

# Kooperationsprojekt - Digitalisierung Drucksachen der Bremischen Bürgerschaft

## Verhandlungen der Bremischen Bürgerschaft 1867

10.07.1867 - Sitzung Nr.14

# Verhandlungen der Bürgerſchaft.

Sitzung vom 10. Juli 1867.

Entschuldigt waren folgende Herren:

Bechtel, Heinr.	v. Lengerke, Dr.
Cäſar, C. A.	Lülmann, Joh. Chriſt.
Debbe, C. W.	Meyer, Eduard.
Dubbers, F. C.	Nielsen, Ferd., jun.
Engelken, Diedr.	Noltenius, C. H.
Finke, J. G. W.	Pavenſtedt, Edm.
Gerdes, H. C.	Schmidt, J. H.
de Harde, Amtsaſſeſſor Dr.	Segelken, Joh.
Heineken, Dr. Johs.	Stubmann, Chr.
Helmken, J. D.	Vietor, J. C.
von Heyman, C.	Wilkenſ, Dr. med. H.
Hoffmann, L. F.	

Ohne Entſchuldigung abweſend folgende Herren:

Albers, J. A.	Junge, F., Kirs Sohn.
Arndt, Chr.	Knoop, Daniel.
Bavendamm, H.	Meyer, Friedr. Wilh.
Blöte, C. H.	Pauls, J. H.
Borchers, A.	Rathkamp, G.
Bremermann, Friedrich.	Schaper, L. W.
Fricke, W.	Schröder, J. H. A.
Greve, C.	Stümcke, F.
Gröning, Dr. Amtm.	Ulrichs, Dr.
Hartlaub, Dr. C.	von Bangerow, L.
Hilder, H.	Wulſers, J. H.
Hilder, J. D.	

Berichtigung. In der Liſte der ohne Entſchuldigung abweſenden Vertreter des ſtenogr. Berichts vom 3. Juli iſt der Name des Herrn Richter Schlotmann zu ſtreichen, da dieſer Herr in der Sitzung anweſend war.

## Gegenſtände der Tagesordnung:

	Verhandelt Seite		Verhandelt Seite
I. Mittheilung des Senats vom 28. Juni 1867 sub		VI. Ergänzungen:	
3) Neuer Güterschuppen in Bremerhaven.....	183	a. der Schöffdeputation.....	195
II. Mittheilung des Senats vom 14. Juni 1867:		b. der Deputation für das Bauwesen.....	195
Bahnhofsanlagen in der Stadt und damit in Verbindung		c. der Deputation wegen Abwendung von Wassergefahren.....	195
stehende Verkehrsanlagen.....	189	d. der Deputation für die Bürgerweide.....	195
III. Mittheilung des Senats vom 5. Juli 1867:		e. der Deputation zur Leitung der Vertreterwahlen.....	195
Pensionirung eines Lehrers der Hauptschule.....	194		

Eröffnung der Sitzung 6¼ Uhr.

Das Protocoll der letzten Versammlung wurde genehmigt und verlas sodann Herr Präſident die Tagesordnung.

Bei Nr. I. derselben:

Mittheilung des Senats vom 28. Juni 1867:

3. Neuer Güterschuppen in Bremerhaven, nahm zunächst das Wort

Herr H. H. Schröder, Mitglied der Eisenbahndeputation: Er könne dem vorliegenden Bericht wenig hinzufügen.

Das Bedürfniß nach Erbauung eines neuen Schoppens habe ſich ſchon vor Jahren gezeigt, die Deputation war aber der Meinung, daß erſt an der Hand der Erfahrung ſich die dringende Nothwendigkeit herausſtellen müſſe, bevor ſie an Senat und Bürgerſchaft um Genehmigung dieſer Anlage gehen dürfe. Bekanntlich ſei nun mit Anfang dieſes Jahres die Zollabfertigung auf Bremerhaven ausgedehnt worden, welche biſher nur in Geſtemünde möglich war, und habe es ſich in Folge deſſen umſomehr herausgeſtellt, daß die jetzigen Schoppen unzureichend ſeien und eine Stockung in der Expedition der Güter entſtehe. Dieſerhalb erſcheine es denn nothwendig, daß zu der Erbauung des beantragten Schoppens

geschritten werde. Die Finanzdeputation habe sich freilich dahin geäußert, daß sie es für zweckmäßig erachte, den Bau für dieses Jahr zu beanstanden; er glaube aber, daß die Herren von dieser Deputation darin zu doctrinär gewesen seien und daß die Umstände die Sache daher verändern. Es würde, wenn die Bürgerschaft auf den Antrag der Finanzdeputation einging, im nächsten Winter eine Stockung des Geschäfts entstehen und der Verkehr nach Geestmünde nothgedrungen hingetrieben werden. Er beantrage daher,

daß die Bürgerschaft dem Antrage der Finanzdeputation gemäß die Erbauung des Schoppens bewillige und die Ausgabe dafür auf das Budget für außerordentliche Verwendungen nehme.

Herr Ed. Müller: Es seien früher über den Standpunkt, welchen die Finanzdeputation in unserm Staatsleben einzunehmen habe und einnehmen müsse, viele Discussionen in der Bürgerschaft gewesen. Er habe damals darauf angetragen, man sollte alle Nachbewilligungen einer zweiten Lesung in der Bürgerschaft unterziehen; die Bürgerschaft sei jedoch darauf nicht eingegangen, sondern habe beschlossen, die Finanzdeputation solle derartige Anträge prüfen und wenn sie dann in einem Bericht darüber Auskunft gegeben, so sei das für die Bürgerschaft genügend. Die Finanzdeputation schlage nun vor, den vorliegenden Gegenstand bis zum nächsten Jahre anzusetzen. Er nehme an, daß die Deputation, bevor sie diesen Beschluß gefaßt, die Sache gründlich beesehen habe, wie jede Deputation thun werde, welche einen Bericht an die Bürgerschaft bringe. Er glaube, die Bürgerschaft sei es der Finanzdeputation schuldig, ihrem Beschluß Folge zu leisten. Die Eisenbahndeputation bemerke in ihrem Bericht, das Bedürfnis nach Erbauung dieses Schoppens habe sich urplötzlich herausgestellt. Man wisse aber, bei der Eisenbahndeputation stellen sich alle Bedürfnisse urplötzlich heraus und wenn ihren Anträgen nicht gleich Folge geleistet werde, so gehe angeblich Handel und Verkehr unter. Er wolle das auf sich beruhen lassen. Er glaube, da die Bürgerschaft der Finanzdeputation die Stelle im Staatsleben gegeben, welche sie inne habe, und da letztere die Aussetzung bis zum nächsten Jahr empfehle, so sollte sie ihren Antrag annehmen. Bei den für Begesack vorgeschlagenen Anlagen habe sich die Finanzdeputation ebenso geäußert; es war das erste Mal, daß sie mit derartigen Bemerkungen hervortrat. Was habe aber die Bürgerschaft gethan? Sie habe den Antrag der Finanzdeputation abgelehnt. Geschehe dies jetzt wieder, — werde die Finanzdeputation dann bei anderen Gelegenheiten auf's Neue einen ähnlichen Bericht geben? Jeder könne sich das selbst anslegen, wenn fort und fort ihre Bedenken von der Bürgerschaft beseitigt werden. Er glaube, die Bürgerschaft sei verpflichtet, dem Bericht der Finanzdeputation und ihren Bedenken Folge zu geben.

Herr H. H. Meier: Der Bericht der Eisenbahndeputation sei auch der Hafendeputation vorgelegt worden und in dieser wurde allgemein die Nothwendigkeit der beantragten Anlage anerkannt. Die Finanzdeputation habe sich nun, wie der Senat mittheile — ein Bericht an Senat und Bürgerschaft liege nicht vor — über die Sache dahin geäußert, sie

könne nicht befürworten, daß die Anlage in diesem Jahre noch ausgeführt werde, und zwar, wie er aus der Mittheilung des Senats entnehme, aus dem Grunde, weil allgemein der Beschluß gefaßt sei, man solle mit solchen Bewilligungsanträgen bei Einreichung des Budgets kommen. — ein Beschluß, welcher im Allgemeinen gewiß in der Ordnung und richtig sei. Die Finanzdeputation führe, nach der Mittheilung des Senats wenigstens, keinen anderen Grund an, und da scheine es ihm nun Sache der Bürgerschaft zu sein, zu prüfen, ob auch dringende Gründe vorhanden, in diesem Falle von diesem, im Allgemeinen durchaus richtigen Grundsatz abzugehen. Seines Erachtens seien nun solche Gründe entschieden vorhanden. Es sei schon seit mehreren Jahren immer darauf gedrungen worden, daß in Bremerhaven Anstalten gemacht würden, um den Güterverkehr, namentlich im Winter, der sehr bedeutend sei, dort bewältigen zu können. Die Anstalten in Bremerhaven seien im Vergleich zu denen in Geestmünde gering: denn während man hier sehr großartige Anlagen für den Güterverkehr gemacht habe, sei dieses in Bremerhaven nicht der Fall gewesen und der Verkehr habe in Folge dessen daselbst gestockt. Die Eisenbahndeputation habe, wie er glaube, gute Gründe gehabt, nicht schon gleich zu Anfang des Jahres den jetzt vorliegenden Antrag zu stellen. Damals sah es für uns Alle etwas dunkel aus, wie sich die Zukunft gestalten würde. Daß die Erbauung eines neuen Schoppens ein dringendes Bedürfnis sei, werde Jeder zugeben, welcher sich irgendwie mit den Verhältnissen in Bremerhaven bekannt gemacht habe. Es haben sich da die Güter aufgehäuft; die Eisenbahn habe sie nicht bewältigen können, weil im Winter bei Eis die Weser der einzige zugängliche Fluß sei, was bei den anderen in Frage kommenden Flüssen nicht der Fall sei. Diesen bedeutenden Vortheil für Bremen und für die Weser sollte man ausbeuten, und er werde auch von den Kaufleuten ausgebeutet; aber dabei müsse auch die Möglichkeit geboten werden, daß, wenn ein großer Waarenzug hierher geleitet werde, für die Waaren auch ein sicherer Lagerraum da sei, damit sich dieselben nicht am Hafen in großen Massen anhäufen und nicht weiter können. Die Verhältnisse haben sich gegen früher bedeutend verändert. Erstens sei zu Anfang dieses oder am Ende des vorigen Jahres die Zollabfertigung in Bremerhaven hergestellt, und zweitens sei nicht außer Acht zu lassen, daß im nächsten Winter die amerikanischen Dampfschiffe — nicht allein die des Lloyd, da noch eine zweite Dampferlinie hinzukomme, welche freilich nach Geestmünde gehe — wöchentlich fahren. Rechne man dazu die englischen Dampfschiffe — ebenfalls nicht allein die des Lloyd — so werde, wenn keine erweiterte Einrichtungen getroffen werden, der Verkehr stocken müssen. Es sei also eine dringende Nothwendigkeit, daß ein neuer Schoppen gebaut werde. Der Staat könne in diesem Falle auch das Opfer bringen, denn die Anlage komme ihm direct in großem Maße wieder zu Gute, da der in Folge dessen wahrscheinlich vermehrte Güterverkehr auf unsern Eisenbahnen auch mit der Zeit für die Geestebahn eine gute Rente für den Staat bewirken werde, was bis jetzt nicht der Fall gewesen. Daher komme die Anlage dem Staate direct wieder zu Gute. Er glaube, wie die Verhältnisse liegen, daß es sich hier um ein Bedürfnis handle, dessen Befriedigung nicht

