

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 26. Februar 1873.

1. Verlegung des Torfbassins.

Ueber die Verlegung des Torfbassins am Kuhgraben hat die Baudeputation, nachdem die erforderlichen vorgängigen Verhandlungen mit dem Königlich Preussischen Oberpräsidium der Provinz Hannover und mit der Direction der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft zum Abschluß gebracht sind, den beifolgenden Bericht erstattet, über dessen Schlufsanträge, da die Ratificationsfrist für das Uebereinkommen mit der Eisenbahngesellschaft mit nächstem Monat abläuft, eine baldige Beschlußfassung erforderlich ist. Indem der Senat die Bürgerschaft hiezu, unter Vorbehalt seiner Erklärung auffordert, bemerkt er, daß die Kosten dieser Anlage im Falle der Genehmigung auf den Fond der Ueberschüsse früherer Jahre anzuweisen sein werden.

Anlage I mit 4 Unter-Anl. und 8 Zeichnungen

2. Regulirung des Philosophenwegs.

Einen weiteren Bericht derselben Deputation wegen Regulirung des Philosophenwegs theilt der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerschaft zur Beschlußfassung hieneben mit. Die Finanzdeputation hat bei demselben nichts zu erinnern gefunden.

Anlage II mit 2 Unter-Anl. (1 Kiff)

3. Regulirung von Baulinien.

Die Baudeputation hat ferner ihren Bericht über die Regulirung von Baulinien im Jahre 1872 eingereicht, welcher der Bürgerschaft hieneben zugeht.

Anl. III mit Unter-Anlage

Anlage I

zur Mittheilung des Senats
vom 26. Februar 1873.

Bericht der Baudeputation,

die Verlegung des Torfbassins betreffend.

In dem Berichte vom 28. Juni 1872, die Straßen- und Canalanlagen in der östlichen Vorstadt betreffend, (Verh. pag. 433 sequ.) hatte die Baudeputation sich die Aufgabe gestellt, ein Gesamtbild derjenigen öffentlichen Anlagen zu geben, welche in Veranlassung der Errichtung des Personen-Bahnhofs im Barkhof erforderlich sein würden, und machte unter den zunächst der Erledigung bedürftigen Arbeiten auf die Verlegung des Torfbassins aufmerksam, über welche thunlichst bald zu berichten sein werde.

Der in demselben Bericht vorgelegte Canalisationsplan, welcher im Ganzen und Großen durch Beschluß des Senats und der Bürgerschaft vom 3./5. Juli 1872 genehmigt wurde, schließt nämlich die Anlage eines Haupt- und Sammelcanals in sich, welchem, wie in dem technischen Bericht pag. 437, 438 näher nachgewiesen ist, füglich keine andere Lage gegeben werden kann, als durch das Terrain hinter der Eisenbahn, und ist der dazu gehörige Canalausschnitt, welcher unter dem Bahndamm der Benlo-Hamburger Bahn bei der Hempstraße liegt, dem erteilten Auftrage entsprechend bereits ausgeführt. In voller Uebereinstimmung steht damit das der hiesigen Sanitätsbehörde von dem Baurath Hobrecht vor Kurzem eingereichte Canalisationsproject, welchem somit in keiner Weise durch die jetzige Vorlage präjudicirt

wird. Dieser Hauptsammelcanal muß nothwendig die beiden Torfcanäle kreuzen, und bei einer Lichtweite von mindestens 2,51 Quadratmeter (30 Quadratfuß) mit seiner Sohle im Mittel auf —7,5 Fuß unter Bremer Null hinabreichen und mit seinem Scheitel auf etwa Null im Mittel liegen, wogegen die Sohlen des Kuhgrabens auf —10 Fuß, des neuen Torfcanals auf —8,4 Fuß liegen, der mittlere Wasserstand aber in denselben —7 Fuß beträgt. Da die Schifffahrt in den Torfcanälen also durch den Hauptcanal nothwendig aufgehoben wird, so ist die Verlegung der ersteren und der Torfaufladeplätze weiter nach Norden schlechterdings unvermeidlich; dazu kommt, was ebenfalls erheblich ins Gewicht fällt, daß es erwünscht sein wird, den Torfverkehr aus der neuen Bahnhofsanlage entfernt zu halten, und daselbst das frei werdende Terrain zu gewinnen, wie denn überhaupt dadurch zur Verbesserung und Verschönerung der ganzen nordöstlichen Umgebung des Bahnhofes beigetragen wird. Dies Alles wird in dem hieneben überreichten technischen Bericht des Oberbauraths Berg laut Anlagen 1—4 und 8 Zeichnungen näher nachgewiesen und nimmt die Deputation denselben der Einzelheiten halber in Bezug.

Die neue Einrichtung ist bereits im Frühjahr 1872 Gegenstand der eingehendsten gemeinschaftlichen Berathung der Deputation für Häfen und Eisenbahnen und der Baudeputation gewesen. Es lagen den Deputationen verschiedene von dem Oberbaurath Berg ausgearbeitete vorläufige Projecte vor, von denen man dem hier vorgelegten Plan den Vorzug gab, nach welchem das neue Torfbassin innerhalb der Curve der Benlo-Hamburger Eisenbahn auf den sogenannten Bürgerweidekämpfen hergestellt wird. Dies Project empfiehlt sich dadurch, daß statt der bisherigen zwei Torfbassins ein einziges von genügender Größe, um den Torfverkehr daselbst zu concentriren, und in so glücklicher Lage hergestellt werden kann, daß die durchschnittliche Entfernung von der Stadt nicht erheblich vergrößert wird. Dazu kommt, daß die Hälfte des erforderlichen Areals, nämlich 465,33 Aren, dem Staat bereits gehört, welches damit eine angemessene Verwendung erhält, während die Anlage durch den Ankauf der noch fehlenden Grundstücke (442,99 Aren) mit Rücksicht auf die Lage und Beschaffenheit derselben vermuthlich nicht unverhältnißmäßig vertheuert wird. Die Köln-Mindener Eisenbahndirection hat sich laut Anlage 3 bereit erklärt, dem Bremischen Staat die zu dem Torfbassin erforderlichen 45,64 Aren, welche sie erworben hat, zum Einkaufspreise zu überlassen; die restirenden 397,95 Aren (cf. Verzeichniß der betheiligten Grundeigenthümer, Anl. 4) sind zu expropriiren.

Das Project ist in dem Berichte des Oberbauraths Berg in allen Einzelheiten näher beschrieben. Das Bassin wird massiv eingefaßt, die Ufer werden ordnungsmäßig erhöht und die erforderlichen Zuwege angelegt. Das Bassin steht in Verbindung mit dem neuen Torfcanal, welcher indessen auf der Strecke von dem neuen Bassin bis zur Einmündung des neuen Verbindungscanals dem Bedürfniß entsprechend tiefer gelegt und auf eine genügende Breite gebracht werden muß; um den Kuhgraben mit dem Bassin in Verbindung zu setzen, ist südlich von der Benlo-Hamburger Eisenbahn der Verbindungscanal A. B. C. herzustellen, welcher bei dem Puncte C des Risses, unterhalb des rothen Heides den Torfcanal aufnimmt.

Die Gesamtkosten sind zu 374,800 Mark außer den nicht einbegriffenen Kosten des Grunderwerbs veranschlagt.

Diese Verlegung des Torfbassins machte eine vorgängige Verständigung erforderlich

1) mit den Vertretern der Kuhgraben-Interessenten, da nach dem Vertrage vom 6. Mai 1864 (Verh. pag. 336) vorbehaltlich des eventuellen Enteignungsrechts deren Zustimmung zu bewirken war,

2) mit der Köln-Minden Eisenbahndirection, da die projectirte Herstellung des Torfbassins und der damit zusammenhangenden Canalarbeiten, Wege etc. etc. in mehreren Beziehungen auf deren Anlagen von Einfluß ist.

Beide Verhandlungen haben zu einem glücklichen Ergebniß geführt, und wird laut Anlagen 2 und 3 der erzielte Abschluß zur Genehmigung von Senat und Bürgerschaft vorgelegt und empfohlen, vorbehaltlich eines Nebenpunktes in dem Vertrage mit Köln-Minden, Anlage 3, ad 7, der noch weiterer Berathung bedarf.

