



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen



# Kooperationsprojekt - Digitalisierung Drucksachen der Bremischen Bürgerschaft

## Verhandlungen der Bremischen Bürgerschaft 1873

12.03.1873 - Verhandlungen der Bürgerschaft Sitzung Nr.12

---

Staats-und Universitätsbibliothek Bremen - Digitale Sammlungen

# Verhandlungen der Bürgerschaft.

Sitzung vom 12. März 1873.

Entschuldigt waren folgende Herren:

Achelis, Johs.	Mosle, A. G.
Arens, Joh. Th.	Overbeck, G. F.
Arndt, Chr.	Serres, Dr. med. C. M. C. L.
Barthausen, Richter Dr.	Stegmann, H. D.
Dyes, L. G.	Stümcke, Ferd.
Herzberg, A. B. Prof. Dr.	Waltjen, Carl.
Hütterott, T. G. B.	

Nicht entschuldigt waren folgende Herren:

Amund, T.	Bestenbostel, W.
Bavendam, H.	Brüns, Hinr.
Bellstedt, Joh.	Depfen, J. jun.
Bernhard, G. H.	Feldmann, Dr.

Focke, W. D., Dr. med.
Greve, C.
Grooth, Ferd.
Hartlaub, C., Dr.
Henze, C. A.
Hilder, Hild.
Hilder, J. D.
Lange, W.
Marxen, Wilh.
Meier, H. H. Dr.
Meyer, Conrad.
Meyer, Herm.
Mohr, F. F., Richter Dr.

Müller, Heinr.
Nolze, L. C.
Renwagen, H.
Schörling, Ad.
Schröder, J. H. A.
Schulz, Amtmann.
Smidt, J. W.
Studer, C.
v. Bangerow, L.
Weyland, J. H.
Wurtmann, G.
Zimmermann, C. C.

## Gegenstände der Tagesordnung:

	Verhandelt Seite
I. Mittheilung des Senats vom 3. März 1873: Schifffahrtszeichen der Unterweser . . . . .	144
II. Mittheilung des Senats vom 7. März sub 4: Begräbnisplätze . . . . .	148
III. Mittheilung des Senats vom 26. Februar 1873 sub 1—3: Verlegung des Torfbassins . . . . .	148
Regulirung des Philosophenwegs . . . . .	151
IV. Mittheilung des Senats v. 5. Februar 1873: Erweiterung der Freiläger-Berechtigting . . . . .	152
V. Mittheilung des Senats vom 10. Februar 1873: Benloo-Hamburger Eisenbahn. . . . .	153
Eisenbahnanlagen zu Neustadt und Stubben. . . . .	153
Verwaltung der öffentlichen Grundstücke. . . . .	153
VI. Mittheilung des Senats vom 12. Januar 1873: Staatsbürgereid . . . . .	154
Einziehung der bremischen Münzen . . . . .	155
VII. Mittheilung des Senats vom 14. Januar 1873: Hafenabgaben . . . . .	156
Wolmershauser Canal. . . . .	156
Ausgaben für Hafenwerke im Jahre 1872 ac. (N. 3. Verh. gef.)	

	Verhandelt Seite
VIII. Mittheilung des Senats vom 17. Februar 1873: Schuldentilgung. Weserbahnhof. Lagerplatz am Neustadtsbahnhof. Centesimalwage auf dem Neustadtsbahnhof. Staatsländereien in Bremerhaven. (N. 3. Verh. gef.)	
IX. Mittheilung des Senats vom 17. Januar 1873: Deputationsgesetz. Bismarckstraße. (N. 3. Verh. gef.)	
X. Mittheilung des Senats vom 28. Februar 1873: Amtswohnungen für Zollbeamte in Bremerhaven.	
XI. Mittheilung des Senats vom 20. Februar 1873: Staatshaushalt des Jahres 1872. (N. 3. Verh. gef.)	
XII. Mittheilung des Senats vom 11. November 1872: Budget für 1873, und Mittheilung des Senats vom 29. Januar 1873 sub 1: Gleichgewicht des Budgets. (N. 3. Verh. gef.)	
XIII. Mittheilung des Senats vom 7. März 1873 sub 1—3. (N. 3. Verh. gef.)	

Herr Dr. Meinerzhagen präsidirte.

Eröffnung der Sitzung 6<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Uhr.

Nach Verlesung der Tagesordnung theilte Herr Präsident mit, daß das Bürgeramt auf Sonnabend, den 15. ds. eine weitere Versammlung der Bürgerschaft anberaumt habe und als erste Gegenstände der Tagesordnung derselben unbeschadet des Resultats der heutigen Sitzung die Mittheilung des Senats vom 20. Februar, sowie die weiteren Mittheilungen betreffend Budget, bezeichnet habe. Natürlicherweise bleibe es der Bürgerschaft unbenommen, die Tagesordnung abzuändern.

Es wurde nun zum ersten Gegenstand der Tagesordnung:

### Mittheilung des Senats vom 3. März 1873:

#### Schifffahrtszeichen der Unterweser

übergegangen.

Herr Präsident verlas ein Schreiben des Senats folgenden Inhalts: „Da dem Senat angezeigt sei, daß die Actiengesellschaft Weser nur für den Fall an ihre Offerte, wegen Lieferung des Leuchtschiffes, sich gebunden erachte, daß ihr in der nächsten Zeit, bis spätestens den 13. ds., der Zuschlag definitiv erteilt werde, so beantrage der Senat die Dringlichkeit des Gegenstandes und ersuche die Bürgerschaft in Gemäßheit des § 50 der Verfassung zu verfahren.“

Es wurde nun zur Berathung des Gegenstandes übergegangen.

Herr Präsident erinnerte an die Verhandlungen von 1860 wegen dieses Gegenstandes und namentlich an den damals erstatteten Commissionsbericht.

Herr Gerdes: Die Anträge seien so genügend motivirt, daß vor der Hand nichts weiter hinzugefügt zu werden brauchte. Die Angelegenheit sei früher sehr eingehend in der Commission besprochen. Es sei sehr erfreulich, daß, wenn auch nach langer Zeit, doch endlich die Sache zum Austrag komme und zwar in zufriedenstellender Weise, so daß die Bürgerschaft sich mit den Vorschlägen des Senats einverstanden erklären könne. Bezüglich des Leuchtschiffes sei im Bericht der Deputation ihr Verfahren auseinandergesetzt, sich die vollständige Kunde von den für solche Schiffe nöthigen Einrichtungen zu schaffen, und möglichst billige Forderungen zu erlangen. Er könne daher nur darum ersuchen, 150,000 *Mk* für das Leuchtschiff und 50,000 *Mk* für die übrigen Leistungen zu genehmigen. Letztere betreffen namentlich die großen schweren Ketten, Schirmanker, Leuchtapparat, über deren Kosten eine bestimmte Angabe vor der Hand noch nicht zu machen sei. Die Deputation glaube mit 50,000 *Mk* auskommen zu können, jedoch seien die Eisenpreise jetzt so unsicher, daß sich nichts Bestimmtes darüber sagen lasse. Er empfehle die Vorlagen zur Annahme.

Herr Wulst ein: Als hier diese Angelegenheit zum ersten Male zur Verhandlung kam, habe er sich mit der Hoffnung geschmeichelt, es würden die Schifffahrtszeichen nicht bloß an den Küsten, sondern auch in den Flußeingängen

in die Hände des Reichs übergehen. Viele jedoch, denen er ein kompetenteres Urtheil in dieser Sache zutraue, sprachen sich damals schon dahin aus, daß es zweckmäßig sei, wenn die Aufsicht und die Herrichtung an den betreffenden Orten wäre. Es könnte sonderbar erscheinen, daß die gestellte Frist eine sehr kurze sei, indessen nach Lage der Sache werde es Niemand verantworten können, ein Hinderniß in den Weg zu legen, sodaß die Sache verschleppt würde. Sonach empfehle er die Vorlage zur Annahme.

Herr D. Thyen stellte den Antrag, die Vorlagen zur Prüfung und Berichterstattung an eine Commission zu verweisen. Er sei entschieden der Meinung, daß die Art und Weise wie die Sache behandelt worden sei, nicht die richtige im Interesse Bremens sei. Er fürchte, daß aus solchem kleinen Anfange, die Nachbarstaaten in eine Besteuerung ungerer Schifffahrt hineinzuziehen, eine Art Raubzoll werden könnte, ähnlich dem Elsflether, dem Stader, dem Sund- und dem Schelde-Zoll, Zölle, deren Ablösung wir noch zu tragen haben und die überhaupt nicht wieder los zu werden seien, wenn nicht alle Nationen einen Druck üben. Er wisse nun freilich, daß es so schlimm nicht werde, aber es sei doch etwas Aehnliches und man werde später davon nicht wieder loskommen können. Wir haben eine von der Natur geschaffene Wasserstraße, zu deren Unterhaltung wir nichts weiter zu thun brauchen, als von den kleinen Aenderungen, welche im Fahrwasser durch Strömung und Eisgang entstehen, Notiz zu nehmen und sie durch Tonnen und Boyen zu bezeichnen. Hierfür werden nach dem Budget 30,000 *Mk* verwendet. Ferner für Leuchtschiff und Leuchtturm etwa eben so viel. Wenn man nun so großen Werth darauf lege, Bremen diese Verwaltung zu erhalten, so könne auch der Bremische Staat das Opfer bringen, die Unterhaltung dieser Straße auf sein Budget zu nehmen. Wir haben Millionen im Interesse des Handels verausgabt. Noch jetzt werde jährlich viel zu dem Zweck von dem Staat ausgegeben, ohne daß direct eine Einnahme dadurch entstehe. Es sei weise und zweckmäßig in dieser Weise vorzugehen. Warum nun diese kleine Ausgabe scheuen und sich die Nachbarn auf den Hals laden, mit welchen wir genug zu kämpfen gehabt haben! Ob ein solches Verfahren nach dem am 3. März publicirten Reichsgesetz, wonach die ganze Angelegenheit Sache des Reichs sein soll, noch zulässig sei, das wisse er nicht. Das sei Sache der Juristen zu beurtheilen. Redner meine, daß, wenn wir die Angelegenheit nicht ganz dem Reiche überlassen, wir lieber sagen müssen: wir wollen es selbst übernehmen. Vor allen Dingen wünsche er, daß der Passus bezüglich des Reservefonds gestrichen werde; was derselbe bedeute, davon könne man sich ein anschauliches Bild machen, wenn man auf die Seemannskasse in Bremen blicke. Diese involvire eine Besteuerung der Schiffsmannschaft um 3% ihres Bruttolohns, welche zwangsweise durch bremische Beamte, er wisse nicht, ob bloß auf Grund einer Verordnung des Senats, oder mit Zustimmung der Bürgerschaft, — erhoben werde. Die Ausgaben, welche die Verwalter mit aller Macht und Mühe haben machen können, beliefen sich in den ersten 13 Jahren auf 18,000 *Mk*, während die Einnahmen in demselben Zeitraum 292,000 *Mk* waren. Die Beiträge von den Seelenten allein

betragen während des Bestehens der Casse 266,000  $\text{R}\text{.}\text{M}\text{.}$ . Die Zinsen, welche von den Einlagen in den ersten 13 Jahren eingenommen wurden, belaufen sich auf dreimal so viel, als die Ausgaben überhaupt. Seitdem habe man gefunden, daß die Casse nicht so fortgeführt werden könne. Man habe die Statuten geändert und sei recht liberal gewesen. Man habe tüchtig bewilligt und sei man denn dahin gekommen, daß im Jahre 1870 die Zinsen der Einlagen verwendet werden konnten. Darunter seien bedeutende Bureaukosten, früher 600  $\text{R}\text{.}\text{M}\text{.}$ , jetzt 2400  $\text{R}\text{.}\text{M}\text{.}$ . So werden Reservefonds angesammelt. Wo solle nun die Seemannskasse bleiben? Sie sei jetzt hinfällig geworden. Man scheine jetzt Beiträge dazu in den freien Willen Derjenigen stellen zu wollen, welche Mitglieder bleiben wollen, wenig Leute werden ferner Beiträge liefern, sondern sich lieber den verdienten Thaler mit 72 Grosen zahlen lassen. Wir haben vielleicht nahezu  $\frac{1}{2}$  Million Thaler in der Seemannskasse. Woher dies Geld genommen, dahin können wir es nicht wieder hinbringen. Wenn hier nun auch ein solcher Reservefond angesammelt werden sollte, so müsse er entschieden warnen, etwas derartiges anzunehmen. Man möge höchstens das verausgaben, was die Reichsversammlung vorschreibe, aber keinen Reservefond bilden. Was nun das Leuchtschiff betreffe, so meine er aus früheren Verhandlungen ersehen zu haben, daß es sich damals um die Erhaltung des Wangerooger Kirchturms oder event. um ein Leuchtschiff handelte. Wenn der Thurm nicht besetzt werden könne, müßten wir ein Leuchtschiff haben. Was ihn persönlich betreffe, so habe er überhaupt erst aus der Vorlage erfahren, daß ein Leuchtschiff an der Stelle der Schlüsseltonne für nützlich und nothwendig erachtet werde. Er sei einer der Rheder, die sich am meisten persönlich um ihre Schiffe und Schiffahrtsangelegenheiten bekümmern und zu dem Zwecke nach dem Hafen reisen. Er habe aber nie eine Aeußerung in diesem Sinne vernommen.

