



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen



Kooperationsprojekt - Digitalisierung Drucksachen der Bremischen Bürgerschaft

Verhandlungen der Bremischen Bürgerschaft 1866

28.02.1866 - Sitzung Nr.6

Staats-und Universitätsbibliothek Bremen - Digitale Sammlungen

Verhandlungen der Bürgerschaft.

Sitzung vom 28. Februar 1866.

Mit Entschuldigung abwesend waren folgende Vertreter:

Albers, Dr. H. von Lengerke, Dr.
 Haake, H. W. junr. von Senbrück, L. W. J.
 Heye, G. Friedr. Pleker, Dr. Aug. Friedr.
 Kirchhoff, J. H. C.

Ohne Entschuldigung abwesend die folgenden Vertreter:

Amund, Albert. Blöte, C. H.
 Bachhaus, W. Bremermann, Friedrich.

Fehlbehr, H. J. Jhlder, H.
 von Fischer, H. Lange, W.
 Focke, Heinr. A. Lichtenberg, R.
 Friske, Phil. Richard. Meyer, Friedr. Wilh.
 Greve, C. Pauls, J. H.
 Hagens, Claus. Riesch, Heinrich.
 Hellenberg, H. von Vangerow, L.

Herr H. Bechtel war in der Sitzung vom 21. Februar anwesend.

Gegenstände der Tagesordnung:

	Verhandelt Seite
A. Vertrauliche Sitzung.	
B. Deffentliche Sitzung.	
I. Mittheilung des Senats vom 29. Januar 1866:	
1. Wasserleitung.....	69
2. (erledigt)	
II. Mittheilung des Senats vom 16. Februar 1866:	
1. Erweiterung der Anlagen des Weserbahnhofs.....	76
2. Wegunterführung unter der Eisenbahn.....	80
3. Gasbeleuchtung für die Staatsanstalten in Bremerhaven.	82
4. Brücke über den Kuhgraben.....	83
5. Anlagen für die Oldenburg-Bremer Eisenbahn. (ausgef.)	
6. Verlängerung der Olbersstraße.....	83
7. Verwendung des Lindenhofs und Bau eines Bürger- schafts- und Gerichtshauses. (ausgef.)	
8. Finanzielle Verhältnisse der Hauptschule. (ausgef.)	

	Verhandelt Seite
III. Mittheilung des Senats vom 23. Februar 1866.	
1. Gehalte der Mitglieder und des Secretairs des Ober- appellationsgerichts. (n. z. Verb. gekommen.)	
2. Verlegung der Chaussee bei Huchtingen. (n. z. Verb. gekommen.)	
3. Oldenburg-Bremer Eisenbahn. (n. z. Verb. gef.)	
4. u. 5. erledigt.	
6. Eintritt der Volljährigkeit. (n. z. Verb. gef.)	
IV. Ergänzung der Deputation wegen Revision der Verord- nung vom 23. Januar 1826.....	84
Nachträglich wurde auf die Tagesordnung gesetzt:	
V. Mittheilung des Senats vom 26. Februar 1866:	
1. Kirchliche Gemeindefchulen der Stadt Bremen. (n. z. Verb. gef.)	
2. Freischule an der Sternstraße.....	75

Eröffnung der Sitzung 6¼ Uhr.

Herr Präsident bemerkte, es sei nach Aufstellung der Tagesordnung noch eine Mittheilung des Senats vom 26. Februar, betreffend: 1. Kirchliche Gemeindefchulen der Stadt Bremen, 2. Freischule an der Sternstraße, eingegangen, welche verlesen wurde.

Die Bürgerschaft schritt alsdann zur Verathung von

Nr. I. der Tagesordnung:

Mittheilung des Senats vom 29. Januar 1866,

1. Allgemeine Wasserleitung.

Herr Präsident verlas die Anträge der berichtenden Deputation und einen ihm übergebenen Hauptantrag des Herrn A. G. Hauschildt, sowie einen eventuellen Antrag

desselben Herrn, falls der Hauptantrag abgelehnt werden sollte. Der Hauptantrag lautet folgendermaßen:

Indem die Bürgerschaft der mit dem eingereichten Bericht beschäftigt gewesenen Deputation für die viele Mühe, die sie dieserhalb gehabt hat, ihren Dank bezeugt, wünscht sie, daß in kurzen Umrissen etwa durch einen Anfragezettel bei sämtlichen Grundeigentümern der Alt-, Neu- und Vorstadt angefragt werde, ob sie zum Beitritte als Theilnehmer geneigt wären. Auf der Rückseite dieses Anfragezettels müssen selbstredend die Kosten der Anlage der Anstalt und die Kosten der Beitragspflichten, wie sie der Bericht enthält, in der Kürze mit gedruckt werden.

Bis nach Eingang dieser Zettel und dadurch gewonnener Uebersicht der Gesamtbetheiligung der Mitbürger setzt die Bürgerschaft ihre Beschlußfassung über diesen Gegenstand aus und ersucht den Senat, ihr hierin beizustimmen.

Der eventuelle Antrag lautet wie folgt:

Sollte der Antrag, den ich in der letzten Bürgerschaftssitzung gestellt habe, nicht angenommen werden, dann erlaube ich mir, auf eine Commissionsberathung von 7 Mitgliedern anzutragen, der die Sache mit dem Bemerkten übertragen werde, diese Fragen mit zu beantworten, und zugleich auch noch der Auftrag erteilt werde, zu berathen, ob und wie eine Vereinigung der beiden Wasserpumpereien, nämlich der an der Brücke und der an der Tiefen rathsamer sei.

Herr Arndt, Mitglied der berichtenden Deputation: Im Jahre 1857 setzten Senat und Bürgerschaft eine Deputation nieder, mit dem Auftrage, sich mit den Vorarbeiten zu einer projectirten Wasserleitung für unsere Stadt zu beschäftigen. Die Deputation wandte sich nach Hamburg an den Civil-Ingenieur Lindley, den Erbauer der Hamburger Wasserleitung, und ersuchte ihn, Pläne nebst Kostenanschläge für eine solche Anstalt auszuarbeiten. Nachdem sich der Techniker wiederholt die Lage Bremens angesehen, reichte er ein Jahr später einen Plan ein, dessen Kostenanschlag jedoch so bedeutend war, (nämlich 859,000 M.), daß die Deputation es nicht für gefügt hielt, eine so theure Anlage zu empfehlen. Sie mußte sich darauf beschränken, die Wasserleitungen anderer Städte zu verfolgen, und ihre Thätigkeit in dieser Sache vor der Hand aussetzen, zumal da der Senat seinen senatorischen Mitgliedern der Deputation mitgetheilt hatte, daß der Senat nicht auf die Anlage eingehen würde, wenn dieselbe eine so bedeutende Summe in Anspruch nehme. Vor ungefähr vier Jahren wurde Wasserbaudirector Berg, der früher *s. B.* in Deutschland sowohl wie in England und Frankreich mehre bedeutende und zwar neue Wasserleitungen kennen gelernt hatte, beauftragt, einen neuen Plan auszuarbeiten, unter Benutzung des Lindley'schen Projectes. Dieser liege jetzt vor. Er sei sowohl von Baurath Scheffler, der in Braunschweig die Wasserkunst erbaut habe, als auch von der technischen Baucommission geprüft und empfohlen. Redner gethe zu, daß vielleicht Einiges im Bericht enthalten, was nicht Jedem anspreche. Es kommen dabei verschiedene Fragen in Betracht,

welche das große Werk hervorrufe, besonders die finanzielle Frage. Die Deputation aber habe nichts versäumt; sie sei sich bewußt, daß sie mit aller Ueberlegung, welche eine solche Sache erfordere, zu Werke gegangen, und könne er deshalb nur die Anträge der Deputation empfehlen.

Herr Richter Dr. Gröning: Im Vereine mit einigen Mitgliedern der Bürgerschaft erlaube er sich folgenden Antrag zu stellen:

Die Bürgerschaft dankt der Deputation und dem mit Ausarbeitung des vorgelegten Projectes von ihr betrauten Techniker für den umfassenden, mit großer Umsicht behandelten Bericht. Sie geht davon aus, daß folgende Leistungen der beabsichtigten Anlage mit voller Sicherheit in Aussicht stehen müssen, bevor zur Ausführung geschritten werden kann:

- 1) ein möglichst gutes und kaltes Wasser,
- 2) ein dem jedesmaligen Bedürfniß der gesammten städtischen Einwohnerzahl stets reichlich genügender, die Benutzung für Gewerbe- und Fabrikbetrieb, für hydraulische Krähne und den öffentlichen Gebrauch aller Art, *z. B.* für Spülung der Straßencanäle, Bösung in Feuergefähr u. *s. w.* ohne Beschränkung gestattendes Wasserquantum,
- 3) die Gleichmäßigkeit des Zuflusses dieses Wassers bis in die entferntesten Stadttheile, und wird demnach
- 4) vor Allem bei der Anlage darauf zu sehen sein, daß die Einrichtung der Anstalt selbst dann, wenn der Bedarf, der bei anderen städtischen Anstalten, *z. B.* der Gasanstalt, gemachten Erfahrung gemäß, im Verlaufe der Zeit und in vielleicht vollkommen unerwartetem Umfang sich steigern sollte, jeder erforderlichen Erweiterung fähig bleibe, und somit auf Generationen hinaus die Stadt der Gefahr eines völligen Umbaues der Anstalt oder der Anlage eines anderen Röhrennetzes oder stärkerer Röhren, geschweige denn der Nothwendigkeit einer zweiten Wasserleitung in keiner Weise ausgesetzt werde.

Ob diesen unerläßlichen Anforderungen durch den vorgelegten Plan genügt werde, darüber vermag die Bürgerschaft zur Zeit ein definitives Urtheil nicht zu gewinnen und setzt daher ihren Beschluß bezüglich der Wasserleitung selbst und der bereits jetzt in den technischen Gutachten angeregten Erweiterungen des von unserm Techniker ausgearbeiteten Projectes einstweilen aus. Sie erachtet zunächst vielmehr eine weitere, wo möglich gemeinschaftliche Begutachtung der erhaltenen Vorlagen durch in dem hier in Frage kommenden Spezialfach besonders bewährte auswärtige Techniker für unvermeidlich, also darüber, ob im Allgemeinen den gedachten Anforderungen völlig genügt werde, ob insbesondere der für die Anlage gewählte Platz auf dem Berder der richtige sei und durch den Aufstau der Fluth in die kleine Weser kein Nachtheil drohe;

ob die projectirte Maschinen-Einrichtung und die Anlage eines Stammrohres, ferner das vorgeschlagene Röhrensystem und die Stärke der Röhren zu keinerlei Bedenken Anlaß geben; endlich rücksichtlich der veranschlagten Anlags- und Betriebskosten, insbesondere auch bei Verwendung hydraulischer Motoren. Sollte sich als Resultat einer derartigen erneuerten technischen Prüfung die Empfehlung einer vergrößerten oder anderweitigen Einrichtung und eines vorzüglicheren Röhrensystems ergeben, so wird sich erst daraus und aus den dafür aufgestellten Kostenschätzungen ersehen lassen, ob und inwieweit nur Sparfamkeitsrücksichten und der schon in den jetzigen Vorlagen angeregten eventuellen Mehrkosten unerachtet bei dem Project unseres Technikers zu beharren oder auf einzelne Modificationen desselben einzugehen sei. Die Bürgerschaft ersucht daher den Senat, diese Begutachtung veranlassen zu wollen.

Zur weiteren Vorberathung ersucht die Bürgerschaft, die jetzigen Vorlagen dem Gesundheitsrath, der Deputation für das städtische Löschwesen, bei der Gasanstalt und für den Straßenbau zum gutachtlichen Bericht und diesen Deputationen zur Angabe der durch die Wasserleitung erforderlich werdenden, in ihr Ressort fallenden Arbeiten nebst Kostenschätzungen zu überweisen, denselben auch die Gutachten der auswärtigen Techniker nach Eingang zunächst zur Begutachtung mitzutheilen, da die Bürgerschaft über alle einschlagenden Fragen und Kosten vor der definitiven Beschlußnahme völlig im Klaren sein will. Sie beauftragt zugleich die Straßenbandeputation mit baldiger Vorlage eines Berichtes nebst Kostenschätzungen über die bei dieser Gelegenheit sich etwa empfehlende Verbesserung und Vervollständigung des Straßencanal-Systems, einschließlich der dadurch veranlaßten Bepflasterungskosten.

Bezüglich der finanziellen Vorschläge setzt die Bürgerschaft ihre Erklärung aus, ist aber schon jetzt damit einverstanden, daß zur Deckung der durch die verlangten Vorarbeiten und muthmaßlich zur Augenschein-Einnahme erforderlichen Nieherreisen der auswärtigen Techniker entstehenden Reisekosten ein entsprechender Posten auf das diesjährige Budget genommen werde.

Endlich spricht sie den dringenden Wunsch aus, daß die gedachten Gutachten und Berichte, soweit thunlich, beschleunigt werden, damit die Errichtung der Wasserleitung nicht länger als unvermeidlich Aufschub leide.

Heinr. Müller.

A. Lahmann.

J. D. Bredehorst.

J. H. Weyland.

Pavenstedt, Dr.

Edm. Pavenstedt.

