

Stadtverordneten-Sitzung

am 12. März 1894.

(Nachsch. verboten.)

Anwesend sind am Vorstandstische die Herren Geh. Reg.-Rath Gneist, Prof. Dr. Dittenberger, Baumeister Schulze; am Magistratsstische die Herren Oberbürgermeister Staudé, Bürgermeister Dr. Schmidt, Stadtbaurath Genzmer, Stadtschulrath Dr. Strähle, Stadträthe v. Holly, Jochmus, Arndt, Colla, Dönitz, Ernst, Steferstein, Pfeiffer.

und die Stadtverordneten: Pfeil, Ahmann, Bergbans, Billing, Brinkmann, Brümme, Brüncke, Dr. Baumert, Bethke, Demuth, Dietlein, Glze, Freyberg, Friedrich, Dr. Jörtsch, Kaase, Kasse, Heiser, Henze, Herrm, Herz, Herzfeld, Hildebrandt, Hofmeister, Dr. Hillmann, Jensch, Dr. Keil, Minthardt, Robert, Roeniger, Dr. Kahlhöfner, Heise, Otto, Paul, Paus, Rauch, Risch, Roth, Sachs, Schulz, Schütte, Sommer, Weise, Wettko, Werther, Zander.

Entschuldigt sind die Herren St.-V.: Steinhaus, Streiner, Schmidt.

Beginn der Sitzung 4 1/2 Uhr.

1. Verpflichtung und Einführung der neu gewählten Stadtverordneten, der Herren Kühne und Focksch.

Oberbürgermeister Staudé: Meine geehrten Herren! Sie sind zu Stadtverordneten gewählt worden, zu Vertretern der Gemeinde. Ich darf voraussetzen, daß Sie sich der Pflichten, die dieses Ehrenamt bringt, voll bewußt sind. Ich sehe voraus, daß Sie in diesem Amte volle Verriedigung finden werden. Sie sind so manches Jahr Bürger dieses Stadt gewesen und haben den Aufschwung mit erlebt, den die Stadt genommen hat. Sie werden Ihre Stadt lieben, wie wir alle, die wir das Glück haben, an ihrer Förderung zu arbeiten. Ich bin gewiß, daß Sie Ihre Pflichten gewissenhaft erfüllen werden, daß Sie bereit sind, meigenmäßig das Interesse der Stadt wahrzunehmen und dasselbe über Ihre eigenen Interessen zu stellen. Ich bin gewiß und bitte Sie darum, daß Sie nach bestem Wissen und Gewissen die Interessen der Stadt Halle im Sinne der Gesamtheit und im Sinne der Bürgerschaft wahrnehmen wollen. Wollen Sie das, so bitte ich Sie, mir dies durch Handschlag an Eidesstatt zu bekunden. Hiermit führe ich Sie in Ihr Amt als Stadtverordnete ein.

Vorsitzender: Im Namen der Stadtverordneten begrüße ich die Herren bei Ihrem Eintritt in das Kollegium. Ich gebe der Befriedigung darüber Ausdruck, daß Sie bereit gewesen sind, Ihre Thätigkeit und Erfahrungen unserem städtischen Kommunaldienst zu widmen. Ich wünsche meinerseits, daß Sie Ihre volle Befriedigung finden mögen und heiße Sie bei Ihrem Eintritt in die Versammlung herzlich willkommen.

Vorsitzender: Ich habe Ihnen mitzutheilen, daß eine Petition von dem Klempnermeister Schulz, Mittelwache 3 eingegangen ist, worin er mittheilt, daß er sich vielfach darum bemüht hätte, daß Abflüsse in Bezug auf den Fluthgraben zwischen Sommergasse und Mauerstraße geschaffen würde. Er bäte dringend um Abänderung des jetzigen Zustandes. Nach einer kurzen Debatte wird die Petition der Petitionskommission überwiesen.

