

Bremen steht nur mit dem Nachbarstaate Hannover in einem durch Verträge gesicherten Eisenbahnverbande. Es ist daher nicht wohl ersichtlich wie die Erfüllung einer daraus hervorgehenden Verpflichtung durch hannoverscherseits anderweitig getroffene Arrangements sollte bedingt und von dem Ausgange von Verhandlungen mit andern Eisenbahnverwaltungen sollte abhängig gemacht werden können.

Das scheint denn auch nach den dem Vernehmen nach in sicherer Aussicht stehenden Einschickungen so wenig der Fall zu sein, daß die Bürgerschaft glaubt darauf rechnen zu dürfen, daß mindestens diese allseitig für begründet erachtete Beschwerde in der kürzesten Zeit erledigt sein wird.

5. Bericht der Militärdeputation, Maßregeln zur Erlangung tüchtiger Unteroffiziere betreffend.

Die Bürgerschaft erklärt sich mit den Anträgen der Deputation einverstanden.

6. Bericht in Betreff der Verlegung des Sonnenhofs.

Die Bürgerschaft setzt ihre Erklärung über diesen Gegenstand aus und behält sich vor demnächst auf denselben zurückzukommen.

7. Einführung eines neuen Gewichtsystems.

Zu der mitgetheilten Uebereinkunft erklärt die Bürgerschaft ihre verfassungsmäßige Zustimmung, und ist es ihr genehm daß die Ausführung der in Rede stehenden Reform am 1. Januar 1858 geschehe.

8. Revision der Steuern.

Für das Jahr 1857 beschließt die Bürgerschaft die Fortdauer der Steuern des Jahres 1856 nach Maßgabe des Gesetzes vom 31. December 1855 mit den in dem jetzt vorgelegten Berichte angeführten Modificationen.

9. Bericht wegen Erweiterung des im Hafenhause zu Bremerhaven für den Dienst des Amtes angewiesenen Raums.

Die Bürgerschaft verweist den erstatteten Bericht vorab an die Deputation für die Häfen und Hafenanstalten zur Prüfung und Berichterstattung.

10. Bericht der Schuldeputation wegen Vermehrung der ordentlichen Lehrer an der Bürgerschule.

Die Bürgerschaft erklärt sich mit den Anträgen der Deputation einverstanden.

11. Deputationsbericht, das Schulwesen in Bremerhaven betreffend.

Die Bürgerschaft erklärt zu sämmtlichen Vorschlägen der Deputation ihre Zustimmung.

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 19. December 1856.

Der Senat hat in Betreff der weiter erforderlichen

baulichen Einrichtungen für den Vollzug der Verträge vom 26. Januar 1856

einen ferneren ausführlichen Deputationsbericht erhalten.

Indem er denselben der Bürgerschaft zu ihrer Berathung und Erklärung mittheilt, macht er noch darauf aufmerksam daß von der Deputation eine möglichst beschleunigte Berathung und Beschlußnahme gewünscht wird.

Der Senat empfiehlt daher der Bürgerschaft die baldige Vornahme dieses Gegenstandes. Sodann erwiedert der Senat hinsichtlich verschiedener Gegenstände auf die Erklärungen der Bürgerschaft vom 17. d. Mts. das Folgende:

2. Gesetzliche Bestimmungen zur Ausführung des mit dem Zollverein wegen Beförderung der gegenseitigen Verkehrsverhältnisse abgeschlossenen Vertrages.

Der Senat trägt kein Bedenken die von der Deputation vorgelegten beiden Gesetzentwürfe zu genehmigen und wird daher deren Publication veranstalten. Uebrigens wird er die von der Bürgerschaft geäußerten Wünsche, daß die Anlegung und Abnahme des Verschlußes kostenfrei für die Leichterfahrzeuge erfolge und daß den Bremischen Rahnschiffen zu den Kosten der Verschlußeinrichtung ein Zuschuß gewährt werde, thunlichst berücksichtigen.

3. Bericht der Deputation zur Verwaltung der Witwenanstalt für bürgerliche Beamte.

Den wegen dieses Gegenstandes vorliegenden Deputationsvorschlägen stimmt er ebenfalls bei, so wie er auch was

4. den Bericht der Militärdeputation wegen Maßregeln zur Erlangung tüchtiger Unteroffiziere

anlangt, mit den Anträgen der Deputation einverstanden ist.

5. Einführung eines neuen Gewichtsystems.

Diesen Gegenstand sieht der Senat nach der zustimmenden Erklärung der Bürgerschaft als erledigt an.

6. Revision der Steuern.

Dem Antrage der Deputation gemäß erklärt der Senat sich mit der Fortdauer der diesjährigen Steuern für das Jahr 1857 nach Maßgabe des Gesetzes vom 31. December 1855 unter den jetzt vorgeschlagenen Modificationen einverstanden.

7. Bericht wegen Erweiterung des im Hafenhause zu Bremerhaven für den Dienst des Amtes angewiesenen Raums.

Der Senat wird nach dem Antrage der Bürgerschaft, welchem er seinerseits zustimmt, die Deputation für die Häfen und Hafenanstalten zu einer Berichterstattung über die in Frage stehenden Deputationsvorschläge veranlassen.

Was endlich

8. den Bericht der Schuldeputation wegen Vermehrung der ordentlichen Lehrerstellen an der Bürgerschule,

und

9. den Deputationsbericht, das Schulwesen in Bremerhaven betreffend,

anlangt, so ertheilt auch der Senat den vorliegenden Anträgen und Vorschlägen der Deputationen seine Zustimmung.

Anlage

zur Mittheilung des Senats
vom 19. December 1856.

Dritter Bericht**der Deputation wegen des Zollvereins.**

Da nunmehr die Commission für den Vollzug der Verträge vom 26. Januar 1856 einen definitiven Beschluß über die erforderlichen Abfertigungs-Einrichtungen gefaßt hat, so beehrt sich die Deputation über die zu treffenden baulichen Vorkehrungen zu berichten.

Sie erlaubt sich dabei auf das anliegende Protokoll der Vollzugscommission vom 1. December dieses Jahres Bezug zu nehmen und ihren Vortrag nach der Reihenfolge der in dem Protokolle berührten Punkte zu erstatten, indem sie bemerkt daß sie, weil die zu treffenden Einrichtungen und die vorzunehmenden Bauten am Bahnhofe und am Windwams in das Verwaltungsfach der Eisenbahndeputation eingreifen, es für ersprießlich gehalten hat mit dieser die Gegenstände in gemeinsamer Sitzung zu berathen.

I. Im Bahnhofe.**a) In der Personenhalle.**

Das Zollamt wird sein bisheriges Lokal behalten und wünscht nur dessen Vergrößerung durch Beifügung des bisher von der Eisenbahnbehörde benutzten angrenzenden Eckzimmers an der Ostseite. Dagegen würde die Eisenbahnbehörde das Zimmer der Bremischen Polizeibeamten erhalten, für welche ein an einer anderen Stelle belegenes Zimmer eingeräumt werden würde. Durch diesen Zimmertausch entstehen keinerlei Inconvenienzen; auch wird das bisher sich bewährt habende Verfahren der Absperrung der Personenzimmer vor Abgang eines Eisenbahnzuges fortbestehen. Da, wenn mit dem 1. Januar 1857 das Hauptzollamt in Bremen in Wirksamkeit treten soll, für dasselbe Bureauzimmer vorhanden sein müssen, so ist vereinbart worden daß in Ermangelung anderer disponibler Zimmer, bis dahin daß das zu erbauende Local für das Hauptzollamt fertig sein wird, die drei oberen Zimmer der Personenhalle und das eine Zimmer am Eingange derselben der Zollbehörde überwiesen werden.

b) Im Zollschoppen.

Da künftig außer auf Begleitschein I. auch Abfertigungen von Waaren auf Begleitschein II. und auf Declarationschein, sowie durch Verzollung, und bei zollfreien Gütern durch Segung derselben in freien Verkehr, stattfinden werden, so müssen dafür zwei ganz abgesonderte Räume vorhanden sein. Zu diesem Zweck ist der bisherige Zollschoppen in seiner westlichen Abtheilung abzusondern mittelst Aufziehung einer dünnen Mauer. Außerdem wurde Anfangs gewünscht neben diesem Zollschoppen ein Gebäude für das Hauptzollamt mit acht heizbaren Zimmern zu errichten. Den bisherigen Zollbureaus sind höhere Fenster zu geben, weil die letzteren so niedrig sind, daß die Beamten beim Schreiben zu ihrer größten Belästigung das Licht von unten erhalten.

