

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 15. Februar 1856.

Gehalt des Pfandauffsehers.

Das Richtercollegium hat von dem kürzlich erfolgten Tode des Pfandauffsehers Holz Anlaß genommen, dem Senate die Nothwendigkeit vorzustellen, für die Stelle eines Pfandauffsehers ein, wenn auch geringes, jährliches Gehalt auszusetzen.

In dem Berichte des Richtercollegiums wird namentlich hervorgehoben daß die bisherige Einnahme des Pfandauffsehers so gering sei, daß kein Beamter davon leben könne, daß ohne Verbesserung derselben gefürchtet werden müsse daß sich kein tauglicher Mann für das offenbar sehr unangenehme Geschäft finde und, wenn sich einer finden sollte, doch später wieder dieselben Klagen wie bisher entstehen würden; daß ferner die Geschäfte des Pfandauffsehers bedeutender seien als man gewöhnlich annehme, zumal ihm nicht nur das Abholen der Pfandstücke und die Beaufsichtigung derselben im Pfandlocal, sondern auch häufig im wohlverstandenen Interesse der Gläubiger und Schuldner die vorgängige Androhung der Execution, Vermittelung von Fristgesuchen, Zahlungen u. s. w. obliege; daß ihm jeder Nebenerwerb sehr erschwert, ja fast unmöglich sei, weil er jederzeit für die ihm aufzutragenden Geschäfte zur Verfügung stehen müsse, und daß endlich bei einem festen Gehalt von diesem Beamten überhaupt mehr, und namentlich die Leistung einer Caution gefordert werden könne, deren Mangel jetzt schon sehr gefühlt werde.

Aus diesen Gründen glaubt der Senat es denn auch nicht unterlassen zu dürfen auf den Antrag einzugehen.

Die Pfandauffseher haben zwar bisher außer ihren Gebühren nichts weiter als eine freie Wohnung gehabt; allein sie hatten in Folge der früheren Wohnung im alten Schulgebäude allerlei mit ihrem Amt verträgliche Nebenverdienste, als: Bewachung des Leihhauses und Aufwartung in demselben, Vermietbung von Lagerplätzen zc., welche der verstorbene Holz auf 200 Thaler anschlägt; dessen ungeachtet hat, mit Ausnahme des Waters und Vorgängers des letzten Pfandauffsehers, die Führung ihres Geschäfts sehr viel zu wünschen übrig gelassen. — Es darf auch kaum Wunder nehmen daß ein Beamter, dessen Jahreseinnahme an Gebühren, wie der verstorbene Holz angiebt, durchschnittlich 95 Thaler beträgt, mehr Zeit und Fleiß auf anderweitigen Erwerb verwendet als auf die ordentliche Führung seiner so unangenehmen und gehässigen Amtsgeschäfte.

Die gehörige Wahrnehmung des Amtes eines Pfandauffsehers oder, mit anderen Worten, die gehörige Vollstreckung der richterlichen Urtheile ist aber unverkennbar so wichtig für die Rechtssicherheit, daß der Staat kein Bedenken tragen darf dafür ein Opfer zu bringen, wenn es auch zu dem Werthe der wirklich gepfändeten Sachen in keinem Verhältniß stehen sollte. — Der Senat fordert daher die Bürgerschaft auf sich mit ihm zu dem Beschlusse zu vereinigen: dem künftigen Pfandauffseher neben den Gebühren und freier Wohnung ein jährliches Gehalt von 150 Thalern auszusetzen.

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 22. Februar 1856.

Dem Senat sind zwei Deputationsberichte eingereicht, nämlich

1. Bericht der Eisenbahndeputation, den Ankauf des Grundstücks von Franz Köcheln betreffend,

2. Bericht der Wegbaudeputation wegen eines Neubaus der Brücke No. 1 an der Warthürmer Chaussee.

Indem er dieselben der Bürgerschaft hieneben mittheilt, fordert er sie auf diese Gegenstände zu verathen und ihm ihre Erklärung über die vorliegenden Anträge zugehen zu lassen.

Anlage I.

zur Mittheilung des Senats
vom 22. Febr. 1856.

Bericht der Eisenbahndeputation den Ankauf des Köcheln'schen Grundstücks betreffend.