Dasselbe geschah mit der Petition der Gebr. Kroppenstedt, die die Verfaulung um Genehmigung einer anderweitigen Vergebung des von ihnen gemietheten Ladens im Rathstellersneubau bitten.

2. Anträge, die Schieferbrücke betreffend.

Unter Uebersendung eines Allenklüdes, betreffend Verhandlungen über den Neubau der Schieferbrücke und einer

Mappe mit Zeichnungen, Erläuterungsbericht, Kostenanschlägen, Berechnungen zc. ersucht der Magistrat die Versammlung:

- 1. den Neubau der Schieferbrücke nach Maßgabe der beigefügten, im Ministerium der öffentlichen Arbeiten geprüften Zeichnungen beschließen und die erforderliche Summe von 143 150 Mk. aus Anleihemitteln bewilligen zu lassen;
2. das Auerbieten der Staatsbehörden, zu dem Neubau einen einmaligen Beitrag von 44 000 Mk. leisten zu lassen, anzunehmen;
3. dem Vorschlage der Staatsbehörden, die Abflutung der Unterhaltungspflicht des Staates betreffend, gleichfalls zuzustimmen und die diesbezügliche Berechnung der königlichen Wasserbauinspektion anerkennen zu lassen.

Berichterstatter der Baukommission Herr Friedrich Meine Herren! Der Neubau der Schiefer- oder Schifferbrücke hat Sie bereits 2mal beschäftigt, am 28. März 1891, als eine Petition von mehr als 100 Bittstellern die ganz schlechten Zustände auf der Brücke schilderte und um Abhilfe bat. Sie haben damals die Petition dem Magistrat zur Berücksichtigung überwiesen. Sodann haben Sie unter dem 20. Juni 1892 und 5. December des J. die Mittel bewilligt zur Untersuchung der Brückenpfeiler. Es wurden 2691,92 Mk. bewilligt. Die Akten, die mir vorliegen, fangen mit dem Jahre 1886 an und beginnen mit dem großen Klagebuche über die Mängel der Brücke und solche Petitionen ziehen sich durch das ganze Allenklüd hin. Das ganze Allenklüd ist nicht sehr erfreulich für mich gewesen, da es beweiß, daß man bis zum Herbst 1891 ohne gutes Fundament gearbeitet hat. Das lag an der damaligen Organisation des Stadtamtes. Das erste zu Grunde zu Legende war, sich mit den maßgebenden Faktoren in Verbindung zu setzen, mit der königlichen Regierung in Verbindung. Diese legte zu einem Projekte, ihre Förderung bei einem Neubau sei eine Verödung der Profithöhe im Interesse der Schifffahrt. Sie verlangte, daß bei höchstem Wasserstande noch die Fahrzeuge passiren könnten.

Da hat der Magistrat es nicht unterlassen, die Baukommission zu hören über ihre Ansicht über die zukünftige Gestaltung der Brücke. Die Kommission hat ausgesprochen, daß sie die Gesamtbreite auf mindestens 14,55 Mtr. und die Fahrbreite von 8 1/2 Mtr. bemessen würde. Die Versammlung ist damals nicht gefragt worden.

Auf dieser Grundlage hat der Magistrat ein neues Projekt aufstellen lassen. Er hat sich an drei sehr tüchtige Eisenstecher gewandt und zunächst Entwürfen eingefordert. Aus den eingereichten Arbeiten ist die des Ingenieurs Kramer-Berlin als beste hervorgegangen. Derselbe hat in ganz kurzer Zeit eine ganze Anzahl von Zeichnungen angefertigt und ein großes Heft voll Berechnungen eingesandt. Diese sind dann mit den Anträgen für die Mauerarbeiten an die königliche Wasserbauinspektion, die Regierung und das Ministerium gegangen. Von dort sind die Sachen mit einigen Modifikationen zurückgekommen, sind umgearbeitet worden und nun zur Vorlage gebracht.