Herr H. H. Meier: Er müsse etwas näher auf den Gegenstand eingehen, namentlich um die durchaus verkehrten Auffassungen des Vorredners zu berichtigen. Was die früheren Verhandlungen wegen der Unterhaltung des Wangerooger Kirchturms betreffe, so wollte die Bürgerschaft vorzugsweise auf seinen Antrag die großen Kosten dafür nicht bewilligen, weil von allen Seiten, namentlich von den nautischen Vereinen, hier, in Bremerhaven und Vegesack, ferner vom Verein Columbus, sowie von der Handelskammer auf das dringendste darauf hingewiesen wurde, daß ein Leuchtschiff bei der Schlüsseltonne ein unabweisliches Bedürfniß der Schiffahrt sei. Es wurde namentlich ausgeführt, daß ein solches Leuchtschiff höchst wahrscheinlich den ganzen Winter über dort liegen bleiben könne, während man das jezige Leuchtschiff bei Eisgang herein holen müsse. Es herrschte in dieser Beziehung nur eine Stimme in allen nautischen Kreisen. Alle, die irgendwie sich mit dieser Angelegenheit beschäftigt haben, die ein Interesse dabei haben, werden zugeben, daß diese Angelegenheit von der größten Bedeutung für die Schiffahrt sei. Auch ein Solcher, der nichts von der Schiffahrt verstehe, werde, wenn man ihm dies darstelle und darauf hinweise, daß die Schiffe im Winter bei Eisgang durch ein solches Leuchtschiff erfahren können, ob die Einfahrt möglich, daß

sie da einen Lootsen bekommen können, wenn sonst keiner gefunden werde, einsehen, daß ein solches Leuchtschiff von der größten Bedeutung für die Beseitigung der Gefahren der Schiffahrt sei. Darum wollte man lieber die größere Summe für ein Leuchtschiff geben, als für einen Leuchthurm. Die Bürgerschaft gab aber dem Senat anheim, da der Vertrag im Jahre 1867 mit der einstweiligen Regierung in Hannover geschlossen und im Ganzen günstig war, den Vertrag wegen des Leuchthurms zu schließen oder nicht, vor allen Dingen betonte aber die Bürgerschaft die Nothwendigkeit des Leuchtschiffs. Daß nun Herr Thyen, welcher allerdings sehr viel mit der Schiffahrt zu thun habe, Nichts von diesem Bedürfniß gehört haben wolle, das könne er sich nur daraus erklären, daß Herr Thyen, wenn er nach Bremerhaven komme, so viel zu thun habe, daß ihm keine Zeit übrig bleibe, sich über Anderes zu informiren. Daß aber alle seemannischen Kreise das Leuchtschiff für nothwendig erklärt haben, dafür könnte er die nöthigen Documente von den betreffenden Vereinen beibringen. Die Behörden in Geestmünde haben genau in dem gleichen Sinne an die Preussische Regierung berichtet. Jedenfalls bitte er also den bezüglichen Antrag anzunehmen. Wenn durch eine solche Einrichtung in 5 Jahren nur 2 oder 3 Schiffe von dem Schiffbruch gerettet würden, so wäre damit die Nothwendigkeit schon reichlich dargethan. Was nun die Vereinbarung betreffe, wornach noch von allen Schiffen, welche die Weser einlaufen, welche also den Nutzen der Leuchtfeuer und Tonnen haben, eine Abgabe erhoben werden solle, so handle es sich lediglich um die Kosten der Unterhaltung. Es solle ein Reservefond gebildet werden, damit wenn ein neues Leuchtschiff oder neue Bojespieren anzuschaffen seien, dies nicht aus der bremischen Staatscasse zu bezahlen sei. Wenn der Vorredner besorge, daß dieser Reservefond zu einem Kapital anwachse und daß es ein Raubzoll werde, wie früher der Eisflechter Zoll, so sei durch die Reichsversammlung dagegen genügende Vorsorge getroffen. Letztere spreche bestimmt aus, daß nicht mehr erhoben werden solle, als was zur Unterhaltung und Wiederherstellung der bezüglichen Anstalten nothwendig sei. Nur dies soll in dem vorliegenden Falle, wie ein Jeder klar aus dem Bericht ersehen werde, geschehen. Der Vorredner scheine die Vorlage dahin mißverstanden zu haben, als ob die im Oldenburgischen und Preussischen erhobenen Beiträge dort zurückgehalten werden sollen. Dem sei nicht so, vielmehr solle die Abgabe nur dort erhoben und an die hiesige Casse abgeführt werden. Unter keinen Umständen also werde der Schiffahrt eine dem Nutzen, welchen sie von den betreffenden Anstalten habe, nicht entsprechende Leistung auferlegt. Daß Bremen allein die Kosten tragen solle, scheine ihm nicht einleuchtend, da die Preussischen und Oldenburgischen Häfen in gleichem Maße wie Bremen von den betreffenden Einrichtungen profitiren. Unsere Staatscasse habe so schon genug zu tragen und wenn sich eine solche Gelegenheit wie diese biete, so wäre es unverantwortlich, wenn die Bürgerschaft erklärte: Nein, wir wollen sie nicht benützen. Es wäre etwas anderes, wenn die Abgabe so schwer wäre, daß die Schiffahrt in Folge dessen von der Weser weggetrieben werden könnte. Die aufzubringenden Ausgaben werden, wenn man die Kosten des Wangerooger Thurms und eines dritten Leuchtschiffs hinzurechne, in runder

Summe 100,000 *M.* betragen. Die Abgabe werde anders normirt, als die jetzige Staatsabgabe, sie dürfe aber jedenfalls nicht höher gesetzt werden, als dazu erforderlich sei um das Nothwendige zur Unterhaltung aufzubringen. Wir sollten uns sehr darüber freuen, daß die Sache so, wie hier geschehen, geordnet sei. Er erinnere nur daran, daß bereits von einzelnen Rhedern Prozesse angestrengt worden seien um die bisherige Staatsabgabe von 10 Groten per Last als ungerechtfertigt hinzustellen, und zwar im Hinblick darauf, daß die andern deutschen Schiffe diese Abgabe nicht zahlen und es in der Reichsverfassung heiße, daß die Deutschen Schiffe in den verschiedenen Häfen gleich behandelt werden sollen. Es seien Petitionen an den Reichskanzler gegangen, dahin lautend: Man solle dem so bezeichneten Uebelstande abhelfen. Darauf sei vom Reichskanzleramt erwidert worden: Der bremische Staat habe das Recht, seine eigenen Bürger zu besteuern. Die Folge sei gewesen, daß manche Rheder ihre Schiffe nach Geestemünde haben gehen lassen und es habe gewisse Arten und Weisen gegeben um von der Abgabe frei zu kommen. Dieser Zustand nun, daß bremische Schiffe in Bremerhaven eine Abgabe zahlen, während andere Rheder die ihre Schiffe nach Geestemünde oder Brake gehen ließen, sich gleichsam um die Abgabe weg drehten, habe natürlich in den betreffenden Kreisen böses Blut erregt. Da alle Schiffe von der Beleuchtung und Betonung gleichmäßigen Nutzen ziehen, so sei es nur gerecht, wenn sie alle gleichmäßig zahlten, ähnlich wie es bei den Chausséen sei, deren Erhaltung in gutem Stand, durch ein von allen passirenden Fuhrwerken gleichmäßig zu erhebendes Chausséegeld gedeckt werden müsse. Im Reichstag sei sehr viel die Rede davon gewesen, daß die Oberaufsicht des Reichs sich auch auf die Schifffahrtszeichen in den Flußmündungen erstrecken solle. Die Hauptabsicht des betreffenden Antragsstellers, des Bürgermeisters von Harburg, war die, daß er das Lootsenwesen mit unter die Aufsicht des Reichs gestellt sehen wollte, weil man in Hamburg auf der Elbe den Lootsenzwang hatte und in dem Lootsengeld sämtliche Abgaben für Tonnen und Feuerschiffe mitliegen, während die Unterhaltung dieser Einrichtungen bestritten wurde. Ging dann einmal ein Schiff nach Harburg und entzog es sich so dem Lootsengeld, so erklärte man, wenn es das nächste Mal nach Hamburg kam: Ihr müßt für den Lootsenzwang nachzahlen. Harburg wollte, die Aufsicht über das Lootsenwesen solle Reichssache werden. Nun sei aber beschlossen, das Lootsenwesen solle herausbleiben, weil es in der Gewerbeordnung regulirt sei. Ueber die Seezeichen und Feuer am Meere solle die Oberaufsicht des Reichs eintreten. In dieser Beziehung habe er noch eine weitere Mittheilung zu machen, welche für alle diejenigen, die Interesse für die Deutsche Schifffahrt haben, nur angenehm sein könne. Die bezüglichen Thatfachen werden wohl Einigen schon bekannt sein. Im November oder December vorigen Jahres habe eine Commission von Sachverständigen der verschiedenen Uferstaaten in Berlin getagt um die nothwendigen Seezeichen am offenen Meere festzustellen. Dabei sei ausdrücklich hervorgehoben, daß die Schifffahrtszeichen in den Revieren Sache der Einzelstaaten sein sollen. Fene Commission habe sich über verschiedene Seezeichen geeinigt und es solle nun auf Nordney ein großer Leuchtturm errichtet, so und so

viel Meilen von Borkum hinaus solle ein Feuerschiff gelegt werden. Bei Amrum solle ein Leuchtturm und in der Hever solle ein Leuchtschiff sein. Er habe stets dem Vorschlag opponirt, daß auch die Schifffahrtszeichen in den Revieren Sache des Reichs werden. Er halte es nicht für Recht, diese Anstalten aus den Mitteln des Reichs, zu welchen auch die Binnenländer beisteuern, zu beschaffen, vielmehr könne die Schifffahrt recht wohl die Kosten dieser Einrichtungen durch eine Abgabe, welche sie übernehme, tragen. Würde auch dies Sache des Reichs, so hätte der Reichstag die betreffenden Einrichtungen zu genehmigen. Würde es sich dann hier an der Weser um irgend eine Verbesserung handeln, so würde man mit Recht im Reichstag darauf aufmerksam machen, daß hier und da, an der Ems und an der Eider die Schifffahrtszeichen noch nicht auf den Stand gebracht seien, wie man ihn an der Weser finde. Dieses sei ein zweiter praktischer Grund, aus welchem es sich empfehle die Reviere gewissermaßen als Communalwege zu behandeln, wozu die unmittelbar Betheiligten durch eine Abgabe beizutragen haben, für welche aber auch, wenn dies nicht hinreichte, oder die Abgabe zu hoch sei, der Einzelstaats- oder Provinzialfädel in Anspruch zu nehmen wäre. Man könne das letztere vielleicht für das Richtigere halten, allein wir stehen vor sehr bedeutenden Ausgaben und die vorgeschlagene Abgabe für die Schifffahrt sei durchaus keine drückende. Darum solle die Bürgerschaft nicht aus falschverstandener Großmuth oder, — der Vorredner möge ihm den Ausdruck nicht übel nehmen, — aus Furcht vor Gespenstern die Vorlage ablehnen. Die letztere enthalte eine außerordentlich günstige Abmachung. Gegen eine sehr geringe Schifffahrtsabgabe werden wir die bezüglichen Einrichtungen hier so vollkommen machen, wie irgendwo und das sei für die Hebung des Handels und der Schifffahrt von der größten Bedeutung. Die Bürgerschaft habe sich damals mit dem Commissionsbericht einverstanden erklärt. Es würde daher schwer begreiflich sein, wenn sie sich gegenüber der jetzigen glücklichen Lösung ablehnend verhalten wollte. Er beantrage daher, sowohl den Contract für das Leuchtschiff, wie die Grundlage für den Vertrag mit Oldenburg und Preußen zu genehmigen.

Demnächst werde der letztere natürlich in seiner definitiven Form der Bürgerschaft wieder zugehen.

Herr Helmen: Er sei für die Annahme der Vorlage und warne vor dem Antrag des Herrn Thyen. Derselbe wünsche, daß Bremen die fraglichen Kosten allein trage. Endlich sei ein Vertrag zu Stande gekommen, welcher Gerechtigkeit übe. Bisher habe Bremen Alles leisten müssen, die Nachbarstaaten, welche doch den gleichen Nutzen von den Einrichtungen hatten, zahlten nichts dazu. Nur in letzter Zeit haben Oldenburg und Preußen sich bereit finden lassen zu den Kosten der Unterhaltung des Wangerooger Kirchthurms beizusteuern. Er weise auf die Ausgaben hin, welche Bremen bisher immer dafür gemacht habe. Bremen habe den Leuchtturm in der Weser aus eigenen Mitteln erbaut und unterhalten. Die oldenburgische Regierung wollte nicht einmal den Grund und Boden mitten im Wasser umsonst dazu hergeben und noch bis heute müssen wir eine Platzmiete dafür

zahlen, obgleich die oldenburgische Rhederei den gleichen Nutzen davon habe. Darum begrüße er mit Freuden den Vertrag. Eher hätte er nach der entgegengesetzten Seite hin etwas daran auszusetzen. Er hätte gewünscht, daß die beantragte Ausgabe für ein neues Leuchtschiff bremischerseits nur als ein Vorschuß, der später aus dem Reservefond wieder zu erstatten, hingestellt worden wäre. Ferner hätte man den Leuchtturm mit in Anrechnung bringen müssen und sehe er nicht ein, warum man sich so generös zeigen wolle.

