



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen



# Kooperationsprojekt - Digitalisierung Drucksachen der Bremischen Bürgerschaft

## Verhandlungen der Bremischen Bürgerschaft 1883

21.03.1883 - Sitzung Nr.9

---

Staats-und Universitätsbibliothek Bremen - Digitale Sammlungen

N<sup>o</sup>. 9.

## Verhandlungen der Bürgerschaft.

Sitzung vom 21. März 1883.

Entschuldigt waren folgende Herren:

Mendorff, A. G.	Schmidt, Joh. Heinr.
Brinkmann, Joh.	Schörling, Ad.
Schon, Th.	Thiel, Heinr.
Nebelthau, A. G.	Traub, C. C. W.
Rasch, C. Friedr.	

Nicht entschuldigt waren folgende Herren:

Bartels, J. H.	Bosse, B.
Bortfeldt, C.	Bröcker, J. H.

Funke, Th., Richter Dr.

Hillemann, H. F. A.

Hoppe, J. H. A.

Hlber, J. D.

Klinge, Ad.

Klüver, Hinr.

Lamcke, H. W.

Landwehr, H. D.

Nobbe, Carl.

Noltenius, Carl.

Noltenius, C. H.

Otten, Herm.

Ratsen, Hinr.

Robenburg, Fr.

Schaefer, C. W.

Schwoon, Joh.

Stümcke, Ferd.

Weißhorn, J. J.

Wieting, C. F. H.

Wolf, Dr. Theodor.

## Gegenstände der Tagesordnung:

	Verhandelt	Seite		Verhandelt	Seite
I. Mittheilung des Senats vom 2. März 1883:			IV. Mittheilung des Senats vom 13. März 1883:		
Jahresbericht der Eisenbahnverwaltung . . . . .		102	Separatbudget der außerordentlichen Verwendungen.		
Jahresbericht über die Hafenerwerke . . . . .		103	(N. 3. Verh. gef.)		
II. Mittheilung des Senats vom 9. März 1883:			V. Mittheilung des Senats vom 16. März 1883:		
Pferdebahn Bremen-Horn . . . . .		104	Budget für das Jahr 1883.		
Revision der Bauordnung . . . . .		109	Separatbudget der außerordentlichen Verwendungen.		
III. Antrag der Commission wegen Correction der Unterweser		109	Jahresbericht der Krankenanstalt.		
			Weibergefängniß.		
			(N. 3. Verh. gef.)		

Herr H. Claussen präsidirte.

Eröffnung der Sitzung gegen 6 $\frac{1}{2}$  Uhr.

Das Protokoll der letzten Versammlung wurde genehmigt.

Herr Präsident zeigte an, daß nach Feststellung der Tagesordnung eine Mittheilung des Senats vom 20. März eingegangen sei, betreffend 1. Bau einer Freischule in der östlichen Vorstadt, 2. Tonnen- und Bakenamts; ferner sei vom Senat angezeigt, daß derselbe für die Verhandlung der Bürgerschaft wegen der Mittheilung des Senats vom 9. März, die Pferdebahn Bremen-Horn betreffend, Herrn Senator Schulz, und wegen der Mittheilung vom 20. März, den Bau einer Freischule betreffend, Herrn Senator Pauli als Kommissar ernannt habe.

Nr. I der Tagesordnung:

### Mittheilung des Senats vom 2. März 1883:

Jahresbericht der Eisenbahnverwaltung.

Herr A. H. Bartels: Circa 26 Firmen haben im vorigen Jahre eine Eingabe an die Handelskammer gerichtet, mit dem Ersuchen, dieselbe der Deputation für Häfen und Eisenbahnen zu unterbreiten. Es herrschen nämlich bei dem Abfertigungsverfahren in der Zollvereinsniederlage am Weserbahnhof so viele Mängel, daß es nicht möglich sei, die Güter prompt zu expediren. Er möchte die Anfrage an den Rechnungsführer der Deputation richten, ob in der Sache etwas geschehen sei, oder was demnächst geschehen werde.

Herr Hauschild: Auf die Anfrage könne er nur erwidern, daß die fragliche Eingabe in der Deputation besprochen und eine Subdeputation niedergesetzt sei, bestehend aus den Herren Bürgermeister Buff als Vorsitzender, Tiele, Brüns, Hauschild und wenn er nicht irre, Herrn Struckmann. Die Subdeputation habe eine Deularinspection vorgenommen und sich eingehend mehrere Stunden lang mit der ganzen Frage an Ort und Stelle beschäftigt. Sie sei dann allerdings nicht wieder zusammen gekommen, auch in der Gesamtdeputation nicht, was darin seinen Grund habe, daß der Vorsitz der Deputation augenblicklich sehr viel zu thun habe; denn bekanntlich schweben die Verhandlungen wegen des Verkaufs der Eisenbahnen. Herr Senator Meier sei zu seinem großen Bedauern erkrankt, und unter diesen Umständen habe Redner es nicht für gefügt gehalten, seinerseits als Rechnungsführer Herrn Senator Buff daran zu erinnern, daß es wünschenswerth, in der Sache vorwärts zu kommen. Herr Bartels und die Mitunterzeichner der Eingabe dürfen aber erwarten, daß, soweit das Interesse dieser Herren mit dem Staatsinteresse zu vereinbaren, Alles geschehen werde, um ihren Wünschen nachzukommen. Im Hinblick auf die Anfrage werde er in der Deputation Herrn Bürgermeister Buff interpelliren, und die Sache werde dann voraussichtlich in Fluß kommen. Eine Discussion darüber sei gegenwärtig wohl nicht angezeigt, die Angelegenheit befinde sich, wie gesagt, in Verathung und es werde der Bericht abzuwarten sein.

Herr Woltjen: Es wäre ganz gut, was Herr Hauschild sage, wenn nur der Handel nicht darunter litte. Mit dem Abwarten werde Nichts geholfen. Als früherer Rechnungsführer des Weserbahnhofs sei ihm die Sache Anfangs December unterbreitet worden, und er habe sofort mit Herrn Inspector Schröder Rücksprache darüber genommen, ob eine Aenderung getroffen werden könne. Es handle sich um die Güterabfertigung bei der Zollvereinsniederlage, welche jetzt mit großen Weitläufigkeiten und Laufereien für die Betreffenden verbunden sei. Er glaube, Herr Bartels habe wohl 12 Stationen angegeben, welche die Leute mit ihrer Declaration passiren müssen, ehe sie zum Ziele kommen. Die Sache habe sich annähernd auch so bestätigt. Er habe dann mit dem Inspector gesprochen, ob sich nicht eine Aenderung treffen ließe. Dieser habe verschiedene Vorschläge gemacht, namentlich den, daß in der Niederlage ein Bureau mit einem Schreiber des Weserbahnhofs errichtet werde. Es würde sich dann darum handeln, die Papiere durch einen Arbeiter von einem Bureau zum andern bringen zu lassen. Die Leute brauchen dann nur ihre Papiere einzureichen. Auch Herr Bürgermeister Buff, dem er die Sache vorgestellt, habe sich dahin erklärt, er wäre damit einverstanden, wenn sich die Sache so regeln ließe, man wisse ja, daß er dafür wäre, daß dasjenige, was für den Handel geschehen könne, ausgeführt werde. Seitdem seien 3 Monate verflossen, ohne daß man in der Sache weiter gekommen wäre. Er möchte den Rechnungsführer ersuchen, in nächster Deputationsitzung die Frage energisch wieder in Anregung zu bringen.

