



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen



Kooperationsprojekt - Digitalisierung Drucksachen der Bremischen Bürgerschaft

Verhandlungen der Bremischen Bürgerschaft 1907

18.09.1907 - Sitzung Nr.32

Staats-und Universitätsbibliothek Bremen - Digitale Sammlungen

Verhandlungen der Bürgerschaft.

Sitzung vom 18. September 1907.

Entschuldigt waren folgende Herren:

Berninghausen, Fr.	Gröning, Heintr.
Brauns, Aug.	Gruner, Th.
Bröder, J. H.	Hafers, G. E. jun.
Danziger, Dr. jur.	Hartwig, C. W.
Depken, Joh. sen.	Heye, B. C.
Feldmann, Dr. phil.	Jacobi, C. A.
Frese, Emil.	Jhlder, C.
Fricke, Prof. Dr.	Lange, C. L. F.

Lehmkuhl, Heintr.	Rhein, Herm.
Lund, A. F. W. J.	Rieniets, A. G.
Meyer, Robert.	Rose, Fr.
Michaelis, Dr. phil.	Rosenthaler, A.
Rebelthau, Aug.	Tebelmann, C. A. L.
Plate, J. Emil.	Vinnen, F. A.
Rasch, Bernh.	Wolf, Dr. jur.

Nicht entschuldigt waren folgende Herren:

Henke, A.	Leymann, W.
-----------	-------------

Gegenstände der Tagesordnung:

	Verhandelt Seite		Verhandelt Seite
A. Vertrauliche Sitzung.		XI. Antrag, betr. Vergütung an Schlachter.	
B. Öffentliche Sitzung.		(N. 3. Verh. gef.)	
I. Mitteilung des Senats vom 12. Juli 1907:		XII. Mitteilung des Senats vom 20. Juli 1906:	
6. Vermehrung der Hülfsträfte des Senats . . .	499	Schutz der Bauarbeiter und Verhütung von Bauunfällen. (N. 3. Verh. gef.)	
7. Durchführung der Kesslerstraße von der Humboldtstraße bis zur Schweizerstraße . . .	499	XIII. Antrag auf Aenderung der Verfassung der Stadtgemeinde Vegesack. (N. 3. Verh. gef.)	
II. Mitteilung des Senats vom 19. Juni 1907:		XIV. Mitteilung des Senats von 28. Juli 1905 und Bericht der Kommission (Nr. 4): Auslegung des § 148a (jetzt 186) der Bauordnung. (N. 3. Verh. gef.)	
Abwässer in der Stadt Bremen	500	XV. Mitteilung des Senats vom 28. Februar 1905, 15. März, 16. und 26. April 1907: Erweiterungsbauten für Eilen. (N. 3. Verh. gef.)	
III. Mitteilung des Senats vom 13. August 1907:		XVI. Antrag, betreffend Wohnungsinspektion. (N. 3. Verh. gef.)	
4. Ankauf des Grundstücks Häfen Nr. 62	500	XVII. Mitteilung des Senats vom 3. September 1907:	
5. Jahresbericht über das Technikum	501	1. Alljährliche Uebersicht über die Arbeiterverhältnisse in den Betrieben des Staates. (Dazu Mitteilung des Senats vom 13. September.)	
IV. Mitteilung des Senats vom 20. August 1907:		2. Verkauf von Grundflächen an der Erlen- und an der Pappelstraße. (N. 3. Verh. gef.)	
Jahresbericht der Deputation für die Unterwesertorrektion für 1906	501	XVIII. Mitteilung des Senats vom 6. September 1907:	
V. Mitteilung des Senats vom 23. August 1907:		1. Erweiterung der Moorverfuchsstation.	
Neupflasterung und Gleisverlegungen aus Anlaß der Regulierung der Doventorstraße	501	2. Industrie- und Handelshafen bei Dölebshausen und Verbindungsbahn vom Holz- und Fabrikenhafen nach Dölebshausen. (N. 3. Verh. gef.)	
VI. Mitteilung des Senats vom 27. August 1907:			
Holzverwaltung	503		
VII. Mitteilung des Senats vom 30. August 1907:			
2. Festsetzung einer Planstraße in der Vorstadt Woltmershausen	503		
VIII. Antrag, betreffend Kaiserbrücke	503		
IX. Antrag, betreffend Teichmannsbrunnen	505		
X. Mitteilung des Senats vom 26. Juni 1907:			
1. Jahresbericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen	505		
2. Gewerbemuseum	506		

XIX. Mitteilung des Senats vom 10. September 1907:

1. Neubau des Stadthauses (Archiv).
2. Versuchsanlage zur Reinigung der Abwässer der Waller und Gröpelinger Vorstadt.
(N. 3. Berh. gef.)

XX. Mitteilung des Senats vom 12. Juli 1907:

5. Jahresbericht der stadtbremischen Armenpflege für das Rechnungsjahr 1906.

XXI. Mitteilung des Senats vom 13. September 1907:

2. Neubau des Stadthauses.
3. Pension für die Witwe des Banaußsehers Georg Siemens in Bremerhaven.
4. Festlegung einer Planstraße als Zufahrstraße zu den projektierten Hafen- und Kanalanlagen am linken Wejerufer sowie Ankauf der Grundstücke Brückenstraße 82—84. (N. 3. Berh. gef.)

Herr Richter Dr. Kirchhoff präsidiert.

Eröffnung der öffentlichen Sitzung 7 Uhr.

Das Protokoll der vorigen Sitzung wird genehmigt.

Präsident: Ich habe folgende Eingänge anzuzeigen: dem Bürgeramt ist angezeigt, daß der Senat für die Verhandlungen der Bürgerschaft über die Nummer 1 seiner Mitteilung vom 6. dieses Monats, betreffend Erweiterung der Moorversuchstation, Herrn Senator Dr. Buff und für die Verhandlungen der Bürgerschaft über die Nummer 6 seiner Mitteilung vom 12. Juli, betreffend Vermehrung der Hilfskräfte des Senats, Herrn Senator Dr. Pauli zu seinem Kommissar bestellt hat.

Eingegangen ist eine Mitteilung des Senats vom 17. September, betreffend Reorganisation des Bauwesens, mit einem Bericht der Deputation. Dazu die Anzeige, daß der Senat für die Verhandlungen der Bürgerschaft hierüber Herrn Senator Wessels zu seinem Kommissar bestellt und ihm Herrn Oberbaudirektor Büding beigeordnet hat.

Vor Eintritt in die Tagesordnung erteile ich Herrn Wuppesahl das Wort zu einer Bemerkung in bezug auf Ausführungen des Herrn Garves in einer früheren Sitzung.

