



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen



# **Kooperationsprojekt - Digitalisierung Drucksachen der Bremischen Bürgerschaft**

## **Verhandlungen zwischen dem Senat und der Bürgerschaft / Senat der Freien Hansestadt Bremen ; Bürgerschaft Bremen 1848**

(4.10.1848) Beschluß der Bürgerschaft

---

Staats-und Universitätsbibliothek Bremen - Digitale Sammlungen

## Beschluß der Bürgerschaft

vom 4. October 1848.

Aus der Mittheilung des Senats vom 23. Septbr. hat die Bürgerschaft das Entlassungs-Gesuch des Herrn Senator Dr. Büsing entnommen und ist, indem sie der Dankesäußerung des Senats in gleicher Weise beitrifft, damit einverstanden, daß die Wiederbesetzung der erledigten Stelle bis zu weiterer Vereinbarung ausgesetzt werde.

Die Mittheilungen des Senats vom 29. Septbr. geben der Bürgerschaft zu den folgenden Erwiderungen Veranlassung:

### 1. Anlage von Apotheken in der Vorstadt.

Sie ersieht gern die Bereitwilligkeit des Senats, zur Anlegung einer Apotheke in der östlichen und einer andern in der westlichen Vorstadt die Concessionen erteilen zu wollen, sobald vorab wegen der Concessionsgebühren das Nähere festgesetzt sein wird.

Sie erteilt daher ihre Zustimmung, daß die Finanz-Deputation, dem Antrage des Senats gemäß, die bezeichneten Verhältnisse näher erörtere und darüber förderndst an Senat und Bürgerschaft berichte.

### 2. Reorganisation der Bürgerwehr.

Die Bürgerschaft dankt der Bewaffnungs-Deputation für den erstatteten Bericht, setzt aber ihre Erklärung bis auf Weiteres aus.

### 3. Verbreiterung des Neustadts-Deichs und Krähne am Theer- magazin betreffend,

sieht sie diesen Gegenstand durch den Beitritt des Senats zu ihrer Erklärung vom 20. Septbr. als erledigt an.

### 4. Abschaffung körperlicher Züchtigungen bei Militair- und Civil- Personen,

hat sie die Anzeige des Senats gern entgegengenommen und wünscht sie, daß die Verfassungs-Deputation diesen Gegenstand bei ihren Berathungen zu berücksichtigen nicht unterlassen möge.

### 5. Anlage einer Brücke an die Stelle der jetzigen Fähre.

Die Bürgerschaft wünscht, indem sie der Finanz-Deputation die ihr in Bezug auf diesen Gegenstand überreichten Anerbietungen und Projecte (Anlage 1. 2. 3.) mittheilt, daß dieselbe zugleich überlege und darüber berichte, ob im Falle ihr überhaupt die Anlage einer Brücke zweckmäßig erscheine, es sich mehr empfehle, daß dieselbe vom Staate hergestellt werde, oder aber daß die Herstellung an Privatpersonen zu überlassen sei.

Die Bürgerschaft spricht hierbei die Erwartung aus, daß die Finanz-Deputation diesen Bericht innerhalb vier Wochen erstatten werde.

### 6. Beschäftigung von Arbeitern,

tritt sie sowohl der Bezeugung des Dankes an die berichtende Deputation für ihre vielfachen Bemühungen, wie an alle Behörden und Privatpersonen, welche es sich

haben angelegen sein lassen, zur Erleichterung der bedrängten Lage der arbeitenden Classe in jüngster Zeit beizutragen, als dem Antrage des Senats, nunmehr den Auftrag der Deputation für erledigt zu erklären, bei.

Sodann erklärt sich die Bürgerschaft auf den Antrag der Militair-Deputation vom 19. Septbr. d. J.

### 7. Bewilligung weiterer Kriegskosten betreffend,

unter Bezugnahme auf ihre Erklärung vom 20. Septbr. dahin, daß sie die ferner erforderlichen 8000  $\text{fl}$  hiermit bewillige und die Generalcasse zu deren Auszahlung beauftrage.

### 8. Die Berichte der Schoß-Deputation und Entwürfe einer revidirten Schoß-Ordnung vom 12. Novbr. 1847 und 19. Septbr. 1848 betreffend.

