

Fabrikarbeiter der Gasanstalt, denen außer dem Tagelohn von 44 Groteu zugesichert wurde, für jeden Arbeiter täglich vier Grote in die Kasse zu zahlen, welche vier Grote die Mittel der Kasse bilden sollten. Durch die Statuten vom 27. Mai 1861 ist diese Bestimmung und damit die Wirksamkeit der Kasse auf alle in festem Tagelohn der Gasanstalt stehenden Arbeiter, deren Dienstverhältniß von Anfang an als ein länger dauerndes betrachtet werden mußte, und durch die Statuten vom 5. April 1875 auf diejenigen in festem Tagelohn angenommenen Arbeiter der Gas- und Wasserwerke erstreckt, welchen bei ihrer Annahme oder später die Zusicherung erteilt wurde, daß für sie der festgesetzte Einschuß in die Kasse gezahlt werden solle. Der Einschuß wurde 1875 auf zehn Pfennige täglich für jeden Theilnehmer bestimmt, vorbehaltlich des Rechts der Deputation, denselben nach dem Bedürfniß der Kasse zeitweilig zu vermehren oder zu vermindern.

Vor Kurzem hat die Deputation dem Senat revidirte Statuten der Kasse zur Bestätigung eingereicht, welchen zufolge alle nicht zu den Staatsbeamten gehörigen Angestellten und in festem Tagelohn angenommenen Arbeiter der Gas- und Wasserwerke, einschließlich der Laternenwärter, während der Dauer ihres Dienstverhältnisses, sobald dasselbe vier Wochen bestanden hat, für ihre Person der Kasse anzugehören verpflichtet sein sollen, der Zuschuß der Verwaltung der Gas- und Wasserwerke aber auf jährlich 2 % des gesammten Lohn- und Gehaltsbetrages der Theilnehmer festgesetzt wird, außer welchen die Einkünfte des mittlerweile angesammelten Vermögens dieser Kasse und der Laternenwärterkasse und als Beitrag sämmtlicher Theilnehmer $\frac{1}{2}$ % ihres Gehalts oder Lohns zur Fundirung der Kasse dienen.

Diese Ausdehnung der Kasse auf die (19) Deputationsbeamten und die Verschmelzung der Laternenwärterkasse mit der Kranken- und Pensionskasse der Gas- und Wasserwerke hat der Senat nur als zweckmäßig anerkennen können. Auch gegen den fortdauernden Zuschuß der Betriebskasse findet er Nichts zu erinnern, da derselbe nach einer fünf- und zwanzigjährigen Durchschnittsrechnung auf etwa 3 % der Gesamtsumme der in Betracht kommenden Löhne und Gehalte angeschlagen ist, für die Zukunft aber nur etwa 2 % derselben betragen soll. Dieser Zuschuß wird indessen auch der Genehmigung der Bürgerschaft bedürfen, weil derselbe nach Maßgabe der neuen Statuten nicht mehr als Theil des Lohnes oder Gehaltes der Mitglieder der Kasse angesehen werden kann. Der Senat ersucht daher die Bürgerschaft, mit dem von der Deputation beantragten Zuschuß von 2 % der Löhne und Gehalte sich ebenfalls einverstanden zu erklären.

Mittheilung des Senats

vom 13. April 1880.

1. Schulbanten.

Der Senat läßt der Bürgerschaft den von ihr gewünschten Bericht der Finanzdeputation, betreffend die Beschaffung der Geldmittel für die beantragten Schulbanten, hieneben zugehen.

Anlage.

Bericht.

Die Finanzdeputation ist beauftragt worden, darüber zu berichten, ob es sich empfehle, die Ausgabe für die in das diesjährige Budget eingestellten Schulbanten (Außerord. Ausg. I. 3—8) zum Gesamtbelaufe von rund M. 500 000 auf fünf Jahre von 1881 an so zu vertheilen, daß der Fond für außerordentliche Verwendungen zunächst die Bausumme vorstrecke, und dieselbe sodann in fünf Jahresraten aus dem laufenden Haushalt zurückerstattet erhalte, ähnlich wie solches bei dem Bau der Hauptschule und der Strafanstalt beliebt worden sei.

Rechnungsmäßig würde, wenn dieser Modus beschlossen und die volle Bau-
summe im laufenden Jahre angewiesen würde, die Sache sich so stellen, daß der
laufende Haushalt während der Jahre 1881—1885 außer dem Baucapital die
Zinsen der geleisteten Vorschüsse (bei einem Zinsfuße von $4\frac{1}{2}$ Procent im Ganzen
M. 67 500) zu bezahlen hätte. Bei niedrigerem Zinsfuße und späterer Ver-
wendung des Baucapitals würde die Verzinsung natürlich weniger betragen,
immerhin aber etwa um zehn Procent die Gesamtausgabe steigern.

Ueber die Frage, ob es richtig sei, dem Vorschlage gemäß die Ausgabe
den nächsten fünf Jahren zuzuweisen, machten sich in der Finanzdeputation zwei
verschiedene Ansichten geltend. Uebereinstimmend ging man jedoch davon aus,
daß die Nothwendigkeit der in Betracht kommenden Ausgabe (abgesehen von Ein-
zelheiten und von der genaueren Kostenveranschlagung) nicht mehr zur Erörterung
stehe, sondern als erwiesen anzuerkennen, daher auch das erforderliche Geld jeden-
falls demnächst in der einen oder der anderen Weise zu beschaffen sei. Die
Meinungsverschiedenheit bezog sich ausschließlich auf die Art der Geldbeschaffung.

Von der einen Seite wurde der Vertheilung der Ausgabe auf fünf Jahre,
dem Eingangs gedachten Vorschlage gemäß, das Wort geredet. Da mit der Ver-
mehrung der Schullokalitäten ohne schweren Nachtheil für das Unterrichtsweisen
nicht länger gewartet werden dürfe, es aber nicht erwartet werden könne, daß
Senat und Bürgerschaft eine so beträchtliche außerordentliche Ausgabe in einem
einzigem Budgetjahre genehmigen und die dafür erforderlichen Mittel, sei es durch
entsprechende Erhöhung der Einkommensteuer oder durch Ausschreibung eines Ver-
mögensschusses, bewilligen würden, so bleibe eben kein anderer Weg als der vor-
geschlagene übrig. Auch lasse derselbe sich vom Standpunkte der Finanzverwaltung
aus sehr wohl rechtfertigen. Die Ausgabe, um welche es sich handle, diene nicht
etwa dem Bedürfnisse eines Budgetjahres; es sollten vermittelst derselben die
dem Staate gehörenden Gebäude, deren Ausnutzung ganz besonders der Zukunft
zu Gute komme, vermehrt werden; die Zukunft dürfe man daher auch unbedenklich
mit einem Theile der Unkosten belasten. Allerdings würde es, da die Schulgebäude
keine Rente abwürfen und weil ihre künftige Verwerthung problematisch sei, ver-
kehrt sein, das Baucapital auf dem gewöhnlichen Anleihewege zu beschaffen. Allein
das sei auch nicht die Meinung. Die Bau-
summe solle in kurzer Frist, binnen
fünf Jahren, amortisirt werden, eine dauernde Vermehrung unserer öffentlichen
Schuld also ausgeschlossen bleiben. Es komme übrigens finanziell doch der Umstand
in Betracht, daß durch die Herstellung ausreichender Schulgebäude die Unter-
bringung der Kinder in Miethlokalen überflüssig und damit manche Ausgabe nicht
allein an Miethe, sondern auch für Einrichtung solcher Lokale erspart werde.

Die überwiegende Mehrheit der Finanzdeputation vermochte nicht, dieser
Ansicht sich anzuschließen. Auch sie war der Meinung, daß jeder weitere Auf-
schub der wirklich nothwendigen Bauten vermieden, die Vorlegung der Projekte
und Anschläge anzuordnen und der sich herausstellende Geldbedarf alsdann sofort
sichergestellt werden müsse. Sie hielt es aber für richtiger, den Geldbedarf
auf die Baujahre zu vertheilen und jedes derselben mit der wirklich ver-
brauchten Summe oder mit einer anschlagsmäßigen Durchschnittsrate zu belasten.
Sie bestritt zunächst die Behauptung, daß Senat und Bürgerschaft von vorn
herein diesen Weg zu betreten ablehnen würden, war vielmehr der Ueberzeugung,
daß bei der Beschlußfassung die Grundsätze einer soliden Finanzwirthschaft, auch
wenn deren Beachtung augenblicklich schwer falle, volle Berücksichtigung finden
würden. Sodann wurde hervorgehoben, daß durch die Beschränkung der Ausgabe
auf die Baujahre und auf die Mittel des laufenden Haushalts 1) die Zinsenlast
vermieden, 2) das Motiv zur Sparsamkeit bei der Projektirung und Bauaus-
führung verstärkt, 3) die höchst bedenkliche Verfügung über Mittel einer noch ganz
unbekannten Zukunft auf das nothwendigste Maß beschränkt werde.

Alle drei Punkte, so wurde des weiteren ausgeführt, seien von erheblicher
Bedeutung, namentlich aber die beiden letztgedachten. Der Grundsatz, daß der
Bedarf jedes Jahres durch die Mittel jedes Jahres gedeckt werden solle, sei die
wirksamste Bürgschaft finanzieller Ordnung und dürfe am wenigsten in solchen
Zeiten preisgegeben werden, wo es schwer falle, ihn zu befolgen. Denn gerade

dann, wenn die Mittel knapp seien, wenn die Finanzen sich in kritischer Lage befänden, sei die Versuchung am größten, die Gegenwart auf Kosten der Zukunft zu entbürden, während sich doch nicht voraussehen lasse, wie diese Zukunft sich gestalten werde. Allerdings sei es richtig, was von der anderen Seite betont worden sei, daß die in Rede stehenden Schulbauten auch künftigen Jahren Dienste leisten sollten, aber die daraus gezogene Folgerung, daß man deshalb diese Bauten erst aus den Einnahmen künftiger Jahre zu bezahlen brauche, treffe doch kaum zu. Ähnliche Ausgaben für Anlagen, deren Nutzen sich auf längere Zeiträume erstrecke, bringe jedes Jahr, und wenn man anfangen wollte, dieselben aus diesem Grunde auf die Zukunft abzuwälzen, so würde man sehr bald auf einen abschüssigen Weg gerathen. Aller Wahrscheinlichkeit nach würden die Jahre 1881 bis 1885 aus ihren Einnahmen wiederum andere Ausgaben für dauernde Zwecke zu bestreiten haben, und niemand vermöge vorauszu sehen, ob der Haushalt dann im Stande sein werde, zu den regelmäßigen Lasten noch einen Theil der Lasten früherer Jahre zu tragen. Sehr leicht könne es geschehen, daß alsdann Bedürfnisse dringendster Art in anderen Verwaltungszweigen, in Straßen- und Kanalbau, Stromverbesserung und Hochbau, ja vielleicht im Schulwesen selbst, zurückgestellt werden müßten, weil über M. 100 000 jenes künftigen Budgets schon zu Gunsten eines früheren Jahres verfügt worden wäre.