W. Eifenhardt.

J. C. Pülmann.

C. Waltjen.

G. Löning, Dr.

H. W. A. Rokenberg.

H. A. Schumacher.

H. H. Schröder.

H. H. Meier, Dr.

Indem er diesen Antrag überreiche, wolle er zunächst bemerken, daß allen Antragstellern an der Errichtung dieser

Anstalt sehr gelegen sei, und beiläufig hervorheben, daß er selbst zu den Antragstellern vom Jahre 1857 gehöre, welche die Errichtung einer solchen Anstalt damals in Anregung brachten. Der jetzt übergebene Antrag sei das Resultat wiederholter Besprechungen der Antragsteller, welche durch dieselben den Eindruck gewannen, daß die Sache noch nicht vollkommen schlüssig und spruchreif sei, so daß ihnen bei aller Anerkennung der Deputation und des Technikers, welchen man diese Vorlagen verdanke, doch vorher entschieden zu werden müssen schien, wie auf dem kürzesten Wege eine größere Klarheit für die definitive Beurtheilung der Sache zu gewinnen sei, ob sich zu diesem Zwecke die Niedersetzung einer Commission empfehle, oder ob ein derartiger Antrag, wie er nun eingereicht, den Vorzug verdiene. Für eine Berathung durch eine Commission sprachen verschiedene Gründe, dagegen aber hauptsächlich, daß schon ein weiteres Eingehen in die Sache bei jetziger Sachlage technische Vorkenntnisse erfordern und daß daher voransichtlich gegenwärtig eine Commissionsberathung doch nicht viel nützen und die Sache nur aufhalten, aber nicht viel fördern würde. Dagegen schien ein Antrag, wie der eingereichte, erforderlich zu sein. Er bemerke hierbei, daß er sich den weiteren Gang der Sache etwa folgendermaßen denke: Wenn die Gutachten der auswärtigen Techniker eingegangen und die Bürgerschaft dann über diesen oder jenen Punkt noch eine weitere Auskunft für nöthig halten sollte, so bleibe es ihr unbenommen, alsdann das Weitere, was ihr convenire, zu beschließen. Was die finanziellen Vorschläge angehe, so müssen auch diese jedenfalls demnächst einer weiteren Berathung unterliegen, da, wie auf der Hand liege, bei der Wichtigkeit der Sache Bedenken in dieser Beziehung nicht ausgeschlossen seien. In dieser Hinsicht mache er darauf aufmerksam, daß eine Beurtheilung der finanziellen Vorschläge wohl dann erst nöthig sei, wenn ein ungefährer Kostenschätzungen mit Sicherheit feststehe, da davon verschiedene wichtige Fragen abhängen werden.

Was den Bericht selbst angehe, so sei die Frage, ob eine weitere technische Begutachtung nothwendig sei, zuerst zu beantworten. Das scheine allen Antragstellern erforderlich, indem sie davon ausgehen, daß allerdings das Gutachten der technischen Baucommission einen Werth habe, daß aber dennoch, wenn man der Sache auf den Grund sehe, mehr zu der Ueberzeugung kommen müsse, daß die Beurtheilung der Sache selbst doch noch nicht vollkommen abgeschlossen sei und auch rücksichtlich der Größe der Kostenschätzungen zu unsern Verhältnissen besehen werden müsse, ehe zur Ausführung des Projectes geschritten werde. Es falle ihm nicht entfernt ein, die ausgezeichnete Befähigung der einzelnen Mitglieder der technischen Baucommission zur Abgabe dieses Gutachtens anzuzweifeln, obgleich diese technischen Kenntnisse, des Technikers Lampe, der seines Wissens Mitglied der technischen Commission sei, welche Kenntnisse er übrigens, wie gesagt, nicht bezweifle, noch nicht bewiesen seien. Die technische Baucommission bevormorte überdem selbst, daß anderweitige große Geschäftsüberhäufung mit der Prüfung dieser Sache zusammengefallen sei und daß sie ihrerseits die Begutachtung durch auswärtige, in dem hier fraglichen Specialfach besonders bewährte Sachverständige für erforderlich gehalten. Außerdem werden schon bereits verschiedene Bedenken gegen den ersten

Entwurf angeregt. Der Techniker Scheffler, seines Wissens eine anerkannte Autorität, sei von Herrn Baudirector Berg, von welchem das vorgelegte Project herrühre, instruiert worden, und es komme bei einer solchen Sache immer wesentlich darauf an, in welcher Weise der Techniker instruiert, welche Fragen ihm zur Beantwortung vorgelegt werden u. s. w. Darüber habe sich die Bürgerschaft, soviel ihm bekannt, noch nicht erklärt, er sei aber der Meinung, daß dies jetzt erforderlich sei, und mache darauf aufmerksam, daß schon in dem jetzigen Gutachten über den Vorschlag des Baudirectors eine Reihe von Erweiterungen und Aenderungen angeregt werden, welche keineswegs unbedeutend seien. So z. B. rege Scheffler an, die kleinsten Röhren seien zu eng veranschlagt und die größeren, welche er an Stelle derselben empfehle, verursachen eine Mehrausgabe von 15,000 fl. Es stehe sodann ferner in dem Bericht, wenn man die Wasserröhren auch in die kleinen Gänge leiten wollte, so würden 35,000 fl. mehr erforderlich sein. Das halte er für durchaus notwendig, denn gerade diese Gänge, welche mitunter wahre Höhlen seien, scheinen ihm die Orte zu sein, wo mit der Wasserleitung viel genützt werde. Diese sollten am allerwenigsten ausgeschlossen werden. Es seien sodann auch, abgesehen von den um 500 fl. höher veranschlagten jährlichen Betriebskosten, noch verschiedene andere Modificationen, wodurch Mehrkosten entstehen werden, angeregt, z. B. die Tieferlegung des vorgeschlagenen offenen Sammelbassins und statt dessen die Erbauung eines verdeckten Sammelbassins, für welches die Kosten noch nicht vorgelegt, allein als bedeutend bezeichnet seien. Es werde aber hinzugefügt, daß in Folge dieser letzteren Anlage das Wasser besser und kälter sein würde, und so wäre zu überlegen, ob ein solches Bassin nicht von vornherein vorzuziehen sei. Außerdem komme beiläufig zu den Anlagekosten der Werth des zu verwendenden Areals. Ueber alle angeregten Modificationen sei der Bericht noch nicht vollkommen klar und habe er überhaupt den Eindruck von der Sache bekommen, als wenn die Vorschläge des Baudirectors theilweise aus dem Gesichtspunkte gemacht seien, daß man aus Sparsamkeitsrückichten Bedenken getragen habe, der Anstalt einen größeren Umfang zu geben. Man sehe aus dem Berichte auch nicht klar, ob mit etwaigen Mehrkosten nicht möglicherweise ein bewährteres System, nach welchem die Röhren zu legen seien, eingeschlagen oder andere vorzüglichere Einrichtungen getroffen werden könnten. Darüber könne die Bürgerschaft, wie die Sache jetzt liege, aus mangelnder technischer Sachkunde, nicht entscheiden, vielleicht sei ihr dies aber möglich, wenn auswärtige Techniker sich in der beantragten Weise weiter über die Vorlagen erklärt haben. Damit gewinne sie mehr Material und eine sichere Basis für ihre definitive Entscheidung, worauf es also eben ankomme.

Was die einzelnen Punkte des in dem antragenthaltenden Programme angehe, so seien dieselben alle so wichtiger Art, daß sie eine erneuerte Begutachtung verdienen. So sei es vor allem wichtig, auf welche Weise man das beste Wasser bekomme, welches unseren Verhältnissen zufolge hier zu haben sei. Darüber seien vielleicht technische Untersuchungen angestellt, etwas Näheres aber, abgesehen von der Empfehlung des verdeckten Sammelbassins, nicht mitgetheilt worden. Der Gesundheitsrath hätte vielleicht Veranlassung, j. Z. technische Untersuchungen darüber zu veranstalten, mit Rücksicht auf

die Untersuchung des Wassers in der großen und in der kleinen Weser. Diese Untersuchung dürfte sich nicht allein auf die Punkte beschränken, welche ausdrücklich angeregt seien, sondern wenn eine Behörde die Sache in die Hand nehme, so sei es ihre Aufgabe, dieselbe, ihrer Sachkunde gemäß, ex professo zu behandeln. Was das zu liefernde Wasserquantum betreffe, so sei das eine Frage, welche wohl nicht ohne Weiteres zu beantworten sei, die sich vielmehr nach dem richte, was die Anstalt leisten solle. Ziehe man den Gewerbebetrieb hinein, wie Kedner für erforderlich erachte, so werde ein größeres Quantum erforderlich werden, als wenn dies nicht geschehe. Nach dem Berichte sei unter Andern zur Speisung von ungefähr 12 hydraulischen Krähen schon ein Wasserquantum von etwa 50,000 Cubikfuß, der vierte Theil des ganzen Quantums, erforderlich. Das Bedürfniß könnte in Folge der Speisung von einer größeren Anzahl derartiger Krähen und Motoren aber noch viel weiter gehen, wie denn die erste Anregung zur Errichtung einer allgemeinen Wasserleitung hauptsächlich durch die damals beabsichtigte Herstellung von hydraulischen Krähen veranlaßt wurde, sobald deren Rentabilität erhelle. — Der gleichmäßige Zufluß des Wassers nach den entferntesten Richtungen sei ebenfalls ein wichtiger Punkt, denn das Territorium, welches schon jetzt zur Stadt gezogen, dehne sich weit hinaus, und man höre bereits von anderen Landgemeinden, daß sie wünschen, daß auch ihr Territorium zur Stadt gezogen werde; das weitabgelegene Terrain sei aber meistens billig und vielleicht zu Fabrikbetrieb geeignet, und somit gerade dort ein großes Bedürfniß nach Wasser aus der Anstalt zu befriedigen. Diese Gesichtspunkte haben dann bei den Antragstellern zu dem Wunsche geführt, daß die Einrichtungen von vornherein so getroffen werden möchten, daß die Anstalt, dem zunehmenden Bedürfniß entsprechend, zu jeder Zeit erweitert werden könne. Es sei ihnen nicht eingefallen, vorzuschlagen, sie jetzt schon so groß zu bauen, daß damit auf eine übermäßig lange Zeit auszureichen sei; sie seien jedoch davon ausgegangen, daß es sich empfehle, das gegenwärtige Bedürfniß reichlich weit zu greifen, und dann gleich so die Anlage einzurichten, daß späterhin planmäßige Erweiterungen nach Bedarf, nicht aber bei rascher Steigerung des Consums etwa unaufhörliche Veränderungen, z. B. des Röhrensystems, erforderlich werden könnten, wodurch bedeutende Kosten erwachsen müßten. Es sei in dieser Beziehung in einer Versammlung der Antragsteller erzählt worden, daß in Brüssel die Röhren in verhältnißmäßig kurzer Zeit dreimal hätten umgelegt werden müssen, wodurch ganz enorme Kosten verloren seien, vor denen wir uns von vornherein thunlichst sichern müssen. — Eine Begutachtung durch auswärtige Techniker ergebe sich nach allem von selbst. Zu bestimmen, ob der Baurath Scheffler zu dieser Begutachtung zugezogen werden solle, sei Sache des Senats, nicht der Bürgerschaft, wohl aber müsse er dieser empfehlen, nicht eher über die Ausführung einen Beschluß zu fassen, vielmehr diesen Beschluß bis dahin auszusetzen, bis man nach Eingang der Gutachten der auswärtigen Techniker über die Anlage selbst und deren Kosten ein ganz klares Urtheil abgeben könne. Wenn diese Gutachten vorliegen, sei die Bürgerschaft in der Lage, einen definitiven Beschluß zu fassen; wenn sie vorher handle, gehe sie nicht mit der Vorsicht zu Werke,

welche diese großartige Anlage fordere. — Die Verbesserung und Veränderung des Straßencanal-Systems, worauf im Antrage Bezug genommen, sei ein von allen Seiten geäußerter Wunsch, und dieser Punkt sei in den Antrag hineingekommen, weil es dahin stehe, ob nicht durch eine auch nur theilweise gleichzeitige Ausführung dieser Arbeit mit der Errichtung der Wasserleitung mancherlei Mehrkosten gespart werden könnten, welche eintreten würden, wenn erst das Eine und dann das Andere gemacht, erst die Wasserleitung gebaut und dann neue Straßencanäle gelegt und dazu die Straßen stets von Neuem aufgerissen, bepflanzt und vielleicht mit einem andern Niveau versehen werden sollten. Der Antrag schliesse mit dem Wunsche, daß die neue Begutachtung nicht zu lange Zeit in Anspruch nehmen möge, und er empfehle denselben dringend zur Annahme.

Herr Präsident: Er mache in Hinsicht einer Aenderung des Herrn Richter Gröning darauf aufmerksam, daß nach der Geschäftsordnung Persönlichkeiten zu vermeiden seien.

