Commission.

Die Eingabe sub 5 war von der Commission veranlaßt, um wo möglich die städtischen Pferdebahnen in eine Hand zu bringen. Grunns Wagenfabrik hatte sich nicht wieder gemeldet, weil der Inhaber derselben **Predöhl** mittlerweile verstorben war.

Bei der nunmehr eintretenden Erörterung der Commission trat zunächst wesentlich die Frage in den Vordergrund, in welcher Weise die Bahn durch die Altstadt zu führen sei, da die Vorstadtlinien, Waller Chaussee, Ubbremerstraße, Hausastraße, Nordstraße, und Osterthorssteinweg, Steinthorssteinweg, Chaussee nach Sebaldsbrück sich von selbst ergaben.

Für die Altstadt waren 3 Linien denkbar:

1) Doventhor, Doventhorschstraße, Faulenstraße, Neuenweg, Gutfilterstraße, Langwedlerstraße, Obernstraße, alte Börse, Osterthorstraße, oder

2) Doventhor, Doventhorschwall, Kaiserstraße, Gutfilterstraße, Langwedlerstraße, Obernstraße, alte Börse, Osterthorstraße, oder

3) Doventhor, über den Wall bis zum Osterthor.

Erstere Linie hatte den unschätzbaren Vortheil, daß sie die ganze westliche Altstadt in den Verkehr hineinzog; die Faulenstraße, der Neuenweg und die Gutfilterstraße schienen jedoch bei der Breite der Fahrbahn von stellenweise nicht einmal 5,80 Meter erhebliche Schwierigkeiten zu bieten, zumal die Trottoirs vermöge der zahlreichen Ausluchten und Vorbauten nicht geschmälert werden konnten.

Die zweite Linie berührt direct wenigstens einen großen Theil der Altstadt, von der Kaiserstraße bis zum Osterthor. Auch bei dieser Anlage waren jedoch die Gutfilterstraße und Osterthorstraße mit nur circa 5,80 Meter Fahrbreite zu überwinden. Ferner würden an den beiden Ecken Kaiserstraße-Wall und Kaiserstraße-Gutfilterstraße zwei bei der ersten Linie nicht erforderliche, sehr scharfe Curven (von 12—16 Meter Radius) erforderlich geworden sein.

Die dritte Linie erschien als für den allgemeinen Verkehr sehr ungünstig. Außerdem war es unvermeidlich, daß sowohl für die erste Anlage der Bahn als den Betrieb, wegen der Niveauverhältnisse bedeutende Mehrkosten zu erwarten sein würden, wie ein Nivellement desalles ergab.

Desgleichen war voranzusehen, daß sowohl bei Abtragung der Wälle die anliegenden Häuser mit sehr hohen Treppen würden versehen werden müssen, als auch wesentliche Theile der Allee am Wall nicht mehr erhalten werden können.

Waren hiernach vorzugsweise die Linien 1 und 2 ins Auge zu fassen, so trat zunächst die Frage in den Vordergrund: ist das Gleis der Pferdebahn in die Mitte der Fahrbahn zu legen, oder an eine der Seiten derselben, oder auf beide Seiten? Auf den ersten Blick erschien es nothwendig, das Gleis in die Mitte der Fahrbahn zu legen, um den beiderseitigen Anwohnern das Halten von Wagen mit Hausvorräthen, Torf, Waaren &c. vor ihren Immobilien zu ermöglichen. Die engen, in Betracht kommenden Straßen sind jedoch regelmäßig nur auf 30 Fuß oder 8,68 m Straßenbreite mit 20 Fuß oder 5,80 m Fahrbahn angelegt; außerdem sind die 5füßigen Trottoirs noch durch Vorbauten, Trittsufen, Ausluchten eingeengt und können deshalb nicht wohl noch mehr geschmälert werden.

Es ergaben sich deshalb von vornherein die erheblichsten Zweifel, ob bei einer äußerstenfalls auf 5,80 m (20 Fuß) zu bringenden Fahrbahn, Pferdebahngleise in die Mitte derselben gelegt werden könnten, ohne den allgemeinen Wagenverkehr auf

das Empfindlichste zu beeinträchtigen. Es wurde ferner in Erwägung gezogen, ob man das Gleis an die eine Seite der Fahrbahn legen und alsdann das sog. Perambulatorsystem vorschreiben solle, mit der Maßgabe, daß die durchpassirende Pferdeisenbahn den vor den Häusern auf dem Gleise etwa haltenden Last- und Personenwagen ausweiche. Schon eine oberflächliche Prüfung führt jedoch auf die Gründe, weshalb dies System in den meisten Städten, wo es eingeführt war, wieder aufgegeben wurde. Der Vortheil des Pferdebahnbetriebes besteht in der billigen, raschen und bequemen Beförderung einer verhältnißmäßig sehr erheblichen Anzahl Menschen durch eine verhältnißmäßig geringe Zugkraft, häufig nur ein Pferd. Alle diese Vortheile fallen bei dem Perambulatorsystem weg oder werden beeinträchtigt. Es müssen mindestens zwei Pferde angewandt werden, die Wagen müssen mit Deichsel versehen sein, das häufige Ausweichen auf das Pflaster ist höchst unbequem und zeitraubend, und für das Pflaster und die Wagen schädlich. Die Abnutzung der Pferde und die Unkosten überhaupt werden größer und damit die Fahrpreise theurer.

Außerdem ist der fortwährenden Chicane durch andere Fuhrwerke der weiteste Spielraum gegeben, indem dieselben nur zu halten brauchen, um den Pferdeisenbahnwagen zum Ausweichen zu zwingen, und an Gründen für das Stillhalten kann es niemals fehlen.

Weitere Zweifel entstanden hinsichtlich der eventuellen Pflasterung der Bahn, sowie hinsichtlich des Unterbaues. Die großen Mängel, welche sich in dieser Beziehung bei der Bremen-Horner Bahn herausgestellt hatten, sind bekannt und konnte man voraussehen, daß ähnliche Mißgriffe in der Altstadt zu unerträglichen Zuständen führen würden.

Ferner lag es auf der Hand, daß im Fall der Ausführung eines Unternehmens von so großer Bedeutung für Stadt und Umgegend auf Jahrzehnte hinaus, man jedenfalls einen Beamten haben müsse, der aus eigener Anschauung eine genaue Kenntniß der Anlagen und Erfahrungen in anderen Städten besitze. Es wurde hiezu der Bauinspector **Böttcher** ausersehen, welcher, nachdem der Senat durch Beschluß vom 18. Mai die Reisekosten bewilligt hatte, mit einer detaillirten Instruction versehen wurde und alsdann die Städte Barmen-Elberfeld, Düsseldorf, Amsterdam, Antwerpen, Gent, Brüssel, Köln, Frankfurt a. M., Berlin bereiste.

Der im September 1877 eingegangene, sehr instructive und umfangreiche Bericht desselben mit zahlreichen Zeichnungen erwies die Möglichkeit der Ausführung der Pferdebahn durch die Altstadt, da weder die Breiten der Fahrbahnen, noch die Niveauverhältnisse Hindernisse darbieten.

In Elberfeld-Barmen, Düsseldorf, Antwerpen, Gent, Frankfurt a. M. führen Pferdebahnen durch Straßen mit Fahrbahnen von 5,80 Meter und noch Etwas geringerer Breite; das Gleis liegt alsdann regelmäßig an der einen Seite der Fahrbahn, und zwar die Gleismitte in circa 1,10 Meter Entfernung vom Saumstein. Trotzdem darunter Straßen mit dem allergrößten Wagenverkehr fallen, ist der Verkehr nicht im Geringsten gestört. Ebenso wenig sind Beschwerden der Anlieger dieser Straßen vorhanden; wo dieselben früher gegen Pferdebahnanlagen petitionirt haben, würden sie jetzt gegen die Entfernung derselben protestiren. Desgleichen stellte der Bericht fest, daß das Perambulatorsystem sich nicht bewährt habe und nicht zu empfehlen sei. Beide Thatsachen werden durch die wissenschaftliche Literatur in vollem Maße bestätigt. Siehe Handbuch für specielle Eisenbahntechnik Band V pag. 294—297. Dabei konnte für Bremen noch in Aussicht genommen werden, um jedes Bedenken zu beseitigen, einen Theil des Verkehrs der Doventhorstraße, Faulenstraße, des Neuenwegs, der Gutfilterstraße über den Doventhorwall durch die Kaiserstraße zu lenken. Der erheblichste Theil des dortigen Lastwagenverkehrs bewegt sich nämlich zwischen Weserbahnhof und den Packhäusern in der Stephanithorvorstadt einerseits und den Packhäusern der Neustadt andererseits. Derselbe würde nöthigenfalls über den Wall und die Kaiserstraße geleitet werden können, da der Umweg sehr unbedeutend ist und reichlich durch die bei Weitem breitere Passage aufgewogen wird, falls nur bei der im nächsten Jahr beabsichtigten Neupflasterung des Doventhorwalls die Niveauverhältnisse Etwas regulirt werden. Ein weiteres Bedenken war erhoben hinsichtlich der etwa vorhandenen Packhäuser

und Keller an derjenigen Seite der Fahrbahnen der Straßen der Altstadt, an welche die Pferdebahn zu legen war. Bei näherer Prüfung ergab sich, daß die Bedenken hinsichtlich der Keller auf der beabsichtigten Linie keine Bedeutung hatten, da die Keller sehr selten benutzt werden; Pächhäuser sind auf der betreffenden Linie überall nur zwei vorhanden, Hutfilterstraße 30 und 32. Der Verkehr vor denselben ist ein geringer und kann nöthigenfalls über das Pferdebahngleis hinweg bewerkstelligt werden. Außerdem ist für diese Pächhäuser auch ein Thorweg an der Mollenstraße vorhanden. Auf der eventuell ebenfalls zu benutzenden anderen Seite der Fahrbahn (cf. Unteranlage 2 sub VI) sind ebenfalls nur zwei Pächhäuser vorhanden, Hutfilterstraße 12 und Osterthorstraße 29.