Ad 1. waren zu den Verhandlungen vom Senat die Herren Senator Hermann Albert Schumacher und Oberbaurath Berg committirt, die Herren Amtshauptmann

Geinrich zu Bille
müssen bestellt
Bremischen Staat
nach gekommenen
Bremens das Ho
liegen, im Wege
legen, und wurde
Hammweiden J
liegenden Halle,
bassin zur Folge
überwiegender of
definitiven Abshl
behalten bleibt, f
in Betreff der V
Bremischen Herr
der Verlegung,
Einrichtung des
erklärten sich d
die veränderte
sprache. Andre
des Bassin- nu
übersteigen würd
gefallen und die
Rechnung zu üb
den Notizen von
Landdrostei zu S
der Borschschiff
erzögert, welche
richtung ihrem V
einbarung Brem
Ad 2 m
Protocoll, Anl
Eisenbahn-Com
geführt.

Diese
lichen Gründe
4 Punkten:
a. (ad 5
von 15 Fuß l. 2
auf 9000 Mark
Planen zufolge i
Bremen dieselbe
9000 Mark als
b. (ad 6 de
neuen Torfbassins
dauern wird, mit
so ist die etwaige
c. (ad 7 d
zwischen dem proje
Bürgerweide südlich
daß dieselbe durch
Es liegt
Zitat. 114 + 13
Das dagege
zur Abführung des
Stadt her) betrifft
Aler, von der Ein
canals) bis zur 5

Grimsehl zu Lilienthal und Baurath Dinklage zu Geestemünde zu Preussischen Commissaren bestellt. Wie erwähnt, war in dem Vertrage vom 6. Mai 1864 dem Bremischen Staate das Recht vorbehalten, die nach Maßgabe desselben zur Ausführung gekommenen Anlagen und Werke, wenn überwiegende öffentliche Interessen Bremens das Fortbestehen der Fahrt durch den Kuhgraben als unthunlich erscheinen ließen, im Wege der Expropriation zu beseitigen und den Umständen nach zu verlegen, und wurde verabredet, daß eine Verlegung ohne Zustimmung der damals hannoverschen Interessenten nicht erfolgen dürfe. Unerachtet demgemäß in dem vorliegenden Falle, da unzweifelhaft die Abwässerungscanäle die Beseitigung des Torfbassins zur Folge haben mußten, die Zulässigkeit der Expropriation aus dem Grunde überwiegender öffentlicher Interessen Bremens nachweisbar war, welche bis zum definitiven Abschluß der getroffenen Verständigung auch selbstredend noch immer vorbehalten bleibt, schien es sich doch offenbar zu empfehlen, zunächst eine Verständigung in Betreff der Verlegung zu versuchen. Es sind daher am 28. November 1872 den Preussischen Herren Commissaren die erforderlichen Aufklärungen über die Veranlassung der Verlegung, die Lage des für das neue Bassin ausersehenen Platzes und die Einrichtung des Bassins und der Canäle unter Mittheilung der Risse erteilt und erklärten sich die Herren Commissare danach befriedigt, indem sie anerkannten, daß die veränderte Einrichtung dem Interesse der Wörpeschiffahrts-Interessenten entspreche. Andererseits war als die selbstverständliche Folge der Verlegung der Wegfall des Bassin- und Canalgeldes, soweit dasselbe die bisherige Abgabe (40 Pfennige) übersteigen würde, für die beladenen Schiffe der Torfschiffahrts-Interessenten zuzugestehen und die Unterhaltungskosten für die neuen Anlagen von Bremen auf eigene Rechnung zu übernehmen. Die getroffene Vereinbarung, welche des Näheren aus den Notaten vom 28. November 1872, Anlage 2, erhellt, scheint Seitens der königl. Landdrostei zu Stade keine Bedenken gefunden zu haben; indessen ist die Vernehmung der Wörpeschiffahrts-Interessenten vor der definitiven Ratification für erforderlich erachtet, welche sich zweifelsohne einverstanden erklären werden, weil die neue Einrichtung ihrem Vortheil entspricht. Ebenso wenig wird die Genehmigung der Vereinbarung Bremischer Seits beanstandet werden.

Ad 2 wurde vorbehaltlich höherer Genehmigung am 11. Januar 1873 laut Protocoll, Anlage 3, eine Verständigung mit Köln-Minden durch den Bremischen Eisenbahn-Commissar Herrn Senator Grave und Herrn Oberbaurath Berg herbeigeführt.

Diese Verständigung betrifft zunächst die durch das Bassin veranlaßten baulichen Veränderungen der Anlagen für die Benlo-Hamburger Bahn in folgenden 4 Punkten:

a. (ad 5 der Anlage 3) Köln-Minden hatte eine hölzerne Parallelwegsbrücke von 15 Fuß l. B. mit massiven Ufermauern über den Torfcanal herzustellen, welche auf 9000 Mark (3000 M p Ert.) veranschlagt war. Da diese Brücke den jetzigen Plänen zufolge in größeren Dimensionen ausgeführt werden muß, so übernimmt Bremen dieselbe für seine Rechnung und erhält von Köln-Minden die gedachten 9000 Mark als Zuschuß zu den Baukosten.

b. (ad 6 der Anlage 3). Da die Benutzung des jetzt vorhandenen sogenannten neuen Torfbassins über die Zeit der Eröffnung der Benlo-Hamburger Bahn hinaus dauern wird, mithin der sog. neue Torfcanal noch längere Zeit benutzt werden muß, so ist die etwaige demnächstige Verfüllung desselben selbstredend zu Lasten Bremens.

c. (ad 7 der Anlage 3). Durch die Herstellung des Verbindungscanals zwischen dem projectirten Bassin und dem Kuhgraben wird die Entwässerung der Bürgerweide südlich vom Benlo-Hamburger Eisenbahndamm in der Weise verändert, daß dieselbe durch diesen Verbindungscanal selbst erfolgt.

Es liegt mithin kein Grund vor, die früher projectirten Durchlässe bei Stat. 114 + 13 und Stat. 127 + 3 unter dem Bahndamm zu erbauen.

Was dagegen den in Stat. 123 + 1 zu erbauenden 6 Fuß weiten Canal zur Abführung des Wassers des sog. Schmutzgrabens (Hauptabzugsgrabens von der Stadt her) betrifft, so wird derselbe, so lange nicht der Hauptcanal in der Holler-Allee, von der Einmündung des von der Stadt kommenden Abzugscanals (Dobben-canals) bis zur Hempstraße, hergestellt ist, nicht entbehrt werden können.

Was den Vorschlag, hier ein zwei Fuß weites Rohr einzulegen, betrifft, so dürfte dessen Zulässigkeit weiter in Erwägung zu ziehen sein, und ersucht die Baudeputation ihr zu überlassen, nach weiterer technischer Berathung und unter Berücksichtigung der Canalisationsprojecte des Stadtbaurath Sobrecht nach ihrem Ermessen die sich empfehlende Einrichtung zur Ausführung zu bringen.

c. (ad 8 der Anlage 3). Die Herstellung des hier fraglichen Parallelweges liegt im wesentlichen Interesse Bremens, welches im Fall der Beibehaltung der Wegunterführung bei B des Verbindungsanals eine fernere Brücke über den Canal hätte erbauen und die Benutzung des Weges als Bestell- oder Triftweg durch den vergrößerten Bürgerpark hätte gestatten müssen. Die Anlage des Parallelweges ist auch auf besonderen Wunsch der Verwaltung des Bürgerparks erfolgt.

Wie aus dem Protokoll vom 11. Januar 1873 (Anlage 3) ad 1 — 4 zu ersehen, ist es außerdem gelungen, dem beiderseitigen Interesse entsprechend, mit Köln-Minden eine Verständigung zu Stande zu bringen, nach welcher von der Eisenbahndirection der überschüssige Boden übernommen wird, welcher bei der Anlage des Bassins bis auf den Wasserspiegel ausgegraben werden muß, eine Verständigung, welche von der Köln-Mindener Eisenbahndirection indessen von der Bedingung abhängig gemacht ist, daß die definitive Genehmigung spätestens am 31. März 1873 erfolge, am 1. April c. also mit den Erdarbeiten des Bahndammes, welche keinen längeren Verzug erleiden dürfen, begonnen werden könne. Köln-Minden hat Gelegenheit diesen Boden, der andernfalls anders woher heran zu bringen gewesen wäre, zu den Eisenbahnbauten zu verwenden. Bremen spart die bedeutenden Kosten des Transportes und der Ablagerung dieser großen Erdmassen, für welche andernfalls behufs der Ablagerung ein Areal von 255,98 Aren im Wege der Expropriation zu erwerben sein würde. Die Gesamtsumme der durch diese Uebereinkunft im Fall rechtzeitiger Genehmigung derselben von Bremen zu ersparenden Kosten ist auf 136,500 Mark zu veranschlagen, ein Betrag, um welchen die in diesem Bericht vorstehend angegebene Gesamtsumme der Kosten (abgesehen von den Kosten des Grunderwerbs) eventuell also erhöht wird. Bremen verbleibt dabei selbstredend diejenige Erdmasse, deren es zu den Aufhöhungen um das Bassin und für die Zugänge bedarf.

