

Mitteilung des Senats

vom 14. Februar 1891.

1. Petroleumbahn durch die Parkallee.

J. F. Conradi und J. F. Kohlmann von hier haben beantragt, daß ihnen für zehn Jahre die Konzession zur Anlage und zum Betriebe einer Petroleumbahn erteilt werden möge, die vom Tunnel an der Rembertistraße längs des Bürgerparks durch die Parkallee bis zu dem neben dem Aussichtsturm des Bürgerparks liegenden Teile dieser Straße geführt werden soll.

Der Senat ist, nachdem ihm die Baudeputation und die Polizeidirektion über die Angelegenheit berichtet haben, bereit, die erbetene Konzession unter den hierneben beigefügten Bedingungen zu erteilen und ersucht die Bürgererschaft, ihm beizustimmen.

Die Bahn, deren Genehmigung im Interesse sowohl des Bürgerparks als der an der Parkallee und deren Umgebung belegenen Gebäude und Gartenanlagen erwünscht scheint, wird nur während der Sommermonate im Betriebe sein. Dieser Umstand, sowie die geringe Breite der Gleisanlage und das verhältnismäßig geringe Gewicht der Wagen gestatten es, die wegen der Pflasterung und der Unterhaltung der Bahnstrecke zu stellenden Bedingungen weniger scharf zu fassen, als die den Pferdebahnen auferlegten Vorschriften, denen sich im übrigen die Konzessionsbedingungen für die Petroleumbahn anschließen.

Im einzelnen ist zu bemerken:

Zu § 4. Wegen der Lage der Bahn muß nähere Anordnung bis dahin vorbehalten bleiben, daß die Ausbildung der Parkallee definitiv festgestellt ist. Jedenfalls wird die Bahn so zu legen sein, daß sie dem Fahrverkehr nicht hinderlich wird.

Zu § 5. Für die erste Einlegung der Bahn sind dieselben Bestimmungen vorgeschrieben, denen sich die Pferdebahngesellschaften unterworfen haben. Bei Umlagungen der Straße konnte man sich mit Rücksicht auf die im Eingang hervorgehobenen Gründe darauf beschränken, den Unternehmern die durch das Vorhandensein und die Umlegung der Bahn entstehenden Mehrkosten zur Last zu legen (siehe auch § 7).

Zu § 7. Für die Reinhaltung der mit dem Bahngleise belegten Straßenstrecke und der zugehörenden, bei der geringen Spurweite der Bahn auf 2,20 m (statt 3 m) zu beschränkenden Straßenfläche sollen die Unternehmer die mit den Pferdebahnen vereinbarte Entschädigung von 1 1/2 Prozent der Bruttoeinnahme zahlen. Die Kosten der Schneefuhr den Unternehmern zur Last zu legen war nicht möglich, da die Bahn im Winter nicht betrieben wird, ein Interesse der Unternehmer an Freihaltung der Gleise von Eis und Schnee mithin nicht besteht.

Zu § 8. Der Aufsichtsbehörde ist, wie bei den andern Bahnen, die Limitierung der Tariffäge vorbehalten. In Aussicht genommen ist ein Satz von 10 Pfennig für die ganze Bahnstrecke.

Zu § 12. Die Unternehmer haben sich nur unter der Bedingung zur Herstellung der Bahn bereit finden lassen, daß ihnen für fünf Jahre die Zusicherung erteilt werde, daß andere Bahnanlagen auf der von der Petroleumbahn berührten Strecke der Parkallee nicht konzessioniert werden. Obwohl die Baudeputation diese Bestimmung nicht empfohlen hat, glaubt der Senat dieselbe zugestehen zu sollen. Die Herstellung der Bahn kommt einem seit Jahren vergeblich geltend gemachten Wunsche der Bürgerparkverwaltung entgegen. Es ist nicht anzunehmen, daß andere Gesellschaften, die bisher zur Berücksichtigung dieses Wunsches mit Rücksicht auf die geringen bei der in Frage kommenden Strecke in Aussicht stehenden Einnahmen nicht haben bewogen

werden können, innerhalb der nächsten Zeit zu anderen Entschlüssen kommen werden. Andererseits wäre es unbillig gegen die Unternehmer der Petroleumbahn, die auf unsicheren und geringen Gewinn hin ihre Anlage fertig stellen, wenn man, für den Fall daß die Bahn rentiren sollte, sofort ein Konkurrenzunternehmen konzessioniren wollte, dem ihr verhältnismäßig unvollkommener Betrieb nicht gewachsen sein würde. Auf alle Fälle würde die Verweigerung des nur für wenige Jahre erbetenen Monopols die jetzige Anlage vereitelt und damit die Erfüllung der Wünsche der Bürgerparkbesucher wieder aufs Ungewisse vertagt haben. Die Führung einer anderen Bahn bis zum Bürgerpark und durch die Hollerallee ist selbstverständlich durch die der Petroleumbahn zugestandene Vergünstigung nicht ausgeschlossen.

Anlage.

Den Herren J. F. Conradi und J. F. Kohlmann hiersebst wird unter den nachstehenden Bedingungen die Konzession für den Bau und Betrieb einer Schmalspurpersonenbahn mit Petroleummotorbetrieb vom Tunnel vor der Rembertistraße durch die Parkallee bis zum Aussichtsturm erteilt.

§ 1.

Die Konzession wird bis zum 31. Dezember 1901 erteilt.

Die Bahn ist eine sogenannte „Saisonbahn“, deren Betrieb während der von den Unternehmern näher zu bestimmenden Wintermonate ruht. Der Betrieb ist im Laufe des Sommers 1891 zu eröffnen.