Herr A. G. Hauschildt: Er werde sich bei dieser Debatte nicht so sehr auf das Technische, als auf das Materielle der Sache einlassen und dabei ein altes Sprüchwort zu Grunde legen: Jedes Ding hat zwei Seiten. Er wolle diesem Dinge noch mehr Seiten geben und erlaube sich, das Wort „Seiten“ in „Fragen“ umzuwandeln, welche er zu stellen habe. Die erste Frage laute: Wer würde durch die Wasserleitung zunächst belastet? Nur die Grundeigentümer, denn dem Miether werde es nicht einfallen, Wasser ins Haus zu nehmen. Ueberdem könne das Quantum Wasser nicht so genau bemessen werden, wie das Quantum Licht. Bei letzterem sei angegeben, wieviel Gasröhren hier- oder dorthin führen. Zweite Frage: Wird man die Weserufer- und Bollwerksinhaber, welche das Wasser also schon jetzt haben, auch mit der erhöhten Grundsteuer belasten wollen, und was werden diese Herren und die Wasserradsinteressenten, welche sogar handfestarisch dieser Anstalt verpflichtet sind, dazu sagen, daß man sie nochmals belasten will? Dritte Frage: Was werden die Interessenten der Blockländer Entwässerungsanstalt dazu sagen? werden diese auch die doppelte oder dreifache Wassermasse, die man ihnen zuleiten wird, unentgeltlich überpumpen helfen, wie dies bei der Eisenbahn der Fall sei, denn diese bezahle nichts? Vierte Frage: Was werden unsere lieben Hausfrauen dazu sagen, welche wir doch hier auch vertreten müssen? Werden sie in filtrirtem hartem Wasser ihre Hülsenfrüchte kochen wollen, oder wollen sie Weserwasser haben? Fünfte Frage: Was werden unsere Bierbrauer sagen, wenn sie filtrirtes Wasser statt Weserwasser erhalten? Hinsichtlich des Drydrens der Röhren sei es nicht gleichgültig, ob weiches oder filtrirtes Wasser hindurchlaufe. Sechste Frage: Ist bei unsern vorzüglich guten Brunnen und bisherigen Wasserfontainen und Wasserleitungen noch eine solche Wasserleitung, wie projectirt, nöthig, oder ist dieselbe bloßer Luxus? Alle diese Fragen beantwortete er mit Nein, die letzte mit Ja. Aus diesem Grunde habe er seinen Antrag gestellt, welchen er anzunehmen bitte. Man werde nun vielleicht einreden, die Wasserleitung sei namentlich bei Feuergefährlichkeit nöthig. Bei unsern vortrefflichen Feuerlöschrichtungen sei dies nicht erforderlich, und mache er in dieser Beziehung darauf aufmerksam, daß die kleine Heidelberger Sprütze das Wasser bis an die Doms-

laterne gesprüht habe, bei Beschaffung des Wassers von der kleinen Wasserfontaine. Das Bedürfnis könne durch eine Vereinigung der beiden Wasserdampfmaschinen an der großen Weserbrücke und an der Holzpforte befriedigt werden. Damit werde man 25—30 Jahre ausreichen. Dagegen werde man einreden, die Röhren seien zu klein. Das vorliegende Project erfordere aber auch ja neue Röhren. Er habe bei der Wasserleitung vorzüglich die Altstadt im Auge, denn die Vorstadt habe schon eine recht gute Wasserleitung, die so vorzüglich sei, daß man selbst Springbrunnen damit bewässern könne, und die Neustadt liege zwischen zwei Weserarmen und dem Stadtgraben. Da komme also ein Bedürfnis nicht so sehr in Frage. Die größte Entfernung von der Kaserne bis nach der kleinen Weser betrage circa 1600 Fuß, die mittlere Entfernung werde also 800 Fuß sein. Bei dieser geringen Entfernung werden die Sprützen mit den gegenwärtigen Einrichtungen schon ausreichen. Die größte Entfernung von dem entlegensten Punkte der Altstadt bis zwischen der großen Weser und dem Stadtgraben betrage ca. 2000 Fuß, die mittlere also 1000 Fuß; also auch hier würden die Sprüzenschläuche reichen. Die Bürgerschaft stehe heute vor einer Tagesordnung, welche beinahe eine Bewilligung von zwei Millionen Thaler umfasse und da sollte sie jeden Groten ansehen, ehe sie ihn bewillige.

Herr Weyland: Er stehe auf einem anderen Standpunkte, wie Herr Hauschildt. Dieser scheine das Bedürfnis, daß eine Stadt wie Bremen eine Wasserleitung bekomme, welche allen Ansprüchen genüge, noch nicht begriffen zu haben. Wenn derselbe meine, daß in allen Stadttheilen schon ein gesundes Wasser für unsere Haushaltungen vorhanden sei, so begreife er diese Bemerkung nicht. Kein Mensch werde sagen, daß eine solche Anstalt hier nicht nothwendig sei. Herr Hauschildt habe ferner geäußert, durch eine Vereinigung der beiden vorhandenen Dampf-Wasser-Maschinen werde das Bedürfnis befriedigt werden können und bei Feuergefährlichkeit genügend Wasser da und nicht zu fürchten, daß hier vielleicht einmal ein ähnliches Unglück eintrete, wie in Hamburg. Er hätte geglaubt, Herr Hauschildt, welcher früher so lange dem Sprügendienste mit vorgestanden, würde gerade aus diesem Grunde statt die Anlage zu verwerfen, dieselbe empfohlen haben. Herr Hauschildt habe mehrere Fragen, unter anderen eine an die Hausfrauen, gestellt. Er glaube, er könne im Namen der Hausfrauen sich die Beantwortung in der Weise wohl anmaßen, daß sie sich über die Errichtung der Anstalt sehr freuen würden, indem sie in Folge derselben frisches Wasser in jedem beliebigen Quantum stets im Hause haben könnten. Was eine andere Frage angehe, so sei es selbstverständlich, daß die Grundbesitzer die Steuererhöhung tragen müssen, die Folge werde aber sein, daß die Miethen bei den Häusern, in welchen die Einrichtung gemacht sei, steigen, so daß indirect die Miether die Erhöhung der Steuer bezahlen müssen. Er wolle sich nicht weiter über die Sache auslassen, glaube aber, daß das Bedürfnis sehr dringend sei, nicht allein wegen der Feuergefährlichkeit, sondern vorzüglich auch wegen der Versorgung unserer Haushaltungen mit einem frischen, gesunden Wasser. So dringend er nun wünsche, daß baldmöglichst die Wasserleitung hergestellt werde, müsse er doch den

Antrag des Herrn Richter Gröning und Genossen empfehlen, weil er der Ueberzeugung sei, daß man dadurch am schnellsten zum Ziele kommen werde. Er bitte daher um Annahme dieses Antrags.

Herr Plump: Die Bürgerschaft werde Herrn Richter Gröning und Genossen für den gestellten Antrag, sowie für die eingehende Besprechung, welche Herr Richter Gröning darüber gehalten, gewiß nur dankbar sein. Seine Absicht sei es nicht, auf Details einzugehen, da es scheine, daß der Antrag des Herrn Richter Gröning und Genossen allgemein angenommen werde. Doch möchte er darauf aufmerksam machen, daß die auswärtigen Techniker, welche das Project beurtheilen sollen, auch Gelegenheit haben müssen, die Lage des Stadtwerders zu besuchen, daß die Herren also zu dem Zwecke hier herreisen müssen. Er sei sodann der Ansicht, daß die Speisung der Anlage aus der kleinen Weser ganz vermieden werden könne, indem die große Weser sehr nahe liege und jedes beliebige Quantum Wasser aus derselben gezogen werden könne. Die kleine Weser liefere ein weniger gutes, zu Zeiten stehendes und schmutziges Wasser. Ihm sei ferner aufgefallen, daß die Zahl der zu errichtenden Brunnenpfosten für das große Terrain, welches die Stadt umfasse und später umfassen werde, zu klein gegriffen sei. Sollten später dieselben vermehrt werden, so würde dies gewiß größere Kosten in Anspruch nehmen, als wenn gleich eine größere Anzahl hergestellt werde. Er halte aber, wie gesagt, dafür, daß 108 Brunnenpfosten nicht genügend sein werden. Wenn man die Grundeigentümer belaste, und mit Recht, durch eine Ausgabe für ein so ungeheuer wünschenswerthes Etwas wie frisches Wasser, so müsse auch allen Hauseigentümern genügend Gelegenheit geboten werden, ihre Bedürfnisse an frischem Wasser befriedigen zu können, und es sei nicht denkbar, daß 108 Brunnenpfosten für alle Stadttheile dazu ausreichen werden. Drittens möchte er überlegt haben, ob nicht ein Theil dieser Brunnenpfosten fortwährend in Fluß gehalten werden könne, wie dies in vielen Städten sei, wo durch die Straßencanäle fortwährend ein Zufluß von frischem Wasser stattfindet, in Folge dessen das Wasserquantum vergrößert werde. Wolle man jetzt eine halbe Million für diese Anlage ausgeben, so komme es auch nicht darauf an, ob noch hunderttausend Thaler zugesetzt werden, denn es sei wünschenswerth, daß die Anstalt allen Bedürfnissen und Ansprüchen der Neuzeit entspreche. Er stelle zu dem Antrage des Herrn Richter Gröning und Genossen folgende Amendements:

- 1) daß die zur Begutachtung aufzufordernden Techniker das Areal zu der projectirten Wasserleitung in Augenschein nehmen und namentlich auch darüber berichten möchten, ob sich nicht die Speisung der Anstalt aus der kleinen Weser vermeiden lasse;
- 2) daß sich der gewünschte Bericht auch darüber erstrecken möge, ob nicht die Zahl der Wasserpfeifen, welche die Deputation projectiv, ungenügend sei, sowie
- 3) darüber, ob nicht eine Anzahl Wasserpfeifen in stetem Fluße zu halten seien.

Herr Präsident bemerkte, daß die in dem ersten Amendement gewünschte Augenscheinseinnahme auch in dem Antrage des Herrn Richter Gröning und Genossen ausgesprochen werde.

Herr Lübben: Obgleich die Errichtung einer allgemeinen Wasserleitung für die Gesundheit von großer Bedeutung sei, so ersuche er doch, den Plan noch nicht zu genehmigen, und stelle zu dem Antrage des Herrn Richter Gröning und Genossen folgendes Amendement:

Zugleich möge die berichtende Deputation beauftragt werden, sich mit den Interessenten der Blockländer Entwässerungsanstalt in Vernehmen zu setzen, darüber, welchen Beitrag die Wasserleitung zu den Kosten der genannten Entwässerungsanstalt zu übernehmen habe.

Er gehe davon aus, daß ein großer Theil des überflüssigen Wassers zur Spülung der Canäle und von dem sonstigen Verbrauch, welches durch die Canäle in die Feldmark Blockland geführt werde, auf Kosten der Blockländer werde hinausgeschafft werden müssen.

Herr Rosenbergh: Es scheine ihm, als wenn mit dem von Herrn Richter Gröning und Genossen gestellten Antrage im Wesentlichen das ausgesprochen worden, was der größte Theil der Bürgerschaftsmitglieder bei der jetzigen Vorlage gefühlt habe. Wir Alle müssen uns dem Projecte gegenüber als Laien betrachten; es seien wohl nur Wenige anwesend, welche die theoretischen Kenntnisse besitzen, die erforderlich seien, um eine gründliche Beurtheilung dieser Sache vornehmen zu können. Sodann habe sich wohl keiner der Anwesenden, wenn er auch diese Kenntniß hätte, so gründlich mit der Sache beschäftigen können, um sie ganz zu durchdringen. Die Bürgerschaft solle sich aber dennoch entscheiden über diese Sache, welche die ganze Stadt in Bewegung setzen, dem Staate wenigstens eine halbe Million, wenn nicht noch mehr, kosten werde; sie solle sich entscheiden über eine Sache, von der sie nicht wisse, ob sie so, wie sie projectirt sei, gelingen werde oder nicht. Daß der Einzelne dabei eine gewisse Aengstlichkeit habe, sei natürlich, und wegen dieser Aengstlichkeit und Unsicherheit darüber, ob Dasjenige, was uns vorgelegt, wirklich unseren Ansichten und Wünschen entspreche, beantragen die Antragsteller eine nochmalige Untersuchung. Das sei der Kern des ganzen Antrags. Die Antragsteller wollen als Laien die Sicherheit haben, daß das Project, für das so große Opfer verlangt werde, auch wirklich gelinge. Diese Sicherheit habe man nach den jetzigen Vorlagen aber nicht. Es seien freilich Gutachten über die Sache abgegeben, aber diese seien nicht hinreichend. Eines der Gutachten sei nur von einem einzigen Sachverständigen gegeben, welcher allerdings eine Wasserleitung angelegt habe oder dem Bau einer solchen noch vorstehe; aber die Bürgerschaft wisse nicht, ob der Mann sich hinlänglich mit der Sache beschäftigt habe, wie lange er dabei gewesen sei u. s. w. Sodann sei von Seiten der technischen Baucommission ein Gutachten abgegeben worden, jedoch so hoch man das Urtheil dieser Commission an und für sich schätzen könne, so sei es doch bekannt, daß kein Einziger darunter sei, welcher eine solche Sache selbst ausgeführt habe. Aus diesem Grunde müsse das Project noch von anderen practischen Leuten, welche eine Wasserleitung wirklich ausgeführt haben, geprüft werden. Es sei im Antrag gesagt, daß die Herren nach Bremen kommen und an Ort und Stelle eine Untersuchung vornehmen müßten, damit sie die Sache genau beurtheilen könnten. Es sei nicht

