



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen



Kooperationsprojekt - Digitalisierung Drucksachen der Bremischen Bürgerschaft

Verhandlungen zwischen dem Senat und der Bürgerschaft / Senat der Freien Hansestadt Bremen ; Bürgerschaft Bremen 1851

(19.8.1851) Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

Staats-und Universitätsbibliothek Bremen - Digitale Sammlungen

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 19. August 1851.

1. Bericht der Eisenbahn-Deputation, eine Verbindung des Bahnhofes mit der Weser betreffend.

Der Senat hat auf den Wunsch der Bürgerschaft die Frage der Verbindung des Bahnhofes mit der Weser einer nochmaligen sorgfältigen Erwägung unterzogen, und theilt ihr das Ergebniß in dem Folgenden mit.

Die Absicht, den Bahnhof mit der Weser und zwar in der Gegend von St. Stephani in Verbindung zu setzen, ist nicht neu, sondern schon bei der Anlage des Bahnhofes in Betracht gekommen. Es wurde zu jener Zeit die nähere Erörterung dieses Plans noch ausgesetzt, weil damals die Umstände dazu nicht drängten und man es für zweckmäßig hielt, die weitere Entwicklung mancher damit in Verbindung stehender, damals in Anregung gebrachter, für Bremens Handel und Gewerthätigkeit überaus wichtiger Anlagen abzuwarten, zumal das Terrain, über welches die Verbindung zu bewerkstelligen war, offen lag, und man daher jederzeit die Sache wieder aufnehmen konnte.

Als nun im vorigen Jahre einige Unternehmer beabsichtigten, durch das fragliche Terrain mehrere Straßen zu ziehen, und gleichzeitig ein Local an der Weser zum Verkauf stand, welches vermöge seiner Lage unter eintretenden Umständen eine besondere Bedeutung für Bremens Handel gewinnen kann, beantragte die Eisenbahn-Deputation, die Verbindung des Bahnhofes mit der Weser zu beschließen, und die Expropriationspflicht in Betreff verschiedener Grundstücke in der Vorstadt und in der Altstadt auszusprechen, über die Art der Ausführung der Verbindung aber den Beschluß noch auszusagen. Senat und Bürgerschaft gingen auf diesen Antrag ein, hoben aber später die Expropriationspflicht für die Grundstücke in der Altstadt wieder auf. Nach dem Wunsch der Bürgerschaft wurden zwar Kostenanschläge über etwa vorzunehmende Hochbauten vorgelegt, aber von der Deputation auch noch in deren Berichte vom 23. Mai d. J. nur allein der Ankauf der erforderlichen einer außerordentlichen Vertheuerung ausgesetzten Grundstücke beantragt. Es handelt sich daher jetzt, weil der Termin der Expropriation für die Grundstücke in der Vorstadt mit dem 1. September d. J. abläuft, lediglich um die Frage, ob dieser Expropriation nunmehr Folge gegeben, oder ob von der ganzen Sache Anstand genommen werden soll?

Wenn gleich angenommen werden mag, daß eine Verbindung des Bahnhofes mit der Weser für den großen Handel mit transatlantischen Ländern, unter den gegenwärtig bestehenden Verhältnissen, von keinem wesentlichen Interesse sei, weil die ankommenden Waaren dieser Art doch durchweg erst in den Packhäusern gelagert und nach geschehener Bearbeitung verkauft und versandt werden, so verhält sich die Anlage zu vielen andern Geschäftszweigen doch ganz anders, welche ohne sie mit den größten Nachtheilen bedroht sind, weil concurrirende Plätze sich des Vortheils erfreuen, daß bei ihnen die Eisenbahnen unmittelbar am Wasser ausmünden. Dahin gehört besonders der Handel mit allen voluminösen verhältnismäßig wenig Werth habenden Artikeln, namentlich Holz, Steine, Steinkohlen, Getreide und dergleichen mehr. Da diese Artikel in concurrirenden Plätzen unmittelbar aus den Schiffen auf die Eisenbahnen und umgekehrt gelangen, dieselben aber in Bremen nur mit schweren Kosten von den Schiffen auf Wagen und von Wagen auf die Eisenbahnen, und so umgekehrt transportirt werden können, ja manche, wie z. B. schwere Hölzer und Steine einen solchen Transport gar nicht zulassen, so liegt schon jetzt die Thatsache vor, daß diese Artikel nach und aus dem Bremischen Handelsbezirke, statt über Bremen zu gehen, einen andern Weg einschlagen. Gerade diese schweren Artikel beschäftigen aber vorzugsweise eine Menge Arbeitskräfte, namentlich Schiffer, Messer und Arbeitsleute, und daher wäre es um so mehr zu beklagen, wenn diese bedeutenden Geschäftszweige in Folge des Mangels gleicher Bequemlichkeit wie in andern Hafenplätzen sich von Bremen wegzögen. Es kommt dabei weiter in Betracht, daß, wenn in einer Handelsstadt aus solchem Grunde Haupthandelszweige verloren gehen, es dabei selten bleibt; denn mehr oder minder trifft der gleiche Grund auch bei andern Waaren zu, und ist es überhaupt ein bekannter Erfahrungssatz, daß im Handel sich ein Geschäft an das andere knüpft. Bremen darf aber in keiner Hinsicht hinter andern Handelsplätzen zurückbleiben, wenn es nicht sein Lebensselement gefährdet sehen will,

Da nun alle concurrirende Seepläge die Eisenbahnen mit der Schifffahrt in unmittelbare Verbindung gebracht haben, so muß Bremen dasselbe thun.

Es kommen indeß noch manche andere Gründe hinzu, welche zu der Sicherung des Terrains für den in Frage stehenden Weg von dem Bahnhofe nach der Weser veranlassen müssen. Es kann zuvörderst gar leicht der Fall eintreten, daß der Bremische Handel erweiterter Lagerungsanstalten bedarf; diese dürften aber, zumal wenn die Weser-Austiefungsarbeiten weiter vorgeschritten sein werden, nirgends zweckmäßiger anzulegen sein, als am Weserufer und zugleich in Verbindung mit der Eisenbahn, so daß die drei Richtungen: nach der See, Fluß aufwärts und per Eisenbahn gleichmäßig benützt werden können. — Sodann ist nicht zu übersehen, daß, wenn über kurz oder lang der Bau einer Eisenbahn von Holland durch das Herzogthum Oldenburg nach Hamburg zur Ausführung kommt, hinsichtlich der Frage, ob dieselbe über Bremen zu führen sei, eine bis an das rechte Weserufer bereits sich erstreckende Eisenbahn von entscheidender Wichtigkeit sein dürfte. — Es ist ferner zu erwägen, daß, falls eine Eisenbahn nach den Häfen gebauet werden sollte, die Communication zwischen dem Wasser und der Eisenbahn in Bremen nicht schwieriger sein darf als in den Häfen, dieses aber nur mittelst einer Anlage wie die in Frage stehende sich erreichen lassen würde. — Endlich ist auch noch in Betracht zu ziehen, daß, wenn an der Weser Schoppen für den Güterverkehr mit der landeinwärts führenden Eisenbahn errichtet werden, dadurch Räumlichkeiten am Bahnhofe disponibel und namentlich für die Waaren nach den Häfen benützt werden dürften, somit die an der Weser vorzunehmenden Bauten keineswegs als eine Extrabelastung der Staatscasse erscheinen können.

Es handelt sich aber für jetzt lediglich um die Sicherung des Terrains für die beabsichtigte Anlage, woran sich dann die weiteren Verhandlungen und Beschlüsse über die Art der Ausführung der Anlage knüpfen werden, und diese Sicherung muß der Senat unter den obwaltenden Umständen im Interesse unseres Staats für nothwendig erachten.

Auf den Antrag der Bürgerschaft hat er die Handelskammer aufgefordert, nach Vernehmung des Kaufmannsconvents sich über die vorliegende Frage zu äußern, und theilt er das von derselben erstattete Gutachten mittelst der Anlage der Bürgerschaft mit.