Im Uebersicht der Arbeiten würde eine neue Auerbietenbrücke herzustellen sein von der Herrenstraße nach dem Schöberischen Grundstücke, etwa 60 Meter oberhalb der jetzigen Brücke. Die Brücke wird aus Holz hergestellt, ist 7 Meter breit, 5 Meter für die Fahrbahn, und hat 11 Joche. Sie wird durch eine Rampe zugänglich gemacht, erhält Belandung u. s. w. Sobald dies geschehen ist, wird die alte Brücke gesprengt; es werden Werkplätze eingerichtet. Die Schieferbrücke wird dann abgebrochen und ein Schutzgerüst für die Wasserleitung u. s. w. aufgestellt.

Nun kommen die eigentlichen Arbeiten, die darin bestehen, daß, um den Wasserandrang zu bewältigen, Grunddämme geschlagen werden. Dann werden die Pfeiler her-

Vorsitzender: Ich hätte gewünscht, daß der Magistrat nicht so betont hätte, daß nur der Stadt die Verberierung Anken dringe.

St.-V. Prof. Dr. Kahlhöfner: Ich habe gehört, daß die Banfälligkeit der Brücke noch gar nicht nachgewiesen sei, trotzdem ist der Bau einstimmig beschlossen. Das ist ein Widerspruch. Ebenso wird gesagt, die Kosten der Verberierung seien minimal, trotzdem berechnet der Staat dafür 1/4 der Bau Summe. Ferner ist mir nicht klar geworden, ob die Genehmigung des Baues geknüpft ist an die Annahme der 44 000 Mk. oder nicht.

Stadtbaurath Genzmer: Es handelt sich darum, ob wir die 44 000 Mk. und die Abfindung Summe annehmen wollen.

St.-V. Prof. Dr. Dittenberger: Wer vertragsmäßig die Pflicht hat, der muß auch bauen. Es fräppirt, daß hier der andere Modus festgestellt ist, daß die Stadt baut. Wenn der Staat baut, kann er nicht mehr als die Hälfte verlangen. So bringend der Bau ist, so scheint mir doch, daß wir vor Erledigung der Rechtsfrage keinen Schritt vorwärts thun können.

St.-V. Brüncke: Meine Herren! Ich glaube, es gehört nur ein gesunder Menschenverstand dazu, diesen Nehez zu verstehen. Fiskus und Stadt erhalten die Brücke. Die Wasserbauverwaltung hat die Reparaturen ausgeführt und die Stadt hat die Hälfte bezahlt. Für eine Verberierung der Brücke zahlt der Staat nichts. Das Projekt trägt schon den Genehmigungszweck. Wenn wir das Projekt nicht genehmigen, so wird der Minister ein anderes verlangen. Diefem müssen wir begegnen, indem wir sagen, eine Verberierung liegt in unserem Interesse, dafür müssen wir auch Opfer bringen.

Ich halte es auch für angemessen, daß wir die Unterhaltung und Erneuerung übernehmen; die Sachen sind gut gerechnet.

St.-V. Friedrich: Nun ist mir die Fassung, die der Minister in seinem Ansprechen wäscht, erst recht verständlich. Er sagt, er wolle mit dem Magistrat in Verbindung treten, ob dieser den Neubau und die Unterhaltung der Brücke über-

nehmen wolle, wenn die vorgeschriebene Summe gewährt werde. Ich werde die Sache annehmen, dadurch setzen wir uns in das Recht zu bauen und werden Herr im eigenen Hause. Der Verkehr über die Brücke ist gegen früher mächtig gewachsen.

St.-V. Hillmann: Mir thut es leid, wenn in diesem Jahre nicht mehr gebaut wird. Die alte Brücke muß aus Humanitätsrücksichten entfernt werden. Die Banfälligkeit verlangt den Neubau. Ich muß dem Herrn Friedrich widersprechen, wenn er sagt, der Verkehr erfordert den Bau. Der Verkehr war früher so langsam, daß ich den jetzigen auf nur 1/4-1/2 des früheren schähe.

