

Stenographischer Bericht

über die Sitzung der Stadterordneten-Versammlung am 28. November 1881.

(Fortsetzung.)

Stadtr. Gräb: M. H., ich weiß ja wohl aus den Verhandlungen der Kommission, daß die Linien in dieser Weise von uns in den Straßen angenommen worden sind. Aber das Projekt, wie die Linien anzulegen sind, ist mir ganz neu. Sie können sich denken, daß ich heute gar nicht in der Lage bin, mein Urteil abzugeben, daß ich mit dieser Art und Weise, die Schienen bald auf die eine, bald auf die andere Seite zu legen, einverstanden bin. Sowie ich mich entsinne, fand auf dem Rathhause solche Zeichnungen nicht vorhanden gewesen. Die Pläne sind wohl in der Ausstellung gewesen. Die Herren der Baukommission sind auch wohl einmal eingeladen gewesen, zu ungewöhnlicher Tageszeit dort drängen zu erscheinen und sich die Sachen vom Herrn Stadtbaurath erklären zu lassen. Ich habe aber bei meinen Privatgesprächen dazu nicht die nötige Zeit gehabt und bin also auch nicht in der Lage gewesen, darüber etwas zu hören. Das es von ganz außerordentlicher Wichtigkeit ist, zu wissen, wie die Sache liegt, wenn man an manchen Stellen ein Geleis und an anderen wieder zwei Geleise anlegen will, wie sich dadurch die Anlage theurer, resp. billiger macht, liegt auf der Hand. Wenn Herr Friedrich sagt, daß in anderen Städten, in Köln an manchen Stellen oder in Frankfurt an vielen Stellen die Bahn doppeltgeleisig angelegt ist, so weiß ich das sehr wohl. Aber die Ansicht, die Herr Friedrich vortragen hat, ist nicht die meine. Im Großen und Ganzen sind die schmalen Stellen ebenfalls einleuchtig. Ich weiß gar nicht, warum man uns immer bauen machen will, daß in der großen Ulrichstraße zu schmale Stellen sind, als daß man dort mit der Bahn durchgehen könnte. Für mich ist es unangenehm, wenn ich immer wieder zur Wiederholung dieser Worte und Sätze wiederholen muß, denn neue kann man nicht mehr erfinden. Ein solcher Wagen ist ungefahrlicher als der einfachste Pferdewagen. Die Pferde sind viel verdeckter und können den Menschen nicht erschauen, was das doch beim erträglichsten Dohlenwagen der Fall ist, der mit seinen hervortretenden Naben der Pferde und mit seinen davorkommenden vierbeinigen Thieren die Straße gefährlich macht. Außerdem ist auch jedesmal von allen Seiten hervorgehoben, daß die Hemmngeinrichtungen an diesen Wagen im Vergleich zu denen der gewöhnlichen Wagen so außerordentlich sind, daß man in der Hälfte oder dem dritten Theile der Wegestrecke, in welcher ein gewöhnlicher Wagen stillsteht, den Wagen zum Stillhalten bringen kann. Warum man nur immer anführt, man wolle kein Menschenleben aufs Spiel setzen, wenn man das Geleis nicht als Agitationsmittel gebrauchen will, die Linie da nicht durchzuführen. Der Kasten selbst des Wagens ist so gebaut, weshalb die Vorrichtung gegeben werden, daß er so gebaut wird, daß absolut keine Gefahr vorhanden ist. Wenn wir auf unserer Pferdebahnbesichtigungsreise in Oberfeld ein paar Stellen gefunden haben, die allerdings so lebensgefährlich sind, daß wir von unserer Polizei mit Recht erwarten würden, daß sie das nicht zuließe, so lag das an ganz anderen Verhältnissen. Es waren dort ein paar Treppchen angebracht, und da ging der Wagen so dicht vorüber, daß jede Person, die dazwischen kam, ihr Leben gefährdet hat. Aber hier bei uns, wo man sich zurückziehen und bequem ausweichen kann, sind die Verhältnisse doch ganz anderer Natur. Ich bin auch dafür, daß die Unternehmer herauszugeben sind, daß sie einen Theil der Verbreiterungskosten mit zu tragen haben. Aber für das unmittelbare Inbetriebsetzen der Anlage selbst ist es nicht absolut notwendig, daß sofort die Verbreiterung dort vor sich geht. Bei der Schnelligkeit, mit der ein solcher Wagen, der doch andere Wagen und Fußwege erst, über die schmalen Stellen hinwegkommt und bei der Wichtigkeit, den Wagen pfeilschnell halten zu lassen, nehme ich ein solches Unternehmen eine Entlastung an, wenn selbst schmale Stellen. So gut wie ein gewöhnlicher Wagen auf der einen Seite von einem Ende zum anderen fährt, so gut kann das auch ein solcher Stadterordnetenwagen. Es sind in neuerer Zeit noch verschiedene andere Systeme aufgetaucht, die ich nur ganz kurz erwähnen will. Das eine besteht darin, daß der Wagen ein fünftes Rad besitzt, welches eingehoben und eingeklappt werden kann, durch welches man bewirken kann, daß der Wagen von den Schienen heruntergeht. Man könnte im schlimmsten Fall eine polizeiliche Vorrichtung erlassen, daß in der gr. Ulrichstraße Wagen dieses Systems fahren müssen. Es ist das nicht so schwierig für die Gesellschaft, für diese Linie einige solcher Wagen anzuschaffen. Wenn man von Krümmungen spricht und die Verhältnisse schildert, wie der Herr Referent, so ist das nicht ganz richtig. Derartige Verhältnisse lassen sich doch nur bei dem alten System, das in Leipzig angewandt ist, beobachten. Nun giebt es noch ein ganz neues System, das in Paris gebaut ist. Redner giebt eine nähere Beschreibung des Systems. Ich bin diese Tour gefahren und Sie können sich wohl denken, wie sehr ich mich dafür interessirt habe. Ich bin wohl zehnmal nebenhergelaufen und wieder eingestiegen, um bei den Kurven zu sehen, wie sich die Sache macht. Zum Schluß will ich noch einmal betonen, wie sehr es notwendig ist, noch Gelegenheit zu reichlicher Ueberlegung zu haben. Ich will aber den Verhandlungsantrag noch nicht gleich stellen, damit die Versammlung sich noch mehr über die Nothwendigkeit derselben überzeuge.