Mit diesen geringen Einrichtungen würde man zollvereinsseitig sich begnügt haben, da es der Zollbehörde hauptsächlich darauf ankommt daß die ihr zu überweisenden Räume eine hinreichende Zollsicherheit darbieten, indem sie nur so viel Waaren expedirt als der Raum zuläßt.

Allein vom Standpunkte des Bremischen Handels stellt sich die Sache ganz anders dar. Diesem liegt nicht daran nur so viel Waaren nach dem Zollschoppen zu bringen als zollamtlich wegen Beschränktheit des Raumes expedirt werden können, sondern umgekehrt ist großer Werth darauf zu legen daß diejenigen Waaren deren Versendung und zollamtliche Behandlung von den Absendern gewünscht wird, auch von der Zollbehörde abgefertigt werden können und dieser dazu der nöthige Raum nicht fehle. Da nun sich ergeben hat daß der bisherige Zollschoppen für das vorhandene Bedürfniß gegenwärtig bereits viel zu klein ist, jetzt aber noch sehr erhebliche Abfertigungsmodalitäten hinzukommen, welche große Waarenmassen der bisherigen Verladung auf Ladeschein entziehen und der zollamtlichen Behandlung in dem Zollschoppen

zuföhren dürften, auch außerdem der Bremische Handel in bedeutender Zunahme begriffen ist, so konnte kein Zweifel darüber bleiben daß der bisherige Zollschoppen fortan noch viel weniger als bisher sich als ausreichend erweisen werde. Die Deputation hielt es daher für unabwieslich, daß noch ein zweiter Schoppen für zollamtliche Abfertigungen erbaut werde, weil es nur dadurch möglich werden kann Aufenthalt bei der zollamtlichen Behandlung der Waaren zu verhindern. Nachdem sich nun, wie aus dem Protokoll sub I. c. zu ersehen, die Zollzugscommission mit der Errichtung dieses zweiten Abfertigungsschoppens einverstanden erklärt hat, ist der Baudirector Schröder beauftragt worden die erforderlichen Bauzeichnungen und Anschläge zu entwerfen.

Aus dem beifolgenden Situationsplane und Grundriß ist die Lage zu ersehen, welche dem neuen Zollschoppen zu geben ist, sowie aus der beiliegenden Zeichnung die äußere Erscheinung des Schoppens. Derselbe wird dem schon vorhandenen langen Schoppen ganz gleich sein, und an seiner Ostseite par terre acht heizbare Zimmer für das Hauptzollamt und einige Zimmer für die Bremischen Declarations- und Accisebeamten enthalten. In dem oberen Stockwerke werden sich einige Bohnzimmer ergeben, welche ohne Zweifel auf zweckmäßige Weise nutzbar gemacht werden können.

Auf diese Weise wird die ganze zollamtliche und eisenbahnseitige Behandlung der Waarenversendung auf dem Bahnhofe höchst bequem und zwar nicht bloß für die Zoll- und Eisenbahnbehörden sondern auch für das versendende Publicum eingerichtet und zweifelt die Deputation nicht mit ihrem Verfahren hinsichtlich dieses neuen Schoppens Beifall zu finden.

Dagegen darf sie nicht unerwähnt lassen daß bis zur Vollendung des Baus dieses neuen Schoppens für unsere Versendungen erhebliche Störungen und Stockungen eintreten können, weil bis dahin nur der eine bisherige Zollschoppen zu Zollabfertigungen verwendet werden kann. Es läßt sich dieses aber nicht ändern, und wird dahin zu trachten sein daß der neue Schoppen so rasch als irgend möglich hergestellt werde.

Die Kosten des neuen Zollschoppens auf dem Bahnhofe, welcher noch eine Verlegung der Viehrampe, so wie die Anlegung von zwei Drehscheiben, eines Schienenstranges und einiger Pflasterungen erforderlich macht, sind von dem Baudirector Schröder nach dessen beifolgendem Berichte, aus welchem sich noch weitere Details ergeben, wie folgt veranschlagt:

1) für den Schoppen	af 36,000	„ —
2) „ Schienen	„ 8,905	„ —
3) „ Pflaster	„ 1,775	„ 40
4) „ Einfriedigung	„ 1,566	„ 18
5) „ Drehscheiben	„ 2,800	„ —
6) „ Verlegung der Viehrampe	„ 883	„ —
7) „ Privet, Erdarbeiten zc.	„ 3,070	„ 14
	af 55,000	„ —

Es kommt hinzu:

für Veränderungen in der Personenhalle	„ 750	„ —
Abkleidung des Zollschoppens und Erhöhung der Fenster ..	„ 750	„ —
	af 56,500	„ —

wogegen die bereits bewilligten 5000 af in Wegfall kommen.

Die Deputation erlaubt sich die Bewilligung dieser Summe von af 56,500 zu beantragen, und anheim zu stellen die Eisenbahndeputation mit Auftrag zur schleunigen Ausführung dieser Bauten zu versehen.

II. An der Holzpforte.

Es handelte sich zunächst um die Frage wie groß der Schoppen sein müsse, in welchem die stromaufwärts zu versendenden Waaren zollamtlich abzufertigen seien. Da nun füglich nicht ermittelt werden kann für welchen Theil der oberweserwärts zu versendenden Waaren die verschiedenen Formen der zollamtlichen Abfertigung und für welchen Theil das erleichterte Verfahren, bei welchem der Schoppen nicht benutzt wird, in Anspruch genommen werden wird, so bleibt nichts Anderes übrig als zur annäherungsweise Ermittlung des Verhältnisses den Maßstab der Versendungen mit der Eisenbahn anzuwenden.

Bei dieser finden bekanntlich zweierlei Versendungsarten statt, nämlich diejenige auf Ladeschein, bei welcher keine Zollrevision an der Grenze eintritt und welche auf Waaren

überhaupt Anwendung findet, die vom Auslande mit einer Eisenbahn in den Zollverein in verschlossenen Eisenbahnwagen eingehen und nach einem an der Eisenbahn belegenen Hauptzollamte bestimmt sind, und die andere Versendungsart, welche Waaren betrifft, die nicht nach einem solchen an der Eisenbahn belegenen Hauptzollamte bestimmt sind, für welche daher eine zollamtliche Abfertigung nöthig ist. Diese zweite Versendungsweise erfordert selbstredend verhältnißmäßig einen weit größeren Raum als die erstere, weil die Waaren mehr oder minder zollamtlich untersucht und theilweise plombirt werden müssen. Zu diesem Zwecke wurde bisher der s. g. Zollschoppen verwendet, welcher bei einem Flächenraum von 16,000 □Fuß sich als zu klein erwiesen hat, so daß, zumal mit dem 1. Januar noch verschiedene andere Zollabfertigungsmodalitäten hinzukommen, die Erbauung eines zweiten Schoppens für zollamtliche Abfertigungen in ähnlicher Größe für unerläßlich erkannt ist. Es wird mithin für den Eisenbahnverkehr zu zollamtlicher Behandlung der Waaren ein Flächenraum von 32 à 33,000 □Fuß außersehen, bei einem jährlichen Güterquantum im Ganzen von 1 Million bis zu 1,100,000 Centnern.

Das Quantum Waaren welches in den letzten Jahren die Weser aufwärts versendet worden ist, beträgt im Durchschnitt ca. 700,000 Ctr. für das Jahr. Es wird aber angenommen werden können daß nach Aufhebung der Weserzölle dies Quantum sich vermehre. Auch darf nicht außer Acht gelassen werden daß der Bremische Handel sich noch ferner erweitern kann, und daß das fragliche Local, aller Wahrscheinlichkeit nach, künftig nur mit unverhältnißmäßigen Kosten zu vergrößern sein wird, weshalb schon bei der ersten Anlage nicht zu knapp gegriffen werden mag.

Die Vollzugscommission, welche nur den gegenwärtigen Bestand des Oberweserverkehrs ins Auge gefaßt hat, hält nun dafür daß das Local mindestens 18 bis 20,000 □Fuß halten und eine Uferlänge von 500 Fuß mit 5 Krähen haben müsse, um nach den hauptsächlichsten Verladungsbezirken zugleich fünf Schiffe beladen zu können.

Da nun für die Verladungen die Oberweser aufwärts ganz gleiche Abfertigungsarten eintreten wie bei dem Eisenbahnverkehr, und namentlich statt des bei dem letzteren vorkommenden Verladens auf Ladeschein, ein diesem ähnliches erleichtertes Verfahren bei der Schifffahrt vorgesehen ist, wobei keine eigentliche zollamtliche Revision hier vorkommt, mithin die Beladung der mit solchen Waaren expediten Schiffe nicht vermittelt der Zollschoppen erfolgt, so ergibt sich daß die Verhältnisse bei den Versendungen die Oberweser aufwärts mit denjenigen bei der Eisenbahn ziemlich gleich sind.