Herr Wuppesahl: In der Sitzung vom 14. August hat Herr Garves gegen die Baudeputation gewissermaßen den Vorwurf erhoben, daß sie Arbeiten, nämlich die Ausführung von Borten für die Bibliothek des Realgymnasiums, nach auswärts vergeben habe, während ein hiesiger Fabrikant offeriert habe, diese Lieferung billiger zu leisten. Die Baudeputation ist darauf in eine Unterjuchung der Affaire eingetreten, und ich will in Kürze die Tatsachen mitteilen. Tatsache ist, daß der hiesige Fabrikant in seiner Eingabe, die durch die Schlosserinnung an den Senat gerichtet ist, behauptet hat, er habe für 902 Borte 4213.20 M. gefordert; der auswärtige Fabrikant hat dagegen geliefert 408 Borte und dafür 2610 M. bekommen. Das würde allerdings ein höherer Kostenpreis von 420 M. sein, da nur 408 Borte geliefert sind, es würde ein Mehrbetrag von 420 M. an den auswärtigen Fabrikanten bezahlt

worden sein, wenn die Beschwerde und die Behauptung richtig wäre, daß der hiesige Schlossermeister eine Forderung von 4213.20 M. gestellt hätte. Nach den vorliegenden Akten und dem Schreiben des Lieferanten vom 14. September 1905, das mir im Original vorgelegen hat, hat der Herr indessen für die ausgeschriebene Lieferung 8147 M. gefordert (Hört! Hört!) und nicht 4213.20 M. Wie der Herr zu der Zahl von 4213.20 M. kommt, ist mir unerfindlich. Es ist also ganz selbstverständlich gewesen, da uns der Betrag von 8000 M. nicht zur Verfügung stand, daß wir dem auswärtigen Lieferanten, der die billigere Offerte eingereicht hatte, die Arbeit übertrugen. Er hat dann zirka 408 von den 902 Borten geliefert. Es hat sich hier also wieder einmal gezeigt, meine Herren, daß sehr häufig Beschwerden, die in dieser Weise gemacht werden, von Bürgerschaftsmitgliedern ja ganz bona fide aufgenommen werden, sehr einseitig koloriert sind. Wir haben immer das Bestreben, und es ist ja auch natürlich, daß die Deputation darauf immer ihr Augenmerk richtet, hiesige Fabrikanten und Handwerker mit hiesigen Arbeiten zu beschäftigen. Es kommt aber auch in vielen Fällen nicht allein das unterste Gebot, das Mindestgebot in Frage, sondern auch die Leistungsfähigkeit, und bei vielen Sachen, so besonders auch bei Schlosserarbeiten, handelt es sich um Spezialitäten, die häufig von Auswärtigen besser geliefert werden können. Ich würde nicht anstehen, auch den Namen des hiesigen Fabrikanten zu nennen, wenn ich nicht zu gleicher Zeit sagen müßte, daß der Herr bei anderen Lieferungen für den Staat sehr unzuverlässig, unrichtig, inkorrekt gewesen ist; wir hatten also gar keine Veranlassung, uns für diesen Herrn hier ins Zeug zu legen. Wenn der Herr in seinen Leistungen sich bessert in dieser Hinsicht, wird er von den Beamten wie von der Deputation auch in Zukunft berücksichtigt werden, wenn seine Leistungen entsprechend und seine Forderungen nicht zu hoch sind. Ich glaubte dies richtigstellen zu sollen.

Herr Garves: Ebenjowenig wie es dem Herrn Rechnungsführer der Deputation in der vorigen Sitzung möglich war, mir gleich zu erwidern, ist es auch mir unmöglich, auf diese Ausführungen des Herrn Rechnungsführers zu erwidern. Aber, meine Herren, das ist

gar keine Frage: es freut mich, daß diese Ausführungen gemacht sind, weil wir nun die Sache bis auf den Grund prüfen werden, und dabei kommt etwas heraus, verlassen Sie sich darauf! (Heiterkeit.) Glauben Sie denn, daß in der Schlosserinnung sich ein Herr findet, der sich für diesen Herrn ins Zeug legte, wenn es nicht wahr wäre, um was eine Deputation der Schlosserinnung beim Senator vorstellig geworden ist, wenn nichts dahinter steckt? Dann spricht Herr Wuppesahl von bona fide, daß wir das in gutem Glauben angenommen hätten. Nein, wir nehmen nichts in gutem Glauben an (Heiterkeit), wir haben das ja schriftlich bekommen in der Bittschrift, die dem Senator überreicht ist, da war es wohl am Platze, darauf einzugehen. Was nun die Fähigkeiten des Schlossermeisters anlangt, daß er etwas nicht geliefert habe in der richtigen Weise, so wenden Sie sich an die Stadtbibliothek, da hat er doch die Börter gemacht. Es handelt sich um ein Patent, das er erworben hat, und der Bibliothekar Herr Vulthaupt hat seinerzeit gesagt, so etwas schönes habe er noch nirgends gesehen. Nun behauptet der Herr Rechnungsführer, der Mann habe schlechte Arbeiten geliefert. Da liegt der Hase im Pfeffer. Ich komme darauf zurück! (Heiterkeit.)

Präsident: Damit ist die Sache erledigt.

Nr. I der Tagesordnung:

Mitteilung des Senats vom 12. Juli 1907:

6. Vermehrung der Hilfskräfte des Senats.

Senatskommissar Herr Senator Dr. Pauli.

Es meldet sich niemand zum Wort.

Der Antrag des Senats wird angenommen.

Präsident: Die Deputation werden wir in der nächsten Sitzung wählen, da ein Wahlaussatz vom Bürgeramt noch nicht hat festgestellt werden können.

7. Durchführung der Keplerstraße von der Humboldtstraße bis zur Schweizerstraße.

Herr Dr. Scherer: Die Juristische Kommission hat nichts zu erinnern.