Dem Vorstehenden nach fordert der Senat die Bürgerschaft auf, sich mit ihm zu dem Beschlusse zu vereinigen:

der Eisenbahn-Deputation den Auftrag zu ertheilen, nummehr zu dem Ankauf der in Folge ihres Berichts vom 30. Septbr. v. J. unter Expropriationspflicht gestellten Grundstücke in der Vorstadt, soweit sie nach der Situationskarte D. gelb bezeichnet sind, nach Maßgabe der Verordnung vom 14. Juni 1843 zu schreiten.

Zugleich wird dann die Finanz-Deputation zu beauftragen sein, wegen Anschaffung der zum Ankauf jener Grundstücke erforderlichen, auf 72,500 Thlr. veranschlagten Gelder Vorschläge zu machen, sowie denn auch diese Deputation bei Erledigung des ihr wegen Deckung der Zinsen des Anlagecapitals u. s. w. am 28./30. Mai d. J. ertheilten Auftrags obige jetzt erforderliche Summe zu berücksichtigen haben wird.

Da übrigens die Frist, in welcher das Expropriationsrecht gegen die Grundeigenthümer geltend gemacht werden muß, schon mit dem 1. September d. J. abläuft, so wird es, um dazu zeitig schreiten zu können, nicht zu vermeiden sein, in Gemäßheit des §. 25 der erwähnten Verordnung, diese Frist noch auf eine kurze Zeit, jedoch unter billiger Berücksichtigung des Interesses der Grundeigenthümer höchstens bis zum 1. October d. J. zu verlängern, und trägt hierauf daher der Senat an.

2. Prolongation der Militairconvention mit Oldenburg und Auseinandersetzung mit den Schwesterstädten bei Auflösung des Militairverbandes.

I. Die Prolongation der Militairconvention ist durch Vereinbarung des Senats und der Bürgerschaft vom 9. October und 4. November v. J. beschlossen worden, und theilt der Senat, seiner Zusicherung vom 4. November v. J. gemäß, der Bürgerschaft die weiteren Verhandlungen zwischen allen zur Brigadeconvention gehörenden Staaten, und da die Schwesterstädte dieselbe gekündigt haben, über die zwischen Oldenburg und Bremen getroffene Uebereinkunft über die weitere Fortsetzung der Militairconvention mit.

Eine Auflösung der Brigadeverbindung hat nicht vermieden werden können, weil die Schwesterstädte zu deren Fortsetzung nicht geneigt waren, und somit ist denn die Convention mit dem 1. Mai d. J. erloschen.

Tenem eben mitgetheilten Beschlusse des Senats und der Bürgerschaft vom 9. October und 4. November v. J. zufolge, hat aber der Senat mit der Groß-

herzoglich Oldenburgischen Regierung den angebotenen Vertrag über die Fortdauer der Militairconvention zwischen Oldenburg und Bremen abgeschlossen, nach welchem für das erste Jahr vom 1. Mai 1851 bis dahin 1852 die Bestimmungen der früheren Convention in Kraft bleiben, für die späteren Jahre aber, vom 1. Mai 1852 an gerechnet, Bremen außer den bisherigen Geldprästationen an Oldenburg die Mehrkosten der Werbung für die Artilleristen zu vergüten hat, weil Oldenburg die für Bremen zu stellenden Artilleristen nicht aus den Reihen seiner Wehrpflichtigen nehmen kann, sondern anwerben muß, und daher bei einer Fortdauer der Convention, nach Ablauf der Dienstzeit der bis zum 1. Mai 1852 Angeworbenen, vielleicht größere Werbekosten als bisher aufwenden muß.

Ob solche Mehrkosten entstehen und wie viel dieselben betragen werden, ist ungewiß, aller Wahrscheinlichkeit nach wird diese Vergütung aber die Summe von 1000 bis 1500 Thlr. nicht erreichen, und jedenfalls steht Oldenburg so wie Bremen die Kündigung des immer nur für Ein Jahr dauernden Vertrags, bis zum 1. October jeden Jahres, für das nächstfolgende Jahr zu, also zum ersten Male bis zum 1. October 1851 für den 1. Mai 1852, von welcher Kündigungsbefugniß dieses erste Mal Gebrauch zu machen, diesseits keine Ursache vorliegt.

Der Senat trägt mithin kein Bedenken, der Bürgerschaft die Genehmigung dieses Vertrags zu empfehlen.

Bei Auflösung der Brigadeconvention sind nun aber auch die eben durch die Auflösung der Verbindung an Oldenburg zu zahlenden Entschädigungen zur Sprache gekommen.

Nach dem §. 2 der Zusatzacte vom 6. Januar 1834 haben sich beide Theile, Oldenburg einerseits und die drei freien Städte andererseits, die Aufkündigung der Brigadeconvention vorbehalten, sich aber auch verpflichtet: „daß die in Folge einer solchen Aufkündigung durch Pensionirungen oder Entschädigungen an zu entlassende, bisher gemeinschaftlich verpflegte Individuen, entstehenden Zahlungen von dem aufkündigenden Theile allein getragen werden sollen, also entweder von Oldenburg oder von den drei freien Städten.

Da nun die Kündigung von Seiten der Hansestädte geschehen ist, so würden sie die volle Entschädigung zu übernehmen haben, wenn Oldenburg nicht schon im October v. J., als die Kündigung bereits beabsichtigt wurde, die Hälfte derselben zu übernehmen, sich hätte willig finden lassen, so daß jedenfalls, ohne weitere Rücksicht darauf, wem die Kündigung zur Last falle, jeder Theil, also Oldenburg die eine Hälfte, die drei freien Städte die andere Hälfte jener Zahlungen, bei einer künftigen Auflösung der Brigadeconvention zu tragen hätte.

In Folge der von den Hansestädten verfügten Kündigung ist nun die Brigadeconvention aufgelöst, und haben sie mithin die Pflicht, die Hälfte jener Zahlungen zu übernehmen. Ueber den Umfang derselben und ihr Quantum haben zwischen Oldenburg und den Senaten der drei Städte Verhandlungen stattgefunden, in deren Folge die Senate sich mit Oldenburg unter Vorbehalt der Zustimmung der Bürgerschaften über die von Oldenburg gestellten Vergleichsvorschläge dahin geeinigt haben:

- 1) daß dem jeztigen gemeinschaftlich ernannten Brigadegeneral für seine Lebensdauer jährlich 1000 Thlr. gezahlt werden.
- 2) daß zur Pensionirung der Artillerieofficiere jährlich 2100 Thlr. für die nächsten sechs Jahre;
- 3) und daß für Entschädigung für die übercompleten Unterofficierschergen jährlich 3500 Thlr. für die nächsten drei Jahre

an Oldenburg vergütet werden, welche dann matricularmäßig von denselben zu bezahlen sein würden, und wozu Bremen ^{485/2190} beizutragen haben würde. Nach längeren weitläufigen Verhandlungen sind jene Vergleichsvorschläge von den Städten Lübeck und Hamburg definitiv angenommen, so daß es jezt nur noch der Zustimmung der Bremischen Bürgerschaft bedarf.

Indem der Senat davon der Bürgerschaft Anzeige macht, bemerkt er, daß, so lange der Vertrag über die Fortdauer der Militairconvention zwischen Oldenburg und Bremen nicht gekündigt wird, Bremen diese Vergütung nicht zu zahlen hat, erst nach der Kündigung und Auflösung dieses Vertrags tritt für Bremen die Verbindlichkeit zur Zahlung jener Vergütung ein.

II. Sodann kommt nach jezt erfolgter Auflösung der bisherigen Militairverbindung in Frage: „die Auseinandersetzung Bremens mit den Schwesterstädten über die theils früherhin einseitig, theils seit Abschluß der Militairconventionen gemein-

schaftlich ernannten, aber bei den Contingenten der einen oder anderen Stadt stehenden Officiere und deren Pensionirung."

Der Fall einer Auflösung des Militairverbandes zwischen den Städten ist nicht vorhergesehen, und finden sich außer der nothwendig erforderlichen Ausgleichung mit Lübeck über die Officiere, die jetzt jede Stadt zu übernehmen hat, in den früheren Conventionen keine nähere Bestimmungen über die Auseinandersetzung für den Fall einer Auflösung des Militairverbandes zwischen den Städten, nur muß nach den mit Lübeck und Hamburg geschlossenen Conventionen vom 15. November 1834 und 13. October 1841 jede Stadt die einseitig ernannten Officiere im Falle der Dienstuntüchtigkeit pensioniren, die von Lübeck und Bremen gemeinschaftlich ernannten Officiere sind dagegen von beiden Städten matricularmäßig zu pensioniren.