die sie vielleicht veranlaßt, anderer Meinung zu sein. Die gefährlichen Orte sind hauptsächlich der Eingang und das Ende der Straße. Man kann nun unbedingt durch diese Straße die Bahn legen und bleibt dieselbe noch reichlich breit genug, wenn sie nicht mehr so häufig gepflastert ist, wie in früheren Zeiten. Das Unglück, von dem Herr Friedrich spricht, ist hauptsächlich daher gekommen, daß das Pflaster sich nach den Hausen recht weit abhebt. Wenn die Pflasterung möglichst horizontal angelegt ist, wie dann noch ein Unglück entstehen kann, weiß ich nicht. Wenn Herr Friedrich sich nach dem Anfang und Ende angreift, so glaube ich mit Sicherheit sagen zu können, daß wenn zum Ueberflus eine Anstalt bestellt wird und außerdem die Leute verpfändet werden, langsam zu fahren, daß dann solche Verbrechen nicht mehr am Plage sind. Denn ein solcher Pferdeabwagen ist nichts anderes als ein anderer Wagen. Das sind die Gründe, die den Magistrat veranlaßt haben, für die Durchführung zu stimmen. Ich wollte das zur Klärung der Verhältnisse sagen, damit Sie sich darüber klar werden, daß eine neue Sache nicht halb machen kann. Ich bin der Ansicht, daß die Ulrichstraße aufzunehmen werden muß, aufgenommen werden kann, ohne daß man vorläufig die betreffenden Häuser anfaßt.