Herr Schütte: Herr Präsident! Meine Herren! Es ist ja erfreulich, daß die lange geplante Straße an dieser Stelle endlich zur Anlage kommen soll, und namens der Deputation kann ich nur bitten, die Anträge anzunehmen. Wenn ich dann kurz in meinem Namen etwas hinzufügen darf. In dem Bericht steht:

Während die zuletzt angegebene Strecke (von der Feldstraße bis zur Moonstraße) schwerlich je ausgeführt werden wird — — —

Diese Planstraße besteht schon sehr lange. Nach dem Urteil der Deputation hat diese Strecke der Plan-

straße keine Aussicht, jemals realisiert zu werden. Es liegt nun im Interesse sowohl der Grundeigentümer als des Staates, daß darüber Klarheit geschaffen werde. Daher empfehle ich, die Deputation zu beauftragen, zu untersuchen, ob, was sie hier behauptet, wohl so zu übersehen ist, daß die Planstraße niemals zur Ausführung kommt. Kommt sie zu einem anderen Resultat, daß das noch nicht zu übersehen ist, nun, dann bleibt es so, kommt sie aber zu dem Resultat, daß die Planstraße unbedenklich aufgehoben werden darf, so haben sowohl die Grundeigentümer (es sind nur wenige, die da in Frage kommen) als der Staat davon Vorteil, denn selbstverständlich wird bei Aufhebung des Verbots die Bebauung nur gegen ein entsprechendes Entgelt seitens der Grundeigentümer stattfinden. Ich stelle folgenden Antrag:

Die Bürgerchaft erklärt sich einverstanden mit den von der Deputation für Regulierung der Baulinien betreffs Durchführung der Keplerstraße gestellten Anträgen unter 1 und 2.

Sie ersucht dieselbe Deputation um einen Bericht, ob es sich empfiehlt, den Plan betreffs Durchführung der Keplerstraße von der Feldstraße bis zur Moonstraße definitiv aufzugeben und ferner zu berichten, welche Zahlungen die betreffenden Grundeigentümer zu leisten gewillt sind, ferner das Verbot der Bebauung aufgehoben wird.

Präsident: Wir dürfen wohl den Eingang etwas ändern:

Sie ersucht zugleich den Senat, die Deputation mit einem Bericht darüber zu beauftragen — —

Der Antrag wird genügend unterstützt.

Herr Rippe: Dieser Passus in dem Bericht der Deputation ist mir sofort aufgefallen. An der Hand des Stadtplanes habe ich aber nachgemessen, daß zwischen den beiden Schneidstraßen Moltkestraße und Hornerstraße eine Entfernung von 370 m ist, während nach unserem Baugesetz Querstraßen (die Keplerstraße ist eine Querstraße zu den Parallelstraßen Bismarckstraße, Feldstraße und Moonstraße) in der Entfernung von 300 m angelegt werden müssen, nicht weniger. Will nun die Regulierungsdeputation darauf losgehen, dieses Gesetz über den Haufen zu werfen, was sie selbst gemacht hat? Wir dürfen nicht ohne weiteres auf den Antrag des Herrn Schütte eingehen, sondern müssen darüber noch besondere Verhandlungen pflegen. Zu dem kommt noch hinzu, daß die betreffenden Grundbesitzer ein Äquivalent leisten sollen. Hat denn der Staat etwas dafür gegeben, was sie jetzt zurückzahlen müßten? Das ist im Gesetz nicht vorgehen. Wird eine Planstraße aufgehoben, so hat der Staat kein Recht, eine Zahlung zu verlangen. Der Antrag geht zu weit, das können wir nicht festlegen. Wenn die Deputation darüber einen Bericht erstatten will,

kann sie es tun, aber die Bürgerschaft kann das nicht annehmen.

Herr Bartels: Der Bericht sagt, es sei im Verkehrsinteresse durchaus erforderlich, daß die Straße durchgeführt wird. Das möchte ich bestreiten. Ich wohne in der nächsten Nähe und kann behaupten, daß ein Verkehrshemmnis da nicht vorhanden ist. Ich möchte bitten, diesen meinen Antrag anzunehmen:

Die Bürgerschaft weist die Vorlage zurück und ernennt eine Kommission von neun Personen.

Präsident: Beides geht doch nicht.

Herr Bartels: Also die Kommission, das ist eine unbedingte Notwendigkeit. Es heißt, das Steintor sollte entlastet werden. Die Fuhrwerke können aber vom Steintor gar nicht hineinkommen, es müßte erst eine Straße über den Marktplatz geführt werden. Das ist aber nicht erforderlich im Interesse des Staates.

Der Antrag wird genügend unterstützt.

Herr Schütte: Die Ausführungen des Herrn Bartels habe ich nicht ganz begriffen; was eine Kommission bei dieser Sache tun soll, ist mir unverständlich. Die Vorlage ist doch ganz klar. Herr Rippe hat mich wohl nicht ganz verstanden. Ich habe durchaus nicht im Namen der Deputation gesprochen, sondern nur den eigenen Wunsch geäußert, daß die Sache in irgend einer Weise erledigt werde. Daß wir hier in der Bürgerschaft darüber beschließen müssen, ist selbstverständlich. Ich wünsche nur einen Bericht der Deputation, dann geht die Vorlage an die Bürgerschaft und sie genehmigt den Vorschlag der Deputation oder lehnt ihn ab. Das ist doch klar. Das einfachste ist ein Bericht.

Herr Blanke: Ich möchte dringend bitten, den Antrag von Herrn Bartels nicht zu unterstützen. Wohin soll es denn führen, wenn bei jeder solchen Sache eine Kommissionsberatung stattfinden sollte? Schon seit langen Jahren haben wir versucht, zu einer Einigung zu kommen. Es kommt besonders das Haus von Meyer in Frage. Seit dreißig Jahren haben wir uns bemüht, die Straße durchzuführen, aber immer vergeblich. Endlich sind verschiedene Anlieger gestorben und die Erben haben sich bereit erklärt, zu annehmbaren Bedingungen die Straße durchführen zu lassen. Da sollten wir die Gelegenheit ergreifen und dem zustimmen. Ich kann Ihnen versichern, daß schon vor 16 Jahren langwierige Verhandlungen mit Meyer gepflogen worden sind, sie sind leider nicht zum Abschluß gekommen, es ist das wieder rückgängig gemacht. Jetzt ist ein Einvernehmen erzielt, das sollten wir akzeptieren.

Herr Rippe: Die Ausführungen und der Antrag des Herrn Schütte haben Herrn Bartels gerade veranlaßt, seinen Antrag zu stellen. Wenn die Regulierungsdeputation darüber berichtet, ist es ja gut,

das richtigste aber wäre es, wir übergeben die ganze Sache einer Kommission.

Der Antrag Bartels wird abgelehnt.

Der Zusatzantrag Schütte wird angenommen.

Die beiden Anträge des Senats werden angenommen.

Nr. II der Tagesordnung:

Mitteilung des Senats vom 19. Juni 1907:

Abwässer in der Stadt Bremen.