länger aufschiebbar sei. Der Schoppen müsse durchaus hergestellt werden, und bedauere er nur, daß die Jahreszeit schon so weit vorgeschritten sei, daß er einigen Zweifel hege, ob der Bau schon gegen nächsten Winter vollendet werden könne. Sollte ein strenger Winter kommen, so werde es sehr schlimm aussehen. Er sei überzeugt, daß der Lloyd seine sämtlichen englischen Dampfschiffe nach Geestemünde werde gehen lassen müssen, indem er glaube, daß wenn wir wöchentlich einen großen Dampfer von Newyork haben, dieser den jetzigen Güterschoppen so complet in Anspruch nehmen werde, — wenn die Güter auch so rasch wie möglich von der Eisenbahn weiter befördert werden — daß wir gezwungen sein werden, mit den anderen Dampfschiffen nach Geestemünde zu gehen. Nur gezwungen werde man das freilich thun, weil Bremerhaven da sei, abgesehen von den Facilitäten daselbst, in welcher Hinsicht Geestemünde besonders Schattenseiten habe, da daselbst nicht die Bremische Jurisdiction herrsche. Es werde also jeder Rheder, wenn er alle Umstände in Erwägung ziehe, in seinem eigenen Interesse wo möglich immer nach Bremerhaven gehen, und seines Erachtens werde daher Geestemünde nur gezwungen gewählt werden. Die Erfahrung werde lehren, ob er in seinen Angaben Recht habe. Komme wöchentlich ein großer amerikanischer Dampfer in Bremerhaven an, ferner 2—3 Schiffe von England, die in der Zeit dann gewöhnlich volle Güterladungen bringen; so werde der eine Schoppen ganz gewiß nicht anreichen und die Folge werde sein, daß der Güterverkehr stocke, was direct gegen das Staatsinteresse sei. Er müsse daher dringend empfehlen, daß die Bürgerschaft die Herstellung des Schoppens genehmige; trotzdem er es anerkenne, daß die Finanzdeputation, von ihrem Standpunkt aus, an dem Beschlusse von Senat und Bürgerschaft festhalte und bei der beantragten Nachbewilligung einer solchen Summe sage, sie könne die Bewilligung nicht empfehlen. Sie habe eben nicht die Gründe zu prüfen, welche für die Dringlichkeit sprechen; das sei Sache der betreffenden Deputation. Ueber der Finanzdeputation stehen nun aber noch Senat und Bürgerschaft, welche prüfen müssen, ob die Gründe für die Bewilligung genügend seien. Er hoffe, die Bürgerschaft werde dieselben für genügend erachten, denn nach seinem Dafürhalten liege eine dringende Nothwendigkeit vor, und bitte er daher, den Antrag der Eisenbahndeputation anzunehmen. Er wolle sich nun noch erlauben, eine kurze Erwiderung auf eine Bemerkung, die er bei anderer Gelegenheit wohl gehört habe, hinzuzufügen. Es werde nämlich häufig gesagt, der Lloyd hätte nichts zu den Hafenanlagen zu bezahlen. Er habe nun aufmachen lassen, wie viel derselbe im vorigen Jahre an Hafens-, Lastgeld u. s. w. entrichtet habe und da komme die Summe von 5270  $\text{Rthlr}$  heraus. Dieselbe sei freilich im Vergleich zu den großartigen Anlagen in Bremerhaven nicht nebenswerth, er wolle aber auch nur damit sagen, daß der Lloyd doch ebenfalls seinen Theil beitrage und zwar im Verhältniß zu anderen Schiffen reichlich so viel wie diese.

Herr Eisenhardt: Herr H. H. Meier habe den Standpunkt der Finanzdeputation schon klar gemacht. Es sei natürlich, daß die Finanzdeputation sachlich den Antrag nicht beurtheilen könne, sondern von ihrem Standpunkt aus

ihm nur finanziell beurtheilen müsse. Die Finanzdeputation könne unmöglich auf einen solchen Antrag eingehen. Hätte sie das gethan, so würden wir in diesem Augenblicke schon über 300,000  $\text{Rthlr}$  Nachbewilligungen für dieses Jahr haben. Außer den schon genehmigten Nachbewilligungen werden noch andere kommen, denen man nicht aus dem Wege gehen könne, auf die bei Aufstellung des Budgets keine Rechnung gemacht sei. Die Finanzdeputation konnte den Antrag nicht empfehlen. Sei die Sache dringend, so mögen Senat und Bürgerschaft entscheiden. Die Finanzdeputation könne aber nicht den Staatshaushalt in Ordnung halten, wenn 300,000  $\text{Rthlr}$  nachbewilligt werden.

Herr Buff: Er wolle nur Veranlassung nehmen, in Beziehung auf das von Herrn Eisenhardt Gesagte einige Bemerkungen sich zu erlauben. Wie Herr Eisenhardt schon angedeutet, habe Herr H. H. Meier den Standpunkt der Finanzdeputation richtig dargestellt. Mache die Finanzdeputation keine Bemerkung zu dergleichen Anträgen, so heiße es, sie passe nicht auf; mache sie aber Bemerkungen, so werde ihr das verdacht, weil sie nicht in die Sache selbst eingehe. Dazu habe sie aber keinen Verus, wenn die Anträge nicht solche seien, deren Zweckmäßigkeit oder Unzweckmäßigkeit deutlich vor Augen liege. Das sei hier nicht der Fall gewesen, denn da es, wie Herr Meier selbst zugegeben, zweifelhaft sei, ob der beantragte Bau noch in diesem Jahre für die Verwendung in diesem Winter hergestellt werden könne, so sollte man denken, die Eisenbahndeputation hätte auch schon früher mit ihrem Antrage kommen können, vielleicht einige Monate oder noch früher, vor Bewilligung des Budgets. Das sei der Standpunkt der Finanzdeputation und es sei nothwendig, daß sie dabei bleibe. Er werde fortan stets gegen jeden Antrag auf eine Nachbewilligung sich erklären, wenn die Dringlichkeit nicht ganz außer Frage liege. Die Bürgerschaft habe in diesem Jahre auf den Fond für außerordentliche Verwendungen schon nachbewilligt: 30,000  $\text{Rthlr}$  für den Ankauf des Woltjen'schen Platzes, 25,800  $\text{Rthlr}$  für Gleisanlagen der oldenburger Bahn; dazu werde voransichtlich dieser Schoppen mit 42,900  $\text{Rthlr}$  und möglicherweise 32,000  $\text{Rthlr}$  zu dem Gegenstande kommen, welcher die Bürgerschaft gleich weiter beschäftigen werde. Das wären 130,000  $\text{Rthlr}$  auf den Fond für außerordentliche Verwendungen, welche die Bürgerschaft dann bewilligt hätte. Wir haben in diesem Jahre das Budget der außerordentlichen Verwendungen mit ca. 40,000  $\text{Rthlr}$  Ueberschuß bewilligt, hätten also schon fast 100,000  $\text{Rthlr}$  mehr nachbewilligt, als wir überhaupt nach dem Budget in Cassa haben, also ein Deficit für nächstes Jahr auf den Fond für außerordentliche Verwendungen von etwa 100,000  $\text{Rthlr}$ . Wenn diese Bewilligungen gleich zu Anfang des Jahres zu übersehen seien, so lasse sich prüfen, auf welche Weise das Geld herbeigeschafft werden könne, ob durch ein temporäres Anlehen oder wie. — Auf den Fond des Haushalts habe die Bürgerschaft bereits 91,393  $\text{Rthlr}$  nachbewilligt. Es seien darunter einige Hauptposten, nämlich für die Correction der Weser innerhalb der Stadt 37,900  $\text{Rthlr}$ , vermehrter Staatszuschuß für die Schulen in Bremerhaven 2500  $\text{Rthlr}$ , für Erweiterung der St. Pauli-Schule 5300  $\text{Rthlr}$ , für Reparaturen am Leuchtschiffe 4500  $\text{Rthlr}$ , für Verlegung der Huchtinger

Chaussee 23,000  $\text{R}.$ , für Erbauung einer neuen Hirtenwohnung 6500  $\text{R}.$  und verschiedene andere Posten, Gehaltserhöhungen u. s. w. Dagegen habe die Bürgerschaft bei dem diesjährigen Budget, soweit bis jetzt ein Einverständnis darüber zwischen ihr und dem Senat vorliege, nicht bewilligt die Summe von 5350  $\text{R}.$ . Es seien auf den Fond für außerordentliche Verwendungen mithin bereits ca. 130,000  $\text{R}.$ , auf den Hanshalt ca. 85,000  $\text{R}.$  nachbewilligt. — Es sei offenbar, wenn die Finanzdeputation die Finanzen in Ordnung halten solle, so konnte sie nicht anders verfahren, als sie gethan, selbst in Hinsicht darauf, daß die Einnahmen in diesem Jahre gut stießen, wenigstens nicht hinter den Anschlägen zurückbleiben. Wenn trotz des Monitums der Finanzdeputation die Bürgerschaft aus Gründen der Dringlichkeit die Genehmigung des Baues ausspreche, so könne der Finanzdeputation das so weit recht sein, denn wie sich später die Finanzen entwickeln, sei dann Sache von Senat und Bürgerschaft. Das Ende müsse abgewartet werden. Es können nicht genaue Voranschläge von den Einnahmen gemacht werden, da der Ertrag derselben vorher nicht zu übersehen, noch weniger aber, wie die Erfahrungen der letzten Jahre gezeigt, von den Ausgaben.

Er habe die obige Finanzübersicht nur zur Orientirung aufgestellt. — Er glaube selbst wohl, daß der Bau des Schoppens dringlich und nützlich sei, weil er zur Förderung des Verkehrs und damit des Staatswohls dienen solle.

Herr A s e n d o r p f: Was die dringende Nothwendigkeit der Sache angehe, so wolle er ein ähnliches Beispiel anführen. Vor 5 bis 6 Jahren wurde es schon als eine dringende Nothwendigkeit hingestellt, in Bremerhaven drei Schoppen von 2 bis 3 Stockwerk mit hydraulischen Kränen zu bauen, und es sei für die Vorarbeiten zu letzteren, nebenbei gesagt, die große Summe von 23,000  $\text{R}.$  aufgewendet. Ob jetzt eine so dringende Nothwendigkeit zur Herstellung dieses zweiten massiven Schoppens vorliege, bezweifle er, und wäre ein solches Bedürfnis vorhanden, so könnte man sich damit anshelfen, daß man den hölzernen Schoppen, welcher an derselben Seite und in der Nähe liege, verlängerte und dann abwartete, ob, wenn der Verkehr des Lloyd so groß geworden sei, wie Herr H. H. Meier angegeben, wenn die Baltimore-Linie hinzukommen, dieser Schoppen dann genüge oder ein anderer gebaut werden müsse. Er könne nur empfehlen, auf den Antrag der Finanzdeputation einzugehen, um so mehr, da Herr Meier bemerkt, daß der Schoppen in diesem Jahre doch nicht fertig werden dürfte. Werde die Ausgabe dafür beim nächsten Budget wieder veranschlagt, so seien die Finanzen besser zu übersehen. Mit dem vergrößerten hölzernen Schoppen werde ein Jahr wohl noch auszureichen sein. Wenn Herr Meier darauf hingewiesen, daß in Geestemünde größere Anlagen gemacht, als in Bremerhaven, so wolle er dem nur entgegenhalten, daß das nicht geschehen sei, weil diese nothwendig waren, sondern aus andern Gründen, die er nicht nennen wolle. Er glaube, man würde diese Anlagen, wenn sie nicht schon da wären, jetzt nicht mehr herstellen. Er wisse nicht, ob es sich empfehle, daß von einer Commission überlegt werde, ob ein hölzerner Schoppen ausreiche; er möchte seinerseits beantragen,

die Herstellung eines massiven Schoppens nicht zu genehmigen.

