

1873. April 16.

Beschluß der Bürgerschaft

vom 16. April 1873.

1. Anleihe.

Auch die Bürgerschaft ertheilt den von der Finanzdeputation in Betreff der Emission einer Anleihe zum Betrage von fünfzehn Millionen Mark und Rückzahlung der 4 $\frac{1}{2}$ procentigen Goldobligationen gestellten Anträgen ihre Zustimmung.

2. Kaiserbrücke.

Die Bürgerschaft dankt der Baudeputation für ihren eingehenden Bericht und beigelegten Zeichnungen, die Kaiserbrücke betreffend; genehmigt im Allgemeinen die Anträge der Baudeputation vom 11. October v. J. und bewilligt, wie in der Mittheilung des Senats vom 9. April d. J., denselben Gegenstand betreffend, näher festgestellt, die Gesamtsumme von 2,751,000 Mark für die Herstellung der Kaiserbrücke mit zwei Drehjochen und der Rampen; wünscht jedoch,

- a. daß die Baudeputation zu gelegener Zeit über die ästhetische Behandlung der beiden Eingänge an der Alt- und Neustadtseite und des Drehpfeilers nach dem Projecte B. und die dafür erforderlichen Kosten berichte, — auch in Erwägung ziehe,
- b. ob es sich nicht empfehle, daß die Brücke möglichst die für eine feste Brücke für erforderlich gehaltene Höhe erhalte, damit nicht künftig, wenn einmal die Nothwendigkeit einer vollständigen Schließung eintreten sollte, der oberhalb der Brücke befindliche Theil des Flusses entweder ganz von dem Schiffsverkehrsverkehre ausgeschlossen werde, oder ein Höherbau der Brücke zu unverhältnißmäßigen Ausgaben führe.

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 18. April 1873.

1. Kaiserstraße.

Die Baudeputation macht in dem der Bürgerschaft hieneben zugehenden Bericht nebst Kostenanschlag darauf aufmerksam, daß der Durchführung eines für die Entwässerung der Altstadt erforderlichen Sammelcanals durch die ursprünglich dafür in Aussicht genommenen engen Straßen erhebliche Bedenken entgegenständen, und daß es sich dringend empfehle, denselben in die dafür vorzugsweise geeignete Kaiserstraße zu verlegen, welche die erforderliche Breite erhalten und jedenfalls mit einem Canal versehen werden müsse.

Indem der Senat die Bürgerschaft ersucht, ihre Erklärung über die Anträge der Baudeputation baldigst abzugeben, spricht er sein Einverständnis mit denselben aus und bewilligt nach Vernehmung der Finanzdeputation und in Berücksichtigung der Dringlichkeit dieser Canalanlage, auf pos. 5 des II. Capitels der außerordentlichen Ausgaben des Budgets pro 1873 (Specialbudget No. 57 sub III. 2) nunmehr sowohl die für den ursprünglich in Aussicht genommenen Canal beantragten 4000 Mark, als auch die für die Vergrößerung desselben jetzt erforderlich werdenden 26,000 Mark, im Ganzen für diese Anlage 30,000 Mark.

2. Fortsetzung der Hornerstraße.

Den beifolgenden Bericht der Baudeputation, die Fortsetzung der Hornerstraße betreffend, theilt der Senat zunächst unter Aussetzung seines Beschlusses, der Bürgerschaft mit. Die Finanzdeputation hat Kenntniß von demselben erhalten, aber keinen Anlaß zu Erinnerungen gefunden.

Anlage I mit Unter-Anlage.

Anlage II mit 3 Unter-Anl.
(1 Riß.)

3. Verlegung des Torfbassins.

Anl. III mit 5 Unter-Anlagen.
(2 Risse.)

Einen Bericht derselben Deputation läßt der Senat der Bürgerschaft hieneben zugehen, in welchem eine Modification des beschlossenen Projectes für die Verbreiterung des Torfcanals empfohlen wird. Der Senat erklärt sich einverstanden mit den Anträgen der Deputation, unter Aufhebung der über die in No. 8, 9, 15—33 der ersten Columne des Verzeichnisses Verh. pag. 151, 152 näher bezeichneten Grundstücke beschlossenen Expropriation, und scheidet der baldigen Beschlußnahme der Bürgerschaft entgegen.

4. Geländer am Bollwerk des Alten Walls.

Anlage IV mit Unter-Anl.
(3 Risse.)

Dem bei der Budgetverhandlung ausgesprochenen Wunsch der Bürgerschaft entsprechend, hat die Baudeputation den beifolgenden Bericht eingereicht, über welchen der Senat der Erklärung der Bürgerschaft entgegenseht.

5. Hafenabgaben der Dampfschiffe.

Anlage V.

Ueber die bei Gelegenheit der Budgetberathung angeregte Frage in Betreff des Hafengeldes der Dampfschiffe hat die Deputation für Hafen und Eisenbahnen einen Bericht eingereicht, welcher der Bürgerschaft hieneben zugeht.

6. Anlagen auf dem Hauptbahnhof.

Anlage VI mit 4 Unter-Anl.
(3 Risse.)

Dieselbe Deputation empfiehlt in dem weiter beifolgenden Bericht die Herstellung eines Locomotivschuppens nebst Wasserstation auf dem Hauptbahnhof. Der Senat scheidet über diesen Antrag zunächst der Erklärung der Bürgerschaft entgegen.

7. Verkoppelungsgesetz.

Dem Senat sind von verschiedenen an Gemeindeweiden Berechtigten in Bezug auf den § 80 des von der berichtenden Deputation vorgelegten Gesetzentwurfs Vorstellungen eingereicht, in welchen hervorgehoben wird, daß die Ausführung dieser Bestimmung insofern leicht zu ungerechtfertigten Benachtheiligungen der an Gemeindeweiden Berechtigten führen könne, als häufig in Folge besonderer Umstände, z. B. im Fall der Minderjährigkeit von Stellebesitzern die einer Stelle zustehende Gerechtsame an einer Gemeindeweide längere Zeit überall nicht oder doch wegen eingeschränkter Viehbestandes in beschränktem Maße ausgeübt werde. Auch sei bei einigen Gemeindeweiden Rechtsens, daß der Pächter einer berechtigten Landstelle die dieser an der Gemeindeweide zustehende Gerechtsame nicht ausüben dürfe, welchemnach, wenn die Verpachtung einer berechtigten Landstelle in die Zeit der maßgebenden zehn Jahre falle, die Durchschnittsrechnung ein unrichtiges Resultat ergeben werde. In dieser Veranlassung empfiehlt der Senat, dem § 80 den nachstehenden Zusatz, wodurch in geeigneter Weise dem erwähnten Mißstande begegnet werden dürfte, hinzuzufügen:

„Behauptet ein Theilnehmer, daß in Folge besonderer Umstände während der letzten zehn Jahre oder eines Theils dieser Zeit von seiner berechtigten Landstelle aus das Weiderecht auf der Gemeinheit gar nicht oder in beschränkter Weise ausgeübt sei, so hat das Schiedsgericht auf Antrag des Theilnehmers erforderlichen Falls zu entscheiden, ob und in welchem Maße die Behauptung begründet ist, und, falls sie für begründet befunden wird, zu bestimmen, zu wie vielen Ruhweiden der Theilnehmer unter Berücksichtigung jener Umstände als an der Gemeinheit berechtigt anzusehen sei.“

Sodann vermag der Senat der in § 75 unter 2 des Entwurfes enthaltenen Bestimmung nicht zuzustimmen, wonach allein die Deichdirection die Größe der zur Ausnutzung für die Herstellung und Unterhaltung der zu einer Gemeinheit gehörenden Deiche erforderlichen Grundfläche bestimmen soll, weil dabei öffentliche, von dem Landherrschaft zu beurtheilende Interessen in Frage kommen, und ferner, weil nicht alle Deiche von Gemeinheiten zu einem Deichverbande gehören. Der Senat beantragt daher, dem § 75 unter 2 nachstehende Fassung zu geben:

„2) eine zur Ausnutzung für die Herstellung und Unterhaltung der Deiche erforderliche Grundfläche, falls das zu diesem Zweck nöthige Deich-

1873. April 18.

Regelung des Dorfbaufins.