Herr Schierenbeck: Herr Präsident! Meine Herren! Ueber den Bericht haben wir uns gewiß alle recht gefreut. Manches darin ist für viele von uns neu. Leider konnten keine bestimmten Anträge gestellt werden, und nach meiner Meinung werden noch Jahre ins Land gehen, bis die in Frage kommenden Behörden mit Vorschlägen kommen können. Ich meine, da ist es Zeit, einige Unzuträglichkeiten, die in Wirklichkeit vorhanden sind, zu beseitigen. Ich denke an die Veriefelung des Woltmershauser Feldes, durch die nicht allein die Woltmershauser Vorstadt, sondern auch die Hohentorsvorstadt arg belästigt wird. Man sollte die Frage erwägen, ob der Auslaß für die Abwässer nicht etwas weiter weßerabwärts gelegt werden könnte, bei Hasenbüren oder bei Seehausen. Dann könnte die Veriefelung, die nötig ist, damit nicht alle Fäkalien direkt in die Weser geleitet werden, in Woltmershausen aufhören, und man könnte die Stromer-, Hasenbürener- und Seehausener-Feldmark damit beglücken. Die Bewohner der Stadt würden dann nicht belästigt werden. Ich möchte dieses als Wunsch aussprechen.

Präsident: Anträge sind in dem Berichte nicht enthalten. Wir zeigen dann den Eingang des Berichts dankend an.

Nr. III der Tagesordnung:

Mitteilung des Senats vom 13. August 1907:

4. Ankauf des Grundstücks Häfen Nr. 62.

Herr Dr. Scherer: Die Juristische Kommission hat nichts zu bemerken.

Herr Hefemeyer: Ich möchte die Bürgerschaft bitten, der Vorlage ihre Zustimmung zu geben. Wenn es auch auf den ersten Blick teuer erscheint, so erheischt doch der Verkehr, daß wir hier Wandel schaffen. Herrn Schütte bitte ich zum soundsovielten Male — ich weiß nicht, wie oft schon — mit der Regulierung der Meinkenstraße Ernst zu machen. Ich kann es nicht unterlassen, ihm das jedesmal dringend aus dem Herz zu legen, daß es endlich gemacht wird.

Der Antrag der Deputation wird angenommen.

5. Jahresbericht über das Technikum.

Herr Rippe: Herr Präsident! Meine Herren! Wer diesen Bericht einmal durchgelesen und die Zahlen verglichen hat mit dem, was wir eventuell noch auszugeben haben werden und wie sich überhaupt das Technikum im Laufe der Jahre gemacht hat, dem muß bange werden, daß wir schließlich mit dem Technikum noch ganz und gar in die Brüche kommen. Die Ausgaben haben im letzten Jahre betragen 231 355.17 *M.*, denen 97 248.48 *M.* Einnahmen gegenüberstehen. Der Staat hat also einen Zuschuß von 134 106.69 *M.* zu zahlen gehabt. Im Sommer ist das Technikum besucht gewesen von 404 Schülern, im Winter von 541; davon ist die Baugewerkschule im Sommer von 85, im Winter von 254 Schülern besucht worden. Es ist wieder ein Rückgang gegen frühere Jahre zu verzeichnen, und zwar im Sommer von 404 auf 347, im Winter von 586 auf 517. Diese Schüler, durchschnittlich 470 im Jahre, werden unterrichtet von 30 Hauptlehrern und 23 Nebenlehrern. Das sind 53 Lehrer. Da kommt ein Lehrer auf je 10 Schüler. Das sind Sachen, die uns zu Bedenken Anlaß geben müssen, wenn die Behörde für das Technikum mit immer mehr Ansprüchen kommt, während die Zahl der Schüler nicht zunimmt.

Eine andere Sache ist, daß so wenig geborene Bremer unter den Schülern sind. Die Baugewerkschule besuchten im Sommer nur 206 und im Winter 221 Bremer. Das ist nicht einmal die Hälfte. Wir geben also das Geld zur Hälfte für die Fremden aus. Das war nicht die Absicht beim Bau und bei der Einrichtung des Technikums, in der Weise den Auswärtigen eine Unterstützung zu geben. Wir zahlen pro Schüler etwa 300 *M.* zu. Wenn wir den Bremern 300 *M.* als Stipendium gegeben und gesagt hätten: Geht nach einer Baugewerkschule und studiert da, dann wären wir besser weggekommen. Insofern sollte die Behörde etwas mehr darauf sehen, daß die Ansprüche nicht noch mehr erweitert werden. Die großartigen Anlagen, die wir gemacht haben, verlangen auch Unterhaltung. Unser Technikum kostet bis jetzt mindestens mit Grund und Boden 1½ Millionen *M.* Die Verzinsung und bauliche Unterhaltung liegt in diesen Zahlen nicht drin. Es ist eine verfehlte Anlage für unsere Zwecke und das Interesse Bremens.

Präsident: Es hat sich niemand weiter zum Worte gemeldet. Dann zeigen wir den Bericht dankend an.

Nr. IV der Tagesordnung:

Mitteilung des Senats vom 20. August 1907:

Jahresbericht der Deputation für die Unterweserkorrektion für 1906.

Herr Rippe: Ich habe eine Anfrage an den Herrn Rechnungsführer für die Unterweserkorrektion

zu stellen, wenn er zugegen ist. Vor nicht langer Zeit machte ich eine Dampferfahrt nach Bremerhaven. Da wurde mir aus sicherer Quelle mitgeteilt, daß jetzt bereits Dampfer mit 26 Fuß Tiefgang bis nach Brake kommen, daß aber, obgleich Bremen nur verpflichtet ist, bis 5 m Tiefgang zu korrigieren, sobald die Schiffe einen Tiefgang von 20—21 Fuß haben, Oldenburg dahinter sitzt und zu baggern verlangt, wenn die Schiffe mit dem Boden über eine Egge wegschlüren. Es verlangt das im Interesse Brakes. Nun möchte ich anfragen, wie weit die Verhandlungen mit Oldenburg betreffs Vertiefung der Wejer auf 8 m gediehen sind. Es mag sein, daß es verheimlicht werden muß, aber es ist Tatsache, daß durch die vorzügliche Korrektur der Unterwejer Schiffe von 26 Fuß Tiefgang bis Brake kommen. Wenn diese Schiffe bis Bremen heraufkommen könnten, dann würde es für uns anders sein. Es ist ein Zeichen, wie der ganze Verkehr da in Brake wirkt und daß die Korrektur geholfen hat, aber es ist auch erwünscht, daß uns von der oldenburgischen Regierung kein Knüttel in ihrem eigenen Interesse zwischen die Beine geworfen wird. Mit Preußen sind wir fertig, mit Oldenburg leider noch nicht.