Herr Wessels: Die Klagen über mangelhafte Abfertigung der Güter von der Zollvereinsniederlage am Weserbahnhof datiren seit der Einführung der neuen Zölle namentlich auf Mehl u. a. G., welche früher zollfrei waren. Wenn früher derartige Klagen nicht erhoben wurden, so kam es daher, daß der Verkehr bei der Zollvereinsniederlage immer nur verhältnißmäßig unbedeutend war. Seit Einführung der neuen Zölle sei der Verkehr größer geworden, und es stellten sich diese Schwierigkeiten in der Abfertigung heraus. Hinzu komme, daß sich das Verwaltungsbureau des Weserbahnhofs nicht mehr in dem Niederlagegebäude befinde, sondern am Bindwams in dem früheren Köchel'schen Erbe. Das habe für Diejenigen, welche Waaren auf der Niederlage abfertigen wollen, viele Weitläufigkeiten und überflüssige Wege zur Folge. Er meine nun, wenn die Deputation von solchen Dingen Kunde habe und die Möglichkeit zur Verbesserung vorhanden sei, so sollte die Deputation damit vorwärts kommen, und wenn der Vorsitz, wie er gern anerkenne, augenblicklich sehr beschäftigt sei, so sei es Sache des Rechnungsführers, vorzugehen und dem Vorsitz fertige Vorschläge zu unterbreiten. Er betrachte die Thätigkeit des Rechnungsführers so, daß, wenn der Vorsitz verhindert sei, derartige Vorschläge auszuarbeiten, der Rechnungsführer eingreifen müsse. Man möge den Verkehr auf der Niederlage für gering halten und sagen, es sei ein sehr geringer Theil unseres Handels. Allein wenn wir den Handel aufrecht erhalten wollen, so müssen wir selbst das Kleinste zu fördern suchen, denn nur dadurch sei es möglich, das Ganze zu erhalten. Er möchte daher die

Deputation bitten, in solchen Dingen nicht säumig zu sein, sondern wo sich zu Gunsten des Handels und noch dazu ohne Kosten für den Staat Abänderungen treffen lassen, rasch vorzugehen, was der Handel und die Leute, welche auf der Abfertigung zu thun haben, mit Recht fordern können.

Herr Hanschild: Er danke Herrn Wessels für die Informationen, welche er ihm als Rechnungsführer des Weserbahnhofs gegeben habe. Im Uebrigen müsse er sich über Herrn Woltjen wundern, daß derselbe neuerdings verschiedentlich Interpellationen an ihn richte, obgleich sie lange Jahre Collegen in der Deputation gewesen seien. In der Deputation habe derselbe auch nichts Besonderes ausgerichtet, er habe treu seine Schuldigkeit gethan, wie Redner es von jedem Rechnungsführer erwarte, daß derselbe aber eine besonders große Wirksamkeit entwickelt habe, wisse er nicht. Wenn nun Herr Woltjen mittheile, daß Herr Bürgermeister Buff ihm im vorigen Jahr gesagt hätte, er würde alles thun, wenn die Sache im Interesse des Handels eingerichtet werden könne, so solle es geschehen, — so meine Redner, dazu sei ja auch die Deputation niedergelegt, sie bestehe, um den Handel zu fördern, nicht ihn zu hindern. Was die vorliegende Frage betreffe, so sei dieselbe ungemein aufgebauscht, durch die Energie eines einzelnen Herrn sei sehr viel Lärm darum geschlagen. Selbst die Unterzeichner der Eingabe seien aber verschiedener Meinung darüber, manche haben die Uebelstände garnicht so sehr empfunden, sondern dieselben seien ihnen erst nach und nach durch den betreffenden Herrn klar geworden, ja es ging so weit, während der eine sagte, diese Weitläufigkeiten wären unerträglich, sagte der andere, es wäre garnicht so schlimm. Die Deputation habe aber nicht unterlassen, die Sache zu untersuchen. Wenn sich nun Herr Bürgermeister Buff von ihm treiben lasse, so wolle er es versuchen, unartig werde er demselben gegenüber aber nicht sein, er werde ihm auch keine Vorschläge machen, wie dem Mangel abgeholfen werden könne, denn die Vorschläge seien schon gemacht. Ein Rechnungsführer, welcher doch kein Verwaltungsbeamter sei, werde auch nicht so unbescheiden sein, dem Inspector des Weserbahnhofs ins Handwerk pfeuschen zu wollen und demselben zu sagen, so und so soll es gemacht werden. Dieser habe den Weserbahnhof mit eingerichtet und seit 1859 darauf gearbeitet. Das könne Redner aber wohl erklären, die Verwaltung werde für die betreffenden Kaufleute wahrscheinlich keinen Boten halten wollen. Es sei kein Grund, wenn man sage, wir können für den Weserbahnhof keine Lehrlinge halten, dann laufen sie uns weg. Der Lehrling solle eben nicht zu Botendiensten benutzt werden, dazu müsse ein Laufbursche angestellt werden. Das sei überhaupt ein Uebelstand, welcher viel vorkommen solle in kaufmännischen Kreisen. Die Gewerbetreibenden dürfen sich das ihren Lehrlingen gegenüber nicht erlauben, die Gewerbeordnung zwingt sie schon, die Lehrlinge anders zu beschäftigen. Im Uebrigen bitte er sehr, nicht Angriffe auf ihn zu richten wegen Dinge, die er nicht verschuldet habe. Der neue Zolltarif bestehe seit dem Jahr 1879. Redner sei Rechnungsführer seit dem vorigen Jahre, und er bedaure, daß Herr Woltjen nicht an der Stelle geblieben sei. Nun solle auf einmal der jetzige Rechnungsführer Alles verschuldet

haben. Wozu solle es führen, wenn derselbe hier immer solchen Anzuspaltungen ausgesetzt sein solle?

Es wurde Schluß beantragt und beliebt.

Herr Dralle: Auf Seite 94 der Vorlage finde sich angegeben, daß an Krahngeldern in Bremerhaven 3980 *M.* 90 *S.* eingenommen seien, wogegen an Löhnen für Krahnbetrieb in Bremerhaven 7194 *M.* 72 *S.* ausgegeben worden. Er möchte den Wunsch aussprechen, daß die Deputation dahin strebe, daß die Krähne in Bremerhaven in Zukunft eine höhere Einnahme abwerfen.

## 2. Jahresbericht über die Hasenwerke.

Herr Scriba: Er habe nach dem bei dieser Vorlage eingereichten Verzeichniß die Ueberzeugung gewonnen, daß die dem Staat gehörenden Grundstücke in Bremerhaven, welche zu Lagerplätzen benutzt werden, im Verhältniß zu den hier am sog. Dreieck und am Bahnkörper der Oldenburger Bahn liegenden Ländereien ganz außerordentlich billig vermiethet werden. Es seien im Ganzen 165,190 Quadratmeter in Bremerhaven verpachtet zu 9382 *M.*, während am sog. Dreieck und am Bahnkörper der Oldenburger Bahn schon ca. 35,000 Quadratmeter ca. 4000 *M.* aufbringen. Er möchte sich die Anfrage erlauben, ob es in Rücksicht auf unsere schlechten Finanzverhältnisse nicht möglich sei, aus diesem werthvollen Areal in Bremerhaven eine etwas höhere Pacht zu erzielen, zumal einige Ländereien zu fabelhaft niedrigen Preisen vermiethet seien. Es finde sich da z. B. ein an Ulrichs und Consorten zu 600 *M.* verpachtetes Areal von 36,956 Quadratmeter; das mache per Quadratmeter  $1\frac{6}{10}$  *S.* Auf Seite 96 finde sich ferner ein Grundstück, welches 1600 Quadratmeter groß sei, zu 87 *M.* an einen Bahnbeamten vermiethet, das mache auf den Quadratmeter  $5\frac{4}{10}$  *S.*; auf diesem Grundstück ziehe der Mann seine Kartoffeln und ein Bißchen braunen Kohl. Er glaube, es wäre am Platz, dahin zu streben, daß die Grundstücke in Bremerhaven dem Staat etwas mehr Geld abwerfen. Er sehe nicht ein, weshalb man den Herren in Bremerhaven aufs Neue etwas schenken wolle, wie s. B. gesagt wurde, die uns bei jeder Gelegenheit so zu sagen einen Knüttel zwischen die Beine zu werfen suchen; er mache in dieser Beziehung nur aufmerksam auf das Bißchen Seeschiffahrt, welches wir so gern an die Stadt heranholen möchten. Sodann möchte er Aufklärung darüber haben, wie es sich mit dem Garten verhalte, welcher 1700 Quadratmeter groß, an einen Herrn C. Hantes zu 5 *M.* vermiethet sei. Er wisse nicht, ob das der verdienstvolle Beamte Oberbaurath Hantes sei, er glaube das aber wohl, denn es stehe da: Garten hinter dem Observationshause. Dann mache er darauf aufmerksam, daß dieser Mann 7000 *M.* Gehalt bekomme, und es im Hinblick darauf wohl am Platz sein dürfte, auch für diesen Garten etwas mehr Miethen zu nehmen.