Gerade das angezogene Beispiel, das bei dem Bau der Hauptschule und der Strafanstalt eingeschlagene Verfahren, zeige auf das Schlagendste das Bedenkliche solcher auf die Bequemlichkeit des Augenblicks berechneter Auskunfts mittel. Die Kosten beider Bauten seien bekanntlich auf die Jahre 1871 bis 1883 so vertheilt worden, daß der laufende Haushalt bis 1880 jährlich M. 200 000, von da bis 1883 jährlich M. 120 000 zahlen sollte. Wäre nicht, in Folge dieser Vertheilung, der Haushalt der Jahre 1879 bis 1881 mit einer Vorschußerstattung von M. 520 000 belastet, so wäre gegenwärtig die Schwierigkeit, M. 500 000 für Schulbauten zu beschaffen, gar nicht fühlbar geworden. Als der Beschluß gefaßt wurde, das Baucapital für Hauptschule und Strafanstalt in zehn bis dreizehn Jahresraten aufzubringen, habe man diese Zahlungsweise als Erleichterung empfunden; jetzt und schon seit mehreren Jahren übe sie einen schweren Druck auf die Finanzverwaltung aus. Wäre dagegen an dem Grundsatz festgehalten worden, die Bau summe aus den Einnahmen der Baujahre zu decken, so hätten zwar die Jahre 1871—1874 eine Mehrbelastung von M. 1 560 000 oder im jährlichen Durchschnitt von M. 390 000 zu tragen gehabt, dieses Plus hätte aber damals aufgebracht werden können, ohne die Einkommensteuer auf mehr als 2½ Procent anzusetzen. Um also jene verhältnißmäßig günstig situirten Jahre zu entlasten, sei den Jahren 1875—1880 die Aufgabe zugewiesen worden, M. 1 200 000 über ihren eigenen Bedarf aufzubringen und würden die Jahre 1881—1883 noch ferner M. 360 000 aufzubringen haben, wobei die dem laufenden Haushalte zur Last gefallene Verzinsung dieses Vorschusses noch nicht gerechnet sei. Ohne Zweifel wäre den Jahren seit 1875 ein großer Theil nothgedrungener empfindlicher Einschränkungen erspart geblieben, wenn man beim Bau der Hauptschule und der Strafanstalt den strengeren Grundsatz festgehalten und nicht den Folgejahren die Verfügung über ihre Einnahmen verkürzt hätte.

Benigstens aber habe man damals noch die Rechtfertigung gehabt, daß jedenfalls während der Vorschußperiode kein zweites Hauptschulgebäude und keine zweite Strafanstalt nothwendig werden würde. Im vorliegenden Falle fehle sogar dieser Rechtfertigungsgrund. Denn es stehe keineswegs fest, daß mit der Summe von M. 500 000 alle Bedürfnisse für das Schulwesen während der Jahre 1881—1885 befriedigt werden könnten; vielmehr sei das Gegentheil wahrscheinlich, und fast mit Gewißheit sei anzunehmen, daß jedes dieser Jahre, wenn auch nicht gerade für Schulbauten, so doch für andere Zwecke, seine besonderen außerordentlichen Anforderungen an die Staatskasse stellen werde, denen man natürlich um so schwerer werde genügen können, je mehr von den künftigen Einnahmen man im voraus festgelegt habe.

Gegen das Auskunfts mittel, durch Schuldenmachen der augenblicklichen Schwierigkeit zu begegnen, spreche sodann noch gerade im jetzigen Augenblicke der

Umstand, daß durch die kürzlich erfolgte Umwandlung eines Theils der $4\frac{1}{2}$ % Anleihen die jährliche Tilgung der Staatsschuld bis auf weiteres um mehr als M. 200 000 jährlich verringert werde. Während wir die Schuldentilgung einschränkten, sollten wir um so vorsichtiger die Schuldenvermehrung zu vermeiden suchen. Durch die eben erwähnte Finanzoperation werde der Haushalt des Jahres 1881 bereits um rund M. 320 000 für Zinsen und Tilgung entlastet, und damit die Bestreitung der Kosten der Schulbauten aus den Mitteln der Baujahre wesentlich erleichtert.

Vorstehendem zufolge beantragt die Finanzdeputation, von dem Beschlusse, die Kosten der Schulbauten auf fünf Jahre zu vertheilen, gänzlich abzugehen, den Beschluß darüber aber, ob eine außerordentliche Einnahme für die Deckung derselben im laufenden oder im nächsten Jahre zu bewilligen sei, vorzubehalten, bis die Projecte und Anschläge vorliegen und sich übersehen läßt, welche Bauzeit und welche Vertheilung der Ausgaben über diese Bauzeit in Aussicht zu nehmen sein wird.

(gez.) **Gildemeister.** (gez.) **Volkmann.**

2. Armendeich.

Der von der Bürgerschaft empfohlenen Publikation der in § 3 des Vertrages enthaltenen Aenderung des Straßenplanes wird es nicht bedürfen, weil der Armendeich und die im Anschluß an denselben in den Straßenplan vom 22./28. Juli 1874 eingezeichnete Straße nicht zu den durch Gesetz vom 11. Dec. 1848 an die Stadt angeschlossenen Gebietstheilen gehört, der Straßenplan mithin zufolge Gesetz vom 31. Juli 1874 rücksichtlich dieser Straße keine verbindliche Kraft hat.

3. Arster Landstraße.

Der Senat läßt der Bürgerschaft hierbei einen auf die Arster Landstraße bezüglichen Bericht der Deputation wegen Verwaltung des Landgebiets zu ihrer Beschlußnahme zugehen. Zugleich erklärt er seinerseits seine Zustimmung zu den Anträgen der Mehrheit der Deputation, jedoch mit der Maßgabe in Betreff der formellen Behandlung der Sache, daß im laufenden Jahre die dem Kreise zu liefernden Pflastersteine demselben unter Kreditirung des Kaufpreises verkauft werden, im nächsten Jahre aber der Kaufpreis erlassen und die zur Ergänzung der M. 30 000 dienende Barzahlung geleistet wird; dies hat den Vortheil, daß eine Nachbewilligung vermieden und die ganze Beihilfe auf das Budget des nächsten Jahres genommen wird.

Bericht der Deputation wegen Verwaltung des Landgebiets, betreffend einen Zuschuß aus der Staatskasse an die Gemeinde Arsten und die Erhebung des Arsterdamms zur Heerstraße.

Anlage.

Die Deputation ist durch die Beschlüsse des Senats und der Bürgerschaft vom 5./21. Juni v. J. beauftragt, über den in der Bürgerschaft gestellten Antrag, der Gemeinde Arsten einen Staatszuschuß von M. 10 000 Behufs Tilgung ihrer Anleihe für Herstellung der Arster Landstraße zu gewähren, und über eine den gleichen Gegenstand, sowie die Erklärung der Arster Landstraße zur Heerstraße betreffende Eingabe der Arster zu berichten. Die Sachlage ist folgende:

Wie zu verschiedenen Zeiten mehrere andere Gemeinden, z. B. Bahr, Lanfenau, Strohlm, entschloß sich im Jahre 1825 auch die Gemeinde (damals Bauerschaft) Arsten, erhebliche Aufwendungen für die Verbesserung ihrer Wege zu machen. Arsten war damals mit der Stadt nur durch einen vom Dorfe bis zur Brinkumer Chaussee etwa 2,4 km langen ungepflasterten Weg, der bei nasser Witterung unergründlich sein mußte, verbunden. Es liegt also auf der Hand, daß die Arster ein großes Interesse an der Pflasterung dieses Weges hatten, und daß es sich für sie empfahl, selbst erhebliche Mittel dafür aufzuwenden. Weil

aber die Strecke erheblich länger war, als die bei andern Gemeinden in Betracht kommende, so wurde den Arstern durch Senatsbeschuß vom 9. September 1825 gestattet, ein Weggeld zu erheben. Die Dauer dieses Weggeldes wurde zunächst auf 25 Jahre festgesetzt, dann heißt es aber in dem Senatsbeschlusse weiter: „Sollte jedoch bei deren Ab Laufe der Ueberschuß desselben über die Hebungs-kosten und die Zinsen des von der Bauerschaft zu diesem Wegbau aufgenommenen Kapitals das Anlagekapital, soweit dasselbe von der Bauerschaft bestritten, noch nicht ersetzt haben, so behält der Senat es sich vor, eine Verlängerung eintreten zu lassen. Zu dem Anlagekapital sollen sowohl die geleisteten Naturaldienste der Bauerschaft, soweit solche nachgewiesen werden können, und zwar nach dem Maßstabe von 1 Thaler für einen Spanndienst und 18 Grote für einen Handdienst gerechnet werden, als die Kosten etwaiger Erweiterungen und Verbesserungen, insofern diese unter Genehmigung des Senats vorgenommen“. Das von der Bauerschaft aufgenommene Kapital betrug ursprünglich 6000 Thaler Gold, wozu 1857 noch 1400 Thaler Gold hinzukamen; die Hand- und Spanndienste sind nach der Berechnung der Arster auf 3130 Thaler Gold zu veranschlagen. Außerdem hat der Staat zu verschiedenen Zeiten 2850 Thaler bar zugeschoffen.