Der Senat hat sich nun mit Lübeck

a. in Betreff der Infanterieofficiere dahin geeinigt, daß es hinsichtlich der von jeder Stadt einseitig ernannten Officiere bei den Bestimmungen der früheren Convention verbleibe, daß also der Stadt, welche den Officier zuerst einseitig ernannt habe, auch dessen Pensionirung obliege, daß aber diejenigen Officiere, welche gemeinschaftlich von beiden Städten ernannt sind, eintretenden Falles nur von der Stadt zu pensioniren seien, welche sie jetzt definitiv übernimmt.

b. In Betreff der Cavallerieofficiere war zuvörderst die Verabschiedung und Pensionirung des Rittmeister Wiepking, welcher die ganze Schwadron commandirt und des zweiten Rittmeisters von der Borch, der die Bremische Abtheilung unter sich hatte, vom Brigadegeneral wegen eingetretener Dienstuntüchtigkeit beantragt, und ist diese durch ärztliche Attestate vollkommen constatirt. Allein die Senate konnten sich über das Maas der Pension nicht vereinbaren, weil von Lübeck eine Bevorzugung des dortigen Rittmeisters verlangt wurde, und ist daraus der Nachtheil entstanden, daß sie bis jetzt, ohne weitere Dienste zu thun, haben beibehalten, und ihnen das volle Dienst Einkommen hat belassen werden müssen.

Jetzt ist aber zwischen den Senaten eine Vereinbarung zu Stande gekommen, wonach sie beide dahin gleichgestellt worden, daß jeder die bisherige einfache Gage, ohne weitere Nebenvergütung, als Pension erhalten sollen. Diese besteht bei dem Schwadronchef in 100 Thlr. und bei dem zweiten Rittmeister in 60 Thlr. monatlich, wozu die Städte matricularmäßig d. h. Lübeck ^{407/892} Bremen ^{485/892} beizutragen haben werden.

c. Hinsichtlich der beiden Premierlieutenants bei der Cavallerie hat keine weitere Vereinbarung stattgefunden, und sind dieselben deshalb von beiden Städten matricularmäßig zu gagiven, und nach den Bestimmungen der Convention vom 15. November 1834 zu pensioniren.

d. Bei der Hamburger Schwadron steht endlich noch der von Lübeck und Bremen gemeinschaftlich ernannte Lieutenant Rettig, und würden diese beiden Städte denselben künftig zu pensioniren haben, wenn es nicht gelingen sollte, Hamburg zu bewegen, diesen Officier definitiv etwa gegen Betheiligung Lübeck's und Bremens an einer, dem verabschiedeten Premierlieutenant von Ehrenstein zu bewilligenden Pension, worüber sie sich bisher mit Hamburg nicht haben vereinigen können, zu übernehmen. Die solchergestalt mit zu übernehmende gemeinschaftliche Pension würde im Ganzen etwa ein Drittheil der Oberlieutenantsgage, ungefähr 14 Thlr. monatlich, betragen, welche von den drei Städten zusammen matricularmäßig aufzubringen wäre.

Alle vorstehende Punkte sind der Militair- und Bewaffnungs-Deputation mitgetheilt und von ihr mitberathen worden; auch hat die Bürgerschaft in Lübeck bereits alle vorstehende Punkte wegen Auseinandersetzung und Pensionirung ihrerseits genehmigt, und fordert der Senat die Bürgerschaft nunmehr auf, ihre Zustimmung zu ertheilen:

- 1) zu dem angebogenen mit Oldenburg abgeschlossenen Vertrag über die Fortdauer der Militairconvention;
- 2) zu dem Vergleichsvorschlage Oldenburgs, über die von den Städten wegen Aufhebung der Brigadeconvention zu zahlende eventuelle Entschädigung; und
- 3) zu der Vereinbarung mit Lübeck, daß die von beiden Städten Lübeck und Bremen gemeinschaftlich ernannten Infanterieofficiere von der Stadt zu pensioniren seien, welche sie definitiv übernehme; daß die einseitig ernannten aber, wenn sie auch von der andern Stadt übernommen werden, doch von der Stadt zu pensioniren seien, von der sie ernannt worden;
- 4) ferner gemeinschaftlich mit Lübeck dem Rittmeister Wiepking eine monatliche Pension von Hundert Thalern, und dem Rittmeister von der Borch eine monatliche Pension von Sechzig Thalern zu bewilligen, und endlich
- 5) den Senat zum Abschlusse eines Vergleichs über die Pensionirung des Oberlieutenants von Ehrenstein in angegebener Weise zu ermächtigen.

Endlich hat der Senat

3. einen Deputationsbericht wegen der städtischen Löschanstalten und Nachtwachen,

welche eine Uebereinkunft der Deputation mit der Wasserversorgungsanstalt betrifft, entgegengenommen, und empfiehlt er diesen Gegenstand der Bürgerschaft zu ihrer Berathung und demnächstigen Erklärung.

Anlage I.

zur Mittheilung des Senats vom 19. Aug. 1851.

Gutachten der Handelskammer,

eine Verbindung des Bahnhofß mit der Weser betreffend.

Der Aufforderung des Senats vom 2. Juni d. J. gemäß, beehrt sich die Handelskammer, nach vorgängiger Vernehmung des Kaufmannsconvents, über die Frage: „ob für den Plan einer Verbindung des Bahnhofß mit der Weser vermöge einer Eisenbahn die Gründe der Zweckmäßigkeit und Nothwendigkeit so überwiegend seien, daß dadurch eine so große Geldverwendung sich rechtfertigen lassen werde,“ im Folgenden ihr Gutachten zu erstatten.

Sie hat die wegen dieses Plans zwischen dem Senate und der Bürgerschaft gepflogenen Verhandlungen, so wie die Berichte der Eisenbahn-Deputation vom 30. Sept. 1850, 1. März und 23. Mai 1851 einer genauen Prüfung unterzogen, glaubt aber hinsichtlich der gegenwärtigen Sachlage hier auf jene Urkunden einfach sich beziehen zu dürfen.

Die Rächlichkeit eines möglichst engen Anschlusses des Wasserweges an die Eisenbahn ist an sich, d. h. abgesehen von dem dafür erforderlichen Geldaufwande und ohne Rücksicht auf sonstige dabei concurrirende Fragen, niemals bestritten. Die weitere Begründung eines so allgemein als richtig erkannten und, wo nur immer thunlich, wirklich angewendeten Grundsatzes erscheint in der That überflüssig. Die entgegenstehenden Bedenken sind stets individuell örtlichen, politischen oder finanziellen Verhältnissen entnommen, es wird also darauf ankommen, diese in Bezug auf Bremen gehörig zu würdigen.

Unserer Flußschiffahrt, hört man sagen, noch in jetziger Zeit kostspielige Erleichterungen verschaffen zu wollen, da doch Eisenbahnen eine raschere und sichere Communication gewähren, sei eiteles Bestreben; selbst große Opfer können einen solchen Versuch nicht gelingen lassen, zumal bei der Weser, welche langjährige von dem beharrlichsten Eifer unterstützte Erwartungen so ganz unerfüllt lasse.