Herr Tecklenborg: Der Garten sei Staatseigenthum und Baurath Hantes zur Verfügung gestellt, weil er zu dessen freier Amtswohnung gehöre. Damit das später nicht in Vergessenheit komme, sei der Garten mit dieser kleinen Summe vorgemerkt worden.

Herr Präsident: Herr Scriba habe ferner Aufklärung gewünscht über einen an Ulrichs und Consorten vermietheten Platz von 36 000 Quadratmetern Größe bei den Petroleumschuppen.

Herr Pagenstecher: Bekanntlich habe die Bürgerschaft der Commission, welche wegen der Hafenanstalten niedergesetzt worden, den Auftrag gegeben, auch wegen der Verpachtung der Petroleumschuppen zu berichten. Die Commission werde in etwa 14 Tagen ihren Bericht erstatten und darin vorschlagen, daß die freien Plätze, welche zwischen den Petroleumschuppen liegen, in Zukunft zu denselben Preisen verpachtet werden, als jetzt für die Plätze bezahlt werde, auf welchen die Schuppen stehen, was bisher nicht der Fall gewesen sei, aber gewiß den Verhältnissen entspreche.

Herr Scriba: Er stelle den Antrag, die Commission zu beauftragen, darüber zu berichten, auf welche Weise es möglich, aus diesem großen Areal eine höhere Miethe zu erzielen.

Herr Pagenstecher: Der Auftrag sei nicht erforderlich. Die Commission habe die Frage schon in Berathung genommen und werde nächstens darüber berichten.

Herr Scriba: Er sei noch nicht zufriedengestellt und möchte Auskunft darüber haben, wie es sich mit dem Garten verhalte.

Herr Präsident: Der Redner habe Herrn Tecklenborg wohl nicht verstanden. Derselbe habe gesagt, daß dieser Garten zu der Dienstwohnung des Beamten gehöre, und die 5 M. weiter nichts seien als eine Recognitiongebühr, damit es in späterer Zeit nicht in Vergessenheit komme, daß dieser Garten mit zu dem Grundstück gehöre.

Nr. II der Tagesordnung:

### Mittheilung des Senats vom 9. März 1883:

Pferdebahn Bremen-Horn.

Von der juristischen Commission waren folgende Anträge eingereicht:

§ 1, letzter Satz statt: „ein Viertel dem Senate zu — stellen“, zu sagen: „ein Viertel dem Staate zu bezahlen.“

§ 3. Zusatz: Hinter „einen in Bremen“ einzuschließen: „oder nach dem Ermessen des Senats im Gebiete ansässigen.“

§ 6. am Schluß von B nach den Worten: „zur Last fallen“ einzuschließen: „Der Senat ist ermächtigt, jetzt oder später bei etwaigen Neulegungen einen anderen Oberbau zuzulassen oder vorzuschreiben.“

§ 8. Zusatz: Sollte jedoch nach dem Ermessen des Senats der Ankauf dieser Häuser oder eines Theiles derselben später nicht als wünschenswerth erscheinen oder aus irgend einem Grunde nicht zur Ausführung gelangen, so kann der Senat die gedachte Summe nebst Zinsen ganz oder theilweise erlassen, auch den etwa angezahlten oder noch nicht für den

gedachten Zweck verwandten Betrag der Staatskasse zuweisen.

Zu § 9: Der Senat ist befugt, von der Verpflichtung, die Gleise und die Pflasterbahn zu reinigen, oder von der Verpflichtung, die letztere regelmäßig zu reinigen, die Gesellschaft ganz oder theilweise gegen Zahlung einer Vergütung freizulassen.

Zu § 11, letzter Satz, statt der Worte „Im Schüffelkorb — bis — werden“: „Die Aufsichtsbehörde kann vorschreiben, daß auf der Strecke von der Catharinenstraße bis zur Museumstraße vor Verbreiterung der Straße nur im Schritt gefahren wird.“

Zu § 12. Zusatz zum Absatz 2: „Jedoch kann die Gesellschaft für jede Fahrt wenigstens 10  $\mathcal{M}$  erheben.

ferner von Herrn Dr. J. Wilckens die Anträge: am Schluß des § 23 hinzuzufügen:

Die Bürgerschaft ersucht zugleich den Senat, zu veranlassen, daß Herr Bauinspector Böttcher, dessen patentirter Oberbau zur Anwendung kommen soll, bei der Ausführung und späteren Ueberwachung des Unternehmens, weder auf Seiten des Staates noch auf Seiten des Unternehmers beschäftigt werde.

§ 17. Zusatz: „Nach Fertigstellung und Erfüllung der in § 8 übernommenen Verpflichtungen der Bahn kann der Senat die Caution ganz oder theilweise zurückgeben.“

Herr Präsident eröffnete die Generaldiscussion.

Herr Senatscommissar Senator Schulz: Er habe sich erlaubt, noch einen zweiten Plan anzuhängen, auf dem die Breitenmaße des Schüffelkorbs genauer angegeben seien.

Herr J. Meier: Bei Gelegenheit der Vorlage wegen der großen Pferdebahn habe er schon darauf aufmerksam gemacht, ob das nicht möglich sei was jetzt vorgeschlagen werde. Er könne die Bahn durch den Schüffelkorb vollkommen empfehlen, nur möchte er der Polizeidirection resp. dem Senat folgenden Antrag unterbreiten:

Die Bürgerschaft ersucht den Senat, bei der Genehmigung der bevorstehenden Concessionirung der Pferdebahn Bremen-Horn in Erwägung zu ziehen, daß statt der bisherigen Signale mit der Pfeife die Signale mit einer Glocke gegeben werden, wie bei der großen Bremer Pferdebahn eingeführt ist.

Er habe die Erfahrung gemacht, daß die Pfeifensignale oft nicht gehört werden, umsomehr sei dies bei dem steten Wagengerassel im Schüffelkorb anzunehmen. Er selbst sei mit einem Wagen in Collision gekommen, weil er das Pfeifen nicht gehört habe.

Zur Generaldiscussion meldete sich Niemand weiter.  
Specialdiscussion.

§ 1.

Herr Dr. J. Wilckens: Er dürfe sich vielleicht die persönliche Bemerkung erlauben, daß er bei dieser Pferdebahn völlig unbetheilt sei. — Was den Vorschlag der juristischen

Commission anlange, so sei in der Vorlage gesagt, es solle diese der Pferdebahn auferlegte Abgabe dem Staat zu einem von der Aufsichtsbehörde zu bestimmenden gemeinnützigen Zweck zur Verfügung gestellt werde. Das sehe aus, als ob ein solcher Betrag etwas schüchtern einkassirt wäre. Es scheine ihm aber nichts selbstverständlicher zu sein, als daß, wenn dem Staat überhaupt etwas bezahlt werde, dies als eine angemessene Vergütung für die Benutzung der Straße angesehen werde, und selbstverständlich gehöre solche Vergütung in die Staatskasse. Dieser Ansicht sei auch die juristische Commission, und bitte er deshalb den Antrag anzunehmen.

Herr Senatscommissar Senator Schulz: Die Bestimmung sei auf Wunsch der Bremen-Horner Pferdebahn hineingekommen. Er habe aber nichts dagegen, daß der Wunsch der juristischen Commission zum Beschluß erhoben werde und werde ihn befürworten.

Der Antrag der juristischen Commission wurde angenommen.

## § 3.

Herr Dr. J. Wilkens: Es scheine dies nur übersehen zu sein. Er nehme an, daß doch wahrscheinlich die Absicht sei, daß der betreffende Vertreter möglichst nahe der Stallung wohne, was zur Erledigung der Verwaltung zweckmäßig sei. In dem Zusatz, der dahin gehe, daß dem Senat überlassen sei zu bestimmen, wo er wohnen solle, sei, glaube er, alles garantirt.

Herr Senatscommissar Senator Schulz: Als Aufsichtsbehörde für die Anlage und den Betrieb der Bahn im Allgemeinen sei nach § 2 die Polizeidirection bestimmt, und deshalb sei gewünscht, daß in der Stadt Bremen, also in unmittelbarer Verbindung mit der Aufsichtsbehörde, ein Vertreter der Gesellschaft ansässig sei, damit etwaige Aufträge und Weisungen ihm nicht erst vermittelt der Post zugestellt zu werden brauchen. Mit dem Zusatz „nach dem Ermessen des Senats“ scheine ihm das Amendement unbedenklich.