Herr Dr. Johs. Wilckens: Wenn kürzlich eine Bekanntmachung erfolgt sei, wonach die Seezeichen unter das Reich zu stellen seien, so folge daraus noch nicht, daß Senat und Bürgerschaft incompetent werden für Feststellung dessen, was hier vorgelegt sei. Er mache ferner darauf aufmerksam, daß der Tarif für die Schifffahrtsabgabe nur mit Zustimmung Bremens abgeändert werden könne. Herr Thyen brauche also nicht besorgt zu sein, daß höhere Abgaben aufgelegt werden, als es Bremen passe.

Herr Dr. Adami: Er sei kein Freund von Tollengeldern, welche zu allerlei Handelsbelästigungen führen, wie dies die Erfahrung beweise. Derartige Abgaben seien auch der Ursprung des Sund- und des Scheldebezolles gewesen. Wenn sich aber die Sachen bei unseren nothleidenden Finanzen nicht anders herstellen lassen, so möge er darüber nicht entscheiden. In der juristischen Commission sei die rechtliche Seite der Sache überlegt worden. Durch Reichsgesetz vom 3. März d. J. sei die Aufsicht über die Schifffahrtszeichen und die bezügliche Gesetzgebung dem Reiche übertragen worden. Damit sei aber nicht gesagt, daß das Reich sofort die Unterhaltung dieser Anstalten übernehme und die Ausgaben, welche daraus entstehen, einseitig trage, ferner könnte man vielleicht die Frage einwerfen, ob nach den Wiener Verträgen und der Schlußacte von 1815 der bremische Staat mit Preußen und Oldenburg berechtigt sei, eine derartige Abgabe aufzuerlegen. Allein die Frage, ob dieser Vertrag noch gültig, sei kürzlich im Bundesrath bei einer anderen Gelegenheit zur Entscheidung gekommen, und er könne nur der Ansicht des Referenten beistimmen, daß die Wiener Schlußacte von 1815 nicht mehr gültig sei. Er glaube auch nicht, daß die 1855 und 1866 abgeschlossenen Verträge wegen Suspension der Weserzölle auf den vorliegenden Fall Anwendung fänden. Es stehe mithin kein juristischer Grund der Genehmigung der Vorlage entgegen.

Herr J. C. Mendorpf: Er habe selten eine Vorlage so freudig begrüßt, als diese, da sie seine kühnsten Erwartungen übertroffen. Früher habe er die Befürchtung gehabt, daß man die Regelung dieser Angelegenheit fremden Beamten überlassen und sie nicht selbst in die Hand nehmen würde. Vor 5—6 Jahren habe er einer Commission der Bürgerschaft angehört, welche weitwichtige Berathungen darüber gepflogen habe. Im Kreise der Kaufmannschaft war man so sehr von der Nothwendigkeit eines Leuchtschiffes vor der Weser überzeugt, daß das Anerbieten gemacht wurde, wenn der Staat nicht für die Anschaffung Sorge, die Kaufmannschaft selbst die Mittel dazu aufbringen wolle. Es wurde lange über ein Aequivalent für die nothwendige Ausgabe be-

rathen. Der Commission wurden von allen nautischen Vereinen Eingaben gemacht, und er könne hinzufügen, daß von sämmtlichen Capitänen des Lloyd gemeinsam und von jedem einzelnen besonders ihr Berichte eingesandt wurden, dahingehend, ob es möglich sei, an einer anderen Stelle ein Leuchtschiff zu legen, welches den Winter über liegen bleiben könne. Dieser Bericht sprach sich sehr günstig für die Auslegung eines Leuchtschiffes aus. Er bitte, den Antrag auf eine Commissionsberathung nicht anzunehmen, sondern empfehle, zu den Anträgen des Senats sofort Ja zu sagen.

Herr D. Thyen: Er wolle nur noch Weniges bemerken. Herr H. H. Meier habe zuletzt geäußert, daß von Reichs wegen die Absicht kundgegeben, außerhalb der Flüsse an den Seeküsten Leuchtfener und Leuchtschiffe aufzustellen. Da meine er, da es sich nicht um ein Leuchtschiff innerhalb des Gebietes der Weser handele, daß gerade hier das Reich eingreifen werde und müsse. Dies sei also ein Motiv für ihn, die Anschaffung des Leuchtschiffes dem Reiche zu überlassen. Sodann sei bemerkt worden, daß die Nachbarhäfen den Vortheil davon hätten, wenn wir die Schifffahrtsabgabe aufheben würden. Das sehe er nicht ein. Er halte dafür, daß die jetzt noch bestehende Abgabe von 10 Grote eine illegale sei. Er habe dieselbe bisher im Budget nicht gefunden, sonst hätte er dieselbe bei Berathung des Budgets monirt. Erst jetzt sei ihm dieselbe aufgefallen und er habe gefunden, daß sie unter der Umsatzsteuer versteckt sei. Diese Abgabe müsse fallen. Er wolle den bremischen Handel und die Schifffahrt frei haben und sei der Meinung, daß der vorliegende Tractat zu einer größeren Belästigung von Handel und Schifffahrt führen werde, als wenn Bremen die Kosten direct bezahle. Was habe Seeämter und Brake für einen Nutzen davon, wenn Bremen die Abgabe aufhebe? Wenn die Abgabe wegfalle, würden die Schiffe unsern Hafen mehr wie sonst aufsuchen. Er wolle noch hervorheben, daß uns schon jetzt ein bedeutendes Opfer dafür zugemuthet werde, daß die preussische und oldenburgische Regierung so freundlich seien, uns behülflich zu sein, durch Abschluß des vorliegenden Vertrages uns zu einer Besteuerung unserer eigenen Schifffahrt zu verhelfen. Bremen solle zu den Kosten der Befestigung Wangerooge's beitragen, obgleich dies uns nichts angehe. Vorläufig handele es sich nur um eine halbe Million, wer wolle aber vorherfragen, wie hoch sich die Kosten in Zukunft noch stellen würden, wenn die Befestigung vielleicht in einem einzigen Winter wieder weggerissen werde. Eine Commissionsberathung werde eine Zeit lang dauern, wenigstens einige Monate, und man werde dann vielleicht schon klarer sehen können, wie sich die Verhältnisse gestalten würden. Man sehe jetzt noch nicht, was das Reich mit dem Zusatz bezwecke. Möglicherweise erkläre Preußen, daß da ein solcher Zusatz zur Reichsverfassung vorliege, dieser Tractat garnicht abgeschlossen werden könne. Die Eisenpreise seien gegenwärtig so hoch, daß anzunehmen, daß über Jahr und Tag ein Leuchtschiff ebenso billig, wie jetzt, anzuschaffen sein werde.

Es wurde Schluß der Debatte beantragt und beliebt und darauf zunächst der Antrag des Herrn Thyen abgelehnt, die Anträge des Senats angenommen.

Nr. II. der Tagesordnung:

**Mittheilung des Senats vom 7. März 1873 sub 4:**

**Begräbnisplätze.**

Es wurde von Herrn Dr. Adami der Antrag gestellt, diesen Gegenstand auszusetzen, da die Mittheilung des Senats den Vertretern noch nicht zugekommen.

Herr Präsident verlas den Bericht der Deputation.

Herr C. Papendieck: Für die auf den neuen Friedhöfen herzustellenden Kapellen, Aufseherwohnungen und Leichenhäuser wurde dem Beschlusse der Bürgerschaft gemäß eine Submission veranstaltet. Diese habe ein eigenthümliches Resultat gehabt. Während nach dem Anschlage des Oberbauraths die Herstellungskosten einer solchen Kapelle sich auf 20,000 *Mk.* stellen, differirten die Offerten von 67,400 bis 113,000 *Mk.* Nach den Zeichnungen und Beschreibungen sei die Offerte die billigste, über welche die Bürgerschaft heute Beschluß zu fassen habe. Der betreffende Unternehmer wolle aber nur bis zum 20. März an seine Offerte gebunden sein, und deshalb habe die Deputation geglaubt, ihren Antrag der Bürgerschaft schon heute empfehlen zu müssen. Wenn der Mann sich wieder zurückziehe, so werde der Staat eine größere Summe zu bezahlen haben. Daß derselbe die Bauten so billig liefern könne, liege nach Ansicht der Deputation darin, daß er in Schwachhausen an der Rhienberger Straße einen großen Bau für Wätjen auszuführen und in Folge dessen alle Einrichtungen dort zur Stelle habe. Im Uebrigen könne er im Interesse des Staats nur empfehlen, daß die Bürgerschaft heute Beschluß über die Sache fasse.

Herr Dr. Adami zog seinen Antrag auf Aussetzung zurück.

Herr J. M. Wulstein: Er müsse sich jedes Urtheils darüber enthalten, woran es liege, daß die Mittheilung den Vertretern noch nicht zugegangen sei. Da aber eine Aussetzung möglicherweise eine doppelt so hohe Ausgabe für den Staat im Gefolge haben könne, so empfehle er, den Antrag der Deputation anzunehmen.

Herr Kobenbereg: In Bezug auf die Vertheilung der Mittheilung wolle er nur bemerken, daß dieselbe erst heute an der Canzlei eingegangen sei und daher nicht mehr vertheilt werden konnte. Die Sache liege übrigens so einfach, daß die Bürgerschaft wohl Beschluß darüber fassen könne.

Der Antrag der Deputation wurde angenommen.

Nr. III der Tagesordnung:

**Mittheilung des Senats v. 26. Februar 1873.**

**1. Verlegung des Corfbassins.**

Herr A. Lahmann: Wie aus der Vorlage zu ersehen, sei der vorliegende Plan schon im vorigen Jahr von der Baudputation festgestellt. Da binnen Kurzem der Hauptabzugscanal die beiden Bassins durchschneiden werde, so sei eine Verlegung

nothwendig und es handele sich nur noch darum, ob für jeden Canal ein besonderes oder für beide ein gemeinschaftliches neues Bassain hergestellt werden solle. Was zunächst den alten Torfcanal, den Kuhgraben, anbelange, so sei derselbe im Jahre 1864, was vielen Herren vielleicht nicht bekannt sein werde, auf Kosten der Silenthaler Torfschiffahrtsinteressenten hergestellt, was den Leuten einen Kostenaufwand von 69,000 *Mk.* verursachte. Die Instandsetzung bestand darin, daß der Canal vertieft und verbreitert und zu Kuhfiel mit einer Kastenstufe versehen wurde. An der städtischen Seite beim Barkhof hinter dem Kuhhirtenhause wurde das Bassain bedeutend erweitert und an beiden Seiten Torfausladeplätze hergestellt. Durch die Anlage des neuen Bahnhofes habe der größte Theil zugebaut werden müssen. Bremen sei aber laut Vertrag v. 6. Mai 1864 verpflichtet, in diesem Falle für das zugeworfene Bassain ein neues von gleicher Größe und mit denselben Bequemlichkeiten wieder zu erbauen. Unmittelbar hinter dem alten Bassain sei dies nicht möglich, weil, wie schon erwähnt, der Canal, welcher die nordöstliche Vorstadt abwässern solle, in der Richtung nach der Holler Allee durch den Kuhgraben hergestellt werde. Oberhalb der Holler Allee sei das Terrain so schmal, daß ein Bassain mit Ausladeplätzen zu beiden Seiten dort nicht angelegt werden könne. Es würde ein langer Jammer werden, welcher beinahe bis nach dem Stau reichen würde, womit die Kuhgrabeninteressenten wahrscheinlich nicht einverstanden sein würden. Abgesehen von der Unzulässigkeit eines regen Torfverkehrs durch die späteren Bahnhofsarbeiten sei es gewiß zweckmäßig, oberhalb des Staues eine Verbindung des alten mit dem neuen Canal herbeizuführen. Abgesehen von dieser Einrichtung werde für die Herstellung des neuen Canals eine sehr bedeutende Ausgabe erforderlich sein. Als Rechnungsführer der Blocklander Entwässerungsanstalt und der Kuhgraben-Casse habe er in den letzten Jahren Gelegenheit gehabt, sich von dem Zustande des neuen Canals zu überzeugen. Wenn die Entwässerungsanstalt bei weitem noch nicht ihrer Aufgabe zur Trockenlegung des Landes nachgekommen, wurden schon Klagen der Interessenten laut über den niedrigen Wasserstand des Torfcanals und es wurden bei der Baudputation Gesuche eingereicht, das Pumpen einzustellen, weil beladene Schiffe nicht mehr fahren konnten. Die Klagen waren gerechtfertigt. Der Zustand dürfe nicht länger bestehen bleiben. Es wurde bei der Anlage des Canals nicht auf die Wirkung der Entwässerungsanstalt genügend Rücksicht genommen. Außerdem müsse er darauf hinweisen, daß durch den Vertrag mit der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft uns eine bedeutende Erleichterung geboten werde, indem der Staat in Folge dessen 136,500 *Mk.* erspare. Da dieser Vertrag vor dem 1. April ratificirt werden müsse, so könne er die Annahme der Deputationsanträge heute nur empfehlen. Im Uebrigen verweise er auf den ausführlichen Bericht. Sollte über das Eine oder Andere Aufschluß gewünscht werden, so sei er dazu gern bereit.

