

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 11. Juli 1873.

1. Mehrkosten der Bahn Uelzen-Langwedel.

Anlage I.

Die Anlagekosten der Bahn Uelzen-Langwedel haben, wie aus dem anliegenden Berichte der Eisenbahndeputation sich ergibt, die bisher bewilligte Summe um 1,202,700 Mark überschritten. Nach Vernehmung der Finanzdeputation beantragt der Senat, diesen Mehrbedarf auf das Budget der außerordentlichen Verwendungen anzuweisen.

2. Nachbewilligung für den Weserbahnhof.

Anlage II.

Der Senat hat den anliegenden Bericht der Eisenbahndeputation, betreffend Nachbewilligung von 1200 Mark für Cementirung der Latrinen auf dem Weserbahnhofs, an die Finanzdeputation zum Gutachten verwiesen. Die Finanzdeputation hat sich darauf dahin geäußert:

zunächst sei darauf aufmerksam zu machen, daß in dem Specialbudget der Eisenbahnanlagen (Nr. 65) unter II e für unvorhergesehene, den Weserbahnhof betreffende Fälle 2300 Mark ausgeworfen seien. Die Eisenbahndeputation habe nicht angegeben, daß dieser Fond bereits erschöpft oder doch nicht ausreichend sei, um aus ihm die fragliche Ausgabe zu bestreiten. Nur wenn dies der Fall wäre, läge Anlaß zu einer Nachbewilligung vor. Allein auch abgesehen von diesem formellen Punkte, würde die Finanzdeputation diese Nachbewilligung nur dann befürworten können, wenn die Cementirung der Latrinen so dringlich sein sollte, daß damit nicht bis zur Feststellung des nächstjährigen Budgets gewartet werden könne. Hierüber vermissen sie in dem Berichte die erforderliche Aufklärung. Denn die bloße Aufforderung der Sanitätsbehörde, jene Cementirung vorzunehmen, werde, wenn sie nicht zugleich die sofortige Ausführung vorschreibe, nur dahin zu verstehen sein, daß die Eisenbahndeputation bei Aufstellung ihres nächstjährigen Budgets auf die Verbesserung der Latrinen Bedacht zu nehmen habe. Eine Aufforderung der Sanitätsbehörde zu baulichen Abänderungen unterliege der nämlichen Regel, welche für die Anordnungen aller übrigen Behörden von Senat und Bürgerschaft festgestellt sei: sie müsse zeitig genug erfolgen, um bei Aufstellung des Jahresetats Berücksichtigung zu finden oder, falls letzteres nicht habe geschehen können, müsse die Unmöglichkeit der rechtzeitigen Anmeldung und die Unaufschieblichkeit der Maßregel nachgewiesen werden. Im vorliegenden Falle sei weder das eine noch das andere geschehen, und werde daher auch aus diesem Grunde die Nachbewilligung nicht auszusprechen sein. Wenngleich es sich nur um eine geringfügige Summe handle, so halte die Finanzdeputation es doch im Interesse eines geordneten Staatshaushalts für wichtig, das gesetzliche Princip hinsichtlich der Nachbewilligungen auch in solchen Fällen streng zu beachten.

Der Senat hat daher den Antrag an die Eisenbahndeputation zu etwaiger näherer Begründung zurückverwiesen.

3. Landwirthschaftliche Ausstellung im Bürgerpark.

Der Verein für die internationale landwirthschaftliche Ausstellung hat um die Erlaubniß nachgesucht, vom 13. bis 21. Juni 1874 das westlich vom Abzugsgraben belegene und das zur Anlage eines Waldes bestimmte Areal für die gedachte Ausstellung zu benutzen und für das Betreten desselben ein Eintrittsgeld zu erheben, auch schon acht Tage vor Eröffnung der Ausstellung absperren zu lassen.

Der Senat wird, falls die Bürgerschaft der Gewährung des Gesuches zustimmt, die erbetene Erlaubniß unter den im Interesse der Ordnung erforderlichen Bedingungen erteilen.

Anlage I
zur Mittheilung des Senats
vom 11. Juli 1873.

Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, die Uelzen-Langwedeler Eisenbahn betreffend.

(Eingereicht am 4. Juli 1873.)