so, wie Herr Plump meine, daß ihnen bloß die Zeichnungen und Beschreibungen eingesendet werden und sie dann darüber ein Urtheil abgeben sollen. Die Bürgerschaft könne in der vorliegenden Sache nicht weiter gehen, ehe diese Prüfung von auswärtigen Technikern stattgefunden. Falls diese dahin aus, daß sie das Project als für unsere Verhältnisse passend empfehlen, so werde die Bürgerschaft über die Vorschläge, welche im Berichte der Deputation enthalten, sich zu erklären haben. Dann werde auch die von Herrn Kibben angeregte Frage zur Sprache kommen; jetzt sei sie verfrüht, denn die Bürgerschaft könne gegenwärtig der Deputation noch keine Vorschriften machen, woraufhin sie mit der Entwässerungsanstalt Verbindungen anknüpfen könne. Wenn man die Ansicht hätte, daß die Sache schon so weit in Ordnung sei, daß Gutachten darüber nicht mehr erforderlich, so läge die Sache freilich anders. Was die Amendements des Herrn Plump angehe, so seien die von demselben gestellten Fragen allerdings sehr natürlich, denn was er zu wissen wünsche, möchten wohl Alle gern wissen. Diese Fragen liegen aber schon in dem von Herrn Richter Gröning u. s. w. gestellten Antrage, nur seien sie da nicht so speciell ausgesprochen. Wollte man überhaupt so ins Specielle gehen, so könnte man noch fünfzig andere Fragen stellen. Würden die Anträge des Herrn Plump angenommen, so würde der Hauptantrag gewissermaßen entfiel, indem man aus der Allgemeinheit einige Einzelheiten herausgreife, wofür andere wegfallen würden. Herr Hauschildt habe vorher verschiedene Fragen aufgestellt, da er dieselben aber selbst beantwortet, so brauche er darauf nicht weiter einzugehen. Der Hauptantrag des Herrn Hauschildt würde wohl kaum ausführbar sein. Von irgend einer Behörde solle in jedes Haus ein Fragezettel gebracht und angefragt werden, wie sich die Bewohner bei der Sache betheiligen wollen! Das wäre, wenigstens zur Zeit, ein sonderbares Vorgehen, denn das Publikum müsse erst wissen und sehen, was die Anstalt leiste. Alsdann sei die Frage an der Zeit, wer Gebrauch davon machen wolle. Hinsichtlich des eventuellen Antrags des Herrn Hauschildt auf eine Commissionsberathung habe schon Herr Richter Gröning darauf hingewiesen, daß in dem Kreise, welcher die Angelegenheit vorher besprochen, auch die Frage erörtert worden sei, ob es sich nicht empfehle, vorläufig über die Sache eine Commissionsberathung eintreten zu lassen. Die Mitglieder seien jedoch davon ausgegangen, daß diese Commission nur aus Laien bestehen würde und wenn auch einige Sachverständige hineingewählt würden, so glaubten sie, daß die Berathung doch zu nichts führen könnte, weil die Commission nicht die Autorität hätte, um ein allgemein glaubwürdiges Urtheil abgeben zu können. Diese Commission würde nur zu dem Resultate kommen, daß sie der Bürgerschaft empföhle, die Sache nochmals durch auswärtige Sachverständige an Ort und Stelle prüfen zu lassen. Es seien freilich im Berichte noch verschiedene andere Punkte, namentlich wegen der höheren Grundsteuer enthalten, über welche eine Commissionsberathung stattfinden könnte, allein diese Fragen setzen voraus, daß die Bürgerschaft genau wisse, ob die Sache ausgeführt werden könne oder nicht. — Er empfehle mit voller Ueberzeugung den Antrag des Herrn Richter Gröning und Genossen als den allein practischen und richtigen zur Annahme.

Herr J. H. Schmidt beantragte
Schluß der Debatte.

Herr Dr. Johs. Heinenen stellte den Antrag,
das in dem Antrage des Herrn Richter Gröning und Genossen enthaltene Ersuchen statt an den Senat an die berichtende Deputation zu richten.

Der Schluß wurde beliebt und darauf sämmtliche zu dem Antrage des Herrn Gröning und Genossen gestellten Amendements abgelehnt und dieser Antrag allein unverändert angenommen.

Herr Ed. Müller beantragte
die Dringlichkeit des unter Nr. V. der Tagesordnung sub 2 stehenden Gegenstandes: Freischule an der Sternstraße.

Herr Eisenhardt empfahl diesen Antrag.

Herr Plump war gegen die Dringlichkeit, da die Mehrzahl der Vertreter die betreffende Mittheilung wohl kaum gelesen haben würde und wenn die Schuldeputation den Gegenstand für so wichtig halte, so könne er nur bedauern, daß sie nicht früher damit gekommen sei.

Herr Grelle: Da der Gegenstand sehr einfach sei und es andererseits sehr wünschenswerth sein werde, daß die Deputation in dieser Hinsicht Mittel erhalte, um vorwärts gehen zu können, weil in nächster Zeit in dieser Schule noch einige Classen eingerichtet werden sollen; da ferner die Deputation nicht eher mit dem Antrage kommen konnte, weil sich erst in letzter Zeit die Gelegenheit zum Erwerbe des betreffenden Grundstücks geboten: so möchte er bitten, den Gegenstand jetzt zur Verhandlung zu bringen.

Die Dringlichkeit wurde angenommen.

Freischule an der Sternstraße.

Herr Ed. Müller, Mitglied der Schuldeputation: Es sei dies ein Gegenstand, bei dem das finanzielle Interesse des Staats ganz und gar mit dem pädagogischen Interesse vereinigt sei. Es gebe jetzt im V. District zwei Freischulen, die eine von 4, die andere von 2 Classen. Die letztere liege am Doventhorsteinweg und ihr stand früher der sel. Dentrich vor. Ursprünglich bestand sie nur aus einer großen Classe und Lehrerwohnung, bald nachdem sie fertig, stellte es sich aber heraus, daß eine Classe nicht genüge, und es wurde dieselbe daher durch eine Scheerwand in zwei Classen abgetheilt, die jedoch auch nicht genügen. Dentrich sei abberufen und die Deputation beabsichtige nun, die beiden Freischulen in eine zusammenzuziehen. Das Bedürfnis nach einer größeren Freischule in der westlichen Vorstadt habe zugenommen. Das Areal am Doventhorsteinweg sei werthvoll und zudem nicht gelegen für eine Freischule, weil in der Gegend wenige Freischüler wohnen. Mit einer Vereinigung, wozu sich jetzt durch den Erwerb des betreffenden Erbes Gelegenheit biete, sei eine vielleicht nicht wiederkehrende Ersparung für den Staat verbunden. Die Deputation beabsichtige, nur den Gang des Grundstücks zur Erbauung des Schulhauses zu

benutzen und das nach der Vorderseite gelegene Wohnhaus, welches $\frac{2}{3}$ oder $\frac{3}{4}$ des Betrags, der bezahlt werden müsse, wieder einbringen werde, entweder zu verkaufen oder sonst zu verwerthen. Er bitte, den Antrag der Deputation anzunehmen.

Herr Rosenberg: Der Empfehlung des Herrn Müller wolle er sich anschließen. Der Platz, wohin jetzt die Schule verlegt werden solle, liege gewiß mehr im Mittelpunkte der Wohnungen Derjenigen, welche diese Schule besuchen, als das Lokal, welches bisher dazu benutzt wurde. Da die Vereinigung nicht auf Kosten des Spielplatzes des Hauptschulgebäudes geschehen solle, was er erst geglaubt habe, so sei dieselbe sehr empfehlenswerth.

Der Antrag der Deputation wurde angenommen.

Nr. II. der Tagesordnung:

Mittheilung des Senats vom 16 Februar 1866.

1. Erweiterung der Anlagen des Weserbahnhofs.

Herr Lahmann: Er glaube nicht, daß die Bürgerschaft auf den Antrag des Senats, 83,000 fl zur Erweiterung des B-Schoppens auf dem Weserbahnhofe zu bewilligen, so ohne Weiteres eingehen könne, und zwar aus dem einfachen Grunde, weil bei dem stets steigenden Verkehr auf dem Weserbahnhofe der projectirte Anbau überall nicht ausreiche. Er erlaube sich, die Bürgerschaft einfach auf die Entwicklungsgeschichte des Weserbahnhofs hinzuweisen. In wie großartigem Maßstabe habe sich daselbst seit der Entstehung des Norddeutschen Lloyd und seiner englischen und amerikanischen Dampfschiffahrt der Verkehr vergrößert und wie werde sich derselbe in Zukunft noch vergrößern, wenn erst eine zweite Dampfertlinie, nämlich die des Nordamerikanischen Lloyd, und mit dieser jede Woche eine zweimalige Steamer-Expedition ins Leben getreten sei! Es liege auf der Hand, daß alsdann der jetzige B-Schoppen selbst in der projectirten Verlängerung nicht ausreiche. Wolle man nun durch die Bewilligung der verlangten 83,000 fl kein Stückwerk schaffen, so erscheine es unter den obwaltenden Umständen gerathen, den jetzigen B-Schoppen für ankommende Güter zu reserviren. Diese werden doch nicht lange mehr in den beiden Schoppen, welche dafür bestimmt seien, Platz finden. Die Güter, welche per Schiff abgehen, können in einem Schoppen an der Neustadtseite, wo sich am Ufer des Sicherheitshafens auf der ganzen Strecke von dem Ausfluß desselben bis zur Eisenbahnbrücke genügend Platz finde, abgesetzt werden. Wenn nun die Eisenbahndeputation den Einwand machen sollte, daß während der Zeit von $1\frac{1}{2}$ Jahren, welche die Vollendung der neuen Brücke erfordere, der Raum auf dem Weserbahnhofe nicht ausreiche, so mache er darauf aufmerksam, daß sie sich dadurch helfen könnte, daß man kleine Brücken zum Strom hinausbaue, wie man sie schon jetzt oberhalb des B-Schoppens habe, diese mit Krähen besetze, in der westlichen Wand des B-Schoppens eine große Thür mache, auf die Klappe des Deichs Schienen lege und auf diese Weise die Güter wieder absetze. Für $1\frac{1}{2}$ Jahr würde man sich so wohl helfen können. Aus diesen Gründen sei es wünschenswerth, daß die Bürger-

schaft bei ihrem am 7. Februar gefaßten Beschlusse, wonach sie die ganze Sache der Convoyedeputation überwiesen, beharre, was er beantrage, indem er die Bürgerschaft bitte, diesen Antrag zu dem ihrigen zu machen.

Herr Rosenberg: Er glaube auch, daß die Bürgerschaft sich nicht zustimmend zu dem Antrage des Senats erklären dürfe. Sie könnte freilich über die ganze Angelegenheit schweigen, bis der Bericht der Convoyedeputation eingegangen, allein dann würde wahrscheinlich in nächster Zeit vom Senate eine Erinnerung kommen, daß die Bürgerschaft sich auf seinen Antrag erklären möge. Deshalb sei es besser, daß die Bürgerschaft nicht einfach die Sache aussetze, sondern geradezu dem Senate ihre Meinung sage. Wenn sie nun aber erkläre, daß sie bei ihrem Beschlusse vom 7. Februar beharre, so sei das eigentlich nicht das, was die Bürgerschaft und auch Herr Lahmann beabsichtige, nämlich, daß sie sich nicht eher über den Bericht der Eisenbahndeputation erklären wolle, als bis der Bericht der Convoyedeputation eingegangen sei. Die Bürgerschaft habe am 7. Februar gesagt, sie setze ihren Beschluß über die Sache für heute aus und ersuche die Convoyedeputation, über die Anlegung eines Böschplatzes u. s. w. zu berichten. Sie könne also die Sache heute wieder aufnehmen und nun darüber beschließen. Er beantrage daher, daß die Bürgerschaft dem Senate erklären möge,

da das Gutachten der Convoyedeputation für ihren Beschluß präjudicial sei, so setze sie ihre Entscheidung über den Antrag der Eisenbahndeputation aus, bis daß der Bericht der Convoyedeputation vorliegen werde.

Der Senat mache keine Aussicht, daß auf andere Weise ein Platz zu haben sein werde. Er sage, „er sei damit einverstanden, daß die Convoyedeputation darüber berichte, ob die Anlage eines öffentlichen Bösch- und Ladeplatzes mit Krähanlagen in der Stephanithorsvorstadt nothwendig erscheine und auf welche Weise, wenn überhaupt eine solche Anlage ausgeführt werden könne.“ Das „wenn überhaupt“ drücke einen sehr starken Zweifel aus und es sei also nach Ansicht des Senats sehr problematisch, ob, wenn man auf diesen Platz am Weserbahnhofe, welcher vielleicht noch zu haben sei, verzichte, dann ein öffentlicher Bösch- und Ladeplatz angelegt werden könne. Deshalb müsse sich die Bürgerschaft nicht die Hände binden und jetzt nicht auf den Antrag der Eisenbahndeputation eingehen. Sodann spreche der Senat auch nicht so entschieden von der Nothwendigkeit des Platzes für den Weserbahnhof, als im Bericht der Deputation geschehen. Er sage nur, „daß eine Benutzung des ohnehin sehr beschränkten Areals des Weserbahnhofs zu anderweiten Zwecken augenscheinlich nicht gerechtfertigt sein würde.“ Das sei eine andere Sprache, denn die Deputation und der Bericht des Technikers sagten, es könne nicht ein Fuß breit weggenommen werden, denn sonst gehe die ganze Maschinerie nicht. Weil sich der Senat in dieser Weise ausgesprochen, habe die Bürgerschaft um so weniger Grund, jetzt auf seinen Antrag einzugehen, und empfehle er daher den von ihm gestellten Antrag.