Auf den Bordersatz dieses Einwurfs ist zunächst durch die Hinweisung zu erwidern, daß notorisch mit allen Eisenbahnen, die in der Nähe schiffbarer Ströme gelegen sind, die letzteren erfolgreich wetteifern, mithin nicht etwa bloß die Annehmlichkeit des Versenders oder Empfängers einer Waare, dieselbe dem ferneren Transportmittel schnell und billig zuzuführen, in Frage steht, sondern auch die zusagende und für den Verkehr so höchst wichtige Wahl zwischen verschiedenen Wegen, insofern solche sich darbieten. Nicht der Wasserweg soll eine Gunst erfahren, die naturgemäß dem jetzigen oder in Aussicht stehenden Landestransporte zufallen müßte; nein, nur das Interesse des Handels im Allgemeinen ist in Betracht zu ziehen und von dessen gesteigerter Lebensfähigkeit eine wohlthätige Rückwirkung auf jede einzelne Verkehrsstraße erfahrungsgemäß vorauszusetzen. Eisenbahnen vermögen die eigenthümlichen Vorzüge der Schifffahrt, Bequemlichkeit und Wohlfeilheit nie zu ersetzen; letztere hauptsächlich muß bei der vorliegenden Erwägung ins Gewicht fallen. Die Handelskammer hat schon verschiedentlich, u. A. in ihrem Antrage vom 28. Mai 1850 wegen Herabsetzung des Transitzolls,

vergl. Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom 27. Septbr. 1850. — Seite 443 ff.

auf das Eindringlichste hervorgehoben, wie Bremen ohne die größte Gefahr hinsichtlich seiner commerciellen Einrichtung hinter fremden Plätzen zurückbleiben und, wie es nicht vermeinen dürfe, durch bereitwillige Gewährung der nöthigen Hülfsmittel einem Stande, den Kaufleuten, Vorschub zu leisten, sondern daß die höhere Rücksicht auf das Gedeihen des Staats überhaupt entscheide. Es muß aber immer von Neuem daran erinnert werden, daß die Vernachlässigung, selbst der scheinbar geringeren Umstände, von den nachhaltigen Folgen sein kann, und daß, wie ein Geschäft das andere nach sich zu ziehen pflegt, die Einbuße einer Branche, das Aufgeben einer gewohnten Bezugsquelle unaufhaltsam zu ferneren Verlusten führt. In Folge des über Deutschland ausgebreiteten stets sich erweiternden Eisenbahnnetzes haben die früheren natürlichen Absatzgebiete einer Handelsstadt, welche neben dem Vorhandensein eines fahrbaren Stromes oder einer gewöhnlichen Landstraße lediglich durch die geographische Entfernung bedingt und gesichert waren, beinahe gänzlich aufgehört. Dem Inländer stehen jetzt viele Häfen, einheimische und fremde, offen, jeder bemüht sich um seine Kundschaft, die einmal erworben, leicht bleibt — ein Bewußtsein, daß ein Ueberflügeln der Concurrenten im Angebote sogar der kleinsten Vortheile und das überall sichtbare Bemühen erklärt, letztere sich anzueignen. Bremen hat eine besondere Aufforderung, den Weg des Fortschritts nicht zu verlassen, denn sobald dies geschähe, würde die große Ungunst seiner natürlichen Lage sich sofort geltend machen. Soweit es angeht, muß es jedes Moment benutzen, welches ihm den Charakter einer Seestadt verleiht, und es hat dies bisher, namentlich durch Gründung eines Hafens und durch bedeutende Anstrengungen, denselben vermittelst eines ausgetieften Flußbettes der Stadt zu nähern, in großartiger Weise erstrebt. Die Ansicht, man habe durch die für die gedachten Unternehmungen verausgabten Summen Opfer, vielleicht gar zu große, dargebracht, neue seien daher nur sehr vorsichtig zu bewilligen, erscheint mindestens als eine höchst beschränkte; vielmehr kann allein der Gesichtspunkt maßgebend sein, daß der Staat Capitalien angelegt habe, deren Früchte der Wohlfahrt des Ganzen und folglich derjenigen aller Bürger zu Gute kommen sollen. Die Correction der Weser ward in der Erkenntniß des oben berührten Princips unternommen, daß unser Fluß unter allen Verhältnissen als die eigentliche Lebensquelle des Bremischen Handelsverkehrs erhalten werden müsse. Die bisher erzielten Erfolge entsprechen durchaus den gehegten Erwartungen, und die Hoffnung ist wohl begründet, daß mit der beabsichtigten Förderung ein immer günstigeres Resultat erzielt wird. Wahrscheinlich können dann Seeschiffe europäischer Fahrt, jedenfalls aber Leichterschiffe von viel bedeutenderer Trächtigkeit als jetzt unmittelbar an die Stadt gelangen und daß hierin auch für die letztere selbst ein erheblicher Gewinn liege, wird nicht leicht Jemand verkennen. Zu berücksichtigen ist hierbei auch, daß nach der neuerdings erfolgten Ermäßigung der Rheinzölle und der jetzt vorbereiteten gleichen Maßregel für die Elbe, eine Abschaffung oder wenigstens doch eine bedeutende Herabsetzung des Weserzolls in sicherer Aussicht steht.

Vor der Auffassung, als wenn die Flußschiffahrt mit dem Landwege collidire und das neuerdings vielbesprochene hochwichtige Project einer Eisenbahn nach der Wesermündung gefährdet werden möchte durch Erleichterung des Wassertransports, muß nachdrücklich gewarnt werden. Die Möglichkeit, beide Straßen neben einander belebt zu erhalten, ja der nützliche Einfluß einer auf die andere, hat sich, wie bereits vorher erwähnt, überall bethätigt. Außerdem fallen aber dem Wasserwege, insofern er in hinreichendem Grade zugänglich gemacht wird, vorzugsweise solche Güter zu, welche ihres größeren Gewichts oder Volumens oder ihres geringeren Wertes halber die Kosten der Beförderung auf der Eisenbahn gar nicht zu tragen vermögen, und folgerichtig auch überall nicht oder doch nur in sehr kleinen Quantitäten nach Bremen kommen werden, sobald dieses sich nicht in der Lage befindet, dieselben Vortheile, wie jeder andere Platz, zu gewähren. Getreide, Kohlen, Eisen, Steine und Holz kommen besonders in Betracht, und daß die angedeutete Gefahr in keiner Weise übertrieben, sondern wirklich sehr drohend ist, mag an dem zuletzt gedachten Artikel Beispielsweise gezeigt werden:

England, Frankreich und Ostfriesland waren seit Langem gewohnt, einen großen Theil ihres Bedarfs an Holz über Bremen zu beziehen und die nächste Küsten- und Wesergegend pflegte sich regelmäßig von hier aus damit zu versorgen. Der Schiffsbau allein erfordert ein bedeutendes Quantum dieses Rohproductis, wie schon

daraus erhellt, daß gegenwärtig fünfundzwanzig, während der Dauer von fünf Monaten zu vollendende neue Schiffe auf den Werften an der Weser sich befinden, die zusammen eine Trächtigkeit von 6625 Lasten haben werden. Rechnet man, daß zu einer Last durchschnittlich 70 Cubikfuß rohes Holz zu verwenden sind, so consumirt dieser eine Geschäftszweig in fünf Monaten 463,750 Cubikfuß oder letzteren zu 50 R gerechnet, 23,187,500 R rohes Holz. Es ist aber bekannt, daß in unserer Nachbarschaft der Holzreichtum früherer Jahre verschwunden, daher die Nothwendigkeit vorhanden ist, denselben durch Beziehungen aus fernen Gegenden, selbst aus Schlesien und Böhmen zu ersetzen. Je mehr dieses nun der Fall, desto wichtiger ist es, ob ein Platz dem ohnehin so vertheuerten Materiale wohlfeile und bequeme Beförderungsmittel darreicht, und da dieses namentlich bei Harburg, vermöge der ausgezeichneten Lage seines Bahnhofs, unmittelbar neben dem Hasenbassin, in hohem Grade zutrifft, so sind bereits, wie der Handelskammer aus sicherer Quelle mitgetheilt wurde, dahin große Holzversendungen aus Gegenden gegangen, welche sonst nur der Vermittlung Bremens sich bedienten. Die Handelskammer ist nicht der Meinung, daß eine augenblickliche Abnahme in der Einfuhr gewisser Artikel ohne Weiteres dergleichen äußeren Umständen beigegeben werden dürfe, indem vorübergehende Conjunctionen dabei in Frage stehen, allein sie glaubt immerhin die auffallende Thatsache nicht verhehlen zu dürfen, daß in dem Zeitraume vom 1. Juli 1849 bis dahin 1850 114,302 Str. — R im letztverwichenen Jahre 1850/51 dagegen nur 11,838 „ 51 „ Bau- und Kuchholz aus dem Steuerverein in Bremen eingeführt sind. Auch die Einfuhr anderer schwerer und werthloser Waaren aus dem genannten Zollgebiete hat eine beträchtliche Verminderung erlitten, selbst der Fall soll vorgekommen sein, daß Loh-, Knochen und Delfuchen aus der Umgegend von Verden und Nienburg statt den natürlichen Weg über Bremen, der beträchtlich geringeren Spesen wegen, den nach Harburg vorgezogen haben. Ohne Zweifel liegt hierin eine gewichtige Warnung, besonders in unseren Tagen, welche einen der wichtigsten Handelsartikel mit erhöhten Zollvereins-Abgaben beschwert und somit darauf hingewiesen haben, daß die auf einer Seite drohende Einbuße durch eifriges Bemühen, den übrigen Verkehr zu beleben, gedeckt werden müsse.