Herr A. G. Hauschildt: Als man von Seiten Hannovers die großen Anlagen in Geestemünde gemacht, habe er mit einigen Kaufleuten über diesen Gegenstand gesprochen. Sie meinten: „Es ist uns Bremer Rhedern nur recht, daß solche Anlagen, welche mit der Eisenbahn verbunden sind, in der Nähe hergestellt werden.“ Hannover habe die großartigen Anlagen gemacht und Preußen werde gewiß sehr damit zufrieden sein. Sollte man für diesen Winter mit dem vorhandenen Schoppen nicht ausreichen, so werde auch nichts entgegenstehen, daß die Dampfschiffe für diesen einen Winter nach Geestemünde gehen. Er glaube daher nicht, daß die Erbauung des Schoppens ein so großes Bedürfnis sei, und unterstütze den Antrag der Finanzdeputation.

Herr H. M. Hauschildt: Er wolle hauptsächlich sich auf das von Herrn Asendorpf Gesagte beziehen. Er habe die früheren Anträge der Eisenbahndeputation nicht studirt und wisse nicht, ob seine Angaben richtig seien. Die Deputation sage aber in dem vorliegenden Berichte, daß früher drei Schoppen beantragt waren. Sie werde wahrscheinlich ebenso, wie bei den Anlagen am Weserbahnhof, auf die Herstellung derselben nicht gedrungen haben, denn sie sei bei allen von ihr vorgeschlagenen Bauten nur dem Bedürfnis gefolgt. Das thue sie auch diesen Augenblick. Es werde für den Laien, welcher nicht mit dem Geschäftsverkehr befaßt sei, ebenso wie für ihn, schwer sein, einen richtigen Einblick in das ganze Getriebe zu gewinnen; nur das sei, wenn man die großen Anlagen betrachte, bei gutem Willen, welchen er bei Jedem voraussetze, leicht zu finden, daß sich jetzt in Bremerhaven ein Verkehr entwickle, welcher für Jeden erfreulich und wohlthunend sein müsse und Hochachtung vor den Anstrengungen einflöße, die in unserm kleinen Gemeinwesen bis dato gemacht seien. Wenn die Eisenbahndeputation früher schon drei Schoppen in Aussicht genommen habe, sich aber eine Zeit lang mit einem definitiven massiven, dann mit noch einem provisorischen hölzernen begnügte und jetzt einen zweiten massiven fordere, nachdem ein ins Auge springendes Bedürfnis sich herausgestellt; so sollte sie nicht getadelt werden, daß sie nicht früher mit ihrem Antrage gekommen. Man werfe der Eisenbahndeputation vor, daß sie mit ihrer Vorlage früher hätte kommen sollen. Darauf möchte er erwidern, daß das Project schon seit länger als einem Jahre in der Deputation geschwebt und vorgelegen habe. Voriges Jahr indeß konnte die Deputation bei den politischen Verhältnissen nicht mit diesem Project an die Bürgerschaft herantreten. Ein Vorredner habe bereits gesagt, daß es in diesem Frühjahr aus denselben Gründen nicht thunlich war. Einmal müsse die Deputation doch kommen. Wohl wisse er, daß die Eisenbahndeputation immer zu früh komme. So liege die Sache in der Bürgerschaft. Die Deputation möge kommen, wann sie wolle, sie komme nie recht. Indessen, der Bremer Staat habe sich einmal auf den Eisenbahnbau eingelassen und so müßten also auch die erforderlichen Bewilligungen geschehen. Wenn nun aber ein Schoppen gebaut werde, so müsse es gleich ein definitiver Schoppen sein. Er erkläre sich gegen den Antrag des Herrn Asendorpf. Ein

hölzerner Schoppen scheine ihn nicht geeignet. Die Deputation könne auch in Beziehung auf diese Frage nicht allein bestimmen; die Zollbeamten stellen ihre dringenden Anforderungen, sie sagen: nachdem wir auch eine Concession gemacht und die Zollabfertigung eingerichtet haben, können wir mit dem jetzigen beschränkten Raum uns nicht genügen lassen. Die Bürgerschaft könne deswegen also mit gutem Gewissen die Bewilligung aussprechen. Thue sie dies jetzt nicht, so müsse sie es im nächsten Frühjahr oder Winter thun; bewilligt müsse es doch werden.

Herr H. H. Meier: Er müsse sich gegen die Verlängerung des hölzernen Schoppens erklären und finde es überhaupt unverantwortlich von unserem Staate, daß er das selbst thue, was er durch seine Gesetze den Privaten verbiete. Unsere Bauordnung gestatte nicht, daß irgendwo hölzerne Gebäude hingestellt werden. Beispielsweise habe der Lloyd einen Schoppen in Bremerhaven, dessen Grund und Boden demselben vom Staat verpachtet sei. Es sei den Behörden gegenüber hervorgehoben worden, daß es sehr hart wäre, dem Lloyd zuzumuthen, einen massiven Schoppen herstellen zu lassen, da möglicher Weise schon in ein Paar Monaten die Pacht wieder gekündigt werden könnte und dann der Schoppen wieder weggebrochen werden müßte. Allein die Bauordnung mache bestimmte Vorschriften und der Schoppen müßte massiv aufgebaut werden. Jetzt habe der Staat in Bremen, allerdings unter Genehmigung von Senat und Bürgerschaft, einen hölzernen Schoppen beim Bahnhof gebaut, er habe ferner einen solchen am Weserbahnhof und endlich auch in Bremerhaven gebaut. Es sei aber, wie bemerkt, im höchsten Grade ungerecht und falsch, daß der Staat so seine eigenen Gesetze mit Füßen trete und damit ein schlechtes Beispiel für Andere gebe. Das sei die gesetzliche Seite, aber auch die andere Seite sei höchst bedenklich. Ganz abgesehen davon, daß die Assuranzprämie durch einen hölzernen Schoppen bedeutend erhöht werde, so stelle man sich die Gefahr vor, wenn in dem Schoppen, an welchem dicht dabei die Dampfschiffe liegen, Feuer ausbreche, und derselbe vielleicht mit kostspieligen Waaren gefüllt sei. Die Gefahr erstreckte sich weiter über die Schiffe im Hafen überhaupt. Und wie werde der Staat dastehen, wenn er seinen eigenen Gesetzen zum Trotz und unter Verletzung derselben ein solches Unglück herbeiführe! Das dürfe nicht geschehen. Er würde, wenn er bei Bestimmung des Baues der hölzernen Schoppen etwas zu sagen gehabt hätte, seine Stimme entschieden mit nein abgegeben haben, weil er es für unrecht halte, daß der Staat selbst seine Gesetze verlege. Dieses in Beziehung auf den hölzernen Schoppen. Was den Aufschub betreffe, so möchte er auch davor warnen. Es bleibe sich wohl ziemlich gleich, ob wir noch in diesem Jahre theilweise zahlen, oder im nächsten Jahre, in beiden Fällen werden wir das Geld schaffen müssen, es sei denn, daß Krieg ausbreche und unsere Schifffahrt aufhöre, was immerhin zu den Möglichkeiten gehöre, was aber Gott verhüten möge. Wenn aber kein Krieg komme, so liege die Nothwendigkeit für Jeden so klar am Tage, daß die Bürgerschaft auch deshalb es nicht ablehnen oder hinauschieben dürfe. Man sehe, daß die Schifffahrt von allen Seiten herankomme. Er wiederhole, daß die Weser den einzigen im Winter eisfreien Hafen habe. Dieses gebe

uns ein großes Uebergewicht und wir haben gerade in den neuen Verhältnissen darauf zu achten, daß wir wo möglich dieses Uebergewicht uns erhalten, um einen darauf sich gründenden Einfluß geltend machen zu können. In diesem Jahre werde die Baltimore-Linie noch nicht ins Leben treten, im nächsten Winter aber gewiß. Der anwesende Herr Dubbers werde auch aus seiner Geschäftserfahrung das Bedürfnis nach neuen Lagerräumen an der Eisenbahn in Bremerhaven bestätigen können. Hierzu komme nun in diesem Jahre — und das bitte er wohl zu beachten — daß statt bisher alle 14 Tage, jetzt wenigstens alle 8 Tage ein großes amerikamisches Dampfschiff expedit werde. Jedes Kind könne begreifen, daß nothwendig die erforderlichen Einrichtungen geschaffen werden müssen, um die Waaren wegzubringen. Wolle man das nicht, so entziehe man unserer Fahn eine große Einnahme und die Kaufleute würden in ihrem Geschäftsbetriebe gehemmt. Dies sei klar. Die Herren würden vielleicht beim nächsten Gegenstande hören, daß er durchaus nicht der Ansicht sei, daß der Staat immer Alles für die Kaufleute thun sollte. Im Gegentheil gebe es viele Geschäftszweige, wo die Betheiligten selbst, die Kaufleute, Rath schaffen müssen, aber in gewissen Zweigen müsse der Staat eintreten. Er empfehle daher dringend, den Antrag der Eisenbahndeputation anzunehmen. Läge die Sache so, daß die Finanzdeputation erklärte: wir haben kein Geld, und ehe ihr es beschließt, müßt ihr ihr Geld sorgen, dann würde er nicht so dringend empfehlen, die Sache schon jetzt zu beschließen. Er glaube aber mit einiger Gewißheit sagen zu können, daß die Finanzdeputation recht reichlich Geld habe und daß also das augenblickliche Geldbedürfnis nicht hindernd in den Weg trete. Die Nothwendigkeit der Sache liege vor. Wenn man sich darauf berufen habe, daß er, Redner, gesagt habe, es könnte doch nicht fertig gemacht werden, so beruhe dies auf einer persönlichen Ansicht. Er sei nicht bei den Deputationsberatungen gewesen, wisse daher nicht, wie die Deputation es ausführen wolle; vielleicht werde die Deputation die Anlage noch ausführen, das wisse er nicht. Vielleicht habe die Deputation bereits ihre Vorkehrungen entsprechend getroffen und es sei vielleicht sonst wenig zu thun. Er warne nochmals vor einem hölzernen Schoppen, dergleichen halbe Maßregeln führen nie zu etwas Gutem, und bitte er, den Antrag der Eisenbahndeputation anzunehmen.