Die Fluchtlinie wird diese Kosten verursachen. Ich wünschte, die Sache würde noch etwas hinausgeschoben. Sie ist zwar lange vorbereitet, gegenwärtig kommt sie aber zu schnell.

St.-V. Glze: Ich glaube, im Finanzministerium haben sie sich den Nehez nicht angesehen. Derselbe ist unter „Vorbehalt und Genehmigung des Königs“ abgeklüdet. Ob der Finanzminister solchen Nehez aufheben kann, weiß ich nicht. Der Vertrag sagt aber sehr deutlich, der Bau erfolgt durch den Fiskus.

Damit wird die Debatte geschlossen. Der Referent St.-V. Friedrich bittet in seinem Schlussworte nochmals, die Vorlage anzunehmen.

St.-V. Billing: Nach der Mittheilung des Herrn Glze ist die Finanzkommission zusammengetreten und ich habe den Auftrag erhalten, Sie zu bitten, den Antrag des Herrn Vorlesers anzunehmen und die Vorlage einer Kommission zu überweisen.

Nach einigen persönlichen Bemerkungen zwischen Herrn Friedrich und Herrn Hillmann wird die Abstimmung vorgenommen.

Der Verhandlungsantrag wird abgelehnt, dagegen der Magistratsantrag unter Abrechnung der schon bewilligten Summe genehmigt, ebenso die Zusatzanträge der Baukommission.

Die übrigen Punkte der Tagesordnung sollen aus. Schluß der öffentlichen Sitzung 7 1/2 Uhr.

gestellt. Um die Brückenpfeiler vorkanteln zu können, erfolgt die Abkühlung eines Manneskreuzes von 1 1/2 Meter. Die Eisenkonstruktion ist ähnlich der der Ströhlwägenbrücke. Die Träger schließen die eigentliche Fahrbahn ein, die Fußgängerwege werden angekrant und zwar auf Konstruktoren. Die Brücke erhält einen Asphaltbelag und dann Pflasterung. Die Fußwege sind 2 und 2 1/2 Meter breit. Die leichte Weite zwischen den großen Hauptträgern beträgt 9,30 Meter.

Bei diesen Arbeiten sind nun auch die Zufahrtsstraßen zu regulieren. Sie erhalten eine Niveauänderung. Die Auffahrtsrampe von der Ostseite hat eine Steigerung von 1:35 Meter. Hier wird eine Veränderung von 1/4 Meter notwendig sein. Nach Westen zu soll die Steigerung 1:50 betragen.

Die Regierung ist nun verpflichtet, die Hälfte der Kosten des Baues zu zahlen. Sie hat aber erklärt, daß sie die Hälfte nicht übernehmen könne. Sie will zuerst auscheiden aus der Summe die Kosten für die Zufahrtsstraßen. Dann bleiben noch 132.000 M. Von dieser Summe will sie noch nicht die Hälfte übernehmen, sondern nur den dritten Teil, da die Brücke in erweiterten Dimensionen neu gebaut werden soll, daß sie einen größeren Verkehr als früher übernehmen kann.

Anderem stellt sie die Anfrage, ob der Magistrat geneigt sei, die Unterhaltungskosten und die Erneuerungspflicht durch eine einmalige Abfindung zu übernehmen.

Die Kosten für die Interimsbrücke würden 16.000 M., für den Abruch der Schieferbrücke 11.000 M., für Fundamentarbeiten des Brückenbans 14.000 M., für Mauerarbeiten 21.200 M., für Befestigung und Aufstellung der Eisenkonstruktion, einschließlich des Pflasters 53.800 M., für Regelung der Rampen 11.850 M., für die Zufahrtsstraßen 11.250 M., für Entwidmung des Banplatzes 2250 M., für die Wasserleitung 3.000 M., für Vorarbeiten 3500 M., für Verteilung 5250 M., für „Humborgerlehenes“ 4900 M., in Summa 143.150 M. betragen.