Regulation 1873 der Senat der Deputation im
ation des beschlossenen Projectes für die
Der Senat erklärt sich einverstanden mit
Regelung der über die in No. 5, 4, 11-13
Betr. pag. 151, 152 näher beschriebenen
und sieht der baldigen Beendigung der

am Vollwerk des Alten Balls.

Regulation ausgesprochenen Wunsch der Deputa-
tion den vorliegenden Bericht eingereicht, über die
Angewandtheit entgegensteht.

abgeben der Dampfmaschine.

der Polizeiverwaltung angeordnete Frage in
hat die Deputation für Hosen und Westen
der Bürgerwehr liegenden liegt.

en auf dem Hauptbahnhof.

Weg in dem weiter vorliegenden Bericht die
nicht Berücksichtigung auf den Hauptbahnhof
Weg der Erklärung der Bürgerwehr entgegen

Verkaufsgeschäft.

an Gemeindevorständen Berechtigten in Be-
den Deputation vorgelegten Gesetzentwurf
verwiesen wird, daß die Ausführung der
Berechtigten Benachteiligungen der an Gemein-

den häufig in Folge besonderer Umstände, z.
B. durch die eine Stelle bestehende Gemein-
schaft liberal nicht oder doch wegen einzelner
angekündigt werde. Nach sei bei einpaar

der einer berechtigten Landstelle die diese
Ansprüche nicht ausüben dürfe, nachdem
den Landstelle in die Zeit der möglichen
ein unrichtiges Resultat ergeben werde.

Senat, dem § 20 des nachstehenden Absatz,
welchen Maßnahme liegen werden dürfte,

der, daß in Folge besonderer Umstände
oder eines Theils dieser Zeit von seiner
Berechtigung auf der Gemeintheit gar nicht

ausüben, so hat das Schiedsgericht auf
entschieden, ob und in
welchen Fällen zu entscheiden, ob und in
welchen Fällen zu entscheiden, ob und in

75 unter 2 des Entwurfes enthalten
in die Deichdirection die Größe der zu
Regelung der zu einer Gemeintheit gehö-
rigen soll, weil dabei öftentliche, von den
angekommen, und ferner, weil nicht die
angekommen, und ferner, weil nicht die

angekommen, und ferner, weil nicht die
angekommen, und ferner, weil nicht die
angekommen, und ferner, weil nicht die

angekommen, und ferner, weil nicht die
angekommen, und ferner, weil nicht die
angekommen, und ferner, weil nicht die

angekommen, und ferner, weil nicht die
angekommen, und ferner, weil nicht die
angekommen, und ferner, weil nicht die

material aus der Gemeintheit nach bestehendem Recht genommen werden kann. Welche Grundfläche erforderlich sei, bestimmt der Landherr nach Vernehmung der Theilnehmer und, wenn der in Frage kommende Deich einem der beiden Deichverbände angehört, nach Vernehmung der Deichdirection."

Endlich empfiehlt es sich in dem § 86 auch den § 12 als analog bei Gemeintheitstheilungen Anwendung findend, namhaft zu machen, da dem Vernehmen nach Rechte an Gemeintheiten bestehen, auf welchen als solche Meierpflichten lasten.

Zur Vereinfachung der Verhandlungen hat der Senat die Kammer für Landwirtschaft zu einer gutachtlichen Aeußerung über die ersteren beiden Anträge veranlaßt. Dieselbe hat den Anträgen sich zustimmig erklärt, im Wesentlichen nur mit der Modification, daß in dem ersterwähnten Zusatz zu dem § 80 die Worte „in Folge besonderer Umstände“ und „unter Berücksichtigung jener Umstände“ gestrichen werden mögen. Hiermit kann der Senat einverstanden sich nicht erklären aus dem Grunde, weil offenbar ein Theilnehmer, welcher nicht auf der Zahl nach bestimmte Weiden berechtigt ist, nur dann wird verlangen können, daß die für den Umfang der Berechtigung maßgebende Durchschnittsberechnung für ihn nicht eintrete, wenn er für dieses Verlangen besondere, ihn dazu berechtigende Umstände nachweist, und da ferner, wenn die fraglichen Worte gestrichen werden, die für die Feststellung ihrem Umfang nach unbestimmter Berechtigungen erforderliche Durchschnittsberechnung ihre Bedeutung verlieren würde, welche gerade darin besteht, daß die thatsächliche Ausübung einer dem Umfang nach unbestimmten Berechtigung während eines Zeitraums von zehn Jahren, wenn nicht besondere Ausnahmezustände nachgewiesen werden, den Maßstab für ihren rechtlichen Umfang geben soll.

Der Senat ersucht daher die Bürgerschaft den drei erwähnten Anträgen zuzustimmen, indem er seinerseits im Uebrigen dem von der Deputation vorgelegten Gesetzentwurf mit den von der Bürgerschaft dazu vorgeschlagenen Abänderungen so wie dazu, daß innerhalb zehn Jahren eine Revision des Gesetzes erfolge, seine Zustimmung erteilt.

Der Senat nimmt als selbstverständlich an, daß bei der Publikation des neuen Gesetzes für denjenigen Theil des Staatsgebiets, in welchem dasselbe zur Anwendung kommt, die Verordnung vom 14. Mai 1849, die Uebertragung des Eigenthums bei Verkoppelungen betreffend, gleichzeitig aufzuheben sei.

Anlage I
zur Mittheilung des Senats
vom 18. April 1873.

Bericht der Baudputation,
den Canal der Kaiserstraße betreffend.
(Eingereicht am 4. April 1873.)

Das für die Kaiserstraße erworbene Areal ist auf der Strecke zwischen der Schlachte und der Hutfilterstraße nach erfolgtem Abbruch der bis dahin darauf befindlich gewesenen Häuser im Wesentlichen frei geworden, so daß zum Bau des Straßencanals daselbst geschritten werden kann, und sind dafür laut Budget pro 1873 zu pos. 5 des II. Capitels der außerordentlichen Ausgaben (Specialbudget No. 57) die Kosten dieses Canals mit 4000 Mark beantragt, wobei ein Canal von einer dem Bedürfnis dieser Straße entsprechenden Größe in Aussicht genommen wurde.

In dem vor Kurzem von dem Baurath Habrecht der hiesigen Sanitätsbehörde eingereichten Canalisationsproject ist indessen ein Sammelcanal von 9 Quadratfuß = 0,75 Quadratmeter Querschnitt in einer Tiefe von 3 Fuß über 0 durch die Schlachte, Tränkpforte, Starckenstraße, Ansgariithorsstraße und die Georgsstraße bis zum Breitenweg in Anschluß an den in dieser Straße liegenden Canal in Vorschlag gebracht, welcher in der Starckenstraße und in der kurzen Wallfahrt 20 Fuß unter

dem Straßenpflaster liegen müßte. Es wird sich empfehlen, diesen Sammelcanal durch die Kaiserstraße zu führen, also den bisher daselbst projectirten Canal in den Dimensionen des Sammelcanals zu vergrößern. Bei allen Canalbauten wird es nothwendig sein, planmäßig in einer Weise vorzugehen, daß dadurch dem allgemeinen Canalisationsproject nicht präjudicirt, womöglich aber eine Uebereinstimmung mit demselben erzielt wird. Die Herstellung des Sammelcanals in der angegebenen erforderlichen Tiefe ist aber in den näher bezeichneten Straßen wegen der geringen Breite derselben und der theilweise schlechten Beschaffenheit der daran liegenden Häuser, selbst abgesehen von den durch die erforderlichen Absteigungen der letzteren verursachten Mehrkosten, sehr schwierig, ja stellenweise gefährlich, somit kaum ausführbar, und ist es, nach der Ansicht unserer Techniker deshalb zweckmäßiger, den Sammelcanal nicht durch diese Straßen, sondern durch die ohnehin zu canalisirende Kaiserstraße zu legen, in welcher die Ausführung keine außerordentlichen Schwierigkeiten bietet.

Der Sammelcanal der Kaiserstraße, welcher später durch die Georgsstraße bis zum Breitenweg durchgeführt wird, erhält eine so tiefe Lage, daß die sämtlichen Keller und Hofplätze selbst in den am niedrigsten gelegenen Theilen der westlichen Vorstadt, im Einklang mit dem Hobrecht'schen Project, ohne Schwierigkeiten entwässert werden können.