Herr H. H. Schröder: Als er vorhin den Antrag der Deputation zur Annahme empfohlen, habe er nicht geglaubt, daß es nothwendig wäre, noch eine Rechtfertigung darüber vorzubringen, daß der Antrag erst jetzt gestellt werde, weil dieses schon in der Einleitung des schriftlichen Antrags geschehen sei und mithin die Aeußerung des Herrn Müller, daß die Eisenbahndeputation urplötzlich mit ihren Anträgen hervortrete, durchaus nicht gerechtfertigt erscheine. Bei der Auffassung, welche Herr Müller bekundet habe, wolle er nun doch specieller auf die Sache eingehen. Im vergangenen Frühjahr bereits wurde von der Eisenbahndirection der Antrag auf Errichtung dieses Schoppens als dringlich bezeichnet. Die Deputation habe damals den Antrag abgelehnt und gewiß mit vollem Recht. Im Laufe des vorigen Sommers, nachdem der Frieden wieder eingetreten war, sei die Direction

zum 2. Male mit dem Antrage hervorgetreten. Der frühere Eisenbahnbetriebsdirektor, welcher uns leider verlassen habe, war nicht der Mann, sich mit solchen Sachen zu übereilen, was er hier vorgetragen und vorgeschlagen habe, war stets sehr durchdacht. Derselbe habe zum allgemeinen Bedauern uns verlassen, um in eine bessere Stellung zu treten. Inzwischen seien die Zollverhältnisse hinzugekommen. Im Januar d. J. hätte die Deputation allerdings schon mit dem Antrage kommen können, allein sie habe sich doch erst wieder bedacht und noch länger gewartet; sie habe nicht geglaubt, daß in solchem Verfahren später ein Hinderniß gefunden werden könnte, im Gegentheil liege eine Beförderung der Sache darin, denn wenn nach monate- und jahrelangen Prüfen, die Deputation mit einem solchen Antrage hervortrete, so liege dadurch eine erhöhte Garantie der Nothwendigkeit desselben vor. Sollte aber die Sache so, wie Einige bevorwortet haben, gehandhabt werden, daß immer schon im ersten Monat des Jahres solche Anträge gestellt werden müssen, so würde es es bedauern, weil dann in vielen Fällen die Gegenstände vor ihrer Einreichung nicht genug geprüft werden würden. Auch dieser Antrag hätte wie gesagt, ein bis zwei Monate früher eingereicht werden können, aber sämtliche Mitglieder wollten sich erst an Ort und Stelle überzeugen. Dies sei geschehen. Auch in der Häfendeputation sei die Angelegenheit zur Sprache gekommen und auch diese habe sich mit der Sache einverstanden erklärt. Darauf sei erst der Antrag formulirt worden. Die Bürgerschaft sollte es also anerkennen, daß die Deputation so langsam und vorsichtig bei Formulirung ihrer Anträge verfare. Was den hölzernen Schoppen in Bremerhaven betreffe, so war derselbe ein provisorischer, er war erbaut, bevor massive Schoppen fertig waren; wie es aber häufig gehe, konnte er nachher nicht entbehrt werden. Jahrelang sei der ganze Verkehr von Berlin nach verschiedenen Seeplätzen durch diesen Schoppen gegangen und so stehe der Schoppen noch da und werde benutzt. Die Deputation habe Bedenken getragen, denselben abzubauen. Es scheine ihm allerdings auch, daß man später daran denken müßte, diesen Schoppen zu beseitigen; denn die Bedenken, welche durch die Nähe des Hafens entstehen, müssen als berechtigt anerkannt werden. Was nun den Schoppen hier angehe, so sei dieser kleine hölzerne Schoppen auf dem Bahnhofe erbaut, weil man noch nicht wußte, wohin die Pariser Bahn kommen, wie die Lage der Gebäude sein werde. Der Personenverkehr werde jedenfalls auf dem hiesigen Hauptbahnhofe vermittelt werden. Sollten wir nun durch Erbauung eines massiven Schoppens uns den Weg verlegen, da jetzt doch Niemand darüber Auskunft geben könne, wie es in Zukunft werde? Das sei der Grund für die Errichtung des hölzernen Schoppens gewesen. Auf dem Weserbahnhof sei, wie der andere Bericht sage, auch ein Provisorium in's Auge gefaßt worden, um unsern Nachkommen nicht den Weg zu verschließen, um nicht Anlagen zu machen, die Einigen zweckmäßig, Anderen wiederum unzweckmäßig erscheinen. Das seien Meinungsverschiedenheiten. Uebrigens sei es doch noch ein Unterschied zwischen den hölzernen Schoppen des Staats und denen von Privaten. Auf dem Weserbahnhof sei ein Nachtwächter angestellt, auf dem Hauptbahnhof sogar zwei. Es werde auch nicht geheizt und befinden sich überhaupt keine Feuerstellen in den Schoppen. Die Zweckmäßigkeit und Noth-

wendigkeit der Ausführung des Baues sei von dem Vorredner so auseinandergesetzt, daß er sich im Uebrigen darauf beschränke, die Genehmigung der Anlage nochmals zu empfehlen. Er hoffe es dann durchzuführen, daß der Schoppen zu rechter Zeit fertig werde. Er habe Gelegenheit gehabt, mit verschiedenen Architekten vom Betrieb zu sprechen, diese hatten frischen Muth dazu; sie waren sehr erfreut, als sie hörten, daß die Sache doch noch in Angriff genommen werden sollte.

Es wurde Schluß beantragt.

Nachdem der Herr Präsident die Namen der noch zum Wort Angemeldeten verlesen, wurde der Schlußantrag abgelehnt.

Herr Leppert: Daß die Herren von der Eisenbahndeputation diesem Schoppen das Wort reden würden, habe er erwartet. Sie stellen ihre Forderungen immer sehr dringend dar, das sei man gewohnt. Im vorigen Jahre war, wie die Herren sich erinnern werden, nach der Darstellung der Deputation der Raum auf dem Weserbahnhof so beschränkt, daß mit jedem Tage eine Abhilfe dringender würde. Man berief sich auf die und die Persönlichkeiten, welche dieses bezeugen könnten. Die Bürgerschaft lehnte den Antrag ab. Nachher haben wir gehört, daß man recht gut ohne die Anlage fertig werden könnte. Auch dieses Jahr kommen wieder Anträge, so auch in Bremerhaven. Ob der Bremerhavener Schoppen nothwendiger sei, als der hier projectirte, darüber enthalte er sich des Urtheils, weil er die Sache nicht so genau kenne. Das werde so sein, wie hier, wenn die Schoppen in Bremerhaven auch anders benutzt werden als hier. Herr H. H. Meier empfehle nun die Anlage ausnehmend, weil der Lloyd dieselbe durchaus haben müsse und dergleichen mehr. Er glaube wohl, daß der Lloyd den Schoppen haben müsse, allein er möchte denn doch auch wohl mal zu bedenken geben, ob es nicht an der Zeit sei, daß, wenn eine solche Anlage gemacht werde, dem Staat die Zinsen garantirt werden von den Herren, welche Anlagen dieser Art benutzen. Jetzt werfen die wenigsten Anlagen dieser Art dem Staat genügende Zinsen ab. Herr H. H. Meier sage nun aber: wenn die Gesteinmünder Verkehrsanstalten mehr benutzt würden, so würden wir Schaden haben, auch an der Eisenbahnfracht. Was diese letztere betreffe, so würde dieselbe die nämliche, seiner Ansicht nach sein, wie von Bremerhaven. Er habe aber hauptsächlich um's Wort gebeten, um die Frage zu stellen: woher wollen wir diese Summen bekommen, die schon beansprucht worden und noch fortwährend beansprucht werden? Herr H. H. Meier sage: wir haben viel Geld liegen. Ja wohl, wir haben etwas, aber dieses Geld stamme hauptsächlich aus dem Vermögensschoß. Wofür sei dieser bestimmt? Daß, wenn außerordentliche politische Ereignisse eintreten, der Staat nicht in Verlegenheit komme, sondern Mittel zur Deckung habe. Der Schoß sei von Wittwen und Waisen, von Arm und Reich zusammengebracht worden. Es sei Vielen sehr hart geworden, den Schoß zu entrichten und der Ertrag dürfe nicht für Anlagen der Kaufmannschaft verwendet werden. Er spreche gerade heraus. Auch er sei für den Handel, aber dafür dürfe der Vermögensschoß nicht benutzt werden. Wolle man Anlagen, so möge man sie machen, aber man

forge auch dafür, daß andere Quellen zur Bestreitung der Kosten herangezogen werden, als der Vermögensschuß.

Herr Asendorpf: Herr H. H. Meier sei seinem schwachen Gedächtniß zu Hülfe gekommen. Redner habe nicht mehr gewußt, wer die Persönlichkeit war, welche hinsichtlich dieses Schoppens die Dringlichkeit beantragt habe. Gerade der genannte Herr sei es gewesen. Bei einer späteren Inspectionsfahrt nach Bremerhaven, an welcher der Herr, welcher in der Eisenbahndeputation sei, nicht Theil nahm, nach zwei Jahren, stellte es sich heraus, daß in beiden inzwischen gebauten Schoppen kein Stück Waare war. Wenn Herr H. H. Meier sage, daß es nicht recht sei, daß wir hölzerne Schoppen bauen, so gebe er das zu, allein es sei geschehen und die Schoppen seien da. Der Grund, weshalb er den hölzernen Schoppen vorgeschlagen habe, bestehe darin, daß die Verlängerung des hölzernen Schoppens seiner Ansicht nach für einige Jahre ausreichen dürfte und nur ca. 2000  $\text{fl}$  kosten werde, daß mithin die Zinsen des Capitals, welches jetzt für den massiven Schoppen gefordert werde, für die ganze Zeit bedeutend größer sein werden und der Mehrbetrag mithin erspart würde, wenn auch der Schoppen nach 3 oder 4 Jahren massiv gebaut werden müßte. Herr H. H. Meier sage, die hölzernen Schoppen seien feuergefährlich. Seiner Ansicht nach sei es aber bloß eine Idee der Assuranzcompagnie, daß sie bei einem hölzernen Schoppen eine höhere Prämie verlange. Man besche sich doch einmal einen gemauerten Schoppen und man werde finden, daß das einzig Massive die Wände seien; der Dachstuhl, das Sparrwerk, die Stützen, die von unten bis oben gehen, die Dielen, das Alles sei von Holz. Er möchte es nun bezweifeln, daß, wenn auch die Wände von Holz seien, bei solchen provisorischen Lagerungen eine große Feuergefahr entstehe. Der Weg sei in der Mitte, an der Seite werde nicht mit Licht umgegangen. Auch könnte die Controlle eine doppelte sein und eine fernere Vorsicht durch Anwendung von Laternen eingeführt werden. Er glaube daher nicht, daß diese Gründe stichhaltig seien. Was nun die Klage seines Freundes Hanschild betreffe, daß die Eisenbahndeputation immer so unglücklich mit ihren Anträgen ankomme, so warte wohl in dieser Beziehung ein Irrthum ob. Er wisse überhaupt nicht, wie die Eisenbahndeputation zu diesem Antrag komme. Alle anderen Gebäude in Bremerhaven, z. B. das Spritzenhaus, das Kochhaus, seien von der Häfendeputation gebaut worden, die beiden letzten Schoppen ebenfalls. Die Eisenbahndeputation habe allerdings mitgewirkt durch ihre Ingenieure, aber die Häfendeputation habe die Verrechnung gehabt.

Herr Richter Gröning beantragte  
Schluß der Debatte.