Herr H. H. Schröder: Er müsse sich zunächst gegen eine Aeußerung des Herrn Lahmann wenden, welcher geschil-

dert habe, wie es mit dem Betriebe auf dem Weserbahnhofe gehe, daß man mit den jetzigen Einrichtungen nicht lange mehr ausreichen würde und dieselben verändert werden müßten: — kurz, er spreche wie ein Fachmann. Er müsse sich nun aber erlauben, einen ganz entschiedenen Widerspruch dagegen zu erheben. Man sei bisher bei den vier amerikanischen Lloyd dampfern, den vier Lloyd dampfern nach England und den regelmäßig jede Woche ankommenden Hülfsbooten fertig geworden und es sei Alles gehörig expedirt. Jetzt trage die Deputation nun auf eine Vergrößerung an, wodurch beinahe, wenn nicht ganz, der doppelte Flächenraum gewonnen werde. Auf der andern Seite werde der Betrieb um vier amerikanische Dampfer vergrößert und er sehe also nicht ein, wie alsdann der Raum zu klein sein sollte: zwei mal zwei sei vier. Es handle sich darum, einen bedeckten Raum herzustellen, auf dem die Güter lagern sollen, nicht, wie Herr Lahmann zu glauben scheine, um Raum zum Hinausschaffen der Güter in die Schiffe. Dazu sei Platz genug vorhanden. Es könne also nicht von der Legung von Brücken die Rede sein. Wenn nun auf die Neustadt hingewiesen und gesagt worden sei, daß dort in Zukunft Platz zur Lagerung geschaffen werden würde, so wisse er nicht, wie ein Mann, wie Herr Lahmann, dem es doch bekannt sei, wie preßirt es bei der Schifffahrt hergehe, darauf habe verweisen können, daß man bis 1869, bis wohin die neustädtischen Bahneinrichtungen vollendet seien, warten und sich mit einigen hölzernen Brücken behelfen möge. In der Zeit, hoffe er, habe die neue Einrichtung auf dem Weserbahnhofe mit der Mhederei, Reepschlägerei und Segelmacherei schon die verlangten 83,000 fl verdient. Darauf könne nicht gewartet werden, denn wenn die amerikanischen Dampfer hinzukommen, werde sich der Betrieb mit den gegenwärtigen Anstalten nicht mehr bewältigen lassen. Es müsse also zum Bau des Schoppens geschritten, zu diesem Zwecke aber die Lieferungen von Steinen contrahirt werden, welche noch ungebroschen in den Bergen liegen und hier nicht zu haben seien. Man könne nun allerdings die Steine mit der Eisenbahn kommen lassen, aber die Straßenbaudeputation habe schon früher darauf aufmerksam gemacht, wie wesentlich billiger dieselben zu haben seien, wenn sie per Schiff auf der Weser bezogen werden. Dies müsse jetzt geschehen, denn voraussichtlich werde im nächsten Sommer ein sehr niedriger Wasserstand sein, weil kein Schnee auf den Bergen liege, und die Schiffe können dann die Oberweser nicht befahren. Werde die Arbeit jetzt in Angriff genommen, so könne man Ende August oder Anfang September so weit sein, daß mit dem Bau des Schoppens begonnen werden könne, andernfalls könne derselbe in diesem Jahre nicht fertig werden. Er bitte, dieses zu bedenken. Bisher habe man, wo ein dringendes Bedürfniß des Handels vorlag, aus solchen Gründen, wie sie jetzt zu Tage treten, nicht Widerstand geleistet. In den Worten der Senatsmittheilung, welche Herr Rozenberg so sehr betone, liege nicht der von demselben hineingelegte Sinn, denn der Senat weise bei diesen Worten ausdrücklich auf die Erklärung der Deputation hin. Der Raum, um welchen es sich handle, sei schon mit Schienen belegt, welche Senat und Bürgerschaft im vorigen Jahre bewilligt, weil ein Bedürfniß vorlag. Nun solle aus den Schienen eine Drehscheibe ge-

macht werden. Der ganze Platz werde also schon benutzt, und er begreife deshalb nicht, wie seine Mitbürger sich gegen den Antrag der Deputation erklären können.

Herr Plump: Es freue ihn, daß Herr Rozenberg schon einen Antrag formulirt habe, worin die Bürgerschaft klar und bündig erkläre, daß sie auf den Gegenstand nicht eher zurückkommen wolle, als bis der Bericht der Convoideputation vorliege. Er müsse bekennen, daß in Betreff dreier Punkte, welche die Deputation überzeugend nachgewiesen, die Mittheilung des Senats sehr befremdend klinge, und wolle auch einige Worte aus derselben citiren. Der Senat sage, es könne keine Rücksicht genommen werden auf den von der Bürgerschaft ausgesprochenen Wunsch, daß auf dem betreffenden Plage später Krähnanlagen errichtet werden möchten. Zweitens meine er, die Errichtung einer öffentlichen Krähnanstalt sei mit dem fraglichen Plage unvereinbar. Drittens: eine Beschlusfassung über die Anträge der Eisenbahndeputation könne nicht abhängig gemacht werden von dem Bericht der Convoideputation, und er fordere schließlich die Bürgerschaft auf, sich über den Gegenstand nimmehrer zu erklären. Er frage, ob die Bürgerschaft darauf ohne Weiteres eingehen wolle? Freilich brauche im Allgemeinen nicht so sehr auf die Form gesehen zu werden, aber man wisse aus dem gemeinen Leben, daß aus einer mangelhaften Form selten etwas Gutes geschaffen werde. Er meine überdem, es sei wünschenswerth, daß die Bürgerschaft etwas auf ihre Beschlüsse halte. — Was die Sache selbst angehe, so habe er immer geglaubt, es fehle namentlich am Weserbahnhofe an guten Krähen. Es wurden im vorigen Jahre zwei alte Krähne neuer Construction auf die Brücken für den provisorischen Schoppen gesetzt und bei dieser Gelegenheit sei zur Sprache gekommen, daß die alten hydraulischen Krähne verfehlt seien. Es mangle nun nicht an Platz zum Aufsetzen, sondern an einem bedeckten Raum. Dieser möge von der Eisenbahndeputation als sehr nothwendig hingestellt werden, er glaube jedoch, daß sich ein großer Theil des Verkehrs, welcher sich jetzt am Weserbahnhofe befinde, später nach der Neustadt hinüberziehen werde, namentlich der Verkehr in Steinkohlen, wovon die Deputation sage, daß eine sehr große Masse aufgesetzt werde. Der erforderliche bedeckte Raum müsse anderswo hergestellt werden, als wo die Deputation vorschläge, denn verbaue man den Zugang der Weser auch hier, so sei das dasselbe, als wenn man der westlichen Vorstadt die Luft nehme, sie in einen Sack sperre. Es sei zur Errichtung eines Schoppens außerdem Raum genug da, denn wie er meine, gehöre auch das frühere Köcheln'sche Erbe dem Staate. Sei es nothwendig, daselbst noch einige Krähne anzubringen, so könne dies ja geschehen. Der Wunsch der Bürgerschaft, daß ein oder zwei öffentliche Krähne dort errichtet werden möchten, könnte alsdann dadurch erfüllt werden, daß man den zu erbauenden neuen Schoppen statt in die Länge in die Quere setze und damit den Bahnhof schließe. Der Techniker sage freilich, die Sache sei nicht anders möglich. Er wolle darauf nicht weiter eingehen, glaube aber, daß dem Techniker alles möglich sei, wenn ihm gesagt werde: so soll es sein, nun finde die nöthige Vorrichtung. Er habe im Bericht gelesen, es sei nicht möglich, rückwärts, mit der Loco-

motive hinter dem Zuge, aus dem Bahnhofe herauszufahren. In den Braunschweiger und Kölner Bahnhof, wo ähnliche Einrichtungen seien, fahren die Züge hinein und werden von der Locomotive wieder hinausgeschoben. Warum sei es also hier nicht möglich, die Züge hinauschieben zu lassen? Er glaube nicht, daß die Bürgerschaft zu einer Abschließung der westlichen Vorstadt ihre Zustimmung geben werde. Unter dem 7. Juli 1865 wurde von der Eisenbahndeputation die Errichtung eines provisorischen Schoppens auf dem Weserbahnhofs beantragt und dabei darauf hingewiesen, es müsse für die Dossirung des Deichs ein Buschfuß gemacht werden, welcher 3600 R kosten sollte. Es wurde jedoch von der Deputation hervorgehoben, daß es besser sei, statt dessen eine Spundwand für 6000 R herzustellen, indem dann später ein steinerner Schoppen statt eines provisorischen hölzernen errichtet werden könne. Die Eisenbahndeputation scheine nun ganz vergessen zu haben, daß damals bei der Herstellung des provisorischen Schoppens laut Bericht des Technikers auf den jetzt fraglichen Platz keine Rücksicht genommen werden konnte, weil sonst dem zweiten Schoppen Luft und Licht genommen werden würde. In dem jetzt vorliegenden Berichte der Eisenbahndeputation heiße es nun, es sei von Anfang an auf die Verlängerung des Schoppens Rücksicht genommen worden. Das sei also ein Widerspruch. Er bitte, den Antrag des Herrn Kogenberg anzunehmen. Die Eisenbahndeputation meine es gewiß gut mit ihrem Vorschlage, indessen die Bürgerschaft sei darauf angewiesen, das Interesse des ganzen Staats wahrzunehmen und nicht bloß das der Eisenbahndeputation.

Herr A. G. Hauschildt: Er habe sich an Ort und Stelle die Localitäten angesehen und sich die Sache durch den Kopf gehen lassen, und müsse bekennen, daß er zu der Ansicht gekommen sei, daß die Deputation Recht habe. Es sei immer die Rede von der Errichtung eines öffentlichen Krähnes. Einen öffentlichen Krahn habe die ganze Neustadt auch nur und zwar an der Häfchenstraße, der jedoch nicht einmal fortwährend Beschäftigung habe, obgleich eine Masse Pacht Häuser dahinter liegen. Ein freier Krahn könne ohne große Kosten errichtet werden, wenn man nur den Bocksbentel abschaffe, der nicht mehr zu unserer Zeit passe, worauf er in voriger Sitzung schon hingewiesen habe. Er habe vor Kurzem eine Rechnung gesehen, welche Herr Woltjen von dem Wuppenpächter Nr. 6 auf der Schlachte bekommen habe, worin dieser für 9000 Säcke Reis, welche auf Woltjens Krahn aufgesetzt wurden, etwas über 30 R verlangte. Das sei ein eben so fürchterlicher Bocksbentel, wie die frühere Barbierconcession. Man spreche immer von der Vorstadt, als wenn dort der Welt Ende wäre und ein Loch zugestopft werden sollte. Bei der Neustadt sei dieses auch nicht geschehen. Alle Krähne des Weserbahnhofs werden nicht zu Bahnhofszwecken allein benutzt, sie seien für Privatleute noch billiger auf, wie die Krähne an der Schlachte. Man vergesse nicht, daß außer der Vorstadt die Neustadt und Schlachte da sei. Wollte man auf der letzteren vielleicht später braunen Kohl pflanzen. Der Weserbahnhof könne nicht verkürzt werden. Baue man daselbst noch einen Schoppen, so müssen auch die Waaren hinkommen können.

Herr Ordemann: Wenn vorhin ein Unterschied gemacht worden sei zwischen der Vertretung des Gesamt-

interesses und des Interesses der Eisenbahndeputation, so müsse er darauf bemerken, daß die Mitglieder der Eisenbahndeputation auch Mitglieder des Senats und der Bürgerschaft seien und nicht ein anderes Interesse vertreten, als das allgemeine Staatsinteresse. Nach der jetzigen Mittheilung des Senats liege die Sache klar. Die Bürgerschaft wolle den Antrag der Eisenbahndeputation nicht eher bewilligen, als bis sie sich vergewissert habe, ob nicht auf dem betreffenden Platze eine Krahnanlage hergerichtet werden könne. Der Senat gehe nicht darauf ein, habe aber darein gewilligt, daß die Convoideputation darüber berathe, ob eine solche Krahnanlage an einer anderen Stelle hergestellt werden könne. Es sei ein großer Fehler gewesen, daß seiner Zeit der Staat die Erben, welche in der Nähe des Weserbahnhofs an die Weser grenzen, nicht erworben habe. Jetzt werde eine solche Krahnanlage eine theure Sache werden. Es werde ein Platz dort beschafft werden können, aber er werde viel Geld kosten. Ob die Bürgerschaft die Sache für heute ausseze oder nicht, einerlei, der fragliche Platz müsse dem Weserbahnhof erhalten bleiben. Die Bürgerschaft habe das gegenseitige gemeinsame Interesse zu vertreten und man müsse nicht glauben, daß man durch Ablehnen und Aussetzen es erzwingen könne, einen anderen Platz zu bekommen. Die Bürgerschaft habe sich heute nur mit der Frage zu beschäftigen, ob der Antrag der Eisenbahndeputation annehmbar sei oder nicht. Er empfehle denselben. Setze man die Sache bis nach Eingang des Berichtes der Convoideputation aus, so werde die Arbeit nur verzögert und es entstehen später Mehrkosten und Verluste. Die Bürgerschaft habe noch nie gezeugt, solche Anlagen zu bewilligen, und sie habe Recht daran gethan, denn man sehe, welchen Aufschwung der Verkehr genommen habe. Es empfehle sich, bei dieser Politik zu bleiben und nicht die entgegengesetzte einzuschlagen.