Mit diesem Sammelcanal, einerlei, ob in der Ansgariithorsstraße und Ansgariithorsstraße oder in der Kaiserstraße gelegen, muß übrigens der Canal der Schlachte in gehörige Uebereinstimmung gebracht werden, sowohl in der Länge der Rampen als weiter aufwärts bis zum alten Balgecanal, weil das Wasser der Pumpstation auf der Tiefer durch die Schlachte abwässert; ebenso ist der Canal der Langenstraße in der Strecke der dortigen Rampen entsprechend zu verändern. Durch diesen Sammelcanal wird es möglich, das Straßenwasser von der Weser abzuhalten und mit dem übrigen Canalinhalt aus der Stadt zu ertfernern. Dadurch werden die großen Vortheile erlangt, daß die Verunreinigung der Weser innerhalb der Stadt von dem rechten Ufer aufhört, und daß bei Hochwasser es nicht länger erforderlich bleibt, den Canalinhalt des betreffenden Stadttheiles überzupumpen, wodurch bei Hochwasser nicht unerhebliche Kosten erspart werden.

So lange der Anschluß bis zum Canal des Breitenweges nicht hergestellt ist, erfolgt die Abwässerung des Sammelcanals durch die projectirte Abschottung provisorisch in die Weser. Es wird dies indessen keinem Bedenken unterliegen, weil gegenwärtig sowohl die Balge als die vorhandenen sonstigen Canäle direct in die Weser münden, der jetzige Zustand also nicht verschlimmert wird.

Der Canal in der Kaiserstraße und Schlachte, welcher mit der Vorrichtung zum Spülen von der Weser aus eingerichtet wird, wird bei 9 Quadratfuß Querschnitt mit doppelter Wandung, der Canal in der Langenstraße bei 3 Quadratfuß Querschnitt mit einfacher Wandung ausgeführt. Nach Anschlag des Bauinspectors Poppe, dessen Aufgabe hierneben überreicht wird, belaufen die Gesamtkosten der Canalanlage, nach Abzug der laut Budget bereits beantragten 4000 Mark, sich auf ca. 26,000 Mark, welche demnach noch zu bewilligen sein werden. Der Inhalt dieses Berichts ist den begutachtenden Berichten und Vorträgen des Oberbauraths Schröder und Bauinspectors Poppe entnommen, welche die Deputationsvorschläge auf das Dringendste empfehlen.

Die Baudeputation beantragt demnach:

die Herstellung des Sammelcanals in der Kaiserstraße und der damit in Verbindung stehenden Canalanlagen in der Schlachte und Langenstraße nach Maßgabe des vorstehenden Berichtes zu genehmigen und die dadurch veranlaßten Mehrkosten im Gesamtbelaufe von 26,000 Mark auf pos. 5 des II. Capitels der außerordentlichen Ausgaben des Budgets pro 1873 nachbewilligen zu wollen.

Die Baudeputation.

(gez.) Hermann Gröning.

(gez.) Helmken.

Unter-Anlage
zur Anlage I. der Mittheilung des
Senats vom 18. April 1873.

Kostenanschlag,

der Vergrößerung des Canals an der Kaiserstraße von der Schlachte
bis zur Hutfilterstraße, Erneuerung des Canals auf der Schlachte bis
zum Baljecanal, Anlage an Canälen unter den Rampen nach der
Langenstraße.

	Mk.	S.	Mk.	S.
159,13 Meter Canal von 0,75 □-Meter in der Kaiserstraße à 42 Mark 65 Pf.	6,686	89		
16 Verschlussrosten à 33 Mark.	528	—		
69,5 Meter glasurte Röhren von 0,22 Meter à 5 Mk. 50	382	25		
3 Einsteigeschächte à 150 Mark.	450	—		
eine eiserne Abschlössung.	500	—		
Zuschuß für Erdarbeit wegen der schlechten Beschaffen- heit des Bodens.	200	—		
Insgemein.	870	86		
Summa.	9,618	—		
Hiervon sind bewilligt.	4,000	—		
289,35 Meter Canal von 0,75 Meter auf der Schlachte von der Kaiserstraße bis zur alten Balje.	12,340	—		
4 Einsteigeschächte.	600	—		
20 Verschlussrosten.	660	—		
86,80 Meter glasurte Röhren von 0,22 Durchmesser.	477	40		
280 □-Meter behauenes Pflaster setzen.	140	—		
Insgemein.	1,401	82	15,619	22
219,90 Meter Canal unter den Rampen auf der Langenstraße von 0,25 Querschnitt à 14 Mark 55 Pf.	3,199	55		
4 Einsteigeschächte.	600	—		
12 Verschlussrosten.	396	—		
35 Meter glasurte Röhren.	192	50		
Insgemein.	374	73	4,762	78
Gesammtkosten Mk.	26,000	—		

Bremen, den 20. März 1873.

(gez.) **H. A. Poppe.**

Anlage II
zur Mittheilung des Senats
vom 18. April 1873.

Bericht der Baudeputation,

die Fortsetzung der Hornerstraße betreffend.

(Eingereicht am 4. April 1873.)

Die in einer Länge von ca. 1116,88 Meter = 3860 Fuß und in einer
Breite von 13,89 Meter = 48 Fuß vom Steinhorssteinwege bis nach der Schwach-
hauser Chaussee in den Straßenplan vom 23. März/8. April 1853 eingezeichnete
Hornerstraße wird voraussichtlich nach ihrer Vollendung einer der wichtigsten Ver-

kehrswegen der östlichen Vorstadt werden, da sie den Verkehr von der Weser nach der Schwachhauser Chaussee und dem daselbst anscheinend in der Entstehung begriffenen neuen Stadttheile zu vermitteln bestimmt ist und eine Reihe ansehnlicher Straßen durchschneidet, welche parallel der Eisenbahn laufen. Die Hornerstraße ist zur größeren Hälfte, nämlich von der Friesenstraße bis zur Feldstraße und jenseits des Eisenbahndammes von demselben bis zur Uhlandstraße bereits vollendet. Es ist von öffentlichem Interesse, daß auch der restirende Theil dieser Straße bis zum Eisenbahn-Übergang rasch, und zwar in der vollen projectirten Breite, vollendet werde. Es wird dadurch zugleich auf die Bebauung der von ihr berührten großen Grundstücke zwischen der Feldstraße, Bismarckstraße und der Eisenbahn, über welche der Übergang in Ausführung begriffen ist, vortheilhaft eingewirkt, weil den Straßen der Privatunternehmer der vorschriftsmäßige Anschluß an eine vorhandene öffentliche Straße gesichert wird, und niemand wird sich der Nothwendigkeit verschließen, daß im öffentlichen Interesse nichts versäumt werden darf, was billiger Weise zur Erhaltung unserer Wohnungsverhältnisse, welche im Großen und Ganzen gegenwärtig noch als glücklich bezeichnet werden dürfen, durch die Beförderung neuer Straßenanlagen und Neubauten ohne unverhältnißmäßige Opfer des Staates geschehen kann.