Diesemnach erscheint für das Zollabfertigungslocal an der Oberweser ein Flächenraum von 20,000 □Fuß nicht zu groß, vielmehr möchte es erwünscht sein dasselbe noch um etwas größer herzustellen.

Nach Ermittlung der Länge und Größe des Zollschoppens kam die Frage zur Erwägung, an welcher Stelle am Weserufer der Schoppen aufzuführen sei? Es standen der Platz unterhalb der Holzpforte, derjenige oberhalb des Eisberges bis zum Hause von Plump, der Oberländische Hafen und der Werder oberhalb der Weserbrücke zur Wahl. Weil dabei technische und besonders wasserbauliche Rücksichten maßgebend erschienen, so wurden der Baudirector Schröder und der Wasserbauinspector Brockmann aufgefordert hierüber sich gutachtlich zu äußern. Der von diesen beiden Technikern über die Wahl des geeignetsten Platzes erstattete, hierbei erfolgende Bericht nebst zwei Flußcorrectionszeichnungen läßt keinen Zweifel darüber daß nur allein der Platz unterhalb der Holzpforte in Frage kommen könne, weil überwiegende wasserbauliche Gründe die Einrichtung einer Kaje mit entsprechendem Fahrwasser an den andern Stellen nicht ausführbar erscheinen lassen.

Die Errichtung des Schoppens an der genannten Stelle würde sich dem mehrfach erörterten aber noch nicht zur Ausführung gelangten Plane zur Erhöhung der Holzpforte und Tiefer anschließen, für den Zollschoppen daher im Grunde nur dessen Baukosten und der erweiterte Ankauf einer Anzahl Häuser zur Tracht kommen. Da aber es sich nicht bloß darum handelt einen angemessenen Zollschoppen aufzuführen, sondern auch darum, für die Oberweserfahrzeuge deren Ladungen nicht durch den Zollschoppen zu gehen haben, einen passenden Platz zum Landen und Einladen zu erhalten, sowie endlich auch für die die Oberweser befahrenden Dampfschiffe und Dampfschlepper einen anständigen Liegeplatz zu ermitteln, bei welchem dieselben ohne Schwierigkeit den beladenen Fahrzeugen vorgelegt werden können, so erlaubt sich die Deputation ihren Bericht auf die ganze Anlage von der Quantspforte bis zum Plump'schen Hause auszudehnen, zumal der Wunsch ausgesprochen ist diese ganze Uferstrecke aus einem Gusse, zugleich mit der Frage der Aufhöhung von Holzpforte und Tiefer behandelt zu sehen.

Es wird dabei beantragt den Zollschoppen an der Weser von der Quandtspforte bis vor der Stavendammstraße in der Länge von 500 Fuß zu erbauen, dann die Ufermauer bis zum Eisberge in der früher projectirten Linie fortzuführen, auf dieser Strecke zwei Krähne zum Entladen und Beladen der Oberweserfrachtfahrzeuge zu errichten, und vom Eisberge ab bis zum Plumpsch'schen Wohnhause das Terrain neben dem alten Wall auf 21 Fuß mit einer vierfüßigen äußeren Böschung aufzuheben, damit die sich mehrenden leichten Oberweserdampfschlepper an dieser Strecke vermittelst beweglicher Laufbrücken anlegen und ihre Kohlen einnehmen können.

Die Deputation erlaubt sich hinsichtlich weiterer Details Bezug zu nehmen auf den beifolgenden Bericht des Bauinspectors Brockmann vom 6. December, nebst Bauzeichnung, nach welchem die Ufermauer von Quandtspforte bis zum Eisberge 100,000 Thaler kostet, wovon indessen 20,000 Thaler erst dann zur Verausgabung kommen werden, wenn der Zollschoppen fertig sein wird und die interimistischen Locale an der Holzspforte abgebrochen werden können. Die Kosten der Aufhöhung am alten Wall sind einschließlich der Pflasterung einer 60 Fuß breiten Fahrstraße veranschlagt zu 28,000 Thalern, so daß die wasserbaulichen Arbeiten der ganzen Strecke sich auf 128,000 Thalern belaufen.

Würde die Vornahme dieser Arbeiten genehmigt, so wäre damit für die Oberweserschiffahrt und für jene ganze Strecke gründlich gesorgt. Die Deputation erlaubt sich daher die Genehmigung zu beantragen und zu empfehlen die Deputation bei der Convoye, Schlachte u. mit der Ausführung zu beauftragen.

Bei Erwägung der Frage der Erhöhung der Holzspforte und Tiefer zur Sicherstellung eines Theils der östlichen Altstadt gegen Hochwasser war bereits der Ankauf einer Anzahl Häuser zwischen der Tiefer und Weser beabsichtigt. Die Erhöhung der Tiefer auf 19 Fuß würde die bis zur Quandtspforte an der Weser, sowie die gegenüber belegenen Häuser auf eine solche Weise berühren, daß bei vielen derselben kaum ein Eingang zu ermöglichen sein möchte, zumal die geringe Breite der Straße ein Hinauslegen einer Eingangstreppe in die letztere nicht zulassen würde. Es ergab sich daher in diesem Umstande eine schwer zu beseitigende Schwierigkeit für die Durchführung der gedachten Erhöhung.

Der Platz auf welchem alle die eben in Frage gebrachten Häuser stehen, ist nun derjenige auf welchem die Erbauung des 500 Fuß langen Zollabfertigungsschoppens für die Oberweserversendungen beantragt wird. Ein Blick auf die beifolgende Situationskarte ergibt daß, wenn man hinsichtlich der dem Schoppen zu gebenden Form sich nach Möglichkeit der vorhandenen Vertlichkeit anschließt, derselbe vor der Stavendammstraße nur eine Breite von 30 Fuß bekommen kann, daß dagegen nach der Quandtspforte zu letztere sich namhaft vermehren muß, wenn ein durchschnittlicher Flächenraum von 20,000 □ Fuß herauskommen soll. Mag man nun die Mittelbreite auf 40 oder 50 Fuß annehmen, man wird mit dem Schoppen immer in die zwischen Tiefer und Klosterstraße belegenen Häuser hineinkommen, und da vor dem Schoppen nothwendig eine Fahrstraße von 30 : 40 Fuß Breite vorhanden sein muß, so wird der Ankauf der an der Nordseite der Tiefer von der Quandtspforte aufwärts belegenen Häuser zur Nothwendigkeit. Da nun mehrere dieser an der Tiefer belegenen Häuser bis an die Klosterstraße durchstrecken, andere dagegen nur sehr kurz sind, wogegen wieder mehrere Häuser der Klosterstraße in die neue Straßenlinie hineinreichen, so wird der Ankauf der sämtlichen Häuser von J. W. Wördemann an Tiefer und Klosterstraße aufwärts unerläßlich. Durch die Entfernung dieser Häuser wird zugleich ein angemessener Zugang durch die Klosterstraße zum Zollschoppen gewonnen.

Auf dem solchergestalt gewonnenen Raume würde der am Weserufer zu errichtende Schoppen an der Quandtspforte eine äußere Breite von 84 Fuß erhalten und nach Abzug der Zimmer und des Maschinenplatzes ein innerer Flächenraum von ca. 23,000 □ Fuß sich ergeben. Hinsichtlich der Construction des Schoppens nimmt die Deputation Bezug auf den schon erwähnten Bericht des Baudirectors Schröder und Bauinspectors Brockmann (Anlage 3) und bemerkt dazu das Folgende.

Wenngleich nur 5 Krähne für nothwendig erachtet worden sind, so hält die Deputation es doch für sehr empfehlenswerth deren 10 anzulegen, weil dadurch ein Verlegen der Schiffe bei dem Einladen überflüssig wird, welches um so wünschenswerther erscheint, als bei der Beschränktheit des Raumes ein solches Verlegen der Schiffe, wenn deren 5 zugleich einladen, in der Regel nicht möglich sein wird. Für je 2 Krähne wird ein Abfertigungszimmer gestellt, also im Ganzen 5, außerdem 3 Zimmer für Oberbeamte und Diener und 1 Zimmer für den Bremischen Declarationschreiber und Accisebeamten. Statt der bis-

herigen Krähne wird beantragt die in anderen Städten bereits in Gebrauch gekommenen hydraulischen Krähne anzuwenden, deren etwa auf das Doppelte sich stellende Anlagekosten dennoch eine dauernde Ersparung in sich schließen, und den weiteren Vortheil gewähren daß dieselben mit möglichst geringem Zeitverlust operiren, und nicht wie die alten Krähne ein starkes Personal zur Behandlung erforderlich machen, welches nicht nur in einem Zollschoppen sehr lästig sein, sondern auch den Raum erheblich beengen würde. Die Dampfmaschine, welche zum Heben des Wassers in einen Accumulator gebraucht wird, in welchem das aufgeschöpfte Wasser auf die Krähne den bewegenden Druck ausübt, würde bei Hochwasser verwendet werden können, um aus dem Balgecanal das Aufzugs- und Himmelwasser nach der Weser überzuschöpfen. Das erforderliche Bauwerk, so wie das Nähere über eine für einen Wärter erforderliche Wohnung ist aus der Zeichnung und dem Berichte der Techniker näher zu ersehen.