Herr Wulstein: Er unterstütze den Antrag des Herrn Kogenberg und zwar aus dem Grunde, weil die mancherlei gemachten Erfahrungen es unzweideutig klar gemacht haben, wie wohl die Bürgerschaft thue, wenn sie nicht übereilt Bauten beschliesse. Es lasse sich allerdings einwenden, dies sei nicht ein übereilter Bau, die Bürgerschaft sei schon seit Monden damit bekannt, aber sie habe in Erwägung der Sachlage ihre Ansicht dahin documentirt, daß sie die Convoideputation zu einem Bericht über den Gegenstand aufgefordert habe. Er sei ebensowenig wie Herr Ordemann der Anschauung, als wenn die Mitglieder einer Deputation besondere Interessen vertreten, aber Jeder habe auch die Verpflichtung, dafür zu sorgen, daß namentlich unter den obwaltenden Verhältnissen die Bürgerschaft nicht unnütz Geld ausgabe. Würde der Weserbahnhof heute zum zweiten Male gebaut, so würde er jedenfalls ganz anders hergestellt, als wie er jetzt sei. Er halte mit seiner Meinung nicht zurück. Wenn man den Weserbahnhof ansehe, so werde sich Jeder fragen, warum die Inspectorwohnung nicht diesseits der Bahn gebaut worden sei? Es wäre dann Raum für wenigstens zwei große Schoppen geblieben, an denen die Bahn hätte vorübergeführt werden können. Das Köcheln'sche Erbe sei Staatseigenthum und hätte man dort gebaut, so wäre jetzt vollkommen Raum da und es könnte die Spitze des Areals

zu einem öffentlichen Bösch- und Ladeplatz abgegeben werden. Es sei, da die Bürgerschaft einen Bericht der Convoyedeputation über die Sache verlangt, überflüssig, schon jetzt einen Beschluß über die Sache abzugeben. Es handle sich nicht, wie Herr Ordemann meine, einfach darum, über den Antrag der Eisenbahndeputation abzustimmen, sondern es müsse geprüft werden, ob es gerathen sei, den fraglichen Platz für den Weserbahnhof herzugeben. Werde dies verneint, so könne die Bürgerschaft vielleicht die geforderten 83,000 \mathcal{F} sparen. Er bitte, zuvor den Bericht der Convoyedeputation abzuwarten.

Herr Kosenberg: Er müsse sich zunächst gegen eine Andeutung des Herrn Ordemann verwahren, als wenn er durch seinen Antrag die Verathung der Convoyedeputation über einen Platz zu Krahnanlagen erzwingen wolle. Er glaube nicht, daß die Bürgerschaft der Meinung sein könne, daß dies seine Absicht gewesen. Nach Lage der ganzen Sache könne die Bürgerschaft zu dem vorliegenden Zwecke nicht eher Geld bewilligen, als bis die Convoyedeputation berichtet habe. Er glaube gern, daß der Eisenbahndeputation sehr daran liege, daß mit der Arbeit vorgegangen werde. Er denke aber, auch die Convoyedeputation werde mit ihrem Bericht nicht lange auf sich warten lassen, denn ihre Mitglieder seien auch Mitglieder der Bürgerschaft und des Senats, und wissen, wie sehr der Bürgerschaft, dem Senate und der Eisenbahndeputation daran liege, daß die Sache vorwärts komme. Er hoffe, daß Mitglieder der Convoyedeputation noch heute Mittheilung machen werden, wie weit die Verathungen in der Sache gekommen seien. So große Eile habe es mit der Bahnhofsangelegenheit auch nicht. Es werde wohl einerlei sein, ob 8 oder 14 Tage später mit dem Bau begonnen werde. Wenn sich die Bürgerschaft ihren Beschluß nicht bis nach Eingang des Berichtes der Convoyedeputation vorbehalte, so sei sie in einer Hinsicht gebunden.

Herr Lahmann: Der Vergleich des Herrn A. G. Hauschildt zwischen der Neustadt und der Vorstadt passe nicht. Derselbe erwähne, es befände sich in der Neustadt nur ein öffentlicher Krahn. Dagegen sei aber dort allenthalben die Möglichkeit, an die Weser zu kommen. Der Neustadtsdeich könne nicht bebaut werden und der Staat jederzeit dort Krähne anlegen. Werde aber der B-Schoppen in der projectirten Weise verlängert, so werde jede Möglichkeit abgeschnitten, in dortiger Gegend an die Weser zu kommen. Wenn in vorletzter Bürgerschaftssitzung, er glaube von Herrn Dr. v. Lengerke, die Ansicht ausgesprochen sei, der Staat habe keine Verpflichtung, für öffentliche Bösch- und Landungsplätze zu sorgen, so müsse er dem widersprechen. Wäre dem so, so würde der Staat jedenfalls viel besser dabei thun, wenn er die Holzpforte, Schlachte u. s. w. verkaufe und Pächthäuser darauf bauen ließe. Er wolle nicht, wie Herr Schröder behauptete, Neuerungen auf dem Weserbahnhofs einführen, sondern er habe nur angegeben, wie die Eisenbahndeputation sich auf dem Weserbahnhofs für eine Zeit lang helfen könnte. Von Herrn Plump sei schon hervorgehoben worden, daß die Eisenbahndeputation immer ein ungeheures Gewicht auf die Krähne gelegt habe und es jetzt an Raum fehle. Wieviel Raum werde mit der beantragten Verlängerung des Schoppens gewonnen? Beinahe keiner.

Wie sich der Verkehr jetzt steigere, werde man nicht lange damit auskommen, und außerdem einem ganzen Stadttheile die Möglichkeit genommen, an die Weser zu gelangen. Das dürfe die Bürgerschaft nicht genehmigen. So gut wie der Staat in der Alt- und Neustadt für öffentliche Böschplätze gesorgt, müsse er auch in der Vorstadt dafür Sorge tragen.

Herr Richter Voisselier: Er habe das Wort genommen, um den Antrag der Eisenbahndeputation und des Senats zu befürworten. Es scheine nicht zweifelhaft, daß ein dringendes Bedürfnis, dessen Befriedigung sobald als möglich zu wünschen, für die Verlängerung des B-Schoppens vorliege, und andererseits scheine die Behauptung der Eisenbahndeputation, welche auf dem ausführlichen Gutachten des Technikers basirt sei, daß von Herstellung eines öffentlichen Krahns und Böschplatzes auf dem Areal des Weserbahnhofs unter keinen Umständen die Rede sein könne, nicht widerlegt zu sein. Es handle sich um zwei Gegenstände, welche durchaus nicht in unmittelbarem Zusammenhange stehen. Wenn der Antrag der Eisenbahndeputation auf baldige Errichtung des Schoppens gerechtfertigt sei, so könne möglicherweise darum auch der Wunsch gerechtfertigt sein, daß ein öffentlicher Böschplatz in der westlichen Vorstadt errichtet werden möge. Darüber habe sich die Bürgerschaft aber nicht einmal bestimmt ausgesprochen, sondern nur beantragt, daß die Convoyedeputation berichte, ob sie es für nöthig halte, daß dort ein öffentlicher Böschplatz hergerichtet werde. Privatplätze herzustellen, würde natürlich den Betheiligten nicht genommen sein. Ihm scheinen, wie gesagt, die beiden Gegenstände nicht in unmittelbarem Zusammenhange zu stehen, und er glaube nicht, daß wenn sich die Bürgerschaft dem Antrage der Eisenbahndeputation zustimmend erkläre, damit der Wunsch nach Errichtung eines öffentlichen Böschplatzes in der fraglichen Gegend in Wegfall komme. Seiner Ansicht nach werde die Bürgerschaft aber nicht darauf rechnen können, daß von dem Areal des Weserbahnhofs Raum für einen solchen Platz übrig sei.

Herr H. H. Schröder: Herr Lahmann habe gesagt, daß es sich darum handle, der Stephanivorstadt einen öffentlichen Böschplatz zu sichern. Redner frage nun aber, ob es nach der bestimmten Erklärung der Deputation, des Technikers, sowie nach den Anordnungen, welche der Betriebsdirector im vorigen Jahre gemacht, nach welchen die Schienen so zu legen seien, wie sie liegen, jemals durchgeföhrt werden könne, auf dem Areale des Weserbahnhofs einen solchen Böschplatz herzustellen, so lange der Betrieb dort in der Weise fortanere, wie bisher? Es sei dies nicht möglich und wenn die Bürgerschaft es auch 10 Mal beantrage, denn es würden technische Schwierigkeiten entgegenstehen. Die Schienen liegen schon bis zur äußersten Spitze des Bahnhofs, bis zu dem Stacket, welches vor dem früheren Wenke'schen Erbe vorbeiföhre. Herr Plump habe nun gemeint, der Zug könne geschoben werden, bei dem Braunschweiger Bahnhof wären ähnliche Einrichtungen und man könnte deshalb auch hier die Sache wohl einrichten. Man fahre daselbst in den Bahnhof hinein, der Zug werde aber rückwärts von der Locomotive nicht wieder herausgeschoben, sondern die Locomotive werde vorn wieder vorgespannt, oder mit der Drehscheibe hinten

entfernt. Es sei gegen jede gesunde Einrichtung, den Zug von der Locomotive schieben zu lassen. Früher habe man große Züge wohl weggeschafft, indem eine Locomotive hinter, eine andere vorgespannt wurde, dies geschehe jedoch jetzt nicht mehr, sondern man spanne zwei Locomotiven vor den Zug. Das sei ein feststehender Grundsatz. Als der jetzige Betriebsdirector nach Bremen kam, war es das Erste, daß er die frühere Einrichtung, die Locomotive nöthigenfalls hinter den Zug zu spannen, abschaffte, da er straffällig sein würde, wenn es noch gelitten würde. Wer auf dem Braunschweiger Bahnhofe gewesen, werde gefunden haben, daß man rückwärts aus dem Bahnhofe herausfahre, die Locomotive aber vor dem Zuge sei. Es werde nun auf die Krähne am Weserbahnhof, besonders auf den Krahn verwiesen, welcher das Kohलगeschäft besorge. Derselbe befinde sich in der Nähe des Zuchthauses, auf diesem schweren Krahn können aber keine Güter für die amerikanischen Dampfer abgesetzt werden. Derselbe sei vielmehr für Steine, Hölzer, namentlich Jarbehölzer, Mahagoniholz, Steinkohlen u. s. w. Wenn man die Zeichnungen angesehen, werde man gefunden haben, daß die Deputation nicht beabsichtige, feste Krähne zu bauen, sondern Laufkrähne herstellen wolle, welche dort hingeschafft werden können, wo die Schiffe liegen. Er begreife nicht, wie man solche Aeußerungen gegen feststehende Thatsachen machen könne. — Bei dem Antrage in Betreff des Holzschoppens habe die Deputation von einer Böschung gesprochen, aber empfohlen, ein massives Bollwerk aufzuführen, weil sie hoffte, daß dort ein massiver Schoppen gebaut würde. Wenn gesagt worden, der Weserbahnhof hätte anders gebaut werden können, so bemerke er, daß derselbe nach einem bestimmten Plane gebaut sei und nur andere Einrichtungen gemacht werden könnten. Der Raum zwischen dem Bollwerke und dem Hauptgebäude war zu einem großartigen Canal bestimmt, welcher durch den Stadtgraben nach dem Bahnhof führen sollte. Auf diesem Canale sollte die Schifffahrt vermittelt werden, die Ausführung stellte sich aber als so kostspielig heraus, daß nicht dazu geschritten wurde, obgleich man sich lange Jahre mit diesem Projecte getragen. Das sei der Grund, weshalb der zweite Schoppen dort hingekommen, wo er sich befinde. Der Raum sei nicht verloren, wenn man nur einmal dahin komme, die großen Ausgaben für Ausführung des Bollwerks nicht zu scheuen. Wenn man nur die früheren Pläne und Zeichnungen, welche die Bürgerschaft besitze, studiren wolle, so werde man seine Angaben bestätigt finden. An der Hand der Erfahrung werden veränderte Einrichtungen getroffen und es sei besser, offen zu bekennen, diese oder jene Einrichtung habe sich in der Praxis nicht bewährt, als aus bloßer Rechthaberei bei den alten Einrichtungen zu beharren. Wolle die Bürgerschaft die Ausgabe nicht bewilligen, so schlage sie die Bewilligung ab, aber man lasse die Sache nicht bis nach Eingang des Berichtes der Convokedeputation liegen. Der bezeichnete Raum könne zu einem Böschplatze nicht benützt werden, weil der Betrieb auf dem Weserbahnhofe es nicht gestatte.