Die Hebung wichtiger Geschäftszweige und die demnächst in Aussicht stehende erspriessliche Wechselwirkung zwischen der Flußschiffahrt und der hoffentlich bald anzulegenden Eisenbahn nach Bremerhaven sind jedoch nicht die alleinigen Motive, welche zu sorgfamer Pflege des Wasserweges auffordern. Der letztere — und das ist wohl zu beachten — wird immer eine ganz freie Benutzung gestatten, unbeschwert von den, wenn auch für jetzt nicht zu vermuthenden, doch im Reiche der Möglichkeit liegenden, Hemmungen, welche dem durch ein fremdes Staatsgebiet laufenden Landwege bereitet werden können. Sollte die Königlich Hannoverische Regierung etwa über den Wunsch, Geestemünde, Emden oder Harburg zu größerer Blüthe zu bringen, jemals vergessen, daß Ihre Interessen an diejenigen des Bremischen Handels geknüpft sind und in solchem Irrthume Maßnahmen zu deren Nachtheile ergreifen wollen, so würde eine hinlänglich vervollkommnete concurrirende Wasserstraße ohne Zweifel die beste Beruhigung vor dergleichen Gefahren die sicherste Handhabe zur Beseitigung derselben abgeben.

Es genügt indeß keineswegs, die mehrberegte Fürsorge auf das Strombett selbst zu beschränken; dieselbe würde in gar vielen Fällen, nämlich immer, wenn die Waare vornherein einen weiteren inländischen Bestimmungsort hat, ganz illusorisch sein, wenn nicht auch die Umladung zur Weiterbeförderung mit einer entsprechenden Leichtigkeit geschieht. Diese Erwägung hat, wie anderswo, auch hier schon frühzeitig die unmittelbare Verbindung des Bahnhofs mit dem Flusse vorbereiten und in dieser Voraussicht gewissermaßen schon beschließen lassen. Nur die zweckdienlichste Art der Verbindung ward verschiedentlich beurtheilt, bis der Plan, einen Canal bis an den Bahnhof zu graben, dem wick, diesen durch eine Verlängerung der Eisenbahnen an die Weser zu bringen. Die Handelskammer hält dafür, daß überwiegende Gründe sowohl dafür als für die jetzt beschlossene Richtung des Schienenstranges reden. Da ihr hier jedoch nur eine Begutachtung des Vorhabens im Allgemeinen obliegt, kann sie nicht umhin, von Neuem darauf hinzuweisen, daß dasselbe eine Herabsetzung der das Geschäft belastenden Kosten, eine Gleichstellung in dieser Hinsicht mit andern concurrirenden und durch ihre örtliche Lage ungleich begünstigteren Plätzen bezweckt. Wer verlangen möchte, daß der bei Unterlassung der in Rede stehenden Maßregeln befürchtete

Verlust nebst dem im entgegengesetzten Falle zu hoffenden Gewinne, in Zahlen dargelegt, die Summe beider verglichen und die Differenz maßgebend werde für den Beschluß — der kennt den Handel nicht. Die Handelskammer würde durch den Versuch, derartige Scheinberechnungen aufzustellen, eine schwer zu tragende Verantwortlichkeit auf sich laden; sie kann nur die einfach geäußerte Ueberzeugung wiederholen, daß voraussichtlich die Nichtausführung des Projectes sicheren Verlust, die Ausführung einen Zuwachs, mindestens die Erhaltung des bisherigen Geschäftes zur Folge haben werde, das Maas des Einen wie des Andern aber außer der Tragweite menschlicher Bestimmung stehe. Wie wenig ein solches Calcul überhaupt den Ausschlag geben darf, und wie wesentlich die im Einzelnen unscheinbaren indirecten Vortheile eines Unternehmens dessen Bedeutung ausmachen, ist an der Dampfschiffahrt zwischen Bremen und den Vereinigten Staaten ersichtlich; das bei deren Gründung als Basis aufgestellte conto linto hat sich als durchaus irrig erwiesen, aber trotz dieser getäuschten Erwartung ist selbst die nur theilweise gelungene Ausführung der ursprünglichen Idee eine unbestreitbar segensreiche geworden.

Aus dem Angeführten ergibt sich von selbst, daß die Handelskammer die neue Anlage im wahren Interesse unseres Gemeinwesens nicht allein für zweckmäßig, sondern geradezu für nothwendig erachtet und daher auch die zur Erreichung des Zwecks erforderliche Geldverwendung für vollkommen gerechtfertigt hält.

Sobald der Senat und die Bürgerschaft diese Ansicht theilen, würde dem Vorstehenden nach die eheste Beschaffung der neuen Anlage ungemein wünschenswerth sein; nichtsdestoweniger empfiehlt es sich, dabei sehr behutsam zu Werke zu gehen, indem die Ordnung verschiedener anderer, zwar nicht maßgebender, wohl aber Folgeweise zu berücksichtigender oder nahe verwandter Fragen wesentlich dadurch erleichtert werden dürfte. Dazu rechnet die Handelskammer eine Verständigung mit der Krone Hannover über den Betrieb auf der fraglichen Bahnverlängerung; eine Abrede über die Fortsetzung der Eisenbahn nach den Weserhäfen; eine definitive Vereinbarung mit den Nachbarstaaten über die Vertiefung der Weser unterhalb Begeßack und über einen etwaigen Anschluß der projectirten Ostfriesisch-Oldenburger an die Hannover-Bremer Bahn. Außerdem sind aber auch, nach dem Antrage der Eisenbahn-Deputation selbst, genauere Vorlagen über die nach Genehmigung des Plans vorzunehmenden Baulichkeiten und sonstigen Einrichtungen zu gewärtigen.

Eine Ausföhrung des Beschlusses bis nach erlangter klarerer Einsicht in diese allerdings höchst wichtigen Verhältnisse ließe sich schwerlich vertheidigen, da sie, wie bemerkt, in keiner Weise die Sache selbst bedingen, zum Theil sogar von dieser abhängig erscheinen oder durch deren Feststellung erheblich erleichtert werden können. Entscheidend drängt aber zum Beschlusse der Umstand, daß auf dem unter Expropriationspflicht gesetzten Terrain, sofern es der Staat jetzt nicht für sich erwirbt, notorisch in ganz kurzer Frist mehrere Straßen mit vielen Häusern errichtet werden sollen und hierdurch der Werth der zu expropriirenden Grundfläche augenscheinlich um das Dreifache, ja um das Behnfache gesteigert werden würde.

Die Handelskammer trägt demnach darauf an,

daß das zu der fraglichen Anlage nöthige, jetzt unter Expropriationspflicht befindliche Areal Seitens des Staats baldthunlichst erworben, im Uebrigen aber die Ausführung bis zu weiterer Beschlußnahme einstweilen verschoben werde.

Bremen, den 8. August 1851.

Die Handelskammer,

Namens derselben

C. Hartlaub, p. t. Präses.

Anlage II.
zur Mittheilung des Senats
vom 19. Aug. 1851.

Stipulationen

wegen Fortdauer der Militair-Convention zwischen dem Großherzogthum Oldenburg und der Stadt Bremen.

1.