Die rechtzeitige Genehmigung dieser Vereinbarung wird also dringend anempfohlen werden dürfen. Die Ratification Seitens der Köln-Mindener Eisenbahndirection ist bereits ertheilt.

Was endlich die Ausführung des Projectes angeht, so wird dem technischen Bericht des Oberbaurath Berg darüber das Erforderliche zu entnehmen sein. Es erhellt daraus, daß in diesem Jahre zunächst mit den Erdarbeiten begonnen werden muß und im Ganzen voraussichtlich circa 200,000 Mark abgesehen von den Kosten des Grunderwerbes zur Verwendung gelangen, welche für 1873 zur Verfügung zu stellen sein werden, während die Vollendung der ganzen neuen Anlage und die Verausgabung der übrigen Kosten mit circa 174,800 Mark für 1874 in Aussicht steht.

Ueber den Bau des Hauptcanals von der Schwachhauser Chaussee durch die Holler-Allee, welcher laut anliegendem Bericht von dem Oberbaurath Berg für den Herbst, wo das Grundwasser am Niedrigsten zu stehen pflege, empfohlen wird, so wird darüber eine abgesonderte Berichterstattung erfolgen.

Die Baudeputation beantragt demgemäß:

- 1) Die Verlegung des Torfbassins zu genehmigen und mit der Herstellung des neuen Torfbassins an der Hempstraße, des Verbindungsanals A. B. C. nach dem Kuhgraben und aller sonstigen aus dem technischen Bericht des Oberbauraths Berg näher ersichtlichen, auf dieses Project bezüglichen Anlagen und Werke nach Maßgabe des gedachten Berichtes sich einverstanden zu erklären, zugleich die während der Herstellungsarbeiten sich etwa als zweckmäßig ergebenden nicht erheblichen Modificationen des Projectes in das Ermessen der Baudeputation zu stellen, auch behufs der Ausführung dieser sämtlichen Anlagen und Werke die veranschlagten Gesamtkosten (außer den Kosten des Grunderwerbs) pro 1873 mit 200,000 Mark, pro 1874 mit 174,800 Mark zur Disposition der Baudeputation zu bewilligen;

- 2) die vorschußweise bereits verausgabten Kosten für die Vorarbeiten mit 1446 Mark 64 Pf. zur Disposition der Baudeputation nachträglich zu bewilligen;
- 3) ebenso die Genehmigung der vorgelegten Vereinbarungen vom 28. November 1872 mit den Vertretern der Kuhgraben-Interessenten, (Anlage 2) und vom 11. Januar 1873 (Anlage 3) mit Köln-Minden auszusprechen, letzteres mit Ausnahme des ad. No. 7 des Notats (Anlage 3) bei Station 123 + 1 in Anregung gebrachten Durchlaßrohres für den Schmutzgraben, worüber besondere Verständigung vorbehalten bleiben muß, und bittet die Baudeputation, dieselbe dem Vorstehenden gemäß in ihr Ermessen zu stellen;
- 4) über das zur Ausführung dieses Projectes zu erwerbende Areal nach Maßgabe des Verzeichnisses der betheiligten Grundeigenthümer (Anlage 4) und der überreichten Risse (Anlageblatt VIII.) die Expropriationspflicht auszusprechen, die Baudeputation mit der Vertretung des Staats im Expropriationsverfahren zu beauftragen und eine Vermittlungsdeputation zu ernennen.

Zugleich sieht die Baudeputation mit Rücksicht auf den baldigen Ablauf der für die Genehmigung der Uebereinkunft mit Köln-Minden (Anlage 3) bestellten Frist der rechtzeitigen Beschlußnahme entgegen.

Da bei der Kürze der Zeit eine doppelte Ausfertigung der Risse nicht ausführbar gewesen ist, so erbittet sich dazu die Baudeputation die überreichten Originalien nach erfolgter Beschlußfassung zurück.

Die Baudeputation.

(gez.) Hermann Gröning. (gez.) Alb. Lahmann. Friedr. Sohn.

Unter-Anlage 1

zur Anlage I der Mittheilung des Senats
vom 27. Februar 1873.

Bericht des Oberbaurath Berg,

betreffend die Anlage eines neuen Torfbassins nebst Canal.

Bremen, den 31. Januar 1873.

Nachdem die Baudeputation und die Deputation für Häfen und Eisenbahnen unterm 16. Mai 1872 die Nothwendigkeit der Verlegung der jetzigen Torfbassins anerkannt und das anliegende Project als das zweckmäßigste befunden hatte, habe ich dasselbe einer detaillirten Bearbeitung unterzogen, deren Resultat in den anliegenden 7 Zeichnungen und der nachstehenden Beschreibung vorzulegen ich mir erlaube.

Das neuprojectirte Torfbassin liegt zwischen dem neuen Torfcanale und der Hempstraße, nördlich von dem Rangirkopfe des Venlo-Hamburger Bahnhofes und ist auf der Zeichnung Blatt VII mittelst der Buchstaben G. H. bezeichnet. Die Zugänglichkeit dieses Bassins erfolgt einmal von der kleinen Wumme aus durch den vorhandenen sog. neuen Torfcanal und vom Kuhgraben aus über die Punkte A. B. C. südlich von der Venlo-Hamburger Bahn vermittelt eines neuzugrabenden Canales, welcher in den vorhandenen, sog. neuen Torfcanal mündet. Der neue Torfcanal wird in der Richtung C. D. E. F. G., da derselbe zu schmal und zu flach ist, verbreitert und vertieft werden müssen.

Eine detaillirte technische Beschreibung der neu herzustellenden Anlage ist in dem Notate vom 28. November 1872, welches anliegt, sub Pos. 1 — 6 gegeben, so daß ich dieselbe hier zu wiederholen unterlasse.

Die sub I bis VIII anliegenden Zeichnungen geben außerdem zu dieser technischen Beschreibung des Projectes weitere bildliche Erläuterungen.

Der Gesamtkostenanschlag für die Herstellung des Projectes nach den anliegenden Zeichnungen beträgt, nach Abschlag der von der Venlo-Hamburger Eisenbahn-

Verwaltung übernommenen Erdarbeiten und Transporte, aber excl. der sich z. Z. einer genauen Angabe entziehenden Grunderwerbskosten 374,800 Mark und vertheilt sich diese Summe folgendermaßen.

1. Erdarbeiten	Mk 52,492.80
2. Das Bassin	" 124,134.65
3. Die 3 Brücken	" 51,500.—
4. Pflasterungen und Regulierungsarbeiten	" 62,100.50
5. Hochbauten	" 27,490.—
6. Insgemeinkosten	" 57,082.5

Total = Mk 374,800.—

Soll das vorliegende Project zur Ausführung gelangen, so wird die Erbauung des Hauptcanals in der Holler-Allee, vom Dobbencanal an bis zur Hempstraße, den bestehenden Plänen gemäß erfolgen müssen, wenn man sich bei der Durchführung des Schmutzgrabens durch den projectirten Verbindungscanal zwischen Kuhgraben und neuen Torscanal, vis à vis von Stat. 123 + 1 der Venlo-Hamburger Bahn, nicht durch Anlage eines prov. Düfers, welcher etwa 8000 Mark kosten würde, helfen will. Ich halte indessen dieses Auskunftsmittel bei einem Schmutzgraben für ein sehr schlechtes, da Verstopfungen kaum ausbleiben können und die Reinigung viel Geld kosten wird.

Meiner Ansicht nach würde die Ausführung sich folgendermaßen gestalten.