Herr Asendorpf: Er glaube, daß mit einem hölzernen Schoppen immer noch für ein paar Jahre ausgereicht werden könne und wir haben dann Zeit zu sehen, wie sich das Bedürfniß dann herausstelle. Vielleicht finde sich dann, daß die andern Schoppen um ein Stockwerk erhöht werden können, oder es ergebe sich, daß der Schoppen doppelt so groß gebaut werden müsse und an einer anderen Stelle, wenn etwa der Hafen zu klein werden sollte. Derartige Erfahrungen haben

wir schon oft gemacht. Am neuen Hafen sei es für nothwendig erachtet worden, mit großen Kosten hydraulische Krähne hinzustellen. Wenn man nun die Mitglieder der Häfendeputation frage, so werde man zur Antwort bekommen, daß der eine, der große, der viel Geld kostete, gar nicht gebraucht sei, die kleinen seien allerdings gebraucht. Hätten wir den großen Krahn weggelassen, so wäre der sheer, welcher jetzt da stehe, gleich hingekommen.

Herr H. H. Meier erbat sich zur factischen Berichtigung das Wort.

Herr Präsident theilte die Liste der noch zum Wort angemeldeten Redner mit.

Herr H. H. Meier: Er müsse entschieden in Abrede stellen, was Herr Asendorpf gesagt habe, daß er bei der erwähnten Gelegenheit die Dringlichkeit bevorwortet hätte. Es werde mit dieser Behauptung wahrscheinlich ebenso bestellt sein, wie mit der anderen Behauptung, daß die Häfendeputation diese Schoppen gebaut habe. Dieselben seien vielmehr von der Eisenbahndeputation gebaut und sei daher die Behauptung des Herrn Asendorpf factisch unrichtig.

Herr A. G. Hanschildt zur factischen Berichtigung: Er wolle nur bemerken, daß wir nur eine Eisenbahn nach Bremerhaven und Geestemünde haben und mithin eine Frachtverminderung jedenfalls nicht stattfinden werde. Ferner möchte er, daß die Eisenbahndeputation einmal zusehe, wie in Geestemünde mit hydraulischen Krähen gearbeitet werde. (Weiterkeit.)

Es wurde Schluß erkannt, zur Abstimmung geschritten und der Antrag der Eisenbahndeputation angenommen.

Nr. II. der Tagesordnung:

### Mittheilung des Senats vom 11. Juni 1867:

Bahnhofsanlagen in der Stadt Bremen und damit in Verbindung stehende Verkehrsanlagen.

Herr Präsident: Es sei ihm folgender Antrag in Beziehung auf diesen Gegenstand übergeben worden:

Die Unterzeichneten beantragen folgende Erklärung an den Senat:

2. Bahnhofsanlagen in der Stadt Bremen und damit in Verbindung stehende Verkehrsanstalten.

Die Bürgerschaft ist mit der Herstellung einer Ufermauer vom Schoppen Nr. II. des Weserbahnhofs bis zu dem Woltjen'schen Plaze nach der in dem Berichte der Deputationen für Eisenbahnen, Convoje und Straßenbau angegebenen Construction einverstanden und bewilligt dazu die am Schluß des Berichts unter 1. beantragten 37,000  $\text{fl}$ , damit dieselbe noch in diesem Jahre ausgeführt werden könne.

Ebenso ist ihr die unter 7. daselbst beantragte Umpflasterung mit behauenen Steinen und Canalisirung der Straßen am Deich vom Sandweg abwärts

Gerberhof, Allarm- und Grünenstraße bis zum Sandweg, sowie Verlängerung der Rampe vom Eisenbahndamm bis zum Sandweg und die Ausführung dieser Arbeiten durch die Straßenbaudeputation genehm und bewilligt sie die dazu für erforderlich erachteten 10,410  $\text{Rfl}$ .

Dagegen verweist sie die unter 4., 5. und 6. enthaltenen Anträge, die Errichtung einer zweiten Einfahrt in den Sicherheitshafen und Anlage eines Floßcanals *ic.* betreffend, da sie nach den gegebenen Vorlagen sich nicht in der Lage sieht, darüber jetzt schon Beschluß fassen zu können, zu weiterer Erwägung und Berichterstattung, — bei der namentlich auch der Einfluß, welchen die Anlage auf die Bewegung des Wasserstromes haben dürfte, in Betracht zu ziehen sein würde —, an die Deputation für die Convoje; und behält sich, sowie über diese Angelegenheit, auch über die unter 2. und 3. gestellten Anträge einstweilen ihre Erklärung noch vor, indem sie den Senat ersucht, ihr hierin beizutreten.

Zugleich aber:

Niedersetzung einer Commission von 7 Mitgliedern, welche die unter 2. und 3. gestellten Anträge, sowie die darauf bezüglichen Erörterungen in dem Berichte, einer sorgfältigen Prüfung unterziehe und darüber förderksamst berichte.

Breusing.	C. H. Nottenius.
A. Schumacher.	H. H. Schröder.
Dr. Herm. Adami.	J. H. Drünert.
J. Stachow.	Hermann Gröning.
A. G. Moële.	H. H. Meier.
C. Buff.	Alb. Rahmann.
Rosenberg.	A. G. Hauschildt.
Dr. J. D. Nottenius.	C. Waltjen.

Herr H. H. Schröder, Mitglied der Eisenbahndeputation: Der vorliegende Bericht der vereinigten Deputationen habe, wie das häufig gehe, eine sehr verschiedene Beurtheilung erfahren. Diejenigen, welche überall ein ungünstiges Urtheil darüber gefällt, haben übersehen, daß derselbe hervorgerufen worden durch einen Antrag des Herrn Rosenberg, welchen derselbe am 15. Mai stellte und der dahin ging, daß die Bürgerschaft die Deputation für Convoje und Eisenbahnen nach Rücksprache mit der Deputation für den Straßenbau ersuchte, einen ausführlichen Bericht darüber zu erstatten, welche Eisenbahnbauten für die Zukunft nothwendig werden dürften u. s. w. Die Eisenbahndeputation habe natürlich mit den beiden anderen Deputationen zusammen die Sache eingehend erörtert; sie habe ihre Ansichten und Ideen, nach welchen sie bisher gehandelt, dargestellt und namentlich gezeigt, daß es stets ihre Tendenz gewesen, die Bauten der Art einzurichten, daß sie den etwa kommenden Erfordernissen angepaßt und nicht entgegen seien. Diesen Hauptzweck habe die Deputation stets verfolgt. Bis jetzt sei sie denn auch noch nicht in der Lage gewesen, Anträge auf Wegräumung von bestehenden Baulichkeiten stellen zu müssen. Es seien nur einige Bauten verändert und zu andern als den ursprüng-

lichen Zwecken benutzt worden, wo sie sehr willkommen waren. Man war in den vereinigten Deputationen einstimmig der Ansicht, daß nach den von der Eisenbahndeputation entwickelten Gründen es nicht erforderlich sei, noch einen weiteren Raum, als den gedachten Kajerraum von 250 Fuß Länge zu erwerben, sondern daß dieser unter den vorliegenden Verhältnissen als völlig ausreichend zu betrachten und von weitergehenden Ankäufen von Grundstücken abzusehen sei. Nach langer eingehender Erörterung der Deputationen finde er sich nicht veranlaßt, für den Augenblick die Anträge hier zu bevorzugen. In einer Versammlung von einer Anzahl Vertreter sei ihm klar geworden, daß es sich empfehle, dem Antrage, welchen der Herr Präsident eben verlesen, zuzustimmen, weshalb er denselben mit unterzeichnet habe und bitte, ihn anzunehmen.

Herr Rahmann, Mitglied der Convojedeputation: Nach den Erörterungen des Vorredners habe er dem ausführlichen Bericht nichts hinzuzufügen.

Herr Weyland, Mitglied der Straßenbaudeputation: Die Straßenbaudeputation habe ebenfalls den gemeinschaftlichen Berathungen der Deputationen beigewohnt und sich gleichfalls mit den vorgelegten Plänen einverstanden erklären müssen, nachdem der Vorsitzer und der Rechnungsführer der Eisenbahndeputation dieselben weitläufig und in scharf entwickelten Motiven empfohlen. Gegen den von einer Anzahl Mitglieder der Bürgerschaft gestellten Antrag habe er nichts zu erinnern.

Herr H. H. Meier: Dem von ihm mit gestellten Antrage möchte er noch einige Worte hinzufügen. Es werde ihm Jedermann glauben, wenn er sage: Niemand ist mehr dafür, daß alle möglichen Erleichterungen für den Handel hergestellt werden, als ich, so weit dies in vernünftiger Weise von Seiten des Staats geschehen kann und sollte. Aber er müsse gestehen, als er den Bericht durchgelesen, habe er vor den darin enthaltenen großartigen Zukunftsplänen doch einen wahren Schreck bekommen. Er glaube, daß Manches darunter sei, was unrichtig, Manches, was erst sehr genau befehen werden müsse. Den Antrag, daß die Ufermauer hergestellt werde, würde er auch noch vielleicht der Commission zugewiesen haben, aber die gute Jahreszeit gehe verloren, wenn dieser Bau aufgeschoben werde. Daß diese Mauer gebaut werde, liege klar im Interesse des Staats. Seit der Erbauung der unglücklichen Eisenbahnbrücke, worüber er sich vorläufig noch nicht weiter anlassen wolle, sei es eine Nothwendigkeit geworden. Es müsse eine neue Ufermauer hergestellt werden, weil die frühere nicht mehr in der Weise zugänglich sei, wie bisher. Die übrigen Anträge der Deputationen gehen sehr weit und greifen in mancherlei Verhältnisse, namentlich in die Stromverhältnisse ein. Er glaube, einige der Vorschläge seien auch nicht auf dem wirklichen Bedürfnisse gegründet, jedenfalls möchte er daher, daß die Bürgerschaft sie einer genauen Prüfung unterziehen lasse. Dies könne wohl am besten in einer Commission geschehen. Er habe auch die Protocolle der vereinigten Deputationen nachgesehen, ob vielleicht darin über die in dem Berichte erwähnten großen Zukunftspläne Näheres enthalten sei, habe aber nichts der Art gefunden. Aus allen

diesen Gründen werde es zweckmäßig sein, daß die Bürgerschaft den von ihm mit unterzeichneten Antrag annehme. Er seinerseits sei freilich mit seinem Urtheil über die Sache einigermaßen fertig und würde in der Lage sein, zu jeder Nummer die ihm geeignet erscheinenden Vorschläge zu machen; er könnte aber bei einigen Punkten möglicherweise doch im Irrthum sein, weil vielerlei Verhältnisse dabei in Betracht kommen. Er wolle sich vorläufig auf diese Bemerkungen und die Empfehlung des Antrags beschränken; vielleicht nehme er, wenn auf dieselben etwas erwidert werden sollte, später noch Gelegenheit, das Wort wieder zu nehmen.