Die Bürgerschaft erklärt sich der berichtenden Deputation zum Danke verpflichtet; sie nimmt ihrerseits den Entwurf der Schoß-Ordnung vom 12. Novbr. 1847 mit den im Entwurfe vom 19. Septbr. 1848 enthaltenen Abänderungen an und zwar vorbehaltlich einer Revision vor Ablauf von fünf Jahren und unter folgenden Modificationen zu dem letztgedachten Berichte:

1. ad II. daß für diejenigen Schoßer, welche nur ein Vermögen von 1000—3000  $\text{fl}$  zu verschossen haben, der Schoß in dem Verhältniß von einem Drittel zu ermäßigen sei, so daß, wenn z. B. derselbe durch Rath- und Bürgerschuß auf  $\frac{1}{4}$  pCt. festgestellt worden, er für jene Schoßer  $\frac{1}{6}$  pCt. betragen werde, und daß von den Collectanten in dem nämlichen Verhältnisse beizutragen sei.
2. ad III A 6. und III B am Ende, sowie ad IV am Ende, daß die unter diesen Rubriken enthaltene Bedingung des Fortbestandes von Befreiungen gegenwärtig befreiter Personen nicht statt finde, so daß also das sub III A 6 Enthaltene ganz, das sub III B Enthaltene von den Worten an: „und erlöschen u. s. w.“, und das sub IV Enthaltene von den Worten an: „und wird auf dieselben in gleicher Weise u. s. w.“, wegfallen würde.

Die Bürgerschaft wird nicht verfehlen durch eine in ihrer nächsten Versammlung vorzunehmende Wahl die Deputation in der von derselben in ihrem Berichte vom 19. Septbr. d. J. S. 370 der gedruckten Verhandlungen sub 6 beantragten Weise durch einige Mitglieder zu vermehren.

### 9. Die Feier des 18. October's betreffend.

Die Bürgerschaft spricht den Wunsch aus, daß die in unserm Freistaate fortwährend beibehaltene Feier der Erinnerung an die durch Deutsche Kraft und Deutsche Einigkeit am 18. October 1813 herbeigeführte Befreiung Deutschlands von fremder Herrschaft, welche wegen der davon unzertrennlichen Idee der volksthümlichen Gestaltung Deutschlands im Innern von den Regierungen der meisten Deutschen Staaten abgeschafft worden, in ihrer ursprünglichen Würde wieder hergestellt und somit der 18. October zu einem allgemeinen Deutschen Volksfeste als Symbol der Unabhängigkeit und Einheit Deutschlands wieder erhoben werde.

Sie ersucht den Senat sich diesem Wunsche anzuschließen und die ihm geeignet scheinenden Maßregeln zu ergreifen, um denselben seiner Erfüllung zuzuführen.

### 10. Die Schule zur Wolfskuhle betreffend,

theilt die Bürgerschaft dem Senate ein bei ihr eingereichtes Gesuch (Anlage 4) mit und ersucht denselben durch die zuständigen Behörden sich über diesen Gegenstand berichten zu lassen und der Bürgerschaft baldmöglichst eine weitere Auskunft darüber zu ertheilen.

**11. Herstellung einer gepflasterten Fahrstraße am Hohenthorswalle.**

Die Bürgerschaft überweist ein bei ihr eingereichtes, die Herstellung einer gepflasterten Fahrstraße am Hohenthorswalle betreffendes Gesuch (Anlage 5) an die Pflasterungs-Deputation zum baldigen Berichte nebst begleitenden Kostenanschlägen, und an dieselbe Deputation zum Berichte

**12. Die Beanstandung der Pflasterung der Häfenstraße betreffend,**

ein dahin gehendes, ihr eingereichtes Gesuch (Anlage 6).

**Anlage 1.**

zum Beschluß der Bürgerschaft vom 4. Octbr. 1848.

Schon vor einigen Jahren brachte ich die Idee in Anregung, bei der Fährre eine Brücke für Fußgänger anzulegen, die Sache hat sich aber wieder zerschlagen.