- 1) Es wird zunächst die Erdarbeit auf der ganzen Strecke des Verbindungscanals, der Verbreiterung des neuen Torscanals und des Bassins, mit Ausnahme einer Strecke zu beiden Seiten des jetzigen Schmutzgrabens, in Angriff genommen, zugleich aber der Hauptcanal in der Holler-Allee vom Dobbencanal bis zum neuen Torscanal und jenseit des neuen Torscanals bis zur Venlo-Hamburger Eisenbahn rechtzeitig hergestellt.
- 2) Nach Beschaffung der Erdarbeiten und Erbauung der drei Brücken bei Lit. A. C. u. G. des Planes, welche sofort erfolgen kann, wird zunächst das jetzige neue Torbassin, an einem passenden Zeitpunkte, abgeschlossen und das Verbindungsstück des Hauptcanals durch den sog. neuen Torcanal erbaut.
- 3) Sobald diese sub 2 aufgeführte Arbeit vollendet ist, erfolgt die Einmündung des Dobbencanals in den neuen Hauptcanal, die Abschliefung des jetzigen Schmutzgrabens neben der Venlo-Hamburger Eisenbahn (vis à vis von Stat. 123) und die Vollendung des zu beiden Seiten des Schmutzgrabens belegenen Verbindungscanals sowie die Anschliefung des neuen Bassins, welches inzwischen mit den Ufermauern zc. versehen worden ist.
- 4) Die übrigen Arbeiten, als Herstellung von Wegen, Pflasterungen, Hochbauten zc. können nach Vollendung der Erdarbeiten resp. zugleich mit den übrigen Arbeiten ausgeführt werden.

Da die Köln-Mindener Eisenbahndirection sich an die unterm 11. d. M. getroffenen Vereinbarungen nur dann gebunden erachten kann, wenn die Erdarbeit quaest. am 1. April d. J. in Angriff genommen und somit ihr Bahndamm rechtzeitig vollendet werden kann, so scheint eine rasche Beschlußnahme in dieser Angelegenheit, durch welche zugleich die Möglichkeit einer erheblichen Kostenersparung gegeben wird, dringend geboten.

Was die Kosten der Erbauung des Hauptcanals betrifft, so entziehen sich dieselben meiner Beurtheilung und wird darüber Seitens der Baudeputation, Abtheilung Straßenbau, besonders zu berichten sein. Ich hebe indessen hervor, daß der Beginn der Arbeiten dieses Hauptcanals zweckmäßig bis zum Herbst, wo das Grundwasser am niedrigsten zu stehen pflegt, verschoben werden kann.

(gez.) **Berg.**

Unter-Anlage 2
zur Anlage I der Mittheilung des Senats
vom 26. Febr. 1873.

N o t a t,

betreffend den Ruhgraben.

Geschehen, Bremen, den 28. November 1872.

Dem Königlich Preussischen Oberpräsidium der Provinz Hannover war durch ein Schreiben der Commission des Senats für die auswärtigen Angelegenheiten vom 24. Juli mitgetheilt, daß durch die Richtung der Venlo-Hamburger Bahn und deren Bauten eine Verlegung des, die Torfschiffahrt aus den Lilienthaler Moor-districten nach Bremen vermittelnden Ruhgrabens in der Nähe der Stadt nothwendig werde, und dem Schreiben ein Bericht der Bremischen Baudirection vom 10. Juli angefügt, in welchem unter Vorlage eines Risses dargethan war, wie sich in der im Risse näher angegebenen Richtung durch die Anlage eines in der Gegend der Munte beginnenden nach dem zu verbreiternden neuen Torfcanal führenden neuen Verbindungscanals und eines ungefähr in der Mitte zwischen westlicher und östlicher Stadt und in die Nähe der neuen Hauptverbindungsstraße zu verlegenden neuen großen Torfausladeplatzes mittelst einer, in dem zwischen der ehemaligen Königlich Hannoverschen Regierung und dem Senat der freien Hansestadt Bremen abgeschlossenen Vertrage vom 6. Mai 1864 Bremen bereits freigestellten anderen Einrichtung — und nach Ansicht der Baudirection in vollkommenerer Weise — den an dem aufzuhebenden bisherigen Communicationswege sich knüpfenden Interessen der gedachten Torfschiffahrtsinteressenten werde Genüge geleistet werden. Die Commission für die auswärtigen Angelegenheiten verband damit im Auftrage des Senats das Ersuchen, commissarische Verhandlungen zum Zwecke der Prüfung dieses Projects und zur Regelung aller dabei in Betracht kommenden Fragen zu eröffnen.

Das Königlich Preussische Oberpräsidium ernannte in einem Schreiben vom 28. August in Erwiderung des Bremischen Schreibens vom 24. Juli zu Königlich Preussischen Commissarien für die einzuleitenden Verhandlungen den Herrn Amtshauptmann Grimsehl zu Lilienthal und den Herrn Moorcommissar Baurath Dinklage zu Geestemünde, mit welchen schon vorher über das Project vorläufige Besprechungen statt gehabt hatten, worauf der Bremische Senat unter dem 13. September dem Königl. Oberpräsidium als seine Commissarien den Herrn Senator Dr. H. A. Schumacher und Herrn Oberbaurath Berg bezeichnete, auch hervorhob, daß die Verhandlungen wegen der dabei in Frage kommenden localen Verhältnisse in Bremen stattfinden möchten.

Demgemäß hatten sich im Lindenhof zu Bremen auf geschehene Einladung zu diesen Verhandlungen heute, Donnerstag, den 28. November, 11 $\frac{1}{2}$ Uhr eingefunden:

Herr Amtshauptmann Grimsehl,
Herr Moorcommissar Baurath Dinklage,
Herr Senator Dr. H. A. Schumacher,
Herr Oberbaurath Berg,

und wurden dieselben damit eingeleitet, daß man sich die im Vorstehenden angeführten Actenstücke und den Vertrag vom 6. Mai 1864 nebst dem dazu gehörigen Protokolle gleichen Datums sowie die ganze Sachlage vergegenwärtigte.

Sodann legte der Herr Oberbaurath Berg den General- sowie die Specialpläne für die Veränderung des Ruhgrabens resp. den neu zu erbauenden Torfcanal nebst Bassin vor und gab dazu die erforderlichen Erläuterungen. Die Herren Commissare für Preußen, in spec. der Herr Baurath Dinklage als technischer Commissar erklärte sich mit den Annahmen, auf welchen die vorgelegten Pläne basirten, vollkommen einverstanden und wurde in Betreff der letzteren Folgendes gemeinschaftlich verabredet und festgesetzt.

1) Der neu zu erbauende Torfschiffahrts canal hebt auf dem sogen. Munte-terrain, da wo der alte Ruhgraben von dem Damm der Venlo-Hamburger Eisenbahn

durchschnitten wird und eine Eisenbahnbrücke von 20 Fuß lichter Weite (6,277 Meter) den Kuhgraben überspannen wird, bei c c der Karte, an, läuft in westlicher Richtung neben dem vorgedachten Bahndamm, von A. bis B. der anliegenden Karte, auf der der Stadt Bremen zugekehrten Seite desselben hin und wendet sich von B in einem nach Südwesten gekehrten Bogen dem mit c bezeichneten Punkte zu, wo derselbe in den vorhandenen sogen. neuen Torfcanal einmündet.

2) Der neu zu erbauende Canal erhält auf dieser Strecke eine Bodenbreite von 6,4 Meter, eine Tiefe von 1,2 Meter unter dem niedrigsten Feldwasserstande, oder 3,2 Meter unter Bremer Null, 1 $\frac{1}{2}$ -fache Dossirungen und in der Linie des niedrigsten Wasserstandes eine Wasserbreite von 10 Meter.

Leinpfade werden auf dieser Strecke wegen niedriger Lage der Ufer nicht angelegt, die Ufer dienen daher als Leinpfade und werden dazu hergerichtet.

3) Bei A und C werden die vorhandenen Wege mittelst je einer 6 Meter Lichtweite zwischen den eingebauten Leinpfaden haltenden massiven Brücke mit eisernem Oberbau über den neuen Canal geführt. Jede Brücke erhält 2 Leinpfade von je 1,2 Meter Breite. Die Lichthöhe der Brücken beträgt vom höchsten Wasserstande gemessen 2,15 Meter, über den Leinpfaden 1,75 Meter.

4) Von dem Punkte c bis zum Punkte G wird der neue Canal in dem vorhandenen sog. neuen Torfcanale weiter geführt, erhält eine Bodenbreite von 10,4 Meter und 1 $\frac{1}{2}$ -fache Dossirungen. Die Sohle liegt 1,2 Meter unter dem niedrigsten Feldwasserstande oder 3,2 Meter unter Bremer Null. Die Wasserbreite in der Höhe des niedrigsten Wasserstandes beträgt 14 Meter. An beiden Seiten sind Leinpfade von 1,3 Meter Breite; 0,3 Meter über dem höchsten und 1 Meter über dem niedrigsten Wasserstande anzulegen.