Herr Mosle: Die Vorlage der vereinigten Deputationen sei sehr weitgehender Art, und wenn alle Anträge und Projecte, welche darin enthalten, zur Ausführung kommen sollten, so würde eine große Summe erforderlich sein, um die Kosten zu decken. Er habe den Antrag, welcher vom Herrn Präsidenten verlesen worden, mit unterschrieben und wolle sich nur noch besonders dafür aussprechen, daß einsteuerten nur die beantragten Straßenbepflasterungsarbeiten und die Herstellung der Ufermauer vom Schoppen B. bis zum Woltjen'schen Platz genehmigt werde, denn letzterer würde nicht auszunutzen sein, wenn diese Quai-Mauer nicht gebaut werde. Der Antrag 2 der Deputationen auf Verlängerung des Schoppens solle nochmals besehen werden, ebenso wie der Antrag 3, Herstellung neuer Verkehrsanlagen beim neustädtischen Bahnhofe. In Betreff dieses Antrags müßte eine Verständigung mit unserm Associé in Eisenbahnangelegenheiten, mit Preußen, vorhergehen, um einen Aufschlag-Frachtfaß zu vermeiden, und er würde daher, wenn diese Anlagen schon jetzt bewilligt werden sollten, gegen die Bewilligung sich erklären. Das Bedürfniß sei nicht so groß, daß der Aufschub nicht stattfinden könne. — Die Anträge 4—6 beziehen sich ebenfalls auf die Neustadt; es fehlen in dieser Beziehung aber Kostenanschläge, und sei er der Ansicht, daß diese Anträge nicht hinreichend vorbereitet seien, um schon berathen zu werden. Auf ein Project möchte er besonders aufmerksam machen, welches gewissermaßen als ein Zukunftsproject behandelt sei, dasselbe sei nämlich die Herstellung eines Hafens auf dem Stadtgraben-Areal mit dem Eingang zwischen den Schoppen A. und B. des Weserbahnhofs. Dieser Antrag sei gestellt in der Voransicht, daß sich der Verkehr am Weserbahnhof bedeutend heben und die neue Eisenbahnbrücke die Einfahrt zur Stadt abschneiden werde, wodurch mancherlei Schwierigkeiten entstehen dürften. Diesen solle nun für die Zukunft abgeholfen werden durch Anlage eines künstlichen Hafens auf dem Stadtgraben-Areal. Ein Kostenanschlag liege darüber nicht vor, weil es eben ein Zukunftsproject sei. Die großen Kosten, welche dasselbe aber verursachen werde, seien nachzuweisen; es würden wenigstens 750,000  $\text{R}^\text{th}$  erforderlich sein. Er sei ebenfalls der Ansicht, daß sich der Verkehr am Weserbahnhof und unterhalb der Eisenbahnbrücke in den nächsten Jahren bedeutend heben werde, sei aber nicht der Meinung, daß sich derselbe dann bewältigen lasse durch die Erbauung eines solchen Hafens, sondern glaube vielmehr, der Staat müsse die noch freien Plätze des Flußufers zu gewinnen suchen und da die erforderlichen Verkehrsanstalten herstellen. Das sei dadurch möglich, daß er die Grundstücke unterhalb

Woltjen's Platz von Poppe und Moß & Kasemeyer erwerbe, um daselbst öffentliche Bösch- und Ladeplätze anzulegen. Gegen diesen Plan, welcher eine große Capitalanlage erfordere, werde man wegen des Geldpunkts viele Bedenken aufwerfen, u. a. auch das Bedenken: das hätte schon früher in Angriff genommen werden sollen. Das sei allerdings richtig, es sei aber früher nicht geschehen und jetzt noch nicht zu spät. Zu spät werde es sein, wenn die noch freien Plätze des Flußufers durch Packhäuser bebaut seien. Er bitte, nicht die Störung des Verkehrs, welche die Eisenbahnbrücke im Gefolge haben werde, zu unterschätzen. Jetzt bei 1 Fuß Wasserstand hätten sich schon für das Passiren der Rähne Schwierigkeiten herangestellt. Die Oeffnungen der Drehbrücke seien auf beiden Seiten nur 60 Fuß; besonders hinunterwärts und bei starkem Strom und wenn der Wind quer über die Weser stände, sei es gefährlich, diese kleine Oeffnung zu passiren. Im Winter und bei Hochwasser werde es noch schwieriger für die Schiffe sein, hindurchzukommen. Deshalb werde es nothwendig werden, Bösch- und Ladeplätze unterhalb der Brücke herzustellen. Er möchte empfehlen, daß die Commission auch diesen Plan mit ins Auge fasse. Er wisse nicht, ob dieses in dem Com-missorium des Antrags mit enthalten sei; wenn das nicht der Fall sein sollte, so möchte er darauf den folgenden besonderen Antrag stellen,

daß die Commission auch fördernd darüber berathen und berichten möge, ob es sich empfehle, behufs Vergrößerung des Weserbahnhofs und der Gewinnung eines hinreichend großen öffentlichen Bösch- und Ladeplatzes unterhalb der Eisenbahnbrücke am rechten Weserufer weitere im Privatbesitz befindliche Grundstücke anzukaufen.

Er sei überzeugt, daß es besser sei, jetzt eine größere Summe für einen natürlichen Bösch- und Ladeplatz herzugeben, als später für einen unnatürlichen Hafen unterhalb der Stadt noch mehr auszugeben. Wir haben schon verschiedene solche Häfen gebaut, diese seien aber bestimmt zu Winterhäfen, um Rähne u. s. w. aufzunehmen, welche zusammengeschoben darin überwintern. Einen Hafen an dortiger Stelle für den täglichen Verkehr zu bauen, könne unmöglich richtig sein, namentlich da diese Anlage so große Kosten erfordern würde und so lange die natürlichen Flußufer noch billiger und besser zu Gebote ständen.

Herr A. G. Hauschildt: Man werde entschuldigen, daß er einige Worte vorab sich erlaube, welche zuerst den Anschein haben könnten, als gehörten sie nicht zur Sache. Als der Ankauf des Woltjen'schen Erbes zuerst in der Bürgerschaft verhandelt wurde, habe er darauf aufmerksam gemacht, daß es räthlich sei, um Platz für den Weserbahnhof zu gewinnen, die Erling'sche Mühle zu erwerben, den Stadtgraben dort zu canalisiren und zuzuwerten, wodurch man, wie er glaube, ein sehr großes Areal für den Weserbahnhof gewinnen würde. Er habe ferner auf das Köchlin'sche Erbe und darauf, daß dasselbe jetzt todt liege, aufmerksam gemacht, und endlich habe er darauf hingewiesen, daß das Flußufer, welches jetzt wieder angekauft sei, nicht verloren gehe, sondern daß 10—12 Packhäuser dahin gebaut werden können, bei denen die Güter hinten auf- und vorn wieder abgeladen werden

könnten. Die Deputation sage, das Aufdrehen der Gütter gehe rasch, nur nehme die Zollmanipulation viele Zeit in Anspruch. Er mache den Deputationen keinen Vorwurf, daß sie ihren Bericht so gehalten, wie er vorliege, sie müßten geschichtlich darstellen, wie sich die Sache seit 20 Jahren entwickelt habe, wo man zuerst daran dachte, einen Canal zu graben, welcher mit unserer ersten Eisenbahn in Verbindung gesetzt werden sollte. Hätte man damals den Stadtgraben bis zum Doventhor hinzugezogen und diese Verbindung hergestellt, so brauchten wir jetzt keine weiteren Projecte mehr. Das wäre heute noch das Beste gewesen. Die Deputation sei aber fortwährend geschoben worden. Sie habe verschiedene Projecte aufgestellt und zuletzt auch die Erbauung der Eisenbahnbrücke, von der er gleich gesagt, daß sie nicht an der rechten Stelle liege. Jetzt sei es am zweckmäßigsten, zu dem künstlichen Wege, wie er genannt werde, überzugehen. Das sei er nicht. Der Staat habe Grundeigenthum am linken Weserufer genug und hätte daher nicht nöthig gehabt, so theure Grundstücke anzukaufen, wie er in der letzten Zeit gethan. Würde die Herstellung des vorgeschlagenen Canalbaues angenommen, so werden dadurch die Grundstücke im Werthe steigen, während der Staat den Privaten einen dreifachen Preis bezahle. Die Zeit werde kommen, wo wir diesen Canal haben müssen.

Er habe vor einigen Monaten die Deputation wegen der Eisenbahnbrücke interpellirt und dieselbe gebe nun zu, daß der Interpellant Recht habe, wenn er sage, daß die Brücke zu niedrig sei; man hätte sie aber nicht höher legen können, die Ufer wären zu niedrig, das Terrain fielen über 10 Fuß vom Weserbahnhof bis zum andern Bahnhof ab und die Wagen liefen von selbst zum Thore hinaus. Das Gefälle sei unterwegs wohl noch zu bewältigen, weil gebremst werden könne, nicht aber auf einem Bahnhof, wo der Verkehr so groß sei. Was bleibe jetzt anders übrig, um den Wasserpiegel zu senken, als eine Umleitung der Weser um die Neustadt, wodurch wir vor Wasserstoth geschützt werden. Er habe damals gesagt: wäre der Wasserstand am höchsten gewesen, so hätten wir 1 Fuß 2 Zoll Wasser vor der Brücke gehabt, was bei Eisgang sehr gefährlich gewesen wäre. Er habe früher schon nachgewiesen, daß Schiffe bemastet und mit Segeln bis hinter die Nienburger Brücke hinaufkommen können. Man sollte weiter sehen, als von heute bis morgen, dann würde der Staat viel Geld sparen. Der Staat würde von der Umleitung, welche er zu 650,000  $\text{R}.$  veranschlagt habe, große Vortheile haben. Hätte man ihm damals die betreffenden Grundstücke, welche jetzt brach liegen, verkauft, so würde er jetzt 100,000  $\text{R}.$  daran verdient haben. Der Staat müsse das Geld doch später ausgeben, wenn wir uns nicht den größten Wasserstoth aussetzen wollen. Er unterstütze von ganzem Herzen die Anträge der Deputation sowohl, wie auch den hier gestellten Antrag.

Herr Synod. Dr. Noltenius: Er möchte den von mehreren Herren gestellten Antrag zur Annahme empfehlen. Wie man vernommen habe, sollen die Erbauung der Ufermauer unterhalb des zweiten Schoppens, sowie die Straßenarbeiten in der Neustadt bewilligt werden, wogegen die übrigen Anträge theils an die Convoydeputation zurück, theils an

eine Commission der Bürgerschaft verwiesen werden sollen. Er möchte das Commissorium der Commission noch nach einer Seite hin erweitert sehen. Es komme ihm vor, als ob die Stimmung der Bürgerschaft der Art wäre, als wenn es sich darum handelte, die Folgen eines großen Unheils, welches durch die Eisenbahnbrücke entstanden, abzuwenden. Er sei nun der Meinung, daß die Befürchtungen, welche in Betreff der Eisenbahnbrücke gehegt werden, übertrieben seien, und möchte gern, daß die Commission auch Bedacht darauf nehme, ob nicht durch andere Maßregeln die etwaigen üblen Folgen abgewendet werden können. Er rechne dahin besonders, in Ueberlegung zu ziehen, ob nicht von Staatswegen den Rahnschiffen die Herstellung der Einrichtungen zum Niederlegen der Masten erleichtert werden könnte. So viel er wisse, sei dies auf dem Rhein geschehen, und es dürfte vielleicht bei der pecuniären Lage, in welcher sich die Rahnschiffer befinden, gerechtfertigt sein, auch hier von Staatswegen dazu beizutragen, nicht ihnen die ganze Ausgabe zu vergüten. Wir haben in Bremen etwa 100 Rähne — auf diese würde sich natürlich allein eine derartige Maßregel beziehen —; wenn nun per Rahn 20—25  $\text{R}.$  vergütet würden, so dürften sich wahrscheinlich die Rahnschiffer veranlaßt fühlen, viel rascher die erforderlichen Einrichtungen zu machen. Er möchte, daß die Bürgerschaft die Commission beauftrage, auch diese Frage in Ueberlegung zu ziehen, womit er jedoch durchaus keine Hoffnung bei den Rahnschiffen erwecken wolle. So viel er wisse, hätten die Schiffer schon früher, als der Vertrag wegen der Oldenburger Bahn ruckbar wurde, derartige Anträge gestellt, es sei aber damals nicht darauf eingegangen worden, weil man noch nicht wußte, wie sich die Sache entwickeln würde. Er beantrage nun,

dem von den Herren Kokenberg und Genossen proponirten Beschluß nach den Worten:

Niederlegung einer Commission von sieben Mitgliedern, welche u. s. w. bis „förderksamst berichte“

hinzuzufügen:

zugleich jedoch darüber berathe und berichte, ob und durch welche andere Maßregeln etwa einerseits der Schifffahrtsverkehr nach und von der inneren Stadt erleichtert, andererseits dem befürchteten Mangel an öffentlichen Kösch- und Ladeplätzen unterhalb der neuen Brücke abgeholfen werden könne.