Herr H. Claussen: Es sei mit der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft verabredet, daß ihr die auszuhebende Erde zu den Bahnhofsarbeiten übergeben werde. Nun scheine es ihm, daß wir in allernächster Nähe des Bassins die Erde

Selbst recht gut verwerthen könnten. Er mache auf den Kuhgraben aufmerksam, welcher eine wahrhaft schenßliche Pestkloake sei, die der Gesundheit im höchsten Grade schädlich sei. Dieser müsse früher oder später jedenfalls zugeworfen werden. Außerdem gebe es in der Nähe der Bürgerweide und des Bürgerparks noch einige andere Gräben, welche auch zugeshüttet werden sollten, wofür diese Erde zweckmäßig verwendet werden könnte. Die bremischen Sandhügel bei Hemelingen und Oslebshausen seien schon sehr abgetragen; wollte man später also diese Gräben zuwerfen, so würde man die dazu nöthige Erde mit großen Kosten anschaffen müssen. Er könne unmöglich denken, daß für diesen kleinen Transport die Summe von 136,000 *M.* verausgabt werden müßte. Er möchte ein Mitglied der Deputation um Auskunft darüber bitten, ob er das erwogen habe. Wenn er nicht irre, so könne der Transport auf dem Torfcanal in die unmittelbare Nähe des Kirchhofgrabens geführt werden.

Herr J. D. Helmken: Er sei früher ebenfalls der Meinung gewesen, daß es nicht gefügt wäre, der Gesellschaft diese große Quantität Erde zu überlassen; allein durch die Berichte der Bauräthe sei ihm klar geworden, daß man für eigene Zwecke die Erde billiger beschaffen könne. Uebrigens würde sie es bedauern, wenn der Kuhgraben jetzt zugeworfen würde. (Herr Claussen: Der Kirchhofgraben!) Das sei etwas Anderes. Ebenso dürfe der durch den Bürgerpark laufende Schmutzgraben nicht zugeworfen werden; denn die Abwässerung des Bürgerparks sei darauf berechnet. Komme die Zeit, daß kein Schmutzwasser mehr hineingeführt werde, so werde der Graben nur reines Wasser enthalten; zugeworfen werden dürfe er aber nicht. Er habe auch geglaubt, daß die Erde zur Zudeichung des Kirchhofgrabens benutzt werden sollte; allein nach der Berechnung des Oberbauraths Berg würde der Transport von Oslebshausen dem Staate billiger zu stehen kommen, als wenn die bei der Ausgrabung des Bassins gewonnene Erde nach dem Kirchhofgraben transportirt würde, weil die Eisenbahngesellschaft so und so viel dafür vergütete. Da auch die Zeit kommen werde, wo die Anlage fertig sei und das jetzige Bassin zugeworfen werden müsse, so habe er den Vorschlag gemacht, man möge die ausgegrabene Erde am Rande des Bassins aufschichten und sie später dahin verfahren. Aber auch bei diesem Vorschlage sei ihm erwidert worden, daß man die Erde mit der Maschine billiger beschaffen könnte, als wenn man sie aus dem Bassin nehme und die Einnahme entbehre. Dies seien die Gründe, weshalb er empfehle, den Vertrag mit der Gesellschaft zu genehmigen. Die Anlage selbst zu empfehlen, halte er für überflüssig, die Sache spreche so sehr für sich, daß Jeder damit einverstanden sein werde. Das Bassin könne schon aus dem Grunde nicht an der gegenwärtigen Stelle bleiben, weil die Canalisirung der Schwachhauser Feldmark, unserer Zukunftsstadt, durchgeführt werden solle. Er hoffe, daß noch einmal die Zeit kommen werde, wo die ganze Seite des Bürgerparks aus mit schönen Willen besetzten Straßen bestehe. Dies sei erst dann möglich, wenn die Feldmark canalisirt und so die Auswurfstoffe entfernt würden. Sodann sei die Verlegung des Torfcanals nothwendig, weil man sonst mit einem Düfer unterdurch müßte, und man es

dann vielleicht erleben könnte, daß in Folge einer Leckage der ganze Torfcanal in die Stadt geleitet würde. Ueberdem sei der Wasserstand im Torfcanal bei der Entwässerung des Blocklandes ein sehr niedriger. Wenn die Maschine im Blocklande tüchtig pumpe, so sinke nicht nur das Feldwasser, sondern die natürliche Folge sei, daß auch das Wasser im Torfcanal und im Bassin falle. Der Torfcanal wurde vor einigen Jahren ausgebagert, um ihn für die Schiffe fahrbar zu machen. Die Klappenschleuse wurde herausgenommen. Im Torfbassin sei manchmal der Wasserstand so niedrig, daß er unter die Ufermauer trete; in Folge dessen würden die Pfahlrosten theilweise bloß gelegt und gehen dem Verderben entgegen. Vor einigen Jahren mußte ein Theil der Mauer abgestützt werden, damit sie nicht in das Bassin fiel. Wenn das Bassin an der jetzigen Stelle bleiben sollte, so würde es doch vertieft und mit einer neuen Spundwand versehen werden müssen, dies würde aber so bedeutende Kosten verursachen, daß es zu bedauern wäre, wenn man die noch daran wenden wollte. Es solle eine Anlage geschaffen werden, welche nicht bloß für die Gegenwart sei. Es stehe nichts im Wege, das Bassin in dem Canal längs der Bahn nach Hamburg weiterzuführen. Die Tunneln an der Hempfstraße u. seien gut. Außerdem habe man auch die Gelegenheit, die Poudrettenfabrik — um sich sein auszudrücken — von dem jetzigen Plage los zu werden. Diese werde hinter dem Eisenbahndamm gut gelegen sein. Der Eisenbahndamm schütze den Bürgerpark vor den üblen Dünsten. Das seien Verbesserungen, welche aus dem Projecte sich ergeben, so daß er nur empfehlen könne, die Anträge und zugleich das Abkommen mit der Eisenbahngesellschaft zu genehmigen.

Herr Kogzenberg beantragte  
Schluß der Debatte.

Herr Plump erklärte sich gegen den Schluß.  
Der Antrag auf Schluß wurde abgelehnt.

Herr A. Lahmann: Die Anfrage des Herrn Claussen sei größtentheils von Herrn Helmken beantwortet, und könne er sich daher auf wenige Bemerkungen beschränken. Ueber die Verwendung der Erdmassen haben weitläufige Verhandlungen zwischen der Baudeputation und der Eisenbahndeputation stattgefunden. Der Plan, dieselben an die Köln-Mindener-Gesellschaft abzutreten, fand anfänglich in der Eisenbahndeputation Widerpruch. Von Seiten des Bauinspectors Fischer wurde eine Eingabe gemacht, welche die Verwendung für unsere Bahn als vortheilhaft hinstellt. Nachdem aber Oberbaurath Berg die Sache genau berechnet und diese Berechnung der Eisenbahndeputation vorgelegt hatte, fand man, daß die Meinung dieses Herrn, welche dahin ging, daß die Abtretung des Materials an die Köln-Mindener Gesellschaft für den Staat vortheilhaft sei, vollkommen begründet war, und stand man in Folge dessen ganz von der Verwendung dieses Materials für unsere Zwecke ab. Wie Herr Helmken schon erwähnt habe, wurde berechnet, daß, wenn wir Sand per Bahn von Oslebshausen herbeschaffen lassen, dies billiger zu stehen komme, als wenn dieses Material zum Zuschütten des Kirchhofgrabens trans-

portirt werde; dazu komme, daß dann der Vertrag mit der Köln-Mindener-Eisenbahngesellschaft hinfällig werden würde. Was den Zweifel des Herrn Claussen hinsichtlich der angegebenen Kosten betreffe, so verweise er auf den Bericht, in welchem es heiße, daß man so und so viel Land expropriiren müßte, um nur die Erdmassen lagern zu können. Es sei auf alle Weise versucht, billiger abzukommen, namentlich sei der Vorschlag gemacht worden, das ausgegrabene Erdreich den Besitzern der anliegenden Ländereien zu überlassen. Es habe sich aber herausgestellt, daß nur die ersten 3—4 Fuß fruchtbar seien. Das Andere sei Sand, Twaas und Moor. Dafür bedanken sich die betreffenden Grundbesitzer. Die Anlage von Baupläzen sei in so weitem Felde, daß die Leute ihr schönes Land nicht verderben wollen. Man habe nun die Frage aufgeworfen, ob nicht Torfschiffer den ausgehobenen Sand nach dem Moore bringen könnten. Es sei aber ausgerechnet worden, daß wenn die Leute auch 10 Jahre hindurch führen, sie doch das Material nicht bewältigen könnten.

Herr Dr. Adami: Wenn die Expropriation genehmigt werde, wäre eine Vermittlungsdeputation zu wählen, um der Bürgerchaft die Weitläufigkeiten dieser Wahl zu sparen, beantrage er,

die für die Vermittlung wegen der Expropriationen der Venloo-Hamburger Bahn bestehende Deputation auch mit der Vermittlung der in der vorliegenden Angelegenheit erforderlichen Expropriation zu beauftragen.

Herr Herr. Plump: Der Bericht der Baudeputation lese sich wie gewöhnlich ganz nett, man könne nur sagen: wir sind dankbar für die gegebenen Aufklärungen. Frage man weiter, so höre man noch Manches über die vorhergegangenen Auseinandersetzungen und sei nicht in der Lage zu sagen: es hätte besser gemacht werden können. Dennoch mache es einen sonderbaren Eindruck, daß eine großartige Anlage jetzt auf einmal wie ein deus ex machina uns entgegenspringe. Hier werden 375,000 *M.* gefordert, und es heiße: das zu expropriirende Land ist noch separat. Er glaube aber, daß noch manche andere Ausgaben in dieser Angelegenheit sich herausstellen werden. Er wolle nicht von Willen und einer gepflasterten Straße um den Park reden, wie Herr Helmken. Aber das sei klar, daß wenn man den neuen und alten Canal auf einer langen Strecke nicht mehr nöthig habe, derselbe zugeworfen werden müsse. Sollte er etwa im Sommer stagniren? Zum Zuwerfen haben wir Erde genug. Es sei schon gefragt, weshalb diese Erdmassen an die Köln-Mindener-Bahngesellschaft abgetreten werden. Darauf sei von Seiten der Deputation entgegnet: Wir freuen uns, daß wir sie los werden. Es sei ja möglich, daß dem Staat bedeutende Sandmassen zu Gebote stehen. Die Sandberge in Oslebshausen und Hemelingen werden bei den großen Bauten, welche jetzt stattfinden, bedeutend abnehmen. Wie er gesehen, sei man in bezeichneter Gegend jetzt schon fleißig bei der Aushebung des Materials. Der Boden sei allerdings schlecht. Es werde immer darauf hingewiesen, daß die Anlage nothwendig sei, des Abzugcanals halber, der nach der Hollerallee durchgeführt werden solle. Er glaube,

daß dieser Canal allein nicht diese Anlage nothwendig mache, aber allerdings scheine es wünschenswerth, die ganze Anlage weiter vom Bahnhof wegzuschieben. Er sehe dies deshalb als eine Consequenz der neuen Bahnhofsanlage an. Diese halbe Million, und später vielleicht eine weitere Million dürfen wir nicht vergessen, bei der späteren Berechnung der Kosten dieses Bahnhofs. Dem niedrigen Wasserstand im Canal werde durch die neue Anlage keineswegs abgeholfen. Warum dies also hereingezogen werde, verstehe er nicht. Wollen die Herren von der Deputation zu verstehen geben, daß auch für die Tieferlegung des Canals noch große Ausgaben zu erwarten seien, so bitte er darum, reinen Wein einzuschöpfen. Hiermit habe das nichts zu thun. Er könne nicht empfehlen, den Bericht abzulehnen. Die Bürgerchaft sei nicht in der Lage, so genau zu prüfen, wie es hier geschehen müßte. Er habe sich wohl gedacht, daß man das Bassin weiter nordwärts auf das Areal legen könnte, wo der Bürgerpark seine Vergrößerung im Gange habe. Aber auch da sei ihm entgegnet: dies würde für den Bürgerpark nicht angemessen sein. Er wolle nur constatiren und die Bürgerchaft möge sich dessen bewußt werden, daß diese Anlage noch weitere große Kosten nach sich ziehen werde.