Die Dauer der Weggelderhebung ist bis zum Jahre 1875 verlängert.

Der in der Bürgerschaft gestellte Antrag und die Eingabe der Arster scheinen nun aus dem obigen Senatsbeschlusse folgern zu wollen, daß der Senat sich gewisser Maßen verpflichtet habe, das Weggeld so lange bestehen zu lassen, bis dasselbe den Arstern vollen Ersatz des Anlagekapitals für die Straße gewährt habe, und daß deshalb nach Wegfall des Weggeldes der Staat moralisch verpflichtet sei, den Arstern den Rest des Kapitals zu ersetzen. Es sind mehrere Berechnungen darüber aufgestellt, wie viel von diesem Kapital noch ungetilgt sei. Die erste derselben, die einer Eingabe der Arster an den Senat vom October 1871 beilag, ist ganz unbrauchbar, weil sie in Einnahme und Ausgabe eine Menge von Dingen enthielt, die nicht dahin gehörten, z. B. in der Einnahme Jagd- und Schäfergeld, in der Ausgabe die Kosten der Unterhaltung des Arsterdamms, einen Beitrag zur Dichtumkorrektur, Kosten der Ausgrabung von Sielen und dgl. mehr. Eine spätere Berechnung der Arster ist deshalb unrichtig, weil sie Zinsen des Kapitals der Hand- und Spanndienste mit in Rechnung bringt, während der Senatsbeschuß nur von den Zinsen des angeliehenen Kapitals redet. Andererseits ist die Berechnung, auf die sich der Senatskommissar derzeit in der Bürgerschaft stützte, die übrigens auf Angaben des Gemeindevorstehers beruhte, ebenfalls nicht richtig, weil der Gemeindevorsteher in die Einnahmen aus dem Weggelde wieder allerlei andere Dinge eingerechnet hatte. Nach der zuverlässigsten Berechnung würde, wenn die Arster die Weggeldeinnahme dem Senatsbeschlusse von 1825 gemäß verwendet hätten, das angeliehene Kapital nebst den Zinsen getilgt, von dem Kapital der Hand- und Spanndienste aber noch ein Betrag von etwa M. 9—10 000 ungetilgt sein. Indessen beruht auch diese Berechnung, namentlich was das Kapital der Hand- und Spanndienste betrifft, theilweise auf unsicheren Grundlagen.

Die Deputation ist jedoch der Ansicht, daß auf alle diese Berechnungen wenig ankommt, da eine wenn auch nur moralische Verpflichtung des Staats zu irgend einer Zahlung an die Arster überhaupt nicht anzuerkennen ist. Im Senatsbeschlusse von 1825 ist nur in Aussicht gestellt, daß, wenn das Weggeld zur Tilgung des Anlagekapitals in 25 Jahren nicht ausreichen sollte, der Senat dasselbe noch länger fortbestehen lassen werde. Diese Ansicht ist in Erfüllung gegangen, denn das Weggeld hat nach den ersten 25 Jahren noch volle weitere 25 Jahre fortbestanden, und zwar so lange, bis es aufgehoben werden mußte, weil es in Folge des Anschlusses von Arsten an das Zollgebiet mit Rücksicht auf die Weggelderhebung am Buntenthorssteinwege mit dem Zollvereinsvertrage von 1869 nicht mehr vereinbar war. Daß in einem solchen Falle der Staat eine bare Zahlung an die Arster leisten werde, ist im Jahre 1825 gewiß Niemanden in den Sinn gekommen; ja man kann zuversichtlich annehmen, daß die Arster zu jener Zeit sehr zufrieden gewesen sein würden, wenn sie eine sichere Aussicht auf eine so große Beihilfe erlangt hätten, wie ihnen das Weggeld über alles damalige Erwarten hinaus thatsächlich gebracht hat. Ueberdies ist nicht zu vergessen, daß,

wenn veränderte Verhältnisse den Arstern das Weggeld genommen haben, andererseits auch andre Neuerungen ihnen neue Vortheile zugewandt haben, indem die Unterhaltung und die eben jetzt nothwendige Umlegung und Erneuerung des Weges, die früher den Arstern allein obgelegen haben würde, jetzt zu einem sehr erheblichen Theile vom Kreise und, vermöge des jährlichen Zuschusses zur Kreiskasse, vom Staate getragen wird; es ist nicht zweifelhaft, daß dies für die Arster einen weit größeren Werth hat, als die *M.* 10 000, die sie jetzt noch außerdem beanspruchen. Wenn in der Eingabe der Arster ferner angeführt wird, daß ja andern Gemeinden ihre Aufwendungen für Wege jetzt aus der Kreiskasse ersetzt werden, so hat das, soweit es begründet ist, mit der vorliegenden Frage Nichts zu schaffen. Der Kreis ersetzt nicht Aufwendungen für Wege schlechthin, sondern nur die von den Gemeinden an die aufgehobenen Wegverbände geleisteten Beiträge; was vor Gründung der Wegverbände aufgewandt ist, wird nirgends ersetzt, und kann nicht ersetzt werden, weil man sonst in unabsehbare Schwierigkeiten gerathen würde; auch ist zu bedenken, daß die von den Wegverbänden hergestellten Wege so beschaffen sind, daß der Kreis sie ohne Weiteres übernehmen kann, während die früher angelegten, besonders grade der Arsterdamm, jetzt mit erheblichem Aufwande des Kreises großentheils erneuert werden müssen. Ferner ist zu beachten, daß auch nach der Wegeordnung die Gemeinden selbst, abgesehen von den Beiträgen ihrer Genossen, zum Wegverbände oder zum Kreise sehr erhebliche Aufwendungen für die Regulirung der Landstraßen machen müssen und zum Theil gemacht haben. Diese Aufwendungen der Gemeinden, wozu ihnen keinerlei Beihilfe zu Theil geworden ist, haben beispielsweise für Hasenbüren 14, für Mittelsbüren und Habenhausen je 26, für Rablinghausen sogar 43—44 vom Tausend des Grundsteuerkapitals von 1876 betragen, während die gesammte ursprüngliche Aufwendung der Arster ad 10 889 Thaler Gold nur etwa 11 vom Tausend des Grundsteuerkapitals von 1876 beträgt. Es erhellt daraus, daß die Gewährung des von den Arstern beanspruchten Zuschusses eine durch Nichts gerechtfertigte Unbilligkeit gegen andere Gemeinden in sich schließen würde.

Aus allen diesen Gründen kann die Deputation in ihrer Mehrheit nur empfehlen, den beantragten Zuschuß an die Arster Bauerschaft nicht zu bewilligen.

Von dem Gegenstande der bisherigen Erörterungen verschieden ist die mehrfach, laut Mittheilung der Senatskommissare bei der Deputation auch in einer früheren Eingabe der Arster an den Senat angeregte Frage, ob nicht der Arsterdamm zu einer Heerstraße zu erheben sei. Die Deputation ist zwar nicht ausdrücklich beauftragt, auch hierüber zu berichten, glaubt aber im Sinne des Senats und der Bürgerschaft zu handeln, wenn sie auch diese Frage, die doch andernfalls ohne Zweifel an die gesetzgebenden Körperschaften wieder herantreten würde, gleich mit erledigt.

Für die Erhebung des Arsterdamms zu einer Heerstraße wird geltend gemacht, daß derselbe nicht nur zur Verbindung Arsten's mit der Stadt oder mit andern Ortschaften, sondern auch zur Verbindung zwischen der Stadt und einem Theile der angrenzenden Provinz Hannover dient, da derselbe mit seiner Fortsetzung auf Preussischem Gebiet die Straße nach Thedinghausen und nach Hoya ist, sowie ferner, daß der Verkehr auf diesem Wege denjenigen auf mehreren Heerstraßen des Bremischen Staats sogar übertrifft. In letzterer Hinsicht wird angeführt, daß im Jahre 1875 der Reinertrag des Weggeldes in Arsten *M.* 3193, in Lehesterdeich (Chaussee nach Borgfeld) *M.* 2900, in Tenever aber nur *M.* 988 und in Grambke gar nur *M.* 800 betrug.

Dagegen kommt jedoch nach Ansicht der Deputation entscheidend in Betracht, daß es nicht wünschenswerth und nicht zeitgemäß erscheint, die Zahl der vom Staate unterhaltenen Heerstraßen zu vermehren. In früherer Zeit waren die Heerstraßen Hauptwege des großen allgemeinen Verkehrs, und es war in Folge davon natürlich, daß der Staat selber ihren Bau und ihre Unterhaltung in die Hand nahm. Jetzt sind sie aus dieser ihrer alten Stellung durch die Eisenbahnen verdrängt und zu Verkehrswegen mehr lokaler Bedeutung, die deshalb auch, soweit nicht die Unterhaltung durch den Staat bereits feststeht, lokalen Verbänden füglich überlassen bleiben können, herabgesunken. Aus diesem Grunde ist in Preußen,

wie durch Anfrage des Landherrn beim Amte Syke festgestellt ist, die Fortsetzung des Arsterdamms nicht für eine Landes- oder Provinzialchauffee erklärt worden, sondern wird als Landstraße vom Amte mit einer Beihilfe aus dem Provinzialfonds unterhalten. Eine solche Beihilfe zur Anlage und Unterhaltung der Landstraßen erhält bekanntlich auch unser Landgebiet vom Staate.