Stadtr. Bethke: Ich habe dem ganzen Projekt einer halle'schen Straßenbahn von Anfang an freundlich gegenüberstanden und soweit ich Gelegenheit gehabt habe, an den Kommissionsberatungen theilzunehmen, habe ich mein Augenmerk darauf gerichtet, solche Bedingungen möglich zu machen und zur Ausführung zu bringen, von denen sich erwarten läßt, daß sie uns nützen. Trotzdem bin ich dem entgegenzusetzen, daß man sofort durch die Ulrichstraße gehen will. Wenn meine Erinnerung mich nicht täuscht, hat die Kommission in einer ihrer ersten Sitzungen mit Majorität einen derartigen Beschluß abgelehnt. Inzwischen hat sich die Ansicht geändert. Nun läßt sich wohl eine Bahnlinie durch die Straße legen und wird auch ein Theil der Schwierigkeiten gehoben, wie Herr Graeb und Herr Stadtrath Stadner dargelegt haben, aber es giebt noch andere Gründe, welche es angezeigt erscheinen lassen, von dieser Richtung abzurufen. Ich meine, wenn man eine solche Straßenbahn verzieht und die Erlaubnis erteilt, auf südlichem Grund und Boden einen Verkehr zu betreiben, an den sich die Erwartung auf Gewinn knüpft, so darf man doch nur soweit gehen, indem man die Koncession erteilt, daß man die berechtigten Interessen in keiner Weise infommodiren oder födren läßt. In meine, das würde bei der Durchführung der Linie durch die große Ulrichstraße geschehen. Ich denke weniger dabei an die Personen, welche die Trottoire passieren, daß die in Gefahr geraten könnten. Indessen bedarf es keiner großen Weisheit, sondern man braucht nur öfters in der Ulrichstraße sich aufhalten zu Zeiten, wo ein erheblicher Verkehr stattfindet, und man wird einräumen müssen, daß neben diesem Verkehr die Durchführung eines Straßenbahnverkehrs unmöglich erscheint, wenn man die Koncession erteilen will, daß alle Fuhrwerke demselben ausweichen können. Wenn wirklich der Bahnwagen bei Sachs vorbeigeht und bis zum alten Dehauer gelangt ist, so wird sich hier wieder ein solches Konglomerat von Wagen zeigen, so daß entweder die Fortföhrung nicht möglich ist, oder daß der Verkehr in unerträglich Weise ins Stocken gerät. Trotz der mannigfach angelegten Promenadenstraßen wird die gr. Ulrichstraße als hauptsächlichste Verkehrsstraße benutzt, so daß ich glaube, daß wir es nicht veranworten können, daß die Bahn durch diese Straße geführt wird. Nur ein Umstand könnte mich für die Durchführung der Straße bestimmen, nämlich der, daß man keinen Unternehmer fände, der auf diese Straße verzichtet. So lange ich aber diese Ueberzeugung nicht habe, meine ich, haben wir andere Interessen zu bewahren, die vorhanden sind und deren Verletzung nicht wagenwollen ist. Es ist möglich bei einer Straße, die von der einen Seite der Stadt bis nach dem anderen Ende geht, eine Bahn durchzuführen, wenn man nicht gleichzeitig in der Lage ist, mindestens eine Fahrbahn neben den Geleisen zu haben. Das ist aber hier absolut ausgeschlossen. Die Sache wird auch noch erschwert durch die Umstände, die Herr Friedrich ganz richtig hervorgehoben, aber etwas stark vorgebracht hat, daß die Pferde da bei den Kurven aus den Geleisen herausretren. Dann bin ich der Ansicht, daß es nicht zweckmäßig projektirt ist, von der Poststraße aus die Steinstraße aufwärts und dann an dem Lehmman'schen Hause vorbeizugehen. Ich bin der Ansicht, daß es zweckmäßiger und richtiger ist, an dem Hause des Lehmman'schen Bankgeschäftes vorbei und über die Promenade zu gehen. Es scheint mir für den durchgehenden Verkehr zweckmäßig, die große Passage vor Stadt Pamburg nicht noch dadurch besetzen zu lassen, daß die Pferdebahn noch ein Stück Steinstraße herausgeht und dann linker Hand abbiegt. Endlich habe ich einzuwenden gegen die Fassung des Vertrages, wie sie vorliegt, daß man nicht daran gedacht hat, in positiver Weise es sich zu sichern, daß die Gesellschaft, welche die projektirten Linien übernimmt, auch an die Ausführung anderer, weniger lukrativer Linien gebunden sein soll. Ich bin auch der Meinung, daß man eine solche Stipulation aufnehmen kann, wenn man die Ulrichstraße in der That behält und auch ohne diese Linie konfessioniren kann.

Stadtr. Voest: M. H., wenn man den Vertragsentwurf und das Memorium durchsieht, muß man einräumen, daß alle Eventualitäten bedacht sind. Trotzdem möchte ich, nachdem ich der Diskussion bis jetzt gefolgt bin, in formeller wie in sachlicher Hinsicht eine Bemerkung machen. In formeller, wenn ich nicht vom Magistrat befehlet werde. Ich möchte Aufschluß darüber haben, ob das Projekt ein amtliches ist, auf Grund dessen diese Vertragsbestimmungen ausgearbeitet sind und ob dieses Projekt der künftigen Ausführung zu Grunde gelegt werden soll. Die Linien, die heute genannt worden sind und auch in dem Artikel ohne Namen im Tageblatt aufgeführt worden sind, nehmen eine ganz andere Richtung als die dort bezeichneten. Ich bemerkte dort, z. B. eine Linie nach dem Kirchhof, wäh-

rend hier diese Linie weggelassen ist. Auf alle Fälle möchte ich wissen, ob ein amtliches und offizielles Projekt dieses Vertragsentwurfes zu Grunde gelegen hat. In sachlicher Beziehung hätte ich noch einige Wünsche, und zwar wünsche ich, daß doch mit Rücksicht auf die Arbeiterbevölkerung und die Bewohner und Passanten der Fabrik- und Industrieviertel des verkehrreichen Südens dieser Stadttheil doch nicht gar zu steifmütterlich durch das Projekt behandelt werden möchte. Ich meine, daß man auf die mehreren Tausend Fabrikarbeiter, die täglich viermal ihren Weg hierher nehmen müssen, um ihr tägliches Brot zu erwerben, auch Rücksicht nimmt und den Ausgangspunkt der Straßenbahn nicht an die Bahnhöfe, sondern weiter hinaus auf die Werfburgerstraße, etwa bis an die Thüringerstraße oder an die Fabrik von Bernicke legt. Mit Bezug darauf möchte ich geehrte Verammlung bitten, zu beschließen, daß der Magistrat ersucht wird, den Rahmen des Projektes so zu erweitern, daß der Anfangspunkt nicht wie in diesem Projekte an den Bahnhöfen, sondern weiter südlich hinaus etwa an der Thüringerstraße liegt.