Die Baukommission ist der Meinung, daß das Projekt, so wie es vorliegt, von der Versammlung angenommen und zur baldigen Ausführung bestimmt werden müßte, dies nur so sehr, als die Interimsbrücke nur bis zum Winter stehen kann, da sie einer Ergänzung nicht ansehnlich kann.

Die Vorlage ist in allen Anlagen hinsichtlich der Stabilität und der Preisberechnung geprüft worden. Die Baukommission hat einige Anträge zu stellen. Zunächst sollen auf der Interimsbrücke statt zwei, vier Laternen aufgestellt werden.

Dann ist sie der Meinung, daß die rechte Auffahrtsrampe zu freieren ist. Die Kostenersparnis beläuft sich auf 1500 M. Die Niveauänderung würde auch eine Veränderung der Thoreinfahrt zum Salinengrundstück zur Folge haben. Außerdem ist auf der westlichen Seite auch die Auffahrt von 1:35 hergestellt.

Dann hat die Kommission beantragt, die Fluchtlinien, welche das nördliche Gelände der Brücke angeht, in Form einer regelrechten Fluchtlinienfestsetzung nun auch herzustellen. Wir beantragen also eine Fluchtlinienfestsetzung, damit wir nicht auf Widerspruch bei der Vorkantelung der Brückenpfeiler stoßen.

Ebenso ist es notwendig, die Niveauänderungen festzusetzen, das kann jeder Anwohner verlangen.

Was nun die Sachen betrifft, die die Regierung angeht hat und worüber ein Separatvertrag vorliegt, nämlich die Ablösung der Unterhaltungs- und Erneuerungspflicht, so ist über beide ein Exemplar angefertigt worden. Die Unterhaltungskosten sind berechneter auf 517,86 M. pro Jahr. Diese Summe soll periodisiert werden, und zwar will die Regierung nun wieder den dritten Teil geben, gleich 4315,50 M.

Was die Erneuerungen betrifft, so ist gesagt worden, die Brücke ist nach 20 Jahren zu erneuern, die Eisenkonstruktion nach 50 Jahren. Die zu erhaltende Summe würde 4075,10 M., zusammen also 8390,60 M. betragen.

Diesen Antrag empfiehlt die Baukommission der Versammlung.

Ich empfehle den Gesamtantrag mit den Niveauänderungsvorschlägen der Baukommission. Die Bedeutung dieses Baues ist groß. Die Brücke bildet den einzigen Ausweg nach Westen. Aber das Bedürfnis will ich eins hinzufügen, daß dieselbe seit 2-3 Jahren für große Lasten nicht mehr passierbar ist. Schwere Dampfessel nach Meibelen müssen weite Umwege machen. Die Brücke hat außerdem eine Steigerung von 1:20. Diese ist also sehr erheblich und verursacht vielfache Thierquälereien.

Referent der Finanzkommission St.-R. Billig: Nach den gegebenen Mitteilungen habe ich nicht mehr viel hinzuzusetzen. In Bezug auf den Staatszuschuß war man der Meinung, daß, wenn derselbe jetzt als nicht hoch genug zurückgewiesen würde, dann der Bau der Brücke ein Jahr hinaus verzögert würde.

Hinsichtlich der Ablösung der Unterhaltungs- und Erneuerungspflicht war man der Meinung, daß sich dieselbe empfehle, weil dadurch bei jeder unbedeutenden Reparatur langwierige Unterhandlungen beseitigt würden.

Erschließlich gingen die Meinungen über die Breite der neuen Brücke auseinander. Gegenüber der Erklärung des Herrn Stadtbauraths, daß eine geringere Breite als die vorgeschlagene nur eine Ersparnis von 3150 M. bedeute, wurden die Bedenken zurückgezogen. Einstimmig wurde das Projekt zur Ausführung empfohlen unter der Voraussetzung, daß die Baukommission anerkenne, daß bei einer Beschneidung nicht mehr als 5000 M. gespart würden und unter der Voraussetzung, daß der Staatszuschuß auch wirklich gezahlt werde.