Die Deputation kann hiernach in der Mehrheit ihrer Mitglieder die Erhebung der Arster Landstraße zu einer Heerstraße nicht befürworten. Dagegen glaubt sie empfehlen zu dürfen, daß dem Landgebiete und der Gemeinde, falls die Regulirung der Landstraße in nächster Zeit beschlossen wird, auf desfallsiges Ansuchen mit Rücksicht auf die nicht nur lokale Bedeutung des Weges eine außerordentliche Beihilfe, etwa von M. 30 000 (gleich der ungefähren Hälfte der auf M. 61 000 angeschlagenen Regulirungskosten) vom Staate gewährt werden möge, jedoch theilweise nicht durch einen Geldzuschuß, sondern in einer anderen Form. Zufolge einer der Deputation zugegangenen Mittheilung der Baudeputation, Abtheilung Wegbau, ist der Staat im Besitze eines ziemlich großen Quantum an rauhem Pflastermaterial, das für Staatszwecke nicht mehr verwendet wird, das aber allmählich zu Gelde gemacht werden könnte. Dieses Material wird zur Pflasterung der regulirten Arster Landstraße ungefähr ausreichen, und die Ueberlassung desselben an Landgebiet und Gemeinde würde, das erforderliche Quantum zu 2250 cbm und den Preis zu 11 M. 50 S per cbm gerechnet, einer Geldsumme von M. 25 875 gleichkommen. Die Deputation beantragt daher, in ihrer Mehrheit, daß die Baudeputation ermächtigt werde, auf Ansuchen des Kreistags dem Landgebiete das im Besitze des Staates befindliche rauhe Pflastermaterial bis zu einem Quantum von 2250 cbm unentgeltlich zu überlassen, und die daraus bei Berechnung des Cubikmeters zu 11 M. 50 S sich ergebende Geldsumme durch Barzahlung auf M. 30 000 als außerordentlichen Beitrag zu den Kosten der Pflasterung der Arster Landstraße zu ergänzen, Alles unter der Bedingung, daß der Kreistag sich verpflichtet, die genannte Landstraße von der Brinkumer Chauffee bis zur Landesgrenze womöglich in den Jahren 1880 und 1881 in einer von der Baudeputation näher festzustellenden Weise zu reguliren, spätestens aber im Jahre 1882 die Regulirung zu vollenden.

(gez.) **Vürman.**

(gez.) **Dr. Herm. Adami.**

4. Pferde-Eisenbahnen.

Indem der Senat den anliegenden Bericht der Polizeidirection, betreffend die Concessionirung von fünf neuen Pferdebahnlinsen, der Bürgerschaft zu ihrer Erklärung mittheilt, bemerkt er, daß er seinerseits kein Bedenken trägt, unter den diesem Berichte beigefügten Bedingungen die gewünschten Concessionen zu ertheilen.

Als Aufsichtsbehörde für die Anlagen und den Betrieb der Bahnen wird, wie bei der Walle-Hemelingener Bahn, die Polizeidirection und soweit das Landgebiet in Frage kommt, der Landherr bestellt werden. Dieselben werden in allen wichtigen die Anlage der Bahn betreffenden Fragen in derselben Weise mit der Baudeputation sich in's Einvernehmen zu setzen haben, wie dies bei der Walle-Hemelingener Bahn der Fall gewesen ist.

Die in Beziehung auf die Wachtstraße erforderlichen Regulirungen sind der Baudeputation zu überlassen, welche über die Verwendung der in Betracht kommenden Geldmittel demnächst zu berichten haben wird.

Anlage.

Bericht.

Die Tramway Union Company Limited zu London, der bereits im Jahre 1878 für eine Zweigbahn von der Gutfilterstraße zum Staatsbahnhofe und vom Osterthorssteinweg zum Dobbenweg Concession ertheilt war (cf. Verhandlungen von 1878 Seite 487 und 497) und die im Januar 1879 eine gleiche Concession für eine Linie Dobben, Humboldtstraße, Mathildenstraße, Bismarckstraße, Schleif-

mühle, Weide, Hauptbahnhof erbeten hatte, zog ihre beiden erwähnten Concessionsanträge im September 1879 zurück, indem sie einige Bestimmungen der für die Walle-Hemelinger Bahn festgestellten und auch für die neuen Bahnen festgehaltenen Concessionsbedingungen für die neuen Bahnstrecken als unannehmbar bezeichnen zu müssen glaubte.

Inzwischen hatte die solide Ausführung der Bahn Walle-Hemelingen und die außerordentliche Hebung des Verkehrs auf der ganzen in Betrieb gesetzten Bahnstrecke sowohl den Wunsch nach einer Ausdehnung des Bahnnetzes, namentlich durch die Neustadt mehr und mehr nahe gelegt, als auch anderentheils den Wunsch, mit Ausführung neuer Bahnlinien die als solvent und solide bewährte englische Gesellschaft betraut zu sehen. Dieser Wunsch war um so berechtigter, als man sich sagen mußte, daß ein anderer Unternehmer wohl zur Anlage der verhältnißmäßig lukrativen Neustadtbahn sich werde bereit finden lassen, nicht aber zur Anlage der lediglich in Verbindung mit der Bahn Walle-Hemelingen zu betreibenden Ringbahn Hutfilterstraße-Bahnhof-Dobben, und schwerlich zu einer Fortführung der Neustadtbahn über das Buntenthor hinaus.

Die in Folge dessen im Herbst 1879 mit den Herren **Sheldon** und **Alfes** als Vertretern der Tramway Union Company Limited eingeleiteten Verhandlungen haben zu dem Resultate geführt, daß die Gesellschaft unter den nachstehend im Einzelnen bemerkten Bedingungen die Concession für fünf neue Bahnlinien erbittet und daß die Polizeidirection nach Berathung mit der Bandeputation anheim giebt, die erbetenen Concessionen erteilen zu wollen.

Die erste binnen Jahresfrist herzustellende Linie verbindet die Walle-Hemelinger Bahn von der Hutfilterstraße ab und andererseits vom Steinthorssteinwege ab mit dem Hauptbahnhofe und setzt zugleich den Dobben und die demselben benachbarten Straßen in directen Verkehr mit der Altstadt. Die Anlage der überall durch breite Straßen laufenden Bahn hat an keiner Stelle Bedenken. Für die Strecke an der Weide ist eine Lage der Schienen zwischen Allee und Eisenbahndamm gewählt, die den Verkehr auf der Fahrstraße nicht belästigt und die Allee ungeschmälert fortbestehen läßt. Sollten bei demnächstiger Realisirung der Bahnhofprojecte die Verhältnisse eine Verlegung der Bahnschienen erforderlich machen, so muß dieselbe auf Kosten der Gesellschaft jederzeit ausgeführt werden. Das Gleis der Bremen-Horner Bahn wird vor dem Dobbenweg gekreuzt. Die Gesellschaften werden sich über diese Kreuzung zu verständigen haben. Eventuell steht dem Senate in Gemäßheit der für die Bremen-Horner Bahn gegebenen Concessionsbedingungen das Recht definitiver Regelung der betreffenden Ansprüche zu. Am Dobbenweg laufen die Gleise beider Bahnen neben einander. Ein Zueinanderlegen der beiderseitigen Schienen, wie es von der Gesellschaft ursprünglich in's Auge gefaßt war und technischerseits als unbedenklich bezeichnet werden konnte, schien sich mit Rücksicht auf die in Betracht kommenden Verkehrsinteressen nicht zu empfehlen.

Die zweite binnen sechs Monaten herzustellende Linie soll die Neustadt und speciell die dem Zollverein angeschlossenen Theile derselben mit der Altstadt in Verbindung bringen. Die Bahn führt am Buntenthorssteinweg entlang bis zum Kirchweg.

Binnen fünf Jahren muß sie von dort bis zum Weggeldhause weiter geführt werden (dritte Linie).

Es läßt sich nicht verkennen, daß die Neustadtbahn im allgemeinen Verkehrsinteresse und vom bantecnischen Standpunkte aus besser über die Kaiserbrücke hätte geleitet werden sollen. Die enge und bei der Brücke stark ansteigende Wachtstraße, deren Wagenverkehr zur Zeit bedeutender ist, als selbst der Verkehr in der Faulen- und Hutfilterstraße (es sind in den Stunden von 8 bis 7 Uhr an Markttagen etwa 1000, an anderen Tagen von 8 bis 7 Uhr etwa 800 passirende mit Pferden bespannte Wagen gezählt, außerdem über 200 Handwagen), die Benutzung zweier Weiserbrücken und die scharfen Wendungen auf der Herrlichkeit ließen die Zulassung der projectirten Bahn nicht unbedenklich erscheinen. Dazu kamen lebhaftere Vorstellungen einiger in ihrem Geschäftsbetriebe bedrohter Anwohner der Wachtstraße. Wenn trotzdem die Concessionirung der Bahn anheimgegeben wird, so geschieht

dies, weil die Gesellschaft sich auf eine anderweite Richtung der Bahn nicht einlassen zu können und von Genehmigung der in Vorschlag gebrachten Bahnlinie die ganzen in Aussicht genommenen Bahnunternehmungen abhängig machen zu müssen erklärt hat und weil unter gewissen Voraussetzungen und Bedingungen die Bedenken, die dem Projecte ursprünglich entgegenstanden, erheblich abgeschwächt werden.

Zunächst muß versucht werden, den Wagenverkehr der Wachtstraße, soweit derselbe die Straße nur passirt, von der Wachtstraße und den beiden Brücken weg auf die Kaiserstraße und die Kaiserbrücke überzuleiten. Die betreffenden Anordnungen werden der Polizeidirection zu überlassen sein.