Ebenso wenig bot die Latrinenreinigung durch die Kesselwagen Schwierigkeiten. Theils können dieselben in Nebenstraßen aufgestellt werden, theils kann die in mehreren Jahren nur einmal eintretende Latrinenreinigung der wenigen in Betracht kommenden Häuser (circa 20—30) sehr wohl zu einer Zeit beschafft werden, wo die Bahn nicht in Betrieb ist, der Aufstellung des Kesselwagens auf dem Gleise also Nichts im Wege steht.

Zur mehreren Sicherheit war jedenfalls vorzubehalten, im Fall von Verkehrsstörungen die, wenn auch weniger zweckmäßige Linie vom Doventhor über den Doventhorskwall durch die Kaiserstraße von dem Unternehmer herstellen zu lassen.

Alle vorstehenden Bedenken wären zwar von vornherein erledigt gewesen, falls die Herstellung des Gleises in der Mitte der Fahrbahn zulässig erschienen wäre. Der Bericht des Bauinspectors Böttcher empfahl denn auch den Versuch, die Fahrbahnen sämmtlich durch Einschränkung der Trottoirs auf 5,80 m zu bringen und alsdann die Pferdebahn in die Mitte der Fahrbahn zu legen.

Es lag jedoch auf der Hand, daß dieses Vorgehen, welchem kein Vorgang in anderen Städten entsprach, höchst bedenklich sein würde. Die Trottoirs sind bei einer 30füßigen Straße mit 20 Fuß Fahrbahn an sich nur 5 Fuß breit. Diese Breite wird aber durch die zahllosen Ausluchten, Vorbauten und Treppentufen in den betreffenden Straßen noch wesentlich beeinträchtigt. Es konnte aber auch an sich eine Fahrbahn von 5,80 m nicht für genügend angesehen werden, um vorbeifahrenden oder entgegenkommenden Fuhrwerken gegenüber einem circa 1,90—2 m breiten in der Mitte der Fahrbahn sich bewegenden Pferdebahnwagen den Durchgang zu gestatten.

Die Breite einer Droschke ist	1,80 m
" " eines Linienwagens	2,10 "
" " " Kesselwagens	1,95 "
" " " Güterwagens	1,80 "
" " " Schlachtwagens	1,75 "

in den Radnarben.

Es verbleibt nun äußersten Falls auf jeder Seite der Fahrbahn nur eine Breite des Durchgangs von $5,80 - 1,90 \text{ m} = 1,95 \text{ m}$ einschließlich der

2

Gasse. Es ist klar, daß eine solche Breite zwar mathematisch zum Durchgang für die meisten Fuhrwerke genügend ist, jedoch praktisch zu den allergrößten Unbequemlichkeiten und auch zu Collisionen führen muß; namentlich im Winter, wo die Fahrbahnen glatt und die Gassen voll Eis und Schmutz sind, können unmöglich die sämmtlichen Fuhrwerke beständig mit zwei Rädern in der Gasse fahren. Es ist schon an sich bedenklich, auf schmalen zum Theil stark gewölbten Fahrbahnen die schweren Lastwagen auf die eine Seite der Fahrbahn zu verweisen.

Ein in Gegenwart Sachverständiger angestellter praktischer Versuch ergab denn auch, daß ein Durchgang zwar an sich möglich, jedoch mit großer Gefahr von Collisionen verbunden war. Mit dieser Erfahrung stimmt die Einrichtung der Pferdebahnen in anderen Städten. Das 1878 erschienene sehr detaillirte Handbuch für specielle Eisenbahntechnik, Band V., Seite 296 folgd. stellt fest, daß Fahrbahnen bei einem Pferdebahngleis in der Mitte derselben regelmäßig eine Breite von 7,20 m, mindestens aber 7 m haben müssen. Es verbleiben alsdann auf jeder Seite 7 resp. $7,20 - 1,90 \text{ m} = 2,55 \text{ resp. } 2,65 \text{ m}$, oder bei einer Breite

2

des Pferdebahnwagens von 2 m, 2,45—2,55 m. Bei dieser Anforderung wird man, abgesehen von ganz kurzen Strecken, im Wesentlichen, namentlich bei unseren gewölbten Fahrbahnen stehen bleiben müssen.

Es war deshalb davon auszugehen, daß in der Regel in denjenigen Straßen, in welchen eine Fahrbahnbreite von 7—7,20 m zu erreichen war, die Bahn in die Mitte der Fahrbahn zu legen sei, bei einer Breite der Fahrbahn von nur 5,80 m an die eine Seite derselben. Gleichzeitig wurde die Idee zur Geltung gebracht, daß bei der zu erwartenden erheblichen Verkehrszunahme in Folge der Pferdebahn auf den Trottoirs und bei den gleichzeitig eintretenden Verkehrsbeschränkungen auf den Fahrbahnen durch möglichste Beseitigung der Ausluchten, Treppenstufen und Vorbauten, Verbreiterung der Langwedlerstraße und Osterthorstraße sowohl dem Fußgänger- als dem Wagen-Verkehr auf Kosten des Unternehmers thunlichst Luft zu schaffen sei.

Mittlerweile waren an den Senat drei Suppliken behufs Verhinderung der Anlage einer Pferdebahn durch die Altstadt eingegangen. Die eine derselben von einer Anzahl von ca. 70 Fuhrwerksbesitzern unterschrieben, hebt mit Recht hervor, daß eine Pferdebahn in der Mitte der Fahrbahn zu großen Unzuträglichkeiten führen werde und erledigt sich durch die vorstehenden Erörterungen; das Gleiche gilt von einer Eingabe von ca. 50 Equipagenbesitzern und ca. 50 Anwohnern der Doventhorstraße und Faulenstraße, welche eine Beeinträchtigung des allgemeinen Verkehrs durch die Pferdebahn befürchten.

Es darf dabei hervorgehoben werden, daß die vielfach befürchtete Beeinträchtigung des Wochenmarktes in der Faulenstraße sehr leicht vermieden werden kann, da am Doventhor, also in unmittelbarer Nähe, Platz genug vorhanden ist.

Desgleichen ist zu bemerken, daß die Kreuzung der Staatsbahn an der Nordstraße und auf der Chaussee nach Sebaldsbrück keinerlei Hindernisse bietet.

Am 18. December 1877 beschloß der Senat auf Vortrag der Commission das Project im Wesentlichen nach den vorstehenden Grundzügen zu genehmigen und ertheilte den Auftrag zur weiteren Bearbeitung desselben.

In Folge dessen wurde die ganze Fahrstrecke örtlich besichtigt, die Fahrbahnen- und die Trottoir-Breiten wurden festgestellt und die detaillirten Risse ausgearbeitet, desgleichen die zu beseitigenden Verkehrshindernisse und die Lage der Bahn innerhalb der Fahrbahnen ermittelt.

Es ist dabei hervorzuheben, daß das Gleis auf der Waller Chaussee und Uthremerstraße, ferner von der Lessingstraße ab auf der Straße am Schwarzen Meer, am Hülsberg und der Hamburger Chaussee auf Grund der Erfahrungen mit der Schwachhauser Chaussee in den Reitweg gelegt ist. Packhäuser etc. sind hier nicht vorhanden und demnach werden Belästigungen der Anwohner nicht eintreten. Die sogenannten Reitwege werden auf den fraglichen Strecken wenig oder gar nicht benutzt und sind zum großen Theil in untauglichem Zustande. Dagegen ist auf diesen Strecken eine breite gute Fahrbahn vorhanden, die für den allgemeinen Wagenverkehr mehr als genügend ist und durch Einlegung einer Pferdebahn leiden würde.

In Gemäßheit der vorstehenden Ermittlungen wurden von der Commission die Concessionsbedingungen entworfen und vorbehaltlich höherer Genehmigung den fünf Bewerbern am 7. März 1878 zugestellt.

Von denselben erklärten nur zwei, **Chr. Herzog** und **H. Alfes** auf die mitgetheilten Concessionsbedingungen mehr oder weniger unbedingt eingehen zu wollen und ersuchten um Ertheilung einer Vorconcession.

Nach Berathung der Concessionsbedingungen durch die Baudputation beschloß der Senat am 29. März 1878 auf Bericht der Commission, daß dem **H. Alfes** eine Vorconcession für 3 Monate auf Grundlage der Concessionsbedingungen dahin zu ertheilen sei, daß während des Laufes dieser Frist einer anderen Person eine Concession für diese Strecke nicht ertheilt werden solle und daß dem Antragsteller, vorbehaltlich der Genehmigung der Bürgerschaft soweit erforderlich die Concession ertheilt werden solle, falls er mittlerweile ein Actiencapital von einer Million Mark nachweise. Zur Begründung der Nothwendigkeit einer derartigen Vorconcession bedarf es nur weniger Worte. Ein Einzelner kann

ein solches Unternehmen nicht auf sich nehmen, er muß also eine bestehende Gesellschaft willig machen oder ein Actienunternehmen gründen. In beiden Fällen wird natürlich eine Rentabilitätsrechnung verlangt; es muß der Verkehr berechnet werden, die Anlagekosten, die Unterhaltungskosten, die sonstigen Auslagen. Letztere waren nach den Concessionsbedingungen ohne weitere Verhandlungen mit den circa 100 Anliegern völlig unberechenbar; man kann ohne längere Verhandlungen nicht entfernt sagen, wie ja auch der Erfolg später gezeigt hat, ob 10 oder 20 oder 30 % des Actienkapitals allein für die verlangte Beseitigung der Verkehrshindernisse verausgabt werden müssen.