5) Dieser Canal ist etwas oberhalb des Punktes G mittelst einer massiven Brücke mit eisernem Oberbau von 8,4 Meter Lichtweite und von 1,3 Meter Lichthöhe über dem höchsten resp. 2 Meter über dem niedrigsten Wasserstande überspannt. Oberhalb dieser Brücken hören die Leinpfade auf und werden nicht unter denselben durchgeführt.

6) Bei dem Punkte G wendet sich der Canal westlich, um in das neue Bassin einzutreten. Dasselbe erhält eine mittlere Lichtweite von 30 Meter, welche sich am hinteren Ende auf 22 Meter einschränkt. Die Länge des Bassins beträgt 504 Meter. Die Tiefe der Sohle beträgt 1,2 Meter unter dem niedrigsten Wasserstande und 3,2 Meter unter Bremer Null.

Dasselbe ist ringsum mit Mauern umgeben, deren Oberkante auf 0,5 Meter unter Bremer Null oder 0,8 Meter über dem höchsten und 1,5 Meter über dem niedrigsten Wasserstande liegt. Das Bassin ist ringsum von einer 12 Meter breiten Pflasterbahn umgeben, hinter welcher sich an jeder Seite des Bassins die 18 Meter breiten Wagenplätze befinden.

An den Mauern sollen Ketten mit Ringen zur Befestigung der Schiffe angebracht werden.

Die Einrichtungen zum Anlegen der Schiffe behuf Revision und Zahlung der Consumtion sollen in bequemer und leicht zugängiger Weise hergerichtet werden.

Für die Benutzung des Bassins soll eine besondere Verordnung publicirt werden, welcher sich die Torfschiffer zu fügen haben werden.

Es wurde endlich auf die durch diese neuen Einrichtungen hervorgerufenen Aenderungen in den bisherigen Verhältnissen übergegangen. Während Bremischer Seits hervorgehoben wurde, daß durch die Concentration der Torfausladeplätze auf ein großes gemeinschaftliches Bassin für alle bisherigen Torzufuhrwege zu Schiff den Mängeln des bisherigen Communicationsweges für die Torfschiffahrtsinteressenten des Kuhgrabens Abhülfe geschafft werde, und daher diese Interessenten bei den großen Kosten, welche Bremen dafür ausgeben müsse, wenigstens für die Unterhaltung des Verbindungsanals eintreten müßten und dieses um so eher vermöchten, als sicherlich nach kurzer Zeit alle Holzbohlwerke des jetzigen Kuhgrabenbassins, soweit solches noch bestehe, auf Kosten der Interessenten müßten erneuert werden, für welche das jetzige Schleusengeld nicht ausreichen werde, wurde von den Königlich Preussischen Herren Commissarien hervorgehoben, daß die Torfschiffahrtsinteressenten nicht stärker belastet werden dürften, als bisher, da sie schon jetzt Schwierigkeiten

fänden, die Unkosten der Wasserverbindung mit der Stadt Bremen zusammen zu bringen und vereinigte man sich darauf vorbehaltlich der Genehmigung ihrer hohen Committenten zu folgenden noch im Einzelnen näher zu präcisirenden Punkten.

1) Hinsichtlich der neuen Anlage, sowohl des Verbindungsgrabens als der übrigen Strecke des gemeinschaftlichen Canals und des gemeinschaftlichen Torfbassins bleiben sämmtliche Bestimmungen des gedachten Staatsvertrages vom 6. Mai 1864 in Kraft, jedoch mit der Modification, daß

- a. das bisherige Schleusengeld, das bisher 8 Grote Gold per Hantschiff betrug, ohne daß seine Bestimmung geändert wird, künftig 40 Pfennig für ein Hantschiff betragen soll, (wogegen von den Königlich Preussischen Herren Commissarien bevortwortet wurde, daß von den Torfschiffahrtsinteressenten, sobald ihre Schiffe mit Torf beladen seien, kein Bassin- oder Canalgeld weiter erhoben werden könne und dürfe.)
- b. Für die ganze neue Einrichtung und Anlage (Riß c. c., a. B., C. D., E. F., G. H.) nebst Torfladeplätze, Leinpfäden, soweit sie zulässig sind und Zubehör trägt Bremen nicht bloß die Kosten der ersten Anlage, sondern auch die sämmtlichen künftigen Unterhaltungskosten, daher
- c. die Unterhaltungsverpflichtung der Torfschiffahrtsinteressenten sich auf den Communicationsweg von der Muntegegend (bei c. c. des Risses) bis zur großen Bummie bei Kuhfiel künftig beschränkt und die Strecke des Kuhgrabens von der Muntegegend bis zur Stadt (c. c. des Risses bis y.) sobald die neue Anlage fertig ist, aufhört Communicationsweg der Torfschiffahrtsinteressenten zu sein, die so beschränkte Unterhaltungspflicht aber vorzugsweise aus dem Schleusengelde, so wie es der gedachte Vertrag vorschreibt, gedeckt wird.

2) Auf den Torfladeplätzen des neuen Bassins H. G. des Risses erhalten die Torfschiffahrtsinteressenten des Kuhgrabens, ebenso wie die Semkenfahrer und sonstige Torffahrer des neuen Canals, zur Vermeidung von Streit und Eifersucht soweit thunlich abgesonderte Plätze angewiesen, deren Lage alle ein oder zwei Jahre bei denselben alterniren soll, damit die Klage einer Bevorzugung von vornherein ausgeschlossen werde.

3) Den Torfschiffahrtsinteressenten des Kuhgrabens ist es, jedoch unter Anweisung der Bremischen Baudirection, unbenommen, wenn von ihnen die Kosten der Herausnahme getragen werden, das Holzwerk des Bollwerkes für ihre Rechnung und ihren Vortheil zu verwerthen. Es wurde indeß allseits hervorgehoben, daß die Kosten der Herausnahme den Werth des Holzes wahrscheinlich überwiegen werden.

Es wurde beantragt von diesem Rotate, welchem ein Plan der Anlage angefügt werden solle, den Herren Commissarien Ausfertigungen zukommen zu lassen und darüber baldthunlichst, da für den Bau mannigfache Vorbereitungen erforderlich seien, das Einverständnis ihrer Committenten einzuholen.

Auch darüber war man einverstanden. Womit nach Vorlesung geschlossen.

(gez.) **Grimsehl,**
Amtshauptmann.

(gez.) **H. A. Schumacher,**
Senator.

(gez.) **A. Dinflage,**
Oberbaurath.

(gez.) **Berg,**
Oberbaurath.

Unter-Anlage 3

zur Anlage I. der Mittheilung des Senats
vom 26. Februar 1873.

Verhandelt Bremen, den 11. Jan. 1873.

Gegenwärtig:

Herr Senator **Grave** aus Bremen, Herr Oberbaurath **Berg** daher, Herr Oberbaurath **Junk** aus Osnabrück, Herr Abtheilungs-Baumeister **Meißner** aus Bremen.

Nach Verabredung zwischen dem Herrn Commissar des Senats in Eisenbahn-Angelegenheiten zu Bremen und der Direction der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft zu Köln waren die Nebenverzeichneten zusammen gekommen und verhandelten über

die Bremischer Seits projectirte Anlage eines neuen Torfcanal-Bassins neben der Venlo-Hamburger Bahn und die damit im Zusammenhange stehenden Veränderungen in den Baulichkeiten der Venlo-Hamburger Bahn unter beiderseitigem Vorbehalt der höheren Genehmigung das Folgende.

1) Die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft tritt an den Senat zu Bremen diejenige Fläche des von ihr erworbenen Grundstückes des **Werner Mende** (Kataster-nummer 226) rechts der Bahn von Stat. 40 bis 53 zu dem Einkaufspreise ab, welche nach dem Ermessen der Direction zu Eisenbahnzwecken in Zukunft nicht erforderlich sein wird und wird, diese Fläche eisenbahnseitig thunlichst bald bestimmt werden.