§ 2.

Die Aufsichtsbehörde für die Anlage und den Betrieb der Bahn ist die Polizeidirektion, welche sich in allen dabei in Betracht kommenden Straßenbauangelegenheiten mit der Baudeputation, Abteilung Straßenbau, in Verbindung setzen wird.

§ 3.

Die Unternehmer unterwerfen sich in Beziehung auf das Unternehmen und alle dasselbe betreffenden Verträge der Zuständigkeit der bremischen Behörden und Gerichte.

§ 4.

Die Bahn führt von einem näher durch die Aufsichtsbehörde zu bezeichnenden Punkte nördlich des Tunnels vor der Rembertistraße auf einem ebenfalls noch näher zu bestimmenden Wege durch die Parkallee bis zu dem neben dem Aussichtsturm des Bürgerparks liegenden Teile dieser Straße.

Die Bahn ist einspurig. Doch bleibt es der Aufsichtsbehörde vorbehalten, zwei Gleise nach ihrem Ermessen zuzulassen. Die genauere Festlegung der Weichen, Drehscheiben, Kurven und Gleise geschieht an Ort und Stelle unter Kontrolle der Aufsichtsbehörde, deren Anordnungen Folge zu leisten ist. Vorbehalten bleiben alle bei der Ausführung, wie beim Betriebe sich als erforderlich erweisenden Änderungen der Anlage. Die Unternehmer sind gehalten, allen desfalligen Anordnungen der Aufsichtsbehörde auf ihre Kosten Folge zu leisten. Sollten die Unternehmer ihrerseits eine Änderung der Weichen, Kurven oder Gleise wünschen, so kann die Aufsichtsbehörde dieselbe genehmigen.

§ 5.

Die für den Bau und Betrieb der Bahn benutzten Materialien müssen von guter Beschaffenheit und frei von allen Mängeln sein, welche die Festigkeit oder Dauerhaftigkeit der Anlage beeinträchtigen können.

A. In betreff der Pflasterung wird bestimmt:

- a. den Unternehmern liegt es ob, bei Einlegung der Gleise das aufgebroschene Pflaster oder den zerstörten Grandweg wieder herzustellen und das anschließende Pflaster soweit umzulegen, als es die Aufsichtsbehörde behuf Herstellung eines guten Anschlusses an das Pflaster der Bahnanlage für erforderlich erachtet;
- b. die Unternehmer sind verpflichtet, überall Pflaster oder Wegematerial von mindestens derselben Beschaffenheit zu verwenden, wie es auf den betreffenden Straßenstrecken staatsseitig verwandt ist. Das vorhandene Material darf, soweit es noch brauchbar ist, verwandt werden.

Die Unternehmer sind berechtigt, überall besseres Pflaster als das vorhandene zu legen.

In allen Fragen, die sich auf die Beschaffenheit des Pflasters beziehen, ist das Ermessen der Aufsichtsbehörde allein maßgebend;

- c. das von den Unternehmern gelegte Pflastermaterial wird Eigentum des Staates. Dagegen erhalten die Unternehmer das Eigentum an dem von ihnen durch neues Pflaster ersetzten alten Pflastermaterial;
- d. bei vorkommenden Neu- oder Umlegungen des Pflasters haben die Unternehmer die durch die Bahnanlage und deren Umlegung entstehenden Mehrkosten zu übernehmen.

B. Die Bahn muß in allen Teilen, namentlich auch den Drehscheiben so dauerhaft gebaut sein, daß sie auch von den schwersten Lastwagen in jeder Richtung befahren werden kann. Ein Verbot des Befahrens der Bahn durch andere Wagen als die der Bahn kann nicht in Aussicht gestellt werden.

Der Oberbau muß in den gepflasterten Strecken der Fahrbahn und Reitwege die Verwendung von Pflastersteinen zweiter Sorte nach den hier beim Straßenbau geltenden Abmessungen gestatten.

Die Schienengleise dürfen nur in gleicher Höhe mit der Pflasteroberfläche angelegt werden und müssen sich dem Straßenprofil anschließen. Im übrigen müssen die Schienen überall, wo ein öffentlicher Verkehr stattfindet, 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.

C. Für eine genügende Abwässerung der Gleise ist seitens der Unternehmer auf ihre Kosten nach Anweisung der Aufsichtsbehörde Sorge zu tragen.

§ 6.

Die Unternehmer haben alle Kosten von Änderungen der Straßen und Kanalisationsanlagen, sowie die Kosten aller Pflasterungen zu übernehmen, welche nach Ermessen der Aufsichtsbehörde entweder nach den vorstehenden Bestimmungen erforderlich sind oder bei Anlage oder Betrieb der Bahn sich künftig als erforderlich erweisen sollten. Alle Röhren, Kanäle, Wasserleitungen, Telegraphenleitungen und andere unterirdische Anlagen müssen geschont werden. Die durch die Anlegung oder den Betrieb der Bahn an solchen Anlagen verursachten Schäden fallen den Unternehmern zur Last.

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

§ 7.

Werden Erhöhungen oder Senkungen, Neu- oder Umpflasterungen oder sonstige Veränderungen am Straßenkörper oder an Teilen desselben oder Veränderungen in der Lage und Richtung einer Straße vorgenommen, so sind die durch die Bahnanlage veranlaßten Mehrkosten von den Unternehmern zu tragen. Unter Bahn-

körper wird der Straßenkörper in einer Breite von 1,1 m von der Gleismitte nach beiden Seiten mit der darin befindlichen Bahn — bestehend aus ihrer Bettung, den Schienen mit ihren Befestigungsmitteln und Unterstüzungen und ferner mit der Verpflasterung nebst Zubehör (Bettung 2c.) — verstanden.