Stadtbaurath Lohausen: Ich möchte nur dem Wunsche des Herrn Voest gemäß beantworten, ob das Projekt, was vorliegt, amtlich ist. Das Projekt ist daselbe, was sich in der Ausstellung befunden hat, und wie Sie wissen, war damals der Vertragsentwurf noch nicht ausgearbeitet. Sie finden deshalb auch noch Linien, von denen nicht mehr die Rede ist, Varianten, die damals ausgearbeitet wurden, z. B. die Variante nach dem Kirchhof, die im Augenblick keine Bedeutung mehr hat. Das Projekt, was vorliegt, ist wohl als amtliches zu betrachten. Es sind einige Details abgeändert in jener Kommission, wovon Herr Graeb sprach, der er nicht bezeichnen konnte. Es sind unwesentliche Details und wir werden darauf noch später in der Spezialdebatte kommen. Ich will jetzt die Generaldiskussion nicht damit aufhalten.

Referent: Trotz meiner sachlichen Begründung hat Herr Graeb von Agitationsmitteln und falscher Darstellung der Sache gesprochen. Ich glaube, m. H., Sie werden mir zutrauen, daß ich nicht agitiere in dieser Sache, daß ich nur meiner Ueberzeugung gemäß und meiner Pflicht gemäß, die ich allerdings zu haben glaube, nach verschiedenen Richtungen mich ausgesprochen habe. Ich habe, was diesen Punkt der großen Ulrichstraße betrifft, auf dem Standpunkte der Kommission. Ich will auch die Bahn durch die große Ulrichstraße geführt wissen und halte diese Linie für mehr als wünschenswert. Ich wünsche auch wie die Kommission, daß die Unternehmer bei diegenheit zu Beiträgen herangezogen werden. Wir aber um theilweisen Erwerb der Häuser Verbreiterung der Straße nicht herum, nach Linie bereits festgestellt ist. Es sind Unter verschiedenen Kreisen bei mir gewesen des Vängeren und Breiteren über gesprochen. Auch Herr Graeb hat über redungen mit solchen Unternehmern, diese Herren mir, Herrn Graeb um bereitwillig erschienen zu einer Vertrags selber den Herren manchmal eine Summe nach meiner Meinung nicht zu klein war, haben sich nicht besonders erstreckt gezeigt, in Selbstverständliches darin gefunden, daß sie gleich perdu einen solchen Betrag zu zeichnen hätten, verschiedene Verbesserungen werden finden lassen, davon ich von vorn herein überzeugt. Wenn man die Frage jahrelang studirt hat, weiß man auch, daß die Pflasterung in der großen Ulrichstraße nicht die zweckmäßigste ist, und so giebt es noch andere Dinge. Ich habe nun aber nicht die Meinung, daß ich vorhin übertrieben habe, wenn ich von den Hindernissen und Gefahren der Kurven sprach. Es giebt ja an manchen Orten noch schlimmere Stellen, aber dann sind das weniger belebte Straßen, wie z. B. unsere große Wärfstraße. Man muß doch Ueberflüsse machen. Ich möchte nun einen Schritt weiter kommen in meinem Referat und eine Verkehrslinie, die vom Bahnhof ausgehend durch die mittlere Stadt über den Markt nach Werfburgerstraße und Wühlweg sich erstrecken soll, weiter verfolgen. In der Geißstraße müßten nach meinem Gefühle wieder zwei Geleise gelegt werden zur geringeren Belästigung der Anwohner. Sonst zeigen sich keine wesentlichen Hindernisse, auch keine Steigungshindernisse, die überhaupt möglichst vermieden werden sind. Was die Ringbahn, die ganz selbstständig auftreten soll, anlangt, so stimme ich dem zu, was Herr Voest ausgesprochen hat. Ich wünsche auch, daß die Geleisanlage, die bloß 1 Meiler Spurbreite zeigt, an der Lehmman'schen Hausfront entlang geht und nicht über den sehr belebten Straßenpunkt, der sich vor der Post befindet.

Die große Steinstraße ist sehr verkehrreich, namentlich wenn Aufzüge oder Märkte stattfinden, wenn die Kinder aus der Schule kommen u. s. w. Ich habe es oft erlebt, daß der Menschenstrom sich theilsächlich dort staut. So würde das Dpfer von den paar Bäumen bringen und doch an dieser Seite entlang gehen. Sonst bin ich der Meinung, und hier stehe ich wieder auf dem Boden der Kommissionsbeschlüsse, daß die Linie vom Leitzigertthurm bis zur Wärfbrücke nicht aufgegeben werden kann. Die Linie ist zwar weniger verkehrreich, aber ich glaube, daß sie eine gewisse Berechtigung hat. Sie wird manchen von den zu den Brande'schen Stiftungen gebenden Kindern bequemer Gelegenheit geben, an ihren Bestimmungsort zu gelangen. Außerdem wird sie dem südlichen und westlichen Stadttheil ein willkommenes Verkehrsmittel sein. Wir können doch auch unmöglich dem Unternehmer nur lauter frequente Straßen überlassen, wie die Leitzigertstraße, gr. Ulrichstraße und Geißstraße. Wir müssen Licht und Schatten gleichmäßig vertheilen und mindestens eine weniger rentable Straße begeben. Wir würden sonst unsere weniger frequenten Straßen nur sehr schwer loswerden. Ich glaube nun, mich über die Trakte genügend ausgesprochen zu haben,



Was die speziellen Sachen betrifft, so sind das technische Spezialia, mit denen ich Sie versehen möchte. Wenn wir z. B. das Demerische Oberbauverfahren empfehlen haben, so müssen Sie schon annehmen, daß wir das Nützlichste getroffen haben. Ich bitte über diese speziellen Sachen hinwegzugehen.