Präsident: Das Wort wird nicht weiter gewünscht. Wir zeigen dann den Eingang des Berichts dankend an.

Nr. V der Tagesordnung:

Mitteilung des Senats vom 23. August 1907:

Neupflasterung und Gleisverlegungen aus Anlaß der Regulierung der Doventorstraße.

Herr Böttcher: Herr Präsident! Meine Herren! Ich glaube alle werden sich freuen, daß die Regulierung in der Doventorstraße bis zur Fuhrleutestraße vorgeritten ist, und ich glaube, Sie werden es mit Freude begrüßen, wenn schon jetzt die Bahngleise gelegt werden, wie sie später werden können und die gefährliche Ecke in der Doventorstraße verschwindet. Ich bitte deshalb, die 8600 *M.* für das Budget des Straßenbaus nachzubewilligen.

Herr Schrage: Diese Veränderungen in der Doventorstraße werden von der Bürgerschaft allseitig begrüßt werden. Sie sind sehr zweckentsprechend, aber ich möchte eine kleine Aenderung vorschlagen. Die Hafenstraße und die Doventorstraße werden im Laufe der Jahre sich zu außerordentlichen Verkehrsstraßen herausbilden. Namentlich in der Hafenstraße wird sich ein Verkehr entwickeln, wie wir es heute noch gar nicht ahnen. Sie ist die einzige große, breite Straße, welche in das westliche Gebiet, in das Hafen- und Industriegebiet führt, und wir müssen auch die Kleinigkeiten ins Auge fassen, welche den Verkehr stören

können. Ich finde, daß die Entfernung der Gleise von den beiden Seiten der Rettungsinself, die auf 4 m angeschlagen ist, zu klein ist. Die Insel soll 5 1/2 m breit werden, was reichlich ist, so daß diese leicht etwas geschmälert werden kann. Bei 4 m ist die Breite zu eng. Wenn zwei große Neukirch'sche Kollfahrwerke nebeneinander herfahren oder wenn ein großes Automobil erscheint, dann kann es leicht zu Kollisionen kommen. Ich würde nicht für die Verbreiterung sein, wenn nicht die Rettungsinself etwas von ihrer Breite hergeben könnte. Unter diesen Umständen und um dem Verkehr mehr Platz zu geben und Kollisionen zu vermeiden, möchte ich die Bürgererschaft bitten zu veranlassen, daß diese Entfernung statt auf 4 m auf 4 1/2 m bemessen wird. Dann wird die Dimension der Rettungsinself noch 4 1/2 m betragen, was reichlich ist, wenn auf der Insel ein Mast oder ein kleines Gebäude errichtet werden soll. Ich empfehle der Bürgererschaft folgenden Antrag:

Die Bürgererschaft beschließt, daß die Breite der Fahrwege auf beiden Seiten der Rettungsinself auf 4 1/2 m (anstatt 4 m) angelegt werden soll und die Breite der Rettungsinself damit um 1 m geschmälert wird.

Der Antrag wird genügend unterstützt.

Herr Rippe: Ich möchte an den Rechnungsführer der Deputation, Herrn Schütte, die Frage richten, wie weit die Verhandlungen mit Herrn Franke und Gebrüder Segelken wegen der weiteren Verbreiterung der Doventorstraße gediehen sind. Es scheint in der Angelegenheit von der Regulierungsdeputation noch nichts geschehen zu sein, und es ist Notfalle, daß diese beiden Gebäude zurückgelegt werden. Der Verkehr in der Doventorstraße ist ganz enorm. Herr Schütte weiß das, ich zweifle nicht daran, aber die Regulierungsdeputation hätte hier einen Haken einschlagen sollen. Ich habe mich heute bei Herrn Segelken erkundigt, ob die Regulierungsdeputation Verhandlungen eingeleitet hat; da ist mir zur Antwort geworden, daß nichts geschehen sei, um der Sache näher zu treten. Es ist eine brennende Frage, und man soll sie nicht in gleichgültiger Weise behandeln. Daß Herr Schütte nicht daran schuld ist, weiß ich. Aber im öffentlichen Verkehrsinteresse sollte der Staat mit diesen beiden Grundeigentümern in Verhandlung treten. (Sehr richtig!)

Herr Hefemeyer: Ich bitte, dem Antrage von Herrn Schräge zuzustimmen. Ich hätte diesen Antrag noch dahin erweitern mögen, die Breite auf 5 m festzusetzen, aber ich will mich auf 4 1/2 m bescheiden, weil es leicht den Anschein gewinnen möchte, ich spräche pro domo, aber es ist im Interesse des Publikums, wenn darauf hingewiesen wird. Ich habe derzeit bei Anlaß der Renovierung der Rolandstatue angeregt,

wir möchten diese zurückstellen,* damit die Fahrstraße vor dem Rathause breiter werde. Dort können wir aber nicht so leicht verbreitern, wie hier.

Herr Lampe: Es kann immerhin gesagt werden, daß eine breite Straße für den Verkehr gut ist und daß eine breitere Straße noch besser ist. In dem regulierten Teile der Doventorstraße bleiben 3,75 m und wenn wir hier draußen bei der Hafenstraße 4 m setzen, so sollte das doch wohl sein, was wir wünschen können. Ich will darauf aufmerksam machen, daß wir die Insel etwas verlegen können, aber je mehr wir sie verlegen, desto weniger schön wird das Aussehen. Es muß auch ein Anschluß an das Trottoir der Doventorstraße da sein. Und nun stellen Sie sich die Breite von 4 m vor. Es ist nicht anzunehmen, daß für einen größeren Zeitraum beide Gleise benutzt werden. Die Wagen fahren nur einen Moment nebeneinander her; das eine Gleis wird fast immer frei sein. In der Straßenbaudeputation haben wir geglaubt, das Richtige getroffen zu haben. Herr Schräge hat geglaubt, die Entfernung müsse 4 1/2 m betragen. Herr Hefemeyer wünscht 5 m. Ja, wo sollen wir denn die Grenze nach oben setzen? Schließlich müssen wir doch eine Grenze haben. Ich meine 4 m ist breit genug, zumal in der Doventorstraße diese Breite nicht hergestellt werden kann.