Die Eigenthümer deren Häuser in Anspruch genommen werden, sind, so weit hat ermittelt werden können, fast alle zum Verkaufe geneigt, und ist daher anzunehmen daß der Ankauf, ohne Härten in sich zu schließen, zu mäßigen Preisen wird erfolgen können. Der nach der Grundsteuerrolle ermittelte Werth dieser sämtlichen Häuser an der Tiefer und Klosterstraße beträgt Thaler 117,150. Der Ankauf der Grundstücke bis an die Klosterstraße ist, wie schon erwähnt, deshalb geboten, weil mehrere Erben ganz durchsirecken, und wegen der Ungleichheit der Grundstücke eine grade Straßenlinie sonst nicht zu erlangen ist, auch ein zweiter Zugang zum Zollschoppen vermittelst der jetzt fast unpässbaren Klosterstraße nicht wohl entbehrt werden kann; es ergibt sich aber aus der Situationskarte daß, nachdem die ganze Fläche freigemacht sein wird, ein sehr werthvoller Raum dem Staate zu gewiß nicht fehlender Benutzung oder Verwerthung verbleibt, wodurch die vorerwähnte Summe um ein Namhaftes sich vermindern dürfte.

Die weiteren Kosten zur Erhöhung, Pflasterung und Canalisirung der Tiefer, des Schoppens und der hydraulischen Krähne stellen sich nach dem Anschläge des Baudirectors Schröder wie folgt:

Bepflasterung, Aufhöhung und Canalisirung	fl. 16,500
der Hauptschoppen mit Wohnhaus	« 43,000
die hydraulischen Krähne mit Dampfmaschine	« 20,000
die Kanalpumpe	« 1,500
die provisorische Abfertigungsstelle auf dem Eisberge	« 500
Bauaufsicht, Bauhütte u.	« 1,500
	fl. 83,000
für Ankauf von Grundstücken würden hinzukommen	« 117,150
im Ganzen	fl. 200,150

Nachdem sich herausgestellt hat daß aus wasserbaulichen Gründen die Zollabfertigungsstelle und der Landungs- und Einladungsplatz für Oberweserfahrzeuge, so wie der Liegeplatz für die Oberweserdampfschiffe an keiner andern Stelle eingerichtet werden kann, und sich ergeben hat daß an dem Weserufer von Quantspforte bis zum Eisberge und oberwärts sich für den Oberweserverkehr alles auf das Bequemste vereinigt, auch nicht zu verkennen ist daß, wenn man die Anlage an einer der andern in Frage gekommenen Stellen machen wollte, die sehr bedeutenden Kosten der Veränderung der Stromcorrectionswerke eintreten würden, und endlich in Betracht gezogen wird daß wahrscheinlich auch ohne die Errichtung des Zollschoppens, die Ufermauer, die Aufhöhung der Holzspforte und Tiefer, so wie der Ankauf eines erheblichen Theils der in Frage gekommenen Grundstücke in nächster Zukunft beliebt worden sein würde, so kann die Deputation nicht anders als ihre volle Ueberzeugung aussprechen, daß trotz der großen Summe die Anlage nicht wohl zweckmäßiger und mit geringerem Kostenaufwande herzustellen ist. Sie muß aber auch hinzufügen daß nach dem Vorschlage etwas Besseres erlangt wird, welches dem Oberweserhandel eine lange entbehrte Bequemlichkeit verschafft, indem auf diese Weise der vielbesprochene angemessene Liegeplatz für die Oberweserdampfschiffahrt hergestellt, und diese mit der freien so wie mit der zollamtlich abgefertigten Waarenverladung mit Frachtfahrzeugen in unmittelbare, so lange gewünschte Verbindung gesetzt wird, und ferner für die Versendungen weseraufwärts ein für eine große Handelsstadt, wie Bremen es doch ist, würdiger Abladungsplatz gewonnen wird. Außerdem wird ein erheblicher Stadttheil gegen Ueberschwemmung gesichert, und zugleich unserm Bremen eine wirkliche Verschönerung verschafft.

Die Deputation beantragt daher die Bewilligung der anschlagsmäßigen Kosten von 200,150 Thlr. und stellt anheim die Baudeputation mit dem Ankaufe der Grundstücke nach der als Anlage 5 beifolgenden Liste der Eigenthümer und mit der Ausführung der angegebenen Bauten, sobald die Ufermauer so weit fertig sein wird, zu beauftragen.

Da aber der Fall eintreten könnte daß einzelne Grundeigenthümer sich nicht zu einem angemessenen Verkaufe ihrer Grundstücke verstehen möchten, so beantragt die Deputation für die auf der anliegenden Karte, Anlage K', mit grün bezeichneten Grundstücke, deren Eigenthümer auf der Anlage 5 namhaft gemacht sind, die Expropriation in Gemäßheit der Verordnung vom 14. Juni 1843 zu beschließen, und nach §. 4 dieser Verordnung eine Deputation zum Versuch einer gütlichen Verständigung über die Abtretung der erwähnten Grundstücke zwischen dem Staate, vertreten durch die mit dem Ankaufe zu beauftragende Baudeputation, und den theilhaftigen Grundeigenthümern niederzusetzen.

Dabei erlaubt sie sich zu bemerken daß, weil von den anzukaufenden Häusern keine Catastergrundrisse vorhanden sind, und eine genaue Aufmessung derselben aus nahe liegenden Gründen nicht vorgenommen werden konnte, man sich darauf beschränkt hat nur die äußeren Dimensionen der in Frage kommenden Häuser auf der Expropriationskarte anzugeben.

Der sub II. h. in dem Protokolle vom 1. Decbr. erwähnte, zu Abfertigungen auf dem Wasser bestimmte Prahm ist bereits im Bau begriffen; dem Vernehmen nach wird indessen mit der veranschlagten und genehmigten Summe nicht auszureichen sein, weil einige Verstärkungen und Verbesserungen sich als unerlässlich ergeben haben.

Der sub c. erwähnte interimistische Schoppen auf dem Eisberge, eine Art Zelt, ist bereits bei den Bauten an der Holzpforte mit aufgeführt. Es ist sehr wahrscheinlich daß künftig dies Local wegfallen kann, weshalb für jetzt von einem Antrage auf einen definitiven Bau, der übrigens bei der geringen Größe von 4 à 500 [Fuß] keine große Kosten würde verursachen können, abgesehen worden ist.

III. An den Postämtern.

Die für diese vorgesehenen Locale sind bereits genehmigt und in der Ausführung begriffen.

IV. Am Bindwams.

Das für den Eisenbahndienst am Bindwams zu errichtende Local wird ähnliche Absonderungen für die verschiedenen Zollabfertigungs-Modalitäten enthalten, wie solche sich am Bahnhofe vorfinden. Dieselben werden lediglich darin bestehen daß der untere Raum des Schoppens durch 2 Scherwände in drei Abtheilungen gesondert wird, und ein Paar Büreauszimmer für Zollbeamte angebracht werden. Der unter dem Schoppen zu errichtende Keller und die beiden Böden werden, soweit erforderlich, zu der Zollvereinsniederlage bestimmt, und glaubt die Deputation sich auf den Bericht beziehen zu dürfen, den über diesen Gegenstand die Eisenbahndeputation, nach gemeinsamer Berathung, erstattet hat.

Endlich bleibt noch über die

V. im Gebiete

vorzunehmenden Bauten zu berichten, die sich auf die im Protokoll vom 1. Decbr. angegebenen zwei Zollhäuser nebst Wohnungen beschränken. Eine Kostenveranschlagung dieser Bauten hat noch nicht stattfinden können, und da hinsichtlich der speciellen Einrichtungen eine Verständigung mit der Directivbehörde zu Hannover vorzugehen hat, so stellt die Deputation anheim mit Berichterstattung und Veranschlagung der Kosten die Baudeputation, welcher doch die Ausführung obliegen würde, zu beauftragen.