Die Unternehmer zahlen ein und einhalb Prozent Billetsteuer. Gegen diese Zahlung übernimmt der Staat die regelmäßige Straßenreinigung und die laufenden Pflasterreparaturen in Beziehung auf die Bahnstrecke. Dagegen haben die Unternehmer die Kosten der Einlegung der Bahn in den Straßenkörper und der Neuverpflasterung oder Umpflasterung der von der Bahn berührten Straßenstrecken nach Absatz 1 dieses Paragraphen zu tragen.

§ 8.

Die Aufsichtsbehörde bestimmt die Maximalsätze des Fahrtarifs. Bis auf weiteres ist ein Fahrpreis von zehn Pfennig für die ganze Bahnstrecke genehmigt.

§ 9.

Die Aufsichtsbehörde wird die zur Sicherung des Bahnbetriebes gegen Störung durch anderweiten Verkehr erforderlichen Vorschriften erlassen.

§ 10.

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

§ 11.

Polizeibeamte, Beamte der Bremischen Bauverwaltung vom Aufseher abwärts und die Boten der Regierungskanzlei werden unentgeltlich befördert, wenn sie die Bahn auf dienstlichen Wegen benutzen.

§ 12.

Für die Zeit bis zum 31. Dezember 1896 werden auf der von der Petroleumbahn befahrenen Strecke der Parkallee anderweite Gleisbahnen vorbehaltlich der Zulassung von Kreuzungen nicht konzessionirt werden. Sollten später während des Laufes dieser Konzession weitere Gleisbahnen gestattet werden, so sind die Unternehmer verbunden, auf Verfügung des Senats anderen Unternehmern die Kreuzung, den Anschluß, sowie die Mitbenutzung kurzer Strecken der von ihnen angelegten Bahn unter den vom Senate bestimmten Bedingungen und gegen vom Senate endgültig unter Ausschluß des Rechtsweges festzustellende Vergütung zu gestatten.

Dasselbe gilt in betreff der Kreuzung, des Anschlusses und der Mitbenutzung von Strecken der Bahn durch andere bereits jetzt konzessionirte Bahnen.

§ 13.

Die Unternehmer sind verpflichtet, allen auf die Bahn und deren Betrieb einschließlich des Betriebspersonals bezüglichen, aus Gründen der Bau-, Sicherheits-, Gesundheits- und Straßenpolizei für notwendig erachteten Anordnungen der Aufsichtsbehörde Folge zu leisten.

Die Aufsichtsbehörde ist befugt, falls die Unternehmer säumig sind und nach geheimer Androhung nicht sofort Folge leisten, die für alle den Unternehmern

obliegenden Aufgaben erforderlichen Arbeiten auf Kosten derselben durch Staatsbeamte oder andere dritte Personen ausführen zu lassen. Außerdem steht ihr das Recht zu, die Befolgung ihrer Anordnungen durch Geldstrafen zu erzwingen, für welche die §§ 96, 97 des Ausführungsgesetzes zu den Prozeßgesetzen in Anwendung kommen.

§ 14.

Die Unternehmer bleiben beim Betriebe der Bahn von Brücken- und Weggeld befreit. Das Unternehmen unterliegt, abgesehen von der in § 7 erwähnten Billetsteuer nur den allgemeinen Steuergesetzen.

§ 15.

Zur Sicherung aller den Unternehmern nach Maßgabe dieser Konzession obliegenden Verpflichtungen haben die Unternehmer eine Kaution von M. 1000 zu bestellen. Falls die Kaution in Anspruch genommen wird, ist sie sofort wieder auf den Betrag von M. 1000 zu ergänzen. Die Generalkasse ist behufs Deckung von Zahlungen an den Staat, welche den Unternehmern nach den Konzessionsbedingungen oder nach Verfügung der zuständigen Behörden obliegen und welche nicht anderweit berichtigt werden, ohne weiteres zum Verkauf der etwa hinterlegten Papiere zum Marktpreise berechtigt.

§ 16.

Sowohl während des Laufs der Konzession als auch nach Ablauf derselben darf das Gleismaterial (d. h. die Schienen mit ihren Befestigungsmitteln und den Unterstüßungen) nur mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde und nach vorgängiger Sicherung der Wiederherstellung des Straßenpflasters entfernt werden. (cf. auch § 17.)

§ 17.

Die Konzession kann auch vor Ablauf der im § 1 bestimmten Konzessionszeit ohne weiteres und ohne Entschädigung durch die Aufsichtsbehörde mit Ausschluß des Rechtsweges zurückgezogen werden, wenn

- a. der Betrieb nicht innerhalb der Frist des § 1 eröffnet wird,
- b. der Betrieb, abgesehen von höherer Gewalt oder von Verfügungen der Behörden, während der Monate vom 1. Juni bis 30. September mindestens vier Wochen lang unterbrochen ist, oder
- c. die Unternehmer 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 haben, oder
- d. wenn nach Entscheidung des Senats überwiegende Gründe des öffentlichen Interesses die Aufhebung der Bahn oder die Einstellung des Betriebes erforderlich machen.

Derartige Gründe des öffentlichen Interesses berechtigen den Senat auch nach seinem Ermessen die Verlegung eines Teils der Bahn in eine andere Straße auf Kosten der Unternehmer zu bestimmen.

§ 18.