Herr Böttcher: Ich wollte mich in gleichem Sinne aussprechen, für 4 m, wie die Baudeputation sagt, und zwar auch deshalb, weil viele Straßen nicht die Breite für doppeltes Fahrwerk hergeben. Außerdem kommt es selten vor, daß in demselben Augenblick zwei Neukirch'sche Wagen und Straßenbahnwagen an dieser Stelle sich treffen. Diese Rettungsinselfn sind für den Verkehr des Publikums da, und wenn das nicht zu breite Straßen zu überschreiten braucht, so ist für den Personenverkehr gesorgt. Der Straßenbau soll für beide sorgen und glaubt das Richtige getroffen zu haben.

Herr Schütte: Auf die Anregung von Herrn Rippe möchte ich ein Wort erwidern, daß nach meiner Ansicht die Doventorstraße und die Martinistraße des Verkehrs halber am allernotwendigsten verbreitert werden müssen. (Sehr richtig!) Leider sind beide Experimente außerordentlich kostspielig. Wir haben nicht nur mit Gebrüder Segelken allein, sondern auch mit dem Inhaber der größeren Häuser, mit unserm Kollegen Herrn Franke zu tun. Er ist ähnlicher Ansicht. (Zuruf: Hat keine! Heiterkeit.) Er weiß genau, was er will. Leider sind unsere gegenseitigen Ideen noch derart, daß wir zu richtigen, ungefähr möglichen Ausgleichungen noch nicht gekommen sind. Herr Franke hat, wie ich, die Wünsche von Herrn Rippe gehört, und alle Herren werden wohl der Ansicht des Herrn Rippe sein. Vielleicht modelt er seinen Sinn.

Herr Lankau: Wenn ich den Antrag von Herrn Schrage richtig verstanden habe, so will er einen Beschluß der Bürgerschaft haben. Ich möchte empfehlen, daß Herr Schrage den Antrag anders faßt, daß es heißt „... in Erwägung zu ziehen“. Ich möchte das deshalb empfehlen, weil die Sache schwierig ist. Die Baudeputation wird darauf Rücksicht genommen haben, daß die Rettungsinself der Marktplatz ist (Widerpruch, Zurufe), der sehr stark besucht wird. — Nicht? Dann habe ich nichts gesagt.

Präsident: Ich möchte vorschlagen, den Eingang so zu fassen: „Sie spricht dabei den Wunsch aus“ usw.

Herr Hejemeyer: Stimmen Sie dem Antrage von Herrn Schrage zu; das ist das allereinfachste. Warum wollen wir denn alles dreimal machen? Wenn die Insel beschnitten wird, so hat sie noch Breite genug. Wenn auch Herr Böttcher und Herr Lampe anders urteilen, so können Sie die Verbreiterung der Fahrstraße ruhig beschließen. Der Vergleich von Herrn Lampe hinft. Es ist hier gerade eine scharfe Kurve, und da muß mehr Platz als 4 m sein.

Präsident: Wenn wir den Antrag von Herrn Schrage in der beantragten Fassung annehmen, dann sieht es aus, als wenn wir die Bewilligung der Gelder von dieser Breite abhängig machten. Das wollen wir doch nicht. Die Sache ist eingehend erörtert, und wir müssen unserer Baudeputation soviel Verständnis zutrauen, daß sie diesen Wunsch in Erwägung zieht und danach beschließt.

Herr Schrage: Ich bin bereit, den Antrag als Wunsch abzuändern. Es ist lediglich eine Sache der Anschauung. So wie Herr Böttcher und andere Herren es auffassen, so ist das die Anschauung, wie augenblicklich die Sache ist. Wer in die Zukunft blickt, der wird der Ansicht sein, daß wir jeden halben Meter retten sollen, um Kollisionen zu vermeiden. Das möchte ich ausgesprochen haben, und daß das der dringende Wunsch der Bürgerschaft ist, den sie der Deputation ans Herz legt.

Herr Böttcher: Herr Schrage mag recht haben, daß in Zukunft der Verkehr viel großartiger werden wird, aber dann wird sich mit leichter Mühe die Entfernung zwischen Insel und Gleise verbreitern lassen. Wenn Herr Schrage sagt, jetzt tue es nicht not — ich bin auch der Meinung —, dann sollte man die Insel ruhig so lassen. Wenn es später nötig ist, dann wird es wenig Geld und wenig Zeit kosten.

Der Antrag der Deputation wird angenommen.

Der Antrag von Herrn Schrage wird in der Form als Wunsch angenommen.

Nr. VI der Tagesordnung:

Mitteilung des Senats vom 27. August 1907:

Zollverwaltung.

Präsident: Es meldet sich niemand zum Worte. Wir zeigen den Eingang des Berichts dankend an.

Nr. VII der Tagesordnung:

Mitteilung des Senats vom 30. August 1907:

2. Festsetzung einer Planstraße in der Vorstadt Woltmershausen.

Herr Schrage: Herr Präsident! Meine Herren! Ich habe mir heute morgen diese Straße genau angesehen und finde, daß es außerordentlich praktisch ist, da eine Parallelstraße zu der Woltmershäuserstraße zu legen. Bei der Gelegenheit habe ich aber gefunden, daß es längst an der Zeit gewesen wäre, die von der Bürgerschaft wiederholt angeregte Verkehrsdeputation, was mit einem umfassenden Straßenplane für die ganze Stadt verbunden sein müßte, einzusetzen. (Sehr richtig!) In der Verlängerung der Mittellampstraße — die Kanalisation ist bereits geschehen, man sieht die viereckigen Dinger stehen, so daß man sich den Verlauf der Straße vergegenwärtigen kann — da sieht man im Wege ein Haus. Es sieht ganz neu aus und scheint innerhalb der letzten fünf oder zehn Jahre gebaut zu sein. Hätten wir einen Generalbauplan, wie die Stadt eingerichtet werden soll, so wäre die Bauerlaubnis für dieses Haus nicht erteilt. Jetzt müssen wir es ankaufen und bezahlen; ich sehe keinen andern Weg. Ich möchte den dringenden Wunsch aussprechen, daß unser dem Senat wiederholt geäußertes Wunsch endlich erfüllt werde, daß wir endlich einen Straßenbauplan erhalten und eine Verkehrsdeputation, wo die bürgerchaftlichen Mitglieder mitsprechen können, damit derartige Sachen in Zukunft vermieden werden.

Der Antrag der Deputation wird angenommen.

Der Gesetzentwurf wird angenommen.

Nr. VIII der Tagesordnung:

Antrag, betreffend Kaiserbrücke.