Gleichzeitig wurde ein Antrag an die Bürgerschaft behufs zweckmäßiger Abänderung des § 11 der Bauordnung eingebracht und genehmigt.

Es mag hier bemerkt werden, daß die Idee, die Jahrbahnengen durch 2 Gleise mit Verbindungsgleisen zu überwinden, später aufgegeben ist, weil sie sich vorzugsweise nur für kurze Strecken, wie in Frankfurt a. M. in der Bodenheimerstraße eignet, nicht aber für Strecken von solcher Länge, wie Faulenstraße, Neuenweg, Hutfilterstraße und Osterthorstraße, wo der Führer des Pferdebahnwagens beim Einfahren die Strecken nicht übersehen kann, während ein fortwährendes Hin- und Hervoltigiren mit einem Pferdebahnwagen in einer an sich schon engen Straße selbstverständlich ausgeschlossen ist.

Die weiteren Verhandlungen des Unternehmers durch Vermittelung des Unterhändlers J. C. D. Arndt mit den Eigenthümern der Ausluchten und Vorbauten ergaben, was von vornherein vorausgesehen wurde, daß auf solche Weise nicht weiter zu kommen war. Es war deshalb dem Unternehmer bereits vor Ertheilung der Vorconcession zugesagt, daß die Polizeidirection nöthigen Falls die Verhandlungen führen werde. Das Resultat dieser höchst zeitraubenden und unerquicklichen Verhandlungen liegt in der Unteranlage 1 vor, welche dem Unternehmer am 12. Juni d. J. mitgetheilt wurde, um die Unterhandlungen wegen Beschaffung des Anlagekapitals beginnen zu können.

Gleichzeitig wurde die wegen der Pferdebahnanlage nicht länger mehr aufzuschiebende Reform der Straßenpolizei erledigt. Da mittlerweile die Frist der Vorconcession zum größten Theile abgelaufen war, wurde dieselbe auf Antrag des Unternehmers bis zum 1. December 1878 prolongirt.

Am 22. August d. J. erbot sich der Unternehmer gegen Abänderung einiger nicht sehr wesentlicher Bestimmungen der Concessionsbedingungen für Beseitigung der Verkehrshindernisse eine Pauschalsumme von M. 100 000 zu bezahlen; er beantragte dabei gleichzeitig ihm die Anlage einer Zweigbahn von der Kaiserstraße zum Staatsbahnhof und vom Osterthorssteinweg zum Dobbenweg zu gestatten.

Der Senat genehmigte im Wesentlichen die beantragten Aenderungen der Concessionsbedingungen, setzte jedoch die Höhe der Pauschalsumme auf Antrag der Commission auf M. 200 000 fest. Erschwert wurden die Concessionsbedingungen dagegen durch die neu aufgenommene Bestimmung, daß der Unternehmer im Interesse der Anlieger verpflichtet sein solle, auf Verlangen der Aufsichtsbehörde, in der Faulenstraße, im Neuenweg, in der Hutfilterstraße und Osterthorstraße, ein Doppelgleis dergestalt zu legen, daß das eine Gleis Vormittags, das andere Nachmittags befahren werden könne. Die Mehrkosten sind auf M. 36 000 veranschlagt. Die Festsetzung einer Pauschalsumme rechtfertigte sich aus dem Grunde, weil namentlich einem fremden Unternehmer, der mit den hiesigen Gesetzen unbekannt ist, nicht wohl zugemuthet werden kann, sich auf weitläufige Expropriationsverhandlungen mit ca. 100 Eigenthümern einzulassen, demselben vielmehr naturgemäß daran liegen muß, sein Risiko auf eine bestimmte Summe fixirt zu sehen. Für den Senat aber mußte, vorausgesetzt, daß die Höhe der Summe entsprechend bemessen war, die Pauschalsumme äußerst zweckmäßig erscheinen, da es nunmehr in das Ermessen der Behörden gelegt war, was und namentlich wann es beseitigt werden sollte. Aufgegeben wurde die Bedingung eines eisernen Unterbaues, unter Vorbehalt der Genehmigung des Unterbaues durch die Aufsichtsbehörde. Der Unternehmer bestand auf Aufhebung dieser Bedingung, und konnte hieran unmöglich das Unternehmen scheitern. Der eiserne Unterbau ist verhältnißmäßig wenig bis jetzt erprobt (s. Handbuch für specielle

Eisenbahn-Technik Bd. V., Seite 321 u. ff.) und ist es schließlich weniger wichtig, ob Holz oder Eisen, falls nur eine gute bewährte Construction gewählt wird, wofür die Oberbandirection zu sorgen haben wird.

Die Höhe der festgestellten Pauschalsumme von M. 200 000 rechtfertigte sich theils aus dem Grunde, daß manche der des Principis wegen in den Concessionsbedingungen vom 29. März 1878 verlangten Aenderungen thatsächlich überflüssig, resp. nicht nothwendig sind; theils ist zu bedenken, daß ein so wichtiges und lebhaft ersehntes Unternehmen durch gar zu schroffe Forderungen gänzlich vereitelt werden würde. Von den beantragten Straßenverbreiterungen können wegfallen:

1) die Obernstraße in ihrem breiten Theile, demnach

Nr. 61	Unteranlage	1	.....	M. 2 120
" 62	"	1	.....	" 25 000
" 65	"	1	.....	" 175
" 66	"	1	.....	" 500
" 67	"	1	.....	" 360
" 71	"	1	.....	" 600
" 74	"	1	.....	" 400
" 75	"	1	.....	" 180
" 77	"	1	.....	" 180
" 78	"	1	.....	" 1 300
" 79	"	1	.....	" 150
" 80	"	1	.....	" 9 000
				M. 39 965

Ferner

2) die ganze Langwedlerstraße, welche so erheblich durch den Vertrag mit der Ungarier Kirche verbreitert wird, daß eine Begräumung der gegenüber liegenden Ausluchten, mit Ausnahme von Nr. 60 der Unteranlage 1, überflüssig erscheint, vielmehr noch eine erhebliche Verbreiterung des betreffenden Trottoirs leicht ausführbar erscheint.

Nr. 56	Unteranlage	1	.....	M. 2 000
" 57	"	1	.....	" 700
" 58	"	1	.....	" 900
" 59	"	1	.....	" 900
				M. 4 500

Dasselbe gilt

3) theilweise von dem breiteren Theil der Doventhorstraße und Faulenstraße, wo die Pferdebahn in die Mitte der Fahrbahn gelegt wird; man wird übrigens hier damit auskommen, einzelne besonders theure Ausluchten bestehen zu lassen,

Doventhorstraße

Nr. 5	Unteranlage	1	.....	M. 10 000
" 13	"	1	.....	" 12 000
" 14	"	1	.....	" 3 000
				M. 25 000

Faulenstraße

Nr. 30	Unteranlage	1	.....	M. 2 500
" 31	"	1	.....	" 2 000
" 32	"	1	.....	" 3 000
" 33	"	1	.....	" 1 500
" 34	"	1	.....	" 2 000
" 35	"	1	.....	" 8 000
				M. 19 000

Zusammen.... M. 88 465

Die Auswahl, welche der Ausluchten wegzunehmen, welche zu belassen sind, mag füglich der unten vorgeschlagenen Behörde, welcher der Fonds von M. 200 000 zu überweisen sein wird, überlassen bleiben, desgleichen, ob, wie zweifellos anzunehmen ist, bei vielen Forderungen, durch das Expropriationsverfahren im Wege des geänderten § 11, 14 der Bauordnung eine erhebliche Herabminderung zu erlangen ist.

Der Unternehmer hat sich nunmehr mit einer als außerordentlich empfehlenswerth und solide nachgewiesenen Gesellschaft geeinigt. Letztere hat sich notariell verpflichtet, die verlangten M. 200 000 für Straßenverbreiterungen innerhalb 4 Wochen nach Ertheilung der Concession an die Generalkasse einzuzahlen, ferner die Caution von M. 50 000 bei der Deutschen Bank deponirt, welche diese Summe sofort nach Ertheilung der Concession an die Generalkasse übergeben wird. Gleichzeitig hat sich die Gesellschaft der Bedingung unterworfen, daß die Caution von M. 50 000 an den Staat fällt, falls nicht rechtzeitig die beregten M. 200 000 gezahlt werden. Dagegen sind die Concessionsbedingungen abgesehen von folgenden Bestimmungen in Gemäßheit der Beschlüsse des Senats revidirt.

Unter II ist die Frist zur Anlage der Zweigbahnen auf 5 Jahre festgesetzt.

Unter VIII ist die Dauer der Concession, wie früher bereits beantragt auf 40 statt 35 Jahre festgesetzt.

Unter XVIII ist der Maximaltarif vorläufig auf 60 resp. 80 S festgesetzt. Diese Festsetzung erscheint für eine Strecke von 11—12 000 m (1½ Meilen circa) der Billigkeit entsprechend, und konnte der Unternehmer in dieser Beziehung irgend eine Sicherstellung gegen willkürliche Behandlung füglich verlangen.