Stadt. Fiebigler: M. H., wenn ich mir gestatte, in vieler Angelegenheit vor Ihnen zu sprechen, so kann ich das selbstverständlich nur thun, indem ich mich vermäge meines Berufes als Jurist berufen gefunden habe, die Vorlage in juristischer Beziehung zu prüfen, den Contract genau durchzusehen und zu erwägen, ob überall der richtige Rechtseffekt erzielt wird, ob alles klar ausgesprochen ist, ob die Sicherungsmittel der Stadt genügend und klar in diesem Vertrage enthalten sind. Ich habe das muß ich sagen, der Sache einige Arbeit gewidmet. Ich würde vorzulegen, wenn wir zur Spezialdebatte kommen, bei § 12 u. 13 Berücksichtigung zu ändern oder vielmehr diesen Bestimmungen über die Sicherungsmittel eine andere Redaction zu geben. Die Sicherungsmittel der Stadt können in folgenden Bedingungen bestehen: 1) in dem einfachen Klagerrecht auf Erfüllung, 2) in dem Rechte auf Schadenersatz, 3) in der Sicherung durch Konventionalstrafen, endlich in dem Rechte vom Rücktritt vom Vertrage. Das letztere kann namentlich von Vorkommen, namentlich abhängig gemacht werden, die weniger bedeutend sind, sondern da müssen die durchgreifendsten Punkte hervorgehoben werden, welche die Folge des Rücktritts haben sollen. Das aber, m. H., muß mit den schärfsten Worten durchaus ausdrücklich und klar dargelegt werden. Wenn Sie die §§ 12 und 13 durchsehen, werden Sie aussehen, daß eine solche Klarheit, wie ich glaube, daß sie nicht vorhanden ist. Es ist mir selber schwer geworden, mich in der Summe der Sicherungsmittel hineinzufinden. Ich kann wohl daraus ersehen, was man will, aber ich vermiße die Klarheit, die in den betraglichen Verträgen erforderlich ist. Ich komme auf § 9, in welchem es heißt, es wird vorbehalten einer späteren Vereinbarung, ob die Bahn ganz oder theilweise auch für den Transport von Gütern eingerichtet werde, ob mit Dampf oder einer anderen Kraft betrieben soll. Diese höchst wichtige Bestimmung hat einfach, es wird einer späteren Vereinbarung vorbehalten. Was heißt Vereinbarung? Da müssen beide Theile einig sein, und wenn der Unternehmer sagt, ich will nicht, müssen wir die 35 Jahre darauf verzichten. Sie werden mir zusehen, das geht nicht. Da müssen schon jetzt die Bestimmungen, unter welchen der Unternehmer genehmigt ist, Änderungen vorzunehmen, getroffen werden, oder es muß die Brechtigkeit der Stadt ausgedrückt werden, in diesem Falle zurückzutreten. Es sind mehrere Einzelheiten von geringerer Bedeutung, nämlich hier, daß eine abschließende Redaction in dieser Beziehung nötig werden wird, und ich halte, selber einen solchen Antrag, vielleicht auch zu stellen. Ich möchte noch bemerken, daß der Unternehmer ein Geld, ein Pfand für die Erwerbung bestimmter Grundstücke, so hat das viel Abzureden, einen anderen Weg einschlagen und dem Unternehmer die Verzinsung des Kapitals für die Dauer der Sache mit der Unternehmer wahrhaftig eingehen und auch der Stadt wird zugestanden, daß wir so recht leicht überkommen.

über: Ich möchte bemerken zu dem, was Fiebigler angeführt hat, daß er einige Punkte, die außerordentlich wichtiger und materieller Natur sind. Ich möchte fragen, ob er gemeint hat, daß diese Punkte auch einer Redaktionscommission überlassen bleiben sollen.

Stadt. Fiebigler: Ich habe gesagt, daß ich den Antrag vorbehalte. Ich habe gesprochen nur von einer juristisch technischen Redaction. Versicherungsfragen, das sind Dinge, die wesentlich nur von Juristen verhandelt werden können. Die Commission soll auch nicht endgültige Feststellungen treffen, sondern nur vorbereiten. Ich werde mir für die zweite Lesung die Form des Antrages vorbehalten.