Präsident: Herr Rippe hat seinen Antrag etwas abgeändert. Er heißt jetzt:

Die Bürgerschaft erucht den Senat um einen Bericht der Baudirektion unter Hinzuziehung einer Kapazität im Brückenbau, darüber, ob die Kaiserbrücke noch jetzt eine genügende Sicherheit für den Verkehr bietet und

eine Untersuchung der Nietungen an den Kreuzbändern und Streben, bei dem Alter der Kaiserbrücke, betreffs ihrer guten Beschaffenheit als erforderlich erscheint, namentlich auch in der Richtung, ob noch wie bislang schweres Fuhrwerk im Trabe die Brücke passieren darf.

Herr Rippe: Die Kaiserbrücke ist vor etwa 35 Jahren gebaut worden. Derzeit war sie nicht für den Verkehr und für die Belastung berechnet, als sie jetzt zu tragen hat und man ihr zumutet. Es ist in der letzten Zeit vielfach vorgekommen, daß Brücken eingestürzt sind, wodurch Menschenleben vernichtet und auch ungeheure Verkehrsstockungen entstanden sind. Wenn man die Kaiserbrücke passiert und es fahren schwere und belastete Fuhrwerke darüber, namentlich, was jetzt gestattet ist, wenn sie die Brücke im Trabe passieren, und man steht in der Mitte einer Brückenöffnung, so ist man unwillkürlich zum Tanzen gezwungen, man fliegt auf und ab. Nun würde das ja nichts zu sagen haben, wenn die Konstruktion der Brücke eine solche wäre, daß sie das vertragen könnte. Aber die mittelsten Kreuzbänder sind z. B. nur mit je zwei Nietten versehen, und wenn bei den Schwankungen der langen Träger eine der Nietten abfliegt oder bricht, dann hängt die ganze Brücke an diesem Punkt nur noch an einem Niet, dann ist die Sicherheit dahin. Die Sache ist also sehr gefährlich. Die preussische Eisenbahnverwaltung hat sich veranlaßt gesehen, die Brücken und Ueberführungen an der Düsternstraße und am Doventorssteinweg nachsehen zu lassen; (Zuruf: Alle!) auch alles weitere wird nachgesehen; die Kreuzbänder und Nietungen werden heruntergeschlagen, und wie ich gehört habe, hat man vielfach Rost bei den Nietungen gefunden. Es ist doch eine Frage, ob im Laufe der 35 Jahre die Nietungen für die Sicherheit der Brücke noch von genügender Beschaffenheit sind. Das gibt meines Erachtens doch zu Bedenken Anlaß. Sollte erst ein Unglück kommen, dann ist es natürlich zu spät. Daß eine Untersuchung vorgenommen wird, ist unbedingt notwendig. Ich weise darauf hin, daß vor etwa fünf bis sechs Jahren eine gründliche Verstärkung der Brücke hat vorgenommen werden müssen; bei den Langträgern hatten sich Schwankungen gezeigt und infolgedessen wurden an den Querträgern Verstärkungen angebracht. Das ist im Interesse der Sicherheit der Brücke geschehen, das ist aber nicht genügend. Im allgemeinen Interesse müssen wir unbedingt verlangen, daß die Brücke gründlich untersucht wird. Wir müssen einen Bericht haben, denn wir wissen nicht, was passieren würde über Nacht. Wenn mal ein Zufall spielte, ein schwerer Wagen, noch dazu im Trab, über die Brücke führe, dann wäre das Unglück da. Es handelt sich vorläufig um einen Bericht, damit wir Sicherheit bekommen, ob mit der Brücke was passieren kann.

Herr Heinken: Das steht bombenfest, daß die Kaiserbrücke bei der Erbauung entschieden zu schwach gebaut ist. (Heiterkeit.) Zu verschiedenen Zeiten ist sie repariert, ist versucht worden, sie zu verstärken, aber nicht in genügendem Maße. Namentlich wenn schwere Wagen über die Brücke fahren, merkt man deutlich, wie schwach die Brücke ist. Es ist ganz so wie Herr Rippe gesagt hat. Das hat man seit Jahren beobachten können. Die Brücke kommt nicht aus der Reparatur heraus. So im letzten Sommer. Da wurden die Reparaturen mit ihren Verkehrsstockungen sogar nicht nur auf der einen, sondern auf beiden Seiten in Angriff genommen. Mittags zwischen 12 und 2 Uhr war es immer mit Gefahren verknüpft, den Bürgersteig zu passieren. Man sollte, wenn Reparaturen dringlich sind, — ich nehme an, daß diese Reparaturen dringlich gewesen sind — diese Reparaturen zur Nachtzeit ausführen, dann würden manche Klagelieder verstummen. Ich möchte also die Behörde bitten, die Reparaturen nächtlich ausführen zu lassen und nicht bei Tage.

Herr Hessemeyer: Wir können ja den Bedenken des Herrn Rippe gern folgen und einen Bericht fordern, — man kann nicht achtlos darüber hinweggehen — aber ich möchte anheimgen, — ich habe Herrn Rippe nicht recht verstanden — daß der Beschluß so gefaßt werde, daß die zur Begutachtung heranzuziehenden Kapazitäten uns auch Ratschläge darüber geben, wie die Brücke verstärkt werden kann, damit nach wie vor das Trabfahren beibehalten werden kann. Das ist sehr wünschenswert, daß da keine Einschränkung stattfindet und die Wagen nur im Schritt fahren dürfen in dieser schnelllebigen Zeit. Es ist notwendig, daß wir wissen, wie die Brücke verstärkt werden kann.

Herr Garves: Da es sich um einen Bericht handelt und die Brücke auf ihre Stabilität untersucht werden soll, so sollte man die sachverständigen Herren vom Technikum dazu heranziehen. Die Herren haben mir versichert, daß sie gern bereit seien, die Brücke gründlich auf ihre Stabilität zu untersuchen, daß sie aber niemals dazu aufgefordert seien. Wir haben keine anderen Herren, die dazu in der Lage sind, die Brücke auf ihre Stabilität zu untersuchen und sollten uns doch der Herren bedienen.

Präsident: Es sind noch die Herren Rippe und Otten zum Wort angeschrieben. Herr Rippe, sind Sie damit einverstanden, daß ich zunächst Herrn Otten das Wort gebe? Sie haben dann das Schlusswort.

Herr Otten: Auch ich bitte, den Antrag anzunehmen. Es ist eine allbekannte Tatsache, daß die Kaiserbrücke von vornherein viel zu schwach gebaut ist. Kurz nach der Erbauung traten bereits Schwankungen ein. Daß die Schwankungen nicht von Vorteil für die Brücke sind, sehen wir daraus, daß auf großen Eisenbahnbrücken die Züge immer langsam fahren, um

die Schwankungen soviel wie möglich zu verhindern. Ich bin fest überzeugt, daß, wenn die Kaiserbrücke untersucht wird, es sich herausstellen wird, daß sie den technischen Anforderungen nicht im mindesten entspricht. Ebenso bin ich davon überzeugt, daß das Trabsfahren zur Zerstörung der Brücke möglichst viel beiträgt. In kurzer Zeit werden wir an einen Neubau der Brücke denken müssen, es kann nicht lange mehr dauern. Ich bitte Sie, den Antrag anzunehmen.