Unter Zugrundelegung eines eingehenden Berichts des Commissariats für die Uelzen-Langwedeler Eisenbahn vom 30. Juni beehrt sich die unterzeichnete Deputation dem Senate und der Bürgerschaft über die weitere Ausführung dieses Bahnbaues, so weit thunlich, ausführliche Auskunft zu erstatten, zur Ergänzung ihrer früheren Mittheilungen.

In ihrem Berichte vom 4. April d. J. konnte die Deputation die baldige Betriebseröffnung der Bahn in Aussicht stellen. Am 15. April hat denn auch der Güterverkehr, am 15. Mai der Personenverkehr begonnen. Ueber die Entwicklung beider Verkehre seit der Betriebseröffnung läßt sich noch nicht viel sagen. Der Betrieb auf einer neuen Bahn hat erfahrungsmäßig im Anfange mit vielen Schwierigkeiten zu kämpfen und kann daher auch nicht sofort nach allen Seiten hin ausgenutzt werden. Für den Güterverkehr bedarf es für die Uelzen-Langwedeler Bahn namentlich günstiger Verbandstarife, um den durchgehenden Verkehr heranzuziehen, und diese von den Verwaltungen der anschließenden Bahnen zu erlangen, erfordert weitläufige Verhandlungen. Allem Anscheine nach wird sich jedoch ein reger Verkehr auf der neuen Bahn entwickeln. — Der Personenverkehr kann sich erst später lebhaft gestalten. Neben den Rücksichten, welche die betriebsführende Verwaltung bei Eröffnung eines neuen Verkehrs zur Sicherung des Betriebes überhaupt vorwalten lassen muß, kommen Schwierigkeiten in Betracht, welche aus dem Anschlusse an weitere Bahnstrecken und verschiedenen anderen Ursachen entstehen; die Folge davon ist eine Unregelmäßigkeit in der Ankunft der fahrplanmäßigen Züge, welcher abzuhelpen die Verwaltung eifrigst bemüht ist, deren gänzliche Beseitigung aber leider noch nicht hat erreicht werden können.

Während der Betrieb nun schon seit einigen Monaten im Gange ist, hat dennoch die gänzliche Vollendung des Bahnbaues noch nicht erreicht werden können. Abgesehen von den Bahnhöfen Uelzen und Langwedel, deren Bau in die General-Entreprise nicht eingeschlossen werden konnte, weil über ihre definitive Gestaltung vorab weitläufig verhandelt werden mußte, so daß auch bis jetzt nur ein Provisorium hat hergestellt werden können, sind die Arbeiten auf der Strecke selbst noch hie und da im Rückstande; eine definitive Ablieferung der Bahn von Seiten des General-Unternehmers hat demnach bis so weit nicht stattgefunden und wird auch noch einige Zeit ausstehen, weil die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnverwaltung bei erneuerter technischer Prüfung der Bahn am 24. v. Mts. noch verschiedene Anstände hinsichtlich der Vollständigkeit der Anlage erhoben hat, deren Berechtigung zunächst untersucht werden muß.

Inzwischen sind die Verhandlungen wegen des Grunderwerbs, die Ausführung der Mehrarbeiten, wie sie in Folge der landespolizeilichen Verfügungen über das Maaß des ersten Projects und Anschlags hinaus haben hergestellt werden müssen, und die Anlagen auf dem Bahnhof Langwedel soweit gediehen, daß sich annähernd angeben läßt, wie hoch die Kosten dafür sich belaufen.

Nach dem Berichte des Commissariats übersteigen die Kosten des Grunderwerbs den Voranschlag von 125,000 um 175,000 Thaler.

Dieser Mehrbetrag ist hauptsächlich hervorgerufen durch die Erwerbung des für den Bahnhof Langwedel benötigten Areals und durch die regierungsseitig angeordnete Anlage von 5 hannov. Ruthen Schutzstreifen zu beiden Seiten der Bahn in den Forsten und Häiden, was den dafür berechneten Voranschlag verdoppelt; dann auch durch Mehrforderungen der Anlieger der Bahn, welche im Wege der Expropriation und des Processus kraft richterlicher Entscheidungen bremischerseits befriedigt

werden mußten. Unter Anderem ist auch in der Feldmark Klein-Linteln, wo die Bahn das Thonlager einer Ziegelei durchschneidet, diese nebst 23 Morgen Land für 15,000 Thaler angekauft und einstweilen zu 700 Thaler jährlicher Pacht auf die Dauer von zwei Jahren verpachtet worden; andern Falls hätte für die in Frage kommende Fläche von zwei Morgen eine Entschädigung von ca. 12,000 Thaler gezahlt werden müssen.