Dem Senate steht im Falle einer Zurücknahme der Konzession ebenso wie beim Ablauf der Konzessionszeit die Wahl und die Entscheidung zu, ob die Unternehmer die Bahn aufnehmen, das Material behalten und den Straßenkörper auf ihre Kosten ordnungsmäßig wieder herstellen sollen, oder ob die Bahn in dem Zustande, in welchem sie sich befindet, gegen Ersatz des Verkaufswertes des Materials (ausschließlich des Pflastermaterials) vom Staate übernommen werden soll. Auch in ersterem Falle hat der Staat das Recht, sich aus dem Material, soweit nicht die Kaution ausreichen sollte, wegen seiner Ansprüche aus § 13 bezahlt zu machen.

In letzterem Falle ist der Verkaufswert des Materials, jedoch ohne die Herstellungskosten des Bahnkörpers, nach Maßgabe des Zustandes und der Preise zur Zeit der Übernahme von drei vom Amtsgerichte zu beeidigenden Taxatoren zu schätzen, von welchen den einen die Aufsichtsbehörde, den zweiten die Unternehmer und den dritten der Präsident des Landgerichts Bremen ernannt. Die Taxatoren entscheiden

mit Stimmenmehrheit. Sind die Taxatoren sämtlich verschiedener Ansicht, so wird der mittlere Durchschnitt der verschiedenen Schätzungen angenommen.

§ 19.

Die Übertragung der Konzession auf andere Personen, insbesondere Aktiengesellschaften, ist von der Genehmigung des Senats abhängig. Es wird die Genehmigung jedenfalls nur dann erteilt werden, wenn für die Bahn und die Erfüllung der in betreff derselben gestellten Bedingungen ausreichende Sicherheit bestellt wird.

§ 20.

Die durch die Erteilung dieser Konzession entstehenden Kosten tragen die Unternehmer allein.

§ 21.

Wenn die Unternehmer sich durch Verfügungen der Aufsichtsbehörde beschwert erachten, so steht ihnen auch außer den Fällen des § 13 eine bei Meldung des Verlustes binnen acht Tagen bei der Aufsichtsbehörde schriftlich einzureichende Beschwerde an den Senat zu. Der Senat entscheidet endgültig mit Ausschluß des Rechtsweges.

2. Straßenreinigung.

Indem der Senat, was den Zuschlag in betreff der Straßenreinigung für die Zeit vom 1. April 1891 bis zum 31. März 1901 anlangt, sich auf seine Mitteilung vom 10. d. M. bezieht, bemerkt er, daß er dem Beschlusse der Bürgerschaft, daß unter keinen Umständen eine Poudrettefabrik in der unmittelbaren Nähe bewohnter Häuser und Straßen errichtet werden solle, bei Zulassung der von den Unternehmern Diß und Brauns in Aussicht genommenen Fabrik Rechnung tragen wird.

3. Nachbewilligung für die Strafanstalt und das Gefangenhaus.

Die Gefängnisdeputation hat einen Bericht, betreffend Nachbewilligung auf die Budgets der Strafanstalt und des Gefangenhauses eingereicht, welchen der Senat der Bürgerschaft hierneben zugehen läßt, indem er bemerkt, daß die Finanzdeputation nichts dabei zu erinnern gefunden hat, und dem Antrage der Deputation seine Zustimmung erteilt. Er ersucht die Bürgerschaft ihm hierin beizutreten.

Anlage.

Bericht.

Infolge der wider Erwarten erheblichen Steigerung der Zahl der in der Strafanstalt und der in dem Gefangenhause in Haft befindlichen Gefangenen ist bis Ende Januar von der im Budget der Strafanstalt für sachliche Ausgaben bewilligten Gesamtsumme von M. 84 950 ein Gesamtbetrag von M. 72 372,28, von der im Budget des Gefangenhauses für sachliche Ausgaben bewilligten Gesamtsumme von M. 21 500 ein Gesamtbetrag von M. 19 823 zur Verwendung gekommen und wird voraussichtlich bis zum Schluß des Rechnungsjahres ein die bewilligten Summen übersteigender Mehrbetrag für die Strafanstalt im Betrage von M. 10 000, für das Gefangenhause im Betrage von M. 4000 verwandt werden müssen. Die Deputation beantragt daher für Nr. II des Budgets der Strafanstalt M. 10 000 und für Position 3 des Budgets des Gefangenhauses M. 4000 nachzubewilligen.

(gez.) **Vürman.** (gez.) **Philipp Meyer.**

4. Hafen zu Vegesack.

Der Senat läßt der Bürgerschaft zur Beschlußnahme einen Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, betreffend den Hafen zu Vegesack, hierneben zugehen, indem er seine Erklärung sich vorbehält.

Die Finanzdeputation hat dem Senat auf seine Aufforderung dazu das Folgende berichtet: Die in Rede stehende Summe sei zu groß, um in einem oder zwei Jahren aus dem laufenden Haushalte bestritten zu werden; andrerseits aber könne dieselbe nicht gleich den Anlagekosten der Häfen in Bremen und Bremerhaven schlechthin auf Anleihegelder angewiesen werden, weil der Vegesacker Hafen auch nicht annähernd in demselben Maße wie jene als eine direkt oder indirekt (durch

Erhöhung oder Erhaltung der Steuerkraft) rentable Anlage anzusehen sei. Sie beantrage deshalb für den Fall der Genehmigung des Projekts, daß die Kosten zwar aus dem Separatfonds für außerordentliche Verwendungen bestritten, daß aber aus dem laufenden Haushalt spätestens vom Jahre nach Fertigstellung des Baues an jährlich mindestens ein Zehntel des gesamten Aufwandes dem Separatfonds erstattet werde, vorbehaltlich früheren Beginnes und größerer Raten dieser Erstattung, sofern die Verhältnisse der einzelnen Jahre es gestatten. Im Einklang mit diesem Antrage habe sie schon in das Budget für 1891/92 M. 100 000 für diesen Zweck eingestellt.