Wie wünschenswerth und zweckmäßig es sein würde, zwischen der westlichen Altstadt und der westlichen Neustadt, eine raschere und bequemere Verbindung, wie sie durch die Fährre möglich ist, herzustellen, bedarf wohl keiner weiteren Auseinandersetzung mehr.

Ich erlaube mir daher, einer hohen Bürgerschaft die folgenden Vorschläge zu machen:

„ich erbiete mich, an der Stelle der jetzigen Fährre eine feste und dauerhafte Schiffbrücke für Fußgänger auf eigene Kosten zu erbauen, und stelle dabei die folgenden Bedingungen.

1. Entweder der Staat giebt mir das Privilegium auf fünf nach einander folgende Jahre, verzichtet auf alle und jede Pacht und ermächtigt mich  $\frac{1}{2}$  Groten Brückengeld à Person erheben zu dürfen, wogegen ich mich verpflichte, nach Ablauf dieser fünf Jahre dem Staate die Brücke im besten Zustande als Eigenthum unentgeltlich zu überweisen.

Oder 2. Das Privilegium wird auf sechs nach einander folgende Jahre ausgedehnt, ich zahle jährlich 1300  $\mathcal{P}$  Pacht und nach Ablauf dieser 6 Jahre kauft mir der Staat die Brücke nach vorangegangener Taxation zum werthseienden Preise ab.

Oder 3. Bei einem zehnjährigen Privilegium zahle ich jährlich 1300  $\mathcal{P}$  Pacht und überliedere nach Ablauf dieser 10 Jahre dem Staate die Brücke ohne weitere Vergütung als Eigenthum.

In allen diesen Fällen übernehme ich die Verpflichtung, die Brücke stets im besten Zustande zu erhalten und um die freie Schiffahrt auf der Weser nicht im Mindesten zu beeinträchtigen, nicht den geringsten Aufenthalt zu verursachen, ein jedes Fahrzeug sofort durchzulassen.

Wird es gewünscht, so bin ich erbötig, der Bürgerschaft ein Modell in verjüngtem Maßstabe vorzulegen und werde über die Art und Weise der projectirten Einrichtung die genaueste Auskunft geben.

Zum Schluß will ich dem Staate selbst, wenn derselbe sich auch für einen der angeregten 3 Punkte entscheiden sollte, dennoch das Recht einräumen, die Brücke zu jeder Zeit zum kostenden Preise übernehmen zu können. Durch eine solche Uebernahme würde dann ein jeder Contract als annullirt zu betrachten sein.

Diese meine Propositionen bitte ich auf die Tagesordnung der nächsten Bürgerversammlung zu bringen, um sofort darüber zu berathen und zu beschließen.

Bremen, den 25. Septbr. 1848.

Einer hohen Bürgerschaft  
ergebenster

(gez.) **F. Konisky.**

**Anlage 2.**

zum Beschlusse der Bürgerschaft  
vom 4. October 1848.

**A n t r a g**

auf

Herstellung einer Schiffsbrücke für Fußgänger statt der Fähre,  
zur bessern Beförderung des Verkehrs der westlichen  
Alt- und Neustadt.

Es ist in einer früheren Bürgerschafts-Versammlung davon die Rede gewesen, an Privatleute, gegen Erhebung eines halben Groten Brückengeldes à Person, ein Privilegium zur Anlage einer solchen Schiffsbrücke auf mehrere Jahre zu ertheilen.

Unterzeichneter stellt nun den Antrag:

„einer Deputation oder Commission, bestehend aus 7 oder 11 Mitgliedern, den Auftrag zu ertheilen, zu berathen und zu berichten, ob und wie die Anlage einer solchen Schiffsbrücke auf Kosten des Staates, entweder ohne oder gegen Erhebung eines Brückengeldes, zu beschaffen sei;“

und motivirt seinen Antrag folgendermaßen:

1) Die Nützlichkeit der Anlage einer Schiffsbrücke, zur Hebung des Verkehrs zwischen obengenannten Stadttheilen, wird wohl schon jetzt von Keinem in Abrede gestellt werden können, der einigermaßen mit unsern Verkehrsverhältnissen und namentlich der Beengung der Wachtstraße bekannt ist; geschweige denn, wenn sich unsere Verkehrs- und Handelsverhältnisse noch mehr ausdehnen sollten, welches vielleicht in nächster Zeit durch die Anlage einer Eisenbahn zwischen Bremen und Holland der Fall sein könnte, wo denn doch wohl zunächst dafür zu sorgen wäre, daß der Bahnhof dieser Eisenbahn in der Gegend des Hohenthors seinen Platz fände.