Präsident: Im übrigen ist die Verhandlung geschlossen. Herr Rippe hat noch das Schlußwort.

Herr Rippe: Es ist schon genügend für meinen Antrag gesprochen, es handelt sich ja nur um einen Bericht. Wenn Herr Garves meint, daß die Herren vom Technikum imstande seien, derartige Berechnungen vorzunehmen, so gehören dazu auch praktische Kenntnisse. Ich hatte im Sinne, daß Herr Professor Regierungsrat Barthhausen von der technischen Hochschule in Hannover herangezogen werden müßte. Was Herr Hefemeyer betreffs des Trabsfahrens sagt, so muß ich ihm erwidern, daß bei Brücken mit weiter Spannung es niemals erlaubt wird, selbst bei der großen kolossalen Düsseldorfer Brücke nicht, deren Konstruktion sich doch sehen lassen kann. Insofern sollte Herr Hefemeyer nicht für die Fuhrwerksbesitzer sprechen, sondern für die Allgemeinheit.

Der Antrag wird angenommen.

Nr. IX der Tagesordnung:

Antrag, betreffend Teichmannsbrunnen.

Die Bürgerschaft wünscht die Entfernung des Teichmannbrunnens vom Domschhof und Aufstellung desselben an einer anderen passenderen Stelle. Sie ersucht deshalb den Senat, ihr entsprechende Vorschläge von der zuständigen Deputation zugehen lassen zu wollen.

Herr Rippe: Die Frage der Verlegung des Teichmannsbrunnens hat uns hier verschiedenemale beschäftigt und auch weitere Kreise. Es ist von künstlerischer Seite von vornherein bedauert worden, daß ein so vorzügliches Kunstwerk — das ist doch nicht zu bestreiten — auf einen Platz gestellt ist, wohin es eigentlich nicht gehört. Die ganze Form der Figur und überhaupt des ganzen Brunnens ist derart, daß etwas lebendiges darum herum geschaffen werden müßte. Ein solcher Brunnen gehört in eine Landschaft hinein, nicht aber zu den Gebäuden mit ihren schlanken Linien auf dem Domschhof, mit seinen Bauwerken, die damit verglichen werden, die immer störend wirken. Seinerzeit, als die Aufstellung des Brunnens geschehen sollte, habe ich hier bereits meine Bedenken geäußert und den Vorschlag gemacht, den Brunnen da hinzustellen, wo die Vertiefung der Blumenstraße ist, der Windmühle gegenüber. Das ist ja nicht maßgebend, aber immerhin sollte man ver-

suchen, den Teichmannsbrunnen sobald wie möglich von dort zu entfernen, nicht aber darauf eingehen, daß vielleicht der Brunnen in einem öffentlichen großartigen Hause oder Hofe untergebracht wird. Dann hätten wir dieselbe Sache und das große Publikum bekäme das Kunstwerk weniger zu Gesicht. Insofern sollte ein Bericht gebracht werden von den betreffenden Behörden, ob Pläne schon gemacht sind und inwieweit die Entfernung des Brunnens vorgesehen ist. Es wäre für die Bürgerschaft und das Publikum doch von großem Interesse, zu wissen, was man damit vorhat.

Herr v. Thülen: Die Tatsache, daß der Teichmannsbrunnen einen außerordentlich ungünstigen Platz hat und daß die Verlegung des Kunstwerkes an eine andere Stelle sehr wünschenswert wäre, wird wohl von keiner Seite bestritten. Herrn Rippe möchte ich bemerken, daß schon seit längerer Zeit Beratungen über eine Verlegung des Brunnens schweben. Vor zirka 3½ Jahren, im Frühling 1904 hat sich eine Senatskommission gebildet im Verein mit den Interessenten des Schenkgebers, zu denen auch ich gehöre. Inzwischen habe ich nichts weiter darüber vernommen. Ich habe mich deshalb an einen der beteiligten Senatoren gewandt, um über den Stand der Dinge etwas zu erfahren, und es ist mir folgender Bescheid geworden:

Die Frage der Verlegung des Brunnens hat 1905 wiederholt den Senat beschäftigt, jedoch ist die kostspielige Sache verschoben und dann an die Kommission zurückverwiesen worden, die sich im Verein mit der Baukommission des Senats noch mit der weiteren Prüfung befaßt.

Danach dürfen wir also bald oder über kurz oder lang irgend welche Vorschläge erwarten. (Heiterkeit.) Wollen wir den Antrag Rippe annehmen, so wird das meiner Ansicht nach nicht viel nützen, die Sache will noch Weile haben, aber Schaden kann es auch nicht, da es jedenfalls im Interesse der Sache liegt, daß die Frage sehr bald gefördert wird und das schöne Kunstwerk an den richtigen Platz gestellt wird.

Herr Rippe verzichtet aufs Schlußwort.

Der Antrag wird angenommen.

Nr. X der Tagesordnung:

Mitteilung des Senats vom 26. Juni 1907:

1. Jahresbericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

Herr Imwolde: Gegen den Bericht der Deputation habe ich an und für sich nichts einzuwenden, ich möchte nur an den Herrn Rechnungsführer die Frage richten, wie das kommt, daß an dem Sandlagerplatz vor dem Buntentor bis jetzt noch kein Sand angekommen ist. Die Unternehmer vor dem Buntentor

müssen den Baufund entweder von Woltmershausen oder vom Peterswerder herüber holen, was ihnen aber doch bedeutende Kosten macht. Ich möchte anfragen, warum dort noch nicht Sand gelagert wird.

Herr Krug: Ich bedauere, Herrn Imwolde keine Antwort geben zu können, die Sandlagerung ist Sache der Wasserbauinspektion.

Herr Grimmenstein: Wenn Herr Imwolde sich vorher an mich gewandt hätte, so wäre ich in der

Lage, ihm eine Antwort zu geben; so wird er sich noch einige Zeit gedulden müssen.

Präsident: Wir zeigen den Bericht dankend an.

2. Sewerbemuseum.

Der Bericht wurde debattelos zur Kenntnis genommen.

Schluß der Sitzung 8 Uhr 10 Minuten.