Herr Helmken: Er erlaube sich zur Widerlegung und Beruhigung des Vorredners einige Worte. Derselbe erwähne, daß wenn die Anlage fertig würde, das Wasser des Kuhgrabens üble Gerüche verbreiten werde. Dem sei nicht so. Der Kuhgraben habe ein schönes frisches Wasser, nur ein paar Mal sei es schlecht geworden durch Canalbauten. Als im vorigen Sommer unter dem Maschinenbahnhof der Köln-Mindener-Eisenbahngesellschaft der Canal durchgeführt wurde, mußte der Zulauf des Schmutzwassers nach dem Bürgerpark abgestaut und in den Kuhgraben geleitet werden für die Dauer des Baues. Das sei ein Uebelstand, der schon früher beim Dobben dagewesen sei. Sobald kein schlechtes Wasser in den Kuhgraben komme, sei derselbe gut und klar. Wollte man das Bassin weiter hinaus an die Grenze des Bürgerparks legen, so habe das den großen Nachtheil, daß man, den Moland als Centrum der Stadt angenommen, 6000 Fuß Länge mehr hätte, als bei der jetzt projectirten Lage. Das sei aber noch nicht Alles. Der Weg nach dem Stau müsse aufgehöhht, gepflastert und bestreut werden, damit die Torffuhren sicher zur Stadt kommen können. Wenn es aber einmal einträte, daß die Wumme eine Visite ins Land mache, dann müßten die Zuführungswege vom Stau und beim neuen Torfcanal erhöht werden. Wenn wir später Sand bedürfen, um den Kirchhofgraben auszufüllen, so haben wir eine sehr reiche Fundgrube in Saghorn, das allerdings etwas mehr entfernt liege, als Hemelingen. Wir gewinnen zudem jedes Jahr viel Sand aus der Weser, und habe die Baudeputation, Abtheilung Strombau, schon Locomobile, und Hebeschiffe beantragt, um den Sand am Weserbahnhof auf die Bahn zu bringen und zu transportiren. Wollte man das gewonnene Material jetzt auflagern und dann wieder verkarren, so würde das die Kosten zu sehr erhöhen. Die Hauptsache aber, weshalb sich der Vorschlag empfehle, liege in der neuen Bahnhofsanlage. Der neue Bahnhof bekomme so schon eine niedrige Lage.

Man bedenke die großen Torfransporte bei mit Regen geschwängelter Luft, im Herbst unter dem Tunnel durch! Das gäbe schauerhafte Zustände. Wir können es proper halten, daß der Mull nicht oben darauf geworfen werde. Herr Plump sage, die Unkosten für die Vertiefung wären nicht mitberechnet. Eine solche werde aber nicht beabsichtigt. Der Canal sei vor 5 bis 6 Jahren vertieft, er müsse begradigt werden, weil er vom äußersten Ende des Bürgerparks bis zum neuen Bassin den doppelten Verkehr aufnehmen müsse. Vertieft werden müßte allerdings das alte Bassin. Dort können die Schiffe bei niedrigem Wasserstand das Ufer nicht erreichen, die Leute müssen die Schiffe auf den Schlic heraufziehen. Eine Vertiefung dürfe aber deshalb nicht stattfinden, weil sonst die Mauer umfalle. Die Bedenken seien also nicht so wichtig, daß die Bürgerschaft darum die Vorlage zurückweisen sollte.

Herr Kopenberg beantragte,  
Schluß der Debatte.

Herr Plump erklärte sich gegen den Schluß.  
Der Antrag auf Schluß wurde abgelehnt.

Herr H. H. Meier: Er wolle als Mitglied der Eisenbahn- und Hafendeputation mit einigen Worten darüber berichten, was in derselben über diese Angelegenheit vorgekommen sei. Herr Plump habe ganz Recht, in Oslebshausen verschwinden die Sandberge, wir können dort nicht mehr so viel Sand bekommen, als wir nötig haben. Deshalb schien es der Deputation von ihrem Standpunkte aus rathsam, zu erklären: Das Material müssen wir zur Ausfüllung des Kirchhofgrabens und zur Aufhöhung des Bahnhofareals reserviren. Darauf sei entschieden nachgewiesen, daß selbst wenn man den Sand noch weiter herholte, dieses doch noch billiger käme, als der kurze Transport dieses Erdreichs, namentlich, wenn man in Betracht ziehe, daß die Köln-Mündener Gesellschaft die Aushebung auf ihre Kosten übernehmen wolle. Sonach konnte sich in der Deputation keine Stimme gegen den Vertrag erheben. Seiner Auffassung nach sei es vor Allem dringend nothwendig, daß der Abzugs canal unter dem Bahndamme möglichst bald vollendet werde, damit nicht gesundheitschädliche Ausdünstungen entstehen. Vielleicht könnte die Anlage des Torfbassins noch einige Jahre hinausgeschoben werden, indessen sei es doch gewiß eine richtige Deconomie trotz der bedeutenden Mehrkosten diese Anlage gleich mit vorzunehmen. Ob der Kuhgraben, welcher beim Stau in dieses Bassin abgeleitet werden solle, offen bleiben solle oder nicht, das sei eine Frage der Zeit und wolle er sich darüber des Urtheils enthalten. Der eigentliche Kuhgraben erhalte durch die kleine Wumme immer frisches Wasser, so, daß derselbe nicht so wie geschehen bezeichnet werden könnte. Dagegen sei er entschieden der Ansicht, daß der Kirchhofgraben, nachdem am Ende desselben der Bahndamm vorgebaut sei, ein durchaus stagnirendes Wasser bilde, so, daß es unverantwortlich wäre, wenn man ihn nicht in diesem Jahre zumachen wolle. Das sei für ihn ein Grund dafür gewesen, das Material aus dem neuen Torfbassin hierher schaffen zu lassen. Es sei aber, wie schon bemerkt, nachgewiesen, daß dies mehr kosten würde. Er könne daher nur die Anträge der Deputation zur Annahme empfehlen.

Der Schluß der Debatte wurde beliebt.

Bei der Abstimmung wurden die Anträge der Deputation und der Antrag des Herrn Dr. Adami zum Beschluß erhoben.

### 3. Regulirung des Philosophenwegs.

Herr Steinhäuser: Er empfehle die Annahme des Vertrags. Es werde nicht allein der Weg in seiner letzten Hälfte geregelt, sondern wir gewinnen auch eine gerade Linie an der Birkenstraße und die Kosten seien nicht übermäßig. Es werden auf keine andere Weise günstigere Resultate erreicht werden.

Herr Mendorpf: Er möchte sich Aufklärung erbitten. Die Erben, welche früher am Philosophenweg erbaut wurden, haben so viel er wisse, gesetzmäßig das Areal für die Straße abtreten müssen. Wenn nun der Staat letzteres gratis hingenommen habe, so begreife er nicht, wie hier eine Summe für den Abbruch bewilligt werden könne, es müßte denn hier ein anderer Fall vorliegen.

Herr Helmken: Allerdings liege hier ein anderer Fall vor. Jeder, welcher am Philosophenweg bauen und einen Ausgang nach der Straße anlegen wolle, müsse das Terrain zur Verbreiterung der Straße unentgeltlich abtreten. Herr Barmbrock, dem dies mitgetheilt wurde, entwarf einen anderen Plan. Er verzichtete am Philosophenweg zu bauen, indem er eine Straße von der Birkenstraße nach der Weidestraße zu führen und die Baufronte dahin zu bringen beabsichtigte. Dann wäre aber die Mauer am Philosophenweg stehen geblieben. Sollte also eine Regulirung eintreten, — was gegen Barmbrock's Interesse sei, indem er bei dem anderen Project mehr verdient hätte, — so mußte der Staat in den Buntel greifen. Er finde die Entschädigung sehr in der Ordnung und würde es bedauern, wenn etwas dazwischen käme. Wir haben die Verbreiterung an der Birkenstraße lange vergeblich angestrebt. Er erinnere nur daran, daß die Verhandlungen wegen Abtretung der Ecke der Wilckens'schen Prägeanstalt sich zerschlugen. Wenn wir hier nicht zulangen, sei für alle Zeiten kein Wandel zu schaffen. Es handele sich hier um eine Straße, welche den Hauptverkehr von Ost nach West aufnehmen müsse. Er empfehle also die Annahme. Die Summe klinge groß, allein es seien Mark.

Herr Steinhäuser: Er könne das nur bestätigen. Es sei lange unterhandelt worden und die Deputation habe die größte Mühe gehabt, das vorliegende Resultat zu erlangen. Wir gewinnen 800 □ Fuß und nach erfolgter Pflasterung werde der □ Fuß auf 2 Mark zu stehen kommen.

Herr Mendorpf: Er gehe von dem Grundsatz aus: was dem Einen recht, ist dem Andern billig. Die gegebene Aufklärung sei eigenthümlich. Wenn Herr Barmbrock in einem krummen Arm von der Birkenstraße über das Schmidt'sche Erbe nach der Weidestraße eine Straße anlegen wollte, so würde, so sollte man meinen, die Baudeputation habe die Bewilligung nicht ertheilen. Die Herren sagen: Barmbrock will an der Weidestraße nicht bauen. Nun, dann dürfe Barmbrock überhaupt nicht bauen, er dürfe nicht im Winkel bauen.

Vielleicht würde er, wenn er so baute, mehr Häuser herstellen können, er würde sie aber nicht los werden. Man besetze sich doch einmal die Weidestraße! Sie sei winklig wie der Philosophenweg. Wie ein solches Verfahren mit demjenigen gegen die übrigen Anwohner, welche den Grund unentgeltlich abtreten mußten, stimme, verstehe er nicht. Aber es sei Manches unbegreiflich in der Baudeputation. (Heiterkeit)

Herr Steinhäuser: Es sei das bezügliche Gesetz bezüglich der Regulirung der Straßenlinien nach allen Seiten interpretirt worden, aber es war hier kein Mittel vorhanden um den Mann, wie es Herr Mendorf andeutete, zu zwingen. Die Tiefe des Grundstücks sei so bedeutend, daß Herr Barmbrock in dieser winkligen Form bauen konnte. Herr Barmbrock hätte nicht allein viele Baupläze gewonnen sondern er wies der Deputation nach, daß er, ohne einen Stein anzugreifen, einen größeren Preis erzielt hätte, als jetzt. Dadurch werde die Andeutung des Herrn Mendorf, welche durchaus nichts Neues sage, hinfällig.

Die Discussion wurde geschlossen und der Deputationsantrag genehmigt.

### 3. Regulirung von Saulinien.

Dieser Gegenstand gab zu keiner Beschlußfassung Anlaß.

Nr. IV. der Tagesordnung:

## Mittheilung d. Senats v. 5. Februar 1873

### 1. Jahresbericht der Sanitätsbehörde.

Es wurde beschlossen, für die Abstattung dieses Berichts einen Dank auszusprechen.

### 2. Erweiterung der Freilägerberechtigung.

Herr Claussen: Er wolle sich ein paar Worte zur Empfehlung des Deputationsantrags erlauben. Bekanntlich sei Speck in den letzten Jahren ein bedeutender Handelsartikel für Bremen geworden und schein es zu bleiben. Im Monat Januar seien 16,000 Ctr. und im Februar 30,000 Ctr. importirt. Da dieser Artikel consumtionspflichtig, so unterliege er den für solche Artikel bestehenden Controlemassregeln, die aber nicht für einen so bedeutenden Handelsartikel berechnet seien. Bei der Einfuhr einer Partie müsse der Betrag der Consumtionsabgabe deponirt werden. Der Importeur sei gehalten, den Nachweis zu liefern, daß die Waare exportirt sei, um das Depositum wieder zu erhalten. Ein Theil der Waare werde hier consumirt, ein anderer Theil werde ausgeführt und ein dritter lagere hier längere Zeit; darüber vergehe viel Zeit und so sei es selbst mit der größten Mühe oft nicht möglich, diesen Beweis beizubringen. So werde der Handel mit Speck durch diese Controlemassregeln sehr erschwert. Daher gebe die Deputation anheim, dieselben Erleichterungen, welche im Spiritus- und Weinhandel schon bestehen, für diesen Artikel einzuführen. Darnach werde nicht die Abgabe bei der Einfuhr deponirt, sondern der Importeur und der Verkäufer geben dem Generalsteueramt auf, wo der

Käufer sei, bis die Waare entweder ausgeführt oder hier zum Consum declarirt werde, in welchem letzteren Fall die Abgabe zu zahlen sei. Das sei ein einfacherer Weg. Der Generalsteuerdirector habe in Bezug auf das fiskalische Interesse auf die Sicherstellung der Abgabe nichts zu erinnern gefunden. Zugleich beantrage die Deputation, die Ermächtigung, daß wenn andere Artikel in der nächsten Zeit eine ähnliche Bedeutung gewinnen, diese Erleichterung auch darauf ausgedehnt werde. Er bitte um Annahme des Deputationsantrages.

Herr Richter Carstens: Die juristische Commission habe sich mit dem Gegenstande beschäftigt und habe er im Namen derselben einen Antrag zu stellen. In der Verordnung vom 1. Januar 1863 sei die Berechtigung zu einem Credit in Betreff der Zahlung der Consumtionsabgabe auf den „Bürger der Stadt Bremen“ beschränkt. Diese Beschränkung sei nicht allein aus praktischen Gründen nicht mehr zeitgemäß und zweckmäßig, sondern habe auch sonst allerlei bedenkliche Folgen. Nach dem neuesten Gesetz über die Erwerbung der Gemeindeangehörigkeit werde dieselbe nur aus denselben Gründen erworben, aus welchen der Unterstützungswohnsitz erworben werde, also durch eine dreijährige Anwesenheit in der Gemeinde. Zöge also ein Nicht-Bremer in die Stadt und erwürbe das Staatsbürgerrecht, so würde er doch erst nach Ablauf von drei Jahren Bürger der Stadt, würde also erst nach drei Jahren eine solche Creditberechtigung in Anspruch nehmen können. Ebenso läge es, wenn Jemand aus den Landgemeinden oder den Hafennorten nach Bremen zöge. Derselbe würde ebenfalls erst nach Ablauf von drei Jahren das Bürgerrecht erwerben, vorher also auch nicht den Credit beanspruchen können. Das liege nicht in der Billigkeit und entspreche auch den Absichten des Gesetzes nicht und sei dieser Punkt wohl nur übersehen. Ein Weiteres sei: ob und in welcher Weise Nicht-Bremer eine solche Creditberechtigung würden beanspruchen können. Er erlaube sich, folgenden Antrag Namens der juristischen Commission zu stellen:

#### 1) in § 4 einzuschalten:

Die Creditberechtigung in dem gesetzlichen Umfange in Anspruch zu nehmen, sind alle Angehörigen des bremischen Staates befugt.