In Veranlassung der von Privatunternehmern projectirten Anlage einer der Humboldtstraße parallel laufenden Straße wurde über die zum Anschluß derselben an die Hornerstraße in Betracht kommende Strecke der letzteren bis zur Feldstraße vor Kurzem mit dem Staat verhandelt und diesem seitens der betheiligten Grundeigenthümer Nicolans Fesefeldt Erben und Nicolans Wendt die Offerte gemacht, die gedachte Strecke unter Beibehaltung der Straßenachse in dreißigfüßiger Breite auf ihre Kosten unter der Bedingung herzustellen, daß der Staat zur Verbreiterung der Straße auf 48 Fuß an beiden Seiten einen Streifen von 9 Fuß mit 3 Mark 32 $\frac{1}{2}$ Pfg. = 1 Thlr. Gold per Quadratfuß von ihnen käuflich erwerbe und auf seine Rechnung als Theil der Straße anlege. Diese Offerte mußte als völlig unangemessen zurückgewiesen werden, theils mit Rücksicht auf den geforderten Preis für das mit der Last des Nichtbebauens gesetzlich beschwerte Areal, ferner, weil der mitbetheiligte Nicolans Wendt bereits 1861 die Parcele III No. 165 mit dem provisorischen Ausgang nach dem Osterthorswege bebaut und der damals geltenden Bauordnung vom 25. April 1853 entsprechend für den Fall der späteren Anlage der Hornerstraße dem Staat gegenüber Verpflichtungen wegen Abtretung des Straßengrundes und Anlage der Straße eingegangen ist, welche nunmehr geltend zu machen sein werden, im Uebrigen wegen der Vorschrift des § 2 des Gesetzes vom 27. October 1845, in Betreff der vom Staat neu anzulegenden Straßen und Plätze, nach welcher, falls der Staat die Anlage in die Hand nehme, die von den Anliegern zu leistende Vergütung für $\frac{2}{3}$ der Anlagekosten, also eine Vergütung nicht für 30, sondern für 32 Fuß zu leisten sein würde. Zugleich wurde in Erwägung gezogen, daß die Fortsetzung der Hornerstraße, wenn dieselbe Privatunternehmern überlassen bliebe, doch immer nur streckenweise und in unberechenbarer Zeit zu Stande kommen würde, so wie daß gesetzlich den Privatunternehmern die Anlage zufolge § 25 der Bauordnung vom 28. Mai 1863 nur in dreißigfüßiger Breite zugemuthet werden könne, daß also, wenn der Staat später zur Verbreiterung der Straße bis auf 48 Fuß sich genöthigt sehe, diese Fortsetzung der Straße durch die erforderliche Beschränkung der mittlerweile angelegten Vorgärten so verunstaltet werden würde, wie es z. B. mit der Feldstraße in Folge der verspäteten Anlage derselben, geschehen ist; daß aber auch erfahrungsmäßig an den Anlagekosten schwerlich gespart werden würde, weil das Areal derartiger Vorgärten bei weitem theurer als das jetzige Gemüseland zu bezahlen wäre, die Anlagekosten der Hornerstraße aber andererseits zum Belauf der gesetzlichen $\frac{2}{3}$ zweifelsohne sehr bald in die Staatscasse zurückfließen, da auf die rasche Bebauung dieser ansehnlichen Straße gerechnet werden darf.

Unerachtet die Straßenanlagen des Staates sich in jüngster Zeit ungewöhnlich gehäuft haben, erachtet sich die Baudeputation aus angeführten Gründen für verpflichtet, dringend zu empfehlen, daß der Staat auch die Anlage der Hornerstraße auf der Strecke der Feldstraße bis zum Eisenbahnübergang in die Hand nehme und mit Rücksicht auf die durch die Eisenbahnanlagen und die Anlage der Bismarckstraße daselbst sich vollziehende Veränderung der Verhältnisse s o f o r t zur Ausführung bringe.

Abgesehen von einem dem Staat gehörigen Wege beträgt der für die projectirte Straße erforderliche Grund 3338,36 $\square$ Meter Flächenraum. Derselbe befindet sich in dem Besitz dreier Eigenthümer, deren Namen nebst der Katasterbezeichnung der von der Straße durchschnittenen Ländereien in dem Verzeichniß Anlage 1 nebst dem Situationsriß Anlage 2 näher bezeichnet sind. Gegen Nicolaus Wendt wird es mit Rücksicht auf die gedachten Verpflichtungen desselben der Expropriation nicht bedürfen.

Die Kosten der im Jahre 1874 auszuführenden Straßenanlage werden nach dem Specialanschlage des Bauinspectors Poppe (Anlage 3) ohne Grunderwerb die Summe von circa 50,000 Mark betragen.

Die Baudeputation beantragt demzufolge

die Anlage der Hornerstraße auf der Strecke von der Feldstraße bis zum Eisenbahnübergang in der planmäßigen Breite von 13,89 Metern zu genehmigen und demzufolge

- 1) über die in der Anlage 1 und 2 näher bezeichneten Immobilien von Nicolaus Fesefeld Erben und Bernhard Garbade die Expropriationspflicht zu beschließen, die Baudeputation mit der Vertretung des Staates im Expropriationsverfahren zu beauftragen und eine Vermittlungsdeputation zur gütlichen Verständigung mit den Grundeigenthümern zu ernennen;
- 2) die Kosten der Straßenanlage mit 50,000 Mark zur Disposition der Baudeputation auf das Jahr 1874 zu bewilligen.

Die Baudeputation.

(gez.) Hermann Gröning. (gez.) Steinhäuser.

Unter-Anlage 1

zur Anlage II. der Mittheilung des Senats
vom 18. April 1873.

Anlage

der verlängerten Hornerstraße von der Feldstraße bis zur Hannoverschen Eisenbahn.

Kataster-Nr.	Einzelne Theile	Verzeichniß der Eigenthümer	Benennung der Grundstücke	Größe der Grundstücke
				$\square$ Meter
III. 244 b.	ein Theil	der Bremische Staat	Weg zur Wisch	2612,25
185 A. a.	" "	Bernh. Garbade	a. d. 6 Stückentamp	803,77
165 a. b. c.	" "	Nicol. Wendt	am Osterthorsweg	924,34
164	" "	Nicol. Fesefeld Erben	" "	

(gez.) S. A. Poppe.

Unter-Anlage 3
zur Anlage II der Mittheilung des Senats
vom 18. April 1873.

Kostenanschlag.

Anlage der verlängerten Hornerstraße von der Feldstraße bis zur
Hannoverschen Eisenbahn.

4286	Rbf. Mtr.	Sand anzufahren.....	à 2	Mk	20	ℒ	9,429	20	
335,6	Meter	Canal.....	" 19	"	30	"	6,477	08	
30	Stück	Verschlußrosten.....	" 33	"	—	"	990	—	
110	"	Cementröhren.....	" 4	"	85	"	533	50	
4	"	Einsteigeschächte.....	" 86	"	—	"	344	—	
25	Meter	Granitbögen.....	" 7	"	45	"	186	25	
625,9	"	Saumsteine.....	" 1	"	40	"	876	26	
2000	□-Meter	Dehlsteine.....	" 5	"	—	"	10,000	—	
2484,8	"	Pflastersteine.....	" 5	"	—	"	12,424	—	
363	Rbf. Mtr.	Besergrand.....	" 3	"	80	"	1,379	40	
25	Meter	Granitbögen setzen.....	" 1	"	—	"	25	—	
625,9	"	Saumsteine setzen.....	" —	"	10	"	62	59	
2000	□-Meter	Trottoir legen.....	" —	"	40	"	800	—	
2484	"	behauenes Pflaster setzen.....	" —	"	50	"	1,242	—	
		Erddarbeit.....					600	—	
		Fuhrlohn und Insgemein.....					4,630	72	
Summa Mk...							50,000		

(gez.) **H. A. Poppe.**

Anlage III
zur Mittheilung des Senats
vom 18. April 1873.

Zweiter Bericht der Baudputation,

die Verlegung des Torfbassins betreffend.

(Eingereicht am 18. April 1873.)

Nachdem durch Beschluß von Senat und Bürgerschaft vom 26. Februar/12. März 1873 die Verlegung des Torfbassins den eingereichten Berichten und Rissen entsprechend genehmigt worden, ist in Veranlassung von Verhandlungen, welche wegen der Landabtretung mit den Interessenten eröffnet wurden, eine Revision des vorgelegten Projects, so weit sich dasselbe auf die Verbreiterung des vorhandenen Torfcanals längs dem Bürgerpark und dem Bürgerwald bezieht, vorgenommen, welche zu dem Ergebnis geführt hat, daß dieser Theil des Projectes einer wesentlichen Verbesserung fähig ist und daß damit eine Verminderung der Anlagelkosten von circa 33,500 Mark erzielt werden kann.

Nach dem genehmigten Project kommt die Verbreiterung des Torfcanals in Anschluß an die jetzigen Uferlinien unter Beibehaltung der ziemlich starken Biegungen zur Ausführung; die Verbreiterung ist auf der Strecke längs dem Bürgerpark, um diesen zu schonen, auf der demselben entgegengesetzten westlichen Seite des Canals in Aussicht genommen und das dazu erforderliche Areal in einem Flächeninhalt von 152,28 Aren von den unter Expropriation gestellten Privat-Eigenthümern zu erwerben;

längs dem Bürgerwald wird der Canal, wie die vorgelegten Risse ergeben, auf der entgegengesetzten, östlichen Seite verbreitert und das dazu erforderliche Areal dem Bürgerwald entnommen; auf dieser Strecke steht eine Expropriation nicht in Frage. Davon abweichend wird jetzt vorgeschlagen, den Canal zu begraben, denselben auf der Strecke längs dem Bürgerpark auf beiden Ufern zu verbreitern und den zur Verlegung der Allee des Bürgerweidedammes erforderlichen Streifen Landes, was ohne nennenswerthe Beschädigung des Bürgerparkes geschehen kann, im Wesentlichen demselben zu entnehmen.