Herr Plump: Wenn Herr Richter Boisselier keinen Zusammenhang finde zwischen der Frage, ob an der fraglichen Stelle ein öffentlicher Böschplatz hergerichtet werden oder ob die Eisenbahndeputation daselbst den beantragten Schoppen

bauen solle, so sei ihm das unerklärlich. Sollte daselbst ein öffentlicher Böschplatz hergestellt werden, so könne dort kein Schoppen gebaut werden und umgekehrt. Der Zusammenhang liege also auf der Hand. Der Rechnungsführer der Eisenbahndeputation habe soeben das Wort „Rechthaberei“ gebraucht. Er glaube, das könnte man auf die Eisenbahndeputation anwenden, denn er möchte behaupten, daß wenn die Deputation nur wollte, sie einen anderen Vorschlag hätte machen können, als sie sah, daß die Bürgerschaft diesen Platz für eine Krahnanlage reservirt haben wollte. Herr Schröder habe sodann von dem Gutachten des Technikers gesprochen. In dieser Beziehung mache Redner nun darauf aufmerksam, daß am 7. Juli 1865 der Techniker erklärte, es könnte kein provisorischer Schoppen auf diesem Platze gebaut werden, weil man dem zweiten Schoppen sonst Licht und Luft nehmen würde und nicht an die Weser kommen könnte; jetzt solle daselbst ein solider Schoppen gebaut werden und es heiße, es sei alles nach einem lange vorbedachten Plane zugeschnitten und gebaut worden. Er wünsche, es wäre das der Fall gewesen. Wenn man irgendwo Lehrgeld bezahlt habe, so sei es bei den Eisenbahnanlagen gewesen. Daß die Schienen schon auf dem Platze liegen, wie der Herr Rechnungsführer der Eisenbahndeputation sage, mache kein Hinderniß: sie werden eben wieder weggenommen. Es sei ihm nicht klar, ob der Herr Rechnungsführer sagen wolle, daß man in den Braunschweiger und Kötner Bahnhof nicht hineinfahre. Er seinerseits sei hinein- und auch wieder herausgefahren. (Heiterkeit.) Den früher beabsichtigten Canal angehend, so war das eben ein Project, welches nicht auszuführen war. Im vorigen Jahr, als die Spundwand ausgeführt sei, wurde dieser Plan auch ad acta gelegt. Er sei mit Herrn Rahmann der Meinung, daß auf dem fraglichen Platze kein Schoppen gebaut werden dürfe. Wolle die Deputation einen Sub-Schoppen haben, so könne er in der Quere gebaut werden, oder sie möge ihn auf dem früheren Köcheln'schen Erbe bauen lassen. Sie könne auch den provisorischen Schoppen noch wegnehmen. Die westliche Vorstadt dürfe man nicht, so zu sagen, der Luft und des Lichtes berauben, denn er möchte wissen, wo ein öffentlicher Böschplatz angelegt werden solle, wenn nicht hier.

Herr Kosenberg: Er wolle sich auf eine Mittheilung beschränken. Er habe soeben von einem Mitgliede der Convokedeputation gehört, daß die Deputation wegen dieser Angelegenheit noch nicht versammelt gewesen sei. Er bedauere das sehr und müsse den Wunsch gegen die Mitglieder der Convokedeputation aussprechen, daß wenn sie nicht berufen werden, sie das Mittel ergreifen mögen, welches ihnen im Deputationsgesetz gegeben sei, um eine Versammlung zu veranlassen. Sie seien dazu verpflichtet. — Im Uebrigen sei es am besten, jetzt die Discussion zu schließen, da die Sache hinlänglich besprochen worden. Er beantrage daher

den Schluß der Debatte.

Der Schluß wurde beliebt und darauf der Antrag des Herrn Kosenberg angenommen.

2. Wegunterführung unter der Eisenbahn.

Herr H. H. Schöder: Schon seit Jahren sei von vielen Seiten der Wunsch geäußert worden, es möge das

große Hinderniß, welches die Eisenbahn an der Torfstraße für die Passage bilde, beseitigt werden. Anfänglich war der Plan, nur einen Durchgang für die Fußgänger zu bauen, dieser habe sich aber schon jetzt als nicht practisch herausgestellt und die Deputation sei nun zu dem vorliegenden Project gekommen, welches sich auf die Dauer am zweckmäßigsten erweisen werde. Ob die Arbeit schon jetzt oder erst später unternommen werden solle, darüber möge die Bürgerschaft selbst entscheiden. Anders, wie vorgelegt, werde sich die Sache nicht einrichten lassen. Es sei nicht zu verkennen, daß jemehr sich der Verkehr auf der Bahn steigere, desto größer die Störung sein werde, denn die ganze Rangirung der Züge wende sich nach jener Seite hin und wenn nach zwei Jahren die Oldenburger Bahn hinzukomme, so werden natürlich noch mehr Züge die Bahn befahren. Die Nothwendigkeit der Arbeit sei unzweifelhaft, es sei nur eine Zeitfrage, ob in diesem Jahre oder später das Werk ausgeführt werden solle. Die Deputation halte sich neutral. Der Staat komme aber billiger weg, als wenn noch neue Aufschüttungen vorgenommen und späterhin die Arbeit ausgeführt werde.

Herr Joh. Segelken: Er könne den Antrag der Eisenbahndeputation nur mit Dank anerkennen, daß das so lange gefühlte Bedürfniß befriedigt werden solle. Die Behauptung dürfe er wohl aussprechen, daß es auf der ganzen Eisenbahnstrecke keinen gefährlicheren Uebergang gebe, als hier, zumal jenseits der Eisenbahn ein ganzer Stadttheil gebaut werde, der schon jetzt aus Hunderten von Häusern bestehe. Die Leute können nicht zur Stadt, die Kinder nicht zur Schule und zum Prediger kommen, ja die Aerzte seien gezwungen, den Umweg nach dem Heerdenthor zu machen oder unter den Barrieren durchzukriechen. Hierzu komme, daß das Torfuhrwesen in Folge der jetzigen Calamität sehr im Argen liege. Es existire nur dieser eine Uebergang vom Torfcanal nach der westlichen Vor- und Altstadt, und man könne, wenn Morgens und Nachmittags die Züge rangirt werden, oft 25 bis 30 Wagen hintereinander vor dem Uebergange warten sehen. Die Leute, welche sich mit dem Torfe beschäftigen, haben nur ein Vierteljahr ihren Broderwerb und man sollte ihnen dabei nicht noch länger Hindernisse in den Weg stellen. Die meisten Gemüse- und Grasländereien liegen außerdem jenseits der Eisenbahn. Die Besitzer fahren mit ihren Wagen hin, um Futter und Gemüse zu holen, und da heiße es auf einmal: Halt! Man müsse vielleicht eine halbe Stunde warten; ihm selbst sei dies passiert. Wenn irgendwo, so könne das Sprichwort: „Zeit ist Geld“, hier in Anwendung kommen. Er möchte deshalb bitten, daß die Bürgerschaft die geforderte Summe bewillige. Wäre diese auch noch größer, als 32,000 Rfl , so würde sie sich doch zu der Bewilligung entschließen müssen, ehe ein Menschenleben verloren gehe.

Herr Ordemann: Er unterstütze den Antrag der Deputation. Schon früher lag ein anderer Plan vor, die Bürgerschaft hielt das damit Erreichte jedoch nicht für genügend, weil darin der Wagenverkehr nicht berücksichtigt war. Die Summe sei zwar groß, allein es könne jetzt leicht ein Menschenleben verloren gehen. Außerdem sei das Hinderniß

für den Verkehr so bedeutend, daß dringend Abhilfe geschaffen werden müsse.

Herr Kotzenberg: Es sei schon gesagt, daß die Bürgerschaft bei Gelegenheit der Verathung des Budgets eine Wegunterführung abgelehnt habe, welche bloß für Fußgänger bestimmt sein sollte. Sie habe sich im Gegentheil einen Bericht wegen Anlage einer Durchfahrt an der gedachten Stelle erbeten. Die Bürgerschaft schien damals die Meinung zu haben, daß eine Durchfahrt nothwendig sei, und es werde nach dem, was soeben erörtert worden, Jedem klar sein, daß eine solche auf die Dauer nicht entbehrt werden könne. Man fühle jetzt schon das Bedürfniß, wenn aber erst die Oldenburger Bahn hinzugekommen, so werde der Verkehr auf dem Eisenbahndamm noch größer werden und die Ueberfahrt nicht mehr möglich sein. Da also früher oder später die Anlage doch hergestellt werden müsse, so empfehle es sich, sie schon jetzt auszuführen, damit sie dem Staate später nicht noch theurer zu stehen komme.

Herr Helmken: Er theile ganz und gar die Ansicht und die Beschreibung des Herrn Segelken, welche derselbe von der dortigen Calamität gegeben, und könnte füglich aufs Wort verzichten, wolle jedoch der Bürgerschaft die Bewilligung noch einmal dringend ans Herz legen. Man warte nicht so lange, bis Menschenleben zu beklagen seien. Die Thatsache spreche zu laut und jede Verzögerung werde Schaden bringen können. Die Kosten seien in Hinsicht auf das, was mit der Anlage erreicht werde, nicht zu groß. Seien erst Menschenleben verloren gegangen, so hinfte man hinterher, dann aber zu spät.

Herr Schönfelder: Es werde wohl Niemand in Abrede stellen, daß der Eisenbahnübergang an dieser Stelle eine große Calamität mit sich führe, und aus diesem Grunde habe die Bürgerschaft die Deputation beauftragt, Abänderungsvorschläge zu machen. Allein es werde auch wohl Niemandem im Saale einfallen, für eine solche Verkehrserleichterung 32,000 Rfl zu bewilligen. Es werde fortwährend von Lebensgefahr gesprochen, während die Deputation selbst sage, daß in volkreichen Städten solche Eisenbahndurchfahrten nicht gebaut werden könnten. Er weise auf England und Amerika hin, wo in den Städten täglich Züge durch die Straßen fahren und das Publikum nur durch Warnungstafeln auf die mögliche Gefahr aufmerksam gemacht werde. Mit der Lebensgefahr sei es nicht so schlimm. Dort fallen wenig Unglücksfälle vor und er halte das Publikum hier eben so vernünftig wie dort. Wenn es das nicht sei, so möge es durch Schaden klug werden. (Oh! oh!) Der Verkehr sei auch nicht so sehr gehemmt. Zu diesem Zwecke sei der kleine Tunnel da, für die Eisenbahnbeamten hinter der Eisenbahn ein Weg vorhanden und die Torfwagen können bei der Gasanstalt unter dem Eisenbahndamm durchfahren. Es komme also nur hauptsächlich die Vorstadt in Betracht. Man höre von einem andern Eisenbahnprojecte. Die Sache scheine nicht unwesentlich zu sein, da selbst Deputationen und Vereine erst berathen müssen, bis etwas Definitives beschlossen werden könne. Aus allen diesen Gründen beantrage er, die Beschlußfassung über diesen Gegenstand bis auf Weiteres auszusetzen.

Herr Dralle: Er könne nicht umhin, den Antrag der Deputation zu empfehlen, da die Leute vor dem Eisenbahndamm oft eine halbe Stunde lang warten müssen, weshalb denn Mancher es wage, unter den Barrieren durchzukriechen, und so sein Leben in Gefahr bringe.

Herr Plump: Es sei nicht seine Absicht, daß Wünschenwerthe einer Eisenbahndurchfahrt in jener Gegend in Frage zu stellen, er möchte aber darauf aufmerksam machen, daß, abgesehen von der Gefahr des Rangirens, beim Stephanithore ähnliche Verhältnisse vorliegen, wie hier. Falls nun der Bahnstrang zwischen dem Weserbahnhof und dem Hauptbahnhof in Zukunft so häufig benützt werde, wie man erwarte, werde die Gefahr bei dem Uebergange am Stephanithore, abgesehen von dem Rangiren, ebenso groß sein. Er möchte deshalb die Frage an die Eisenbahndeputation stellen, ob sie sich dies vergegenwärtigt und vielleicht darüber berathen habe, ob nicht in der Mitte des Bahnstranges, an der Düsternstraße für beide Thore eine solche Durchfahrt hergestellt werden könne, wie hier projectirt. Mit einem kleinen Umwege könnten die Torwagen und andere Fuhrwerke und die Fußgänger durch diese ebenso gut ihren Weg nehmen, und man würde dadurch Beiden gerecht werden. Die Idee liege nahe, die Deputation habe jedoch nichts davon erwähnt.

Herr Edm. Pavenstedt: Die Nützlichkeit einer solchen Durchfahrt werde wohl nicht bezweifelt werden. Er erlaube sich aber darauf aufmerksam zu machen, daß den Hauptnutzen von dieser Anlage die Grundeigenthümer ziehen werden, welche jenseits der Eisenbahn Grundeigenthum haben. Es wäre deshalb zu überlegen, ob diese nicht zur Tragung der Kosten mit herbeigezogen werden könnten.

Herr Eisenhardt: Er habe nicht geglaubt, daß er des hier vorliegenden Antrags wegen, welcher sich selbst empfehle, noch das Wort zu nehmen habe. Es sei schon hervorgehoben, daß die Anlage nur eine Zeitfrage sei und man mit Ausführung derselben nicht so lange warten sollte, bis Menschenleben zu beklagen seien. Wer sich einen Begriff davon machen wolle, wie der Eisenbahnverkehr in dieser Gegend den Verkehr eines ganzen Stadttheils hemme, möge sich dahin begeben. Stundenlang müsse man warten. Er frage, ob man noch länger in unserer Zeit, wo für das Ebenen der Wege und alle möglichen Verkehrserleichterungen viel Geld ausgegeben werde, einen ganzen Stadttheil hermetisch abschließen dürfe? Es sei nothwendig, daß wenn ein Stadttheil dort gebaut werde, man auch Wege dahin herstelle. Handelte es sich nur um Bewilligung von 2—3000 R^{th} , so würde Niemand etwas dagegen sagen. Die verlangte Summe sei zwar bedeutend, aber die Bürgerschaft werde sie bewilligen müssen. Herr Schönfelder meine, in Nordamerika gebe es auch solche Eisenbahn-Uebergänge, bei denen jedoch einfach Warnungstafeln aufgestellt wären. Dasselbe könne man an der Schwachhauser Chaussee sehen; an der fraglichen Stelle sei es aber anders, denn da werden Stunden lang die Eisenbahnwagen rangirt, und es sei zu verwundern, daß dabei noch nicht ein Unglück vorgefallen sei. Er empfehle den Antrag der Deputation dringend zur Annahme.