Bericht.

Die Deputation ist in Anlaß eines Beschlusses der Bürgerschaft vom 30. April v. J., Inhalts dessen die Letztere die Ansicht aussprach, daß mit der Verbesserung oder vielmehr Umbauung des Hafens zu Vegeack nicht gewartet werden dürfe, bis die Korrektur der Unterweser vollendet sei, vom Senate beauftragt worden über einen Ausbau des Vegeacker Hafens zu berichten. Sie entledigt sich dieses Auftrages in Folgendem:

Der Vegeacker Hafen entspricht weder in Bezug auf seine Tiefe noch auf seine sonstigen Einrichtungen den Anforderungen, welche an einen Hafen, der Waren- und Schiffsverkehr vermitteln soll, zu stellen sind. Der Deputation ist es aber nicht zweifelhaft, daß dieser Hafen solchen Anforderungen gerecht werden muß, und zwar nicht nur im Interesse Vegeacks und der umliegenden Fabriken, welche zu meist durch bremisches Kapital errichtet sind und betrieben werden, sondern auch im Interesse des bremischen Handels und der Schifffahrt nach und von der Stadt Bremen. Vegeack muß ein Vorhafen für den Schiffsverkehrsverkehr von und nach der Stadt bleiben.

Durch die zu geringe Tiefe im Hafen vor dem Hafeneisenbahngleise ist der Verkehr zwischen Eisenbahn und Wasser erheblich erschwert und infolge dessen der Schiffsverkehr im Hafen zurückgegangen. Es finden sich bis zu 3 und 4 m Entfernung von dem Unterbau des Hafengleises Tiefen von 1,3 m unter Null des Hafenpegels, während sonst Tiefen von 1,8—2,5 m vorhanden waren; es vermeiden deshalb die Schiffe das Liegen vor dem Gleise, zumal, da sie zu befürchten haben, nach Beladung bei ablaufendem Wasser festzusitzen und dann auf hohe Flut warten zu müssen, um abzukommen. In den letzten 20 Jahren ist der Tiefgang der Schiffe, welche nach Vegeack kommen, größer geworden, die Vertiefung des Hafens ist nicht in gleichem Maße fortgeschritten. Die mit Flut oder Hochwasser in den offenen Hafen einkommenden Schiffe können bei Ebbe nicht flott liegen bleiben, denn die Sohle des Hafens liegt etwa in gleicher Höhe mit der Fahrwassersohle der Weser. Eine Vertiefung des Hafens gleich der Größe des Flutwechsels, etwa um 1,25 m, ist wohl in der Mitte ausführbar, verbietet sich aber an den Seiten bei der bedenklichen Beschaffenheit der aus Findlingen (nicht aus Mauerwerk) bestehenden Uferbefestigungen. Diesen mißlichen Verhältnissen kann nur durch Herstellung einer entsprechend starken Uferbefestigung, welche eine ausgiebige Vertiefung des Hafens gestattet, gründlich abgeholfen werden.

Der anliegende Bericht des Bauinspektors Heineken vom 9. Januar d. J. mit 4 Blatt Zeichnungen erläutert einen hierfür ausgearbeiteten von dem Oberbaudirektor gebilligten Plan, welcher sich als ein vollständiger Umbau des Hafens darstellt.

Die Deputation hat, wenn auch ungern, die Überzeugung gewinnen müssen, daß kleine Mittel, gelegentliche Baggerungen u. s. w., nicht hinreichen, den Vegeacker Hafen brauchbar zu erhalten, daß es daher, wenn dieses Ziel festgehalten werden soll, der allerdings kostspieligen Ausführung des vorgelegten Planes bedarf. Sie beantragt mithin, für den Umbau des Vegeacker Hafens die Anschlagssumme von M. 560 000, wovon auf das erste Baujahr M. 420 000, auf das zweite Baujahr M. 140 000 entfallen, zu bewilligen.

Bremen, den 29. Januar 1891.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) Buß.

(gez.) Joh. C. Achelis.

Anlagen: 4 Blatt Zeichnungen,
1 Kostenüberschlag.

Bremen, den 9. Januar 1891.

Unteranlage 1.

Bericht des Bauinspektors Heincken,
betreffend: Ausbau des Hafens zu Vegeack.

Der Hafen zu Vegeack hat seit längerer Zeit zu berechtigten Klagen Anlaß gegeben. Die Tiefe in demselben entspricht schon seit einigen Jahren nicht mehr dem Tiefgang, mit welchem die Schiffe nach Vegeack kommen können und hat Vegeack deshalb von der Vertiefung der Weser nicht den Vorteil gehabt, den es hätte haben können.

Die Sohle des Vegeacker Hafens liegt jetzt auf 2,4 bis 2,5 m unter Vegeacker Null, während die Sohle des Fahrwassers der Weser in der Nähe von Vegeack schon im Jahre 1890 auf 3,3 m unter Vegeacker Null gebracht ist.