Vor dem alten Project hat eine derartige Regulirung die Vorzüge,

- 1) daß die Gradlegung der Schiffahrt zu Gute kommt;
- 2) daß eine Curve des jetzigen Canals bis auf Weiteres liegen bleiben und den leeren Schiffen als Liegeplatz angewiesen werden kann, ein erwünschtes Auskunftsmitel, um auch vorübergehender Ueberfüllung des Bassins vorzubeugen und den Verkehr daselbst stets frei zu halten;
- 3) daß nur die in der Anlage 3 nebst Riß 4 näher bezeichneten 49,66 Aren Land von 10 Parcelen, welche fünf verschiedenen Privat-Eigenthümern gehören, zu erwerben sind, also fast 103 Aren weniger als bei dem ersten Project, was ausweise des Verzeichnisses der Interessenten, Verh. pag. 151, 152 eine große Vereinfachung der Verhandlungen zur Folge hat; das immerhin harte Expropriationsverfahren für Anlagen zum allgemeinen Besten wider die Privateigenthümer von Grundstücken hat auch offenbar nur in der Voraussetzung und so weit verhängt werden sollen, als es mit Rücksicht auf die projectirte Anlage dem öffentlichen Interesse entspricht.

Nach dem Maßstabe des von der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft in dieser Gegend gezahlten Preises von 9 Groten per Quadratfuß würde sich durch diese Modification des Projectes die Ausgabe für Landerwerb um circa 51,000 Mark verringern. Da die Mehrausgaben für Erdarbeiten einschließlich der Verlegung des Bürgerweidedammes und der Veretzung der darauf befindlichen Bäume auf circa 17,500 Mark veranschlagt sind, so erübrigt eine Ersparniß von 33,500 Mark.

Unachtet der angeführten Vorzüge hat die Baudeputation sich indessen erst entschlossen, diese Modification des Projectes zu empfehlen, nachdem sie die Ueberzeugung gewonnen hat, daß der landschaftliche Charakter der Anlagen des Bürgerparks und des Bürgerweidedammes darunter nicht erheblich leide. Auf die Mittheilung dieses Planes ist denn auch sowohl von Seiten des Vorstandes des Vereins für die Anlage des Bürgerparks, als von Seiten der Deputation für die Bürgerweide die Erklärung abgegeben, daß sie bei der vorgeschlagenen Modification des Projectes in Anbetracht der damit verbundenen Vortheile und unter der selbstverständlichen Voraussetzung, daß die Kosten der Verlegung des Bürgerweidedammes und der Veretzung und eventuellen Ersetzung der Bäume auf den Baufonds genommen würden, nichts zu erinnern fänden. Der Bürgerwald wird durch die Begrabigung des Torscanals allerdings stärker in Anspruch genommen, als nach dem ersten genehmigten Project; der Bürgerweidedamm würde indessen auch nach diesem früheren Plan zurückverlegt und mit jungen Bäumen neu anzulegen gewesen sein, die Bepflanzung des Bürgerwaldes geschieht erst gegenwärtig. Der Bürgerpark, dessen Anlagen in der Gegend des Emmasees erhalten bleiben, verliert einen mit Gebüsch besetzten Streifen Landes, weil der Bürgerweidedamm, dessen Allee übrigens schon jetzt nicht durchgehends der Uferlinie folgt, sondern gerader läuft, zurück verlegt werden muß, diese Landabtretung kann bei der Größe des Bürgerparkes an sich nicht ins Gewicht fallen; an mehreren Stellen wird der Bürgerpark durch die Begrabigung des Canals an Terrain sogar gewinnen; die schönen Eichen der Allee des Bürgerweidedammes im Interesse der Anlagen möglichst zu schonen resp. entsprechend zu ersetzen, wird die Baudeputation unter Zuziehung der Aufseher des Bürgerparks und Bürgerweidedammes sich angelegen sein lassen, um dem öffentlichen Interesse nach beiden Seiten gerecht zu werden.

Der Einzelheiten halber bezieht sich die Baudeputation auf den technischen Bericht des Bauinspectors Heineken nebst den dazu gehörigen Rissen, welche sie in den Anlagen 1 bis 5 hieneben überreicht.

Ein anderes Project für die Verlegung des Dorfcanales ist von der Mehrzahl der beteiligten Grundeigenthümer in deren Privatinteresse während der Verhandlungen in Vorschlag gebracht, welches indessen für den Staat keineswegs vortheilhaft ist. In der Hoffnung, ihr Land zu Villen und Bauplätzen verwerthen zu können, beantragen sie nämlich, den Canal etwa 100 bis 120 Meter weiter nach Westen durch ihr Land zu führen, übrigens mit der Bevormortung, für die Mehrkosten nicht aufkommen zu wollen, und ohne auch nur einstimmig zu sein. Sie offeriren das Areal des solchergestalt zu verlegenden Canals unter der Bedingung unentgeltlich herzugeben, daß dagegen der Staat den jetzt vorhandenen Dorfcanal auf seine Kosten auffülle und ihnen die dadurch gewonnene Fläche Landes sammt der Dossirung und dem an der westlichen Seite des Canals befindlichen Weidedamm abtrete, ferner die Benutzung des auf der entgegengesetzten Seite des Canals befindlichen Bürgerweidedammes als eines öffentlichen Weges freigebe, dergestalt, daß unter Erfüllung der Vorschriften der Bauordnung daran gebaut werden könne; gegen die vier widersprechenden Eigenthümer der Kataster-Parzellen No. 39, 41, 48, 50 (**Werner Mende**), 40 (**Lür Lohse**), 42, 52 (**J. F. Bollmann**), 51 (**Segelken**), welche zusammen 267 Meter Anschußbreite haben, würde der Staat zur Erwerbung des erforderlichen Areals, etwa $\frac{1}{5}$ des ganzen zur Canalanlage erforderlichen Areals, das Expropriationsrecht in Anwendung bringen müssen. Selbst abgesehen davon, daß diese Expropriation offenbar nicht ohne Bedenken sein würde, weil ein öffentliches Interesse für diese Verlegung des Canals schwerlich nachzuweisen wäre, welche vielmehr im Wesentlichen nur im Privatinteresse der Antragsteller betrieben wird, hat die Bearbeitung dieses Vorschlages zu dem Resultat geführt, daß der Nutzen dieser Verlegung allein den Interessenten zu Gute kommen, dem Staate aber lediglich die Mehrkosten ohne eigene Vortheile aufgebürdet werden würden. Für Landerwerb würde der Staat schwerlich eine geringere Summe zu verwenden haben, als nach dem ersten Project der Deputation. Wie aber in dem Bericht des Bauinspectors **Heincken** näher dargethan wird, betragen die durch vermehrte Erdarbeiten u. entstehenden Mehrkosten im Verhältniß zu diesem Project zum Mindesten. *Mf* 70,000. — und unter Hinzurechnung der nach dem jetzigen Vorschlage zu ersparenden Anlagelkosten zum Belaufe von ca. „ 33,500. —

im Ganzen *Mf* 103,500. —

Es kommt hinzu, daß die Techniker vor dem Zeitverlust warnen, welcher durch die Verfolgung des gedachten Projectes verursacht würde, nach welchem ein ganz neuer Canal ausgehoben werden müßte. Fernere Mehrkosten könnten nämlich insofern entstehen, als die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft nach dem Vertrage, Verh. pag. 150 ad 4, den Kostenbeitrag von 5,5 Sgr. für jeden Kubikmeter der aus der Erbreiterung des Dorfcanales beförderten Erdmasse nur bis Ende August d. J. zu zahlen sich verpflichtet hat. Aus angeführten Gründen wird auf den Antrag der Interessenten nicht eingegangen werden können.