Hinsichtlich der

VI. möglichsten Beschleunigung der Bauten,

erwähnt die Deputation daß das Zollzugsprotokoll nicht früher als geschlossen betrachtet werden kann, bis über die vorzunehmenden Bauten ein definitiver Beschluß vorliegt, sie erlaubt sich daher, zumal der Vertrag mit dem 1. Januar 1857 in Ausführung gebracht werden soll, eine möglichst beschleunigte Berathung und Beschlußnahme gehorsamst zu empfehlen.

Bremen, den 13. Decbr. 1856.

Die Deputation wegen des Zollvereins.

(gez.) A. Duckwitz. (gez.) F. C. F. Nielsen.

Unter-Anlage I.
zur Anlage der Mittheilung des
Senats vom 19. Decbr. 1856.

Nachdem die durch die Vollzugscommission vorgesehenen interimistischen Zollabfertigungslokale für oberweseraufwärts nach dem Zollverein zu versendende Waaren an der Schlachte und Holzpforte, erstere in einer Länge von etwa 336 Fuß und letztere in einer Länge von etwa 54 und 74 Fuß, völlig hergestellt sind, auch der in dem gedachten Protokolle erwähnte, für Abfertigungen auf dem Wasser bestimmte Prahm im Bau soweit vorgeschritten ist, daß derselbe bei Eröffnung der Schifffahrt im nächsten Jahre in Benutzung genommen werden kann, und ferner beliebt worden ist daß einstweilen dem Hauptzollamte die drei oberen Zimmer und ein Zimmer am Eingange des Hauptgebäudes des Bahnhofes eingeräumt werden, sowie daß die westliche Abtheilung des jetzigen Zollschoppers sicher von dem übrigen Raume abge sondert werde, und endlich ein provisorisches Abfertigungslokal auf dem s. g. Eisberge zur Abfertigung der mit Dampfschiffen zu expedirenden Personen und Waaren herzustellen sei, vereinigte sich heute die Vollzugscommission zu dem Beschlusse, daß die nachfolgend angegebenen Bauten und Einrichtungen für die Abfertigung von Personen und Waaren sowie für die Zollvereinsniederlage definitiv zu treffen seien, wobei Bremischerseits jedoch die verfassungsmäßige Genehmigung des Senats und der Bürgerschaft vorbehalten wurde.

I. Im Bahnhofe.

a. Im Bahnhofesgebäude (Personenhalle).

Die zollamtliche Abfertigung von Personen, deren Effecten, Mustern und kleinen Waarenmengen sowie Eilgut findet in den dem Zollamte gegenwärtig überwiesenen Lokalen, unter Beifügung des neben denselben befindlichen Eckzimmers, statt, und werden vor Abgang eines Personenzuges die Personenzimmer in bisheriger Weise abge sondert.

b. Die vorerwähnte interimistische Absonderung im gegenwärtigen Zollschoppen wird nach Vollendung des unter c. bemerkten Gebäudes beseitigt, die Fenster der jetzigen Bürezimmer werden erhöht und der ganze Schoppen zur Abfertigung von zollamtlich zu behandelnden Waaren bestimmt.

c. Dem sub b erwähnten Zollschoppen schräg gegenüber wird ein etwa 450 Fuß langes und etwa 45 Fuß breites Gebäude errichtet. In diesem werden, nach einem vorgelegten Risse, 8 heizbare Zimmer dem Hauptzollamte zur Verfügung gestellt, und der übrig bleibende, nicht zu Zimmern verwendete, etwa 360 Fuß lange Raum dem Hauptzollamte zur zollamtlichen Waarenabfertigung überwiesen.

Nach Vollendung dieses Gebäudes werden die interimistisch dem Hauptzollamte eingeräumten 3 oberen und das bezeichnete untere Zimmer am Eingange des Hauptgebäudes des Bahnhofes zurückgegeben.

II. An der s. g. Holzpforte.

a. Es wird am Weserufer in der Länge von etwa 500 Fuß ein einstöckiges Abfertigungsgebäude aufgeführt werden.

Dasselbe wird in größtmöglicher Breite, jedoch an keiner Stelle unter 30 Fuß breit, und im Ganzen nicht unter 18 à 20,000 □Fuß messend, erbaut werden.

Das Gebäude wird mindestens 5 Krähne enthalten und werden für diese 5 Krähne die erforderlichen Abfertigungslokale gestellt.

In der Mitte des Gebäudes werden 1 Zimmer von ca. 256 □Fuß und 2 Zimmer, jedes von ca. 144 □Fuß, für den Vorstand der Oberweserabfertigungsstelle sowie für die obern und untern Beamten des Hauptzollamtes errichtet, sowie an einer passenden Stelle einige Zimmer für die Bremischen Steuer- und Declarationsbeamten.

Es bleibt Bremen überlassen zur Beschleunigung und Erleichterung der Abladungen einige Nebenkrähne aufstellen zu lassen.

An der Wasserseite des Gebäudes sind einige Leuchten anzubringen, um die Aufsicht über die Schiffe bei Nacht zu erleichtern.

Dies Gebäude wird dem Hauptzollamte zur zollamtlichen Abfertigung der die Oberweser aufwärts nach dem Zollvereine bestimmten Waaren überwiesen.

Nach Herstellung dieses Gebäudes werden die interimistischen Baulichkeiten an der Schlachte und an der Holzpforte von dem Hauptzollamte geräumt und zurückgegeben.

b. Zum Zweck der Abfertigung der zu Wasser nach der Zollstelle gebrachten Waaren stellt Bremen einen 50 à 60 Fuß langen und etwa 25 Fuß breiten Prahm mit den erforderlichen Einrichtungen.

c. Insofern bei Herstellung dieser Baulichkeiten noch ein Transport von Gütern und Personen mit Dampfschiffen die Oberweser aufwärts stattfinden sollte, wird auf dem s. g. Eisberge, dem Anlegeplatze der Oberweserdampfschiffe, ein Lokal errichtet, um in demselben die mit den Dampfschiffen auf der Oberweser nach dem Zollvereine fahrenden Personen sowie deren Effecten und die mit Dampfschiffen zu versendenden Waaren zollamtlich abzufertigen. Das Lokal wird ein heizbares Zimmer und einen Abfertigungsraum von etwa 4 bis 500 □ Fuß enthalten.

III.

An den Postämtern.

a. Bei dem Königlich hannoverschen Postamte werden zum Zweck der Zollabfertigung 2 Räume, jeder ca. 20 Fuß lang und etwa 13 Fuß breit eingerichtet, und werden

b. bei dem Stadtpostamte für die zollamtliche Abfertigung der mit der Fahrpost über die Großherzoglich Oldenburgische Grenze nach dem Zollverein bestimmten Gegenstände 2 Räume, jeder etwa 13 Fuß lang und 8 Fuß breit, Bremischer Seits gestellt.

IV. Am Bindwams oder Weserbahnhohe.

Am Ufer der Weser wird nach dem vorgelegten Bauplan ein Gebäude errichtet, dessen für die Eisenbahnerpedition bestimmter Theil aus einem Raume von etwa 250 Fuß Länge und 40 Fuß Breite bestehen wird. Derselbe hat außer einigen heizbaren Zimmern für die Zollbehörde und einigen Zimmern für Eisenbahnbeamte und den Bremischen Steuerbeamten die für die verschiedenen Zollabfertigungsmodalitäten erforderlichen Abtheilungen zu enthalten.

Ueber diesem Unterraum wird sich ein Boden in Mauern von ca. 250 Fuß Länge und ca. 40 Fuß Breite, und über diesem ein zweiter Boden in Mauern von gleicher Länge und etwa 60 Fuß Breite befinden, wovon zunächst der eine, nach Wahl der Zollbehörde, für die Zollvereinsniederlage zu bestimmen, und sobald sich ein Erforderniß fernerer Räumlichkeiten ergibt, auch der andere zu gleichem Zwecke zur Verfügung zu stellen ist. Die örtliche Verbindung der Niederlage mit der Schifffahrt, der Eisenbahn und dem Frachtfuhrwerke, so wie die Absonderung der Böden in der Art daß der der Zollverwaltung zur Niederlage überlassene Raum für sich vollständig abgeschlossen sei, und endlich die Einrichtung der Zimmer für die Zollbehörde ist durch das Königlich Hannoversche Oberzollcollegium und die Bremische Verwaltungsbehörde festzustellen.

Bremen behält sich vor nach Maßgabe der Zunahme des Handels dies Gebäude nach seinem Ermessen zu vergrößern.

V. Im Gebiete.

Zwischen Wartthurm und dem Grollander Wege an der Chaussée, auf dem dem Zollverein angeschlossenen Gebiete stellt Bremen ein wasserfreies Gebäude für einen Ansageposten (Nebenzollamt II.), welches aus vier heizbaren Zimmern nebst Zubehör zu bestehen hat. Bis zur Beendigung des Baus dieses Locals wird zu Wartthurm für diesen Zweck ein Miethlokal geliefert.