Die Einfassung des Vegeacker Hafens, bestehend aus auf Spickpfählen ruhenden großen Findlingen, gestattet eine Tieferlegung der Sohle des Hafens durch Baggerung nur, wenn vorher der Fuß der Einfassung durch eine kräftige Spundwand geschützt wird. Diese Spundwand muß so tief reichen, daß sie auch der fortschreitenden Vertiefung der Weser genügt und gestattet, daß der Hafen so weit vertieft werden kann, daß die nach Vollendung der Weserkorrektur nach Vegeack heraufkommenden Schiffe in den Hafen gelangen können. Es ist angenommen, das Hafenbassin für jetzt auf eine Tiefe von 4,5 m unter Vegeacker Null auszubaggern, die Sohle also 2 m tiefer als sie jetzt ist, zu legen; es werden dann bei gewöhnlicher Ebbe Schiffe von 4,3 m Tiefgang noch flott liegen können. Mit der Vergrößerung der Fahrtiefe der Weser und etwaigem Senken des Niedrigwasserspiegels ist eine weitere Tieferlegung der Sohle um etwa 1 bis 1,5 m erforderlich. Die Spundwände müssen deshalb auf mindestens 8 m unter Vegeacker Null reichen. Da die Ausbaggerung erst nach Herstellung der Spundwand geschehen kann, so muß dieselbe 6 bis 7 m unter die jetzige Sohle hinunterreichen. Bei dem vorhandenen unreinen mit Steinen vermischten Boden läßt sich diese Tiefe mit einiger Sicherheit nur mit einer eisernen Spundwand, die unter Anwendung von Druckwasser eingetrieben wird, erreichen. Die Spundwand ist an den Stellen, wo eine steinerne Einfassung vorhanden ist, in etwa 2,5 m von derselben einzuschlagen, um das Rammen durch die unmittelbar vor der Einfassung liegenden Steine möglichst zu vermeiden. Die wegen der besseren Widerstandsfähigkeit möglichst etwas schräg einzurammende Spundwand wird da, wo es ohne Abbruch bestehender Anlagen ausgeführt werden kann, verankert. Nur vor dem jetzigen Hafenbahnperron kann die Spundwand nicht verankert werden, weil dazu die Entfernung der jetzigen Gleise, Schuppen etc. erforderlich wäre. Hier wird fürs erste eine geringere Tiefe hergestellt, um später bei einem Neubau des jetzigen hölzernen Perrons die Verankerung und dann eine größere Tiefe vor der Spundwand herzustellen. Durch eine Verlängerung des jetzigen Hafengleises um etwa 100 m in einer von Lokomotiven zu befahrenden Kurve von 180 m Radius wird übrigens der Verkehr zwischen Bahn und Wasser auch für tiefer gehende Fahrzeuge genügend vermittelt, da vor dieser Verlängerung die volle Tiefe hergestellt werden kann. An der Ostseite des Hafenbassins vor dem nach dem Bahnhof führenden Wege wird keine Spundwand geschlagen, da hier keine irgend ins Gewicht fallende Bösch- oder Ladeanstalten sind.

Um die Einfahrt genügend vertiefen zu können, muß auch diese mit dem alten unteren Höft zu beiden Seiten mit einer Spundwand versehen werden. Das neue steinerne Höft ist mit einer genügend tief reichenden Spundwand versehen. Im ganzen werden 620 laufende Meter neue Spundwand hergestellt.

Die Herstellung der Spundwände mit den zugehörigen Gurtungen und Verankerungen erfordert allerdings erhebliche Kosten, und zwar mit M. 346 595 den größten Teil der überhaupt erforderlichen Ausgaben.

Um
der der Sta
in 190 m
Bohlenbelag
eingeschlagen
lagen. Der
ist hier rech
Bedürfnisse.

An
vorhandene
Hafens ab
jetzige Hafen
mehrung die
längs des
oberen Hafe
belegenen V
liegenden L
punktirt ein

Der
Zimmerwer
dieser ca. 3
und Wasse
dürfnisse al
der über d
Grundstück
Grundstück
niedrige
damit des
verhindert,
baufällig i
diese Brück
Durch die
Vegeacker
welche die
Bösch- und
unmittelbar

Die
1
2
3
4
5
6

Es
lassen, daß
gestört und
Der
eiserne Spun
im zweiten
Seite des
Baujahr mi

Um das Anlegen der Schiffe direkt an das Ufer zu ermöglichen, wird an der der Stadt Begejack zugekehrten Nordseite des Hafens vor der jetzigen Einfassung in 190 m Länge ein in Höhe der jetzigen Straße liegender hölzerner Perron mit Bohlenbelag aufgeführt. Die äußeren Pfähle dieses Perrons ruhen auf der neu eingeschlagenen eisernen Spundwand, so daß die Schiffe direkt an den Perron anlegen. Der jetzige zwischen Fahrstraße und Hafen liegende Lager- und Löschplatz ist hier recht schmal und entspricht die Verbreiterung desselben nur einem vorhandenen Bedürfnisse. Das Hafenbassin wird durch diese geringe Versmälerung nicht geschädigt.

An der gegenüberliegenden, der Aue zugekehrten Seite des Hafens wird das vorhandene Hafengleis um etwa 100 m verlängert. Es schneidet eine Ecke des Hafens ab und tritt an der am weitesten vorspringenden Stelle etwa 12 m in das jetzige Hafenbassin. Sollte der Verkehr zwischen Wasser und Bahn später eine Vermehrung dieser Gleisanlage nötig machen, so ist diese durch Verlängerung des Gleises längs des Hafens herzustellen, auch ist durch Anlage einer Drehscheibe auf dem oberen Hafenhöft die ganze Länge der früher an der Weser, jetzt an der Lesum belegenen Mauer zu solchen Lösch- und Ladeplätzen auszunutzen. In dem mitanliegenden Lageplane ist diese etwaige spätere Vergrößerung der Löschanlagen rot punktiert eingetragen.