2) Eine Benachtheiligung der Schifffahrt durch die Brücke ist wohl bei gründlicher Erwägung nur scheinbar; denn dergleichen Brücken sind am Rhein und anderen schiffsverkehrreichen Flüssen vorhanden, die Schiffe werden dort mit vollen Segeln mittelst zweier Klappen, welche vermöge zweier Wuchtbalken in die Höhe gehen, durch die Brücke gelassen und zwar in einer kaum etwas längeren Zeit als jetzt mit den Fährenschiffen beim Aufsegeln eines Schiffes manchmal lavirt werden muß.

Es könnte ja auch außerdem zum besonderen Verkehr der Schifffahrt (denn diese darf unbedingt nicht behindert werden) etwa des Morgens von 7 bis 7½ Uhr (im Sommer früher) des Mittags von 1½ bis 2 Uhr und des Abends von 5½ bis 6 Uhr, zu 3 Malen eine halbe Stunde die Brücke geöffnet sein; darnach würde sich der Verkehr, wie dieses an andern Orten auch der Fall ist, bald richten. Fußgänger, die während dieser Zeit eilig hinüber wollen, werden durch die angestellten Brückenaufseher, gegen Erlegung von etwa 1 Groten, mittelst eines Schiffes um das geöffnete Brückenjoch gebracht.

3) Der Kostenpunkt.

Die Anlage der Nothschiffsbrücke von circa 450 Fuß Länge über den Deichbruch im Jahre 1845 am Buntenthorssteinwege hat ohne Schiffe etwa 2000  $\mathfrak{R}$  gekostet. Diese Brücke trug in letzterer Zeit das allerschwerste Fuhrwerk. Eine Brücke bei der Fähre, die wohl nicht ganz so schwer construirt zu sein brauchte, würde hiernach bei einer Länge von etwa 800 Fuß mit etwa 30 Schiffen darunter, etwa 6000  $\mathfrak{R}$  kosten.

Die jährliche Ausgabe für eine solche Brücke ließe sich wie folgt, berechnen:

a. Zinsen von 6000 $\text{₰}$ Anlage-Capital zu 4 pCt. ....	240 $\text{₰}$
b. Da die Brücke in 12 Jahren mit Reparatur und Verschleißkosten neu herauszustellen sein dürfte, jährlich im Durchschnitt.....	500 "
c. für Hinlegen und Wegnehmen der Brücke jährlich etwa.....	200 "
d. für sechs Brückenwärter eventualiter Brückengelderheber, welche nothwendig sein dürften, da die Brücke im Sommer von Morgens 5 Uhr bis Abends 11 Uhr, und im Winter etwa von Morgens 6 oder 7 Uhr bis Abends 10 Uhr passirbar sein müßte, zu 150 $\text{₰}$ Gehalt (die Sporteln für Zwischenfähren könnten den Leuten zu Gute kommen).....	900 "
e. Ausfall der bisherigen Fährpacht.....	1800 "

Summa.... 3640  $\text{₰}$

Bedenkt man nun, daß die Fährre dem Pächter für Schiffe, Pacht, Leute und den Verdienst, den er selbst haben muß, ungefähr eine gleiche Summe eintragen muß; so würde der Staat, wenn er Brückengeld erhöbe, da die Brückenpassage weit bedeutender als die der Fährre sein dürfte (etwa doppelt, zumal im Winter so viele über's Eis gehen) einen bedeutenden Nutzen haben.