Hinsichtlich der Bewilligung der Mittel empfiehlt die Kommission 2691,92 M. als schon bewilligt abzugeben und die ganze andere Summe von 119.458,08 M. aus dem Anleihen zu bewilligen, den Staatszuschuß aber einfach für den Fonds zu verzeichnen.

Die Finanzkommission giebt zur Anstellung von 4 Laternen auf der Interimsbrücke ihre Zustimmung.

Zugegen empfiehlt sie, die Fluchtlinienfestsetzung abzulehnen. Die Finanzkommission hält es nicht für opportun, daß sich die Versammlung nach dieser Richtung hin die Hände bindet.

St.-R. Friedrich: Die Finanzkommission hat ihre Zustimmung abhängig gemacht davon, daß die Mehrkosten die Summe von 5000 M. nicht übersteigen. Nach den Berechnungen der Baukommission stellen sich die Mehrkosten bei der breiteren Brücke auf 4750 M. Die Finanzkommission wollte vermeiden, daß die Fluchtlinie das Salinengrundstück schneidet.

Vorsitzender: Ich bitte, mich darüber aufzuklären, welche Breite die Baukommission empfiehlt, ob auf der Nordseite angesehnt wird oder auf der Südseite und wie weit die Brücke wird.

St.-R. Friedrich: Das Ansprechen der Pfeiler geschieht stromaufwärts nach der Nordseite, dadurch ergibt sich die Möglichkeit, der Brücke eine Breite von 15,6 m zu geben. 2 und 2 1/2 m kommen dabei auf die Bürgersteige. 2 < 60 cm auf die Stärke der großen Träger, jedoch ein Rest von 9,90 m auf den Fahrweg kommt.

Vorsitzender: Wir kommt es ferner darauf an zu hören, ob das Vertragsverhältnis zum Fiskus genau geprüft worden ist und ob wir uns das schließlich gefallen lassen müssen, daß man uns statt 1/2 nur 1/3 der Summe giebt. Mit der Ablösung will die Regierung nur ein gutes Geschäft machen. Ich bin dafür, daß wir die Unterhaltungskosten übernehmen, die Erneuerungspflicht aber ablehnen, weil wir hier bedeutende Zuschüsse machen müssen.

In Bezug auf die Fluchtlinie meine ich, daß wir nicht eher die Breite der Brücke befehlen können, ehe wir nicht sehen, wie die Fluchtlinie sich gestaltet und was die in späterer Zeit für Opfer von uns verlangt. Daß wir in die Saline hineinschneiden, ist mir bedenklich.

Oberbürgermeister Stande: Der Magistrat hat die Frage der Haftungspflicht auf's Eingehendste geprüft, und mir ist die Meinung, daß es nicht opportun ist, sich jetzt rigoros auf den Rechtsstandpunkt einzulassen. Wir halten es für opportun, jetzt in den ferneren Verlauf zu treten und uns mit dem Fiskus zu verständigen. In dieser Beziehung ist uns eine Proposition gestellt vom Finanzminister. Ich kann mich nicht offen aussprechen, denn wir befinden uns in der öffentlichen Sitzung und es kommt Alles in die Zeitung. Wir haben aber noch mehr mit dem Fiskus zu verhandeln! Der Magistrat ist froh gewesen, daß er ein Ultimatum bekommen hat. Es ist gut, daß wir jetzt die Offerte haben. Wenn wir sie nicht annehmen, dann wird der Finanzminister sauer, Gott sei dank, und es wird lange dauern, ehe wir ein anderes Anerbieten bekommen. Die Vorarbeiten haben lange Zeit gedauert. Wenn Sie nun annehmen, in welchem Zustande die Brücke ist, und daß sie die einzige Verbindung ist mit der Klausehvorstadt, dann können wir uns nicht rigoros auf den Rechtsstandpunkt stellen, sondern gute Miene zum bösen Spiele machen. In den nächsten Jahren wird die Bahn nach Schwitterdorf gebaut werden und auch der Gfller-Saalkanal, wenn das auch noch Jahre dauern wird. Nehmen wir dazu die sommerverle Brücke, die unzureichend ist, so müssen wir nach meiner Ueberszeugung machen, daß wir so schnell als möglich zu einer neuen Brücke kommen. Ich bitte Sie sehr dringend, daß die jetzigen Verhandlungen nicht scheitern mögen, sondern daß Sie Ja und Amen sprechen, wenn auch die Sache nicht ganz gut ist. Dieser Brückenbau bildet eine Basis für die Veranschlagung der Vorstadt, für dieselbe eine bessere Zukunft zu schaffen. Darum bitte ich Sie, die Vorlage anzunehmen. Die Verhandlungen werden noch lange dauern. Es wird aller möglichen Anstrengungen bedürfen, daß der Bau in diesem Jahre vollständig fertig gestellt wird. Ich bitte die Vorlage anzunehmen.