## § 6.

Herr Dr. J. Wilkens: Der Sinn dieses Paragraphen scheine zu sein, daß der Oberbau dauernd und ein für allemal so vorgeschrieben sei, wie hier erwähnt sei, also nach dem System des Bauinspector Böttcher. Die juristische Commission schlage vor, daß man nicht diese dauernde dringende Verpflichtung in den Vertrag lege, wodurch man also die Gesellschaft und den Staat an diesen Oberbau binde.

Herr Senatscommissar Senator Schulz: Er habe gegen diesen Antrag auch nichts einzuwenden. Die Hauptsache sei der Eingang von Abs. B: „die Bahn muß in allen Theilen so dauerhaft construirt sein, daß sie auch von den schwersten Lastwagen beliebig befahren werden kann“ und die in der späteren Bedingung enthaltene Voraussetzung, daß die Bahn 3 Meter des Straßenpflasters in guter Ordnung zu halten habe. Im Uebrigen seien die Bestimmungen dem Antrage der Bahngesellschaft conform eingefügt und nur die

Bemerkung, daß die Schienen von Stahl sein müssen, hinzugefügt. Die Verbesserung aber, daß, wenn ein besseres System gefunden werden sollte, weder die Gesellschaft noch der Staat an das jetzige System gebunden sei, halte er für ganz practisch und empfehle deshalb, sie anzunehmen.

Das Amendement der juristischen Commission wurde angenommen.

## § 8.

Herr Dr. Wilkens: Es sei der Zweifel aufgetaucht, ob aus der Fassung gefolgert werden könnte, daß der Senat verpflichtet sei, die Verbreiterung der Straße durch Ankauf der Häuser vorzunehmen, und daß das natürlich weder für den Preis der Häuser zweckmäßig wäre, noch der eigentliche Sinn der Sache sei, ergebe sich aus der Einleitung und einer genaueren Betrachtung der Fassung. Es scheine aber der juristischen Commission zweckmäßiger, dies noch durch den Zusatz „etwa“ auszudrücken.

Herr Huchting: Im Namen einer großen Anzahl Vertreter stelle er zu § 8 folgenden Antrag:

Sie spricht dabei den dringenden Wunsch aus, daß mit Rücksicht auf die geringe Breite des Schüffelkorbs die beabsichtigte Verbreiterung dieser Straße rasch möglichst zur Ausführung komme.

Er glaube nicht, daß dem Antrag Motive beigefügt zu werden brauchen; die Herren kennen ja den Schüffelkorb und wissen, daß es der allgemeine Wunsch sei, daß eine Verbreiterung desselben statfinde, selbst wenn dieser Anlaß nicht gewesen wäre.

Herr Dr. Pavenstedt: Der Wunsch des Herrn Huchting liege auf der Hand. Die Baudeputation habe denselben Wunsch gehabt, aber die Ueberzeugung gewonnen, daß es im höchsten Grade un Zweckmäßig wäre, jetzt ihrerseits dies zu betonen. Die Baudeputation habe nach langen Verhandlungen mit den Unternehmern festgestellt, daß nöthigenfalls auf diese Art vorläufig auszukommen wäre. Wenn Jemand etwas kaufen wolle, könne er nichts Unzweckmäßigeres thun, als in einer öffentlichen Sitzung solchen Wunsch auszusprechen. Aus diesem Grunde bitte er, den Antrag des Herrn Huchting nicht anzunehmen.

Herr Tebelmann: Wenngleich er mit Herrn Dr. Pavenstedt vollständig darin übereinstimme, daß wir möglichst alles vermeiden, was die Anwohner des Schüffelkorbs zu der Ueberzeugung bringen könnte, daß der Staat unter allen Umständen diese Häuser ankaufen würde, glaube er, daß der Wunsch des Herrn Huchting doch sehr am Plage sei und alle, die den Verkehr am Schüffelkorbs kennen, werden den Wunsch auch gerechtfertigt finden. Das brauchen wir uns nicht zu verhehlen, daß über kurz oder lang eine Verbreiterung unbedingt vorgenommen werden müsse, denn er sei der festen Ueberzeugung, daß, wenn wir erst die Pferdebahn hineinlegen, für den Verkehr die Verbreiterung erforderlich werde. Ob aber die Forderung der Anwohner bewilligt werde oder nicht stehe dahin. Er finde also den geäußerten Wunsch des Herrn Huchting ganz gerechtfertigt. Was das Amendement der

juristischen Commission anbelange, vor dem Wort „wünschenswerth“ einzuschalten „etwa“, so möchte er mit Rücksicht darauf, daß gerade durch die Einschaltung dieses Wortes die Sache noch mehr in Frage gestellt werde, bitten, dies Amendement abzulehnen. Wir sollten einfach sagen „zu den Kosten des für die Verbreiterung — — —“ denn wir alle müssen der Ueberzeugung sein, daß eine Verbreiterung doch vorgenommen werden müsse, es handle sich nur um den Zeitpunkt. Deshalb beantrage er

das Amendement der juristischen Commission abzulehnen und das Wort „wünschenswerth“ zu streichen.

Herr Senatscommissar Senator Schulz: Er bitte, die gestellten Anträge abzulehnen, sowohl den des Herrn Tebelmann wie den des Herrn Dr. Wildens, und möchte Herrn Huchting ersuchen, den geäußerten Wunsch zurückzunehmen, wenigstens keinen Beschluß der Bürgerschaft zu provociren, der einen derartigen Wunsch ausspräche. Daß es wünschenswerth sei, den Schüffelkorb zu verbreitern, darüber brauche kein Wort verloren zu werden, daß es aber practisch nicht richtig sei, diesen Wunsch so auszusprechen, daß man darauf festgenagelt werden könne, könne aus den von Herrn Dr. Pavenstedt eben angegebenen Gründen ebenfalls nicht zweifelhaft sein. Er glaube, man sollte das Wünschenswerthe in den Concessionsbedingungen betonen, damit jeder sehe, wie die Sache solle ins Auge gefaßt werden, und das etwa Wünschenswerthe, was die Sache noch looser mache, weglassen. Man sollte das „wünschenswerth“ aber lassen, damit die Verbreiterung nicht positiv vorgeschrieben werde. Der Versuch, die Bahn durch den Schüffelkorb zu legen und zu warten, bis die Häuser zu werththeueren Preisen angeboten werden, könne nach seiner Ansicht ohne Bedenken gemacht werden. Es sei allerdings eine 10 m lange Strecke des Schüffelkorbs, auf der neben dem Pferdebahnwagen von 2,10 m Breite nur eine Droschke von 1,70 m Platz habe. Diese Strecke werde, wie der ganze Schüffelkorb sehr stark von Wagen aller Art befahren, die viel breiter seien als die Pferdebahnwagen, z. B. großen Postwagen, Lastwagen, Bierwagen u. s. w. Was werde nun dadurch geändert, daß alle  $7\frac{1}{2}$  Minuten ein breiter Pferdebahnwagen neben den andern auch fahre? derselbe werde ebenjogut, ebenso unbequem durchkommen wie die anderen, er müsse mal stillhalten, wenn ein anderer Wagen von ebensolcher Breite hindurchfahre. Im Ganzen werden die durch den Pferdebahnbetrieb entstehenden Gefahren überschätzt. Was sei an den Pferdebahnwagen gefährlicher als an anderen Wagen? Zunächst könne der Pferdebahnwagen nicht ausweichen, das sei ein Nachtheil, weil er nicht zur Seite fahren könne, aber auch ein großer Vortheil, weil man bestimmt wisse, er könne nicht aus seinem Wege heraus, und sich darnach richten könne. Die zweite Gefahr entstehe durch rasches und unaufmerksames Fahren, wenn der Pferdebahnwagen in rascher Gangart sei. Das werde ausgeschlossen, so lange nicht die Verbreiterung durchgeführt sei, durch die Bestimmung, daß Schritt gefahren werden solle. Ein Schritt fahrender Pferdebahnwagen sei nach seiner Ansicht ein so harmloses Vehikel wie nur eins, er könne auf der Stelle stillhalten, und deshalb könne ohne Gefahr der Versuch ge-

macht werden, die Wagen so lange Schritt fahren zu lassen, bis die Anwohner einsehen, daß wir sie nicht nöthig haben, und sie uns kommen müssen, wenn sie ihre Häuser los werden wollen. Daß die Verbreiterung wünschenswerth sei, müsse auch in den Concessionsbedingungen ausgedrückt werden. (Bravo!)