Dann ist eine Verbreiterung einiger Trottoirstrecken erforderlich, bei der die Ausluchten vor den Häusern von **H. F. Finke Wittwe** (Nr. 32), **J. G. Graue Erben** (Nr. 33 und 34) und **C. G. Meyer** (Nr. 37) und die Treppentufen vor den Häusern 22, 27, 28 unbedingt beseitigt werden müssen. Die Gesellschaft hat sich bereit erklärt für diese Beseitigung 12 000 *M.* bar zu zahlen und hat außerdem Nichts dagegen einzuwenden, daß für eine Verbreiterung der Straße diejenigen 200 000 *M.*, welche sie für die Beseitigung von Verkehrshindernissen an der Walle-Hemelingers Bahnstrecke dem Staate gezahlt hat, theilweise mitverwandt werden. Verhandlungen mit den Eigenthümern der erwähnten Ausluchten haben ergeben, daß mit den in Aussicht gestellten 12 000 *M.* wahrscheinlich sämtliche Ansprüche zu decken sein werden, (die derzeitigen Forderungen, die zum Theil noch reducirt werden können, betragen im Ganzen 14 700 *M.*), so daß Aussicht vorhanden ist, auch noch einige weitere Verkehrshindernisse der Wachtstraße, deren Entfernung wenn auch wünschenswerth, so doch nicht absolut erforderlich ist, bei dieser Gelegenheit beseitigt zu sehen. Allerdings haben die Anwohner ihre Forderungen zum Theil nur unter der Bedingung in sehr mäßigen Grenzen gehalten, daß zunächst der Versuch gemacht werde, das Gleis der Pferdebahn in die Mitte der Straße zu legen und damit die Verkehrsstörungen an den Straßenseiten thunlichst einzuschränken. Die Fahrbahn der Wachtstraße ist, auch wenn das an den betreffenden Stellen verhältnißmäßig breite Trottoir vor den Häusern Nr. 7, 9, 10, 11 um ein Geringes eingezogen wird, nur 6 m bis 6,10 m breit, nicht so breit also, als an sich für solche Straßen gefordert wird, in deren Mitte Pferdebahngleise gelegt werden sollen (Vergleiche Verhandlungen von 1878 Seite 479 und 480). Praktische Experimente aber und das übereinstimmende Gutachten der Techniker haben die Baudeputation und die Polizeidirection zu der Ueberzeugung gebracht, daß unter den vorliegenden Umständen der Versuch mit einem Mittelgleise ohne Bedenken gemacht werden darf. Sollten sich im Laufe der Zeit Unzuträglichkeiten bei dieser Lage der Schienen ergeben, so ist die Umlegung auf Kosten der Gesellschaft vorbehalten und zugleich gegen eine spätere Steigerung der Ansprüche der Anwohner contractlich Vorsorge getroffen worden.

Auf der Herrlichkeit beabsichtigte die Gesellschaft anfangs eine Weiche einzulegen. Es mußten hiergegen mit Rücksicht auf die geringe Breite der Fahrbahn (7 m) und mit Rücksicht auf den Verkehr vor den dort belegenen Häusern Bedenken erhoben werden, die nicht zu beseitigen waren. Der Gesellschaft wurde in Folge dessen freigestellt, entweder unter entsprechender Verbreiterung der Fahrbahn das Trottoir auf Consolen nach der Weser zu verlegen oder unter Verzicht auf eine Weiche an der Herrlichkeit, in der Brautstraße eine Weiche einzulegen. Die Gesellschaft hat zunächst auf die Weiche ganz verzichtet, wodurch allerdings der Betrieb auf der Neustadtbahn verlangsamt wird und behält sich vor, mit Anträgen auf zweckentsprechende Einlegung derselben demnächst wieder vorzugehen. In dieser Richtung wird das Weitere abzuwarten sein.

In der Neustadt und vor dem Buntenthore bietet die Lage der Bahn keine Schwierigkeit.

Neben den drei vorerwähnten Bahnlinien hat die Gesellschaft Concession für zwei Linien erbeten, die sie berechtigt, nicht aber verpflichtet sein will, innerhalb der nächsten fünf Jahre anzulegen, — eine Linie von der Hutfilterstraße über die Kaiserbrücke durch das Hohethor nach Woltmershausen und eine Linie von der Brautstraße durch die Westerstraße bis zur großen Allee.

Durch die Bitte um Concessionirung dieser Linien deutet die Gesellschaft die feste Absicht einer im Interesse des Verkehrs wünschenswerthen Ergänzung des Bahnnetzes der Neustadt an, der hoffentlich auch in nicht zu ferner Frist eine Vervollständigung des Netzes der Altstadt durch die bereits von anderer Seite wenn auch zur Zeit noch nicht mit zureichenden Mitteln in Aussicht genommene Bahn Börse, Domshof, Schüsselforb, Heerdenthor nachfolgen wird. Eine vorläufige Concessionirung dieser im Einzelnen noch nicht projektirten Bahnlinien hat kein Bedenken, namentlich da bei zu langer Verzögerung des Baues andere Unternehmer eintreten können, deren ungehinderte Zulassung der § 12 der Bedingungen sichert.

Die Bedingungen, unter denen die Concessionirung anheim gegeben wird, schließen sich im Allgemeinen, zum Theil wörtlich, den Bedingungen an, welche für die Walle-Hemelingener Bahn maßgebend geworden sind.

Erhebliche Abweichungen finden sich nur in Betreff der Pflasterung.

Bei der Walle-Hemelingener Bahn war für die Stadtstrecke Pflastermaterial erster Sorte verlangt (VII a der Bedingungen Seite 490). Diese Bedingung für die neuen Bahnen zu acceptiren, erklärte sich die Gesellschaft außer Stande. Die an die Stelle derselben gesetzten, von der Gesellschaft nach längeren Verhandlungen acceptirten anderweiten Bedingungen rechtfertigen sich durch die nachstehende Erwägung.

Der Staat muß wünschen, das Pflaster zwischen und neben den Bahnschienen stets in demselben guten Zustande zu sehen, in dem sich das staatsseitig auf der betreffenden Straßenstrecke eingelegte Straßenpflaster befindet. Besseres Pflaster zwischen und neben den Schienen anzubringen, entspricht insofern dem Interesse des Pferdebahnmutternehmers, als bestes Pflaster der sicherste Schutz gegen häufige Reparaturen des Bahnkörpers bildet und als bei Umpflasterung der Straßen mit dem für die Zukunft in allen Straßen in Aussicht genommenen Pflastermaterial erster Klasse, eine Neupflasterung des Bahnkörpers nicht nöthig wäre, wenn für denselben dies Pflaster erster Klasse von vornherein verwandt sein würde. Der Staat hat an einer sofortigen Pflasterung des Bahnkörpers mit Material erster Klasse nur insofern ein gewisses Interesse, als Reparaturen der Pflasterung, die bei Wahl schlechteren Materials häufiger vorkommen, auch für den Verkehr einigermaßen störend sind.

Dies Interesse kann aber nicht hinreichen, um überall die sofortige Verwendung von Material erster Klasse zu fordern. Wenn das Pflaster der Pferdebahn sich stets, auch bei jeder Neupflasterung der Straße, in gleicher Qualität dem übrigen Pflaster anschließt, und wenn das zur Zeit auf dem Bahnkörper liegende Pflaster stets und bei jeder Belastung in bester Ordnung gehalten wird, dann ist Alles gewahrt, was rationell verlangt werden kann. Diesen Zustand sichern die Bedingungen.

Nur in einem Falle ist eine Ausnahme zu Ungunsten der Gesellschaft festgestellt. Da wo auf einzelnen Straßenstrecken, wie am Bahnhofsplatz, an der Brautstraße und vor dem Buntenthore, in rauhes Pflaster eine schmale Bahn von behauenen Pflaster eingelegt ist, muß die Gesellschaft zwischen den Schienen behauenes Material verwenden und wo sie das behauene Pflaster für ihre Zwecke braucht, eine neue behauene Fahrbahn von 2,5 m (bei Weichen 5 m) Breite auf ihre Kosten herstellen. Die Gesellschaft hat sich dieser Bedingung gefügt.

Um einen bei der Bahn Walle-Hemelingen hervorgetretenen Zweifel zu beseitigen, ist ausdrücklich bestimmt, daß das zwischen und neben den Schienen liegende alte Pflastermaterial, soweit es nicht wieder verwendbar ist, bei einer Neupflasterung Eigenthum der Gesellschaft werden soll, wogegen das neu eingelegte Pflaster sofort Eigenthum des Staates wird.

Die sonstigen Abweichungen von den Concessionsbedingungen der Walle-Hemelingener Bahn sind von geringer Bedeutung. Die Schwellen sind von etwas geringerer Stärke als die bei dieser Bahn verwandten, genügen aber den Ansprüchen der Techniker.

Die in den früheren Concessionsbedingungen aufgeführten, den Betrieb, das Personal und das Betriebsmaterial betreffenden Bestimmungen sind einem zu erlassenden Polizei-Reglement vorbehalten, für welches der § 8 der Bedingungen die nöthige Handhabe bietet und welches auf die Bedürfnisse des jeweiligen Verkehrs besser eingehen kann, als die im Wege des Gesetzes festgelegten Concessionsbedingungen. Nur in Beziehung auf den Tarif sind in sofern schon jetzt Bestimmungen getroffen, als die Maximalsätze festgestellt sind und jede Aenderung derselben an eine Genehmigung der Aufsichtsbehörde gebunden ist. Die Gesellschaft hat den Maximaltarif nach Kilometern bemessen zu dürfen gewünscht, weil sich der Betrieb demnächst wahrscheinlich so regeln wird, daß Strecken der neuen Bahnen mit Strecken der Walle-Hemelinger Bahn zusammengezogen werden, eine Berechnung nach Strecken der neuen Bahnen mithin unthunlich erschien. Der Maximalsatz von zehn Pfennige für das Kilometer ist allerdings höher als der bei der Walle-Hemelinger Bahn berechnete. Nach den bei dieser wie bei der Bremen-Horner Bahn gemachten Erfahrungen läßt sich aber annehmen, daß bei der Tarifbestimmung nicht auf die Maximalpreise gegriffen werden wird. Für die Sicherung der der Gesellschaft dem Staate gegenüber obliegenden Verpflichtungen, sollen abgesehen von dem werthvollen Bahnmateriale, die ganzen 50 000 M. mit haften, welche als Cautions für die Walle-Hemelinger Bahn eingezahlt sind. Da die Cautionssumme bei jeder in Anspruchnahme derselben wieder auf den vollen Betrag zu ergänzen ist, so hat diese Doppelhaftung keine Gefahr. Ansprüche, welche die ganze Cautionssumme mit einem Schlage erschöpfen, sind kaum denkbar.

Die Freiheit vom Weg- und Brückengeld, desgleichen von allen von Bremen (nicht aber vom Reiche) auf Pferdebahnen als solche gelegten Steuern, ist auch den neuen Bahnen zugestanden. Den allgemeinen Steuern bleibt Eigenthum und Einkommen der Gesellschaft unterworfen.

Die Concession endet für alle Bahnen zugleich mit dem Ablaufe der Walle-Hemelinger Concession. Die Uebertragung der Concession an cautionsfähige anderweite Unternehmer ist freigestellt.