Aber die obige Ausgabe würde sich selbst dann rechtfertigen lassen, wenn sie durch kein Brückengeld gedeckt würde. Wenn in einer Bürgerschaftsversammlung, gleichsam mit einem Federstriche (zum Vortheil doch wohl größtentheils der Vorstadt) dem Staate die jährliche Sperrereinnahme von etwa 20,000  $\text{₰}$  genommen werden konnte, so läßt es sich wahrlich doch auch wohl verantworten, wenn zu Gunsten der westlichen Alt- und Neustadt eine Summe, welche nur ein Viertel der letztern beträgt, verwendet würde; zumal die Neustadt doch wohl in jüngster Zeit im Ganzen etwas stiefmütterlich behandelt worden ist; man bedenke nur, was in den letzten 10 Jahren das Straßenpflaster dem Staate gekostet hat, und der wievielfte Theil davon für die Neustadt verwendet ist.

Ferner erlaubt sich der Antragsteller noch zu bemerken, daß es doch wohl keinesweges rathsam sein möchte, eine Art verwandeltes Sperrgeld, als Brückengeld, wieder von und für Privatpersonen erheben zu lassen; ist es doch überdies recht gut möglich, daß wir im Laufe der nächsten Jahre mit dem Belag der großen Weserbrücke einmal ein Unglück haben, daß etwas bricht und man genöthigt wäre, die Passage daselbst zu hindern. Sollte denn der Staat am Ende einem Brückenpächter wieder in die Hände fallen, wegen Vergütung für unentgeltliche Passage?!

Für den eben gedachten möglichen Fall erlaubt sich der Antragsteller übrigens noch schließlich zu bemerken, daß es sehr rathsam sein würde, die Brücke etwas stärker zu construiren; sie könnte dann zusammengeschoben und auch einmal als Fahrbrücke statt einer besondern Nothbrücke entweder bei der Dornkiste oder auch vom Theerhof nach der Schlachte gelegt und benutzt werden, und so würde man für diesen Fall doch auch besser freie Hand haben, wenn die Brücke Staatseigenthum statt Privateigenthum wäre.

Bremen, den 3. Octbr. 1848.

Ergebenst

(gez.) M. G. Hauschild.

**Anlage 3**

zum Beschluß der Bürgerschaft vom 4. Octbr. 1848.

Wir proponiren eine Schiffsbrücke für Fußgänger vom Neustadtsbeiche nach der Schlachte für unsere Rechnung erbauen und in einem guten Zustande erhalten zu lassen, unter folgenden Bedingungen:

- 1) Wir zahlen eine jährliche Pacht von 2000  $\text{R}$  in  $\text{D'or}$  à 5  $\text{R}$ .
- 2) Dagegen erhalten wir von jedem Passirenden  $\frac{1}{2}$  Groten Brückengeld.
- 3) In der Mittagsstunde der Arbeitstage von 12 bis 1 Uhr ist die Passage Jedem unentgeltlich geöffnet,
- 4) Die Brücke wird der Art eingerichtet, daß zu jeder Zeit Schiffe passiren können, worüber mit einer festzusetzenden Deputation unter Zuziehung von Technikern das Nähere festzustellen ist.
- 5) Die Pacht ist auf 10 Jahre bindend für den Staat sowohl als für uns, wenn nicht der Staat vorzichet eine unentgeltliche Passage herzustellen, wo dann dem Staate die Brücke gegen Auszahlung des Anlage-Capitals zur Verfügung gestellt wird. Von dieser Summe werden jedoch die Jahre, in denen die Brücke schon von uns benutzt mit 10 pCt. pro Anno abgesetzt, so daß z. B. nach 3 Jahren der Staat die Brücke zu  $\frac{7}{10}$ , nach 4 Jahren zu  $\frac{6}{10}$  u. s. w. des Anlage-Capitals übernehmen kann.

Bremen, den 3. Octbr. 1848.

(gez.) J. C. &amp; W. Bley &amp; Co.

**Anlage 4**

zum Beschluß der Bürgerschaft vom 4. Octbr. 1848.

**An das Bürgeramt.**

Die Bevölkerung zur Wolfskuhle hat seit einigen Jahren sehr zugenommen, so daß die Errichtung einer Schule daselbst für dringend nothwendig erachtet wurde. Bei Errichtung der Schule konnte man es schon voraussehen, daß, wenn der Schule von Staatswegen keine Unterstützung zu Theil würde, dieselbe von den dort wohnenden, größtentheils unbemittelten Anwohnern nicht bestehen könne, und ist die Zahl der schulpflichtigen Kinder auch viel zu gering, um dem Lehrer eine sichere Existenz zu geben.