Erfahrungsmäßig liegt es im eigenen Interesse jedes Pferdebahnunternehmens, die Fahrpreise möglichst niedrig zu stellen, so daß schwerlich der vereinbarte Maximaltarif eingehalten werden wird.

Artikel XX ist nach Einzahlung der Caution in Betreff der Verpflichtung wegen der Pauschalsumme von M. 200 000 entsprechend modificirt.

Unter XXXI ist ein selbstverständlicher Passus zur Sicherung des Unternehmens aufgenommen. Der Name des Unternehmers ist auf Wunsch desselben vorläufig geheim zu halten. Nachdem somit das Zustandekommen dieses Unternehmens gesichert ist, darf schließlich hervorgehoben werden, daß die Concessionsbedingungen Unteranlage 2 nach weitläufigen Verhandlungen mit dem Unternehmer festgestellt sind und letzterer nur bei unveränderter Annahme derselben gebunden ist, demnach jede Abänderung ohne schwerwiegende Gründe zu vermeiden ist. Da ferner bis auf Weiteres nach Vorstehendem M. 250 000 von dem Unternehmer bereit gehalten werden müssen, ist eine möglichste Beschleunigung der weiteren Beschlußfassung dringend wünschenswerth. Bremen erhält durch die Anlage endlich, was andere Städte von gleicher Größe längst besitzen. Welche Mühe es gekostet hat, um schließlich das Capital für dieselbe flüssig zu machen, bedarf in der jetzigen Zeit kaum einer Andeutung. Es genügt der Hinweis, daß in Bremen selbst nur ein einziger, dem Gemeinwohl geneigter Mann sich gefunden hat, der sich erboten hat, an dem Unternehmen mit M. 50 000 sich zu betheiligen. Ferner ist mit Sicherheit anzunehmen, daß die Regulirung der Ausluchten etc. im Wege der Vereinbarung künftig, falls das Unternehmen jetzt nicht zu Stande kommt, auf unüberwindliche Schwierigkeiten stoßen wird.

Auf eine allgemeine Expropriation wird man aber wenig Hoffnung setzen können. Es kann zwar sehr wohl der Grundwerth und der Betrag der Umbaukosten abgeschätzt werden, dagegen ist die Geschäftsstörung und der imaginäre Werth der Ausluchten schwer abzuschätzen und deshalb das Resultat einer Expropriation ganz dubios. Das Risiko eines hundertfachen Expropriationsverfahrens wird aber kein halbwegs verständiger Unternehmer laufen wollen.

Es darf zum Schluß in Betreff der Ausführung des Baues der Pferdebahn bemerkt werden, daß die formell dem Unternehmer gegenüber in den Concessionsbedingungen allein figurirende Aufsichtsbehörde anzuweisen sein wird, in allen wichtigeren Fragen, z. B. Construction des Unterbaues, Pflasterung u. s. w. sich

mit der Baudeputation ins Einvernehmen zu setzen, Betreff des Unterbaues und der Pflasterung den Bericht der Baudeputation einzufordern haben würde. Der Fonds für Regulirungen wird gleichfalls der Baudeputation zu überweisen sein, welche demnächst über die geschehene Verwendung zu berichten haben würde.

Die Commission des Senats wegen der Pferdeeisenbahn von Walle nach Sebaldsbrück.

Unteranz. 1. Verzeichniß der Forderungen für diejenigen Ausluchten und Treppenstufen, welche wegen Anlage einer Pferdebahn von Walle nach Hemelingen durch die Stadt im öffentlichen Verkehrsinteresse entfernt werden sollen.

Die Eigenthümer haben sich bis zum 1. Februar 1879 zur Einhaltung ihrer Forderungen verpflichtet.

Kste. Nummer	Hausnummer	Eigenthümer	Gegenstand		Forderung		Grund- fläche qm	Betrag der Baukosten	
			Auslucht	Trepp- Stufe	M.	S.		M.	S.
Doventhorstraße.									
1	3	Fr. A. Frotzcher Wwe.	einstöckig 1		1 500	—	1,02	640	
2	5	H. W. Mindermann Ehefr.	zweistöckig 1		3 000	—	1,32	1400	
3	6 u. 7	Heinr. Sanders	einstöckig 2	1	4 000	—	3,78	2320	
5	8	Eggers & Franke	zweistöckig 2	1	10 000	—	3,00	4500	
6	12	G. W. Pieper	einstöckig 2		3 000	—	2,25	1440	
7	12 a	J. F. W. Eichhorst		2	400	—		400	
8	14	Clara u. Marie Huning	zweistöckig 1		3 000	—	0,842	980	
9	17	Joh. Fr. Koch	zweistöckig 1	1	3 300	—	1,176	1230	
10	18	Carl Ed. Smith	zweistöckig 1		2 800	—	1,050	1020	
11	19	Eldert Deetjen	einstöckig 1	1	2 000	—	1,260	940	
12	20	Viborins Freudenberg	einstöckig 1		1 600	—	1,410	950	
13	21	J. C. Sauerland Wwe.	zweistöckig 2		12 000	—	2,102	2300	
14	23	Hermann Beyer	zweistöckig 1		3 000	—	1,320	1050	
15	24	Herm. Heinr. Müller	zweistöckig 1	1	2 500	—	1,410	1020	
16	25	Joh. Brockmann		1	300	—		240	
Faulenstraße.									
17	3	Ad. Rosenbaum	einstöckig 2	2	3 200	—	2,30	2100	
18	4	Bernh. W. Bücken		1	250	—		210	
19	7	Wilh. Dreyer	einstöckig 2		4 000	—	3,18	1250	
20	8	Rud. Wilh. Hartmann	zweistöckig 1		3 000	—	1,35	1080	
21	12	Heinr. Arnold Hinke	zweistöckig 2		5 000	—	2,40	1565	
22	17 u. 18	Johs. Erb	in die Häuserlinie zwischen 18—19 zu- rücktreten, — ein- stöckig		2 000	—	1,274	820	
23	20	Joh. Dan. Deetjen Wwe.		1	230	—		230	
24	21	Elise Deisterberg	einstöckig 1		1 200	—	1,283	570	
25	24	C. W. Lensler	ein vortretendes Fenster		250	—		230	
26	29	Elise Schulz		1	25	—		25	
27	31	A. F. Cramer	einstöckig 1		1 400	—	1,602	880	
28	33	Carsten Dreßler		1	200	—		180	
29	39	Heinr. Meyer	zweistöckig 1		7 000	—	1,140	3200	
30	61	Carl Ant. G. Hollmann	einstöckig 2		2 500	—	3,325	1650	
31	62	Joh. Conr. Wätge	einstöckig 1		2 000	—	2,21	780	
32	63	J. Mosesohn & Sohn	einstöckig 1 und vor- tretendes Fenster		3 000	—	1,040	1300	
33	64	Ludw. Arn. Schröder	zweistöckig 1	1	1 500	—	1,620	780	
34	65	Georg Berkenbusch	einstöckig 1	1	2 000	—	1,49	875	
35	66	G. F. Beermann	einstöckig 2	1	8 000	—	5,81	3400	
36	67	Joh. Hinr. Hohnhold	einstöckig 1		1 200	—	1,230	720	
37	70	Ed. Groß Wwe.	zweistöckig 1		1 500	—	0,975	950	

Kfz. Nummer	Hausnummer	Eigenthümer	Gegenstand		Forderung		Grund- fläche qm	Zagat der Baukosten	
			Anschluss	Etapp.- Stufe	M.	S.		M.	S.
38	71	Joh. H. W. A. Thye	vortretendes Laden- fenster	1	550	—		350	—
39	72	Christ. Baue		1	180	—		180	—
40	75	J. H. Berdenhalven Wwe.		1	100	—		90	—
		Neuenweg.							
41	2	Fr. W. Stivarius		1	150	—		90	—
42	9	Herm. Heinr. Alpers		2	1 850	—		450	—
		Am Brill.							
43	1	J. H. Neuhaus	zweistöckig 1		3 000	—	1,410	1250	—
44	2	Georg Eberh. Fäsenfeld	zweistöckig 1		2 000	—	1,41	1080	—
45	7	J. H. M. Linkens	einstöckig 1	1	3 000	—	1,644	1200	—
		Hutfilterstraße.							
46	1	Conful Delius		1	240	—		240	—
47	4	H. Schulze Wwe.	einstöckig 1		1 400	—	1,92	800	—
48	6	Herm. Heinr. Ant. Mehrens	zweistöckig 2		4 000	—	3,44	1516	—
49	19	Chr. Herm. Noltenius		1	90	—		200	—
50	29	Joh. Soltan	zweistöckig 1		1 500	—	1,758	905	—
51	32	Otto Mielck	zweistöckig 2		1 440	—	0,48	890	—
52	35	Fr. Gentauer	zweistöckig 1		3 000	—	1,38	950	—
53	36	J. Freese	zweistöckig 1		5 000	—	1,61	920	—
54	37	Gust. Boysen	einstöckig 1		1 100	—	1,16	700	—
55	42	M. C. Lindemeyer		1	230	—		210	—
		Langwedlerstraße.							
56	2	Hellmuth Franzen	zweistöckig 1		2 000	—	1,50	950	—
57	5	Heinr. C. C. Bertram	zweistöckig 1		700	—	0,675	650	—
58	6	Herm. Ludw. Meyer	einstöckig 1		900	—	1,288	600	—
59	7	Julius Ortgies	einstöckig 1		900	—	1,44	540	—
60	9	Gottfried Ibe	zweistöckig 1		2 000	—	1,44	900	—
		Obernstraße.							
61	4	M. L. Rothe Kinder	einstöckig 1	1	2 120	—	2,748	980	—
62	9	Johs. Th. Lürman	zweistöckig 1		25 000	—	3,60	2237	—
63	11	Sparkasse							
64	11 a	do.							
65	12	Carl Aug. Koch		1	175	—		140	—
66	14	Joh. Chr. Binnen		2	500	—		240	—
67	17	G. Klevenhufen		2	360	—		280	—
68	18	C. Köben		1	280	—		282	—
69	19	Wilh. Wolff		1	200	—		200	—
70	22	C. Dunker		1	90	—		90	—
71	33	Carl Sief		2	600	—		270	—
72	36	Bernh. Joel	zweistöckig 1		3 950	—	2,97	1980	—
73	38	Th. Heinr. Grünewaldt	einstöckig 1	2	1 800	—	1,70	1300	—
74	47	F. Hamberger		2	400	—		250	—
75	49	Koch & Bergfeld		1	180	—		180	—
76	44	G. L. Abegg		4	3 750	—		1380	—
77	52	C. J. A. L. Ravn		1	180	—		180	—
78	54	L. F. C. Gutmann	einstöckig 1		1 300	—	1,634	980	—
79	57	Gust. v. Halem		2	150	—		240	—
80	59	Ludw. Th. Bode	einstöckig 2		9 000	—	2,460	2240	—
81	60	Syabbe Böning		2	147	—		147	—
82	62	Wilh. Pfeiffer		2	425	—		320	—