Die Bezeichnung einer Aufsichtsbehörde für die Bahn ist dem Senate überlassen.

Bremen, April 1880.

Die Polizeidirection.

I. Beschreibung der Bahnen, in Betreff deren der Tramway Union Company Limited Concession ertheilt werden soll.

1. Erste Linie. — Dobben, Bahnhof, Georgstraße.

Die Bahn beginnt an der Ecke vom Dobben und Steinthorssteinweg, läuft über den Dobben bis zum Dobbenweg, durch den Dobbenweg, die Straße außer der Schleismühle, an der Weide bis zum Staatsbahnhofe, und von dort durch die Georgstraße und Kaiserstraße bis zur Hutfilterstraße.

Vom Steinthorssteinweg bis zum Dobbenweg wird dieselbe in die Mitte der Fahrbahn gelegt. Im Dobbenweg wird die Bahn östlich neben den Gleisen der Bremen-Horner Bahn eingelegt. Außer der Schleismühle läuft sie nach Kreuzung der Schienen der Bremen-Horner Bahn eingleisig entweder an der Südseite der Straße oder in der Mitte der Straße. Im ersteren Falle muß das Pflaster der Fahrbahn in der Strecke vom Dobbenweg bis zum Ende der Ausweiche Nr. XV. umgelegt werden. In letzterem Falle sind die Saumsteine auf Kosten der Gesellschaft so weit einzuziehen, daß dieselben 0,50 m von den Bäumen entfernt bleiben. In Betreff der Kreuzung der Schienen der Bremen-Horner Pferdebahn hat sich die Gesellschaft mit der Direction der Bremen-Horner Bahn zu verständigen, vorbehaltlich der im § 13 der Bremen-Horner Bahnconcession reservirten Entscheidung des Senats.

An der Weide wird die Bahn zwischen Allee und Bahndamm so eingelegt, daß die Gleisachse etwa 2 m von den Baummitten entfernt bleibt. Soweit die Bahn nicht in die Anlagen neben dem Kieswege, sondern in letzteren selbst gelegt wird, ist ein neuer Fußweg neben der Gleisanlage herzustellen. Zur Auspflasterung der Gleise kann behauenes Pflaster dritter Sorte verwandt werden. Vom Hauptbahnhofe ab bis zur Georgstraße ist die aus behauenen Steinen hergestellte Fahrbahn mit Pflastermaterial derselben Qualität um 2,5 m zu verbreitern. Das neue Pflaster ist entsprechend dem bestehenden Profile anzuschließen und sind die hierzu etwa erforderlichen Umpflasterungen des alten Pflasters von der Gesellschaft auszuführen. Die Achse der Bahn ist auf dem Bahnhofsplatz 1,2 m von dem Saumsteine des Trottoirs einzulegen. In der Georgstraße und der Kaiserstraße wird die Bahn in die Mitte der Fahrstraße eingelegt. Die Weichen 18 und 19 sind als symmetrische auszuführen. In Betreff der Kurvenanlage Ecke der Kaiserstraße und Hutfilterstraße wird definitive Bestimmung bei Ausführung des Baues vorbehalten.

2. Zweite Linie. — Markt, Weserbrücken, Brautstraße, Osterstraße, Buntenthor bis zum Kirchweg.

Die Bahn beginnt bei dem Gleise der Walle-Hemelingers Bahn am Rathhause, läuft durch die nordöstliche Fahrbahn des Marktes und durch die Wachtstraße über die große Weserbrücke, Herrlichkeit, kleine Weserbrücke, Brautstraße, Osterstraße, Buntenthor und Buntenthorssteinweg bis zum Kirchwege.

Auf dem Markt muß das dem Marktplatz zunächst liegende Gleis mit seiner Achse mindestens 3 m vom Saumstein entfernt gelegt werden.

In der Wachtstraße wird ein Gleis in die Mitte der Fahrbahn eingelegt. Das Gleis muß, sofern sich demnächst nach dem Ermessen des Senats seine gänzliche oder theilweise Beseitigung im Interesse des Verkehrs als nothwendig herausstellen sollte, auf Kosten der Gesellschaft entfernt und durch zwei nach näherer Anweisung der Aufsichtsbehörde mit 1,3 bis 1,5 m Entfernung von den Saumsteinen einzulegende Seitengleise ersetzt werden. Das Trottoir ist vor den Häusern 7, 9, 10, 11 und 12 nach näherer Anweisung auf Kosten der Gesellschaft soweit einzuziehen, daß die Fahrbahn überall eine Breite von 6 bis 6,10 m erhält. In Betreff der Beseitigung der Ausluchten und Trittsstufen, welche im Interesse des Verkehrs entfernt werden müssen, wird das Weitere unter 3 der Bedingungen bestimmt.

Das Gleis auf der großen Weserbrücke ist in die Mitte der Fahrbahn zu legen.

Die Kurve von der großen Weserbrücke nach der Herrlichkeit ist mit einem Radius von 20 m anzulegen.

Eine Weiche wird auf der Herrlichkeit zunächst nicht eingelegt. Das Gleis ist neben das an die Weser stoßende Trottoir zu legen. Die Achse des Gleises in der Kurve nach der kleinen Weserbrücke ist von der äußersten an der südlichen Seite der Fahrbahn liegenden Saumsteinkante mindestens 3,5 m entfernt zu legen. Auf der kleinen Weserbrücke findet das Gleis neben dem in den Deich mündenden Fußwege Platz.

In der Brautstraße und der Osterstraße wird die Bahn in die Mitte der Fahrstraße gelegt.

In der Brautstraße kann je nach Wunsch der Gesellschaft eine Weiche eingelegt werden. An der Ecke der Braut- und Osterstraße muß die Gleisachse 3,5 m von der äußersten Kante des an der östlichen Seite der Fahrbahn liegenden Saumsteins entfernt bleiben.

Am Buntenthorssteinwege wird die Bahn thunlichst in die Mitte der Pflasterbahn gelegt.

In Betreff des dort und in der Brautstraße neu zu legenden Pflasters wird auf 4 f der Bedingungen verwiesen. Bei den Ausweichen IV, V und VI ist das behauene Pflaster auf mindestens 8,5 m Breite zu bringen, wobei eventuell die Trottoirs entsprechend zu verändern sind.

Die Ausweichen am Buntenthorssteinweg sind nach der südwestlichen Seite zu legen.

3. Dritte Linie. — Buntenthorssteinweg vom Kirchweg bis zum Weggeldhause.

Die Bahn wird in die Mitte der Pflasterbahn gelegt. In Betreff einer Verbreiterung der Pflasterbahn wird auf 4 f der Bedingungen verwiesen.

4. Vierte Linie. — Von dem Gleise der Hutfilterstraße über die Kaiserbrücke durch die große Allee, Westerstraße, Hohethor nach Woltmershausen.

Die nähere Beschreibung der Bahnlinie bleibt bis dahin vorbehalten, daß die Gesellschaft zur Anlegung derselben sich bereit erklärt.

5. Fünfte Linie. — Von der Brautstraße durch die Westerstraße bis zur großen Allee. Auch die Beschreibung dieser Bahnstrecke bleibt vorbehalten.

II. Beginn und Vollendung der Arbeiten.

Die erste Linie, Dobben-Georgstraße, wird innerhalb eines Jahres nach Ertheilung der Concession fertig gestellt.

Die zweite Linie, Markt-Kirchweg, wird innerhalb sechs Monaten nach Ertheilung der Concession fertig gestellt.

Die dritte Linie, Kirchweg-Weggeldhaus am Buntenthorssteinweg, wird innerhalb fünf Jahren nach Ertheilung der Concession fertig gestellt.

Die vierte Linie, Hutfilterstraße-Woltmershausen, ganz oder theilweise herzustellen, bleibt die Gesellschaft fünf Jahre lang berechtigt. Verpflichtet dieselbe zu bauen ist sie nicht.

Die fünfte Linie, Brautstraße-Große Allee, herzustellen bleibt die Gesellschaft fünf Jahre lang berechtigt. Verpflichtet die Linie herzustellen ist sie nicht.

Vor dem Beginn der Arbeiten zur Anlage einer Bahn sind die Gleise, Kurven zc. abzustecken und ist sodann die Genehmigung der Aufsichtsbehörde zum Beginn des Baues nachzusehen.

Nach Fertigstellung jeder Bahn ist innerhalb acht Wochen der Aufsichtsbehörde ein genauer Situationsplan der ganzen Anlage mit den Straßen und anliegenden Häusern im Maßstabe von 1:500 in Duplo einzuliefern, widrigenfalls derselbe ohne Weiteres auf Kosten der Gesellschaft angefertigt wird.

III. Bedingungen, unter denen die Concession für die fünf beabsichtigten Pferdebahn-Anlagen ertheilt wird.

1.

Die Bahnen werden nach Maßgabe des vorstehend Bemerkten und soweit die Zeichnungen nicht vorstehend modificirt sind, nach Maßgabe der dem Concessionsantrage beigegebenen Zeichnungen ausgeführt. Die genauere Festlegung der Gleisachsen, Weichen zc. geschieht an Ort und Stelle unter Controle der Aufsichtsbehörde, deren Angaben Folge zu leisten ist. Vorbehalten bleiben ausdrücklich alle bei der Ausführung im öffentlichen Interesse sich als erforderlich erweisenden Aenderungen der projectirten Anlagen. Die Gesellschaft ist verpflichtet, allen desfalligen Anordnungen der Aufsichtsbehörde, sowohl in Beziehung auf die erste Anlage der Bahn, als auf etwaige Aenderungen derselben unverzüglich auf ihre Kosten Folge zu leisten. Sollte die Gesellschaft später ihrerseits eine Abänderung der Lage der Weichen, Kurven und Gleise wünschen, so kann die Aufsichtsbehörde dieselben genehmigen, wenn nicht Gründe des öffentlichen Interesse entgegenstehen.

2.

Die Bahnen sind eingleisige, sobald nicht zwei Gleise vorgeschrieben sind. Doch bleibt es der Aufsichtsbehörde vorbehalten, zwei Gleise anzuordnen oder zuzulassen, wo zunächst nur ein Gleis vorgeschrieben oder beantragt ist.