Anmeldungen zc. (wie im Entwurfe).

#### in § 5 einzuschalten:

Hinter „finden“ die Worte „im Uebrigen.“

Desgleichen wünscht die Bürgerschaft, daß die Deputation für das Generalsteueramt darüber berichte, ob es sich empfehle, zu der Creditberechtigung, etwa unter geeigneten weiteren Voraussetzungen und Modificationen, auch andere Personen als Angehörige des bremischen Staates zuzulassen.

Herr Dr. Adami: Nach Artikel 3 der Reichsverfassung dürfe ein Unterschied zwischen Bremischen und nicht Bremischen Reichsangehörigen nicht mehr gemacht werden, er unterstütze daher den Antrag der juristischen Commission.

Es wurde nun zur Abstimmung geschritten. Der Antrag der juristischen Commission und sodann der dadurch rectificirte Antrag der Deputation wurden angenommen.

## 2. Eisenbahnanlagen zu Neustadt a./R. und Stubben.

Auf Empfehlung des Herrn H. H. Schröder wurde der Antrag der Deputation für Häfen und Eisenbahnen angenommen.

## 3. Verwaltung der öffentlichen Grundstücke.

Herr J. M. Wulstein: Vor 5—6 Jahren sei, wenn er nicht irre, seitens der Bürgerschaft der Wunsch ausgesprochen, daß alle öffentlichen Grundstücke der Deputation zur Verwaltung der öffentlichen Grundstücke überwiesen werden möchten. Später wurden von der Eisenbahndeputation einige Grundstücke reservirt, indem dieselbe sagte, es wäre ihr noch nicht klar, welche von diesen Grundstücken sie später gebrauchen müsse, welche nicht. In neuerer Zeit sei nun ein großer Theil desjenigen Areal's der Bürgerweide, welches viele Bürger theils aus Liebhaberei theils um Nutzen davon zu ziehen, gepachtet hatten, zum Bürgerpark, respective zu Eisenbahnzwecken verwendet worden. Der Eisenbahnverwaltung seien noch gewisse Ländereien verblieben, welche sie einzelnen begünstigten Personen zugewiesen habe. Es scheine ihm aber in der Ordnung, daß auch diese Ländereien, welche nicht mehr zu Eisenbahnzwecken benutzt würden, der Deputation wegen Verwaltung der öffentlichen Grundstücke zugewiesen würden, damit diese sie verpachte. Er stelle daher den Antrag,

daß alle Grundstücke, welche Seitens der Eisenbahndeputation oder einer anderen Deputation nicht benutzt würden, an die Deputation wegen Verwaltung der öffentlichen Grundstücke verwiesen würden.

Herr Herm. Lampe: Er möchte bei dieser Gelegenheit eine Anfrage an die Eisenbahndeputation oder die Deputation wegen Verwaltung der öffentlichen Grundstücke richten, — er wisse nicht, zu wessen Ressort der fragliche Gegenstand gehöre. Es führte früher ein öffentlicher 14 Fuß breiter Weg vom Doventhorsteinweg nach der Contrescarpe bei der Nordstraße über das den Lohgerbern gehörige Land. Dieser Weg sei vor Kurzem aufgehoben und auf Staatsgrund längs der Oldenburger Eisenbahn wieder hergestellt. Sobald das Project der Verlegung der Curve dieser Bahn ausgeführt werde, könne der Weg dort auch nicht bleiben, und er wisse nicht, warum man sich noch die Kosten gemacht habe für einen Weg, der doch bald wieder beseitigt werden müsse. Falle aber der Weg ganz weg, dann sei die Verbindung zwischen der Doventhorvorstadt und der Contrescarpe, wo ohnehin schon die Calamität bestehe, daß die Passage Stunden lang gesperrt sei, aufgehoben. Er möchte darüber Aufklärung sich erbitten, wer es angeordnet habe, diesen öffentlichen Weg über ein Privatgrundstück zu beseitigen und auf Staatsgrund wieder herzurichten.

Herr H. H. Schröder: Was die Grundstücke betreffe, welche die Eisenbahndeputation nicht mehr für ihre Zwecke glauben benutzen zu können, so seien dieselben in diesem Jahre an die Deputation wegen Verwaltung der öffentlichen Grundstücke abgegeben. Der Bericht, welcher nächstens eingeliefert werde, werde Näheres darüber mittheilen; er könne sich deshalb enthalten, weiter darauf einzugehen, da noch viele Gegenstände der Erledigung harren. Was den anderen Punkt betreffe, so habe die Polizeibehörde den Eigenthümern

der Lohmühle aufgegeben, diese mit einer Einfriedigung zu umgeben, damit kein Unglück passire. Das sei geschehen und in Folge dessen dieser Richtweg beseitigt. Die Deputation habe nichts weiter gethan, als den Weg, welcher fortwährend längs der Eisenbahn gelegen, ordnungsmäßig in Stand setzen zu lassen.

Herr A. Steinhäuser: Er wolle nur bemerken, daß Herr Wulstein Recht habe. Nach einem früheren Beschlusse seien alle Grundstücke, welche von den betreffenden Deputationen nicht zu eigenen Zwecken benutzt würden, an die Deputation wegen Verwaltung der öffentlichen Grundstücke zu überweisen. Das beschränke sich nicht auf die Eisenbahndeputation, sondern auch die Convoyedeputation habe derartige Ländereien. Es sei ihm übrigens nicht bekannt, daß die Grundstücke der Eisenbahndeputation kürzlich der Verwaltungsdeputation übergeben seien. In der Deputation sei darüber nichts mitgetheilt. Möglicherweise sei der Vorsitzer davon in Kenntniß gesetzt.

Herr H. Lampe: Er halte es ebenfalls für zweckmäßig, daß die Polizei angeordnet habe, die Lohmühle einzufriedigen, weil schon häufig Kinder in Gefahr gewesen seien; er begreife aber nicht, warum man zugleich einen öffentlichen Weg eingefriedigt habe, und wisse nicht, ob die Polizei überhaupt das Recht habe, so viel vom Staatsareal einfach zu verwenden. Den Eigenthümern der Lohmühle werde es freilich sehr recht gewesen sein, daß man den Weg über ihr Grundstück aufgehoben habe. Wenn sonst ein Privatmann einige Fuß Land vom Staat haben wolle, so müsse er große Opfer dafür bringen; hier seien nun vielleicht Tausende weggeworfen, weil der Weg nicht bestehen bleiben könne.

Herr H. H. Schröder: Auf die Bemerkung des Herrn Steinhäuser wolle er nur erwidern, daß die Sache schriftlich verhandelt sei. Er bedaure, daß Herr Steinhäuser, weil er nichts davon wisse, vorhin solche Aeußerungen gethan habe. Herr Lampe habe sich einfach an die Polizei zu wenden, von der die Eigenthümer den Befehl erhalten. Die ganze Einrichtung des Weges habe einige Thaler gekostet.

Herr Herm. Lampe stellte den Antrag:

Die Bürgerschaft möge die Eisenbahndeputation auffordern, darüber zu berichten, ob der Weg dort, wo er gegenwärtig sich befinde, nach Verlegung der Curve der Eisenbahn bleiben könne und wie die Verhältnisse in Betreff des bisherigen Weges gelegen, ob derselbe Eigenthum der Lohmühlenbesitzer oder des Staats gewesen sei.

Herr Dr. Pavenstedt: Er sei Mitglied der Verwaltungsdeputation und möchte auf die Bemerkung des Herrn Schröder nur antworten, daß ihm so wenig wie Herrn Steinhäuser bekannt sei, daß von der Eisenbahndeputation der Verwaltungsdeputation Grundstücke zugewiesen worden. In der letzten vor 8 Tagen stattgefundenen Sitzung sei gerade dieses Thema verhandelt und Beschwerde geführt worden, daß die Zurückgabe der Grundstücke nicht erfolge. Der Antrag des Herrn Wulstein sei correct, und es könne der Deputation nur recht sein, wenn sie von der Bürger-

schaft eine Rückenstärke erhalte in dem Bestreben, anderen Deputationen gegenüber ihre Pflicht zu erfüllen.

Bei der derauf erfolgenden Abstimmung wurden der Antrag des Herrn Wulstein und der Antrag des Herrn Lampe angenommen.

Nr. VI. der Tagesordnung:

### Mittheilung des Senats vom 12. Februar 1873:

#### 1. Staatsbürgereid.

Herr Dr. Bulle stellte den Antrag:

Den zweiten Absatz des vom Senat vorgeschlagenen Formulars folgendermaßen abzuändern: „Meine Pflicht als Staatsbürger will ich redlich erfüllen und alle Abgaben, welche unter den Schutz des Eides gestellt werden, gewissenhaft entrichten.“

Abgesehen davon, daß der Ausdruck „alle auf Eid erhobenen Abgaben“ kein gutes Deutsch sei, könnte man sophistisch schließen, daß die übrigen Abgaben nicht unter den Eid gestellt würden, und sodann scheine es auch nicht empfehlenswerth, daß besondere Abgaben ausdrücklich genannt würden, weil es denkbar sei, daß die eine oder andere derselben, z. B. der Schoß, in Zukunft nicht mehr unter dem Schutz des Eides erhoben, oder noch eine neue Abgabe unter den Eid gestellt würde. Es müßte dann wieder eine Abänderung des Formulars vorgenommen werden.

Herr Bultaupt: Alle bedeutenden Ereignisse in der Geschichte unseres Staats hätten nicht verfehlt, den Staatsbürgereid nach Inhalt und Form zu ändern. Die verschiedenen Eidesformeln bezeichneten immer wichtige Abschnitte in der Geschichte unseres Staatslebens, und es zeige sich dabei die eigenthümliche Erscheinung, daß, als der Staat in seiner vollen Souveränität stand, der Bürgereid breit und weitläufig war, je mehr man sich aber der Gegenwart näherte, er kürzer und knapper werde. Gegenwärtig sei die Eidesformel schon so knapp, daß man annehmen könne, sie sei die letzte, daß der Eid nicht mehr verändert werden werde. Denn es lasse sich nicht verkennen, daß die Einheitsbestrebungen im deutschen Vaterlande immer weiterschreiten und besondere Eide für die einzelnen Staaten mit der Zeit aufhören würden. Was die Form des Eides betreffe, so stimme er im Allgemeinen dem von Herrn Dr. Bulle gestellten Antrag zu, möchte den Eid aber noch etwas kürzer gefaßt haben. Es heiße zu Anfang desselben: „Ich will dem bremischen Staat treu und hold sein.“ Er beantrage,

die Worte „und hold“ wegzulassen.

Das Wort „hold“ bezeichne Liebe oder Wohlwollen, welche man gegen eine Person oder Sache hege. Man dürfe wohl voraussetzen, daß der junge Staatsbürger sich vornehme, dem bremischen Staat stets hold sein zu wollen; allein wenn er es später nicht sei, so könne das Gesetz ihn nicht dafür strafen. Es sei eine Gefinnung und darüber könne man nicht zu Gericht sitzen. Ganz etwas Anderes sei es mit dem Worte „treu“, dies schließe den Begriff ein, daß man gegen eine Person oder Sache, in diesem Falle gegen

den Staat, stets unabänderlich seine Pflicht zu erfüllen verspreche. Wenn man diese nicht erfülle, falle man dem Staatsanwalt anheim. Ferner beantrage er, den zweiten Absatz so zu fassen:

„Meine Pflicht als Staatsbürger will ich redlich erfüllen und alle auf Eid erhobenen Abgaben gewissenhaft entrichten.“

Was dazwischen stehe, glaube er, könne wegfallen. Herr Dr. Bulle habe richtig angedeutet, daß man nicht lediglich diejenigen Abgaben meine, welche ausdrücklich genannt seien. Er denke, jeder Bremer habe die Pflicht, alle Abgaben auf seinen Staatsbürgereid zu entrichten. Was sodann den dritten Absatz betreffe, so könne man Dasselbe mit wenigen Worten wiedergeben. Er beantrage, diesen Absatz wie folgt zu fassen:

„Habe ich in öffentlichen Angelegenheiten mitzuwirken, so will ich mich nur leiten lassen von der Rücksicht auf die Wohlfahrt des Staats.“

Herr Dr. Adami: In der juristischen Commission seien diese Bedenken ebenfalls zur Sprache gekommen, da dieselben jedoch stilistischer Natur seien und keine juristischen Folgen nach sich zögen, so habe die Commission geglaubt, von Anträgen Umgang nehmen zu dürfen. Den Antrag des Herrn Dr. Bulle unterstütze er. Es gebe auch andere Abgaben, welche unter die Gewährschaft des Bürgereides gestellt seien, z. B. die Erbschaftsteuer. Wenn man den Satz vereinfache und ihn stilistisch besser so ausdrücke: Alle Abgaben, welche unter die Gewährschaft des Eides fallen — so thue man keinen Fehlschuß. Was den Antrag des Herrn Bultaupt betreffe, die Worte „und hold“ zu streichen, so sei er dagegen. Dieser Ausdruck stamme seines Wissens aus dem alten Lehnrecht, wonach die Lehenspflichtigen in einem gewissen patriarchalischen Verhältniß standen. Man solle dem Staat nicht nur treu sein, das heißt, nichts gegen ihn unternehmen, sondern man solle auch für ihn streben, wohlwollend das empfangen, was er biete, und bei Gelegenheiten, wo es nöthig, für ihn thätig sein und sich wohlwollend gegen ihn erweisen. Er meine, diese Pflicht sollte dem jungen Bürger im Eid vorgeführt und es sollte deshalb der Ausdruck „und hold“ darin aufgenommen werden.