Dem ihr gewordenen Auftrage gemäß hat die Deputation sich bemüht die zur Herstellung einer Verbindung des Bahnhofes mit der Weser unter Expropriationspflicht gestellten Grundstücke, nämlich die Mühle der Witwe Wulgen und die dem Herrn Franz Köcheln gehörende Deichkappe und Deichbofsirung nebst dem sogenannten Bindwams im Wege der Vereinbarung anzukaufen. Es ist ihr dieses jedoch nur hinsichtlich der erwähnten Mühle gelungen, deren Ankauf sie zu 7400 Thalern bewirkte; dagegen führten die Unterhandlungen über die übrigen unter Expropriationspflicht gestellten Parzellen zu keinem Abschluß, weil die Ansichten über den Werth derselben und über die Seitens des Eigenthümers daran geknüpften Gerechtsame sowie über deren berechnete Grenzen zu weit aus einander gingen.

Der Eigenthümer war überdies der Meinung daß der ihm verbleibende Theil seines Grundstücks in vielfacher Hinsicht durch die Abtrennung der fraglichen Theile so sehr an Werth verlieren werde, daß er sich berechtigt glaubte zu beanspruchen daß der Staat ihm das Ganze abzukaufen habe. Unter diesen Umständen wurde zu dem Expropriationsverfahren übergegangen, indessen eine Unterhandlung über das ganze Erbe nicht von der Hand gewiesen, um, falls der Ankauf desselben zu einem mäßigen Preise erfolgen sollte, dessen Genehmigung höherem Ermessen anheim zu stellen.

Inzwischen näherte sich der Bau der Einfassungsmauer an der Weser beim Bindwams seiner Beendigung, weshalb in der Deputation zur Erwägung kam, was für Einrichtungen für den Güterverkehr an der Weser zu treffen sein werden, um dem Bedürfnisse zu genügen.

Als im Jahre 1850 die fragliche Anlage an der Weser in Antrag gebracht wurde, ging man von der Ansicht aus daß ein Güterschoppen für die weserwärts ankommenden und mit der Eisenbahn sogleich zu versendenden Waaren oberhalb des frei zu lassenden Platzes für eine Ausmündung des Stadtgrabens und an der zu errichtenden Kajemauer, sowie ein anderer Güterschoppen für die mit der Eisenbahn eintreffenden und weserwärts zu versendenden Waaren und Auswanderereffecten unterhalb der gedachten Ausmündung auf dem neuen Deiche mit vortretenden Abladungsbrücken zu errichten sein würden. Zu diesen Zwecken bot das gewonnene Weserufer einen hinreichenden Raum dar. Für den Fall aber, daß derselbe in einer fernen Zukunft einmal nicht mehr genügend befunden werden sollte, wurde eine schiffbare Ausmündung des Stadtgrabens in die Weser ins Auge gefaßt, um an der Stadtseite des Ersteren eine Erweiterung des Weser-Bahnhofes vorzunehmen. Weil man sich diesen Zeitpunkt aber als sehr fern liegend dachte, wurde das Nähere einer solchen Anlage um so weniger genau geprüft, als in einem solchen Falle der Raum zwischen dem Stephanithore bis zur Weser am Stadtgraben hin in Betracht zu ziehen gewesen sein würde und ausreichenden Spielraum dargeboten hätte.

Seit dem Jahre 1850 hat nun der Bremische Handel so sehr zugenommen, daß die vorhandenen Güterschoppen am Bahnhofe für den Verkehr nicht mehr ausreichen; auch hat sich in der Art und Weise des Bremischen Handels Manches geändert, welches auf einen demnächstigen weit größeren Waarenandrang an der Weser schließen läßt als vor sechs Jahren erwartet werden konnte. Es kommt namentlich viel häufiger als früher der Fall vor, daß ganze Schiffsladungen entweder schon bei ihrer Ankunft zu Bremerhaven zu sofortiger Weiterverfendung mit der Eisenbahn bestimmt sind, oder zur Zeit ihrer Ankunft an der Stadt bei der Landung zu empfangen verkauft werden, und dann größtentheils sofort zur Verfendung gelangen. Dergleichen Waarenmengen dürften der Landung und Verladung am Weser-Bahnhofe größtentheils anheimfallen. Diese Waaren werden aber, bevor sie der Eisenbahn zur Verfendung übergeben und dem Zollamte »vorgeführt« werden, nachgesehen und den Umständen nach verküpert werden müssen, und dazu muß ein genügender Raum vorhanden sein.