Stadt. Schneider: Ich möchte zur Aufklärung der Verhältnisse noch etwas bemerken, was ich für notwendig halte. Es ist gesagt, die Ulrichstraße würde vielleicht zugänglich sein, wenn wir dort Häuser erwerben und die Straße nach der Fluchtlinie regulieren könnten. Ferner ist angeführt, daß die betreffenden Gesellschaften, mit denen man in Verbindung treten will, bereit sind, erhebliche Zuschüsse, sei es in Form von Verzinsungen zu geben. Das perdu, sei es in Form von Verzinsungen zu geben. Die Ansicht des Magistrats ist insofern eine andere, als ich darauf aufmerksam machen möchte, daß die Stadt sich das Recht reservirt oder wenigstens mit dem Unternehmer vereinbaren will, daß ein gewisser Prozentsatz von der Bruttoeinnahme der Stadt zu zahlen ist. Das steht nun prinzipiell fest und ich ohne allen Zweifel, daß, wenn wir die Unternehmer auf der einen Seite und Kapitalgebern auf der andern Seite belasten, wir sie nicht auch mit einer Bruttoeinnahme belasten können. Das Ganze würde nur eine Prinzipienfrage sein, ob man auf die eine oder die andere Weise die Einnahme sich verschaffen will. Man ist im Magistrat der Meinung, daß es besser ist, man schafft der Stadt Revenuen für die 35 Jahre in einem angemessenen hohen Prozentsatz und wartet ab, wie sich die übrigen Angelegenheiten von selbst reguliren. Ich bin der Ansicht, daß ich nicht unbedingt Zugriffe zum Ankauf der Gebäude für notwendig halte. Ich will später darauf zurückkommen, weil ich noch eine andere Meinung im Hinterhaupte habe. Vorläufig wollte ich nur darauf hinweisen, daß Beides mit einander Hand in Hand geht. Wenn man das eine thut, kann man das andere nicht oder doch nur in einem gewissen Verhältnisse.

Stadt. Lwowski: Ich bin nicht der Meinung des Herrn Besche, daß durch die paar Beratungen der Vertrag so weit gefördert werden könnte, selbst wenn wir über die Grundbestimmungen einig sind, daß, wenn sich ein Unter-

nehmer zu dem Vertrage bereit erklärt, der Magistrat gebunden wäre. Es wird unter allen Umständen noch eine Art Zuschlag unsererseits erteilt werden müssen. Ich denke mir die Sache so, daß mancher Unternehmer sagt, diese oder jene Bedingung ist mir unangenehm und trotzdem könnte die Stadt zur Koncession bereit sein, wenn ein entsprechender Prozentsatz von der Bruttoeinnahme der Stadt gesichert würde. Es handelt sich bloß darum, daß wir die Grundbestimmungen ganz klar aussprechen, und ich halte auch dafür, daß Herr Fiebigler nicht mit seinen Verbesserungsansichten nicht zu lange zögern dürfte. Es wird Zeit, daß wir damit fertig werden. Bezüglich der Anlage selbst bin ich der Ansicht des Magistrats, daß auch durch die große Ulrichstraße die Bahn gehen kann und ich habe mir schon bei der letzten Sitzung erlaubt, das anzupropagieren. Ich bin der Meinung, daß der Eisenbahnwagen die Straße nicht mehr in Anspruch nimmt, als eine gewöhnliche Droste, daß z. B. ein Holzwagen eine viel größere Störung verursacht. Da nun alle 10 Minuten noch ein Wagen mehr fährt, darauf kann es absolut nicht ankommen. Das wird die Schwierigkeit nicht geben, und nach kurzer Zeit werden sich die Anwohner sehr leicht mit der Sache versehen. Die Erweiterung der Straße anlangend, könnte die Bestimmung aufgenommen werden, daß für den Fall eines zeitweiligen Mangels ungehörig die Hälfte der Zinsen des Kapitals, das bei der Expropriation auszubringen ist, vom Unternehmer zu tragen ist. Die Stadt würde sich dann auch nicht scheuen, wenn die Verbesserung stattfindet und dem Unternehmer würde eine unerschwingliche Last auferlegt. Mit einem solchen Abkommen würde vielleicht beiden Theilen gedient. Ich meine auch, daß es so sein würde, wie Herr Besche vorgeschlagen, diesen Knick in der Steinstraße nicht zu machen. Wenn ein Geleis da gelegt wird, werden so viele Bäume nicht verloren gehen. Dann bin ich nicht der Ansicht, daß die Kurven so erheblich schaden könnten. Was Herr Friedrich angeführt hat, daß die Pferde über die Schienen laufen, das ist so häufig nicht. Ich würde auch der Meinung sein, daß man etwas weiter herauf die Merseburgerstraße gehen könnte, das würde dem Unternehmer nicht wesentlich beschweren, ich glaube sogar, der Unternehmer würde dabei auf seine Kosten kommen. In § 11 vermiße ich, daß von der Magdeburgerstraße gar nicht die Rede ist. Ich möchte zwar da, habe aber dort kein Grundstück, so daß Sie nicht zu fürchten brauchen, daß ich Sonderinteressen verfolge. Wenn man die Karte der Stadt ansieht, fällt zunächst auf, daß da eine günstige Strecke etabliert werden kann. Der Verkehr wird hier mit jedem Tage lebhafter. Man hätte doch wenigstens daran denken müssen, zu motiviren und sich darüber auszulassen, warum man da nicht die Bahnhöfe durchzuführen will. Bezüglich der Specialia denke ich anders als der Herr Referent, welcher empfiehlt, das vertrauensvoll der Commission zu überlassen. Warum soll der, wer es glaubt besser zu wissen und das motiviren kann, nicht seine Meinung darthun. Ich werde z. B. meine Meinung sagen bezüglich des Demerischen Oberbaues.