Für Mehrarbeiten sind nachträglich Ausgaben im Belaufe von 170,000 Thaler entstanden. Solche Arbeiten mußten theils in Folge der Verfügungen der Königlich Preussischen Regierungsbehörden zu Gunsten Begeberechtigter, theils zur Vermeidung langwieriger Prozesse mit verschiedenen Anliegern der Bahn, dann auch in solchen Fällen ausgeführt werden, wo nach gewonnener besserer Einsicht die ersten Einrichtungen als unzureichend sich erwiesen, wie z. B. bei Wasserstationen etc. Diese Arbeiten waren im voraus weder zu berechnen, noch auch nur in Aussicht zu stellen.

Für den Bahnhof Langwedel in seiner jetzigen provisorischen Gestaltung sind 231,000 Thaler erforderlich, während früher nur 40,000 Thaler veranschlagt wurden. Das Commissariat hat bereits in seinem Berichte vom 16. Januar d. J. darauf hingewiesen, daß jene Summe erheblich überschritten werden würde, denn der Voranschlag war nur darauf berechnet, daß in Langwedel lediglich einige Anschlußgleise an die Bunsdorf-Bremer Bahn gebaut zu werden brauchten. Statt dessen hat auf Verlangen der Hannoverschen Eisenbahndirection und auf Entscheidung des Preussischen Handelsministers eine vollständige Bahnhofsanlage hergestellt werden müssen. Die Verhandlungen hierüber hatten sich so lange hingezogen, daß noch im Anfange dieses Jahres über die ganze Ausdehnung des Projects Zuverlässiges sich nicht sagen ließ, auch jetzt wird über das Definitivum noch verhandelt, aber die Erdarbeiten und Gleisanlagen, sowie provisorische Hochbauten haben unter der Ungunst der Verhältnisse zu theuern Preisen möglichst rasch hergestellt werden müssen, um der Eröffnung und der Fortführung des Betriebes kein Hinderniß in den Weg zu legen. Dadurch sind die Kosten dieser Anlage auf die oben genannte Summe gesteigert, in welcher, wenn sie auch eine provisorische genannt werden muß, die Erdarbeiten, Schienengleise und dergleichen doch schon einem definitiven Zwecke dienen und einen Werth von wenigstens 180,000 Thaler repräsentiren.

Bis soweit haben die verschiedenen Ausgaben aus den bereiten Geldmitteln bestritten werden können. Sobald aber mit dem Generalunternehmer, welcher auch die Mehrarbeiten ausgeführt hat, die Schlußabrechnung festgestellt werden muß, werden jene nicht mehr ausreichen. Die Deputation erlaubt sich daran zu erinnern, daß laut Bericht des Commissariats vom 9. Februar 1872 (s. Verhandlungen von 1872, Fol. 72) der Gesamtanschlag Ort. R^{th} 2,603,100. — betrug, darin sind eingeschlossen für Bahnhof Netzen

Tit. XVI. 1	R^{th} 100,000	
für Bahnhof Bremen Tit. XVI. 4.	" 200,000	
	"	300,000. —
	bleiben Ort. R^{th}	2,303,100. —

Im Bericht des Commissariats vom 9. Februar 1872 wurde schon für Grunderwerb ein Mehrbedarf erwähnt von Ort. R^{th} 66,500

für Mehrarbeiten	R^{th} 39,000	
weniger 10 % laut Baucontract	" 3,900	
	"	35,100
in einem andern Berichte vom 16. Januar 1873 für Herstellung der electromagnetischen Telegraphenleitung	R^{th} 10,200	
weniger 10 % laut Baucontract	" 1,020	
	"	9,180
für Mehrausgabe auf Bahnhof Langwedel circa	"	57,000

Von diesen Summen sind nur die für Mehrarbeiten angeschlagenen 35,100 Thaler Courant in der obigen Summe von 2,603,100 Thalern Courant enthalten und somit in das Separat-Budget für außerordentliche Verwendungen für das Jahr 1873 (s. Fol. 219 der Verhandlungen vom 22. März 1873) aufgenommen; der Bericht des Commissariats vom 16. Januar hat demjenigen der Deputation vom 4. April beigelegt und konnte daher bei Aufstellung des Separatbudgets nicht in Berücksichtigung gezogen werden. Nunmehr stellt sich die Rechnung wie folgt:

Titel	I. Grunderwerb, Anschlag ...	Ert. M	125,000	
	Mehrbedarf	"	175,000	Ert. M 300,000
" II/XIII. Bahnbau, Anschlag		Ert. M	1,890,000	
	Mehrbedarf	"	170,000	" 2,060,000
" XV. 1 u. 2. Vorarbeiten und Verwaltungskosten				" 113,000
" XVI. 2. Bahnhof Langwedel, Anschlag		Ert. M	40,000	
	Mehrbedarf	"	191,000	" 231,000
	Summa	Ert. M	2,704,000	
Bewilligt sind wie oben		"	2,303,100	
demnach sind noch nachzubewilligen		Ert. M	400,900	
nämlich:				
	für Grunderwerb	Ert. M	175,000	
	für Mehrarbeiten	Ert. M	170,000	
	weniger bereits bewilligt M		35,100	
Titel XVI. 3. Veränderungen		"	100,000	
		"	135,100	" 34,900
	für Bahnhof Langwedel	"	191,000	
	wie oben	Ert. M	400,900	

Mit den im Separatbudget für außerordentliche Verwendungen pro 1873 (Fol. 219 der Verhandlungen) für Bauzinsen ausgeworfenen 79,880 Mark wird hoffentlich auszureichen sein. Die Deputation ersucht daher um eine Nachbewilligung von 1,202,700 Mark auf den frühern Anschlag; sie hofft damit diejenigen Ausgaben begleichen zu können, welche jetzt nach den verschiedenen Positionen als zum Theil geleistet, zum Theil noch zu leisten sich darstellen.

Es bleibt dann noch außer den weitem Kosten des Bahnhofs Langwedel, für welchen der Plan eines Stationsgebäudes mit Zubehör jetzt ausgearbeitet wird, ohne daß damit über das Definitivum schon entschieden wäre, die Ausgabe für den Bahnhof Uelzen in Aussicht, deren Betrag in dem Berichte des Commissariats vom 16. Januar d. J. auf mindestens 250,000 Thaler angegeben ist. Die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnverwaltung hat die Ausführung des Provisoriums wie des Definitivums übernommen. Ueber den wirklichen Kostenbetrag läßt sich heute kaum schon etwas Zuverlässiges sagen. Sobald die Deputation im Stande sein wird, über die Kostenanschläge dieser noch ausstehenden Bahnhofsarbeiten und der Bremen vom Preussischen Handelsminister auferlegten kostspieligen Herstellung einer Wegeunterführung bei Uelzen Genaueres zu sagen, wird sie nicht verfehlen, darüber zu berichten und ihre Anträge auf Geldbewilligung zu stellen.

Wenngleich durch die Mehrbauten, welche sich während der Ausführung des Bahnbaues als unvermeidlich erwiesen haben, das Baucapital den vorläufigen Anschlag überstiegen hat, so ist andererseits durch den rechtzeitigen Entschluß zur Herstellung dieser Bahn und den günstigen Abschluß eines Baucontractes mit einem Generalunternehmer die Bahn so billig gebaut, wie es muthmaßlich für lange Zeit nicht wieder möglich sein würde. Die Deutsche Unionbank in Berlin, mit welcher bremischerseits der Baucontract abgeschlossen wurde, hatte denselben einem Generalunternehmer übertragen und dieser hatte wieder durch Specialcontracte gegen alle Eventualitäten möglichst sich zu sichern gesucht. Dennoch haben alle seine Berechnungen ihn gegen Schaden nicht zu schützen vermocht; er hat vielmehr nachweislich mit bedeutendem Verluste die übernommenen Arbeiten zu Ende führen müssen, da außer den Preisen aller Baumaterialien auch die Arbeitslöhne seit dem Abschlusse des Generalcontractes bedeutend gestiegen waren und die Bauzeit durch widrige Ereignisse sich sehr verlängerte. Die Deputation wiederholt demnach ihr Gesuch um Nachbewilligung von 1,202,700 Mark zu der im Separatbudget für außerordentliche Verwendungen für das Jahr 1873 vorgetragenen Summe von 1,615,252 Mark 73 Pf. für den Bau der Uelzen-Langwedeler Eisenbahn.