Da nun nach dem bisherigen Bauplane der an der neuen Kajemauer zu errichtende Güterschoppen für weserwärts ankommende und mit der Eisenbahn zu verladende Waaren nur 250 Fuß lang werden kann, so drängte sich der Deputation der Gedanke auf daß der Zeitpunkt doch wohl nicht ganz fern sein möchte, in welchem man einen Güterschoppen dieser Größe nicht ausreichend finden dürfte. Es wurde daher erörtert, in welcher Weise solchen Falls am zweckmäßigsten für eine Vergrößerung und demnächst eine Vermehrung der Güterschoppen am Wasser gesorgt werden könne. Es ergab sich daß dieses nur dann, sowohl für den Handelsverkehr als für den Eisenbahndienst, zweckmäßig geschehen könne, wenn künftig dem Stadtgraben eine schrägere, mehr weserabwärts gehende Richtung mit einer schiffbaren Ausmündung in die Weser gegeben werde, indem es dadurch thunlich wird den vorerwähnten Güterschoppen von 250 Fuß Länge in der doppelten Größe auszuführen, und für die fernere Zukunft ein Raum zur Vermehrung der Schoppen am Stadtgraben gefunden wird, wohin die Eisenbahnstränge in den erforderlichen Curven mit Leichtigkeit zu ziehen sein werden. Dabei würde für die weserwärts zu versendenden Güter der projectirte Güterschoppen in der leichtesten Bauart seinen Platz auf dem neuen Deiche erhalten, und im Fall künftig ein zweiter Güterschoppen der ersterwähnten Art erforderlich werden sollte, mit Leichtigkeit an den Stadtgraben versetzt werden können, wenn, was wahrscheinlich ist, es alsdann am zweckmäßigsten befunden werden sollte die Weser zum Landen und den Stadtgraben zum Abladen von Waaren zu verwenden.

Erhielte der Stadtgraben diese Lage, so wird nicht nur an der Weser zu dem Hauptschoppen ein doppelt so großer Platz gewonnen als nach dem bisherigen Plane vorhanden ist, sondern im Fall man künftig zur wirklichen Veränderung der Lage der Ausmündung des Stadtgrabens schreiten, und an dessen Seiten einen oder zwei Schoppen zu errichten für gut finden sollte, werden die letzteren nur sehr unbedeutend in die Wallanlagen hineintreten, und wird namentlich der Ankauf der Erlingschen Mühle nicht nöthig werden, der aber unvermeidlich ist, wenn man bei der ursprünglichen Idee bleiben und auf den Ankauf des Köchelnschen Grundstücks verzichten wollte.

Um die neue Idee anschaulicher zu machen, hat die Deputation auf der beifolgenden Karte die zweckmäßigere Lage des Stadtgrabens nebst den an beiden Seiten desselben etwa künftig zu errichtenden Güterschoppen und anzulegenden Schienengleisen mit rothen Linien angegeben. Es wird daraus ersichtlich sein, daß wenn der Güterschoppen an der Weser dem steigenden Umfange des Bremischen Handels nicht mehr entsprechen sollte, so daß zu einer Vermehrung der Güterschoppen geschritten werden müßte, das Köchelnsche Grundstück, welches grün bezeichnet ist, nicht entbehrt werden kann, wenn dem Stadtgraben und der ganzen Anlage die ersprißliche Richtung gegeben und der Ankauf der Erlingschen Mühle, sowie die Verwendung der Wallanlagen bis zum Stephanithor vermieden werden soll.

Im Uebrigen bedarf es wohl keiner Erwähnung daß die ganze Zeichnung keinen andern Zweck hat als, außer der Uebersicht des Umfangs des Grundstücks von Franz Köchelns, die Idee zu verdeutlichen, welche die Deputation mit dem Ankauf verbindet, und in dem gegenwärtigen Berichte dargelegt hat.

Nachdem nun die Deputation bei ihren Erörterungen zu diesem Resultate gelangt war, hielt sie, im Hinblick auf die wahrscheinliche Größe des an dieser Stelle zu erwartenden Verkehrs, es für ihre Pflicht die Unterhandlungen mit Herrn Köchelns über sein ganzes Grundstück fortzusetzen, während das Expropriationsverfahren hinsichtlich der in Anspruch genommenen Grundstücke seinen Fortgang hatte.