Die Herren Tebelmann und Huchting zogen ihre Anträge zurück.

Die Herren Wessels und Wulstein verzichteten aufs Wort.

Es wurde Schluß beantragt und angenommen und das Amendement der juristischen Commission abgelehnt.

### § 9.

Herr Dr. J. Wildens: Der hierzu gestellte Antrag der juristischen Commission stütze sich auf folgenden Sachverhalt. Wir haben mit Zuppe einen Vertrag wegen Reinigung der Gassen der ganzen Stadt geschlossen. In die Bedingungen der „Großen Bremer Pferdebahn“ wurde die Bestimmung aufgenommen, daß letztere die Geleise der Pferdebahn und die Straße bis etwas über die Geleise hinaus reinigen müsse. Eine ähnliche Bestimmung solle auch hier in Wirksamkeit treten. Das Verhältniß zu Zuppe sei aber, so viel ihm bekannt, nicht geregt und wir haben als Ergebnis nur, daß Zuppe von einer Verpflichtung befreit werde. Er wolle durch diesen Antrag nur darauf aufmerksam machen, daß es im Interesse des Staats sei, daß dies beseitigt werde. Zuppe habe einmal vertragsmäßig diese Verpflichtung, und wir haben auf Seite des Staats keine Veranlassung, sie ihm zu schenken. Er glaube, das Richtige wäre, wenn der Staat mit der neuen Pferdebahngesellschaft einen Vertrag schloße, wonach diese gegen Zahlung eines jährlichen Betrages von der Verpflichtung der Reinigung befreit werde, entweder von der Verpflichtung, die ganze Straße zwischen den Schienen zu reinigen, oder die Schienen und Geleise zu reinigen. Es werde wahrscheinlich wünschenswerth sein, daß man für außergewöhnliche Fälle, z. B. starken Schneefall, der Pferdebahn eine gewisse Verpflichtung lasse, damit der Verkehr nicht gestört werde, sie habe selbst das größte Interesse an der Reinhaltung. Er möchte nur darauf aufmerksam machen, daß die Aufsichtsbehörde resp. die Polizeidirection die Sache ordne, weiter bezwecke der Antrag nichts. Er glaube, daß an der Form kein Anstand genommen werde, der Senat könne darnach solchen Vertrag schließen, ohne daß die Sache noch mal an die Bürgerschaft zurückkomme.

Herr Senatscommissar Senator Schulz: Soweit der Antrag dem Senat das Recht geben wolle, der Bahngesellschaft die Verpflichtung, die Gleisanlagen u. s. zu reinigen, gegen Zahlung einer Geldsumme zu erlassen, sei er überflüssig. Denn das Recht, die Gleise auf ihre Kosten reinigen zu lassen, habe die Gesellschaft an sich; die Gesellschaft sei verpflichtet, die Gleise zu reinigen, wenn sie gegen Zahlung einer Vergütung einen Andern damit beauftrage, so werde ihr das wohl frei stehen. Soweit aber der Antrag bezwecke, diese Pflicht der Gesellschaft aufzuheben und zwar auf Kosten des

Gassenreinigungspächters, möchte er aus materiellen Gründen bitten, den Antrag abzulehnen, schon deshalb, weil in den alten Concessionsbedingungen der Pferdebahngesellschaft diese Verpflichtung übertragen und es zweifelhaft sei, ob Zuppe jetzt verpflichtet werden könnte, die Gleise mit zu reinigen. Außerdem halte Redner es materiell für besser, daß der Staat zwei Leute habe, an welche er sich nöthigenfalls halten könne. Selbst beim besten Willen und mit den stärksten Kräften würde es dem Straßenreinigungspächter bei starkem Schneefall nicht möglich sein, die Straßen und Geleise so schnell zu reinigen, daß keine Verkehrsstockung eintrete. Die Pferdebahngesellschaft dagegen werde die Reinigung der Gleisanlagen viel eher erreichen, denn sie treibe das eigene pecuniäre Interesse. Er glaube, man könne diese Bedingung ruhig stehen lassen.

Es wurde Schluß beliebt und der Antrag der juristischen Commission abgelehnt.

Zu § 11 lag ein Antrag der juristischen Commission vor.

Herr Kupsch: In Betreff des § 11 möchte er den Wunsch aussprechen, daß in das Betriebsreglement eine Bestimmung aufgenommen werde, welche das Publicum vor Ueberfüllung der Wagen schütze. Die Ueberfüllung der Wagen komme bei der großen Bremer Pferdebahn so häufig vor und die dadurch hervorgerufene Kalamität sei so allgemein bekannt, daß er darauf nicht weiter einzugehen brauche. Die Wagen seien mitunter complet vollgepfropft, und das Bremer Publicum lasse sich geduldig gefallen, was in anderen Städten lebhaftere Opposition hervorrufen würde. Geschimpft und raisonnirt werde freilich auch hier, dabei aber bleibe es, und die Polizei scheine kein Auge dafür zu haben. Ein Reglement scheine in dieser Beziehung nicht zu existiren, denn die Plakate, welche im Wagen hängen, werden als Reglement nicht betrachtet werden können. Es heiße dort: „14 Sitzplätze und 6 Stehplätze auf jedem Perron“. Eine solche Bestimmung scheine ein wahrer Spott für das Publicum zu sein und nur bestimmt, das Publicum mundtot zu machen, indem gewissermaßen damit gesagt werde: Ein solches Vollpfropfen ist mit polizeilicher Genehmigung gestattet. Den Engländern werde eine derartige Ueberfüllung nur lieb sein, denn sie liege in ihrem Interesse; Redner glaube aber, wenn ihnen mal etwas auf die Finger gesehen werde, so würden sie dahin kommen, entweder größere Wagen für 2 Pferde anzuschaffen oder wenigstens zu Zeiten 2 Wagen hinter einander fahren zu lassen. Er glaube, daß eine solche Bestimmung schon im Interesse des Thierschutzes gefordert werden könnte. Der gewöhnliche Fuhrmann werde bestraft, wenn er seinen Wagen überlade, aber es scheine hier das Sprichwort zu gelten: „Die kleinen Diebe hängt man, die großen läßt man laufen“. Er glaube, daß die Bremer eine anständige Behandlung seitens der Pferdebahnen, eine solche, wie sie das fahrende Publicum in anderen Städten verlange, fordern könne und stelle deshalb folgenden Antrag:

Die Bürgerschaft ersucht den Senat, die Aufsichtsbehörde zu veranlassen, angemessene Bestimmungen

gegen die Ueberfüllung der Wagen der Bremer Pferdebahn zu treffen, diese dann entsprechend auf die große Bremer Pferdebahn auszudehnen und die Befolgung derselben energisch zu überwachen. (Bravo!)

Herr Senatscommissar Senator Schulz: Die Bestimmung, daß die Wagen nicht überfüllt werden dürfen, stehe bereits im Regulativ; der Wunsch, sie ins Regulativ aufzunehmen, sei also gegenstandslos, und es frage sich nur, ob man noch weitere Maßregeln wünsche, als sie die Polizei bereits anwende. Diese Maßregeln gehen dahin, daß, soweit eine Ueberfüllung von den Polizeidienern bemerkt werde, sie dagegen einschreiten und der Kutscher in Strafe genommen werde. Es sei aber selbstverständlich, daß viele Fälle vorkommen, in welchen die Ueberfüllung nicht bemerkt werde, und wo kein Kläger, sei kein Richter. Nach seiner Meinung sollte das Publicum selbst weniger nachsichtig gegen eine Ueberfüllung der Wagen sein, dann würde, wie in Berlin, eine solche nicht vorkommen. Jetzt aber passire es sehr häufig, daß, wenn der Wagen schon voll, noch Leute hineindrängen, und werde einer zurückgewiesen, so gebe es eine Scene mit dem Conducteur. Das Publicum müsse sich in dieser Beziehung selbst als Polizei mitfühlen und sobald ein Wagen voll, rufen: befeht, — wie es in Berlin geschehe.