Er möchte, daß die Commission in keiner Weise beschränkt werde, sowohl in der Prüfung des Deputationsberichts als in Betrachtung anderer Vorschläge zur Abhülfe der sich zeigenden und befürchteten Uebelstände.

Herr H. M. Hauschild: Auch er stimme dem Antrage zu. Der vorliegende Bericht habe unteugbar auch in der combinirten Deputation den Eindruck gemacht, daß es sich hier allerdings um Zukunftspläne handle, die man zu den gewaltigen, vorläufig noch nicht übersehbaren rechnen müsse. Viele von den Deputationsmitgliedern haben wohl zugestimmt, ohne ihr Urtheil vollständig abgeschlossen zu haben. Ihm gehe es wenigstens so, z. B. in Betreff der Anlage am Stadtgraben. Er würde bedenkende Gründe hören müssen, ehe er sich mit diesem Antrag

vollständig einverstanden erklären könnte. Ueber diesen Antrag sei bislang noch nicht discutirt worden. Die Deputation habe zunächst nur einen ihr ertheilten Auftrag auszuführen gehabt, sie habe sagen wollen, wohin sie steuere. Da sei natürlich der Plan, welcher im Schooße der Eisenbahndeputation geruht habe, wieder hervorgezogen worden. Er wüßte auch nicht, was Erhebliches z. B. gegen das Project im Woltmershauser Außendeichslande eingewendet werden könnte, wobei es sich darum handle, der Weser ein Areal abzugewinnen, welches später vielleicht nach den Berechnungen 12 Grote pr. Quadratfuß kosten werde. Das wäre kein schlechtes Unternehmen. Gleiches sei beim Weserbahnhof geschehen, das Areal, worauf derselbe stehe, sei mehr oder weniger der Weser abgerungen. Er sei also für den gestellten Antrag, weil wir uns über diese weitgehenden Vorschläge nicht genug informiren können, dagegen sei er durchaus gegen den Antrag des Herrn Mosle. Es sei von dem Herrn keine Summe genannt, indessen habe die Bürgerschaft neulich, als es auch sich um den Ankauf des Grundstücks von Mlotz & Kasemeyer handelte, erklärt, daß sie nicht für einen solchen Ankauf wäre, es sei dabei ausgesprochen worden, daß mit Woltjens Platz auszukommen sei. Dieses sei richtig, namentlich wenn man die geforderte Summe in Betracht ziehe und die Zinsen berechne. Die Grundstücke können noch lange im Werth steigen, ehe wir, die Zinsen mit veranschlagt, später theurer kaufen, als jetzt. Mit einem Nutzen von 60,000  $\text{R}$  verkaufen wollen, das scheine ihm nicht generös dem Staat gegenüber gehandelt. Sodann glaube er, daß die Befürchtungen, welche geäußert worden, — leider auch von Herrn H. H. Meier, worüber er sich wundern müsse, — hinsichtlich der neuen Eisenbahnbrücke nicht zutreffen werden. Es sei nicht seine Absicht, das zu sagen, was die Eisenbahndeputation früher hier wiederholt habe vertheidigen müssen. Er glaube, daß er nicht seine Worte für eine unglückliche Anlage eingelegt habe, es werde nicht so schlimm werden, wie es die Herren, namentlich die älteren Herren, befürchten. Er glaube, daß wir später über alle diese Befürchtungen lachen werden. Er gebe sich alle Mühe, auch die Stimmung zu hören, und habe unter anderen, ohne sich als Mitglied der Eisenbahndeputation zu erkennen zu geben, mit Rahnschiffern gesprochen, namentlich auch in Beziehung auf die Eisenbahnbrücke. Sie sagen: das ist nicht angenehm, aber mit der Zeit wird sich's wohl machen, die Kaufleute werden uns wohl sagen, was sie wollen, ihre Packhäuser liegen oberhalb der neuen Brücke und sie werden wohl dafür sorgen, daß wir mit unseren Schiffen heraufgebracht werden. Es sei dann auch wohl gesagt, an der Schlachte sei das Liegen der Schiffe bequemer, als am Stephanithorsbollwerk. Er glaube aber, daß ein thätiger, unternehmender Rahnschiffer künftig an der Schlachte ebenso gut zurecht kommen werde, wie jetzt. Wer sich freilich nicht bemühe, werde sein Brod nicht finden. Er sei auch nicht für den Antrag des Herrn Synd. Noltenius. Wollen wir etwa auch die Rahnschiffer aus der Staatscasse subventioniren? Er bezweifle, daß damals bei der großen Veränderung, welche hinsichtlich des Zollverschlusses durch den Vertrag mit dem Zollverein herbeigeführt wurde, eine derartige Subvention aus der Staatscasse gewährt worden sei. (Mehrere Stimmen: Ja!) So? Er würde doch nicht dafür sein, den Rahnschiffern jetzt eine Subvention zu dem bezeichneten

Zweck zu bewilligen, indem dadurch manchen Trägen Anlaß gegeben würde, auf den Staatsfädel zu speculiren. Er sei also dafür, daß die Erbauung des Vollwerks, welches wir wegen der großen Strömung durchaus haben müssen und wodurch uns ein werthvolles Areal geschaffen werde, heute genehmigt werde, und daß im Uebrigen die beantragte Commissionsberathung stattfinde. Diese werde dann wohl das Richtige ergeben.

Herr Koyenberg: Er wisse nicht, ob es noch nöthig sein werde, den von ihm mit gestellten Antrag weiter zu empfehlen, da sich selbst die Mitglieder der Eisenbahndeputation damit einverstanden erklärt hätten. Er wolle sich nur noch ein Paar Worte erlauben. Nach dem gestellten Antrag sollen die Anträge der combinirten Deputation unter I. u. VII. genehmigt werden. Der Antrag unter I. betreffe die Verlängerung der Ufermauer bis nach dem Woltjenschen Plage. Gegen diese Verlängerung habe sich die Bürgerschaft nie erklärt, nur war früher zugleich der Antrag damit verbunden, daß auch der Schoppen verlängert werde. Es war damals auch eine andere Construction beabsichtigt, so daß der Kostenanschlag sich auf 45,000  $\text{R}$  belief. Nach der jetzigen Construction betrage der Kostenanschlag nur 37,000  $\text{R}$  und die Verlängerung des Schoppens sei auch nicht unmittelbar mit der Genehmigung der Ufermauer verbunden; der Beschluß in dieser Beziehung bleibe noch vorbehalten. Deshalb sei der Antrag annehmbar und zu empfehlen. Was den Antrag unter VII. betreffe, die Pflasterung der Straßen in der Gegend des neustädtischen Bahnhofs, so sei diese Arbeit so selbstverständlich, daß darüber nicht weiter zu discutiren sei. Denn wenn der Bahnhof einen Nutzen haben solle, so müssen Zugänge zu demselben da sein. Dies seien die zur Annahme empfohlenen Anträge. Nun habe die Deputation noch ein Paar andere Anträge gestellt. Der eine betreffe die Anlage eines Holzlagerplatzes und Floßhafens in der Neustadt, verbunden mit dem Bahnhof und mit einem Eingang in den Sicherheitshafen. Die Antragsteller rathen davon ab, auf diese Anträge sogleich einzugehen, wünschen vielmehr zunächst, daß das Project von einer Commission weiter untersucht werde. Er wolle diesen Antrag nicht weiter motiviren. Man werde Nichts dagegen einwenden; die Sache sei ja nicht so dringlich, daß sie jetzt gleich beschlossen werden müsse; darum werde eine Prüfung der Frage, ob der Platz richtig gewählt sei, nicht schaden. Was den Eingang in den Sicherheitshafen und die Anlage eines Holzhafens betreffe, so sei dies verschiedentlich empfohlen. Die Angelegenheit sei in der combinirten Deputation, wie er von Mitgliedern derselben erfahren, keiner sehr gründlichen Prüfung unterzogen worden. Es sei vorgeschlagen worden, den früheren Plan, den Stadtgraben zwischen Buntenthor und Hohenthor zu einem Holzhafen zu benutzen, fallen zu lassen und dafür den jetzigen Plan aufzustellen. Wegen dieses neuen Planes haben weder genauere Projecte, noch Kostenanschläge vorgelegen. Die Deputationen wünschen aber eigentlich vorläufig nichts weiter, als daß jetzt nur die Expropriationspflicht über die Grundstücke ausgesprochen und die Abstattung eines weiteren Verichts beschlossen werde. Es scheine aber doch viel zweckmäßiger, daß der ganze Plan zuerst noch in einem kleineren Kreise ge-

prüft werde. Da nun die Convocatione Deputation gerade die competente Behörde sei und auch den früheren Plan im Betreff eines Holzhafens zwischen den beiden Thoren vorgelegt habe, so scheine es gerathen, dieser Deputation die Angelegenheit zur nochmaligen Prüfung und demnächstigen Berichterstattung zu überweisen. Das werde beantragt. Sodann komme noch etwas hinzu. In einem Kreise von Vertretern, in welchem der Gegenstand näher besprochen worden, sei verschiedentlich geäußert worden, daß man nicht wissen könne, welchen Einfluß diese Anlage, namentlich die Einfahrt in den Sicherheitshafen und die Bildung einer Insel, auf die Bewegung des Weserstroms haben werde. Auch das müsse wohl genauer befehen werden. Sodann kommen die Anträge sub II und III in Betreff der Verlängerung des B-Schoppens auf dem Weserbahnhofe. Es werde in Betreff dieser beantragt, daß diese Angelegenheit ebenfalls an die Commission zur Begutachtung verwiesen werde. Dies sei der wichtigste Punkt von allen; es hänge damit das ganze Project zusammen, welches freilich die Deputation nicht zur Beschlußnahme vorlege, jedoch als ein Ziel hinstelle, wornach getrachtet werden müsse, nämlich das Project, den Stadtgraben hinter dem Stephanthore zu einem Hafen umzugestalten. Es sei dies ein sehr weitsichtiger Plan. Nach den ihm gewordenen Berichten, würden allein die Einfassungsmauern über 300,000  $\text{Rfl}$  Kosten verursachen. Wenn man nun andererseits erwäge, welche Genuß dadurch entstehen, daß für den Bahnbetrieb 2 Brücken über den Hafen gelegt werden müßten, so sei es wohl der Mühe werth, den Gegenstand genau zu prüfen, weil es immerhin eine Angelegenheit sei, welche für die Zukunft im Auge zu behalten wäre und darnach die übrigen Anlagen bemessen werden müßten. Wenn dieser Plan nicht vorläge, so würde man keinen Grund haben, den Schoppen B weiterhin zu verlängern. Man könnte zwischen den beiden vorhandenen Schoppen, wenn nöthig, ein neues Gebäude aufrichten. Die Deputation habe früher wie es scheine diesen großartigen Plan aufgegeben. Jetzt freilich sage sie in ihrem Bericht: sie habe diesen Plan fortwährend im Auge gehabt, es handle sich um ein harmonisches Ganze, welches nicht auf einmal zur Beschlußnahme vorgelegt werden könnte, auf dessen Verwirklichung jedoch alle Beschlußnahmen abzielten. Sonderbarer Weise habe aber die Deputation in ihrem letzten Berichte ausgesprochen, daß der hölzerne Schoppen zu entbehren sei und wenn man die Verlängerung des B-Schoppens bewilligte, so stände nichts im Wege auch zwischen den Schoppen ein massives Gebäude zu errichten. Er wisse nicht, wie es damit zu reimen sei, daß man den Plan verfolge, den Stadtgraben in einen Hafen zu verwandeln. Die Deputation müsse sich über diese Sachen nicht klar gewesen sein; um so mehr scheine es die Pflicht der Bürgerschaft, die ganze Angelegenheit gründlich zu prüfen. Das sei der Hauptpunkt, weshalb die Commission beantragt werde. Es könne auch jedenfalls nicht schaden, wenn man die von den Herren Mosle und Syndicus Noltenius angeregten Fragen ebenfalls mit prüfe und empfehle er daher die Annahme dieser Amendements. Nach Vorlage des Berichts habe die Bürgerschaft ja freie Hand, zu beschließen, was ihr gut dünke.