Es erschien um so nothwendiger über die Frage, ob das Röchelnsche Erbe anzukaufen sei oder nicht, ins Reine zu kommen, als dieselbe auf die ganze Anlage an der Weser den bedeutendsten Einfluß haben wird, und die Ausarbeitung der daselbst zu treffenden Vorkehrungen vor dieser Entscheidung nicht wohl stattfinden kann, wenn man nicht Gefahr laufen will, bei einem dennoch später nothwendig werdenden Ankauf desselben sehr kostbare Abänderungen vorzunehmen.

Es ist der Deputation nun gelungen dies ganze Röchelnsche Erbe unter folgenden Bedingungen anzukaufen, nämlich:

- 1) Das Grundstück wird dem Staate auf vier Wochen, mithin bis zum 13. März zur Hand gestellt;
- 2) der Preis des Ganzen ist zu 40,000 Thaler vereinbart;
- 3) Lieferung auf Ofternfahrnißzeit, jedoch bleibt Herr Röchel in dem nicht unter Expropriationspflicht gestellten Theile mit beiderseitiger halbjährlicher Kündigung, indeß jedenfalls bis Michaelis d. J. zu einer jährlichen Miete von 500 Thalern wohnen;
- 4) die Staatsabgabe vom Verkaufe des Grundstücks fällt dem Veräußerer nicht zur Last.

Das ganze Röchelnsche Grundstück mißt 292 □-Ruthen oder 74,752 □-Fuß, davon kommen

auf Deich und Deichdossirung	ca. 140 □-Ruthen oder 35,840 □-Fuß
« Windwams	« 9 « « 2,304 «
« übriges Erbe	« 143 « « 36,608 «

292 □-Ruthen oder 74,752 □-Fuß.

Auf dem letzteren befindet sich das Wohnhaus, das Mühlengebäude, drei Nebenhäuser und zwei Schuppen. Das ganze Erbe war für die Grundsteuer tarirt auf 35,900 Thaler. Im Uebrigen darf nicht unerwähnt bleiben daß der unter Expropriationspflicht gestellte Theil dieses Grundstücks, dessen Begrenzung nach dem Weserufer hin streitig bleibt, in die Kaufsumme eingeschlossen ist, mithin von dem Betrage des Ganzen die bereits bewilligte Summe für den zu expropriirenden Theil abgesetzt werden muß.

Die Deputation ist der Ansicht daß dies umfangreiche Grundstück zu 40,000 Thaler preiswürdig sei, sie glaubt daß der Staat dasselbe in naher Zukunft zur Erweiterung der Verkehrsanlagen nicht wird entbehren können, daß andere kostbare Ankäufe und Verwendungen innerhalb der Wallanlagen dadurch vermieden werden, sowie: daß wenn der Staat seine weiteren Anlagen demnächst den Umständen entsprechend einrichtet, der nicht zu den eigentlichen Verkehrsanlagen erforderliche Theil des Grundstücks einen hohen Werth erlangen könne, und erlaubt sich daher in dieser Zuversicht die Genehmigung des Ankaufs des Röchelnschen Grundstücks dringend zu empfehlen, und zu beantragen mit dem definitiven Abschlusse des Kaufcontracts beauftragt zu werden.

Bremen, den 21. Februar 1856.

Die Eisenbahndeputation:

(gez.) A. Duckwitz.

(gez.) Wm. Haas jun.

Anlage II.zur Mittheilung des Senats
vom 22. Februar 1856.**Bericht der Wegbaudeputation,
den Neubau der Brücke Nr. 1 an der Warthürmer Chaussee
betreffend.**

In ihrem Berichte vom 12. October v. J. erwähnte die Deputation bereits daß die Brücke Nr. 1 am Wardamm durch das Hochwasser im Frühjahr so erheblich gelitten habe, daß ein Neubau schwerlich zu vermeiden sein würde; sie behielt sich jedoch ihre weiteren Anträge vor, weil sie die Wiederherstellung der Brücke bis zu diesem Jahre auszu-
setzen wünschte, um die erforderliche Zeit zur Berathung und Ausführung des Baus zu gewinnen, und wohl erwarten durfte daß die getroffenen Vorkehrungen zur Unterhaltung der Communication bis dahin ausreichen würden.