Sodann wird in der Nähe des s. g. Rothen Hauses ein Zollhaus errichtet, welches zu bestehen hat aus einem Wohnhause und Zubehör für den Einnehmer und den erforderlichen Abfertigungslokalen, beides nach weiterer Verabredung mit der Directivbehörde zu Hannover.

IV.

Bremischerseits wird die Verpflichtung übernommen die vorstehend erwähnten Bauten, sobald es die Witterung gestattet, in Angriff zu nehmen und mit möglichster Beschleunigung auszuführen.

Bremen, 1. December 1856.

(gez.) Louis Alexander von Jordan,

> Widmann,

> C. Erleben,

> v. Wille,

> Meyer,

> A. Duckwitz.

Unter-Anlage 2

zur Anlage der Mittheilung des Senats
vom 19. Decbr. 1856.

B e r i c h t

über einen neu zu erbauenden Zollschuppen am Bahnhofe.

Das Gebäude soll dem ersten Güterschuppen gegenüber auf dem der Stadt zugekehrten Theile des Bahnhofesplatzes in ungefähr gleichen Dimensionen aufgeführt werden. Auf der der Stadt zugekehrten Seite des Schuppens wird ein doppeltes Schienengleisr gelegt, auf der andern Seite ein 60 Fuß breiter gepflasterter Fahrweg für die Schlachtwagen. Zwischen dem alten Güterschuppen und dem neuen Zollschuppen liegen die sogenannten Productengleise in der Mitte, von jedem Schuppen durch einen 60 Fuß breiten gepflasterten Weg abgetrennt.

Für die projectirte Schuppenanlage sind nachstehende bauliche und andere Einrichtungen erforderlich:

I. Der Zollschuppen

enthält

- a. den Lagerraum für die abzufertigenden Güter, 340 Fuß lang, 39½ Fuß breit;
- b. ein Zimmer mit Nebenzimmer für die obern Zollbeamten;
- c. ein Zimmer für den Rendanten;
- d. ein Zimmer mit Nebenzimmer zur Registratur;
- e. ein Zimmer für den Boten;
- f. zwei Abfertigungslocale;
- g. ein Declarationsbureau;
- h. ein Bureau für die Eisenbahngüterexpedienten;
- i. Zimmer für die Arbeiter;
- k. eine an einen Beamten zu vermietende größere Wohnung;
- l. eine dergleichen kleinere Wohnung im andern Giebel.

Das Gebäude wird wie der gegenüberliegende Güterschuppen von Mauersteinen in Rohbau ausgeführt, die Dächer, welche vor dem Lagerraume um 14 Fuß auf jeder Seite hervorragen, werden sämmtlich mit Schiefer gedeckt.

2. Der Situationsplan.

Wie schon oben angedeutet, wird der zu dem Productengleise hergerichtete Platz noch um so viel verbreitert, daß er bis an die früher projectirte Querstraße grenzt. Der ganze Platz wird ringsum eingefriedigt und zwar nach dem Hauptgebäude zu durch ein schmiedeeisernes Gitter, an der andern Seite durch eine hölzerne Planke. Hinter dem neuen Zollschuppen bleibt noch so viel Platz, daß dreifache Eisenbahngleise Platz haben und noch ein dem Zollschuppen in seinen Dimensionen ähnliches Gebäude aufgeführt werden kann.

Die Schienenstränge sind mit der Weserbahn durch Weichen verbunden und mit

dem Bahnhofe auf der andern Seite durch Drehscheiben, so daß ein Zug sowohl im Ganzen mit Locomotiven vorfahren, als auch im Einzelnen vermittelst der Drehscheiben ausgewechselt werden kann.

Außer den oben angeführten Bauarbeiten ist noch auszuführen:

- 1) Die Erdschüttung,
- 2) die Schienengleise,
- 3) zwei Drehscheiben,
- 4) eine Privetanlage neben dem ersten Steuerschuppen.
- 5) die Verlegung der Viehrampe nach der Dorfstraße.

Letzteres empfiehlt sich, weil durch die Viehrampe, wie sie jetzt besteht, der Verkehr zwischen den einzelnen Schuppengebäuden behindert wird, und weil es überhaupt besser ist die Viehrampe so weit wie möglich von dem Hauptverkehr des Bahnhofes entfernt anzulegen und als eine isolirte zu behandeln, damit nicht durch Losreißen des Viehes u. Unglück geschehe.

Es bleibt nur noch zu erörtern warum der neue Schuppen nicht lieber auf dem Bahnhof, sondern vor demselben angelegt ist.

Dafür sprechen aber mehrere Gründe:

Zuerst muß die eine Seite des Schuppens dem Publikum — dem Frachtfuhrverkehr zugänglich sein; läge der Schuppen auf dem Bahnhofe, so müßten sämtliche Frachtwagen die Gleise passiren, was, ganz abgesehen von der möglichen Gefahr, stets störend auf den Bahnhofsbetrieb einwirken würde. Ferner würden die Zollbeamten, welche, in beiden Schuppen stationirt, mit einander häufig verkehren müssen, und ebenso das Publikum, welches häufig in beiden Schuppen zu thun hat, ebenfalls immer die Schienen zu überschreiten haben, und endlich würde der einzige noch disponible Platz, welcher allein später zu Eisenbahnzwecken, (vielleicht zur Bremerhavener Bahn) gebraucht werden kann, hiedurch in Anspruch genommen werden.

Dagegen besteht der Vortheil der Anlage darin daß der ganze Frachtverkehr, welcher sowohl mit den Güter- wie mit den Zollschuppen zu thun hat, leicht zu übersehen und zu überwachen ist, daß ferner die Frachtwagen außerhalb der Arbeitsstunden unter sicheren Verschuß und sichere Bewachung gestellt werden können.

Die Kosten der Anlage betragen:

1) Der Schuppen	36,000. —	ℳ
2) Pflaster	1,775. 40	«
3) Einfriedigung	1,566. 18	«
4) Zwei Drehscheiben	2,800. —	«
5) Verlegung der Viehrampe	883. —	«
6) Privetanlage	400. —	«
7) Schienen	8,905. —	«
8) Erdarbeiten, insgemein	2,670. 14	«
Summa.	55,000. —	ℳ

Bremen, den 10. Dec. 1856.

(gez.) A. Schröder.

Unter-Anlage 3
zur Anlage der Mittheilung des Senats
vom 19. Decbr. 1856.

B e r i c h t

über die Herstellung eines Lade- und Löschplatzes für die zollamtlich abzufertigenden Güter für die Oberweser.

Dem uns gewordenen sehr geehrten Auftrage, unsere Ansicht darüber auszusprechen, an welcher Stelle am zweckmäßigsten ein Lade- und Löschplatz für die zollamtlich abzufertigenden Güter welche auf der Oberweser verschifft werden einzurichten sei, beehren wir uns im Nachstehenden ganz ergebenst zu entsprechen.

Nach den uns mitgetheilten Anhaltspunkten muß der Lade- und Löschplatz auf welchem ein Schoppen zu erbauen ist, für die auf der Oberweser zu verschiffenden Güter eine Länge von 500 Fuß haben, und ein Löschplatz für die Güter welche stromabwärts kommen und wieder in den Zollverein gehen, also zollamtlich behandelt werden müssen, in unmittelbarer Verbindung damit stehen, und außerdem soll ein Lösch- und Ladeplatz für die Dampfschiffe in unmittelbarer Nähe vorhanden sein. Die gesammte Länge des Lösch- und Ladeplatzes wird daher nicht unter 1100 Fuß betragen dürfen.

Die Stellen welche demnach für die Herstellung eines Lösch- und Ladeplatzes in's Auge gefaßt werden können, sind

- 1) die Holzpforte und ein Theil der Tieser,
- 2) der Raum neben dem alten Walle, vom Eisberge bis Plump,
- 3) der Oberländische Hafen,
- 4) das Terrain an der Werderstraße von der Holzstraße bis zu den Eisbrechern.

I. Die Holzpforte und die Tieser.

Es ist bekannt daß die Weser sich vom Puntendeiche bis in die Stadt in einem scharfen Bogen erstreckt, welcher am oberen Ende der Stadt neben der Holzpforte ausläuft, und daß neben derselben sowohl als auch unmittelbar oberhalb den Eisbrechern in jedem Jahre eine große Menge Sand sich ablagerte, bevor die Correction dieser Flußstrecke ausgeführt war, wodurch die Schifffahrt sehr erschwert wurde.