Herr Papendiek: Er möchte bei § 11 den Wunsch aussprechen, daß die Aufsichtsbehörde bei der großen Bremer Pferdebahn dahinwirke, daß an der Stelle der Osterthorstraße, wo die Vorschule ausmünde, im Schritt gefahren werde. Vom Lehrpersonal werde die Gefahr möglichst zu verhüten gesucht, es stehe beim Weggehen der Kinder stets ein Lehrer vor dem Ausgange; trotzdem könne man aber, namentlich wenn Schnee liege und die Knaben sich auf der Straße herumtummeln, bemerken, daß die rasch fahrenden Pferdebahnwagen ihnen immer sehr gefährlich werden können. Wenn nicht vorgeschrieben werde, daß die Wagen hier im Schritt fahren müssen, dann werde über kurz oder lang ein Unglück passiren.

Herr Senatscommissar Senator Schulz: Es gehöre freilich nicht zu seinem Commissariat, wegen Angelegenheiten der Großen Bremer Pferdebahn hier das Wort zu nehmen. Langsamfahren sei schon jetzt vorgeschrieben, und wenn das auch noch Bedenken habe, so könne an der Osterthorstraße Schritt-Fahren vorgeschrieben werden. Es sei allerdings dies die gefährlichste Stelle der Bahn.

Herr Dr. Wilckens: Er glaube, daß die Besorgniß wegen der Enge des Schüsselkorbs übertrieben sei. Die Verbreiterung der Straße werde sich wegen der nothwendigen Häuserankäufe wohl noch längere Zeit hinziehen. Andererseits aber sei es wünschenswerth, daß in den Stunden, wo die Remmer'schen Bierwagen nicht auf der Straße stehen, man die Pferdebahn in gewöhnlicher Weise fahren lasse. Er erlaube sich daher den Vorschlag, es der Aufsichtsbehörde zu überlassen, erforderlichenfalls das Schrittfahren vorzuschreiben, so daß es nicht ein für alle mal im Vertrag stehe.

Herr Wulstein: Er sei anderer Ansicht als Herr Dr. Wilckens. Ihm scheine es dringend geboten, daß die Polizei

von vornherein vorschreibe: „Hier darf nur im Schritt gefahren werden“, als erst zu warten, bis ein Unglück passiert. Der Polizei werde ohnehin viel Uebles ohne Berechtigung nachge'agt, sie sei Manchem unbequem, und man höre oft, selbige sei ein nothwendiges Uebel, wenn sie auch zum Segen des Gemeinwohls wirke und anständige Bürger dankend die Fürsorge anerkennen.

Es wurde Schluß beantragt.

Herr Scriba: Aus den von Herrn Papendieck angeführten Gründen beantrage er, den Wunsch auszusprechen, daß die Aufsichtsbehörde dahin wirke, daß die Pferdebahnwagenräder an den Seiten mit Schutzbrettern versehen werden, wie es in anderen Städten der Fall. Dann können die Kinder nicht darunter laufen.

Herr Senatscommissar Senator Schulz: Er bitte, von diesem Antrage abzusehen. Die Frage, ob Schutzbretter practisch, sei vielfach erwogen und meist verneint worden. Werden dieselben so tief herunter geführt, daß sie z. B. bei Schnee lästig werden, dann hindern sie die Bewegung des Wagens; stehen sie aber so hoch, daß sie auch bei Schnee nicht hinderlich seien, dann seien sie gefährlich. Wer sich darunter klemme, werde gequetscht und sei verloren; unter den Rädern komme einer vielleicht noch gut weg. Aus diesem Grunde sei die Vorrichtung in Hannover wieder abgeschafft worden.

Herr Scriba: Die Schutzbretter seien überdem der beste Regulator gegen eine Ueberfüllung der Wagen.

Es wurde Schluß beliebt und dann der Antrag der juristischen Kommission, derjenige des Herrn Scriba und der des Herrn Kupsch abgelehnt.

Herr Senatscommissar Senator Schulz: Es dürfte sehr zweckmäßig sein, bei diesem Paragraphen auch den Antrag des Herrn Meier wegen der Glockensignale zu erledigen. Der Antrag sei sehr beachtenswerth und werde geprüft werden. Er glaube daher, daß es nicht nöthig sei, einen besonderen dahin gerichteten Wunsch seitens der Bürgerschaft auszusprechen. Er meine auch, daß wohl die Glockensignale vorgeschrieben werden müssen, schon der sonst möglichen Verwechslung der Pferdebahnsignale mit den Signalen der Schutzleute wegen. Im Landgebiet reichen die Pfeifensignale aus.

Herr Joh. Meier zog seinen Antrag zurück.

Zu § 12 kam der Antrag der juristischen Kommission in Frage.

Herr Dr. Wilckens: Der Sinn dieser Bestimmung schien in der juristischen Commission der zu sein, daß mindestens immer 10  $\mathcal{M}$  Fahrgeld genommen werden solle. Nach dem Wortlaut könnte dies aber nicht geschehen, wenn es sich z. B. um eine Strecke von 500 Meter handle.

Herr Senator Schulz: Diese Bestimmung sei dem Beschluß der Bürgerschaft zu den Concessionsbedingungen

für die große Bremer Pferdebahn nachgebildet. Die Interpretation, welche Herr Dr. Wilckens soeben zu derselben gemacht, habe damals auch Herr Sheldon befürchtet. Redner theile dieselbe nicht. Es heiße, mehr als 7  $\mathcal{M}$  solle nicht genommen werden; nun werde aber die Pferdebahn nicht Minimalsätze für Minimalstrecken, z. B. von der Börse bis nach dem Heerdenthor oder vom Heerdenthor bis nach dem Bahnhofe, festsetzen, sondern sie werde die ganze Strecke in mehrere Theile theilen und einen Satz festsetzen vielleicht für die Strecke von der Börse bis zur Umlandstraße und von der Umlandstraße bis nach Horn. Es könne aber ja nicht schaden, wenn der Antrag der Commission angenommen werde, damit ängstliche Gemüther sich beruhigen können.

Der Antrag der juristischen Commission wurde angenommen.

Zu § 17 lag ein Antrag des Herrn Dr. Wilckens vor.

Herr Dr. Wilckens: Nach diesem Paragraphen sei die Gesellschaft verpflichtet, eine Caution von 25 000  $\mathcal{M}$ . zu stellen, und eine derartige Verpflichtung müsse unter allen Umständen erfüllt werden, damit der Staat die Sicherheit habe, daß der Bau zur Ausführung komme. Wenn er aber vollständig ausgeführt sei und auch die 80 000  $\mathcal{M}$ . vollständig bezahlt worden, so scheine es ihm überflüssig, daß der Staat die 25 000  $\mathcal{M}$ . noch zurückhalte, weil das eine unnütze Erschwerung des Unternehmens wäre. Der Staat habe in dem Unternehmen selbst eine große Sicherheit für alle Verpflichtungen des Unternehmers. Er möchte beantragen, daß der Senat ermächtigt werde, alsdann die Caution ganz oder theilweise zurückzugeben.

Herr Senator Schulz: Wenn die Pferdebahngesellschaft diesen Antrag stellte, so wäre das zu verstehen; sie aber sei bereit, eine Caution von 25 000  $\mathcal{M}$ . zu stellen, und er sehe nicht ein, warum der Staat ihr das erlassen solle. Hier liege die Sache so, daß möglicherweise auch nach Erfüllung dieser Verpflichtungen, wenn z. B. der Betrieb nicht fortgesetzt werde und es nun darauf ankomme, sofort einen anderen Unternehmer zu finden, dann der Staat eine Sicherheit habe. Die 80 000  $\mathcal{M}$ . sollen auch nicht sogleich bezahlt, sondern in 20 Jahren amortisirt werden. Er glaube, wir brauchen uns nicht den Kopf darüber zu zerbrechen, ob dann noch die Caution zurückgegeben werden könne, oder nicht.

Herr Dr. Wilckens zog seinen Antrag zurück.

Zu § 19, letzter Absatz, erste Zeile beantragte Herr Huchting

hinter dem Worte „Senat“ einzuschalten: „unter Zustimmung der Bürgerschaft“.

Er wünsche, daß die Bürgerschaft bei der Verlegung der Bahn in eine andere Straße mitzusprechen habe; im Uebrigen sei er mit der Bestimmung einverstanden.