Nachdem die unter dem 6. Januar 1834 zwischen dem Großherzogthum Oldenburg einerseits und den freien und Hansestädten Lübeck, Bremen und Hamburg andererseits abgeschlossene Brigadeconvention nebst deren Zusatz-Acten I. und II. vom 6. Januar 1834 und 15. November 1842 durch den Senat der freien und Hansestadt Hamburg hanseatico nomine am 6. November 1850 gekündigt worden und in Folge dessen mit dem 30. April d. J. ihr Ende erreichen, sind die Staatsregierung des Großherzogthums Oldenburg und der Senat der freien und Hansestadt Bremen übereingekommen, alle Bestimmungen der erwähnten Militairverträge, soweit dieselben die Beziehungen zwischen Oldenburg und Bremen betreffen, auch über den 30. April d. J. hinaus aufrecht zu erhalten und fortbestehen zu lassen, und zwar unter folgenden näheren Bedingungen und Festsetzungen.

2.

Oldenburg übernimmt die bisherigen Leistungen für Brigadestab, Militairschule und Artillerie in dem Verhältniß des davon auf Bremen fallenden Antheils. Aus dem Brigadestabe scheidet der bisherige Hanseatische Brigadeadjutant aus, und werden dessen Functionen, Bremen gegenüber, durch den Oldenburgischen Brigadeadjutanten wahrgenommen. Zur Oldenburgischen Militairschule können von Seiten Bremens zwei junge Leute (Portepécéfährer) gegeben werden, welche an derselben auf Kosten Oldenburgs Unterricht und Verpflegung erhalten.

Oldenburg übernimmt die Stellung der nach der Bundesmatrikel auf die freie und Hansestadt Bremen fallenden Artilleriequote an Contingent, Reserve und Ersatz von 53 Mann.

3.

Die freie und Hansestadt Bremen zahlt für die obigen von Oldenburg übernommenen Leistungen ihren bisherigen Antheil an der im §. 3 der Zusatz-Acte vom 15. November 1842 festgesetzten Aversionalsumme mit jährlich 5536 Thlr. 38 Grote Gold, welcher Betrag am 1. Mai jedes Jahres praenumerando an eine näher zu bezeichnende Cassa in Oldenburg frei einzusenden ist.

4.

Die durch gegenwärtige Stipulationen verabredete Fortdauer der Militairconvention zwischen Oldenburg und Bremen kann von beiden Seiten alle Jahre gekündigt werden, in der Art, daß von der einen oder andern Seite spätestens am 1. October gekündigt werden muß, wenn das Verhältniß am nächsten 30. April sein Ende erreichen soll.

Handelskammer.
Namens derselben
E. Hartlaub, p. t. Präses.

Dabei wird indessen ausdrücklich vereinbart, daß, wenn die Kündigung am 1. Octbr. d. J. nicht erfolgen, die gegenwärtige Uebereinkunft also noch über den 30. April 1852 fort dauern sollte, für das Jahr vom 1. Mai 1852 bis 30. April 1853 und ferner jährlich die Aversionssumme von 5536 Thlr. 38 Grote Gold um so viel erhöht wird, als der wirkliche Kostenaufwand Oldenburgs für die Anwerbung der Bremischen Artilleriequote mehr beträgt, als im Ganzen 1908 Thlr. Gold (53 Mann à 36 Thlr. Gold.)

5.

In dem Fall der Kündigung von der einen oder andern Seite treten in Bezug auf die etwaigen Pensionirungen oder Abfindungen die Bestimmungen ein, welche am 9. October 1850 in Bezug auf die Aufhebung der Brigadeconvention unter den Commissarien Oldenburgs und der freien Städte verabredet worden sind, und zwar so, wie das wegen der Folgen der Aufhebung der Brigadeconvention noch zu erzielende Uebereinkommen über diese Bestimmungen entscheiden wird.

Der nach dem eben erwähnten Uebereinkommen auf die freie Stadt Bremen fallende Antheil der von den freien Städten an Oldenburg auf eine gewisse Reihe von Jahren zu zahlenden Abfindungssumme wird von der freien Stadt Bremen so lange nicht gezahlt, als mit derselben die Convention fort dauert; erst mit Auflösung derselben beginnt auch von Seiten Bremens die Zahlung auf die festgesetzte Anzahl von Jahren, und werden durch diese Zahlungen sämtliche aus der Auflösung der Brigadeconvention entstehenden Ansprüche Oldenburgs auf Pensionirung oder Abfindung erledigt.

6.

Sollten über die Auslegung dieser Stipulationen Zweifel entstehen, über welche die Hohen Contrahenten sich nicht einigen können, so werden dieselben durch ein Schiedsgericht entschieden, dessen Spruch die Hohen Contrahenten unvorzüglich zur Ausführung zu bringen sich verpflichten. Als ein solches Schiedsgericht einzutreten, würde das Kriegsministerium eines benachbarten Staates zu ersuchen sein, welchem einen Sachverständigen beizuordnen, jedem der Hohen Contrahenten überlassen bliebe, oder, falls über einen solchen Ausweg keine Verständigung zu erlangen wäre, so ernennt zu solchem Schiedsgericht jeder der Hohen Contrahenten zwei Mitglieder, welche sich über einen unparteiischen sachkundigen Obmann zu vereinigen haben.

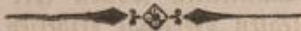
7.

Die gegenwärtigen Stipulationen sind vorläufig im Namen der Großherzoglich-Oldenburgischen Staatsregierung von Seiten des Vorstandes des Militairdepartements im Großherzoglichen Staatsministerium und im Namen der freien und Hansestadt Bremen von Seiten des Präses der Militair-Commission vereinbart und abgeschlossen worden, unter Vorbehalt demnächstiger Ratification der beiderseitigen Hohen Staatsregierungen.

Oldenburg und Bremen, den 25. April 1851.

(gez.) Abmer.

(gez.) J. H. A. Schumacher.



Anlage III.zur Mittheilung des Senats
vom 19. August 1851.**Bericht der Deputation**wegen der städtischen Löschanstalten und Nachtwachen in Betreff
einer Uebereinkunft mit der Wasserversorgungsanstalt.

Die Wasserversorgungsanstalt neben der großen Weserbrücke beabsichtigt, ein gußeisernes, siebenzölliges Wasserrohr vom Markte, wo sich dasselbe an das bereits vorhandene Röhrensystem anschließen würde, über die Obernstraße, sodann dem St. Ansgarii Kirchhofe vorbei gehend und sich bis etwa zum reformirten Waisenhause erstreckend, zu legen, wenn die städtische Löschanstalt, welcher dagegen die Benutzung dieses Rohrs zur Herbeischaffung des in Brandfällen erforderlichen Wassers zustehen soll, durch eine alljährlich zu zahlende Beisteuer ein solches Unternehmen, welches auszuführen sie, die Wasserversorgungsanstalt, in Berücksichtigung ihrer beschränkten Mittel sonst überall nicht im Stande sein würde, unter den Bedingungen, welche der als Anl. A. beigelegte, unter Vorbehalt der Ratification abgeschlossene Contract enthält, unterstützt.

Die berichtende Deputation bemerkt vorab zur Erläuterung des §. 6. des Contracts Anlage A., daß sie den dort erwähnten Vertrag im Wesentlichen dahin abgeschlossen hat, daß ihr die Anlage einer dem Bedürfnisse entsprechenden Anzahl sog. Nothyposten an dem derzeit über die Wachtstraße bis zum Roland gelegten Wasserrohr, unter gleichen wie in dem gegenwärtigen in Frage stehenden Contracte sub 1. und 2. ausgedrückten Bedingungen und zunächst für den Zeitraum bis zum 1. Januar 1858 gegen eine jährliche Zahlung von 75 \mathcal{F} , sodann für den Zeitraum bis zum 1. Januar 1868 gegen eine solche Zahlung von 60 \mathcal{F} gestattet würde, falls sie den Vertrag nach dem 1. Januar 1858 fortsetzen wolle. Es soll also jetzt durch den gedachten §. 6. dies Recht, den Vertrag alsdann nicht weiter fortzusetzen, aufgegeben werden.