Diese Ablagerungen entstanden hauptsächlich durch die zu große Breite des Flusses bei den mittleren und kleinen Wasserständen, indem der Strom alsdann nicht mehr so kräftig wirkte, daß er das Material welches er mit sich führte weiter fortschaffen konnte, theils war es die ungünstige Richtung des Strombettes oberhalb den Eisbrechern zu der Lage welche der Fluß unterhalb denselben hat, und von einiger Einwirkung ist auch die Aufstauung gewesen, welche sich zur Zeit des Hochwassers innerhalb der Stadt bildet.

Alle Projecte welche zur Correction eines Flusses entworfen und ausgeführt werden, können ihren Zweck nur vollständig erfüllen, wenn die Einschränkung des Flusses so weit erfolgt, daß der Strom dadurch veranlaßt wird das Material welches er mit sich führt fortzuschaffen, und die Lage der Werke und ihre Entfernung von einander richtig gewählt worden ist und auch die Stromlinie sich der vorhergehenden und der nachfolgenden Strecke in zweckmäßiger Richtung anschließt. An manchen Stellen muß man außerdem auch darauf noch Rücksicht nehmen, daß die Schiffe nach den Lösch- und Ladeplätzen gelangen können, und sind ebensowohl die Zugänge zu den Häfen nicht außer Acht zu lassen.

Bei Feststellung des Projectes zur Correction der Weser für die zunächst oberhalb der Stadt belegene Flußstrecke mußte also auf den Fluß innerhalb der Stadt und auf die Zugänge zu den Lösch- und Ladeplätzen sowie auf den Eingang zum oberländischen Hafen und auf das Verhalten des Flusses zur Zeit des Hochwassers Rücksicht genommen werden, weshalb es nothwendig war dasselbe so festzustellen und auszuführen, daß dadurch allen Verhältnissen genügt werde und die Ausbildung des Flusses sowie die Beseitigung der großen Sandablagerungen erfolge.

Diese Voraussetzungen sind seit der Ausführung des Projectes vollständig in Erfüllung gegangen; die großen Sandablagerungen welche in früheren Jahren in der Nähe der Eisbrecher bei kleinem Wasserstande sich immer zeigten, sind so weit beseitigt, daß die Schifffahrt ohne erhebliche Bes. werde selbst bei kleinem Wasserstande namentlich von und nach der Holzpforte stattfinden kann.

Die neue Uferlinie schließt sich an die Holzpforte zweckmäßig an, und neben dieser ist immer eine Tiefe vorhanden, welche das Entladen und Beladen der Fahrzeuge selbst bei dem kleinsten Wasserstande gestattet, und das Abfahren derselben ist durch die regelmäßige Ausbildung des Flusses, welche auch am rechtsseitigen Ufer oberhalb der Holzpforte eingetreten ist, sehr erleichtert werden.

Von sehr vortheilhafter Wirkung auf die Ausbildung des Flußbettes in der unmittelbaren Nähe der Holzpforte wird der Bau einer Ufermauer von der vorspringenden Ecke der Holzpforte bis zu der vortretenden Spitze des Eisberges sein, weil dadurch in dieser Strecke eine regelmäßige Uferlinie dargestellt wird, welche sich der allgemeinen Stromrichtung und der oberhalb gewählten Stromlinie weit besser als die alte daselbst vorhandene Ufermauer anschließt. An solchen Stellen pflegt die Ausbildung des Fahrwassers regelmäßig vor sich zu gehen und eine genügende Tiefe niemals zu fehlen, wenn nicht ganz außeror-

dentliche Umstände eintreten, welche außer aller Berechnung liegen, und dennoch nur unbedeutende Baggerungen hervorrufen können. Eine Verlängerung der Ufermauer in gerader Richtung von der Holzpforte abwärts bis zur Quantspforte kann aus denselben Gründen auf die Ausbildung des Flußbettes neben derselben nur höchst vortheilhaft einwirken.

Die beladenen Fahrzeuge können schon jetzt bei dem kleinsten Wasserstande ohne Beschwerde nach der Holzpforte gelangen und wieder abfahren, und es ist sicher zu erwarten daß nach Ausführung der erwähnten Ufermauer solches noch besser als bisher der Fall sein wird, und wird dann auch die Abfahrt um so bequemer werden, weil die Dampfsschiffe, welche die Fahrzeuge bugsiren, ihren Liegeplatz gleich oberhalb den Eisbrechern ebenfalls am rechtsseitigen Ufer der Weser haben, und die größere Oeffnung welche durch die Fortnahme von Eisbrechern neben der neuen Ufermauer geschaffen werden muß, wird es gestatten daß dieselben weit besser als gegenwärtig durch die Eisbrecher fahren und die Fahrzeuge aufschleppen können.

Demnach wird die Uferstrecke vom Eisberge bis zur Quantspforte zur Anlage eines Lösch- und Ladeplatzes sehr wohl geeignet sein.

II. Der Platz am Altenwalle vom Eisberge bis Plump am Ostdeiche.

Schon in früheren Jahren haben wir gemeinschaftlich die Linie festgestellt, bis zu welcher die Kappe eines vom Punkendeiche bis zum Eisberge aufzuführenden Deiches zur Regulirung des Ufers ausgeführt werden darf, und dabei angeführt daß diese Linie sowohl auf den Abfluß des Hochwassers als auch auf die Ausbildung des Flußbettes vortheilhaft einwirken werde. Von diesen Gründen geleitet, können wir auch jetzt eine Aenderung dieser Linie nicht empfehlen, und werden wir daher untersuchen und feststellen ob ein Lade- und Löschplatz vom Eisberge bis Plump am Ostdeiche ausgeführt werden kann und also die Ausführung einer Ufermauer in der gedachten Linie empfehlenswerth ist.

Die Linie in welcher die Ufermauer erbaut werden muß, ist von dem Flußufer im Mittel 100 Fuß entfernt und von den Köpfen der Werke welche daselbst ausgeführt sind, also von der neuen Strom- und Uferlinie, 175 Fuß.

Die Anlegung eines Lösch- und Ladeplatzes an dieser Stelle würde also eine vollständige Aenderung des Flußcorrectionsprojectes zur Folge haben, und müßte dieselbe von dem Eisenradsdeiche bis an die Stadt ausgeführt werden, weil eine so plötzliche Erweiterung des Flußbettes bei mittleren und kleinen Wasserständen große Sandablagerungen und eine vollständige Verwilderung des Flußbettes wieder hervorrufen würde, welche nur durch fortwährende in jedem Jahre zu wiederholende sehr kostspielige Baggerungen und mitunter denoch nur höchst mangelhaft wieder zu beseitigen sein würden.

Eine Veränderung des Correctionsprojectes würde also unbedingt erforderlich werden, um die Ausbildung und Erhaltung einer ausreichenden Fahrtiefe vor der neuen neben dem Altenwalle zu erbauenden Ufermauer zu bewirken, und demnach die Beseitigung der am rechtsseitigen Ufer vorhandenen Werke und Verlandungen sowie die Einschränkung des Flusses durch die Verlängerung der am linksseitigen Ufer erbauten Werke erforderlich werden.

Hierdurch wird die Strom- und Uferlinie vollständig geändert und sich nicht mehr wie jetzt am oberen Theile des Werders, sondern unterhalb der Weserbrücke an die Ufermauer anschließen und neben dem Werderufer so weit vortreten, daß eine Verbauung desselben durch weit in den Fluß reichende Werke bis zur Weserbrücke nothwendig ist.

Diese Werke werden in wenigen Jahren eine so bedeutende Verlandung erzeugen, daß dadurch der jetzt sehr bedeutende Verkehr am Werderufer fast gänzlich aufgehoben wird, und durch die nothwendige Verlängerung der Werke bei der Hafenmündung wird die Verlandung vor derselben erheblich vermehrt werden und die Einbringung der Schiffe in den Hafen nur durch die Fortnahme zweier Eisbrecher, zuweilen aber auch gar nicht möglich sein.

Von viel nachtheiligeren Folgen werden indeß die Werke beim Eisgange sein, indem das Eis, welches aus dem durch hohe Ufermauern eingeschränkten Flußbette seitwärts nicht entweichen kann, noch mehr Veranlassung findet sich hier festzusetzen und große gefährliche Ueberschwemmungen herbeizuführen.

Die Veränderungen, welche das Stromcorrectionsproject erleiden, sowie die neuen Werke und die Verlängerung der alten Werke welche demnach auszuführen sein würden, haben wir in der unter Litt. A. anliegenden Karte eingetragen und sämtliche Aenderungen mit rothpunctirter Farbe angegeben, während die jetzigen Stromlinien und die Linie in

welcher die neue Ufermauer und die äußere Kante der Deichkappe erbaut werden darf, mit rother Farbe voll ausgezogen gezeichnet ist.