Soll die erwähnte Schule nicht wieder eingehen, so muß ich mir den dringenden Antrag erlauben:

Die Bürgerschaft möge dieser Schule die Summe von 120  $\text{R}$  jährlich bewilligen.

Ich erlaube mir meinem Antrage nachfolgende Notiz von Herrn Bellmann, Schulpfleger, zur Wolfskuhle wohnhaft, beizufügen.

Achtungsvoll und ergebenst  
(gez.) E. G. Voigt.

Gehalt des Schullehrers.....	\$ 75 — %
Kostgeld jährlich .....	" 60 — "
Miethe des Schulhauses.....	" 27 — "
Torf.....	" 10 — "
Summe	\$ 172 — %

sind die Erfordernisse für die Schule zur Wolfskuhle.

Hingegen ist wohl nicht mehr wie auf 50 \$ Schulgeld zu rechnen.

Für das Jahr von Ostern 1847 bis dahin 1848 ist das Kostgeld und die Hälfte des Gehalts für den Schullehrer noch nicht bezahlt.

Bremen, den 30. Septbr. 1848.

(gez.) H. Bellmann,  
als Schulpfleger.

### Anlage 5.

zum Beschlusse der Bürgerschaft  
vom 4. Octbr. 1848.

## Hochgeehrte Bürgerschaft!

Die Erhöhung des Exercierplatzes am Hohenthorswalle bewegt uns als Anwohner desselben, Ihnen nachstehende Vorstellung ergebenst zu überreichen, verbunden mit der Bitte, so es Ihnen möglich, uns von den dadurch entstandenen Uebelständen zu befreien.

Durch die Erhöhung des erwähnten Platzes mit Sand und theilweise loser Erde, ist der bisher dagewesene Fahrweg verschwunden und uns damit alle Gelegenheit genommen, daß Fuhrwerke zu unsern Wohnungen gelangen können. Weder ein beladener Wagen kann zu uns gelangen, noch können diejenigen Waaren, welche wir versenden wollen, von unsern Häusern abgeholt werden. Der größte Uebelstand ist noch der, daß die sogenannten Gassenreinigungswagen nicht mehr zu uns kommen, weil diese ebenfalls durch die lose Masse nicht durchzukommen vermögen, und so sind wir also auch dieser Unentbehrlichkeit beraubt, obgleich wir vor wie nach, unsern Mitbürgern gleich, die dafür bestehende Steuer entrichten. Wollen Sie sich von der wahren Sachlage überzeugen, bitten wir nur einen Blick auf diesen neuen Bau zu werfen, wo Sie alsdann auch gleichzeitig finden werden, daß wir durch den Fall desselben gegen unsere Häuser noch der Gefahr ausgesetzt sind, bei hohem Wasser, ja schon bei einem tüchtigen Regen, unsere Zimmer voll mit Wasser zu sehen.

Wenn wir uns erlauben, einige Andeutungen beizufügen, wodurch dieser Uebelstand gehoben werden kann, so hoffen wir nicht dadurch anmaßend zu erscheinen, sondern wollen nur dieselben zur gefälligen Rücksichtnahme und Prüfung empfehlen.

Unserer Ueberzeugung nach wäre der einfachste Weg der, daß vor den Häusern hin eine einfache Fahrstraße mit Steinen gepflastert hergerichtet würde, deren Kosten sich nicht hoch belaufen können, und daß damit der jetzt unterbrochene oben erwähnte Fuhrverkehr wieder hergestellt würde; daß man ferner den vor den Häusern hinlaufenden

Schmutzgraben vertiefen und in einen Canal umwandeln ließe, damit wir vor Wasser gesichert und den der Gesundheit so nachtheiligen Ausdünstungen enthoben würden.

Mit der dringenden Bitte, die angeregten Punkte in recht baldige Erwägung zu ziehen und sich von der Wahrheit und Gerechtigkeit derselben zu überzeugen, sehen wir der Gewährung derselben vertrauensvoll entgegen und empfehlen uns Ihnen

mit größter Hochachtung aufs Ergebenste.