Der zwischen dem verlängerten Hafengleis, der Aue und der Langeischen Zimmerwerft gelegene Platz, wird auf Höhe des Ladegleises aufgehöhht. Es wird dieser ca. 3000 qm große Platz gut zu Lagerplätzen, die unmittelbar neben Bahn und Wasser liegen, Verwendung finden, und wird damit einem vorhandenen Bedürfnisse abgeholfen. Der jetzt diesen Platz in zwei Teile trennende Fahrweg nach der über die Aue nach Grohn führenden Brücke wird verlegt und längs des Langeischen Grundstückes und längst der Aue nach der Brücke geführt. Längs des Langeischen Grundstückes wird der neue Weg gegen den erhöhten neuen Lagerplatz durch eine niedrige Mauer abgegrenzt. Allerdings wird durch die Erhöhung des Platzes und damit des Weges vor der Brücke die Benutzung der jetzigen Brücke durch Fuhrwerk verhindert, indessen ist dies von keiner großen Bedeutung, da die jetzige Brücke sehr baufällig ist und schon mehrfach für Fuhrwerk hat gesperrt werden müssen. Sollte diese Brücke als Fahrbrücke erneuert werden, so müßte sie gleich höher gelegt werden. Durch die Ausführung der oben angegebenen Anlagen wird es ermöglicht, in den Begejacker Hafen tiefer gehende Schiffe zu bringen und dieselben so an den Vorteilen, welche die Weserkorrektur im Gefolge hat, teilnehmen zu lassen. Die vorhandenen Lösch- und Ladeplätze werden vermehrt und verbessert und neue mit der Bahn in unmittelbarer Verbindung stehende Lagerplätze geschaffen.

Die Kosten betragen:

1) Eiserne Spundwand	M. 346 595
2) Ausbaggerung des Hafenbassins	" 39 000
3) Ladepertron in Eisenkonstruktion auf der Südseite	" 72 000
4) Holzperron auf der Nordseite	" 38 000
5) Schutzpfähle	" 6 150
6) Herstellung des Lagerplatzes und insgemein	" 58 255
Summa	M. 560 000

Es wird sich bei aller Vorsicht und bei aller Rücksichtnahme nicht vermeiden lassen, daß der Verkehr im Hafen während der Bauzeit durch den Bau erheblich gestört und belästigt, ja, streckenweise und zeitweise aufgehoben wird.

Der Bau wird sich auf zwei Jahre verteilen; im ersten Jahre wird die eiserne Spundwand und möglichst der hölzerne Perron an der Stadtseite des Hafens, im zweiten Jahre die Ausbaggerung und die Anlagen an der gegenüberliegenden Seite des Hafens ausgeführt. Die Ausgaben verteilen sich darnach auf das erste Baujahr mit etwa M. 420 000, auf das zweite mit M. 140 000.

(gez.) Fr. Heinzen.

Kostenüberschlag, betreffend Erweiterung des Hafens zu Begefaß.

Position.	Vorderläge.	Bezeichnung der Gegenstände.	Geldbetrag			
			im einzelnen.		im ganzen.	
			M.	S.	M.	S.
		I. Eiserne Spundwand.				
		Die ganze Länge derselben beträgt 620 lfd. m. Davon sind rot. 505 lfd. m mit, 115 lfd. m ohne Verankerung herzustellen.				
1.	505	lfd. m Spundwand inkl. Verankerung und Hinterfüllung à M. 567	286 335	—		
2.	115	lfd. m Spundwand ohne Verankerung à M. 524	60 260	—	346 595	—
		II. Ausbaggerung des Hafenbassins.				
3.	39 000	cbm Erdboden zur Vertiefung auszubaggern à 1 M.	39 000	—	39 000	—
		III. Ladeperron in Eisenkonstruktion auf der Südseite.				
4.	100	lfd. m eiserner Ladeperron	72 000	—	72 000	—
		IV. Holzperron vor der Mauer an der Nordseite.				
5.	190	lfd. m Holzperron herzustellen à 200 M. ..	38 000	—	38 000	—
		V. Schutzpfähle vor den Perrons.				
		Bei rot. 400 m Länge aller Perrons bei Einzelfernung von 10 m erforderlich:				
6.	41	Haltepfähle (Kiefern oder pitch-pine) i. M. 35 cm stark, 11—14 m lang à M. 150	6 150	—	6 150	—
		VI. Herstellung des Lagerplatzes und Insgemein.				
7.	6 200	cbm Erdboden hinter und über der Mauer am eisernen Ladeperron als Hinterfüllung und Aufhöhung à M. 1	6 200	—		
8.	900	qm Pflasterstraße und Trottoir bei teilweiser Verwendung vorhandenen Materials à M. 7	6 300	—		
9.	50	lfd. m niedrige Futtermauer zur Begrenzung des Lagerplatzes gegen die Straße à M. 100	5 000	—		
10.		für Abbrucharbeiten, Veränderung der Krahnanlagen etc.	10 000	—		
11.		für Bauaufsicht, Unvorhergesehenes und zur Abrundung	30 755	—	58 255	—
		Summa ...			560 000	—
		Wiederholung:				
		I. Eiserne Spundwand	346 595	—		
		II. Ausbaggerung des Hafenbassins	39 000	—		
		III. Ladeperron in Eisenkonstruktion auf der Südseite	72 000	—		
		IV. Holzperron auf der Nordseite	38 000	—		
		V. Schutzpfähle	6 150	—		
		VI. Herstellung des Lagerplatzes und Insgemein	58 255	—		
		Summa ...			560 000	—

5. Parkallee und Verlängerung der Rembertistraße.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau hat einen Bericht erstattet, betreffend Parkallee und Verlängerung der Rembertistraße, welchen der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerschaft hierneben zur Beschlußnahme mitteilt.

Bericht.

Anlage.