Herr Rosenberg: Er glaube nicht, daß in der Bürgerschaft als solcher der Ort sei, um die Fassung eines Eides festzustellen. Wenn so viele Amendements in Betreff der Formulierung gestellt werden, sollte man die Sache zur Prüfung an die juristische Commission verweisen. Er würde auch nicht für Streichung der Worte „und hold“ sein. Es handle sich nicht bloß darum, gegen den Staat seine Pflicht zu erfüllen, sondern mehr als das: für des Staates Beste streben. Schwerlich werde sich der Senat mit Streichung dieser Worte einverstanden erklären. Ferner mache er darauf aufmerksam, daß, wenn es heiße: ich will alle auf Eid erhobene Abgaben gewissenhaft entrichten, dies so viel heiße als: die Abgaben, welche auf Eid erhoben werden, nicht: erhoben sind. Wenn nun der Schoß, die Consumtionsabgabe und die Umsatzsteuer noch besonders hervorgehoben werden, so geschehe das, weil dies die wichtigsten Abgaben seien, welche unter die Gewähr-

schaft des Bürgereides gestellt werden. Dies dürfte also wohl nicht herausbleiben. Gegen die Veränderung des Schluffages, so wie es Herr Bultaupt wünsche, sei er entschieden; die vom Senat vorgeschlagene Fassung: „wenn ich u. s. w.“ sei bei Weitem verständlicher für Jedermann. Außerdem besage, sie nichts Anderes, als was Herr Bultaupt wünsche. Er würde für unveränderte Annahme des Antrags des Senats sein. Eventuell beantrage er:

Verweisung an die juristische Commission zur Prüfung.

Herr Hauschild: Er sei nicht für eine so mächterne und trockne Fassung des Eides. Man dürfe die Formalien nicht unterschätzen. Freilich, wenn man bei Allen das ausgeprägte Rechtsgefühl voraussetzen und annehmen dürfe, daß Alle wissen, was sie dem Staat schuldig, dann wäre es etwas Anderes. Bei allen rechtschaffenen Menschen gelte ein einfaches Manneswort. Aber es gebe Menschen, bei welchen die Form sehr wichtig sei und darum möchte er nicht, daß die Eidesformel gar zu trocken und nüchtern abgefaßt werde. Wenn aber Verbesserungen in sprachlicher Beziehung betont werden, dann sei es nothwendig, statt „erhobenen“ zu sagen „zu erhebenden“.

Herr H. Plump: Er könne sich den beiden Vordnern in vieler Hinsicht anschließen. Es sei besser, ein so wichtiges Formular in kleinerem Kreise zu prüfen. Die Verbesserungen, welche vorgeschlagen wurden, schienen ihm nicht so durchschlagend. Merkwürdig klingen die Worte: „erhobenen Abgaben“. Aber Herr Hauschild habe nicht richtig corrigirt; da der Schwörende diese Worte zu sagen habe, so müsse es heißen: „zu leistenden“. Das Amendement des Herrn Dr. Bulle sage ihm nicht zu, dagegen sei er für den Antrag des Herrn Rogenberg. Je weniger Worte der Eid enthalte, desto besser sei er. Aber eine gewisse Würde müsse gewahrt werden. Die Commission werde das Rechte zu finden wissen.

Auf Antrag des Herrn Dr. Plump wurde Schluß der Debatte beliebt und der Antrag des Herrn Rogenberg angenommen.

## 2. Einziehung der Bremischen Münzen.

Herr Johs. Frize: Der Bericht sei so ausführlich und erschöpfend, daß er nichts hinzuzufügen habe.

Herr H. Plump: Der Bericht sei sehr dankenswerth, er habe materiell nichts zu erinnern. Er vermisse aber eine Erwähnung darüber, ob wir Aussicht haben, vom Reich die Kosten des Ueberganges zur neuen Währung ersetzt zu erhalten. Bei der Münzvorlage sei viel davon die Rede gewesen, daß dieses sehr wahrscheinlich, höchst wahrscheinlich oder nicht wahrscheinlich sei, je nachdem die verschiedenen Redner, für oder gegen, das Thema variirten. Hier sei dieser doch für Bremen sehr wichtigen Frage keine Erwähnung gethan. Bekanntlich solle dem deutschen Reichstage ein Gesetz wegen Einführung der neuen Währung vorgelegt werden.

Herr Johs. Frize: Als mit dem Bundesrath über die Reform des Münzwesens verhandelt wurde, sei gesagt: Es würde in der Billigkeit begründet sein, daß wenn die

Einziehung der Silbermünzen im deutschen Reiche demnächst auf Kosten des Reichs geschehe, dann Bremen für die Einziehung der Münzen, die es selbst besorgte, eine Vergütung bekäme. Eine solche Zusicherung sei damals von Seiten des Bundeskanzleramts gegeben. Der Bericht der Deputation hatte keinen Anlaß, darauf zurückzukommen. Seit der Zeit habe sich die Sache noch nicht geändert. Jetzt, nach Erstattung des Berichts, sei der neue Gesetzentwurf, welcher dem Reichstage vorgelegt werden solle, bekannt geworden. Daraus gehe hervor, daß das Reich die Kosten der Einziehung der jetzt noch kursirenden Scheidemünze trage. Jetzt werde aller Wahrscheinlichkeit nach, oder vielmehr unbedingt, eine Vergütung vom Reich zu erwarten sein.

Herr H. Plump: Er denke und hoffe, daß das uns damals Zugedachte im Auge behalten werde, namentlich wenn die Zusicherung so bündig ertheilt sei. Es sei angenehm, zu wissen, daß die 280,000 *M* nur ausgelegtes Geld seien.

Herr J. M. Wulstein: Er wolle hierbei nur Gelegenheit nehmen, darauf aufmerksam zu machen, daß wenn die Bürgererschaft früher auf seinen Antrag eingegangen wäre, der bremische Staat als solcher nicht den geringsten Schaden gehabt hätte. Er halte sich zu dieser Bemerkung um so mehr verpflichtet, weil es keinem andern deutschen Staat in Zukunft zugestanden sei, so wie Bremen gethan, in Beziehung auf die Einziehung seiner Münzen zu verfahren. Es sei jetzt die Vorschrift maßgebend, daß der Termin nicht unter sechs Monaten gesetzt werden dürfe. Hier haben wir nur drei Monate Frist gehabt. Wenn also die Bürgererschaft einen Act der Gerechtigkeit üben wollte, so wäre es jetzt noch nicht zu spät.

Herr H. H. Meier: Bezüglich des letzten Punktes wolle er nur bemerken, daß wenn er die Vorlage für den Reichstag richtig verstanden habe, genau so verfahren werde, wie hier. Im April wurde hier beschloffen, die neue Währung am 1. Juli einzuführen. Sodann wurden 3 Monate Frist für die Einziehung der bisherigen Münzen gegeben. Das mache 6 Monate. Daß es so unbedingt sicher sei, daß Bremen das Geld wiederbekomme, könne man wohl nicht sagen. Er habe damals die Verhandlungen am Bundeskanzleramt geleitet. Laut des unterzeichneten Protokolls ging die Antwort des Commissars dahin: es wäre ohne Zweifel voranzusehen, daß Bremen das Geld wiedererhalten würde, wenn überall die Einziehung auf Reichskosten geschehe. Man versprach auch, dahin zu wirken, indem man sagte: das hängt nicht vom Bundeskanzleramt ab. Redner meine, daß dieses nachher nochmals in einem Schreiben an den Senat bestätigt worden sei.

Herr Johs. Frize: Er könne auch nur sagen, daß wenn auch nicht die bestimmte Zusicherung gegeben werden könne, es doch wahrscheinlich sei, daß die Kosten vom Reich vergütet werden. Was die Aeußerungen des Herrn Wulstein betreffe, so glaube er, daß der hier festgesetzte Einlösungstermin ein längerer gewesen, als nach dem Reichsgesetz vorgeschrieben. Dieses bestimme, daß die beabsichtigte Einwechslung 3 Monate vorher angezeigt und dann 4 Wochen eingelöst werden solle.

Herr H. Claussen: Er möchte darauf aufmerksam machen, daß der Vortheil, welcher aus einer Vergütung seitens des Reiches entstehe, nicht so sehr hoch für uns anzuschlagen sei. Wenn die Kosten überall ersetzt würden, so müsse Bremen als Theil des Reiches mit dazu beitragen. Was wir also auf der einen Seite erhalten, geben wir auf der andern weg. Das Verhältniß könne sich günstig für Bremen gestalten, möglicherweise aber auch ungünstig. Er glaube auch, daß nach den Worten des Bundeskanzlers das Reich moralisch zur Ersetzung der Kosten verpflichtet sei.

Nr. VII. der Tagesordnung.

### Mittheilung des Senats vom 14. Februar 1873, Hafenabgaben.

Herr Gerdes empfiehlt, den von der Deputation vorgelegten Tarif für den Begejacker Hafen zu genehmigen.

Herr Dr. Adami: Er könne die Vorlage des Tarifs nur mit Dank anerkennen. Wenn man es auf einen Streit hätte ankommen lassen, so hätte man auf das Gesetz von 1827 recurriren müssen.

Der Antrag der Deputation wurde angenommen.

#### 2. Woltmershauser Canal.

Herr Präsident: Durch die Vorlage dieses Berichtes sei ein von Herrn Büffenschütt und verschiedenen Andern beim Budget eingebrachter Antrag erledigt.

Herr Präsident verlas sodann folgende von Bewohnern des linken Weseruferes eingereichte Petition:

Hochlöbliche Bürgerschaft!

Wir, die ergebenst unterzeichneten Bewohner des Niederviehlandes, der Ortschaften Woltmershausen, Rablinghausen und Lankebau, erlauben uns in einer für uns bedeutungsvollen Frage die hochgeehrte Bürgerschaft um eine günstige Entscheidung zu eruchen. Durch den vom Staate angelegten neuen Woltmershauser Canal ist der bisherige Fußweg, welcher über den Woltmershauser Werder vom Niederviehlande nach der Stadt führte, gänzlich aufgehoben. Die Aufhebung dieses seit undenklicher Zeit bestandenen öffentlichen Weges bringt für die Bewohner des Niederviehlandes, insbesondere für die daselbst wohnenden Arbeiter, welche ihr Brod in der Stadt suchen und jetzt einen Umweg von ca. 14 Minuten machen müssen, einen sehr erheblichen Zeitverlust mit sich.

Es unterliegt deshalb keinem Zweifel, daß der Staat den Bewohnern dieses Gebiettheils gegenüber die Verpflichtung hat, diesen bisher bestandenen Weg wieder herzustellen. Dies läßt sich nur dadurch erreichen, daß eine Drehbrücke, welche der Schifffahrt durchaus nicht hinderlich ist, über den Canal auf Staatskosten gelegt wird und daß bis zur Herstellung dieser Brücke interimistisch eine Fähre eingerichtet wird, welche jedoch kein Fährgehd kosten darf. Die Unterzeichneten hegen die feste Ueberzeugung, daß die hochgeehrte Bürgerschaft diesem wohlbegründeten Interesse der so zahlreich bewohnten Ortschaften des Niederviehlandes gerechte Würdigung angedeihen lassen wird.

Folgen 327 Unterschriften.

Ferner kam eine von Bewohnern der westlichen Alt- und Vorstadt eingereichte gleichlautende Eingabe zur Vorlegung.