3.

Die Gesellschaft zahlt binnen vier Wochen nach Ertheilung der Concession bei der Generalkasse die Summe von Mk. 12 000 ein. Diese Summe soll zur Verbesserung und Regulirung der Wachtstraße verwendet werden, welche der Staat auf seine Rechnung ausführt. Der Senat hat nach seinem Ermessen darüber zu

entscheiden, welche Verkehrshindernisse zu beseitigen sind und ob schon bei Anlage der Bahn oder in einem späteren Zeitpunkte. Soweit die M. 12 000 zur Erreichung des in Aussicht genommenen Zweckes nicht genügen, werden die in XX. der Concessionsbedingungen für die Walle-Hemelinger Bahn erwähnten M. 200 000 für die Regulirung der Wachtstraße mit verwandt. Werden die nöthigen Regulirungen mit einer geringeren Summe, als den eingezahlten M. 12 000 geordnet, so verbleibt das nicht verbrauchte Geld Eigenthum des Staats.

4.

Die für den Bau und den Betrieb der Bahnen benutzten Materialien müssen jede in ihrer Art von guter Beschaffenheit und frei von allen Mängeln sein, welche die Festigkeit oder Dauerhaftigkeit der Anlagen beeinträchtigen könnten.

A. In Betreff der Pflasterung wird bestimmt:

- a. Der Gesellschaft liegt es ob, auf ihre Kosten das Pflaster zwischen den Schienen und eine Reihe Pflastersteine an jeder Seite der Schienen zu legen. Außerdem hat sie das anschließende Pflaster soweit umzu-legen, als es die Aufsichtsbehörde behufs Herstellung eines guten Anschlusses an das Pflaster der Pferdebahnanlage für erforderlich hält.
- b. Die Gesellschaft ist verpflichtet, überall da, wo nichts Anderes ausdrücklich gestattet wird, behauenes Pflaster von derselben Qualität zu verwenden, wie es auf den betreffenden Straßenstrecken staatsseitig verwandt ist. Auch das vorhandene Material darf, soweit es noch brauchbar ist, verwandt werden.

Sie ist berechtigt, überall besseres Pflaster, als das vorhandene zu legen.

- c. Die Gesellschaft ist verpflichtet, bei staatsseitiger Neupflasterung einer Straßenstrecke mit besserem als dem bisherigen Material, auch das von ihr innerhalb dieser Straßenstrecke gelegte Pflaster in der Weise zu erneuern, daß es mindestens eben so gut ist wie das staatsseitig verwendete neue Pflastermaterial.
- d. Das von der Gesellschaft gelegte Pflastermaterial wird Eigenthum des Staates. Dagegen erhält die Gesellschaft das Eigenthum an dem von ihr durch besseres Pflaster ersetzten alten Pflastermaterial.
- e. Bei vorkommenden Neu- oder Umlegungen von Pflaster wird alles außerhalb der Gleise liegende Pflaster staatsseitig neu oder umgelegt und hat die Gesellschaft für die von ihr zu unterhaltenden Theile (vergleiche 6 unten) dem Staate die diesem erwachsenen Kosten zu ersetzen. Die Pflasterung zwischen den Schienen wird von der Gesellschaft auf eigene Kosten besorgt. Nur auf den Brücken wird auch das Pflaster innerhalb der Gleise staatsseitig auf Kosten der Gesellschaft neugelegt, umgelegt und unterhalten.
- f. In denjenigen von der Pferdebahn berührten Straßen, in welchen die Fahrbahn zum Theil aus behauenen und zum Theil aus rauhem Pflaster besteht (Bahnhofplatz, Brautstraße, Buntenthorssteinweg), ist die Gesellschaft verpflichtet, das behauene Pflaster der Fahrbahn, sofern sie ein Gleis einlegt, bis um 2,5 m, sofern sie zwei Gleise einlegt, bis um 5 m zu verbreitern. Ueber die Fahrbahn hinaus ist das behauene Pflaster nur da zu verbreitern, wo es ausdrücklich vorgeschrieben ist (cf. Beschreibung der zweiten Linie: am Ende).

B. Die Bahn muß in allen Theilen so dauerhaft construirt sein, daß sie auch von den schwersten Lastwagen beliebig befahren werden kann, da ein Verbot des Befahrens der Bahn durch andere Wagen als die der Pferdebahn, nicht ertheilt werden kann.

Die Konstruktion des Oberbaues ist dieselbe, wie die auf der Bahnstrecke Hemelinger-Walle zur Anwendung gekommene.

Die Schwellen sollen eine Dicke von mindestens 10 cm, eine Breite von mindestens 15 cm und eine Länge von mindestens 2 m haben.

Das Material der Schwellen, wie des übrigen Oberbaus, muß dem auf der Strecke Hemelingen-Walle verwandten an Qualität gleich sein.

Die Schienengleise dürfen nur in gleicher Höhe mit der Pflasteroberfläche angelegt werden und müssen sich dem Straßenprofil anschließen. Im Uebrigen müssen die Schienen ein solches Profil haben, daß eine Gefahr für die Fußgänger oder ein Einklemmen der Straßenfuhrwerke, sowie der Stollen der Pferdehufeisen oder eine anderweite Gefährdung des Fuhrwerksverkehrs nicht eintreten kann.

In denjenigen Straßen, in welchen die Gleise nicht in der Mitte der Fahrbahn liegen, muß die dem Bordstein zunächst gelegene Schiene mindestens 1,5 cm tiefer liegen, als die andere zu demselben Gleis gehörige Schiene.

Die dem Bordstein zunächst gelegene Schiene muß mindestens 6 cm tiefer liegen als die Oberkante des Bordsteins, widrigenfalls staatsseitig auf Kosten der Gesellschaft eine Höherlegung des fraglichen Trottoirs vorgenommen wird und die durch die Erhöhung des Trottoirs erforderlich werdenden Veränderungen an Hauseingängen, Kellerluken u. der Gesellschaft zur Last fallen.

Die Ueberhöhung der äußeren Schiene in den Kurven darf höchstens 2 cm betragen.

C. Für eine genügende Abwässerung der Gleise ist Seitens der Gesellschaft Sorge zu tragen.

5.

Die Gesellschaft hat alle Kosten von Aenderungen der Straßen, Gräben, Brücken, Kanäle, sowie die Kosten aller der Pflasterungen zu übernehmen, welche nach den vorstehenden Bestimmungen erforderlich oder bei Anlage oder Betrieb der Bahnen nach Ermessen der Aufsichtsbehörde sich künftig als erforderlich erweisen sollten. Alle Röhren, Kanäle, Wasserleitungen, Telegraphenleitungen und andere unterirdische Anlagen müssen geschont werden. Die durch die Anlage oder den Betrieb der Bahnen an solchen Anlagen verursachten Schäden fallen der Gesellschaft zur Last.

Alle derartigen Anlagen, deren Unterhaltung nach Fertigstellung dem Staate obliegt, werden von den betreffenden Staatsbehörden auf Kosten der Gesellschaft ausgeführt, wobei Anlagen älterer Konstruktion nach neuen Systemen umgeändert werden können.

6.

Die Gesellschaft hat die Gleisanlagen und die Pflasterbahn in einer Entfernung von 1,50 m von der Gleismitte zu beiden Seiten der Gleise stets in gutem Zustande zu erhalten und zu reinigen, insbesondere Schmutz, Schnee und Eismassen mit thunlichster Beschleunigung von der Bahn und von der Straße fortzuschaffen. Allen bezüglichlichen Anordnungen der Aufsichtsbehörde ist sofort Folge zu leisten.

Werden Erhöhungen, Umlegungen oder sonstige Veränderungen der von der Pferdebahn berührten Straßen beliebt, so sind die in Folge derselben erforderlichen Veränderungen des Bahnkörpers von der Gesellschaft auf ihre Kosten zu beschaffen.

7.

Die Aufsichtsbehörde ist befugt, falls die Gesellschaft säumig ist und nach gezeigter Androhung nicht sofort Folge leistet, die für alle der Gesellschaft obliegenden Aufgaben erforderlichen Arbeiten auf Kosten der Gesellschaft durch Staatsbaubeamte oder andere dritte Personen ausführen zu lassen. Außerdem steht ihr das Recht zu, die Befolgung ihrer Anordnungen durch Geldstrafen in unbeschränkter Höhe zu erzwingen.

8.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, allen auf die Bahnen und deren Betrieb einschließlich des Betriebspersonals bezüglichlichen aus Gründen der Bau-, Sicherheits-, Gesundheits- und Straßenpolizei für nothwendig erachteten Anordnungen der Aufsichtsbehörde Folge zu leisten.

9.

Die Aufsichtsbehörde bestimmt die Maximalsätze des Fahrtarifs.

Bis auf weitere Vereinbarung zwischen der Aufsichtsbehörde und der Gesellschaft darf an Fahrgeld für jedes volle Kilometer der anzulegenden Bahnstrecken höchstens zehn Pfennige Münze berechnet werden.

§ 10.

Die Aufsichtsbehörde wird Vorschriften erlassen, durch welche der Betrieb auf den Schienen gegen Störung durch anderweiten Verkehr — Fußgänger, Reiter, Wagen, Vieh &c. — in geeigneter Weise gesichert wird.

Wenn künftig zur Ausführung von Straßenanlagen, Canalanlagen, Röhrenlegungen, Anschlüssen an Gas-, Wasserleitungs- und Telegraphenanlagen oder anderen von öffentlichen Behörden verfügten Arbeiten oder bei zufälligen Verkehrsstörungen die Benutzung des Bahnkörpers unterbrochen, beziehungsweise der Abbruch des Oberbaus erforderlich wird, so ist die Gesellschaft dies zu dulden und die erforderlichen Reparaturen der Bahn auf ihre Kosten vorzunehmen verpflichtet. Ein Anspruch auf Entschädigung wegen Unterbrechung des Betriebes findet in solchen Fällen nicht statt.

11.

Polizeibeamte und Straßenbaubeamte werden unentgeltlich befördert, wenn sie die Bahnen auf dienstlichen Wegen benutzen.