Herr Senatscommissar Senator Schulz: Es sei eine etwas schwierige staatsrechtliche Frage, wie weit die Bürgerschaft bei einer einfachen Verlegung einer Straßenbahn in eine andere Straße mitzustimmen habe. Die Straße werde

werde vielleicht garnicht aufgerissen und nicht benutzt, die Wagen fahren auf den Steinen. Daß in einem solchen Falle die Bürgerschaft zuzustimmen habe, glaube er nicht, es handle sich dann um eine rein polizeiliche Maßregel. Aber diese ganze Sache brauche nicht in die Concessionsbedingungen zu kommen; einmal sei es selbstverständlich, daß, wenn eine Straße benutzt werde, der Senat die Bürgerschaft fragen werde, einerlei ob es in den Concessionsbedingungen stehe oder nicht, und andererseits gehe es die Gesellschaft nichts an, ob der Senat die Bürgerschaft fragen müsse. Die Pferdebahn müsse Folge leisten, wenn ihr etwas vom Senat vorgeschrieben werde.

Herr Huchting zog seinen Antrag zurück.

§ 19 wurde unverändert angenommen.

Der Antrag des Herrn Dr. Wilckens zu § 23 war zurückgezogen. Hiermit war die Discussion beendet und wurde nun die Vorlage in der jetzigen Fassung angenommen.

Revision der Bauordnung.

Herr Präsident: Das Bürgeramt habe für nothwendig gehalten, daß diese Vorlage durch die Commission, welche schon früher die Bauordnung einer Prüfung unterzogen, geprüft werde und die Commission darum ersucht. Wenn kein Widerspruch erfolge, nehme er an, daß die Bürgerschaft hiermit einverstanden sei, und demnach für heute die Berathung dieses Gegenstandes ausgesetzt werde, bis die Commission im Stande sei, darüber zu berichten.

Herr Huchting: Er möchte hinzufügen, daß einer großen Zahl von Mitgliedern der Bürgerschaft die Vorlage erst gestern zugegangen sei und schon deshalb heute nicht berathen werden könnte. Er möchte dringend bitten, daß die Vorlagen doch rechtzeitig expedirt würden. Diese Vorlage sei theilweise schon vorige Woche in der Stadt vertheilt und die Vertreter des Landgebiets haben sie erst gestern Vormittag bekommen.

Herr Präsident: Was Herr Huchting monire, sei ihm nicht unbekannt; die Ursache dieser späteren Vertheilung eines Theils der Vorlagen liege darin, daß ein Theil derselben von der Regierungscanzlei mehrere Tage später als der erste Theil zugegangen sei.

Nr. III der Tagesordnung:

Antrag der Commission wegen Correction der Unterweser.

Herr Papendieck Namens der Commission: Die Commission, welche die Bürgerschaft zur Berathung des Weser correctionsprojectes in wirthschaftlicher und finanzieller Beziehung niedergesetzt, habe verschiedene Sitzungen abgehalten und sich ziemlich eingehend mit der Materie beschäftigt. Sie sei aufs Neue zu der Ueberzeugung gekommen, daß in wirthschaftlicher Beziehung für das ganze Wesergebiet keine Maßregel von größerer Bedeutung gedacht werden könne, als die Correction der Weser. Die Commission sei der Ueberzeugung, daß damit bis tief ins Herz Deutschlands hinein verbesserte wirthschaftliche Verhältnisse geschaffen werden.

Sie sei auch der Ueberzeugung, daß wenn die Kosten des Projectes sich nicht höher belaufen, als sie von der Reichscommission veranschlagt seien, es möglich sein werde, mit dem finanziellen Project der Bremer Handelskammer, also mit der Selbstverzinsung und Amortisation durch eine Abgabe auf die Waaren der Schiffe, die nach der Correction die Stadt erreichen können, die Sache finanziell zu regeln. Aber die Voraussetzung dieser finanziellen Richtigkeit der Berechnung gipfele darin, daß das Project wirklich für 30 Millionen Mark hergestellt werden könne, und daß das dafür Geschaffene auch eine derartige Tiefe des Flußbettes bewirke, daß Schiffe von solchem Tiefgang an die Stadt kommen können, und ferner, daß die in dem Project berechneten Massen, die bewegt werden sollen, sich mit den veranschlagten Kosten bewegen lassen. Dies zu untersuchen sei weder die Commission in der Lage, noch werde man in Bremen Leute finden, die dies können. Die Commission sei sich in eingehender Unterhaltung darüber klar geworden, daß die Mitglieder der Reichscommission in ihrer Art die hervorragendsten und tüchtigsten Leute seien, die wir auf diesem Wasserbaugebiete an solche Frage haben herantreten lassen können. Er persönlich habe sich sonst oft in der Bürgerschaft gegen unsere Baubeamten und deren Thaten erklärt und werde vielleicht auch noch bei der Schlachthofangelegenheit wieder Veranlassung dazu nehmen, und habe sehr häufig nach solcher Richtung hin das Thun unseres Oberbaudirectors nicht billigen können, sei aber der festen Ueberzeugung, daß in dieser Frage der Oberbaudirector Franzius mit einem solchen Fleiß, mit einer solchen Kenntniß und mit einer solchen Umsicht operirt habe, daß dies Werk die höchste Kritik werde bestehen können. Deshalb eben sei seine Ansicht, welche die Commission theile, daß es nur angemessen sei, daß wir versuchen, uns an die Stelle zu wenden, die die berufenste Kritik ausüben könne, und das sei in Deutschland die preußische Akademie für das Bauwesen. Ihr gehören die tüchtigsten vielseitig gebildetsten Leute an, und wenn die uns sagen, das Project ist richtig veranlagt und veranschlagt, so können wir mit ziemlicher Zuversicht darauf rechnen, so weit menschliche Erkenntniß reiche, daß man mit der veranschlagten Summe von 30 Millionen Mark auskommen könne und damit habe man eine sichere Basis über die Ausgabe und könne daraufhin seine finanziellen Pläne weiter bauen. Aus diesen Gründen möchte nun die Commission der Bürgerschaft zunächst empfehlen, dem Senat zu unterbreiten, daß er das Project durch die preußische Akademie für das Bauwesen prüfen lasse. Die Sache werde sich ja auch formell dann ziemlich einfach machen lassen, da gutem Vernehmen nach der Senat sich nun seit einiger Zeit ernstlich mit der Sache beschäftigt habe und eine Eingabe an den Reichskanzler fertig gestellt haben solle, die in einigen Wochen hoffentlich abgehen werde. Natürlich sei die Sache für Bremen von allergrößter Tragweite und eine sorgsame und eingehende Durcharbeit einer solchen Sache nur wünschenswerth. Er könne hier aber doch nicht anders als den Wunsch aussprechen, daß der Senat das Schreiben des Reichskanzlers, welches vom März vorigen Jahres datire, nun wirklich mal in einigen Wochen beantworte um nach