Herr H. M. Hauschild: Er müsse offen gestehen, daß er heute nicht mit der Deputation gehe und habe dies auch bereits in der Versammlung erklärt. Wenn man früher nach Woltmershausen, zu Ronze ging, so benutzte man einen Nichtweg, welcher gegenwärtig aufgehoben sei. Er habe sich am vorigen Sonntag überzeugt, daß, wenn man jetzt an der Stelle, wo es projectirt sei, eine Brücke über den Canal lege, man noch immer einen Umweg gegen früher zu machen habe. Es werde selbst dadurch nicht eine so gute Verbindung mit Woltmershausen wieder hergestellt. Ihm gefalle diese Stelle für die Lage der Brücke nicht. Wenn man über die kleine Drehbrücke, welche über den Eingang zum Sicherheitshafen führe, komme, so müsse man jetzt links am Deich des Hafens hinauf, in schräger Richtung nach der Brücke der oldenburger Bahn zu, und man könne dann, wenn keine Brücke da sei, überfahren, oder für den Fall, daß eine Brücke gebaut werde, diese passiren. Das entspreche dem Verkehr nicht und man müsse auf Mittel und Wege sinnen, eine bessere Verbindung zu schaffen. Er befürchte, daß wenn die Bürgerschaft heute etwas bewilligte, dies weggeworfenes Geld sein werde. Man werde doch nicht zufrieden sein und nicht eher Ruhe geben, als bis eine Aenderung geschehen. Man habe auf die Arbeiterbevölkerung in Woltmershausen und der westlichen Vorstadt Rücksicht zu nehmen. Die Arbeiter haben nur wenig Zeit und es müsse ihnen Gelegenheit gegeben werden, so rasch wie möglich Mittags nach Hause kommen zu können. Im Sommer betreiben die Leute etwas Landwirtschaft und es sei ihnen dann namentlich jede Minute kostbar. Er glaube, die Sache sei heute noch nicht spruchreif und es werde gefügt sein, dieselbe mit der eingereichten Petition an die Deputation zurückzuverweisen.

Herr C. H. Koltenius: In den Jahren 1868 und 1869 wurde zuerst eine Deputation niedergesetzt, um über die Herstellung eines zweiten Eingangs zum Sicherheitshafen zu berathen. Es wurde dabei wiederholt hervorgehoben, daß es nothwendig sei, nach der eventuellen Abschließung des Hafens die Communication mit Woltmershausen wieder herzustellen. Es wurde darauf beantragt, eine Brücke über den Canal zu legen, deren Kosten zu 7500  $\text{R}$  veranschlagt waren. Man ging darauf nicht ein, weil, wie der Deputationsbericht sagte, man die richtige Stelle für eine solche Brücke noch nicht kannte, und man empfahl, sich vorläufig mit einer Fähre zu behelfen. Es wurde schon damals von einer unentgeltlichen Fähre gesprochen. Nun der Eingang zum Sicherheitshafen aufgehoben und die Drehbrücke dort frei geworden sei, stehe nichts im Wege, diese Brücke über den Canal zu legen. Die Länge sei ausreichend. Die Brücke halte 48 Fuß 6 Zoll. Die größten Flußdampfer hätten den Eingang zum Sicherheitshafen stets passiren können und die Schleuse zum alten Hafen in Bremerhaven halte nur 39 Fuß. Die Sohle des Canals sei 120 Fuß, diese größere Breite sei aber kein Hinderniß, indem selbstverständlich an beiden Seiten einige Holzpfähle eingesenkt und mit Bohlen überlegt werden müßten. Dies werde sich für eine Kleinigkeit herstellen lassen. Als die Deputation die Noth-

brücke im vorigen Jahre habe bauen lassen, habe sie die schweren Pfähle hineinschlagen und später wieder herausnehmen lassen. Was die Lage der Brücke betreffe, so sei diese verkehrt. Wenn man jetzt über den Sicherheitshafen gehe, dann wende man sich in einem spitzen Winkel nach Osten zurück. Wo jetzt übergefahren werde, wohnen keine Leute. Die Communication gehe stromabwärts von Knickmanns Platz. Der Unterschied zwischen dem früheren Platz und der Stelle, wo jetzt die Fähre sei, betrage 500 Schritte. Diese Entfernung täglich zweimal zurückzulegen, sei für die Arbeitsleute sehr erheblich. Viele gehen des Mittags nicht nach Haus, sondern lassen sich von ihren Angehörigen das Essen nach ihrer Arbeitsstelle bringen. Jetzt sei davon die Rede, ein Fährgeld zu erheben; er begreife nicht, wie man auf diesen Gedanken habe kommen können. Ein Weg, welcher 45 Jahre lang ungehindert bestanden habe, werde im Interesse des Staats durch einen Canal durchschnitten. Wie stehe es da dem Staate zu, die so vom Verkehr abgeschnittene Bevölkerung zu besteuern? Er müsse dem Staat das Recht absprechen, eine solche Steuer zu erheben. Es sei nicht so sehr die Ausgabe des Pfennigs, sondern das in die Tasche langen Müßigen, was einen so unangenehmen Eindruck mache. Von einem solchen Fährgelde werde also wohl keine Rede sein können. Im Uebrigen gebe er sich der Hoffnung hin, daß die Eisenbahndeputation nach nochmaliger Berathung mit einer geeigneteren Vorlage hervortreten werde. Sein von den Herren F. D. Helmken, E. Müller, J. M. Wulstein und Dr. Adami mit unterzeichneter Antrag gehe dahin:

Die Bürgerschaft kann die Wiederherstellung der Communication über den Woltmershauser Werder mittelst einer Fähre für genügend nicht erachten, sie wünscht vielmehr ungesäumte Herrichtung einer drehbaren Laufbrücke, möglichst nahe der Stelle, wo im verfloffenen Jahre die Nothbrücke gestanden, wenn thunlich unter Benutzung der alten Brücke über den aufgehobenen Eingang zum Sicherheitshafen, und ersucht die Häfendeputation um baldigen Bericht und Kostenanschlag.

Zugleich wünscht die Bürgerschaft eine Revision des Gesetzes, den Sicherheitshafen betreffend, vorzunehmen.

Das Gesetz über den Sicherheitshafen von 1861 schein nicht mehr passend, eben so wenig das Regulativ, wie es damals erschien, und empfehle es sich daher, eine Revision vorzunehmen. Es heiße: consumtionspflichtige Gegenstände dürfen dort nicht an Land gebracht werden. Dieses Verbot werde aber fast täglich übertreten. Ferner sei die Vorschrift gegeben, daß nach erfolgter Entloshung jedes Fahrzeug hinauslegen solle. Man könne sich im Interesse der Sicherheit der Fahrzeuge nur darüber freuen, daß auch dieses Gebot nicht beachtet werde, daß die Schiffe im Sicherheitshafen liegen bleiben und nicht den starken Strom draußen bekommen. Es solle ferner keine Communication zwischen den beiden Ufern des Sicherheitshafens bestehen, sonach dürfe kein Rahnschiffer mit seiner Fölle überfahren. Diese Punkte gebe er zur Ueberlegung anheim.

Herr Stichnath: Als Bewohner der westlichen Altstadt habe er oft Gelegenheit zu beobachten, daß gerade in der hier fraglichen Richtung viele Landleute zur Stadt kommen, um namentlich in der westlichen Altstadt ihre Producte zu verwerthen. Er habe auch Tausende von Spaziergängern diesen Weg nehmen sehen. Er trete der Ansicht des Herrn Hauschild bei.

Herr H. Plum p: Er würde nicht das Wort nehmen, wenn er nicht, veranlaßt durch die Petitionen, von welchen er Kunde erhielt, sich mit der Angelegenheit länger beschäftigt hätte. Er könne diese Petitionen in der gegebenen Form nicht unterstützen. Wenn er dieselben auch nicht bemängeln wolle, so müsse er doch gegenüber der Behauptung, daß der Weg seit undenklichen Zeiten bestanden hätte, hervorheben, daß die Zeiten sehr wohl denkbar seien, wo er nicht bestand. Allein die Leute mögen immerhin ein Gewohnheitsrecht haben, über den Woltmershauser Werder nach Hause zu gehen. Aber als man den Canal bewilligte, wußte man doch, daß der Verkehr dadurch abgeschnitten wurde, wenn man keine Brücke oder Fähre herrichtete. Warum sei das damals nicht erwogen? Wer habe dies berathen? Redner sei nicht dabei gewesen. (Heiterkeit.) Nun sage man: der Staat hat kein Recht, der Staat muß Rücksicht nehmen. Da möchte er wohl fragen: wann jemals nimmt der Staat Rücksicht auf das Interesse und die Bequemlichkeit seiner Angehörigen? Der Staat habe Straßen erhöht und in Folge dessen sitzen jetzt Häuser, die Treppen 4 Stufen hoch hatten, 1½ Fuß in der Erde. Da heiße es einfach: Senat und Bürgerschaft wollen das. Die Herren können sich an der Schwachhauser Chaussee selbst auch jetzt noch davon überzeugen. Warum solle man nun auf einmal auf die Woltmershauser so viel Rücksicht nehmen? Er halte es aber für zweckmäßig, daß eine Brücke gebaut werde. Den Antrag des Herrn Noltenius und Genossen habe er nicht unterstützen wollen, weil er darin nur ein Palliativmittel sehe. Herr Noltenius sage: Wir können die alte Brücke über dem Sicherheitshafen benutzen und behalten wir 48 Fuß Zwischenraum. Was seien aber 48 Fuß, wenn bei unruhigem Wasser Schiffe von 50—60 Last durchfahren sollen! Ein Schiff gehe nicht auf dem Bindfaden gerade durch. Noch kürzlich haben wir in den Zeitungen gelesen, daß ein Schiff bei der Einfahrt in den Hafen mit den Masten an eine Brücke gerieth und beide schwere Beschädigungen erlitten. Die Brücke über den Sicherheitshafen sei alt und schwerfällig. Gegen diesen Vorschlag würde er sich also erklären, allein er sei mit der Zurückweisung einverstanden, damit über eine gute Zugbrücke berathen werde. Auch eine solche werde immer ein Hinderniß für die Schifffahrt sein; ob die Leute doch nicht gut mit der Fähre fertig würden, wisse er nicht. Selbst angenommen, daß Hunderte von Menschen überzusetzen wären, so könne doch eine Brahmfähre 25—30 Personen auf einmal befördern. Die Distanz sei sehr gering. Die Sonntagspaziergänger haben Zeit, sie können warten und sich die Anlagen und Gegend dort ansehen (Heiterkeit). Was das Fährgeld betreffe, so möchte er es gern den Arbeitern erspart sehen, aber Andere könnten wohl einen halben Silbergroschen zahlen. Ob am Sonntag ein halber

Silbergroschen mehr verausgabt werde, das mache am Ende nichts aus. Einstweilen könnte die Vorlage angenommen werden und vielleicht finde die Deputation in den heutigen Verhandlungen den Anlaß, desto rascher den Vorschlag zu einer definitiven Brücke am rechten Platz zu machen. Letztere würde übrigens bei Eisgang immer ein großes Hinderniß bilden. Die Bemerkung in Betreff des jetzigen Umweges zur Fähre sei richtig.

Herr *Ordemann*: Die Laufbrücke über den Sicherheitshafen, welche jetzt entfernt worden sei, wurde 1853 angelegt. Bis dahin bestand keine Verbindung. Im Jahre 1849 habe er den Antrag wegen Errichtung dieser Brücke gestellt. Anfänglich wurden große Bedenken wegen der Consumptionssteuererhebung laut. Endlich verstand man sich dazu. *Woltmershausen*, das fortwährend an Bevölkerung zunehme, habe eine lebhaftere Verbindung mit der Stadt und es wäre durchaus verkehrt, wenn man das linke Weferufer unterhalb der Stadt, jetzt, wo es eine größere Bedeutung gewinne, von dem städtischen Verkehr absperrern wollte. Es würde dies an *Schöppenstedt* erinnern. Wir müssen für eine feste Fahrbrücke sorgen. Indessen empfehle es sich, provisorisch die Fähre herzustellen. Der Ansicht des Herrn *Plump* in Betreff des Fährgeldes stimme er nicht bei. Wäre dieselbe richtig, so müßte man auch auf der Kaiserbrücke ein Brückengeld erheben. Er hasse überhaupt solche Fährgelde und sei für den Antrag der Deputation unter Streichung der Erhebung von Fährgeld. Der Deputation wäre zugleich auf-

zugeben, für die Zukunft auf ein besseres Communitationsmittel Bedacht zu nehmen.

Herr *Lauprecht*: Er freue sich, daß einige Herren einsehen, daß die *Woltmershäuser* mit ihrer Petition Recht haben. Wenn der Weg auch nicht so lange bestanden habe, so habe doch die Fähre am *Bindwammis* seit undenklichen Zeiten bestanden.

Es sei natürlich der Fahrweg nicht bewilligt, weil er zu viel Geld gekostet haben würde. Er sei dafür, vorläufig die Herstellung einer Fähre zu genehmigen, zugleich aber die Deputation zu beauftragen, darüber zu berichten, wie eine bessere Verbindung herzustellen sei. Man dürfe nicht vergessen, daß der Staat hier ein werthvolles Areal erworben.

Es wurde Schluß beantragt.

Herr *H. Woltjen* stellte den Antrag, die Deputation möge beauftragt werden, sofort eine provisorische Fähre herzustellen.

Herr *Moltenius*: Die Fähre existire bereits seitdem die Nothbrücke abgebrochen. Es werde kein Fährgeld bezahlt, weil dieselbe durch einen Convoyearbeiter gehandhabt werde.

Der Schluß wurde beliebt; es konnte jedoch nicht zur Abstimmung über den Gegenstand geschritten werden, weil die Versammlung nicht mehr beschlußfähig war.

Herr *Präsident* schloß die Sitzung um 9<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Uhr.