Kfz. Nummer	Hausnummer	Eigenthümer	Gegenstand		Forderung		Grund- fläche qm	Tarif der Baukosten	
			Auslast	Trepp- Stufe	M.	S.		M.	S.
		Osterthorstraße.							
83	2	Gesellschaft Union		1	150	—		90	—
84	3	Theodor Graf	zweistöckig 1		2 000	—	1,44	1050	—
85	5	Claus Klatte	einstöckig 1		2 000	—	1,65	600	—
86	6	Joh. Georg Repsold	zweistöckig 1	2	2 000	—	1,496	980	—
87	7	J. H. Hollmann	zweistöckig 1	2	4 000	—	1,739	1140	—
88	8	Herm. Wirth		1	300	—		240	—
89	9	Hinr. Meier		2	246	—		246	—
90	10	Joh. Hinr. Stafe		1 1/2	198	—		198	—
91	12	Gerh. Rabba		1	168	—		168	—
92	14	Hinr. Sander		1	145	—		145	—
93	15	J. P. Kunze Wwe.		1	350	—		80	—
94	33	Kemmert Koch	einstöckig 2		2 000	—	2,310	1400	—
95	34	Heinr. Valentin	zweistöckig 2		3 000	—	2,82	2450	—
96	35	Hilmer Schriever	zweistöckig 1		2 000	—	1,58	750	—
97	39	Joh. Herm. Wiffel		3	1 700	—		670	—
					208 049	—			—

Zu vorstehender Summe sind folgende in den Concessionsbedingungen vom 29. März 1878 dem Unternehmer auferlegte Regulirungen resp. Beiträge hinzu-
zurechnen:

- Transport.. M. 208 049. —
 98) Hoffmann Witwe, Hutfilterstraße Nr. 23 a. " 34 000. —
 Die Eigenthümerin hat sich zur Einhaltung des Vertrags,
 Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft von 1874,
 pag. 356—58, bis zum 1. Februar 1879 verpflichtet.
 99) Verbreiterung der Langwedlerstraße. Der Kirchen-
 vorstand hat sich mit der Verbreiterung einverstanden erklärt unter
 folgenden Bedingungen:
 a. Das Gitter wird beseitigt und ein Klinkertrottoir
 innerhalb desselben gelegt,
 b. bei der Verbreiterung der Fahrbahn bis an die Allee-
 bäume werden letztere möglichst erhalten,
 c. von der Ausgariithorstraße wird quer über den
 Kirchhof ein Klinkertrottoir nach der Obernstraße an
 Stelle des jetzigen Plattentrottoirs gelegt und vom
 Staat unterhalten,
 d. die wegfallenden Steinplatten verbleiben der Gemeinde,
 e. die Gemeinde ist bis zum 1. Februar 1879 gebunden.
 Die Kosten sind auf ca. " 6 000. —
 taxirt.
 100) Umbau Hutfilterstraße 23 b taxirt zu " 6 000. —
 101) Umänderungen der alten Börse taxirt zu " 4 275. —
 102) Entschädigung des Staats für die künftig wegfallenden
 Miethen der zu beseitigenden, dem Staat gehörigen Häuser Oster-
 thorstraße Nr. 17—21. Pauschalsumme " 10 000. —
 Dabei ist zu bemerken, daß diese Häuser, welche jährlich
 M. 3864 Miethen bringen, unter allen Umständen in kurzer Zeit
 beseitigt werden müssen, zumal der Reichspostverwaltung gegen-
 über in dieser Beziehung gewisse Verpflichtungen eingegangen sind.
 103) Beitrag zu einer etwaigen Regulirung des Immobile
 Wall Nr. 206 " 7 500. —
 Transport.. M. 275 824. —

Transport M. 275 824. —

104) Beitrag zu einer etwaigen Regulirung des Immobile
Osterthorssteinweg Nr. 104 " 5 000 —

Zu 103 und 104 ist zu bemerken, daß diese Regulirung
nicht unbedingt erforderlich und ein Neubau abgewartet werden
kann, der bei 104 jedenfalls in kurzer Zeit nothwendig werden wird.

M. 280 824. —

**Concessionsbedingungen für eine Pferdebahn vom Waller Friedhof bis zum Unteranf. 2.
Bahnhof in Sebaldsbrück, nebst einer Zweigbahn von der Gutfilterstraße
zum Staatsbahnhof und vom Osterthorssteinweg zum Dobbenweg.**

Die Pferdebahn ist eine eingeleisige, soweit nicht durch die Aufsichtsbehörde
an einzelnen Punkten zwei Gleise vorgeschrieben oder gestattet werden.

II.

Richtung der Bahn.

Die Bahn hat zu beginnen am Waller Friedhof auf der Waller Chaussee,
läuft auf der Waller Chaussee und Utbremerstraße bis zur Lutherstraße, eventuell
bis zur gradlinigten Verlängerung der Hanstraße, durch die Lutherstraße, Land-
wehrstraße, Hanstraße, Nordstraße, Contrescarpe, Doventhorstraße, Faulenstraße,
Neuenweg, Gutfilterstraße, Langwedlerstraße, Obernstraße über den Markt durch
die Osterthorstraße, Osterthorssteinweg, Straße vor dem Steinhof, Straße am
Schwarzen Meer, Straße auf dem Hülsberg, Chaussee nach Hamburg bis zum
Bahnhof in Sebaldsbrück.

Die Zweigbahn von der Gutfilterstraße zum Staatsbahnhof läuft durch die
Kaiserstraße und Georgstraße zum Staatsbahnhof, die Zweigbahn vom Osterthors-
steinweg über den Dobben bis zum Dobbenweg.

Die Concession in Betreff der unter Absatz 2 beregten Zweigbahnen er-
lischt, falls dieselben nicht innerhalb 5 Jahren nach Ertheilung und Zustellung
der Concession hergestellt sind.

III.

Lage der Bahn.

Die Lage der Bahn im Straßenkörper wird unter Vorbehalt etwaiger
nachträglich für zweckmäßig befundener Veränderungen folgender Maßen bestimmt:

a. Waller Chaussee und Utbremerstraße.

Die Bahn soll an die nordöstliche Seite der Straße in den jetzigen Reit-
weg bis zur Lutherstraße resp. Verlängerung der Hanstraße gelegt werden, und
zwar bis zur letzteren Straße, falls durch Vereinbarung mit dem Eigenthümer
des in die projectirte Verlängerung der Hanstraße fallenden Straßengrundes die
Führung der Pferdebahn durch die Verlängerung der Hanstraße zu erlangen ist.

b. Lutherstraße.

Die Bahn soll an die nordwestliche Seite der Fahrbahn in 1,10 m Ent-
fernung der Gleismitte vom Saumstein gelegt werden. An den Einmündungen
von der Utbremerstraße in die Lutherstraße und von letzterer in die Landwehr-
straße sind die Trottoire nebst Vorgärten entsprechend abzurunden.

c. Landwehrstraße.

Die Bahn soll an die südwestliche Seite der Fahrbahn in 1,10 m Ent-
fernung der Gleismitte vom Saumstein gelegt werden. Zur besseren Einmündung
in die Hanstraße kann das Gleis in einer kurzen Strecke nach der nordöstlichen
Seite der Fahrbahn überführt werden.

d. Hanstraße, Nordstraße, Contrescarpe und Doventhorstraße.

Die Bahn ist in die Mitte der Fahrbahn der Hanstraße und Nord-
straße bis zum Eisenbahnübergang an der Olbersstraße zu legen und von hier
aus an der Contrescarpe in den südwestlichen Fußweg zwischen den Bäumen und
der Fahrbahn und geht dann am Doventhor in die Mitte der Fahrbahn über.
Die Ecke zwischen Hanstraße und Nordstraße ist nach Ermessen der Aufsichts-
behörde abzuschragen.

In der Doventhorstraße ist das Gleis am Wall in ca. 3,6 m Entfernung von dem Saumstein des südöstlichen Trottoirs und an der Knoopstraße in ca. 3,6 m Entfernung von dem Saumstein des nordwestlichen Trottoirs zu legen.