2) Die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft übernimmt es, das rechts der Bahn von Station 40 bis 54 der Section 41 projectirte Torfbassin bis auf den Wasserspiegel auszuheben und das Material zum Bahndamm zu verwenden, falls der Grund und Boden von Seiten Bremens unentgeltlich zur Disposition gestellt wird und die Ueberweisung desselben spätestens bis zum 31. März d. J. stattfindet. Nach der Berechnung der Bremischen Herren Commissare wird die daraus zu gewinnende Auftragsmasse etwa 31,500 Kubikmeter betragen, von welcher die Köln-Mindener Verwaltung etwa 25,200 Kubikmeter entnehmen kann, während der Rest und die unter Wasser zu gewinnenden Massen von Seiten Bremens zur Hinterfüllung der Ufermauern und Aufhöhung der Wege und Plätze selbst gefördert und verwendet werden sollen.

3) In gleicher Weise und unter denselben Bedingungen übernimmt die Köln-Mindener Gesellschaft die Aushebung des Verbindungschanals vom Torfcanale bis zum Kuhgraben rechts neben der Bahn von Stat. 108 bis Stat. 127, soweit die Auftragsmassen über dem Wasserspiegel zu gewinnen sind. Die aus dieser Canalstrecke unter Wasser zu gewinnenden Erdmassen werden Bremischer Seits auf Bremische Kosten gewonnen und neben dem Canale an der Bahnseite abgelagert. Soweit diese Massen nicht in der betreffenden Strecke zum Bahndamme direct verwandt liegen bleiben können, übernimmt die Köln-Mindener Gesellschaft den Weitertransport zu der geeigneten Verwendungsstelle im Bahndamme auf ihre Kosten.

Die auf dieser Canalstrecke zu gewinnenden Massen betragen nach Bremischer Berechnung über Wasser zu gewinnen rund 10,200 Kubikmeter und unter Wasser zu gewinnen rund 8000 Kubikmeter, zusammen 18,200 Kubikmeter, wovon zu den Bremischer Seits anzufüllenden Rampen etwa 4000 Kubikmeter erforderlich sind, so daß für den Bahndamm der Venlo-Hamburger Bahn 14,200 Kubikmeter zu verwenden bleiben.

4) Aus der Erbreiterung des Torfcanals von dem neuen Bassin neben der Venlo-Hamburger Bahn bis zu der Einmündung des sub 3 erwähnten Verbindungschanals werden nach Bremischer Berechnung rund 33,000 Kubikmeter Abtragsmasse zur Disposition stehen, welche zur Anschüttung des Bahndammes, theils neben dem Bahnhofs, theils bei Stat. 90 bis 115 verwendet werden können. Bremischer Seits wird es übernommen, diese Abtragsmassen in den Bahndamm zu befördern oder nach weiterer Verabredung auf Bremische Kosten durch die Bauverwaltung der Venlo-Hamburger Bahn in den Bahndamm befördern zu lassen. Die Köln-Mindener Gesellschaft verpflichtet sich, für jeden Kubikmeter nach Anweisung der Bauverwaltung der Venlo-Hamburger Bahn bis Ende August d. J. in den Bahndamm abgelagerte und verbaute Auftragsmasse an die Bremische Bauverwaltung einen Beitrag von 5,5 Sgr. zu zahlen.

5) Die von Seiten Köln-Minden auszuführende Parallelwegsbrücke über den Torfcanal rechts neben Stat. 40 der Bahn wird von Seiten Bremens nach dem neuen Plane in größeren Dimensionen ausgeführt und leistet die Köln-Mindener Gesellschaft dazu als Beitrag den Anschlagspreis von 3000 fl (dreitausend Thaler), wogegen Bremen die fragliche Brücke auf seine Kosten ausführt und unterhält und event. für eine vorläufige Zugänglichkeit zu den betreffenden Grundstücken sorgt.

6) Die Strecke des Torfcanals unter und zwischen den 3 Unterführungen bei Stat. 40 wird Bremischer Seits zugeschüttet und soweit solches überhaupt im Plane liegt, Bremischer Seits gepflastert werden.

7) Die bei
wird nicht
123 + 1 und
4 Fuß Breite in
Bremischer Seits
2 Fuß weiten Durch
Seiten der Köln-Mi
8) Als Erhö
Stat. 106 bis Stat.
zu welchen von Seiten
Die Köln-Mindener
schleife oder hier
Bauverwaltung der
an Ort und Stelle
eingemündeten Gu
über die Eisenbahn
Gehörsung

Unter-
zur Anlage I der W
von St. J.

Die auf
folgendenmaßen be
a. Die
richt
b. Die
Be
c. Die
(E
mar
am
d. Die
Ver
selbst
Bremen,

Stausen
Stausen
Stausen

1 225 Johann
2 224 Die Sta
3 223 H. B. A
4 222 St. Pet
5 221 Dieselbe
6 219 Dieselbe
7 218 St. Joh
8 217 Joh. D

7) Die bei Stat. 114 + 5 in Section 41 projectirte Ueberfahrt des Feldweges wird nicht ausgeführt und kommen auch die bei Stat. 114 + 3, Stat. 123 + 1 und Stat. 127 + 3 projectirten Durchlässe von 4 Fuß, 6 Fuß und 4 Fuß Weite in Wegfall, doch muß der mittlere Durchlaß bis zur Beendigung des Bremischer Seits projectirten neuen Entwässerungscanals provisorisch durch einen 2 Fuß weiten Durchlaß durch den Bahndamm geführt werden und wird solches von Seiten der Köln-Mindener Gesellschaft geschehen.

8) Als Ersatz für die in Stat. 114 + 5 wegfallende Ueberfahrt wird von Stat. 105 bis Stat. 128 links der Bahn ein 5 Meter breiter Parallelweg hergestellt, zu welchem von Seiten Br. mens der Grund und Boden frei zur Disposition gestellt wird. Die Köln-Mindener Gesellschaft übernimmt es, diesen Parallelweg mit Steinkohlenschlacke oder Kies zu befestigen und an den Enden mit angemessenen, zwischen der Bauverwaltung der Venlo-Hamburger Bahn und der Bremischen Bauverwaltung an Ort und Stelle festzustellenden, thunlichst an den Fuß der Ueberfahrtsrampen einzumündenden Curven an die Wege, welche bei Stat. 115 und Stat. 127 + 5 über die Eisenbahn führen, anzuschließen.

Genehmigt und unterschrieben.

(gez.) **Grave.**

(gez.) **Junk.**

(gez.) **Berg.**

(gez.) **Weißner.**

Unter-Anlage 4

zur Anlage I der Mittheilung des Senats
vom 26. Februar 1873.

Expropriations - Verzeichniß.

Die auf dem Blatt VIII Anlage zu Blatt I angegebenen Flächen sind folgendermaßen bezeichnet:

- Die roth angelegten Flächen geben das zur Herstellung des Projectes erforderliche Terrain an.
- Die hochgelb angelegten Flächen bezeichnen das zu einer etwaigen Bodenablagerung erforderliche Terrain.
- Die braun angelegten Flächen bezeichnen das von der Bürgerweide (Staatseigenthum) zu etwaigen Ablagerungen erforderliche Terrain, falls man von den sub b hochgelb bezeichneten Flächen einzelne Strecken nicht ankaufen und höhere Transportkosten anlegen wollte.
- Die mattgelb angelegten Flächen auf der Bürgerweide, neben dem Verbindungscanal geben das Terrain zu etwaigen Ablagerungen da- selbst an.

Bremen, den 16. Januar 1873.