Demzufolge beantragt die Baudeputation:

die empfohlene Modification des Projectes, so weit sich dasselbe auf die Verbreiterung des Dorfcanales erstreckt, nach Maßgabe des technischen Berichtes des Bauinspectors **Heincken** nebst dazu gehörigen Rissen und

Anlagen genehmigen, und die am 26. Februar 1873 ausgesprochene

Expropriationspflicht über die in der ersten Columne des Verzeichnisses, Verh. pag. 151, 152, näher bezeichneten Immobilien nur bezüglich der in der Anlage 3 näher bezeichneten 49,66 Aren aufrecht erhalten, im Uebrigen aber aufheben zu wollen,

und wird bei der Dringlichkeit der Arbeiten eine baldige Beschlußnahme sehr erwünscht sein.

Die Baudeputation.

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

Unter Anlage 1

zur Anl. III. der Mittheilung des Senats
vom 18. April 1873.

Bericht des Bau-Inspectors Heineken,

betreffend Verbreiterung des neuen Dorfcanales längs des Bürgerparkes
und Bürgerwaldes.

Dem erhaltenen geehrten Auftrage zufolge erlaube mir über die beiden vorgeschlagenen Aenderungen des Projectes zur Verbreiterung des Dorfcanales auf der Strecke vom Verbindungscanal bis zum Bassin das Folgende zu berichten.

Nach dem von den Utbremer Interessenten aufgestellten Projecte soll ein ganz neuer Canal hergestellt werden, welcher in etwa 100—120 Meter Entfernung von dem Weidedamm parallel zu diesem läuft. Auf der westlichen Seite des neuen Canals wird ein neuer Weg als Bestellweg der Ländereien zwischen Canal und Hempfstraße angelegt.

Dieses Project hat gegen das erste den einzigen Vortheil, daß der Canal eine bessere geradere Richtung erhält, dahingegen entstehen erhebliche Mehrkosten, die sich auf mindestens 70,000 Mark belaufen. Die Expropriationskosten werden auch hier nicht weniger sein, als bei dem ursprünglichen Projecte; denn es muß nicht nur von vier Interessenten das Areal zum neuen Canal und neuen Wege in zusammen 25 Meter Breite angekauft werden, sondern auch noch von dem Kenfird'schen Areal ein Streifen von 95 Meter Länge und 6 Meter Breite in der Mitte behuf Anlage einer Brücke über den Canal nebst 2 zu derselben führenden Rampen. Die Kosten für Landerwerb könnten sogar sehr leicht höher werden, wie bei dem ersten Projecte.

Daß ein ganz neuer Canal erheblich theurer ist, als die Verbreiterung eines bereits vorhandenen, liegt auf der Hand, die Mehrkosten für Erdarbeit betragen mindestens 24,000 Mark. Das Zufüllen des alten jetzigen Canals mit dem aus dem neuen Canal gewonnenen Boden kostet, unter der Voraussetzung, daß das Material in der möglichst kürzesten Linie, also über die zwischen beiden Canälen liegenden Ländereien gefahrt werden kann, ca. 45—46,000 Mark.

Die Herstellung des neuen Canals wird selbstredend länger als die Verbreiterung des vorhandenen dauern.

Es ist erheblich mehr Boden unter Wasser (durch Baggerung) zu gewinnen und gerade diese Arbeit ist zeitraubend. Nun aber ist die Venlo-Hamburger Bahngesellschaft nur bis zum 31. August verpflichtet, den Boden gegen Zahlung von 55 Pfennigen per Kubikmeter abzunehmen. Es würde also ein noch nicht genau anzugebendes, aber erhebliches Quantum Boden anderweitig zu lagern sein, wofür nicht nur Lagerplätze zu miethen wären, sondern auch die Einnahme von der Venlo-Hamburger Bahn wegfiele.

Der Staat hat bei diesem Projecte erhebliche Mehrkosten, ohne einen irgend erheblichen Vortheil zu haben.

Die zweite vorgeschlagene Aenderung besteht in der Entnahme des größten Theiles des zur Verbreiterung nöthigen Areales von der Bürgerweide, statt von den Parzellen an Utbremer Seite.

Diese Aenderung hat gegen das erste Project den Vortheil der größeren Billigkeit und giebt dem verbreiterten Canale eine schöne gerade Richtung. Jedoch muß zur Erlangung dieses letzteren Vortheils die vorspringende Ecke an der Utbremer Seite etwa dem Emmasee gegenüber abgeschnitten und eingezogen werden, so daß der Canal hier ganz auf Utbremer Seite verbreitert wird, während am Anfang längs des Bürgerparks die Verbreiterung theils nach der Bürgerpark-, theils nach der Utbremer-Seite geschieht.

Diese neue Lage des fertigen Canals ist in anliegender Karte eingetragen. Der stark blau angelegte Streifen bezeichnet das zum Canal incl. Leinpfad und Dossirung erforderliche Areal, während die von dem Canal durch einen 2 Meter breiten Landstreifen getrennte Allee braun angelegt ist.

Die ganze Anlage, Canal sowohl als Allee liegen besser und schöner, der Canal ist grader und bequemer für die Schifffahrt, auch schließt sich die jetzige Lage dem projectirten Straßenerweiterungsplan besser an, indem jetzt längs des Canals eine neue gerade Straße angelegt werden kann.

Nach dem ersten Plane waren zur Verbreiterung erforderlich von Utbremer Interessentenland 152,28 Are, bei der jetzigen Lage 49,66 Are, so daß 102,62 Are weniger erforderlich werden, wodurch, wenn der von der Benlo-Hamburger Gesellschaft gezahlte Preis von circa 500 Mark per Ar angenommen wird, eine Minderausgabe von circa 51,000 Mark entsteht. Dahingegen kommen durch die vermehrten Erdarbeiten, Herstellen neuer Böschungen, Verlegen der Allee, Umpflanzen der Bäume 2c. gegen das erste Project Mehrkosten im Betrage von 17,500 Mark, die sich vertheilen auf Mehrkosten der Bodenaushhebung 6,500 Mk
für Verlegen der Allee incl. Verpflanzen der Bäume.. 8,200 "
für Herstellen neuer Böschungen 2,800 "
Summa 17,500 Mk

Die Minderkosten, welche durch diese Aenderung erzielt werden, betragen also 33,500 Mark; dabei wird aber noch der nicht zu unterschätzende Vortheil eines Liegeplatzes für leere Schiffe in dem todten Theile des alten Canals zwischen den Punkten D und E gewonnen.

Ich kann die Annahme dieser Aenderung deshalb in jeder Weise empfehlen. Die fertige Anlage wird bequemer und besser für die Schifffahrt und schöner, sowohl was Canal als auch die neue Allee anbetrifft.

Die anliegende Expropriationskarte nebst Verzeichniß bezeichnen diejenigen Parcellen, welche zur Ausführung des veränderten Planes erworben werden müssen, und zwar die Nummern 3, 4, 5, 6, 7, 10, 11, 12, 13, 14, des Expropriationsverzeichnisses vom 26. Februar 1873 pag. 151 der Bürgerchaftsverhandlungen. Sämmtliche Parcellen stehen daher schon unter Expropriation, nur hat sich die Größe der abzutretenden Fläche verändert.

Die zur Anlage des Bassins erforderlichen Parcellen 1, 2, 3 des Expropriationsverzeichnisses bleiben unverändert unter Expropriation. Ganz außer Expropriation kommen die Nummern 8, 9, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33 des Expropriationsverzeichnisses vom 26. Februar pag. 151—152 der Verhandlungen.

(gez.) Fr. Heincken.

Unter-Anlage 2

zur Anlage III der Mittheilung des Senats
vom 18. April 1873.

Verzeichniß

der außer Expropriation zu setzenden Grundstücke.