Stadt. Schrader: M. H., ich habe auch die Meinung, daß die Angelegenheit durchaus noch nicht spruchreif ist und möchte den Antrag, den Herr Gräß in Aussicht gestellt hat, selbst stellen, daß die Angelegenheit noch einmal der Commission zur Vorbereitung zu übergeben. Was Sie von jeder Commission verlangen können, daß sie mit einem bestimmten Antrage vor Sie tritt, kann sie hier nicht leisten, weil der Hauptgegenstand nicht betrachtet ist. Ich würde wieder mit Ja noch mit Nein beantworten können, ob der Verlauf der Pferdebahn, wie er vorgezogen ist, sich im Einzelnen empfiehlt. Ich habe vorausgesetzt, daß die Karten unterbreitet würden und daß von Strecke zu Strecke würde berathen werden, ob die Linie so angenommen werden soll und ob sie mit der möglichsten Begründung hineingezeichnet ist. Ich meine, daß die Commission erst dann, wenn das alles betrachtet ist, ein Gutachten gewinn und wenn die Commission dann vor uns tritt, werden wir den ganzen Verlauf der Linien durchprüfen und beschließen können. Dann haben wir eine Unterlage, sonst möchte ich überlassen, wären unsere Bestimmungen dem reinen Zufall überlassen, was wir keinen Anhalt haben. Der Herr Referent hat zum Theil nicht die Ansicht der Commission, sondern seine eigene Ansicht dargelegt. Dasselbe heißt auch theilweise mit der Ansicht des Magistrats im Widerspruch, so daß wir einen festen Anhalt nicht haben. Ich glaube, wir verlieren nur Zeit, wenn wir uns länger mit der Sache beschäftigen, und so sehr ich wünschte, die Sache nicht zu verschleppen, glaube ich doch, wir fördern die Sache am besten, wenn die ganze Vorlage noch einmal an die Commission zurückgeht und die Commission dann mit einem bestimmten formulirten Antrag vor uns tritt.

Vorländer: Ich möchte zunächst noch einen Gegenstand feststellen, ehe wir auf den Vertragsantrag spezieller eingehen, ein Gegenstand, der auf die Abstimmung des einen oder anderen Herrn Einfluß haben könnte. Ich habe vorgeschlagen, daß wir nicht definitiv beschließen, sondern in einer der nächsten Sitzungen eine zweite Lesung vornehmen. Ich kann darüber keine Bestimmung treffen, das hängt von der Meinung der verehrten Versammlung ab. Ich frage deshalb zunächst, ob gegen meinen Vorschlag einer zweiten Lesung Widerspruch erhoben wird. Da dies nicht der Fall ist, so nehme ich an, daß wenn der Vertragsantrag nicht angenommen wird, doch wenigstens eine zweite Lesung stattfindet.

Stadt. Lwowski: Ich möchte gegen den Vertragsantrag sprechen. Wofin soll das führen, wenn immer wieder die Commission über die gemachten Änderungsanträge berathen soll. M. H., das wird eine Straube ohne Ende. Wenn wir aber heute die Sachen durchberathen und die erste Lesung vornehmen und die Commission in der Zwischenzeit zwischen erster und zweiter Lesung sich über das Material, was ihr heute zufließt und was in Aussicht gestellt ist, aber ihr auch wirklich zugehen muß, sich schlüssig macht, dann kommen wir einen Schritt weiter. Die Gründe, die Herr Dr. Schrader angeführt hat, scheinen mir nicht stichhaltig.

Man kann das ganz ruhig einer späteren Verhandlung der Commission überlassen. Man darf nicht überall Wiederstand finden wollen. Wenn wir immer wieder an jedem einzelnen Fall stehen bleiben wollen, werden wir vor ein paar Jahren nicht fertig.

Stadt. Baurat Kohausen: M. H., ich kann mich nicht Namens des Magistrats für die Berathung aussprechen. Sie haben den Vertragentwurf, der aus den Beratungen des Magistratsentwurfes hervorgegangen ist, in Händen, nebenbei eine Variante aus den Beratungen der Commission. Der Stoff ist auf das Grundsätzlichste durchberathen, namentlich auch in der Commission sind alle Paragraphen von vorn bis hinten durchberathen. Herr Dr. Schrader hat auch einen Punkt angeführt, den er nicht für gründlich durchberathen hält, nämlich die spezielle Lage der Linien in den einzelnen Straßen. Ich erlaube mir daran zu erinnern, daß, wie schon erwähnt wurde, die Spezialcommission eingeladen war, an den Plänen in der Ausstellung die Lage der Linien einer genaueren Prüfung zu unterziehen. Mehrere Mitglieder waren dort anwesend, Herr Friedrich, Herr Gräß, dann noch ein Herr und meine Besuche. Wir haben die Pläne genau studirt und das Resultat unserer Verhandlung ist in einem Protokolle niedergelegt, das sich bei den Akten befinden muß. Der Magistrat hat sich mit der Ansicht der Commission vollständig einverstanden erklärt. Also auch in dieser Hinsicht ist die Sache so weit geföhrt, daß Sie die Vorlage nicht zurückweisen brauchen. Es mag in der Generaldebatte so sein, als ob vieles unbestimmt wäre, wenn Sie aber auf die Berathung der einzelnen Paragraphen eingehen werden, werden Sie finden, daß das nicht der Fall ist. Ich würde es für Zeitverschwendung halten, wenn die Sache noch einmal an die Commission zurückgegeben würde. Ich habe abstrahirt vermieden, auf verschiedene Dinge einzugehen, die meiner Meinung nach in die Spezialdebatte gehen. Sie möchte Sie erlauben, gehen Sie auf die Spezialdebatte ein und Sie werden finden, daß alles auf das Grundsätzlichste vorbereitet worden ist.