Bremen, den 3. Juli 1873.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **Grave.**

(gez.) **H. H. Schröder.**

Anlage IIzur Mittheilung des Senats
vom 11. Juli 1873.**Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen,
eine Nachbewilligung für den Weserbahnhof betreffend.**

(Eingereicht am 27. Juni 1873.)

Die Sanitätsbehörde hat die Deputation aufgefordert, die auf dem Weserbahnhofs vorhandenen beiden Aborte cementiren zu lassen. Bei der Untersuchung dieser Anlagen und der Veranschlagung der Kosten der verlangten Verbesserung hat sich als zweckmäßig herausgestellt, den einen Abort auf 3,64 Cubicmeter zu vergrößern, zumal dieses mit einer sehr geringen Kostenvermehrung geschehen kann. Die Gesamtkosten der Cementirung und Vergrößerung sind von dem Inspector Fischer im Einverständnis mit dem Oberbaurath Schröder auf 1200 Reichsmark veranschlagt, auf deren Nachbewilligung auf Unterhaltung des Weserbahnhofs die Deputation anzutragen sich gestattet.

Bremen, 26. Juni 1873.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

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

Stiftungsrechnung des Seminars in der Fürstlichen

I. Einkünfte.

Die Einkünfte für das Jahr und Einkünfte aus dem Vorjahr sind in der nachstehenden Tabelle angegeben. Die Einkünfte aus dem Vorjahr sind in der Tabelle mit einem Sternchen (*) bezeichnet. Die Einkünfte aus dem Jahr sind in der Tabelle mit einem Kreis (*) bezeichnet. Die Einkünfte aus dem Vorjahr sind in der Tabelle mit einem Sternchen (*) bezeichnet. Die Einkünfte aus dem Jahr sind in der Tabelle mit einem Kreis (*) bezeichnet.

Die Einkünfte aus dem Vorjahr sind in der Tabelle mit einem Sternchen (*) bezeichnet. Die Einkünfte aus dem Jahr sind in der Tabelle mit einem Kreis (*) bezeichnet. Die Einkünfte aus dem Vorjahr sind in der Tabelle mit einem Sternchen (*) bezeichnet. Die Einkünfte aus dem Jahr sind in der Tabelle mit einem Kreis (*) bezeichnet.

Die Einkünfte aus dem Vorjahr sind in der Tabelle mit einem Sternchen (*) bezeichnet. Die Einkünfte aus dem Jahr sind in der Tabelle mit einem Kreis (*) bezeichnet. Die Einkünfte aus dem Vorjahr sind in der Tabelle mit einem Sternchen (*) bezeichnet. Die Einkünfte aus dem Jahr sind in der Tabelle mit einem Kreis (*) bezeichnet.

Bericht der Verwaltung für das Jahr und Einkünfte

Die Verwaltung des Seminars hat das Jahr 1873 mit einem Überschuss von 1000 Mark abgeschlossen. Die Einkünfte aus dem Vorjahr sind in der Tabelle mit einem Sternchen (*) bezeichnet. Die Einkünfte aus dem Jahr sind in der Tabelle mit einem Kreis (*) bezeichnet.

Die Verwaltung des Seminars hat das Jahr 1873 mit einem Überschuss von 1000 Mark abgeschlossen. Die Einkünfte aus dem Vorjahr sind in der Tabelle mit einem Sternchen (*) bezeichnet. Die Einkünfte aus dem Jahr sind in der Tabelle mit einem Kreis (*) bezeichnet.

Die Verwaltung des Seminars hat das Jahr 1873 mit einem Überschuss von 1000 Mark abgeschlossen. Die Einkünfte aus dem Vorjahr sind in der Tabelle mit einem Sternchen (*) bezeichnet. Die Einkünfte aus dem Jahr sind in der Tabelle mit einem Kreis (*) bezeichnet.

Die Verwaltung des Seminars hat das Jahr 1873 mit einem Überschuss von 1000 Mark abgeschlossen. Die Einkünfte aus dem Vorjahr sind in der Tabelle mit einem Sternchen (*) bezeichnet. Die Einkünfte aus dem Jahr sind in der Tabelle mit einem Kreis (*) bezeichnet.