(gez.) **Berg.**

Laufende Nummer.	Cataster-Nummer.	N a m e.	Wohnort	Gr ö ß e der zu expropriirenden Fläche. Ar.	Eventuell zur Ablagerung der Bodenmassen zu expropriiren Ar.	Bemerkungen.
1	225	Johann Hinrich Schmidt.	Bremen	165,44		
2	224	Die Stadt Bremen.	das.	187,21		
3	223	M. B. A. W. Neufirch.	das.	83,71	106,00	Expropriation nicht erforderlich, aber Vergütung des Pächters.
4	222	St. Petri Domkirche.	das.	8,12	6,96	
5	221	Dieselbe.	das.	12,74	11,28	
6	219	Dieselbe.	das.	5,30	6,36	
7	218	St. Johannis-Kloster.	das.	25,48	21,84	
8	217	Joh. Diedr. Willems.	das.	5,76	4,32	
			Latus	493,76	156,76	
					42 *	

Laufende Nummer.	Cataster-Nummer.	Namen.	Wohnort	Größe der zu expropriirenden Fläche. Nr.	Eventuell zur Ablagerung der Bodenmassen zu expropriiren Nr.	Bemerkungen.
		Transport		493,76	156,76	
9	216	Hermann Suling.	das.	10,12	10,80	
10	212	Joh. Diedr. Wilkens.	das.	5,39	4,80	
11	213	St. Petri Domkirche.	das.	4,32	3,96	
12	210	Hermann von Soosten jun.	das.	5,10	3,48	
13	209	Georg Hinrich Vögels.	das.	4,45	3,86	
14	208	St. Petri Domkirche.	das.	4,57	3,72	
15	206	Dieselbe.	das.	3,60	3,60	
16	205	L. A. von Soosten jun.	das. 1/2	2,94	3,48	
		St. Petri Domkirche.	das. 1/2			
17	203	Das reformirte Waisenhaus.	das.	7,08	7,08	
18	202	St. Petri Domkirche.	das.	8,04	7,08	
19	201	Hermann Suling.	das.	7,70	6,96	
20	58	Gerh. Klatte.	das. 1/2	4,19	3,72	
		Friedrich Bollmann.	das. 1/2			
21	56	L. A. von Soosten jun.	das.	3,10	3,60	
22	55	Joh. Friedr. Barre.	das.	1,95	3,96	
23	54	Gerh. Klatte.	das.	1,68	3,51	
24	53	Diedr. Rathjen.	das.	2,40	3,29	
25	52	Joh. Hermann Bollmann.	das.	1,40	2,80	
26	51	Joh. Segelken.	das.	1,12	3,22	
27	50	Werner Menke.	das.	3,19	5,67	
28	48	Dieselbe.	das.	1,50	3,01	
29	47	Gerhard Klatte.	das. 1/2	1,20	3,10	
		Friedr. Bollmann.	das. 1/2			
30	45	Henr. Barber.	das.	0,85	2,70	
31	44	Friedr. Bollmann.	das.	2,52	2,32	
32	42	Joh. Hermann Bollmann.	das.	1,20		
		Werner Menke.	das. 1/3	1,19		
33	41	Diedr. Rathjen.	das. 1/3			
		Herm. Rathjen.	das. 1/3			
36		Die Bürgerweide.	das.	278,12		
37	226	Hierzu kommt noch als von der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft zu übernehmen: das von derselben von Werner Menke angekaufte Grundstück theilweise mit		45,64		Expropriation nicht erforderlich. Wird von der Köln-Mindener Eisenbahn-Verwaltung zum Einkaufspreise überlassen.
Summa...				908,32	255,98	

Anlage IIzur Mittheilung des Senats
vom 26. Februar 1873.**Bericht der Baudeputation,**
die Regulirung des Philosophenweges betreffend.

Wie aus dem Bericht vom 16. März 1853 (Berh. pag. 186) zu ersehen, ist der Staat bei Regulirung der nördlichen Linie des Philosophenweges mehreren Anliegern derselben gegenüber vertragsweise die Verpflichtung eingegangen, die südliche Linie des Philosophenweges bei 36füßiger Breite, wie auf dem damals vorgelegten

Karte näher angegeben
Bürgerstraße vom 2.
und den Eigentümern
lag, den künftig zu
Den ihrer Grundstücke
verleihen. Da diese
17. Mai 1847 zu
angegeben, daß zu
Bedeutung gefunden
den Philosophenwege
mindestens zweifelhafte
vor der Entscheidung
zur Straße gegeben
sind und die Karte

Demgemäß
die Bürgerstraße und
gehenden Grundstücke
bei Seligenheit des
zu Folge hatte,
vernünftig zurücklag,
sich zu lassen von
von der Baudeputation
Lafayette erhielt, das
Bauten an den

Am 6. März
gekommen, dem

Die dem
nicht höher als an
von circa 200 Fuß
der Baudeputation
Bedeutung abgeleitet
wie als ein Beispiel
Philosophenweges
Karten der Baudeputation
verleihen und zur
Stunde zu bringen
gingen nicht ge

Da die Baudeputation
nicht, so leidenschaftlich
die im
aufgezeichnet
4000
Bauten

Unter-
zu Anlage II der Baudeputation
vom 26. Februar

Zur Regulirung
weges ist vorbehalten
Baudeputation, Ab-
Grenzung und Abgrenzung
Bauwerk, andere

Risse näher angegeben, gesetzlich festzustellen und ist durch Beschluß von Senat und Bürgererschaft vom 23. März und 8. April 1853 (Verh. pag. 205. 217.) dem entsprochen und den Eigenthümern der im Süden belegenen Grundstücke die Verpflichtung auferlegt, den künftig zur Verbreiterung des Philosophenweges unentgeltlich abzutretenden Theil ihrer Grundstücke auf ihre Kosten mit Steinpflaster und Asphalttrottoir zu versehen. Da dieser Beschluß nach § 12 der damals geltenden Bauordnung vom 17. Mai 1847 zu interpretiren sein wird, so ist die Baudeputation von der Ansicht ausgegangen, daß zufolge § 12 c die gedachte Verpflichtung stillschweigend an die Bedingung gebunden sei, daß die Anlieger der südlichen Seite Ausgangsrechte nach dem Philosophenwege in Anspruch nehmen würden; daß aber zufolge § 12 d es mindestens zweifelhaft bleibe, ob nicht solchen Falles die Verpflichtung auf 15 Fuß von der Straßenare sich beschränke, für die darüber hinausgehenden 3 Fuß des zur Straße gezogenen Areals vom Staat also eine angemessene Entschädigung zu zahlen und die Kosten der Straßenanlage zu übernehmen seien.

Demgemäß sind die Rechte des Staates gegenüber dem Erwerber des zwischen der Birkenstraße und dem Philosophenwege belegenen, bis dahin dem Hause Seefahrt gehörenden Grundstückes, nämlich dem Bauunternehmer Carl Friedrich Barmbrod, bei Gelegenheit des von demselben eingereichten Bauantrages wahrgenommen, was zur Folge hatte, daß Barmbrod nach längeren Verhandlungen diesen Bauantrag förmlich zurückzog, auf den Plan am Philosophenwege mit Ausgängen nach demselben zu bauen verzichtete, und Projecte wegen Anlage einer dreißigfüßigen Straße von der Birkenstraße nach der großen Weidestraße einreichte, aus welchen die Möglichkeit erhellte, das gedachte Grundstück nicht minder vortheilhaft als durch größere Bauten an den vorhandenen Straßen zu verwerthen.

Am 6. Februar d. J. ist schließlich die anliegende Vereinbarung zu Stande gekommen, deren Genehmigung die Deputation empfiehlt.

Die danach zugestandene Entschädigung von viertausend Mark ist offenbar nicht höher als an und für sich die volle Vergütung für einen dreißigfüßigen Streifen von circa 200 Fuß Länge am Philosophenweg betragen haben würde, während nach der Vereinbarung auch noch zwei Parzellen zur Regulirung der Birkenstraße und der Weidestraße abgetreten worden. Die mit Barmbrod abgeschlossene Uebereinkunft ist also als ein Vergleich aufzufassen, nach welchem derselbe das übrige, zur Regulirung des Philosophenweges erforderliche Areal unentgeltlich abtritt, wogegen der Staat die Kosten der Straßenanlage übernimmt, um auf diese Weise die an sich wünschenswerthe und verfassungsmäßig beschlossene Verbreiterung des Philosophenweges zu Stande zu bringen, während Barmbrod zugleich das Recht zur Anlage von Ausgängen daselbst gewinnt.

Da die Straßenanlage in diesem Jahre schwerlich zur Ausführung kommen wird, so beschränkt die Baudeputation für jetzt ihre Anträge dahin, die mit Carl Friedrich Barmbrod eingegangene Uebereinkunft, wie vorbehalten zu genehmigen und der Baudeputation den Kaufpreis mit 4000 Mark so wie für die halben Laffungskosten 100 Mark zur Verfügung zu stellen.

Die Baudeputation.

(gez.) Hermann Gröning.

(gez.) Steinhäuser.

Unter-Anlage 1

zur Anlage II der Mittheilung des Senats
vom 26. Februar 1873.

Zur Regulirung der Birkenstraße, der großen Weidestraße und des Philosophenweges ist vorbehaltlich der Genehmigung von Senat und Bürgererschaft, zwischen der Baudeputation, Abtheilung für den Hochbau, vertreten durch Senator Dr. Hermann Gröning und August Steinhäuser einerseits, sowie dem Bauunternehmer Carl Friedrich Barmbrod, andererseits, der nachstehende Vertrag hiedurch abgeschlossen.