Die Deputation ist nun sehr geneigt, unter den bemerkten Bedingungen mit der Wasserversorgungsanstalt abzuschließen, da sie, — vorausgesetzt, daß für die Löschanstalt eine Benutzung des Wasserrohrs die erwarteten Vortheile gewährt, — die Gegenleistung, welche dafür in Anspruch genommen wird, an sich nicht unbillig findet, und jedenfalls nicht hoffen darf, daß bei geringerer Beihilfe von Seiten des Staats das beabsichtigte Unternehmen zur Ausführung kommen werde. Daß aber dadurch sehr erhebliche Vortheile für das Löschwesen erreicht werden, erwartet sie zuversichtlich; indem nicht nur die Erfahrung, welche sie bei der bisherigen Benutzung der vor drei Jahren an dem von der großen Weserbrücke bis zum Roland am Markte gelegten Wasserrohr angebrachten und in der Anl. A. §. 6. gedachten drei Nothyposten gemacht, dafür spricht und gezeigt hat, daß eine äußerst schleunige und billige Herbeischaffung einer reichlichen Wassermasse durch die Benutzung der Wasseranstalt zu bewirken ist, — sondern auch die Gutachten, welche sie sich von dem Baudirector Schröder und dem Techniker Carsten Waltjen hat ertheilen lassen und als Anlagen B. und C. vorzulegen sich erlaubt, sehr günstige Resultate hoffen lassen. Es wird daher der hiemit gestellte Antrag der berichtenden Deputation gerechtfertigt erscheinen:

ihre geehrten Committenten wollen ihre Genehmigung zu dem in der Anlage A. vorgelegten Vertrage ertheilen.

Bremen, am 9. August 1851.

Die Deputation
wegen der städtischen Löschanstalten und Nachtwachen.

C. F. G. Mohr. J. R. Lameyer.

Unter-Anlage A.
zu Anlage III. der Mittheilung des Senats
vom 19. August 1851.

Zwischen der hiesigen Brandlöschungsanstalt einerseits und der Inspection und Administration der Wasserversorgungsanstalt andererseits ist Folgendes vereinbart:

§. 1.

Die Wasserversorgungsanstalt neben der großen Weserbrücke übernimmt die Verpflichtung, ein gußeisernes, siebenzölliges Wasserrohr vom Markt, wo sich dasselbe an das bereits vorhandene Röhrensystem anschließen würde, über die Obernstraße, sodann dem St. Ansgarii-Kirchhofe vorbeigehend und sich bis etwa zum reformirten Waisenhaus erstreckend, baldthunlichst zu legen.

§. 2.

Die Deputation der städtischen Löschanstalt ist befugt, sogenannte Nothpfosten an beliebigen Stellen des zu legenden Wasserrohrs auf ihre Kosten (sowohl in Betreff der ersten Einrichtung als der Unterhaltung) anbringen zu lassen.

§. 3.

Die Wasserversorgungsanstalt wird das ihr gehörige, gesammte Pump- und Röhrenwerk nebst Zubehör in einem guten Stande dergestalt erhalten, daß dem Zwecke der Löschanstalt stets genügend entsprochen werden kann; sie wird ferner das Bassin ihrer Pumperei Tag und Nacht mit Wasser gefüllt erhalten, die Pumpanstalt jederzeit auf Verlangen der Deputation in Gang bringen lassen, in Brandfällen den Wasserabfluß nach den außerhalb des Bezirks der Brandstätten liegenden Straßen durch Schließung der Krähne an den Vertheilungsröhren verhindern und zugleich die einzelnen Interessenten, welche innerhalb des bezeichneten Bezirks Krähne haben, zu deren gleichmäßiger Schließung verpflichten.

§. 4.

Dagegen zahlt die Deputation an die Anstalt alljährlich den Betrag von 175 fl , sofern Letztere ihrer Vertragspflicht nachkommt. Sofort nach Ablauf von drei Jahren, angerechnet von der Zeit, wo die Anstalt das fragliche Wasserrohr fertig zur Verfügung der Deputation stellt, wird jedoch die Verwaltung der Anstalt der Deputation ein Verzeichniß der seit der Vollendung der neuen Rohrlegung neu hinzugekommenen Interessenten, welche durch Anschluß an dieses Rohr Wasser erhalten, nebst Beifügung der von denselben zu zahlenden Beiträge zustellen und eine solche Mittheilung künftig alljährlich fortsetzen. Es soll damit ermittelt werden, welche jährliche Einnahme die Anstalt durch diese neuen Beiträge genießt, und dann die Hälfte dieser Beiträge (wovon aber die Einkaufsgelder ausdrücklich ausgenommen sind) in der Art der Deputation alljährlich gutgerechnet werden, daß die desfallige Summe nach Ablauf der oben gedachten dreijährigen Frist, jedes Mal von der weiter verfallenden Jahresvergütung abgesetzt wird. Dieser Absatz darf jedoch nur bis zu dem Betrage von 125 fl geschehen, so daß jedenfalls der Anstalt mindestens eine jährliche Vergütung von 50 fl verbleibt.

§. 5.

Die Behörde der Wasserversorgungsanstalt hat den jedesmaligen Rechnungsführer der Deputation zu den allgemeinen Versammlungen der Interessenten, namentlich zur Rechnungsablage hinzuzuziehen.

§. 6.

Die Deputation verzichtet auf das ihr zufolge §. 6. des Vertrags vom 2. August 1847 zustehende Recht, diesen eben erwähnten Vertrag mit dem 1. Januar 1858 aufzuheben, so wie überhaupt, gleich dem Gegenwärtigen auch jener Vertrag von 1847 künftig weder von dem einen noch dem andern Theile soll einseitig aufgehoben oder gekündigt werden können, so lange die Vertragsbedingungen treulich erfüllt werden. Uebrigens ist nach Ablauf der im §. 6. des Vertrags von 1847 gedachten Zeiträume von 10 und wiederum 10 Jahren, also vom 1. Januar 1868 an, die jährlich zu zahlende Summe auf 40 R herabgesetzt.

§. 7.

Die Deputation achtet sich nicht mehr an diese Vereinbarung gebunden, wenn nicht vor dem Ablauf des Jahres 1852 das in Frage stehende neue Werk bis zu dem verabredeten Endpunkte so weit hergestellt ist, daß die Deputation dasselbe für ihre Zwecke vollständig benutzen kann.

Dessen zur Urkunde ist dieser Vertrag von Seiten der Brandlöschungsanstalt und Namens derselben von Herrn Senator Dr. Mohr und von Seiten der Inspection und Administration der Wasserversorgungsanstalt von Herrn Senator Wätjen in Substitution des abwesenden Herrn Senator J. F. W. Iken und von Herrn J. F. Jasper unterzeichnet worden.

Bremen, den

Unter-Anlage B.
zu Anlage III. der Mittheilung des Senats
vom 19. Aug. 1851.

An

Eine Verehrliche Deputation der Brandlöschanstalt.

Durch Herrn J. F. Jasper wurde uns der Wunsch der Deputation für die Brandlöschanstalt mitgetheilt, darüber ein Gutachten zu geben:

Wenn die vorhandene Wasserleitung von der großen Weserbrücke nach dem Markt über die Obernstraße bis nach dem reformirten Waisenhaus fortgesetzt würde, und zwar durch Röhren von 7 Zoll Weite,

„wie viel Wasser die neue Einrichtung oder deutlicher, wie vielen Sprüzen zu gleicher Zeit dieselbe reichlich Wasser geben, und bis zu welchen Punkten der Stadt solches geschehen würde?“

Die von uns angestellten Rechnungen ergaben folgende Resultate:

- 1) Zwei Schläuche von 120 Fuß Länge geben am Nothposten auf dem Markt angeschoben und bei einer Ausflusshöhe von ca. 23 Fuß über Null ein Wasserquantum von $28\frac{1}{10}$ Cubikfuß in der Minute.

Unsere großen Sprützen haben einen Stiefel von 5" Durchmesser und eine Hubhöhe des Kolbens von 12 Zoll. Machen die Sprützenleute in der Minute zwischen 20 bis 25 Hübe, so verbraucht die Sprütze ein Wasserquantum von 40 bis 50 Pumpenstiefel voll, oder von $5\frac{45}{100}$ bis $6\frac{81}{100}$ Cubikfuß, also im Mittel $6\frac{13}{100}$ Cubikfuß per Minute.

Nach der obigen Rechnung liefern aber zwei Schläuche $28\frac{1}{10}$ Cubikfuß; sie sind also im Stande $4\frac{58}{100}$ Sprützen Wasser zu geben.