In der Strecke von der Knoopstraße bis zur kleinen Fuhrleutestraße ist die Fahrbahn auf 7 m Breite durch Veränderung des Trottoirs nach Entfernung der Ausluchten und Treppenstufen zu bringen und das Gleis in die Mitte zu legen. Die Trottoirveränderungen sind so vorzunehmen, daß die jetzigen Breiten nach Entfernung der Ausluchten mindestens wieder hergestellt werden.

Von der kleinen Fuhrleutestraße ab bis zur Faulenstraße wird das nordwestliche Trottoir nach Entfernung der Ausluchten an der Ecke der kleinen Fuhrleutestraße auf 1,5 m und bei dem Hause Doventhorstraße Nr. 26 auf 1 m Breite gebracht und das Gleis mit der Mitte in 1,10 m Entfernung von dem Saumstein des veränderten Trottoirs gelegt.

e. Faulenstraße.

Das Gleis ist an die westliche Seite der östlichen Fahrbahn am Marktplatz entlang mit der Mitte ca. 1,10 m vom Saumstein entfernt zu legen und geht sodann von Nr. 21 bis zur kleinen Rosenstraße auf die Mitte der Fahrbahn über, verfolgt diese bis zur Spielleutestraße und geht dann wieder auf die westliche Seite der Fahrbahn über bis auf ca. 1,10 m Gleismittlenentfernung von dem Saumstein ab.

Faulenstraße Nr. 39 ist der Saumstein des Trottoirs soweit einzuziehen, daß derselbe von der Gleismitte mindestens 3,5 m entfernt ist.

Erforderlich werdende Trottoirveränderungen sind auf Verlangen der Aufsichtsbehörde auf Kosten des Unternehmers vorzunehmen.

f. Neuenweg.

Das Gleis erhält seine Lage an der westlichen Seite der Fahrbahn mit ca. 1,10 m Entfernung der Gleismitte vom Saumstein.

g. Am Brühl.

Die Ausweiche ist hier so zu legen, daß das dem östlichen Trottoir zunächst gelegene Gleis mit der Mitte von dem Saumstein desselben um 3,5 m entfernt ist. Die Ausweichgleise sind von Mitte zu Mitte in 2,5 m Entfernung zu legen. Vor den Häusern Nr. 10 bis 12 incl. soll das Trottoir auf ca. 1 m Breite verringert werden und etwa mitten vor dem Hause Nr. 14 in die alte Trottoirlinie auslaufen.

h. Hutfilterstraße.

Das Gleis wird auf die südwestliche Seite der Fahrbahn mit seiner Mitte um 1,10 m von dem Saumstein des Trottoirs gelegt.

Nach Entfernung der Häuservorbauten Nr. 23 a und 24 b auf Kosten des Staats ist das südwestliche Trottoir so zu verändern, daß die Fahrbahn eine Breite von mindestens 5 m erhält. Die Zweigbahn von der Hutfilterstraße zum Staatsbahnhof läuft in der Mitte der Fahrbahn der Kaiserstraße und Georgstraße.

i. Langwedlerstraße.

Die Fahrbahn wird auf Kosten des Staats bis auf 8,3 m vor dem Hause Nr. 2 und bis auf 7,2 m vor dem Hause Nr. 9 durch Verlegung des Fußweges am Ansgarikirchhof verbreitert. Desgleichen das Gitter zwischen dem jetzigen Trottoir und dem Kirchhof entfernt und die Einfahrt in die Ansgarikirchstraße in Gemäßheit des auf der Polizeidirection, Stadthauszimmer Nr. 17, eingehenden Risses hergestellt. Das Trottoir an der südwestlichen Seite der Fahrbahn wird einer Regulirung unterzogen. Das Gleis wird in die Mitte der verbreiterten Fahrbahn gelegt.

k. Obernstraße.

Das Gleis wird in der Strecke von der Langwedlerstraße bis Papenstraße mit der Mitte 3,6 m von dem Saumstein des nordöstlichen Trottoirs gelegt, welches einer Regulirung, anschließend an das veränderte Trottoir der Langwedlerstraße, bedarf.

Von der Papenstraße bis Kahlenstraße wird die Fahrbahn bis auf 7 m Breite gebracht, durch Einziehung des südwestlichen Trottoirs um durchschnittlich ca. 0,55 m verbreitert, so daß nach Entfernung der Ausluchten und Treppenstufen das Trottoir an der Pieperstraße eine Breite von 1,95 m und an der Kahlenstraße von 2 m behält. Die Trottoirbreite an der Schmiedestraße bleibt unverändert.

Von der Kahlenstraße bis Obernstraße Nr. 2 incl. erhält die Fahrbahn durch Einziehung des südwestlichen Trottoirs um ca. 0,30 m eine Breite von 7,20 m.

Das Gleis wird in der ganzen Strecke von der Papenstraße bis Obernstraße Nr. 2 incl. in die Mitte der Fahrbahn gelegt.

l. An der alten Börse.

Das Gleis wird an die nordöstliche Seite mit der Mitte 1,10 m von der Trottoirkaute gelegt.

m. Marktplatz, am Dom und Domschaide.

Vor dem Rathhause wird eine Ausweiche gelegt und zwar so, daß das der Bogenhalle zunächst liegende Gleis mit seiner Mitte um 1,10 m vom Saumstein entfernt ist. Beide Gleise liegen um 2,5 m von Mitte zu Mitte entfernt.

Am Dom wird das Gleis in die Straßenmitte gelegt und über die Domschaide geführt und zwar so, daß die Gleismitte überall mindestens 4 m von dem Saumstein des demnächstigen Trottoirs vor dem Reichspostgebäude entfernt bleibt.

n. Osterthorstraße.

Die Straße ist von Nr. 17—21 auf eine Breite von 13 m mit einer Fahrbahn von 8 m zu bringen. Der zu diesem Zweck erforderliche Abbruch der Häuser Nr. 18—21 erfolgt auf Kosten des Staats. In dieser Strecke wird das Gleis in die Straßenmitte und von Nr. 16 ab in der ganzen Länge der Osterthorstraße an der nordwestlichen Seite 1,10 m von der Trottoirkaute entfernt durchgeführt. Das zur Verbreiterung der Straße erforderliche Areal der dem Staat gehörigen Immobilien Osterthorstraße Nr. 17—21 wird von dem Unternehmer nicht vergütet.

Neben der Union wird ein zweites Gleis an der südwestlichen Seite der Fahrbahn mit der Mitte um 1,10 m vom Saumstein entfernt gelegt, welches an der Buchstraße resp. am Wall in das Hauptgleis übergeht. Dieses zweite Gleis dient dazu, um bei Festlichkeiten in der Union das Halten der Wagen auf der nordöstlichen Seite der Fahrbahn zu ermöglichen.

o. Osterthor und Osterthorssteinweg.

Von der Osterthorstraße ab wird das Gleis so weiter geführt, daß dasselbe von der Kunsthalle ab bis zu dem Hause Osterthorssteinweg Nr. 63 in die Mitte der Fahrbahn zu liegen kommt. Die Ausweichestelle wird den Häusern Osterthorssteinweg Nr. 51 bis Nr. 56 gegenüber gelegt und sind die erforderlichen Veränderungen an den Anlagen der Contrescarpe vorzunehmen.

Von dem Hause Osterthorssteinweg Nr. 63 ab geht das Gleis nach der nördlichen Seite der Fahrbahn über und zwar so, daß dasselbe mindestens 1,10 m vom Trottoir entfernt bleibt.

Von dem Hause Osterthorssteinweg Nr. 77 an bis zu Ende des Marktplatzes wird das Gleis in die Mitte der Fahrbahn gelegt, wobei die Fahrbahn, so weit der Marktplatz reicht, durch Verringerung der Breite des nördlichen Trottoirs um ca. 0,80 m auf 7,20 m gebracht wird. Die Breite dieses Trottoirs wird demnach außerhalb der Baumlinie ca. 1,3 m betragen.

Von dem Ende des Marktplatzes bis zur Schildstraße wird das Gleis in ca. 3,6 m Entfernung vom Saumstein des südlichen Trottoirs gelegt.

Von der Schildstraße bis zum Dobben wird das Gleis in die Mitte der Fahrbahn gelegt. Sobald eine Regulierung der Baulinie des Hauses Osterthorssteinweg Nr. 104/5 stattgefunden hat, ist die Fahrbahn auf 7,20 m Breite durch Einziehung des südlichen Trottoirs zu bringen und das Gleis in die Straßenmitte zu legen. Die Zweigbahn vom Osterthorssteinweg zum Dobbenweg läuft in der Mitte der Fahrbahn der Straße am Dobben.

p. Vor dem Steinthor und Am schwarzen Meer.

Die Fahrstraße wird auf mindestens 7,20 m Breite gebracht, durch Einziehung des nordöstlichen Trottoirs. Das Gleis wird bis zur Lessingstraße in die Fahrbahnmitte gelegt. Die Ausweiche wird gegenüber der Römerstraße eingelegt. Von der Lessingstraße ab wird das Gleis bei der St. Jürgenstraße in den an der nordöstlichen Seite der Fahrbahn belegenen Reitweg übergeführt und soll es dann parallel dem Saumstein des nördlichen Fußweges in 1,10 m Entfernung der Gleismitte von demselben gelegt werden.

Zur Entwässerung des Reitweges sind von der St. Jürgenstraße bis zur Dranienstraße Kostentasten im Anschluß an den unter der Fahrbahn liegenden Canal nach Vorschrift der Aufsichtsbehörde herzustellen.