Herr H. M. Hauschild: Er müsse beginnen wie Herr Eisenhardt: auch er habe nicht geglaubt, daß er wegen dieser Angelegenheit noch das Wort zu nehmen und die Eisenbahndeputation zu vertreten habe, worüber er schon froh gewesen, da dieselbe heute Abend schon verschiedene Anfechtungen erfahren habe. Herrn Schönfelder gegenüber glaube er, es sei nicht gut, das Publikum abzusperren. Es sei von demselben auf den kleinen Tunnel verwiesen. Die Deputation hatte früher die Absicht, einen andern Tunnel unter der Bahn, welche nach dem Weserbahnhof führe, anzulegen und so den Verkehr in dieser Gegend zu vermitteln. Er sei aber schon damals der Meinung gewesen, daß es in der Natur des Menschen liege, nicht Umwege zu machen. Dieser Tunnel würde wenig genützt, die Leute würden nach wie vor vor dem Eisenbahnübergange gewartet haben. Wenn Herr Plump meine, beim Stephanithore wären ähnliche Verhältnisse, wie hier, so müsse er bemerken, daß vor allem das Rangiren der Wagen es sei, welches den Verkehr hemme und die Gefahr hervorbringe. Die verlangte Summe scheine augenblicklich zwar groß zu sein; im Hinblick auf das, was damit schon jetzt und in Zukunft erreicht werde, sei sie aber nicht so sehr bedeutend. Wenn man nicht immer nur die Vorstadt im Auge habe (und wie beim Weserbahnhofe die westliche Vorstadt), sondern auch das Herz der Stadt, so werde sich auch in Rücksicht hierauf die Anlage empfehlen, denn er glaube, die fragliche Straße werde später einmal weiter geführt werden bis nach dem Wall, dem Abbenthor. Ueberdem dehne sich auch die westliche Vorstadt und besonders der Theil hinter der Eisenbahn immer mehr aus. Er wolle nicht auf die Verhältnisse in Amerika in dieser Beziehung weiter eingehen, wo früher in den Vereinigten Staaten, häufig durch die Noth geboten, die Eisenbahnzüge durch die Straßen jagten, daß den Vorübergehenden die Haare am Kopfe wehten. Man sei jetzt jedoch auch schon darüber aus, Abhilfe zu schaffen, und übrigens seien die Straßen daselbst ganz anders wie hier, sodaß der Eisenbahnverkehr in denselben nicht so gefährlich sei, wie bei uns.

Auf Antrag des Herrn Kogenberg wurde die Debatte geschlossen und der Antrag der Eisenbahndeputation angenommen, nachdem der Antrag des Herrn Schönfelder abgelehnt worden war.

3. Gasbeleuchtung für die Staatsanstalten in Bremerhaven.

Herr J. G. Höpken: Dieser Gegenstand sei aus dem Budget herausgenommen aus dem Grunde, einmal, um zu rechter Zeit die benöthigten Sachen anschaffen zu können, hauptsächlich aber deshalb, weil die Deputation gerade jetzt den Techniker unserer Gasanstalt zur Leitung der Arbeit bekommen könne. Späterhin dürfte das vielleicht nicht möglich sein, da der Mann vielleicht anderweitige Beschäftigung für die hiesige Gasanstalt erhalten könnte. Aus diesem Grunde empfehle er den Antrag der Deputation.

Herr H. J. Schröder: Im vorigen Jahre sei die Herstellung der Gasbeleuchtung für die Staatsanstalten in Bremerhaven ausgesetzt worden. Jetzt sei es nothwendig,

daß damit vorgeschritten werde. Bekanntlich sei der Betrieb der Eisenbahn im Winter am lebhaftesten und die Beleuchtung sei allerdings jetzt nicht genügend. Trotzdem sei verfloßenen Winter der Betrieb recht correct gehandhabt worden.

Herr Kokenberg: Er erinnere daran, daß im vorigen Jahr der Senat, indem er den Bericht übergab, der Bürgerschaft mittheilte, die Finanzdeputation habe sich dahin über die Sache geäußert, es sei für vergangenes Jahr nicht angemessen, die Angelegenheit aufs Budget, sondern besser, sie auf das diesjährige Budget zu setzen, sonst habe sie gegen die Sache selbst nichts zu erinnern. Die Bürgerschaft habe der Meinung der Finanzdeputation Folge gegeben und ihren Beschluß ausgesetzt. Jetzt müsse dieser gefaßt werden, und da die Angelegenheit für sich selbst spreche, werde der Antrag wohl angenommen werden müssen.

Herr Helmken: Er empfehle ebenfalls den Antrag der Deputation und möchte nur darüber Anskunft haben, ob die Deputation auch sicher sei, daß die Bremerhavener Gasanstalt das zur Beleuchtung der Staatsanstalten in Bremerhaven benötigte Gas produciren könne.

Herr Richter Boisselier: In Bezug auf das Bedenken des Herrn Helmken wolle er nur mittheilen, daß dasselbe nicht begründet sei. Die Gemeinde habe die Gasanstalt von vornherein darauf berechnet, daß der Staat sich später beteiligen würde.

Herr Arndt: Von unserem Techniker habe er gehört, daß die Bremerhavener Gasanstalt später noch einer Ausdehnung bedürfen würde, sie aber ganz bestimmt die Beleuchtung der Staatsanstalten übernehmen könne.

Herr Richter Dr. Gröning: Ob die Bremerhavener Gasanstalt im Stande sei, das Gas für die Staatsanstalten zu liefern, darüber vermöge er keine Anskunft aus eigener Wissenschaft zu geben, sie sei aber contractlich dazu verpflichtet. Deshalb habe sie die Anstalt so einzurichten, daß sie dem Staate das Gas liefern könne und zwar zum Kostenpreise, was der Staat sich ausbedungen habe. Der Staat habe zur Erleichterung des Zustandekommens der Bremerhavener Gasanstalt bereits Opfer gebracht, indem er mit Rücksicht auf das Staatsinteresse an derselben einen Platz zur Errichtung der Anstalt erst zu einem billigen Preise und sodann ganz umsonst hergegeben. Nachdem dies Opfer gebracht, komme ihm jetzt der Nutzen zu, an der Anstalt sich contractmäßig beteiligen zu können. Er empfehle daher den Deputationsantrag, da man sich diesen Nutzen doch nicht werde versagen wollen. Sei schon früher die Erleuchtung des Hafens mangelhaft gewesen, so falle dies seit Errichtung der Gasanstalt um so mehr ins Auge.

Der Antrag der Deputation wurde genehmigt.

4. Brücke über den Kuhgraben.

Herr Weyland, Mitglied der Consumtionsdeputation, befürwortete deren Antrag.

Herr Buff: Bei diesem Antrage falle ihm Zweierlei auf, einmal, daß eigentlich die Meinung war, alle Arbeiten,

welche in Folge der Verbreiterung des Kuhgrabens entstanden, würden ebenso wie die Verbreiterung selbst, von der hannoverschen Regierung getragen. Er sei nicht darüber orientirt, ob dieser Posten noch nachträglich der hannoverschen Regierung berechnet werden könne. Darüber werden die Mitglieder der Deputation vielleicht die nöthige Anskunft geben können. Der zweite Umstand, auf den er aufmerksam machen wolle, sei der, daß wir zu den vielen Bandeputationen, welche wir schon besitzen, durch diese Vorlage noch eine neue erhalten. Es sei zum ersten Male, daß die Deputation für die Umsatzsteuer mit einem Bauplane an die Bürgerschaft komme. Er halte das formell nicht für gut und richtig, denn wir streben von manchen Seiten dahin, eine größere Concentration unseres Banwesens zu erhalten, und die Bürgerschaft erwarte darüber gegenwärtig den Bericht einer Commission. Die Veranlassung sei nicht geeignet, um auf diesen Gegenstand weiter einzugehen, indessen könne er doch nicht umhin, zu beantragen,

daß, wenn der Antrag der Deputation angenommen werden sollte, die Ausführung der Brücke der Bandeputation übertragen werde.

Herr Weyland: Was in Bezug auf die Verpflichtung Hannovers gesagt werden könne, erlebige sich von selbst dadurch, daß aus dem Contracte mit Hannover keine solche Verpflichtung herzuleiten sei. Es heiße zwar darin, daß Hannover die Verhältnisse so wieder herstellen solle, wie sie gewesen, es sei aber bekannt, daß nur einige Bretter zum Uebergang über den Kuhgraben benutzt wurden, man also Hannover nicht veranlassen könne, eine Brücke nebst Schoßvorrichtung zu bauen. Er unterstütze im Uebrigen den Antrag des Herrn Buff. Die Consumtionsdeputation finde nicht ein besonderes Vergnügen daran zu bauen, sondern da die Bandeputation glaube, daß ihr Ressort sich nicht auf Bauten im Gebiete erstrecke, die Landherren aber auch nichts mit der Sache zu thun haben wollten, so blieb ihr nichts übrig, als daß sie selbstständig vorging.

Herr Dunke: Er unterstütze den Antrag der Deputation und stimme mit dem von Herrn Buff Bemerkten im Uebrigen überein, glaube aber nicht, daß die Bandeputation die richtige Behörde zur Ausführung dieser Arbeit sei. Dazu sei die Deputation für die Wege und Brücken im Gebiete da, und beantrage er deshalb,

dieser die Ausführung der Arbeit zu übertragen.

Herr Buff zog seinen Antrag zu Gunsten desjenigen des Herrn Dunke zurück und wurde darauf der letztere angenommen und mit diesem der Antrag der berichtenden Deputation.

6. Verlängerung der Albersstraße.

Herr H. H. Schröder, Mitglied der Eisenbahndeputation, empfahl deren Antrag.

Herr Joh. Segelker unterstützte diesen Antrag. Die Kosten, welche dem Staate mit der Verlängerung der Albersstraße erwachsen, würden in einigen Jahren durch die Grundsteuer, welche der Staat von den auf der fraglichen Strecke zu erbauenden Häusern erheben würde, wieder eingetragen sein.

Herr Buff: In dem gewöhnlichen Budget stehe ein Posten für Verbreiterung und Regulirung von Straßen. Bei solchen Sachen sei die Deputation au fait. Er unterstütze den Antrag der Eisenbahndeputation, könne aber nicht umhin, ähnliche Bemerkungen, wie bei dem vorigen Gegenstande dabei zu machen. Die Geschäfte der Eisenbahndeputation seien durch die verschiedenen Seitengeschäfte, welche ihr im Laufe der Zeit übertragen, bedeutend vermehrt worden. Es werde zweckmäßig sein, derartige Angelegenheiten, wie die vorliegende und die in voriger Sitzung verhandelte wegen Verlängerung des Breitenwegs der für dieselben niedergesetzten Deputation zu überweisen. Die vorliegende Sache gehöre an sich nicht zum Ressort der Eisenbahndeputation. Er bitte übrigens, den Antrag der Deputation zu genehmigen.

Herr Plump: Er wolle über die Sache selbst nichts sagen, indem er überzeugt sei, daß das geforderte Geld durchaus notwendig sei. Er möchte jedoch daran erinnern, daß alle in letzter Zeit gekommenen Vorlagen der Eisenbahndeputation nicht zur Begutachtung der Finanzdeputation überwiesen worden seien. Er möchte deshalb an den Rechnungsführer der Eisenbahndeputation die Anfrage stellen, ob die bewilligten und noch zu bewilligenden Posten auf das diesjährige Budget genommen seien oder nicht.

Herr H. H. Schröder: Die vorliegenden Anlagen kommen auf das diesjährige Budget. Sie betreffen keine Nachbewilligungen, welche vorher an die Finanzdeputation verwiesen werden müßten. Die Budgets seien unterschrieben und der Finanzdeputation eingereicht. Zur Aufklärung bemerke er alsdann auf das von Herrn Buff Gesagte Folgendes: Im Jahre 1845, als die Eisenbahndeputation niedergesetzt wurde, sei ihr die Verwaltung von ganz bestimmten

Grundstücken zugewiesen worden, welche in dem Areal bestanden, das für die Eisenbahn expropriirt worden sei. Das Areal, um welches es sich bei diesem Gegenstande handle, sei der Rest von den expropriirten Grundstücken, welche auf der nördlichen Seite der Eisenbahn liegen geblieben seien. Ebenso sei es mit der Verlängerung des Breitenwegs. Das Grundstück, welches dabei in Frage kam, wurde ausgetauscht gegen ein Grundstück des Staats. Es existire über die Eisenbahnanlagen ein fester Plan, nach welchem verfahren werde. So sei denn auch das betreffende Grundstück, als die Gelegenheit sich bot, für die Verlängerung des Breitenwegs im Staatsinteresse verwerthet worden. Er empfehle den Antrag der Deputation dringend zur Annahme.

Herr Plump: Er danke dem Herrn Rechnungsführer der Eisenbahndeputation und wolle nur bemerken, daß seine Frage an Ort und Stelle war, da man nicht wissen konnte, ob die Bewilligung auf das diesjährige Budget genommen werden solle oder eine Nachbewilligung sei. Im letzteren Falle wäre dieselbe von der Finanzdeputation zu begutachten gewesen.

Es hatte Niemand weiter ums Wort gebeten.

Die Anträge der Deputation wurden angenommen.

Nr. IV. der Tagesordnung:

Ergänzung der Deputation wegen Revision der Verordnung vom 23. Januar 1826.

An Stelle des aus der Bürgerschaft ausgeschiedenen Herrn Richter Noltenius wurde Herr Richter C. Heineken gewählt.

Schluß der Sitzung 9½ Uhr.