Stadt. Graeb: Für mich ist es ganz gleichgültig, ob die Sache vermagt oder ob eine zweite Lesung stattfinden soll. Aber darüber wird ich beruhigt sein, daß nach der heutigen Debatte die Sache noch einmal an die Commission geht. Wenn Sie wiederum nur die zweite Lesung annehmen, so bin ich überzeugt, daß das nicht geschehen wird. Der Herr Baurat hat ja mit seinen Worten gesagt, daß er es für überflüssig halte, die Sache noch einmal vor die Commission zu bringen. Wenn die Berathung abgelehnt wird, will ich den Antrag der zweiten Lesung machen, daß vor der zweiten Lesung die Angelegenheit noch einmal von der gemischten Commission besprochen wird.

Stadt. Dr. Schrader: Ich kann mich mit den Gründen der Herren Graeb und Lwowski einverstanden erklären und wird mein Zweck erreicht, wenn zwischen der ersten und zweiten Lesung eine Commissionslesung stattfindet. Ich glaube, damit würde allen Wünschen Rechnung getragen werden, ich ziehe deshalb meinen Antrag zurück.

Die Verammlung stimmt dem Antrage Graeb zu. Damit ist die Generalabstimmung geschlossen und man tritt in die Spezialdebatte ein.

(Fortsetzung folgt.)

Universitäts-Nachrichten.

Aus München wird der „M. Fr. Ztg.“ berichtet, daß der Professor an der theologischen Fakultät der Universität Erlangen, Dr. Franz, einen on ihn ergangenen Ruf an die Universität Berlin (als Vertreter der systematischen Theologie zum Ersatz für Dr. Dörner) abgelehnt habe.

Kunst und Wissenschaft.

Berlin, 29. November. Die durch den Umstoß des Berliner Zeughauses geschaffene neue preussische Ruhmespalle soll, wie neuerdings verlautet, bis Juni 1882 ihrer Eröffnung entgegengeführt werden. Es soll gelungen sein, namentlich den Bestand an älteren Trophäen durch öffentliche Funde in den Provinzial-Zeughäusern, Deposits etc. bedeutend zu vervollständigen. 1867 oder 1868 war mit einer Uebertragung des Inhalts der Zeughäuser zu Hannover und Kassel in das Berliner Zeughaus begonnen worden, doch mußte aus politischen Rücksichten dieses Verfahren damals eingestellt werden und sind aus letzterem sogar die bei Kassel angelegten übergebenen Hannoverischen Fahnen und Standarten wieder nach Hannover übergeführt worden.

Bemerktes.

— Ueber den Unfall des Dampfers „Lesing“, welcher, wie bereits gemeldet, auf der Fahrt nach Newyork das Ueber verloren hat, wird weiter berichtet: Der Dampfer war am 19. v. Mts. von Havre nach Newyork mit 800 Passagieren weitergegangen und unterwegs von sehr heftigen Stürmen überfallen worden, in welchen das Ueber schwer beschädigt wurde. Der Dampfer lag mehrere Tage beiseite, befand sich in großer Gefahr und sollte schließlich unter großen Schwierigkeiten nach Plymouth zurück, wo er zur Reparatur ins Dock geht.

Dortmund, 28. November. Das Schwurgericht verhandelte heute gegen den Landwirth Kurig und dessen Hausknecht Klette über aus Habinghorst bei Castro, die des Mordes in drei Fällen beschuldigt waren. Kurig hatte, wie wir f. Z. berichteten, im Mai 1879, im Herbst 1880 und am 6. October 1881 drei neugeborene Kinder der Ader unmittelbar nach der Geburt, nachdem er sie „damit die Seele nicht verloren gehen solle“, mit der Nothfaue verlesen, durch Erstickung getödtet. Das Schwurgericht sprach die Ader frei, verurtheilte aber den Kurig wegen Mordes in drei Fällen zum Tode.

Wran, 28. November. Seit verflohenem Mittwoch wurde das in Wolmüthel wohnende zwölfsährige 3 u. 6 m hohe Permine Rehout vernichtet. Dasselbe war mit einem Batter von 10 Pf. zu ihrer in Damborsitz wohnenden Mutter gesandt worden, war dort jedoch nicht eingetroffen. Freitag wurde die Leiche in einer an der Straße liegenden Fregelle entdeckt. Der Bauer Danzel, der das Mädchen begleitete, hatte es in diese Fregelle ge-