Nach Maßgabe des Situationsrißes vom 8. Januar 1873, welcher mit den beiderseitigen Unterschriften versehen ist, tritt Herr Carl Friedrich Barmbrock von seinem zwischen der Birkenstraße und dem Philosophenwege belegenen Immobile, welches derselbe von dem Hause Seefahrt käuflich erworben hat, folgende Parzellen zum Zweck der Straßenregulirung an den Staat ab,

a. an der Birkenstraße die im Situationsriß mit b. f. g. bezeichnete gelb schraffierte Parcele, von 12,78 Quadratmeter (152 Fuß 64 Zoll) Flächeninhalt,

b. am Philosophenwege die im Situationsriß mit e. h. i. k. bezeichnete gelb angelegte Parcele von 202,85 Quadratmeter (2422,77 Quadratfuß) Flächeninhalt,

c. an der großen Weidestraße die im Situationsriß mit d. l. bezeichnete, roth schraffierte Parcele von 16,78 Quadratmeter (199,82 Quadratfuß) Flächeninhalt.

2.

Als Gegenleistung bezahlt die Baudeputation an Carl Friedrich Barmbrock viertausend Mark und bleibt der Letztere frei von den Kosten der ersten Pflasterung der abgetretenen Parzellen so wie der ersten Trottoirlegung daselbst.

3.

Die Zahlung dieser 4000 Mark erfolgt nach geschehener Verlassung der näher bezeichneten Parzellen auf den Staat, sobald dieselben zur Straßenregulirung sämtlich abgetreten sind.

Bremen, den 6. Februar 1873.

Die Baudeputation, Abtheilung für den Hochbau.

(gez.) C. F. Barmbrock.

(gez.) Hermann Gröning.

(gez.) Steinhäuser.

Anlage III

zur Mittheilung des Senats
vom 26. Februar 1873.

Bericht der Baudeputation,

die Regulirung von Baulinien betreffend.

Die Baudeputation übergiebt in Unteranlage 1 die Abrechnung über die von ihr regulirten Baulinien, worüber die Verträge im Jahre 1872 zur Ausführung gekommen sind.

Es ist darnach der Werth von M^{rk} 18,669.11. verausgabt, während eine Einnahme von " 7,327.76. an die Generalcasse abgeliefert ist, so daß letztere belastet ist mit M^{rk} 11,341.35.

Von den für nicht zur Zahlung gekommene Verträge contrahirten Summen sind laut Unteranlage 1 vorzutragen M^{rk} 22,419.48. wozu für das gegenwärtige Jahr laut Specialbudget hinzukommen. " 10,000.—.

(gez.) Lampe.

(gez.) Steinhäuser.

Unter-Anlage

zur Anl. III. der Mittheilung des Senats
vom 26. Februar 1873.

Entschädigung

für Regulirung von Baulinien 1872.

1872.	Beleg Nr.			
Jan.	18.	1.	An H. Ellinghausen, Carlsstraße 6 a.	— .—
	26.	2.	Joh. Herm. Böge, Marterburg 53	— .—
Febr.	24.	3.	Joh. Mich. Busch, Stephanithorssteinweg 22 h. i.	— .—
März	11.	4.	Arend Stegelmann, Faulenstr. 46	20.—
April	9.	5.	Wilh. Weyhe, Friesenstr. und Hornerstr.	300.—
	30.	6.	Wilh. Bencke, gr. Krummenstr. 2 u. 3	— .—
Mai	11.	7.	Carl Ludw. Kerls, Faulenstr. 34	— .—
	16.	8.	Joh. Jac. Junghaus Wwe., Molkenstraße 27	62.57
	24.	9.	Died. Kofchen, Kunkel *	37. 9
Juni	6.	10.	Straßenarbeiten, Sonnenstr.	396.63
	6.	11.	Degleichen, Kaufmannsmühlentamp.	133.39
	6.	12.	Chr. Herzog, Steinern Kreuz und Albrechtstr.	115.30
	24.	13.	Nordd. Lloyd, Papenstr. und gr. Hundestr.	100.—
			— 1,165.54	
			oder in <i>M</i> 3,871.95	
Juli	6.	14.	An Cord Seemann, Baumstr. 5	16.60
	6.	15.	D. H. Rahrs, Langenstr. 134	53.80
	20.	16.	Plate & Evers, Osterthorssteinweg	166. 7
Aug.	1.	17.	Joh. Wicke, Rosentanz	394.55
	9.	18.	Straßenbepflasterungsarbeit, Baumstr. 3	12.36
Sept.	7.	19.	Buxtorf, Wichelhausen & Co., Sögestr. 19	166. 7
	12.	20.	Joh. Klüsing, Diepenau 5	67.—
	20.	21.	Heinr. Wind. Engelsen, Keeperbahn	3,884.12
Octbr.	9.	22.	Alb. Gerh. Pflüger, Sielwall, Osterdeich und Punkendeich	— .—
	22.	23.	J. W. Niebuhr, Molkenstr. 34	— .—
	29.	24.	J. F. J. Thurm, am Brill 5	249.10
Novbr.	19.	25.	C. Diedr. Graue, Knochenhauerstr. 17	166.—
Dechr.	7.	26.	H. W. Engelsen, Krummen Arm	1,328.60
		27.	J. F. A. Hünkemeyer, Contrescarpe 210	349.66
		28.	J. D. W. Fangmann, gr. Johannisstr. 234	250.—
		29.	Conr. Harz, Kalfstr. und fl. Fischerstr.	66.45
		30.	Heinr. Georg Brau, Heerdenthorssteinweg 16	162.75
		31.	Louis Großmann, Obernstr. 48	83. 3
		32.	Boltersdorff & Schulze, Fehrfeld	700.—
		33.	L. H. Klöpper, Knoopstr.	66.50
		34.	F. C. Beyer, Faulenstr. 42	332.15
		35.	L. Behrens Wwe., Baumstr. 16 A—D	200.—
		36.	W. Rogge, Sielpfad 6	166.10
	16.	37.	C. F. Weiland, Fehrfeld	661.38
	31.	38.	Kleemeyer & Otten, Nordstr. und Lützowerstr.	2,666.22
		39.	Straßenbepflasterungsarbeiten daselbst	995.33
		40.	Degleichen bei Engelsen, Keeperbahn	1,014.85
		41.	Roch & Bischoff, Abenthorswallstraße	83. 3
		42.	G. F. Overbeck, Martinistr. 19	333.—
		43.	J. M. Busch & S. Rüte, Kielsstraße	162.44
			<i>M</i> 18,669.11	

1872.	Belag		Einnahme.	
April 8.	44.	Von C. F. Kohnfing, Sielwall 7	75.37	
" 13.	45.	" C. P. Weiland, Zehrfeld und Steinthor	1260.45	
" 17.	46.	" C. Dohrmann, Sielwall 8	74.18	
" "	47.	" Geschwister Hunike, Sielwall 5	81.—	
" "	48.	" Behmeyer, Keeserbahn	19.—	
" "	49.	" G. Begemann, Sielwall 6	75.60	
Mai 20.	50.	" C. Herzog, Charlottenstr.	20.—	
Juni 27.	51.	" C. von Hüttschler, U. L. Fr. Kirchhof	600.—	
			2206.15	

oder in *Mf* 7327.76Bewilligt sind laut Budget 3000 Thaler = *Mf* 9,960.—

Nachbewilligt:

L. Rutenberg, Sielwall *Mf* 14,946.45Lassungs- und sonstige Kosten . . . *Mf* 700.—

und " 170.—

870.—

Für Regulirung der Straße am Breitenweg . . . " 330.—

Für Regulirung des Kaufmannsmühlentamps . . . " 4,982.14

Diverse Grenzregulirungen " 10,000.—

" 31,128.59

Mf 41,088.59

Ausgabe . . . " 18,669.11

Nicht verausgabt und bleiben disponibel . . . " 22,419.48

Bremen, den 31. Decbr. 1872.

Die Baudeputation, Abtheilung für den Hochbau.

(gez.) Lampe. (gez.) Steinhäuser.

Berichtigung: Auf S. 119 ist am Schlusse des Berichts der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, betreffend Betrieb der Niederlage und Krananlagen am Weserbahnhof im J. 1872 (Anlage II zur Mittheilung des Senats vom 17. Februar 1873) nach den Worten „und der Ueberschuß ist demnach“ statt der gedruckten Zahlen zu lesen:

1872: *Mf* 42,741.67; 1871: *Mf* 30,718.77; mehr *Mf* 12,022.90.