12.

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

13.

Sollten im Bezirke der Stadt Bremen und des Landgebiets derselben während des Laues dieser Concession weitere Pferdebahnen gestattet werden, so ist die Gesellschaft verbunden, auf Verfügung des Senats andern Unternehmern die Kreuzung, den Anschluß, sowie die Mitbenutzung kurzer Strecken der von ihr anzulegenden Bahnen unter den vom Senate bestimmten Bedingungen und gegen vom Senate endgültig unter Ausschluß des Rechtsweges festzustellende Vergütung zu gestatten.

14.

Die Concession endet für alle Bahnen zugleich mit dem Ablaufe der Waller-Hemeling'schen Bahn-Concession. Sie wird stillschweigend von fünf zu fünf Jahren für diejenigen Bahnen verlängert, rücksichtlich deren nicht zwei Jahre vor Ablauf des Endtermins die weitere Fortdauer der Concession gekündigt wird.

15.

Die Gesellschaft unterwirft sich durch Annahme dieser Concession für das ganze Unternehmen, sowohl Anlage als Betrieb und alle darauf bezüglichen Verträge der Zuständigkeit der Bremischen Gerichte und Behörden. Dieselbe hat, falls sie nicht selbst in Bremen ihren Wohnsitz hat, einen daselbst ansässigen Vertreter zur rechtsverbindlichen Entgegennahme aller gerichtlichen und außergerichtlichen Verfügungen und Mittheilungen zu bestellen.

16.

Das Unternehmen und der Betrieb der Pferdebahnen bleiben stets von Weg- und Brückengeld befreit. Desgleichen sind das Unternehmen, der Besitz und der Betrieb der Bahnen von allen besonders für dieselben oder für Pferdebahnen überhaupt in Bremen festzusetzenden Abgaben und Steuern, sie mögen Namen haben welche sie wollen und jetzt oder in Zukunft bestehen, während der Dauer der Concession befreit. Das Unternehmen ist lediglich den allgemeinen Steuer-gesetzen unterworfen.

17.

Zur Sicherung in Betreff aller der Gesellschaft obliegenden Verpflichtungen dient dem Staate diejenige Cautio von M. 50 000, welche laut XXI. der Concessionsbedingungen der Hemelingen-Waller Pferdebahn von der jetzt concessioinirten Gesellschaft für diese letztere Bahn als Sicherheit bestellt ist. Im Falle diese Cautio aus den jetzt concessioinirten Unternehmungen in Anspruch genommen wird, ist sie in derselben Weise sofort auf ihren ursprünglichen Betrag zu ergänzen, wie dies in Betreff der Walle-Hemelinger Bahn vorgeesehen ist. Die Generalkasse ist behufs Deckung von Zahlungen an den Staat, welche der Gesellschaft nach Verfügung der zuständigen Behörde obliegen und nicht anderweit berichtigt werden, ohne Weiteres zum Verkaufe der hinterlegten Staatspapiere zum Marktpreise berechtigt.

18.

Die Concession kann in Betreff jeder der concessioinirten Bahnen ohne Weiteres zurückgezogen werden, wenn

- a. die concessioinirten Bahnen nicht bis zum festgesetzten resp. vom Senate festzusetzenden Zeitpunkte hergestellt und in Betrieb genommen werden, oder
- b. der Betrieb, abgesehen von höherer Gewalt oder von Verfügungen der Behörden mindestens vier Wochen lang unterbrochen ist, oder
- c. die Gesellschaft nach Ermessen des Senats wesentliche Verpflichtungen ungeachtet wiederholter schriftlicher Mahnung unerfüllt gelassen, namentlich wenn sie mehrfach, abgesehen von höherer Gewalt oder Verfügung der Behörden, den Bahnbetrieb unterbrochen hat, oder
- d. wenn nach Entscheidung des Senats überwiegende Gründe des öffentlichen Interesse die Aufhebung einer Bahn oder die Einstellung des Betriebes erforderlich machen.

Derartige Gründe des öffentlichen Interesse berechtigen den Senat auch nach seinem Ermessen die Verlegung eines Theils der Bahn in eine andere Straße, namentlich die gänzliche oder zeitweise Schließung des Betriebes über eine oder mehrere der für den Betrieb in Aussicht genommenen Brücken zu bestimmen.

19.

Die Uebertragung der Concession auf andere Personen, insbesondere eine Aktiengesellschaft, ist von der Genehmigung des Senats abhängig. Es wird die Genehmigung nur ertheilt werden, wenn die Cautio (17) belassen oder durch eine anderweite gleich gute Sicherheit ersetzt wird.

20.

Die durch diese Concession entstehenden Kosten trägt die Gesellschaft allein.

21.

Der Senat bestellt die Aufsichtsbehörde für die Anlage und den Betrieb der Bahn.

Wenn die Gesellschaft sich durch Verfügungen dieser Behörde beschwert erachtet, so steht ihr eine binnen acht Tagen an den Senat zu richtende Beschwerde zu. Der Senat entscheidet endgültig mit Ausschluß des Rechtsweges.

5. Schulbau an der Marktstraße.

Die Schuldeputation hat über die weiteren Verhandlungen mit der St. Petri Gemeinde wegen der Abtretung der Domschule einen Bericht eingereicht, welchen der Senat der Bürgerschaft unter Vorbehalt seiner Erklärung hieneben zu ihrer Beschlußnahme zugehen läßt.

Bericht.

Anlage.

Die Bürgerschaft hat in Folge des ihr unterm 4. Juli v. J. zugegangenen, die Uebernahme der Domschule betreffenden Berichts der Schuldeputation unterm 21. Januar d. J. erklärt:

Die Bürgerschaft genehmigt ihrerseits, daß der St. Petri Domgemeinde die Verpflichtung, eine Schule zu halten, nur dann abgenommen werde, wenn diese Gemeinde der Stadtgemeinde Bremen das an der Marktstraße belegene Grundstück der St. Petri Domkirche, sowie alle Schulutensilien, Apparate und Lehrmittel, unentgeltlich überträgt, und sich bereit erklärt, die sogenannten Gottesbuden zum Tagatwerthe der Stadtgemeinde Bremen zu überlassen. Sie ermächtigt die Schuldeputation, demgemäß weiter zu verhandeln.

Der Senat hat sodann die Fortsetzung dieser Verhandlungen auch seinerseits genehmigt und die Schuldeputation demgemäß beauftragt.

Nach vorgängigen Verhandlungen und sorgfältiger Erwägung aller in Betracht kommenden Umstände entschloß sich die Schuldeputation, dem verwaltenden Bauherrn der St. Petri Gemeinde zu erklären, —

daß sie, falls diese Gemeinde ihre frühere (im vorgedachten Bericht vom 4. Juli v. J. mitgetheilte) Forderung von M. 50 000 für den in Frage kommenden Theil des abzutretenden Grundstücks auf M. 25 000 beschränke, die Uebernahme der Domschule von Seiten des Staats höheren Orts zu empfehlen bereit sei.

Auf dieses Erbieten ist nunmehr unterm 2. April d. J. die Antwort erfolgt, daß der Kirchenvorstand zu St. Petri die Annahme desselben dem Kirchenconvente empfehlen wolle.

In solcher Lage der Sache erscheint es förderlich, zunächst eine Entscheidung darüber herbeizuführen, ob das erwähnte Vorgehen der Schuldeputation höheren Orts die hiermit dringend befürwortete Billigung finde.

Die Frage, ob und weshalb die Uebernahme der Domschule von Seiten des Staats im Interesse unseres Schulwesens zu geschehen habe, ist wiederholt und zuletzt in dem mehrerwähnten Berichte der Schuldeputation hinlänglich erörtert und auch an sich in dem bürgerchaftlichen Beschlusse vom Januar d. J. bejahend anerkannt, so daß es nun darauf ankommt, ob der Preis von M. 25 000 dem zu erreichenden Zweck entspreche, — und ist somit nur, daß dies der Fall sei, noch nachzuweisen.

Vorab ist dabei zu bemerken, daß das staatsseitig weiter verlangte Areal, für welches der Dom einen Preis von M. 50 000 begehrt hatte, 339 qm, dagegen die im Bürgerchaftsbeschlusse vom 21. Januar 1880 erwähnten Gottesbuden nur 104 qm groß sind, somit der in diesem Beschlusse zugestandene Tagwerth der Gottesbuden nicht allein, sondern der Tagwerth des vorgedachten weit größeren Areals in Betracht gezogen werden muß. Geschieht aber dies, handelt es sich also um ein viel werthvolleres Areal, so dürfte nicht zu verkennen sein, daß die jetzt in Frage stehende Summe von M. 25 000, mit Rücksicht auf alle in Betracht kommenden Umstände und das Interesse einer endlichen Verständigung, als ein annehmbarer Preis wohl zu erachten sei, wenngleich als ein solcher, über den hinauszugehen nicht gerechtfertigt sein würde.

Die Deputation hofft sich demnach der Erwartung hingeben zu dürfen, daß ihrem Wunsche entsprechend, Senat und Bürgerschaft das berichtete Vorgehen gutheißen und eventuell, falls der Kirchenconvent die ihm vom Kirchenvorstande

zu machende Vorlage ebenfalls genehmigt, den Schlußanträgen des Berichts vom 4. Juli v. J. sich dahin zustimmend erklären,

- daß
- 1) sie, die Schuldeputation, zum Vertragsabschlusse mit der St. Petri Gemeinde sich ermächtigt halten darf,
 - 2) nach solchem Abschlusse die Baudeputation in Verbindung mit der Schuldeputation das im Berichte der Schuldeputation vom Juli v. J. näher bezeichnete Bauproject auszuarbeiten, und das Ergebnis solcher Arbeit, gleichwie die Veranschlagung des erforderlichen Kosten- aufwandes berichtlich vorzulegen hat;

sowie:

die Bewilligung der erforderlichen Vertragssumme mit M. 25 000 und den diesseitigen Lajjungskosten, unter Erlaß der Staatsabgabe, ausprechen werden.

(gez.) C. F. G. Mohr.

(gez.) Theod. Gruner.