

- 1) daß die Unterführung bei der Turnhalle in Wegfall kommt,
- 2) daß die Unterführung am Osterfeuerberge auf 50 Fuß verbreitert wird,
- 3) daß das Hauptgebäude des Bahnhofes nach dem beiliegenden in dem ebenfalls beifolgenden Commissionsbericht empfohlenen Plane, vorbehaltlich der bei der weiteren Ausarbeitung sich etwa noch ergebenden Modificationen ausgeführt, die Arbeiten an diesem Gebäude öffentlich ausverdingen und die Leitung des Baues unter Oberaufsicht des Staats einem bewährten Architekten übertragen werde.

Da es ferner der Bürgerschaft zweckmäßig erscheint, daß unter der Oldenburger Bahn Wegunterführungen hergestellt werden, so beauftragt sie ihrerseits die Deputation über die Erhöhung der Oldenburger Bahn und die zweckmäßige Anlage, Höhe und Weite von Unterführungen zu berichten.

Jedoch erklärt sie schon jetzt, daß sie die Ausführung dieser Arbeiten der Oldenburger Bahn so lange hinaus geschoben zu sehen wünscht, bis durch ein Uebereinkommen mit Oldenburg die Verzinsung der Herstellungskosten erzielt worden ist.

Die Bürgerschaft ersucht zugleich die Eisenbahndeputation baldigst zu berichten:

- a. über die Beitragspflicht der Hannoverschen Staatsbahn zu den Kosten der ganzen Anlage;
- b. über die Zweckmäßigkeit einer Veräußerung des auf dem beifolgenden Plane rothschraffirten Areals zu passender Zeit.

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 17. November 1873.

1. Weggelderhebung.

Dem Wunsche der Bürgerschaft gemäß hat der Senat den vorgelegten Gesetz-entwurf behufs nochmaliger Berathung mit Rücksicht auf die in dem Beschlusse der Bürgerschaft vom 10. September angeregten Aenderungen an die Deputation zurückverwiesen. Den von derselben hierauf eingereichten Bericht läßt der Senat, vor-
Anlage I.

2. Dampftrahn am Stephanithorsbollwerk.

Unter gleichem Vorbehalt theilt der Senat einen Bericht der Baudeputation wegen der Anlage des Dampftrahns am Stephanithorsbollwerk der Bürgerschaft zur
Anlage II.
Erklärung hieneben mit.

Anlage I

zur Mittheilung des Senats
vom 17. November 1873.

Fernerer Bericht

der Deputation für das Generalsteuerramt, die Verordnung vom
25. Juni 1866 betreffend.

(Eingereicht am 17. November 1873.)

Ueber die in der Sitzung der Bürgerschaft vom 10. September d. J. gestellten beiden Anträge ist die Deputation Auftrags gemäß in weitere Berathung getreten und erlaubt sich das Folgende zu berichten:

1) Die Einfügung der Worte „und zu Löschzwecken“ in § 2 sub 6 des feinem vollen Wortlaute nach (cf. Verhandlungen von 1873 pag. 486 und 487) mitgetheilten Gesetzes kann auch die Deputation nur befürworten.