(gez.) C. F. von Düring.  
L. S. Zech.  
H. H. Lücke.  
H. Lorenz.  
G. W. Focke.  
Ludwig Rühlmann.  
D. H. Schörling.  
G. Bollmann.  
D. Bollmann.  
J. W. Hollmann.  
F. W. Anderesen.  
Windel.  
C. Neuter.

Joh. H. Schmidt.  
J. A. Lücke.  
Justus Schröder.  
H. Lücke.  
J. F. Warfen.  
H. Sander.  
H. Schbrecht.  
H. Schrader.  
J. H. Delventhal.  
J. F. Zachy.  
F. Pipping.  
C. W. Bauer.  
Küster.  
C. H. Cordes.

In Bezug auf obiges Gesuch erlaube ich mir folgenden Antrag zu stellen:

Die Bürgerschaft wolle die in dem Gesuche enthaltenen Wünsche wegen Herstellung einer beplasterten Fahrstraße, sowie Vertiefung des Grabens ic. am Hohenthorswalle an die Straßenbepflasterungs-Deputation zur Begutachtung überweisen und dieselbe ersuchen, baldigst der Bürgerschaft darüber zu berichten, wie und mit welchen Kosten dasselbe herzurichten sei.

Ich ersuche, diesen Antrag auf die nächste Tagesordnung zu setzen.

(gez.) Wilh. Brandt.

Bremen, den 30. Septbr. 1848.

**Anlage 6**  
zum Beschluß der Bürgerschaft vom 4. Octbr. 1848.

## An das Bürgeramt.

In der Versammlung der Bürgerschaft vom 13. Septbr. d. J. ist ein Antrag wegen Pflasterung der Straßenstrecke auf dem Häfen von Fresen Zimmerplatz nach der Kohlhöckerstraße in der Nähe des steinernen Kreuzes zur Sprache gebracht.

Die Unterzeichneten, Eigenthümer der anliegenden Grundstücke auf der bezeichneten Straßenstrecke, finden sich deshalb veranlaßt, hiermit ihren Antrag darauf zu richten, diese Arbeit einstweilen zu beanstanden und zwar

- 1) weil durch die angetragene Pflasterung theilweise eine so bedeutende Aufhöhung nothwendig werden würde, daß unsere Grundstücke in eine große Vertiefung gelegt und die an dieser Straße stehenden Wohnungen selbst nicht ohne erhebliche Kosten und nur mit Unbequemlichkeit zugänglich bleiben würden;
- 2) weil der in Rede stehende Theil der Häfenstraße ohne Unbequemlichkeit für Fuhrwerke durchaus entbehrlich ist, indem die Heinrichsstraße die nöthige Verbindung der Kohlhöckerstraße mit der nach dem Dobben führenden Häfenstraße unterhält; die Anwohner aber bereits Hand ans Werk gelegt haben, die mehrberegte Strecke des Häfens für Fußgänger in guten Stand zu setzen;
- 3) weil einer der Unterschriebenen beabsichtigt, nächstens, etwa in der Mitte der fraglichen Häfenstrecke eine an den nach dem Dobben führenden Häfenarm sich anschließende Straße anzulegen, nach Ausführung dieses Project's indes bei künftig vorzunehmender Pflasterung der bezüglichen Straßenstrecke eine Aufhöhung auch nicht weiter nothwendig erscheinen dürfte, weil dann der Wasserlauf auf viel kürzerem und geradem Wege über die neu anzulegende Straße dem Dobben zugeführt werden könnte.

Wir dürfen uns der Hoffnung hingeben, daß das Angeführte hinreichen werde, unsern Antrag zu begründen und bitten schließlich uns in einer Zeit, die außerdem so schwere öffentliche Abgaben erfordert, mit einer so kostspieligen Anlage zu verschonen.

Bremen, den 25. Septbr. 1848.

(gez.) A. Seckamp.  
Herm. Wilh. Frese.  
Christ. Frese.  
D. C. Nutenberg.  
Christ. Bischof.  
Joh. Böffelmann.