Nr.	Cataster Nr.	Namen.	Wohnort.
1.	217	Joh. Diedr. Wiltens.	Bremen.
2.	216	Hermann Euling.	"
3.	206	St. Petri Domkirche.	"
4.	205	L. A. von Soosten jun. 1/2.	"
5.	203	St. Petri Domkirche 1/2.	"
		Das reformirte Waisenhaus.	"

Ufde. No.	Cataster No.	N a m e n.	Wohnort.
6.	202	St. Petri Domkirche.	Bremen.
7.	201	Hermann Suling.	"
8.	58	Gerh. Klatte $\frac{1}{2}$.	"
		Friedr. Bollmann $\frac{1}{2}$.	"
9.	56	L. A. von Soosten junr.	"
10.	55	Joh. Friedr. Barre.	"
11.	54	Gerh. Klatte.	"
12.	53	Diedr. Rathjen.	"
13.	52	Joh. Herm. Bollmann.	"
14.	51	Joh. Segelfen.	"
15.	50	Werner Menke.	"
16.	48	Werner Menke.	"
		Gerh. Klatte $\frac{1}{2}$.	"
17.	47	Friedr. Bollmann $\frac{1}{2}$.	"
18.	45	Henr. Barber.	"
19.	44	Friedr. Bollmann.	"
20.	42	Joh. Herm. Bollmann.	"
		Werner Menke $\frac{1}{3}$.	"
21.	41	Diedr. Rathjen $\frac{1}{3}$.	"
		Hermann Rathjen $\frac{1}{3}$.	"

Unter-Anlage 3
zur Anlage III der Mittheilung des Senats
vom 18. April 1873.

Expropriations-Verzeichniß

für die zur Verbreiterung des Dorfcanales nöthigen Parcelen.

Laufende Nummer.	Cataster-Nummer.	N a m e.	Wohnort.	Größe der Flächen in Ar.	Größe der zu expropriirenden Fläche nach dem Verzeichniß vom 26. Februar.
1	223	A. B. A. B. Neufirch. (Außerdem zur Anlage des Bassins 75,62 Ar.)	Bremen.	0,72	83,71
2	222	St. Petri Domkirche.	"	2,61	8,12
3	221	St. Petri Domkirche.	"	5,68	12,74
4	219	St. Petri Domkirche.	"	3,22	5,30
5	218	St. Johannes Kloster.	"	16,32	25,48
6	213	St. Petri Domkirche.	"	3,17	4,32
7	212	Joh. Diedr. Wilkens.	"	5,39	5,39
8	210	Herm. von Soosten junr.	"	5,10	5,10
9	209	Georg Hinr. Bägels.	"	4,45	4,45
10	208	St. Petri Domkirche.	"	3,00	4,57
Summa				49,66	

Anlage IV
zur Mittheilung des Senats
vom 18. April 1873.

Bericht der Baudeputation,

die Anlage eines Geländers am Bollwerk des Altenwalls betreffend.

(Eingereicht am 18. April 1873.)

Zu Capitel 8, pos. 6 des Budgets der Ausgaben pro 1873 hat die Bürgerschaft den Wunsch ausgesprochen, daß die obere Strecke des Bollwerks an der Treppe am Altenwall mit einem Geländer versehen werde.

Es ist allerdings nicht ungefährlich, daß das gedachte Bollwerk circa 7 Meter hoch in unmittelbarer Nähe der Weser einer Befriedigung ermangelt, weil daselbst eine ziemlich lebhafte Passage stattfindet und die gedachte Uferstrecke insbesondere ein beliebter Spielplatz der Kinder ist. Das Pflaster der Straße resp. das daneben befindliche Terrain beim Vorkopfe des Bollwerks liegt nämlich in gleicher Höhe mit der Oberkante der Ufermauer, welche zu Löschzwecken augenblicklich nicht benutzt wird. Soll dieselbe, wie vor einigen Jahren der Neustadtsdeich bei der Eisenbahnbrücke, mit einem Geländer versehen werden, so empfiehlt sich, dasselbe bis zur ersten Treppe der Deichdossirung auszudehnen, weil die letztere vom Bollwerk bis dahin ebenfalls sehr steil ist, so daß schon jetzt ein provisorisches Schluchterwerk hat angebracht werden müssen. Die Gesammtlänge des Geländers wird alsdann 73,5 Meter betragen. Um den Kindern Schutz zu gewähren, muß dasselbe nicht ganz einfach, sondern mit Riegeln und Andreaskreuzen durchzogen sein, ohne welche der Zweck nicht erreicht würde. Die Kosten sind zu 1800 Mark veranschlagt.

Indem des Näheren der hieneben überreichte Bericht des Bauinspectors Kiehne in Bezug genommen wird, beantragt die Baudeputation:

ihr den Auftrag zu erteilen, das gedachte Geländer, dem vorstehenden Bericht entsprechend, herzustellen und die Kosten im Belauf von 1800 Mark auf die im Eingang des Berichtes angegebene Position des Budgets nachbewilligen zu wollen.

Die Baudeputation.

(gez.) Hermann Gröning. (gez.) J. D. Bredehorst.

Unter-Anlage 1
zur Anlage IV der Mittheilung des
Senats vom 18. April 1873.

Bericht des Bauinspectors Kiehne.

Wegen der beabsichtigten Einfriedigung eines Theiles der Ufermauer an der Holzpforte, und zwar speciell auf der Strecke von der Treppe am alten Wall bis zu dem Anschlusse des Vorkopfs der Ufermauer an die in südlicher Richtung befindliche Deichdossirung, erlaubt sich der gehorsamst Unterzeichnete zu berichten, daß die Länge derselben = 59,7 m. beträgt. — Unmittelbar an die Ufermauer anschließend, hat der Deich auf ca. 13,8 m. Länge eine sehr steile Dossirung, so daß selbige zum Zweck des Schutzes für Passanten, schon seit längerer Zeit, interimistisch mit einem sogenannten Schluchterwerk hat eingefriedigt werden müssen.

Im Fall nun die Einfriedigung der Ufermauer mittelst eines eisernen Geländers zur Ausführung gelangt, dürfte es meiner ergebenen Ansicht nach sich empfehlen, auch die oben erwähnte Strecke ebenfalls durch ein eisernes Geländer definitiv einzufriedigen.

Die Gesamtlänge der alsdann zu befriedigenden Uferstrecke beträgt somit $(59,7 + 13,5) = 73,2$ m.

Eine aus Geländerstielen mit Riegeln und Andreaskreuzen durchgezogene Einfriedigung würde ca. 1710 Kilogramm wiegen und einen Kostenaufwand von 1800 Mark erfordern.

Der Bauinspector

(gez.) **Kiehne.**

Anlage V

zur Mittheilung des Senats
vom 18. April 1873.

Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, die Pauschalzahlungen der Dampfschiffe in Bremerhaven betreffend.

(Eingereicht am 18. April 1873.)

Dem ihr gewordenen Auftrage darüber zu berichten, ob die Pauschalzahlungen der Dampfschiffe für Hafengeld in Bremerhaven durch angemessene Erhöhung in ein richtigeres Verhältniß zu der von Segelschiffen erhobenen Abgabe zu bringen seien, kommt die Deputation in dem Folgenden nach.

Um die vorerwähnte Frage zu beurtheilen dürfte es zunächst erforderlich sein die thatsächlichen Verhältnisse klar zu stellen. Die Deputation hat daher eine genaue Ermittlung veranlaßt, wie viel Hafengeld im Jahre 1872 die fraglichen Dampfschiffe nach dem Hafengeldtarife würden zu entrichten gehabt haben, wenn nach diesem das Hafengeld erhoben worden wäre. Das Resultat ist das folgende:

22 oceanische Dampfer tarifmäßiges Hafengeld	Mk 41,374.50
wovon für Dampfer Mosel nur die Ausfahrt zu Ende December	
berechnet, dagegen Aversionalzahlung für 21 Dampfer	
à 250 pf oder Mk 830.40	Mk 17,438.40
für den Dampfer Mosel 10 Tage	" 25.—
	" 17,463.40
Unterschied	Mk 23,911.10

Der Tarif des Hafengeldes für den Geestemünder Hafen ist derselbe wie für Bremerhaven und wird für jedes Schiff zum vollen erhoben, diejenigen Dampfer aber, welche den Hafen in regelmäßiger Reihenfolge aufsuchen, erhalten am Schluß des Jahres zwei Drittel der gezahlten Hafengelder auf Antrag beim Finanzministerium erstattet.

Diesem nach würden unsere oceanischen Dampfer statt in Bremerhaven 17,463 Mark 40 Pfennige in Geestemünde nur 13,791 Mark 50 Pfennige zu zahlen haben.

Für die 10 Dampfer europäischer Fahrt würde das Hafengeld nach dem Tarife in 1872 betragen haben..... Mk 19,549.—
die Aversionalzahlung für diese 10 Schiffe à 100 pf oder Mk 332.20 " 3,322.—

Unterschied Mk 16,227.—

Würden mithin diese Dampfer der europäischen Fahrt den Geestemünder Hafen in regelmäßiger Fahrt besuchen, und sie zwei Drittel des Hafengeldes zurück- erhalten, so hätten sie an Hafengeld 6516 Mark 10 Pfg. zu tragen.