St.-R. Apelt: Meine Herren! Diese Vorlage hat eine schwere Bedeutung für uns. Zunächst fragt man sich, warum der Magistrat in der Vorlage die Breite auf 15 m ansetzt. Weil die Straßenbahn darüber gehen soll? Da wurde gesagt, daß ist nicht der Grund, auch bei der jetzigen Breite konnte die Straßenbahn darüber gehen. Dann hätte ich auch gewünscht, daß wir darüber etwas gehört hätten, wie die Pfeiler beschaffen sind. Die Pfeiler sollen in ganz gutem Zustande sein. Der Fahrweg über diese Brücke ist seit 40 Jahren erheblich geknickt. Es entstand nun die Frage in der Finanzkommission, der Magistrat möchte doch sagen, was eine Brücke von 12 m kosten würde. Dabei war aber nicht bedacht, daß die Pfeiler vorgeklammert werden müßten. Auf der nördlichen Seite sollte ein Pfeiler von Grund auf aufgeführt werden in Verbindung mit dem alten Pfeiler. Das Ansprechen ist dann nicht notwendig. Man trägt aber schließlich doch Bedenken, so etwas vorzuschlagen. Wird die Brücke nun 3 1/2 m verbreitert, so geht sie 1 1/2 m in das Salinengrundstück und zwar in das Verwaltungsgebäude. Das müßte später expropriert werden. Wenn Hintertuben müßte die Straße verbreitert werden. Welche Vortheile bietet nun die Verbreiterung? Früher ist der große Verkehr über eine 7 m breite Brücke gegangen und jetzt ist derselbe doch geringer! Die Seitenbahn wird denselben noch mehr verringern. Nur das, was in Halle bleibt, wird von dritten herüber geholt.

Der Beschluß des Rates ist von großer Tragweite; ich möchte bitten, ihn heute auszusprechen und eine Vorlage zu machen für die Breite, die jetzt besteht.

Stadtbaurath Geuzner: Die Unterhaltung der Brücke soll übernommen werden, die Erneuerung aber nicht. Die Fluchtlinie ist gegeben in der Verlängerung der heute bestehenden Hinterfront. Wir treffen in dieser Weise das Salinengrundstück. Die Anschneidung ist aber keine erhebliche. Es handelt sich um nicht ganz 2 m. Wenn man die Fluchtlinie schieft, so heißt das nicht, die Flächen gleich

entleihen. Die Entschädigung für die 100 Quadratmeter ist übrigens nicht sehr groß.

Es handelt sich hier um ein Bauwerk, das für Generationen standhalten soll, und ich bitte Sie dringend um die Annahme der Vorlage.