Für die übrige Strecke von der Dranienstraße bis zu dem Hause Am schwarzen Meer Nr. 65 muß der in dem nördlichen Fußwege liegende Canal zur Entwässerung benutzt werden und sind daher Kostentasten in der vorerwähnten Weise herzustellen.

Die Ausweiche wird zwischen Myrthen- und Behrensstraße gelegt.

q. Am Hülsberge und Hamburger Chaussee.

Das Gleis wird in den Reitweg eingelegt und zwar so, daß die jetzt vorhandene gepflasterte Fahrstraße dem Straßenverkehr bleibt. Die Gleismitte ist von den Saumsteinen mindestens 1,10 m und von den Bäumen 1,50 m entfernt zu legen.

IV.

Die genauere Festlegung der Gleisachsen, Weichen etc. geschieht an Ort und Stelle unter Controle der Aufsichtsbehörde, deren Angaben Folge zu leisten ist.

V.

Die unter III. erwähnte Begräumung von Ausluchten und Treppenstufen geschieht auf Kosten des Staates, vorbehaltlich der Bestimmung sub XX.

VI.

Der Unternehmer ist verpflichtet, auf Verlangen der Aufsichtsbehörde in der Faulenstraße, im Neuenweg, in der Gutfilterstraße und Osterthorstraße ein Doppelgleis der Art zu legen, daß nach Vorschrift der Aufsichtsbehörde abwechselnd die eine oder die andere Seite der Fahrbahn dieser Straßen befahren werden kann.

VII.

Materialien.

Die Materialien, welche benutzt werden, müssen jede in ihrer Art von guter Beschaffenheit und frei von allen Fehlern sein, welche die Festigkeit oder die Dauerhaftigkeit der Arbeiten beeinträchtigen könnten.

a. Pflaster.

Die Materialien, welche zum Pflastern der Straßentheile, sowohl zwischen den Schienen als außerhalb derselben, gebraucht werden, müssen mindestens von gleich guter Beschaffenheit, Eigenschaft und Dimensionen sein, wie diejenigen, womit die öffentlichen Straßen und Wege gebaut sind, und können nicht für den Bau verwendet werden, ohne daß sie von der Aufsichtsbehörde abgenommen sind. In der Stadt von der Lutherstraße bis zur St. Jürgenstraße ist Pflastermaterial erster Sorte zu verwenden.

Die zu den beiden Seiten der Schienen liegenden Pflasterreihen sind aus gutem und hartem Material und gut bearbeiteten Pflastersteinen von abgestumpfter, pyramidalischer Form mit einer Kopffläche von 12 cm Breite und mindestens 16 cm Länge, in einer Höhe von 20 cm nach Vorschrift der Aufsichtsbehörde herzustellen.

b. Oberbau.

Der Oberbau muß so dauerhaft construirt sein, daß er auch von den schwersten Lastwagen beliebig befahren werden kann, da ein Verbot des Befahrens der Gleise durch andere, als die Wagen der Pferdebahn, außer Frage steht.

Die Schienengleise dürfen nur in gleicher Höhe mit der Pflasteroberfläche angelegt werden und müssen sich dem Straßenprofil anschließen, im Uebrigen müssen

die Schienen ein solches Profil haben, daß eine Gefahr für die Fußgänger oder ein Einklemmen der Straßenfuhrwerke, sowie der Stollen der Pferde-Hufeisen oder eine anderweitige Gefährdung des Fuhrwerksverkehrs nicht eintreten kann.

Für eine gute Abwässerung des Gleises ist Sorge zu tragen.

Die Construction des Unterbaues bedarf der Genehmigung der Aufsichtsbehörde. Die weiteren Detailbestimmungen werden der Verständigung mit dem Unternehmer vorbehalten. Jedenfalls muß der Unterbau die Anwendung normaler Pflastersteine von ca. 20 cm Höhe gestatten.

VIII.

Die Concession wird auf die Dauer von vierzig Jahren ertheilt und stillschweigend von fünf zu fünf Jahren verlängert, wenn nicht mindestens zwei Jahre vor Ablauf dieser Zeit die weitere Fortdauer der Concession gekündigt wird.

IX.

Die Aufsichtsbehörde für die Anlage und den Betrieb der Bahn für die Stadt ist die Polizeidirection, für das Landgebiet der Landherr.

X.

Der Unternehmer unterwirft sich durch Annahme dieser Concession für das ganze Unternehmen sowohl Anlage als Betrieb und alle darauf bezüglichen Verträge der Zuständigkeit der Bremischen Gerichte und Behörden. Derselbe hat im Fall der Abwesenheit von Bremen einen daselbst ansässigen Vertreter zur rechtsverbindlichen Entgegennahme aller gerichtlichen und außergerichtlichen Verfügungen und Mittheilungen zu bestellen.

XI.

Für die Richtung, Lage, Construction der Bahn, insbesondere der Gleisen- und Ausweichevorrichtungen dienen im Allgemeinen die sub I bis VI dieser Concession enthaltenen Bestimmungen zur Grundlage. Es werden jedoch alle bei der Ausführung im öffentlichen Interesse sich als erforderlich erweisenden Aenderungen dieser Bestimmungen vorbehalten. Der Unternehmer ist verpflichtet, den deshalbigem Anordnungen der Aufsichtsbehörde sowohl in Betreff der ersten Anlage der Bahn als später vorzuschreibender Aenderungen derselben unverzüglich auf seine Kosten Folge zu leisten. Dies bezieht sich namentlich auf die Anlage einfacher oder doppelter Gleise, das Schienenprofil, auf die Pflasterung der Bahnfläche, auf die Einrichtung von Stations- und Wartelokalitäten, auf die Lage und Einrichtung der Schienen im Planum der Bahn ohne Störung und Gefährdung des Uebergangs für Personen, Thiere und Fuhrwerk, auf die Zugänglichkeit der Oeffnungen und Zugänge zu Canälen, Gas- und Wasserleitungsröhren u. s. w. Hinsichtlich des Gleises durch die Doventhorstraße, Faulenstraße, Neuenweg, Gutfilterstraße bis zur Kaiserstraße, wird besonders vorbehalten, daß dasselbe, falls erhebliche Verkehrsstörungen durch den Betrieb der Pferdebahn eintreten sollten, auf dieser Strecke aufgenommen und über die Kaiserstraße und Doventhorswall nach dem Doventhor geführt werden muß.

XII.

Der Unternehmer hat alle Kosten von Aenderungen der Straßen, Gräben, Brücken, Canäle, sowie die Pflasterung ungepflasterter Strecken (Reitwege etc.) und sonstiger öffentlicher oder Privatanlagen zu übernehmen, welche nach den Bestimmungen sub I.—III. und VI. dieser Concession erforderlich oder bei Anlage oder Betrieb der Pferdebahn nach Ermessen der Aufsichtsbehörde sich künftig als erforderlich erweisen sollten. Alle Röhren, Kanäle und Leitungen und anderen unterirdischen Anlagen müssen geschont werden und in den Fällen, wo die betreffende Verwaltung Aenderungen in der Ausführung der Arbeiten der ersten Anlage zu machen gestatten sollte, wird dieses nur unter der Bedingung geschehen, daß die nöthigen Verbindungen und Reparaturen auf Kosten des Unternehmers erfolgen.

Alle Anlagen, deren Unterhaltung nach Fertigstellung dem Staat zufällt, werden von den betreffenden Staatsbehörden auf Kosten des Unternehmers ausgeführt, wobei Anlagen älterer Construction nach dem neuen System umgeändert werden.

XIII.

Der Unternehmer hat die Gleisanlagen und die Pflasterbahn in einer Entfernung von 1,50 m von der Gleismitte zu beiden Seiten der Gleise stets in gutem Stande zu erhalten und zu reinigen, insbesondere Schmutz, Schnee oder Eismassen mit thunlichster Beschleunigung von der Bahn fortzuschaffen und den hierauf bezüglichen Anordnungen der Aufsichtsbehörde unverzüglich Folge zu leisten. Werden Erhöhungen, Umlegungen oder sonstige Veränderungen der von der Pferdebahn berührten Straßen beliebt, so sind die in Folge derselben erforderlichen Veränderungen des Bahnkörpers von dem Unternehmer auf seine Kosten zu beschaffen. Dagegen ist der Betrieb der Pferdebahn vom Chausseegeld befreit.

XIV.

Die Aufsichtsbehörde ist befugt, falls ihr dies erforderlich scheint, die Ueberwachung der gehörigen Ausführung der nach Maßgabe der Bestimmungen unter I.—III. und VI. erforderlichen Arbeiten durch Staatsbaubeamte und auf Kosten des Unternehmers zu verfügen und ebenso zur Vermeidung von Störungen des Verkehrs oder aus sonstigen dringenden Gründen des öffentlichen Interesses die Ausführung solcher Arbeiten auf Kosten des Unternehmers Staatsbaubeamten zu übertragen.

XV.

Vor dem Beginne der Arbeiten zur Anlage der Bahn sind die Gleise, Curven etc. abzustecken und ist alsdann die Genehmigung der Aufsichtsbehörde zum Beginne des Baues nachzusuchen, die von derselben angeordneten Veränderungen sind zu befolgen. Von den Weichen sind vor Ausführung genaue Zeichnungen im Maßstabe von mindestens 1 : 100 der Aufsichtsbehörde einzureichen. Nach Fertigstellung der Bahn ist innerhalb 8 Wochen der Aufsichtsbehörde ein genauer Situationsplan der ganzen Anlage mit den Straßen und angrenzenden Häusern im Maßstabe von 1 : 500 in duplo einzuliefern, widrigenfalls derselbe ohne Weiteres auf Kosten der Unternehmer angefertigt wird.