Bei der Beurtheilung der Sache kommt vor Allem die Concurrenzfrage in Betracht. Es bedarf keiner Erwähnung, daß Bremen alle Ursache hat, wesentliche Rücksicht auf mit seiner Schifffahrt und seinem Handel weiteisernde Handelsplätze und Häfen zu nehmen, um die Weser concurrenzfähig mit anderen Flüssen und Häfen zu erhalten. Es mögen daher lediglich die näher gelegenen Rücksichten hier hervor- gehoben werden.

Was die oceanischen Dampfer betrifft, so ergibt sich aus dem Vorstehenden, daß für sie in Geestemünde weniger zu zahlen sein würde, als in Bremerhaven, und ist daher schon aus diesem Grunde die Deputation der Ansicht, daß die gegenwärtige Aversionalzahlung von 250 Thaler Gold oder 830 Mark 40 Pfg. für das Jahr als eine genügende zu betrachten sei, und mithin eine Erhöhung sich nicht empfehle.

Hinsichtlich der Dampfer in europäischer Fahrt scheint allerdings die Aversionalzahlung von 100 Thlr. Gold oder 332 Mark 20 Pfg. für 20 bis 27 Fahrten eine geringe zu sein. Bei diesen Schiffen ist aber nicht außer Acht zu lassen, daß sie sich mit ihren regelmäßigen Fahrten, so lange die Schifffahrt nicht durch Eis gesperrt ist, auch nach anderen Weserhäfen wenden können, welche eine gleiche Eisenbahnverbindung wie Bremerhaven darbieten und dabei kein Hafengeld erheben. Würden sie jedesmal Hafengeld zu erlegen haben, so dürften sie in der Regel nur im Winter unsern Hafen benutzen, sonst aber auf dem Strome ihre Umladungen bewirken. Die Deputation hält dafür, daß es im Interesse unseres Handels und der Rentabilität der Geestebahn liege, diese Dampfer europäischer Fahrt zu veranlassen, regelmäßig ihre Ladungen in Bremerhaven zu löschen und zu empfangen, zu welchem Zwecke auch ferner die Erlegung einer Aversionalsumme statt des tarifmäßigen, wenn auch ermäßigten, Hafengeldes sich empfehlen dürfte.

Unter diesen Umständen hält die Deputation eine zwangweise Erhöhung der Aversionalzahlungen für diese kleineren Dampfschiffe nicht für rathsam und noch weniger die Anwendung irgend eines Tariffazes für jede einzelne Benutzung der Hafenanstalt.

Dabei darf noch darauf aufmerksam gemacht werden, daß die Dampfschiffe, namentlich diejenigen der europäischen Fahrt, stets nur wenige Tage zum Laden und Löschen im Hafen verweilen, während die Segelschiffe eine bedeutend längere Zeit ihre Plätze einnehmen, so daß eine Vergleichung der Abgabepflichtigkeit sehr schwierig ist.

Bremen, den 17. April 1873.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **Duckwitz.** (gez.) **Franz Tecklenborg.**

Anlage VI

zur Mittheilung des Senats
vom 18. April 1873.

Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, die Herstellung eines Locomotivschuppens nebst Wasserstation betreffend.

(Eingereicht am 18. April 1873.)

Die Eisenbahndirection schrieb bereits unterm 30. Januar an den Bremischen Eisenbahncommissar:

„Bei dem bedeutenden Verkehr auf dem Bahnhof Bremen im Laufe dieses Winters sind schon mehrfach Betriebsstörungen in Folge Mangels an Maschinen eingetreten, so daß zur Beseitigung derartiger Uebelstände eine Vermehrung der daselbst stationirten Locomotiven um 6 Stück ein dringendes Bedürfnis ist. Zur Unterbringung dieser Maschinen reicht indeß der vorhandene Locomotivschuppen nicht aus, weshalb mit Rücksicht auf die projectirte demnächstige Erweiterung des dortigen Bahnhofes zunächst die Herstellung eines provisorischen Locomotivschuppens erforderlich wird.“

Nicht minder ist eine Erweiterung der Wasserreservoirräume der Wasserstation auf dem Bahnhof Bremen und die Aufstellung einiger freistehender Wasserträhne daselbst ein unabweisbares Bedürfnis.“

Die Deputation erkannte die Darlegung der Direction als wohl begründet und richtig an, war aber nicht geneigt auf provisorische Anlagen einzugehen, beauf-

tragte daher unsern Techniker mit der Ueberlegung, ob nicht etwas Definitives errichtet werden könne, welches in Harmonie mit dem Umbauplane des Bahnhofes stehe und dem Bedürfniß rasch abhelfe. Nach längeren Besprechungen mit den Preussischen Technikern hat man sich dahin geeinigt, daß neben dem im Fachwerk gebauten das Viertel eines Kreises bildenden Locomotivschuppen für die Uelzen-Langwedeler Bahn, ein anderes Viertel eines Kreises für zehn Locomotivstände massiv angebaut werde. Nachdem diese Verständigung eingetreten war, bearbeitete der Inspector Fischer im Einvernehmen mit dem Oberbaurath Schröder die Projecte für den Anbau des Locomotivschuppens und für die Wasserstation.

Aus dem unter Anlage 1 beifolgendem Berichte des Inspector Fischer ergibt sich das Nähere, so wie aus der Anlage 2 der Grundriß des Schuppens und dessen Situation, aus Anlage 3 das Bauproject des Schuppens und endlich aus Anlage 4 Grundriß und Bauzeichnung der Wasserstation. Aus den der Deputation vorgelegten speciellen Kostenanschlägen ergibt sich für den Locomotivschuppen... *Mk* 106,000 für die Wasserstation... " 11,440

Zusammen *Mk* 117,440

Die Deputation findet bei den Kostenanschlägen nichts zu erinnern, und empfiehlt dringend die baldige Genehmigung dieser Verwendung, um die günstige Jahreszeit zum Bau nutzen zu können, und um bei dem im Spätsommer sich stets vermehrenden Verkehr Aufenthalt und Störungen zu vermeiden.

Bremen, den 17. April 1873.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **Duckwig.** (gez.) **H. H. Schröder.**

Unter-Anlage 1

zur Anlage VI. der Mittheilung des Senats
vom 18. April 1873.

Bericht des Bauinspectors A. Fischer,

betreffend Anlage eines Locomotivschuppens und einer Wasserstation.

Dem mir gewordenen Auftrage entsprechend, beehre ich mich in den Anlagen ein Project zur Erbauung eines Locomotivschuppens für 10 Stände in zwei Blatt Zeichnungen und einer Wasserstation in einer Zeichnung gehorsamst zu übersenden.

Der Locomotivschuppen wird in unmittelbarem Zusammenhange mit dem provisorischen Schuppen für die Uelzen-Langwedeler Bahn erbaut werden, so daß die jetzt vorhandene Drehscheibe für den neuen Schuppen mit benutzt werden wird; auch wird letzterer so angelegt werden, daß wenn nach längeren Jahren der Uelzen-Langwedeler Schuppen abgängig wird, an Stelle desselben eine massive Verlängerung des neuen Schuppens ausgeführt werden kann.

Für die Erweiterung der Wasserstation, deren Reservoirs für den vermehrten Bedarf an Wasser nicht mehr ausreichen, ist die Anlage eines neuen Bassins von 5^m Durchmesser und 2^m Höhe, welches demnach ca. 40 Kbm. Wasser aufzunehmen im Stande ist, projectirt.

Dasselbe ist zweckmäßig hinter dem Kesselhause der Reparaturwerkstätte aufzustellen und durch eine Rohrleitung mit dem Reservoir, welches über dem Dampfmaschinenraume sich befindet, sowie mit den zwei freistehenden neu zu beschaffenden Wasserkränen am Nordende der Halle zu verbinden.

Die Kosten der Anlagen betragen nach den speciellen Anschlägen:

- 1) für den Locomotivschuppen... *Mk* 106,000
- 2) für die Wasserstation... " 11,440

in Summa *Mk* 117,440

Der Bau-Inspector.

(gez.) **A. Fischer.**

Einverstanden (gez.) **A. Schröder.**