Inzwischen hat die Deputation die nöthigen Untersuchungen vornehmen lassen und über den Bau berathen. Wie sich aus dem Nr. 1 anliegenden Bericht des Bauinspectors Brockmann ergibt ist ein Neubau erforderlich, und muß es jedenfalls für zweckmäßig gehalten werden, die neue Brücke mit massiven Stirnwänden zu erbauen.

Für einen solchen Bau sind von dem Bauinspectors Brockmann drei Pläne entworfen, deren Zeichnungen in den Unteranlagen A. B. C. seinem Berichte beigelegt sind. Von diesen Plänen glaubt aber die Deputation vorzugsweise den ersten, den einer Gitterbrücke von Schmiedeeisen, empfehlen zu müssen. Ist dessen Ausführung auch auf 9000 Thaler veranschlagt, so ist der Unterschied in den Kosten einer Gitterbrücke von Tannenholz doch nicht erheblich genug, um die Verwendung eines so viel weniger dauerhaften Materials rechtfertigen zu können. — Zu einer hölzernen Brücke mit einem Pfahljoche würde die Deputation aber selbst dann nicht rathen, wenn auch die Kosten sich noch viel niedriger als der Anschlag stellen würden, da die Erfahrung gezeigt hat, welcher Gefahr bei der heftigen Strömung auch die festesten Pfahljoche an dieser Stelle ausgesetzt sind.

Die Deputation beantragt daher, daß ihr zur Erbauung einer Gitterbrücke von Schmiedeeisen die Summe von 9000 Thaler auf das Specialbudget der Warthürmer Chaussee bewilligt werde, und erlaubt sich die Bitte hinzuzufügen, recht bald in der Sache Beschluß zu fassen, damit der, viele Zeit erfordernde Bau rechtzeitig begonnen und vollendet werden könne.

(gez.) J. D. Meier.

(gez.) J. H. Holler.

Unter: Anlage I.
zu Anlage II. der Mittheilung des
Senats vom 22. Febr. 1856.

B e r i c h t

den Bau der Brücke Nr. 1. in der Warthurner Chaussee betreffend.

Die Brücke Nr. 1 in Wardamm, welche von Holz erbaut war und hölzerne Stirnwände sowie zwei Pfahljoche hatte, führt über einen Kolk durch welchen die Zuggräben der Neuenlander und Arster Feldmark fließen, bei Deichbrüchen aber auch das eingelaufene Wasser aus diesen Feldmarken abgeführt wird, welches theilweise über den zwischen dieser Brücke und der Neuenlander Straße niedriger gelegenen Theil der Chaussee in das Woltmershauser Feld fließt. Unterhalb der Brücke findet sich eine Eindeichung, welche von der Chaussee an die Kethdeiche und von diesen mittelst des Kälberdeiches an den Dchumdeich sich anschließt und dazu dient, die Neuenlander und Arster Feldmark gegen Ueberschwemmungen der Dchum zu sichern, und welche ihren Abfluß durch den im Kälberdeiche vorhandenen Siel hat.

Diese Eindeichung wird nun bei einem sehr hohen Stande der Weser oder bei außerordentlichen Sturmfluthen überfluthet, und zwar bevor das Wasser im Niederviehlande so hoch steigt, daß auch die niedrig gelegene Chaussee überläuft, woraus dann folgt daß eine große Wassermasse mit bedeutendem Gefälle, folglich mit großer Geschwindigkeit durch die Brückenöffnung stürzt, wodurch der Grund stark angegriffen und vertieft und die Brücke selbst jedesmal sehr gefährdet wird.

Dieses war namentlich in sehr erheblichem Maße bei der hohen Sturmfluth am 1. Januar 1855 der Fall; die Wassermassen drangen mit großer Geschwindigkeit in die Dchum und über den Kälberdeich, und durch das fortwährende Steigen der Fluthen war die Geschwindigkeit des Wassers unter der Brücke so anhaltend und heftig, daß eine sehr bedeutende Vertiefung des Grundes und eine Versackung der Pfahljoche, folglich auch der Brücke erfolgte, wodurch dieselbe unfahrbar und die Communication unterbrochen wurde, weshalb die Errichtung einer Nothbrücke auf derselben Stelle zur Ausführung kam, die seither auch noch benutzt worden ist, jedoch nicht lange beibehalten werden kann.