2) Sind die 7zölligen Leitungsröhren bis nach dem reformirten Waisenhause verlängert oder bis zu irgend einem andern Punkte der Stadt, welcher etwa 2000 Fuß vom Markte entfernt liegt, und werden daselbst 2 Schläuche von der Länge wie am Markt und bei einer Ausflusshöhe von 23 Fuß angeschoben, so ergiebt die Rechnung, daß die Schläuche $25\frac{73}{100}$ Cubikfuß per Minute geben. Würden 3 Schläuche angeschoben, so würden $30\frac{4}{10}$ Cubikfuß Wasser aus denselben fließen.

Bei Anschraubung von 2 Schläuchen würde man also $4\frac{19}{100}$ Sprützen mit Wasser versorgen können, mit 3 Schläuchen $5\frac{5}{100}$ Sprützen.

Um die Resultate der Rechnung mit der Wirklichkeit zu vergleichen, haben wir am 25. dieses am Markt in Gegenwart von Herrn J. F. Jasper und den Sprützenoffizieren Friedrich August Gredde und P. Schwarz einige Versuche angestellt, indem das aus zwei ca. 120 Fuß langen Schläuchen gelieferte Wasserquantum bei einer Ausflusshöhe von nahe 23 Fuß über Null unmittelbar gemessen wurde. Es ergab sich, daß in einer Minute 33 Cubikfuß Wasser ausflossen, also hinreichend für $5\frac{38}{100}$ Sprützen.

Die Rechnung ergab aber nur $28\frac{1}{10}$ Cubikfuß per Minute, woraus hervorgeht, daß die Rechnung kleinere Resultate gegeben als der Versuch, welches darin seinen Grund haben mag, daß bei den Rechnungen ungünstigere Umstände vorausgesetzt wurden, als wirklich vorhanden sind.

Aus der Vergleichung der Rechnungsergebnisse mit dem Versuche folgt daher, daß von der verlängerten Wasserleitung bessere Resultate zu erwarten sind, als die berechneten.

Man ist jedoch im Stande noch größere Effecte zu gewinnen und zwar

- 1) durch Schläuche von größerem Durchmesser,
- 2) durch Anschraubung von mehr als 2 Schläuchen an die Nothyposten,
- 3) durch Vergrößerung der Druckhöhe der Wassersäule an der Pumpe, indem man bei Brandfällen das Wasser in ein Standrohr pumpt, anstatt in das 40 Fuß hoch liegende Bassin.

Wie aus dem Obigen hervorgeht, stützt sich die Berechnung auf die Annahme einer 2000 Fuß langen und 7" weiten Rohrverlängerung vom Markte aus, auf eine Schlauchlänge von ca. 120 Fuß und auf eine Ausflusshöhe von 23 Fuß über Null. Eine größere Rohrlänge, eine größere Schlauchlänge und eine größere Ausflusshöhe werden daher geringere Wasserquantum als die berechneten, eine geringere Rohrlänge, eine kleinere Schlauchlänge und ein tieferer Ausfluß dagegen bedeutendere Wasserquantum liefern.

Bremen, den 28. März 1851.

(gez.) C. Baltjen & Comp.

Unter-Anlage C.
zu Anlage III. der Mittheilung des Senats
vom 19. August 1851.

Bericht an die Brandlösch-Deputation.

Die Wasserradsanstalt hat sich erboten, vom Markte bis nach dem reformirten Waisenhause ein gußeisernes 7 zölliges Wasserrohr zu legen und der Löschanstalt die Benutzung desselben zur Feuerlöschung durch an beliebigen Stellen anzubringende sogenannte Rothpfosten zu gestatten, wenn der Staat ihr dafür eine Vergütung durch bestimmte jährliche Geldbeiträge verspricht. Die Deputation für die Löschanstalten, in der Absicht sich zu überzeugen, daß der zu erlangende Vortheil den zu bringenden Opfern entspreche, hat mir den Bericht des Herrn E. Waltjen übergeben, um dessen Berechnungen zu prüfen und meine Ansicht darüber auszusprechen.

Herr E. Waltjen hat mir nun zwar seine speciellen Berechnungen übergeben, jedoch konnte ich nicht überall die Autoritäten für die Formeln und die Versuche herausfinden und habe daher selbstständig die mir erforderlich scheinenden Berechnungen ausgeführt, wozu ich mich der Formeln aus „Weisbachs Ingenieur- und Maschinenmechanik“ bediente.

Die erlangten Resultate werden aus Nachfolgendem zu ersehen sein.

Wenn man den Stadtplan zur Hand nimmt, um den Raum zu finden, den der äußerste Rothpfosten vermittelst Schläuche zu versorgen vermögen wird, so werden sich bald die Grenzen erkennen lassen, wo die Wirkung der Wasserradsleitung aufhören und die der andern Anbringer beginnen muß.

Nach der Stephanikirche zu würde diese Grenze auf den Anfang der Straßen „vor und hinter Stephanikirchhof“ fallen, was eine Entfernung von etwas über 1000 Fuß vom reformirten Waisenhaus an, ausmacht. Die größte Höhe der Straße auf dieser Strecke beträgt 23 Fuß über Null am Brückenpegel. Die Sohle des Bassins an der Pumpe steht 40 Fuß über Null, das Bassin ist 8 Fuß hoch, also der Wasserspiegel 25 Fuß über dem höchsten Punct des Straßenpflasters. Rechnet man nun noch 4 Fuß ab für die Höhe der Sprüze, so wird die Druckhöhe 21 Fuß betragen. Die gußeisernen Röhren haben 7 Zoll, die Schläuche 2 1/8 Zoll innern Durchmesser.

Nach meiner Berechnung würde ein solcher Schlauch von 1000 Fuß Länge an das Hauptrohr angelegt in der Minute 13 77/100 Cubikfuß Wasser geben und da eine Sprüze in derselben Zeit 6 13/100 Cubikfuß braucht, so würden zwei Schläuche 4 Sprüzen speisen können.

Bei einer derartigen Berechnung konnte aber nicht mit in Anschlag gebracht werden:

- 1) die größere Reibung in hansenen Schläuchen, weil dieselbe nicht bekannt ist und die Formeln, wonach gerechnet werden konnte, auf Versuchen mit metallenen Röhren basirt sind,
- 2) der Verlust, welcher durch die vielen Knicke, Biegungen und zufälligen Verengungen, denen diese Schläuche bei Brandunglück unvermeidlich ausgesetzt sind, verursacht wird.

Da sich diese Zufälligkeiten gar nicht berechnen lassen, so nehme man, um reichlich zu erhalten, einen Verlust von 50 Procent an und setze noch einen Schlauch mehr an das Hauptrohr, welches hinreichend Wasser giebt, um 3 Schläuche zu versorgen.

Alle derartigen Berechnungen werden immer nicht absolute Sicherheit gewähren, weil zu viele zufällige Hindernisse in den Weg treten, die sich gar nicht berechnen lassen. Für unsere Sache sprechen aber die Versuche die Herr C. Waltjen im Beisein von Herrn Jasper mit den Nothpfeifen am Markte vorgenommen hat und die die Rechnung bestätigen.

Aus Vorstehendem geht hervor, daß diese neue Anlage den Vortheil gewähren wird, in einer Entfernung von ca. 1000 Fuß vom Waisenhause ab, 4 Sprüngen mit Wasser zu versorgen und bei Feuergefähr diesen ganzen großen Stadttheil ohne große Anwendung von Menschenkräften, welche nicht immer gleich zur Stelle sind, zu schützen. Daß für den dann noch nicht beschützten Stadttheil diese Anlage nicht mehr ganz ausreichen wird, dürfte derselben um so weniger im Wege stehen, als der stehende Anbringer am Doventhore den ganzen Theil bestreichen kann.

Ob nun der Vortheil den darauf zu verwendenden Kosten entspreche, das zu beurtheilen, dürfte wohl nicht Sache der technischen Begutachtung sein.

Bremen, den 5. Juni 1851.

(gez.) A. Schröder.

1. Bericht
Die B...
1851 gefell...
Finanz-Depu...
sie mit der W...
Grundeigenthu...
handen ist.
Zuglei...
haft aus der...
Höpfen, Di...

2. Bericht
Die...
verforgung...
ersiere zum...

Mittg...

1. 2...

Da...
nimmt hat...
Ueb...
Ergänzung