XVI.

Wenn künftig zur Ausführung von Straßenänderungen, Canalanlagen, Röhrenlegungen, Anschlüssen an die Gas- und Wasserleitung oder andern von öffentlichen Behörden verfügten Arbeiten die Benutzung des Bahnkörpers unterbrochen bezw. der Abbruch des Oberbaus erforderlich wird, so ist der Unternehmer auf die ihm zugehende Aufforderung der Aufsichtsbehörde hierzu und zur Wiederherstellung auf seine Kosten verpflichtet. Einen Anspruch auf Entschädigung wegen Unterbrechung des Betriebes hat er weder in diesem Fall, noch in anderen Fällen, in welchen die Unterbrechung des Betriebs zu öffentlichen Zwecken angeordnet wird.

XVII.

Die Zahl und Einrichtung der in Betrieb zu setzenden Wagen sowie das gesammte Betriebsmaterial unterliegt in Beziehung auf Sicherheit und Zweckmäßigkeit der Prüfung der Aufsichtsbehörde, deren Anordnungen zu befolgen sind, insbesondere auch rücksichtlich der Anwendung neuer verbesserter Constructionen. Die Wagen sollen namentlich mit starken schnell wirkenden Bremsvorrichtungen versehen und genügend erleuchtet sein. Die Breite der Wagen darf incl. aller Vorsprünge höchstens 2 m betragen.

XVIII.

Alle Betriebsvorschriften, Fahrpläne und Regulative, sowie Abänderungen derselben unterliegen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde. Der Unternehmer ist nicht allein den bestehenden Gesetzen und polizeilichen Vorschriften, sondern auch allen weitern, aus Gründen der Bau-, Sicherheits-, Gesundheits- und Straßenpolizei künftig etwa für nöthig erachteten, sowie auf den Fahrdienst und die Fahrzeit bezüglichen Anordnungen Folge zu leisten, verbunden. Im Fall von Verkehrsstörungen kann ohne Entschädigung des Unternehmers der Betrieb beschränkt oder auf den betreffenden Stellen aufgehoben werden.

Die Aufsichtsbehörde bestimmt die Maximalsätze des Fahrtarifs, welche

nicht überschritten werden dürfen. Der Maximaltarif wird bis auf weitere Vereinbarung zwischen dem Unternehmer und der Aufsichtsbehörde folgendermaßen festgestellt.

- a. Für die ganze Strecke von Walle bis Sebaldsbrück
 an Werktagen 60 S Münze,
 „ Sonn- und Festtagen 80 „ „
- b. Der Unternehmer kann die ganze Strecke in mehrere Theile bis zu drei Theilen zerlegen. Das Fahrgeld eines einzelnen Theiles darf bei einer Theilung in drei Theile
 an Werktagen 20 S Münze,
 „ Sonn- und Festtagen 30 „ „

nicht übersteigen.

Der Unternehmer hat auf Strecken, wo dies für nothwendig gehalten wird, Sicherheitsposten aufzustellen. Der Betrieb durch Dampfkraft bedarf der Erlaubniß der Aufsichtsbehörde.

XIX.

Das Betriebspersonal unterliegt polizeilicher Aufsicht. Ungeeignete Personen sind auf Verfügung der Aufsichtsbehörde zu entlassen.

XX.

Der Unternehmer zahlt binnen vier Wochen nach Ertheilung und Zustellung der Concession an die Generalkasse die Summe von 200 000 M., schreibe zweihunderttausend Mark. Diese Summe soll zur Verbesserung und Regulirung der von der Pferdebahn berührten Straßen verwandt werden, vorbehaltlich der Entscheidung des Senats, nach seinem Ermessen, welche Verkehrshindernisse zu beseitigen sind und ob schon bei Anlage der Bahn oder erst später nach weiter gemachten Erfahrungen. Die Summe von M. 200 000 verbleibt dem Staat, einerlei ob das Unternehmen zu Stande kommt oder nicht.

XXI.

Der Unternehmer hat vor Beginn der Bahnanlage und spätestens binnen 4 Wochen nach Ertheilung und Zustellung der Concession eine Caution von M. 50 000 in bremischen oder sonstigen der Aufsichtsbehörde genügenden Staatspapieren, zu dem von der Finanzdeputation bestimmten Course berechnet, bei der Generalkasse mit den Zinscoupons, deren Betrag bei Verfall nach Eingang ihm ausgezahlt wird, zu hinterlegen. Dieselbe dient zur Sicherung aller dem Unternehmer obliegenden Verpflichtungen gegen den Staat und ist, im Fall sie in Anspruch genommen ist, sofort auf ihren ursprünglichen Betrag zu ergänzen. Die Generalkasse ist behufs Deckung von Kosten und Zahlungen an den Staat, welche dem Unternehmer nach Verfügung der zuständigen Behörde obliegen und nicht anderweit berichtigt werden, ohne Weiteres zum Verkauf der hinterlegten Staatspapiere zum Marktpreise berechtigt.

XXII.

Sollten in der Stadt oder im Landgebiete während des Laufs dieser Concession weitere Pferdebahnen gestattet werden, so ist der Unternehmer verbunden, auf Verfügung des Senats andern Unternehmern die Kreuzung, den Anschluß sowie die Mitbenutzung kurzer Strecken der von ihm anzulegenden Bahn unter den vom Senat bestimmten Bedingungen und gegen vom Senat endgültig unter Ausschluß des Rechtsweges festzustellende Vergütung zu gestatten.

XXIII.

Sowohl während des Laufes der Concession als nach Ablauf derselben darf das Material des Pferdebahnkörpers nur mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde und nach vorgängiger Sicherstellung der Wiederherstellung des Straßenpflasters aus dem Straßenkörper entfernt werden.

XXIV.

Die Concession kann ohne Entschädigung zurückgezogen werden, wenn
 a. die sub XXI. erwähnte Caution nicht binnen vier Wochen nach Ausstellung der Concession hinterlegt,

oder b. die concessionirte Pferdeisenbahn vorbehaltlich der Bestimmungen in Betreff der Zweigbahnen sub II. dieser Concessionsbedingungen nicht binnen 12 Monaten von demselben Zeitpunkt an hergestellt und in Betrieb gesetzt,

oder c. der Betrieb, abgesehen von höherer Gewalt und Verfügungen der Behörden, mindestens 8 Tage lang unterbrochen ist,

oder d. der Unternehmer nach Ermessen des Senats wesentliche Verpflichtungen ungeachtet wiederholter schriftlicher Mahnung unerfüllt gelassen, namentlich wenn er mehrfach, abgesehen von höherer Gewalt und Verfügung der Behörden, den Bahnbetrieb unterbrochen hat,

oder e. nach Entscheidung des Senats überwiegende Gründe des öffentlichen Interesses die Aufhebung der Bahn oder Einstellung des Betriebes nothwendig machen. Hinsichtlich der Zweigbahn von der Hutfilterstraße zum Staatsbahnhof wird außerdem vorbehalten, daß der Unternehmer allen Einschränkungen unterworfen ist, die sich durch eine Veränderung oder Verlegung des Staatsbahnhofs, Anlage neuer Gleise oder sonstiger Einrichtungen nothwendig erweisen.

XXV.

In den Fällen der Bestimmung sub XXIV. unter b, c, d geht das Eigenthum der als Caution hinterlegten Staatspapiere als Conventionalstrafe auf den Staat über. Ferner steht dem Senate in den Fällen sub XXIV. b—e, ebenso wie bei Ablauf der Concession, die Wahl und Entscheidung zu, ob der Unternehmer die Bahn aufnehmen, das Material behalten und den Straßenkörper auf seine Kosten in den früheren Zustand ordnungsmäßig wieder herstellen oder ob die Bahn in dem Zustande, in welchem sie sich befindet, gegen Ersatz des Verkaufswerths des Herstellungsmaterials, ausschließlich des Pflastermaterials, vom Staate übernommen werden soll.

Im letzten Fall ist der Verkaufswerth des Schienen- und Unterbaumaterials, jedoch ohne die Herstellungskosten des Bahnkörpers, nach Maßgabe des Zustandes und der Preise zur Zeit der Uebernahme von 3 Taxatoren zu schätzen, deren einen die Aufsichtsbehörde, den zweiten der Unternehmer, den dritten, falls sich die gewählten Schätzer über dessen Wahl nicht verständigen, der Präsident des Obergerichts, demnächst des Landgerichts, zu Bremen ernannt.

XXVI.

Die Aufsichtsbehörde ist befugt, die Befolgung ihrer Anordnungen durch Geldstrafen in unbeschränkter Höhe, sowie durch Sistirung des Betriebes zu erzwingen.

XXVII.

Polizeibeamte und Straßenbaubeamte bis zum Bauaufseher abwärts, wenn sie in dienstlichen Angelegenheiten thätig sind, werden unentgeltlich befördert.

XXVIII.

Wenn der Unternehmer sich durch Verfügungen der Behörden beschwert erachtet, steht ihm der Recurs an den Senat zu, welcher endgültig mit Ausschluß des Rechtswegs entscheidet.

XXIX.

Die Uebertragung der Concession auf andere Personen, insbesondere eine Actiengesellschaft, ist von Genehmigung des Senats abhängig.

XXX.

Alle durch diese Concessionen veranlaßten Kosten trägt der Unternehmer allein.

XXXI.

Abgesehen von den vorstehenden Concessionsbedingungen werden dem Unternehmer keine besonderen Steuern und Lasten auferlegt. Das Unternehmen ist vielmehr nur den allgemeinen Steuergesetzen unterworfen.