Vorsitzender: Es kommt doch auf die Verhältnisse an, unter denen der Vertrag mit dem Fiskus geschlossen ist und auf den Wortlaut. Die Verbreiterung geschieht nicht zum Vergnügen, sondern aus Nothwendigkeit, daher müßte die Regierung auch ihr Theil zahlen. Wenn der Bau genehmigt ist, können wir ruhig mit dem Bau beginnen. Was wir zu fordern haben, ist eine Frage für sich. Ich beantrage, daß diese Frage einer Kommission aus den Juristen der Versammlung unter Zugleichung der beiden Herren Referenten überwiesen wird.

Stadtbaurath Geuzner: Der Staat hat bis jetzt nur angefragt, ob wir mit 14.000 M. Zuschuß zufrieden sind, die Genehmigung zum Bau ist noch nicht da.

St.-R. Bräuncke: Ich möchte Ihnen nicht empfehlen, die Beschlagfassung heute anzugehen. Das Projekt ist mir übergeben worden, und es ist mir freigelegt, es Ihnen beizubringen. Die Verbreiterung der Brücke geschieht lediglich im Interesse der Stadt. Im Interesse der Landstrasse würde der Fiskus eine Verbreiterung nicht für nothwendig erachten. Ein neues Projekt würde etwa 1 Jahr nötig haben bis zur Vorlage. Zugewiesen müßte die alte Brücke wieder repariert werden. Wir haben bis jetzt nur die schlechtesten Theile erneuert, das könnte Jahre lang nicht so bleiben.

Für die Summe der Erneuerung sind die Erfahrungsätze eingestellt worden.

Ich spreche lediglich im Interesse der Stadt und weiß wohl, welche Schwierigkeit die Durchführung hat. Jahrelang können wir aber nicht darauf warten.

St.-R. Otto: Ich möchte beantragen, daß mehr auf die künstlerische Ansehung der Brücke gegeben wird.

Vorsitzender: Diese Brücke liegt im Ghauffertage in das Mansfeldische. Sogut der Stadt die Ghauffertbrücke gebaut hat, sogut hat er auch ein Interesse daran, daß diese Brücke gebaut wird. Diese rechtliche Seite der Frage muß sorgfältig geprüft werden. Mein Antrag in dieser Beziehung schieft eine Verlangung in sich. Jetzt ist aber gesagt, daß die Genehmigung noch gar nicht vorhanden ist. Deshalb stelle ich den Antrag, daß man sich über die Genehmigung des Baues eine Mittheilung gemacht wird.

St.-R. Roentger: Ich glaube, daß es nicht möglich sein wird, vom Staat andere Bedingungen zu erhalten. Ich habe die Befürchtung, daß der Fiskus von seinem Anerbieten noch zurückgehen wird und daß über Jahr und Tag aus dem Bau nichts werden wird.

St.-R. Giese: Ich glaube, so wie der Magistrat vorgeklagt hat, geht es in der That nicht. Der Magistrat hat ausdrehend den Reiz nicht eingesehen, welcher im Jahre 1841 zwischen Halle und dem Staate geschlossen ist. Da steht Folgendes, daß der Fiskus nun Neubau der Brücke die Hälfte zahlt und daß alle Bauten vom Fiskus zu machen sind. Der Fiskus zieht den Betrag, welcher auf die Stadt entfällt, ein. Wir können nun aber nicht sagen, die Stadt solle hant die Schieferbrücke. Ich muß daher den Antrag des Herrn Vorsetzers bekräftigen. In Zukunft müssen wir mit dem Staate einen neuen Vertrag schließen.

Stadtbaurath Geuzner: Wir wollen die Sache nicht ohne den Fiskus machen. Ob aber wir über der Fiskus die Ausführung übernimmt, ist euerlei.

Stadtrath v. Holly: Der Vertrag ist vom Magistrat geprüft worden, und wir müssen eine Abänderung des S 2 beantragen, so daß uns der Bau übertragen wird gegen Ueberlassung einer Pfändungssumme. Es wird aber schwer sein, dem Fiskus die Nothwendigkeit der Verbreiterung zu beweisen.