I. Nach dem Vertrage, welcher bezüglich der Bebauung der Parkallee staatsseitig mit den Anliegern derselben abgeschlossen ist (vergl. Verhdlg. 1889, S. 210), ist der Staat verpflichtet, die Zuschüttung des Kuhgrabens so zu betreiben, daß thunlichst die Zuschüttung bis zur ersten Planstraße, welche etwa 400 m nordöstlich der Hollerallee einmündet, bis Ende des Jahres 1890 erfolge und daß die Herstellung eines Kiesfußweges an der Grenze der anliegenden Grundstücke, die Herstellung des Planums des Straßenkörpers und die Bepflanzung der Straße mit Bäumen im Anschlusse an die Zuschüttung des Kuhgrabens geschehen muß und zwar dergestalt, daß der Regel nach zur Zeit Strecken von 200 m der neuen Straße in Angriff genommen werden. Nachdem die Zuschüttung bereits im Herbst v. J. etwas über die erste Planstraße hinaus erfolgt ist, muß nunmehr mit den übrigen Arbeiten für diese Strecke, insbesondere der Anpflanzung der Bäume vorgegangen werden. In dem seinerzeit wegen Verbreiterung der Staalallee, jetzt Parkallee genannt, an Senat und Bürgerschaft erstatteten Berichte (Verhdlg. 1889, S. 60) ist unter 1) die Bestimmung über die Ausbildung der Straße späterer Beschlußfassung vorbehalten; bevor daher die vorerwähnten Arbeiten begonnen werden können, bedarf es eines desfallsigen Beschlusses.

Das bei der derzeitigen Berichterstattung vorgelegte Profil, dessen Maße im Übrigen zweckmäßig sind, hat den Nachteil, daß die beiderseitigen Baumreihen des Reitweges etwas nahe an einander zu stehen kommen und die Bäume sich dadurch gegenseitig im Wachstum behindern würden; da ferner ein doppelter Reitweg unnötig erscheint (vergl. die beifolgende Zeichnung Blatt 1) empfiehlt sich das aus Blatt 2 ersichtliche Profil, wonach sich an einen Fußweg von 4,40 m die — später zu pflasternde — Fahrbahn von 9 m und ein Reitweg von 5 m, mit Zwischenbanketten für die Bäume von 1,40 m, anschließen (vergl. auch Blatt 3). Bei diesem Projekte muß allerdings eine der vorhandenen Baumreihen beseitigt werden; dasselbe wird aber vom Oberbaudirektor in Rücksicht auf die künftige vornehme Bebauung der Straße in erster Linie befürwortet und wird nach Ansicht des Gartenbauinspektors Heins zweifellos landschaftlich großartig wirken. Die Deputation trägt daher kein Bedenken, es zur Ausführung zu empfehlen. Dabei ist zu bemerken, daß demnächst eine Verbreiterung des Fußweges neben dem Bürgerpark durch Zuschüttung des Grabens und Hinzuziehung des Terrains zweckmäßig sein dürfte; einer Erhaltung der an der Grenze des Fußweges stehenden Bäume bedarf es solchenfalls nicht, zumal schon jetzt die Buchen des Bürgerparks, wie der Gartenbauinspektor Heins berichtet, in dieselben hineinragen.

II. Da die Parkallee bei der Hollerallee unmittelbar mit der Verlängerung der Rembertistraße zusammentrifft, erscheint es wünschenswert, zugleich für diese das Nähere zu bestimmen, umso mehr als die Herstellung der Straße, welche einen Hauptzugang zum Bürgerpark bildet, binnen kurzem jedenfalls wird erfolgen müssen. Nach dem Vorschlage des Bauinspektors Graepel ist die Straße auf 30 m geplant und zwar so, daß die vorhandenen Bäume erhalten werden; es würde sich alsdann an den an der Bürgerparkseite befindlichen Fußweg, welcher in einer Breite von 5,90 m durchzuführen ist, eine gepflasterte Fahrbahn von 9,50 m und daneben ein Reitweg von 6,70 m anschließen, welcher von dem östlichen Fußwege in einer Breite von 4,50 m begrenzt wird (vergl. Blatt 2 und 3). Die Deputation hat aus finanziellen Gründen davon abgesehen, zum diesjährigen Budget die Ausführung, deren Kosten auf ca. M. 60 000 veranschlagt sind, zu beantragen; es dürfte sich indessen, auch im Hinblick auf die Verwertung des dem Staate gehörigen anliegenden

Areals und die demnächstige Bebauung der Straße sehr empfehlen, schon jetzt die beabsichtigte Ausbildung derselben zu bestimmen.

Vorstehendem nach beantragt die Deputation, die vorgelegten Projekte zu genehmigen, indem sie bemerkt, daß die Kosten für die unter I beregten zur Zeit in Frage kommenden Arbeiten bereits seinerzeit von Senat und Bürgerschaft bewilligt worden sind (Verhdl. 1889, S. 221, 266).

Die Baudепutation, Abteilung Straßenbau.

(gez.) **J. Delrichs, Dr.**

(gez.) **Leop. Strube.**

Zuf.
welches bis
gericht Bre
die Justiz
Gerichtsver
Amtsgericht
aus dem 2
demnach di
das Amt
für jede d
Mitte für
angehörn
bemerkt,
am 1. M

2. Nachb

Da
Budgets be
nicht bestr
insbesonde
Sachverständ
M. 10 200
Übertragba
Da
seines Bude
d. J. bere
M. 2200 e
der sehr er
ausgaben er
erforderlich
indes vorau
M. 3000 w
verfügt wer
Nach
sicht auch
bewilligung
Abteilung d
gerichts Bre
Positionen I
genehmigen