Außen hin den Ernst und die Wichtigkeit, die wir der Sache beilegen, zu documentiren. — Was den zweiten Theil des Antrages anbelange, die Verhandlungen mit den Uferstaaten, so glaube die Commission, daß es nicht genüge, sich an den Reichskanzler zu wenden und den um die Unterstützung des Reiches in dieser Angelegenheit anzugehen, sondern, daß es auch zur Förderung der Sache wünschenswerth sei, daß man mit den beteiligten Uferstaaten directe Fühlung nehme. In Etwas habe das ja schon, allerdings unbeauftragt, die bremische Handelskammer gethan, indem sie einige ihrer Mitglieder, wie der Bürgerschaft bekannt, nach Minden delegirte um dort mit den Vertretern der wirtschaftlichen Interessen Preußens und der angrenzenden Provinzen in dieser Frage Fühlung zu gewinnen und da habe man doch die angenehme Empfindung mit nach Hause gebracht, daß man die Bedeutung der Correction auch oben an der Weser in vollem Maße empfinde und geneigt sei, sich dafür zu erwärmen und dafür einzutreten. Man habe dort ein Executivcomite gebildet, an dem die größeren Städte Hannover, Kassel &c. theilnehmen, und werde von dieser Seite aus auch die Sache möglichst energisch befördert. Auch der dortige Regierungspräsident habe sich sehr sympathisch für die Sache ausgesprochen, aber das alles genüge nicht, nach der Ueberzeugung der Commission müsse der bremische Staat sich direct mit dem preussischen Staat in Verbindung setzen und die beiderseitigen Vortheile mit einander besprechen um so zu einem Verständnisse zu kommen. Ganz dasselbe liege mit Oldenburg vor. Auch dort habe die Handelskammer durch einige Delegirte sich bemüht, die Stimmung für die Sache zu erforschen und auch hier zu ihrer Freude gefunden, daß man der Sache die größte Wichtigkeit beilege und darüber im Klaren sei, daß auch Oldenburg große Vortheile davon haben könne. Einmal sei man darüber nicht mehr in Zweifel, daß der Hafen Brake in seiner bisherigen Bedeutung mehr und mehr verlieren werde durch die jetzt schon von Bremen gemachten Correctionenarbeiten und Baggerungen; es werden immer mehr von den kleinen Schiffen nach der Stadt Bremen hingezogen und wenn erst die lange Bucht durchstochen sein werde, werde das in solchem Maße der Fall sein, daß die jetzt schon von Jahr zu Jahr abnehmende Bewegung im Hafen Brake in kurzer Zeit ganz aufhören werde. Dazu komme, daß durch das bisherige Wegbaggern des Sandes oberhalb Brake der Sand unterhalb Brake wieder aufspeichere und gewissermaßen eine Barre schaffe, so daß ein Oldenburger Rheder vor einiger Zeit seinen Dampfer 4 $\frac{1}{2}$  Tage habe darauf sitzen sehen, ohne ihn in Brake einlaufen lassen zu können. Das empfinde man als einen großen Mißstand und erkenne, daß wenn die Vertiefung in dem Umfange durchgeführt werde, daß nach Brake die größten Schiffe kommen können, viel eher Chancen da seien, daß in Brake Handel und Verkehr aufleben als heute. Ebenso mache man sich klar, daß wenn der Kanal von Rheinland und Westfalen nach den Emshäfen gehe und die Abzweigung an der Weser nach Eisfleth stattfinde, daß es dann für Eisfleth große Bedeutung habe, wenn die Unterweser so vertieft sei. Andererseits empfinde man in Oldenburg aber auch, daß das Projekt der Olden-

burger Landwirthschaft allerlei Schwierigkeiten biete durch die Ent- und Bewässerungsverhältnisse, und daß dort separate Einrichtungen getroffen werden müssen, um diesen etwaigen Uebelstände abzuwehren. Sodann habe man auch Verständniß dafür, daß eine Menge Land in rascherer Zeit gewonnen werde als jetzt, und dies Land größtentheils Oldenburg zufalle, so daß die Delegirten die Ueberzeugung nach Hause brachten, daß man bei geschickter Behandlung sich in Oldenburg einen Freund der Correction mehr erwerben könne. Namentlich aber werde es zweckmäßig sein, alle diese Punkte mit den Uferstaaten zu ordnen, damit nicht Streitigkeiten ausbrechen. Auch die Commission habe ihrerseits versucht, nach diesen Richtungen vorzuarbeiten, indem sie die bremische Kammer für Landwirthschaft gebeten habe, ein Gutachten über den Einfluß der Correction auf die landwirthschaftlichen Verhältnisse Bremens und der Umgegend, also preussischen und oldenburgischen Gebietstheile, wo man auch die Ent- und Bewässerungsfrage behandeln werde, zu veranlassen, und die Herren seien damit beschäftigt, dies Gutachten zu erstatten, wie auch die bremische Gewerbekammer ihrerseits auf Veranlassung der Commission sich bereits mit einem Gutachten beschäftigt, dasselbe an den Senat erstattet und der Commission auch eine Abschrift zur Verfügung gestellt habe, welches sich in wärmster Weise für die Correction der Weser ausspreche. Er glaube, mit diesen Ausführungen im Wesentlichen die Gesichtspunkte hervorgehoben zu haben, die die Commission bislang bei ihren Arbeiten geleitet, und zweitens klar gemacht zu haben, was die Commission noch bedürfe, um ihre Arbeiten zu einem entsprechenden Schluß zu führen, einmal die kritische Beleuchtung durch die Bauakademie, und ferner bedürfe es der Hülfe der bremischen Staatsgewalt, mit den Uferstaaten bis ins kleinste Detail Fühlung zu gewinnen und sich des guten Willens und der Hülfe des Reichskanzlers in möglichst raschem Tempo zu versichern. Wenn diese Stimmung in der ganzen bremischen Bevölkerung Platz greife, so hoffe die Commission, es werden nicht viele Jahre hingehen, bis die Weser so vertieft sei, daß wir die größten Seeschiffe der Stadt entgegenschwimmen sehen! (Bravo)

Herr Below beantragte  
Schluß.

Herr Wulstein erklärte sich dagegen. Seit einem Menschenalter sei ihm nicht vorgekommen, wenn eine Sache noch so wünschenswerth sei und sie sei in einseitiger Weise vorgebracht, daß dann nicht auch eine andere Ansicht gehört sei. Er würde es in hohem Grade unbillig finden, wenn das heute geschehe.

Herr Wessels: Man könne wohl für eine Debatte in solchen Angelegenheiten sein, wenn kein Antrag gestellt sei, man könne auch darüber zweifelhaft sein, ob es opportun, solche Anträge zu stellen. Wenn sie aber gestellt seien, können wir nichts anderes thun als sie annehmen, und brauchen wir uns nicht darüber zu unterhalten. Deshalb sei er für den Schluß.

Herr Below war für den Schluß. Herr Papendieck habe in so vortrefflicher Weise diese Anträge vorgeführt, daß er nicht wüßte, was noch hinzuzufügen wäre. Er habe auch nicht gewußt, daß Herr Wulstein noch das Wort nehmen würde, aber da er einmal Schluß beantragt, bitte er, diesen Antrag anzunehmen.

Herr Wulstein: Er habe sich schon derzeit gegen die Wahl einer Commission erklärt, weil er sie augenblicklich für nutzlos hielt. Er sei leider heiser gewesen und heute noch krank, aber er hätte gern Gelegenheit genommen, seine Ansichten mitzutheilen. Es sei ihm, als fürchten die Herren, eine andere Meinung zu hören.

Herr Papendieck: Er möchte bitten, den Schluß nicht zu belieben; es scheine ihm viel zweckmäßiger zu sein, daß Herr Wulstein, er glaube, als Unikum in der bremischen Bevölkerung, sich gegen die Sache öffentlich ausspreche, als daß er vielleicht den Gedanken habe, er repräsentire eine große Zahl und mit diesem Gedanken nach Hause gehe.

Herr Henke: Er gebe Herrn Wulstein ja in vielen Dingen Recht, aber hier nicht. Er glaube, wir können den

Schluß ganz gut belieben und sei überzeugt, daß die ganze bremische Bevölkerung im Großen und Ganzen diese Sache mit Freuden begrüße.

Herr Wulstein: Er möchte nur noch bemerken, daß er vielleicht weniger als irgend Einer Gegner handelspolitischer Interessen, die der Vaterstadt von Nutzen seien, sei; man könne aber der größte Freund einer Sache sein und doch eine andere Ansicht haben, wie bei ihm der Fall sei, und gern hätte er seine Ansicht mitgetheilt.

Herr Huchting: Der ganze Antrag der Commission gipfele darin, Material zu verschaffen, um der Bürgerschaft Bericht zu erstatten, und er glaube, daß Herr Wulstein sich beruhigen könne, daß bei der demnächstigen Debatte er seine Reden halten könne.

Es wurde Schluß beliebt und der Antrag der Commission angenommen.

Herr Präsident: Er nehme an, daß die Budgetcommission sich mit dem folgenden Gegenstande erst beschäftigen müsse und schließe daher die Sitzung.

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

### Berichtigung.

Der Verhandlung über den 5. Gegenstand der Tagesordnung vom 14. März 1883 „Erweiterung der Freischule an der Westerstraße“ ist noch nachzutragen:

Herr Tebelmann: Es sei von Herrn Below in einer kurz vor der heutigen Sitzung stattgehabten Besprechung von Mitgliedern der Baucommission geäußert, daß er (Below) die volle Verantwortlichkeit für die Dauerhaftigkeit des projectirten Baues übernehme, wenn auch die beantragten Eisen nicht aufgeführt würden; er möchte Herrn Below ersuchen, hier vor der Bürgerschaft diese Aeußerung zu wiederholen.

Herr Below: Diese Aeußerung habe er gemacht und wolle er auch hier wiederholen, daß er die Eisen für überflüssig halte und ohne dieselben die volle Verantwortung für die Dauerhaftigkeit des Baues übernehme.