Eine Reparatur der alten Brücke kann nicht ausgeführt werden, weil die in den Pfahljochen sowohl als in den Stirnwänden vorhandenen Pfähle viel zu kurz sind und nicht aufgesetzt werden können, wenn man die Festigkeit der Brücke nicht gefährden will, und auch die Verwendung des im Oberbaue vorhandenen Holzes zu demselben Zwecke wegen der schlechten Beschaffenheit nicht rathsam erscheint.

Es fragt sich nun, in welcher Weise ein Neubau dieser Brücke ausgeführt werden muß, und da sich aus dem Vorstehenden ergibt daß unter ähnlichen Verhältnissen eine eben so heftige Strömung unter der Brücke sich wieder bilden wird und also eine weitere Vertiefung des Grundes leicht eintreten kann, so wird die Ueberbrückung ohne Unterstützung der Brückenbahn herzustellen sein, weil sonst bei einer ferneren Vertiefung des Grundes eine Versackung der Pfahljoche aufs Neue erfolgen würde.

Durch die Erhöhung der Eindeichung kann man nun freilich die heftige Strömung wesentlich verringern, jedoch dieselbe ist nicht allein in der Anlage sondern auch in der Unterhaltung sehr kostspielig, zumal das dazu erforderliche Erdreich mit großen Kosten herbeigeschafft werden muß, wenn man dasselbe auch von dem für die Chaussee angekauften Lande entnehmen will. Dazu kommt noch daß dadurch die Gefahr eines Durchbruches dieser Deiche ganz außerordentlich vermehrt wird, weshalb ich die Ausführung eines solchen Projectes keinesfalls empfehlen kann.

Wenn somit der Bau einer Brücke ohne Unterstützung sich als nothwendig herausstellt, so ist nur die Frage in Erwägung zu ziehen welches Material dazu am Geeignetesten ist.

Die Brücke hat eine lichte Oeffnung von 60 Fuß, und bekanntlich werden weit größere Oeffnungen ohne irgend welche Unterstützung überbrückt, und dort wo man sie nicht überwölben kann, nimmt man dazu entweder Holz oder Eisen und in dem letzteren Falle zieht man das Schmiedeeisen dem Gußeisen vor, weil es sich besser bewährt hat und man zweckmäßigere Verbindungen desselben darstellen kann.

Für die Herstellung der Träger zu der in Rede stehenden Brücke muß ich die Gitterform empfehlen und vorzugsweise die Verwendung von Schmiedeeisen in Vorschlag bringen, da dasselbe eine viel größere Dauerhaftigkeit als Holz gewährt, auch den Einflüssen der Temperatur nicht so sehr wie dieses unterworfen ist und gegen das Rosten durch einen guten Oelfarbenanstrich geschützt werden kann.

Hinsichtlich der Festigkeit der projectirten schmiedeeisernen Gitterbrücke führe ich hier an daß die größte Last welche eine Brücke zu tragen hat, die ist, wenn dieselbe ganz gedrängt voll Menschen steht, nimmt man für solchen Fall jeden Quadratzuß der Oberfläche mit 100 Pfund einschließlich der Stöße und Bewegungen belastet an und zieht dabei das Eigengewicht der Brücke in Rechnung, so ergibt sich daß jeder Quadratzoll mit 3350 Pfund belastet wird, während man denselben bis zu 50,000 Pfund belasten darf, mithin gewährt die Brücke $14\frac{9}{10}$ oder nahezu 15 fache Sicherheit.

Die Stirnwände müssen unter allen Verhältnissen massiv auf einem Pfahlrost aufgeführt werden, da sie eine weit größere Dauerhaftigkeit als hölzerne Stirnwände haben und hinter diesen sich immer nach jedem Hochwasser sehr bedeutende Versackungen zeigen, welche die gewöhnlichen Unterhaltungskosten oft nicht unerheblich vermehren. Dazu kommt daß die Erbauung hölzerner Stirnwände neben großen Tiefen bei einer Ueberbrückung von 60 Fuß sich noch höher als massive Stirnwände belaufen würde, weshalb von der Ausführung derselben in diesem Falle überall wohl keine Rede sein kann.