2) Der zweite Antrag betrifft genau dieselbe Frage, über welche die Deputation bereits am 4. Juli d. J. (vergl. Verhandl. pag. 485) berichtet hat. — Auch in nochmals wiederholter Berathung und nach Erwägung aller von verschiedenen Landleuten geltend gemachten Gründe hat sich die in ihrem letzten Berichte näher motivirte Ansicht aufs Neue befestigt, daß es weder die Billigkeit erheische, noch die Handhabung einer auch nur einigermaßen geordneten Controle erlaube, der Befreiung vom Weggelde die von einigen Betheiligten gewünschte weitgehende Ausdehnung zu geben und damit die erst seit Erlass der Verordnung vom 25. Juni 1866 möglich gewordene pflichtmäßige Controle wieder in Wegfall zu bringen. Während die Erhebungsbeamten die in derselben Feldmark wohnenden Landleute und deren Gespanne und Bediensteten in kurzer Zeit kennen lernen, sind sie bei allen aus entfernteren Feldmarken kommenden Transporten oder Fuhren gezwungen, sich auf die mündlichen Angaben der ihnen völlig unbekannten Knechte und Viehtreiber zu verlassen. Die dadurch entstehenden Unordnungen und Streitigkeiten sind im Interesse des geregelten Verkehrs seit sieben Jahren glücklich beseitigt und erst seit dieser Zeit ist die Behörde im Stande, die ordnungsmäßige Wahrnehmung des Erheberdienstes überwachen zu können. Daß aber auch die Billigkeit eine solche Bevorzugung einzelner Branchen der Landwirthschaft vor jeder anderen, zu gewerblichen Zwecken erfolgenden Benutzung der Chausseen nicht erheische, ist wiederholt nachgewiesen und würde eine so weit gehende Befreiung einzelner Kategorien von Landleuten von Bezahlung des Weggeldes um so weniger zu rechtfertigen sein, weil es wohl kaum eine angemessenere und billigere Abgabe geben möchte, als ein auf directer Gegenleistung des Staats beruhendes Weggeld. — Jeder, welcher sich beklagt, daß er besonders häufig von solcher Zahlung betroffen werde, führt grade dadurch den Beweis, daß ihm vorzugsweise diese Staatseinrichtung zu Nutzen komme. — Durch das vorliegende Gesetz wird auch Niemandem eine neue oder größere Last auferlegt, vielmehr nur eine seit sieben Jahren bewährte und gar nicht zu entbehrende gleichmäßige Ordnungsmaßregel in ihrem Bestande erhalten.

Dagegen möchte es allerdings als eine Härte angesehen werden können, daß bei der Hebestelle am Lehesterdeich die Benutzung der kurzen Chausseestrecke nördlich von diesem Posten mit derselben Abgabe belastet ist, wie diejenige des ganzen Weges von Lehe an. Das Erheberhaus befindet sich an der Stelle, wo die von Lehe nach Borgfeld führende Chaussee („Breiter Weg“) von der nichtchaussirten Straße „Lehesterdeich“ gekreuzt wird und war deshalb auch der Verkehr von letzter Straße (also auch der von Oberneuland, dem Rüten zc. kommende und nach Borgfeld, Lilienthal zc. sich bewegende) mit dem Weggelde belastet, auch wenn die Staatschaussee nur in sehr beschränkter Weise benutzt ward. Die Deputation hält dafür, daß es sich um so mehr empfiehlt, diese Härte durch das neue Gesetz zu beseitigen, als dadurch jede auch nur einigermaßen berechnigte Veranlassung zu den von verschiedenen Petenten und Beschwerdeführern vorgebrachten Klagen vollständig aus dem Wege geräumt werden würde. Sie erlaubt sich daher zu beantragen, dem pag. 486/87 der Verhandlungen vorgeschlagenen Gesetzentwurfe im § 2 sub 5 und 6, folgende Fassung zu geben:

5) allen Verkehr von Fuhrwerk und Thieren

a. innerhalb der Stadtgrenzen, wenn nicht der Abfahrts- oder Bestimmungsort derselben außerhalb der Stadtgrenzen liegt,

b. vom Lehesterdeich in der Richtung nach Borgfeld und umgekehrt;

6) alles wegen Deicharbeit und zu Löschzwecken passirende Fuhrwerk.

Das Gesetz würde nach Ansicht der Deputation am zweckmäßigsten mit Beginn des nächsten Jahres in Geltung zu treten und daher noch den hiemit beantragten Schlußparagraphen zu erhalten haben:

§ 6.

Dies Gesetz tritt am 1. Januar 1874 in Kraft.

Die Deputation für das Generalsteneramt.
(gez.) **C. Kottmeier.** (gez.) **J. C. Dubbers.**

M Anlage II

zur Mittheilung des Senats
vom 17. November 1873.

Bericht der Baudeputation,

die Krahnanlage auf dem Stephanithorsbollwerk betreffend.

(Eingereicht am 17. November 1873).

Für die Krahnanlage auf dem Stephanithorsbollwerk, welche am 25./30. April 1873 (Verh. pag. 308—316) von Senat und Bürgerschaft beschlossen wurde, ist das im Bericht der Baudeputation vom 11. October 1872 (Verh. pag. 551—559) näher beschriebene Project maßgebend, welches die Deputation in zwei Punkten zu modificiren empfiehlt.