Herr Eisenhardt beantragte  
Schluß der Debatte.

Herr Weyland war gegen den Schluß. Es sei durchaus nothwendig, das Amendement des Herrn Mosle zu bekämpfen und darzuthun, daß es nicht rathsam sei, dieses Amendement der Commission zur Prüfung mit zu übergeben.

Herr Eisenhardt: Ueber die Frage der Niederlegung der Commission herrsche, wie es scheine, völliges Einverständnis und es sei auch weiter kein Unglück, daß die gestellten Amendements von der Commission mit berathen werden. Später habe ja die Bürgerschaft die Entscheidung.

Herr Ordemann war gegen den Schluß der Debatte, weil noch Niemand für den Deputationsantrag gesprochen habe.

Herr Präsident verlas die zum Wort Angemeldeten.

Herr Garbade übergab eine auf den Gegenstand bezügliche technische Ansarbeitung des Zimmermeisters Budelmann zur eventuellen Berücksichtigung durch die Commission.

Herr Präsident nahm dieses Actenstück zu dem bezeichneten Zweck entgegen.

Es wurde nun die Discussion geschlossen. Die Amendements der Herren Mosle und Syndicus Noltenius wurden abgelehnt, der Antrag der Herren H. H. Meier und Genossen angenommen.

Es folgte darauf die

Wahl der Commission zur Prüfung der Vorlagen in Betreff der Bahnhofsanlagen in der Stadt Bremen und damit in Verbindung stehende Anstalten.

Gewählt wurden die Herren H. H. Meier, J. D. Helmsen, A. G. Hanschildt, Syndicus Noltenius, H. H. Schröder, Drüner und Fahmann.

Nr. III der Tagesordnung:

Mittheilung des Senats vom 5. Juli 1867:

Pensionirung eines ordentlichen Lehrers der Hauptschule.

Herr Professor Dr. Herzberg: Die vorliegende Mittheilung des Senats scheine sehr kurz, ja er möchte sagen, etwas wortkarg gehalten; es liege das aber vielleicht darin, daß der Senat vorausgesetzt, daß sein Antrag ebenso natürlich wie gerecht sei. Es bedürfe in der That nur eines geringen Zusatzes zu der Mittheilung des Senats, den er sich zu geben erlauben werde. Es seien in der Mittheilung, und das mit Recht, die treue, gewissenhafte Lehrthätigkeit und die segensreichen Erfolge des Herrn Professors Tappenbeck hervorgehoben, aber er (Redner) könne hinzufügen, wie viele Mitglieder dieser Versammlung, welche als Schüler zu den Füßen dieses Mannes gesessen, bestätigen werden, es sei ein seltenes Beispiel eines für seinen Beruf begeisterten Lehrers, welcher während 46 Jahre, vom Anfange seiner Thätigkeit bis zu Ende seines Lebens, mit Leib und Seele sich seinem Berufe gewidmet. (Bravo!) Er habe während dieser langen Zeit segensreich gewirkt, freilich nicht verschmäht, im Unterricht das Einzelne zu urgiren, stark hervorzuheben, weil aus dem Einzelnen das Ganze sich aufbaue; aber man werde zugeben, daß er nicht ein mückenfeigender Pedant gewesen,

sondern daß er bei dem Studium des Alterthums seinen Schülern die großen Charactere der Griechen und Römer als Muster von Bürgerthum, Freiheitsinn und Vaterlandsliebe vorgeführt. Diesen Gesinnungen habe er selbst stets nachgestrebt, er sei davon erfüllt gewesen und habe sie dem kommenden Geschlechte einzuprägen gesucht. Namentlich seine früheren Schüler sollten ihm dafür danken; denn ein Theil ihrer eigenen Verdienste sei auch das Verdienst des Lehrers, welcher sie herangebildet und ganz von seinem Verufe erfüllt war. Wenn nach diesem nicht übertriebenen Verdienste es sich eigentlich von selbst verstehen sollte, daß nach einer Laufbahn von einem halben Jahrhundert der theure Mann am Schlusse seines Lebens nicht noch einen Abzug in seiner äußeren finanziellen Stellung erleiden dürfe: so könne es sein, daß hier ein Fehler im Gesetz vorliege. Unser Pensionsgesetz sei für die ersten Decennien der Thätigkeit der Beamten äußerst günstig und freigebig, indem es denselben nach einem 10jährigen Dienst die Hälfte, nach einem 20jährigen Dienst  $\frac{2}{3}$  ihres Gehaltes als Pension zusichere. Das sei mehr wie in anderen Staaten, dagegen zeige sich weiterhin eine Anomalie, wie sie in keinem andern Staate bestche, daß nämlich der Beamte nach weiteren 10, 20, 30 Dienstjahren nichts mehr erhalte, als nach den ersten 20 Jahren, obgleich doch diese spätere Zeit dem Beamten schwerer falle und sein Amt mehr seine ganze Kraft und Sorge in Anspruch nehme, wie in den früheren Jahren. Er glaube, daß die Gesetzgeber diese Lücke aufrecht erhalten, um in einem solchen Falle ihre Anerkennung besonders auszusprechen. Sie haben das vielleicht gewollt und in Folge dessen die Gelegenheit, wenn sich eine solche bot, ergriffen. So sei vor 10 Jahren, und das sei eine Präcedenz, welche hier in Betracht komme, der Lehrer Blendermann nach einem 50jährigen Dienst mit vollem Gehalt pensionirt. Er müsse hervorheben, daß der Antrag des Senats genau genommen, garnicht einmal die volle Einnahme des Herrn Professors Tappenbeck demselben als Pension gewähren wolle. Seine jetzige volle Einnahme betrage 1600  $\text{R}.$  und seien 200  $\text{R}.$  davon allerdings eine persönliche Zulage, sodas das ordentliche Gehalt freilich 1400  $\text{R}.$  betrage. Für Denjenigen aber, welchem 200  $\text{R}.$  abgezogen werden, sei der Verlust ebenso hart, als wäre dies ein Theil des ordentlichen Gehalts. Er habe nun noch eine Bemerkung zu machen. Er wolle das Motiv, welches er im Sinne habe, nicht so deutlich aussprechen, als er unter anderen Umständen wohl könnte, weil dasselbe aus dieser öffentlichen Versammlung vielleicht zu den Ohren des theueren Mannes kommen und ihn verletzen könnte. Er wolle sich nur auf eine Thatfache berufen. „Wir haben vor ungefähr einem halben Jahr einem verdienstvollen Lehrer über seine gesetzliche Pension eine Zulage gegeben, und Sie wissen, er hat dieselbe noch nicht einmal gekostet. Sie haben dem Manne aber eine Freude gemacht, machen Sie auch diesem eine Freude, eine Freude, die ihn ehrt und indem sie ihn ehrt, auch Sie ehren wird. Ich beantrage deshalb, daß die Bürgerschaft auf das Anliegen des Senats in Berücksichtigung

der treuen Thätigkeit, der vielbewährten treuen Thätigkeit und der segensreichen Erfolge dieser Thätigkeit dem Prof. Tappenbeck sein bisheriges ordentliches Gehalt von 1400  $\text{R}.$  als Ruhegehalt bewillige.“

Herr Eisenhardt: Er habe sich über die Mittheilung des Senats recht sehr gefreut. Derselbe habe dadurch, daß er die Sache so kurz gehalten, gerade die rechte Würdigung, den rechten Tact beobachtet, und er (Redner) wünsche, daß die Bürgerschaft denselben Tact beobachte. Es gebe eben Dinge, welche keiner Motivirung bedürfen. Einem Manne gegenüber, welcher so segensreich 48 Jahre hindurch gewirkt, einem solchen Manne gegenüber, der jetzt in seinem letzten Lebensalter stehe, können wir weiter nichts thun, als durch einstimmige Annahme des Antrags des Senats unsern Dank, welchen er sich um unser Gemeinwesen und als Lehrer im Amte verdient, auszusprechen. Er bitte daher, den Antrag ohne Motivirung, welche sich von selbst verstehe, anzunehmen. Es werde kein pecuniäres Opfer für den Staat sein, da er in seinen letzten Lebensjahren stehe.

Herr Kokenberg: Er sei derselben Meinung, wie Herr Eisenhardt; da wir aber dem Senat jedenfalls etwas werden erwidern müssen, so könnte etwa gesagt werden: Die Bürgerschaft bewilligt ihrerseits, unter Anerkennung der treuen und gewissenhaften Amtsführung und der segensreichen Erfolge des Herrn Prof. Tappenbeck gern die beantragte Pension.

Die Fassung des Beschlusses wurde dem Präsidium vorbehalten.

Die Bürgerschaft nahm alldann den Antrag des Senats in geheimer Abstimmung einstimmig an.

Nr. IV. der Tagesordnung:

#### Ergänzungen.

Zum Schluß wurden noch folgende Ergänzungen vorgenommen, indem die Bürgerschaft für den aus ihrer Mitte geschiedenen Herrn Kopers wählte: in die

Deputation wegen des Vermögens- und Einkommenschlosses:

2. Classe Herrn J. A. Albers;

Deputation für das öffentliche Bauwesen:

2. Classe Herrn Carl Schmidt;

Deputation wegen Abwendung von Wassergefahren:

2. Classe Herrn Carl Schmidt;

Deputation wegen der Bürgerweide:

2. Classe Herrn Joh. Segelken.

Ferner für den ausgetretenen Herrn Kniest in die

Deputation zur Leitung der Vertreterwahlen:

2. Classe Herrn Ferd. Duckwitz.

Schluß der Sitzung 8  $\frac{1}{2}$  Uhr.

Erklärung der ...

Die ...

Die ...

Die ...

Art. 17. von ...

Gründungen

- 1. Die ...
- 2. Die ...
- 3. Die ...
- 4. Die ...
- 5. Die ...
- 6. Die ...
- 7. Die ...
- 8. Die ...
- 9. Die ...
- 10. Die ...

Die ...