Zur Sicherung der Fundirungen muß ein Faschinenwerk vor jeder Stirnwand ausgeführt werden, welches eine Kronenbreite von 8 Fuß und eine $1\frac{1}{2}$ füßige Böschung erhält und ist dann die Anwendung von Spundbohlen überflüssig, welche sonst eine sehr große Länge bekommen müßten, da die Tiefe unmittelbar vor den Stirnwänden 7 bis 12 Fuß unter dem kleinsten Wasserstande beträgt.

Die Brückenbahn wird aus einem vierzölligen Bohlenbelage und einem Klotzpflaster gebildet und werden Letztere durch Wangenstücke gegen das Ausweichen gesichert.

Die ganze Breite der Brücke einschließlich der Radabweiser und Verstrebungen beträgt 18 Fuß und erhält die Brückenbahn eine Breite von $14\frac{1}{2}$ Fuß.

Einer hochlöblichen Wegbaudeputation beehre ich mich hierneben ein Project zu einer Gitterbrücke von Schmiedeeisen; ein Project zu einer Gitterbrücke von Tannenholz und ein Project zu einer hölzernen Brücke welche ein Pfahlloch erhält so wie die betreffenden Kostenanschläge vorzulegen, und stellen dieselben sich,

- 1) für eine Gitterbrücke von Schmiedeeisen..... \$ 9000
- 2) für eine Gitterbrücke von Tannenholz auf..... " 7400
- 3) für eine Brücke von Holz mit einem Pfahlloche..... " 7100

Hiernach sind die Kosten für eine Gitterbrücke von Schmiedeeisen nicht so erheblich viel größer als die Kosten einer solchen Brücke von Holz, daß deshalb der Bau einer eisernen Brücke beanstandet werden könnte, zumal wenn man dabei erwägt daß dieselbe von viel größerer Dauer als eine hölzerne Brücke ist.

Bremen, den 5. Februar 1856.

(gez.) Joh. Brockmann.

Beschluß der Bürgerschaft

vom 27. Februar 1856.

1. Gehalt des Pfandausschreibers.

Die Bürgerschaft ist damit einverstanden daß dem künftigen Pfandausschreiber neben den Gebühren und freier Wohnung ein jährliches Gehalt von 150 Thalern ausgesetzt werde.

2. Straßenbepflasterungsarbeiten im verflossenen und im laufenden Jahre.

Dem nunmehr vorgelegten Berichte gemäß erklärt die Bürgerschaft zu der Ausführung der daselbst No. 1—21 vorgeschlagenen Arbeiten, ingleichen des Trottoirs an der Seite der Speiseanstalt in der Kurzenstraße ihre Zustimmung und bewilligt die dafür veranschlagten 28,424 Thaler, sowie die für die Bepflasterung der Domsheide, in dem Fall daß eine Vereinbarung mit den Bauherren der St. Petri Kirche in Betreff der projectirten Abtretung an den Staat abgeschlossen werden sollte, erforderlich werdenden 1000 Thaler.

3. Ertheilung des Bürgerrechts im Jahre 1855.

Die Bürgerschaft dankt für den ihr mitgetheilten Bericht.

4. Bericht der Deputation bei der Gasanstalt.

Für die Erweiterung der Gasanstalt und Vergrößerung des Betriebscapitals bewilligt die Bürgerschaft, dem vorliegenden Deputationsberichte gemäß, die Summe von 50,000 Thalern und ersucht die Finanzdeputation für die Anschaffung dieser Gelder ihre Vorschläge zu machen.

5. Bericht der Eisenbahndeputation, den Ankauf des Grundstücks von Franz Köchel betreffend.

Unter den in dem Berichte enthaltenen Bedingungen ertheilt die Bürgerschaft zu dem Ankaufe des Köchel'schen Grundstücks ihre Zustimmung und beauftragt die Eisenbahndeputation mit dem Abschlusse des definitiven Vertrages.

6. Bericht der Wegbaudeputation, den Neubau der Brücke No. 1 an der Warthürmer Chaussee betreffend.

Die Bürgerschaft genehmigt die Erbauung einer Gitterbrücke von Schmiedeeisen nach Maßgabe des Berichts und bewilligt die dafür erforderlichen 9000 Thaler auf das Specialbudget der Warthürmer Chaussee.

7. Ergänzung der Straßenbepflasterungsdeputation.

An Stelle des Herrn J. F. Philippi, welcher die Wahl abgelehnt, hat die Bürgerschaft zum Mitgliede dieser Deputation Herrn Carl Stockmeyer erwählt.