Für die Ueberdachung der neben dem Dampfkrahn in Aussicht genommenen Ladebühne, auf welcher die aufgesetzten Güter sortirt werden sollen, wurde laut Bericht Verh. 1872 pag. 553 nach dem Muster der Hamburger Krahnanlagen auf dem Sandthorkai ein eisernes Dachgespärre mit hölzerner Verschalung auf Pfetten und Asphaltpappen-Ueberdeckung in Vorschlag gebracht und genehmigt, wofür ein Kostenaufwand von 32,000 Mark veranschlagt war. In der letzten Zeit ist an anderen Plätzen, insbesondere in Hamburg bei den neuesten Krahnanlagen auf dem Kaiserkai eine veränderte Construction für die Verdachung gewählt worden, welche den dortigen Erfahrungen zufolge auch unsere Techniker für vollkommen ausreichend erklären, nämlich in der Art, daß statt der eisernen Säulen hölzerne Stiele und für die Hauptbinder und Sparrenträger (Pfetten) statt des Schmiedeeisens Holz zur Verwendung kommt, wogegen die eigentliche Ueberdachung selbst unverändert bleibt. Seit der Bearbeitung des Projectes im vorigen Jahre sind nämlich nicht nur die Eisenpreise sehr gestiegen, so daß die damaligen Kostenanschläge schwerlich einzuhalten sein würden, sondern auch die Fabriken derartig mit Aufträgen überhäuft, daß die rasche Lieferung des eisernen Dachgespärres ihre Schwierigkeiten haben würde. Dagegen wird die Holzconstruction nur etwa zu 20,000 Mark veranschlagt, so daß selbst unter der Berücksichtigung der früher erforderlich werdenden Erneuerung der hölzernen Stützen und Pfetten eine sehr erhebliche Ersparung zu erzielen sein und in der halben Zeit, wie die eiserne Construction herzustellen sein wird, weil bei der Holzconstruction die für die Bearbeitung und Zusammenstellung der einzelnen Verbandstücke erforderlichen Manipulationen um so viel einfacher sind, als bei der Eisenconstruction. Auf die Feuerficherheit der Ladebühne, welche an den Seiten offen ist, ist die Veränderung von geringem Einfluß, weil nur die Stützen der Verdachung und das Dachwerk verändert werden sollen, das Dach selbst aber unverändert bleibt. Ohnehin dient, wie gesagt, die Ladebühne nur zum Sortiren, nicht zum Lagern der Waaren, und wird für den nicht eben wahrscheinlichen Fall, daß eine Feuersbrunst entstehen sollte, stets auf die Anwesenheit von Aufsichtspersonal zu rechnen sein. In der Erwartung, daß ihre Vorschläge nicht beanstandet werden, hat die Deputation daher bereits Auftrag gegeben, das veränderte Project mit Rücksicht auf die Dimensionen des seit Kurzem aufgestellten und sofort öffentlich verpachteten Dampfkrahnes speciell zu bearbeiten.

Als wünschenswerth hat es sich sodann ergeben, die Straße neben dem Krahnplatz nicht auf Kosten desselben bis auf 10 Meter zu verbreitern, sondern es bei einer Breite von 7 Metern bewenden zu lassen. Es ist offenbar von größerem Interesse, den Krahnplatz nicht unnütz zu beschränken, als der Straße eine nicht eben nothwendige Breite zu geben; denn für den Verkehr genügen einstweilen 7 Meter, da die Abfuhr vom Krahnplatz nicht quer nach dem zu verbreiternden Fischerbeich, sondern meistens in der Richtung der Langseite der Ladebühne auf der Straße am Stephanithorsbollwerk erfolgen wird. Ohnehin steht Nichts im Wege, unter veränderten Verhältnissen eine andere Regulirung eintreten zu lassen.

Die Baudeputation erachtet sich nicht für befugt, ohne ausdrückliche Ermächtigung des Senats und der Bürgerschaft von dem beschlossenen Project abzuweichen und bittet ergebenst,

Senat und Bürgerschaft wollen beide vorgeschlagenen Modificationen desselben genehmigen und die Baudeputation beauftragen, dieselben in Ausführung zu bringen.

Die Baudeputation.

(gez.) Hermann Gröning. (gez.) Alb. Lohmann, Friedr. Sohn.

Die
selben Ante
planung.
Antrag,
Bei
einer Abm
schen ist
gemeinen
ein Betr
herorgeh

31

6

Die
lösung, in
50, der Be
putragen, al
ausreichende
träglich sein
des Senats
erwartet.