Wir können indeß nicht unterlassen unsere Ansicht dahin auszusprechen daß, nach sorgfältiger Erwägung aller Gründe, der neben dem alten Walle vorhandene Platz zur Anlage eines Lösch- und Ladeplatzes nicht geeignet ist.

III. Der oberländische Hafen.

Die Einrichtung eines Lösch- und Ladeplatzes am oberländischen Hafen würde ebenfalls zunächst eine vollständige Aenderung des Buhnsystems vom Punkendeiche ab erforderlich machen, sowohl um einen Anlegeplatz für die Dampfschiffe am Weserafer zu gewinnen, als auch zur Herstellung einer bequemen Einfahrt zum oberländischen Hafen. Eine Abkürzung theils auch eine gänzliche Beseitigung der Werke am linksseitigen Ufer der Weser würde zunächst nothwendig sein, und diese aus den schon oben angeführten Gründen eine Verlängerung der Werke am rechtsseitigen Ufer nach sich ziehen.

Die Aenderungen welche das Correctionsproject erleiden müßte, haben wir in der unter Lit. B anliegenden Charte ebenfalls roth punktirt eingetragen, während die jetzigen Stromlinien so wie die Richtung in welcher der neue Deich vom Eisberge aufwärts ausgeführt werden darf, in rothen voll ausgezogenen Linien gezeichnet sind.

Nach diesem Projecte müssen zunächst am linksseitigen Ufer fast sämtliche Werke welche vom oberländischen Hafen bis neben dem Punkendeiche vorhanden sind, beseitigt und zum Schutz des Ufers einige neue Werke und ein großes Deckwerk erbaut werden, während eine sehr bedeutende Verlängerung der am rechtsseitigen Ufer vorhandenen Werke sowie der Bau mehrerer neuer Werke vom Eisberge bis zur Weserbrücke nothwendig werden würde, welche sehr weit in den Strom vortreten und jede Benützung des Ufers vom Eisberge bis zur Weserbrücke als Lösch- und Ladeplätze hemmen und auch gänzlich aufheben würden.

Diese Werke würden aber auf den Eisgang ebenfalls sehr nachtheilig einwirken, und es würde auch hier sehr bald eine gefährliche Eisstopfung erfolgen.

Der Zugang zum oberländischen Hafen ist indeß gegenwärtig auch ohnehin sehr beschränkt, und bei einer Einrichtung desselben zum Lösch- und Ladeplatz würde die Werderstraße allein keineswegs ausreichen, vielmehr die Herstellung einer neuen Verbindungsstraße auszuführen und dazu mit großen Kosten ein Theil der westlich von dieser Straße belegenen Ländereien und Gebäulichkeiten anzukaufen sein.

Eine Aenderung des Correctionsprojectes können wir aus den vorangeführten Gründen nicht empfehlen, und deshalb auch die Einrichtung eines Lösch- und Ladeplatzes am Oberländischen Hafen nicht befürworten, zumal derselbe nach der gegenwärtigen Lage und Richtung der Strombauwerke welche am linksseitigen Ufer der Weser vorhanden sind, und auch wegen der unbequemen Einfahrt sich nicht dazu eignet.

IV. Das Terrain an der Werderstraße.

Das Terrain welches vom Oberländischen Hafen bis zu der Holzstraße an der Werderstraße vorhanden und zum größten Theile bebaut ist, würde sich zur Anlage eines Lösch- und Ladeplatzes sehr wohl eignen und zu empfehlen sein, wenn hier nicht der Uebelstand vorhanden wäre, daß bei kleinem Wasserstande beladene Fahrzeuge weder direct dort hinlegen, noch abfahren können, weil immer eine Sandbank vom oberländischen Hafen abwärts neben diesem Ufer herunter vorhanden ist, wodurch die Schiffer oft schon bei mittleren Wasserständen gezwungen sind ihre Fahrzeuge bei der Holzpforte vorbei und fast bis nach der großen Weserbrücke hinunterzulegen, bevor sie dieselben nach dem Werderufer bringen können. Durch kräftige und umfassende Baggerungen kann zwar der Sand fortgeschafft werden, allein diese jährlich wiederkehrenden Kosten, welche die Anlage des Lösch- und Ladeplatzes an dieser Stelle also erfordert, machen denselben höchst kostspielig.

Eine vollständige Aenderung des Buhnsystems welches oberhalb der Eisbrecher vorhanden ist, würde diesem Uebelstande abhelfen, allein wir haben schon bei der Besprechung der übrigen Projecte die Nachtheile ins Licht zu stellen versucht, welche durch die Aenderung des Correctionsprojectes hervorgerufen werden, und sind die Gründe welche dagegen sprechen, auch hier in Anwendung zu bringen, weshalb wir das Ufer am Werder als zur Anlage eines Lösch- und Ladeplatzes nicht geeignet erachten müssen.

Wenn aus Vorstehendem nur entschieden hervorgeht daß allein der Platz an der Ziefer und Holzpforte als der zur Anlage einer Zollabfertigungsstätte an der Oberweser

geeignet zu betrachten ist, so wäre nur noch zu erörtern welche Räumlichkeiten und welche andere Einrichtungen erforderlich sind, um den vorgeschriebenen Zweck zu erreichen.

Wir haben schon oben angeführt daß außer einem Schoppen von ungefähr 500 Fuß noch ein offener Ausladeplatz von ca. 500 bis 600 Fuß Länge erforderlich ist und die Gesamtlänge der ganzen Anlage 1100 Fuß betragen muß, wozu die Uferstrecke vom Eisberge bis zur Quantspforte gerade ausreicht.

Der Schoppen soll ferner eine mittlere Tiefe von 50 Fuß erhalten, vor dem Schoppen ist eine Fahrstraße von mindestens 30 Fuß erforderlich. Das dargebotene Areal hat jedoch da wo der Schoppen beginnen soll, nämlich dem Stavendamm gegenüber, überhaupt nur eine Breite von 54 Fuß, welche sich aber bis zu einer Breite von 130 Fuß an der Quantspforte ausdehnen läßt. Hierzu ist daher nicht allein der Abbruch der am Weserufer liegenden, sondern auch derjenigen Erben erforderlich, welche zwischen Tiefer und Klosterstraße bis zur Quantspforte belegen sind. Wenn von letzteren Grundstücken so viel zu der neuen Straße abgenommen ist, wie die beiliegende Zeichnung angiebt, so wird noch ein bedeutender Theil übrig bleiben, welcher anderweitig benützt werden kann, und es wird die Möglichkeit geboten werden auch die Klosterstraße bis so weit zu verbreitern, und somit den Anfang zur Verbreiterung dieser Straße zu machen.

Durch die Anlage in der gedachten Weise wird eine fast gerade Straße von der Wachtstraße bis zur Holzspforte gewonnen, welche von beiden Enden ganz übersehen werden kann, wodurch sich daher auch Verkehrsstörungen mit Leichtigkeit vermeiden lassen.

Außerdem sind noch folgende Zugänge, nämlich:

1. die Klosterstraße,
2. der Stavendamm,
3. der erweiterte Zugang vom alten Walle

vorhanden, also so viel daß von einer Verkehrsstörung überhaupt nicht mehr die Rede sein kann.

Der Schoppen selbst wird einen durchaus schiefen Grundriß erhalten, nämlich an der Seite der Quantspforte von 84 Fuß und dem Stavendamm gegenüber von 30 Fuß äußerer Breite. Da aber an letzterer Stelle die Anlage durch ein höheres Gebäude geschlossen wird, so ist die Schiefeit der Anlage von Außen nicht zu bemerken, im Innern kommt dagegen nur der benutzbare Raum in Frage.

Die zu dieser Anlage erforderlichen Bauarbeiten lassen sich in zwei Theile trennen, nämlich:

- 1) die Straßenanlage mit Pflaster und Kanälen,
- 2) die Schoppenanlage mit Zubehör.

I. Die Straßenanlage.

Bei Erläuterung derselben können wir füglich auf einen früher abgegebenen und unterm 31. März 1855 von der Deputation für die Strom- und Uferbauten mitgetheilten Bericht Bezug nehmen und nur das zum bessern Verständniß der jetzt in Frage kommenden Anlagen Nothwendige wiederholen.

Es handelte sich nämlich in dem erwähnten Berichte um Anlagen welche zur Erlangung eines Schutzes dieses Stadttheiles gegen Hochwasser und einer Vergrößerung der Schlachte an der Holzspforte dienen sollten.

Sämmtliche damals vorgeschlagenen Pflasterungs- und Kanalanlagen würden hier wiederum, jedoch in der zur neuen Anlage nothwendigen größeren Ausdehnung, zur Ausführung vorgeschlagen werden müssen, und zwar

- 1) die Aufhöhung des ganzen Terrains auf ca. 19 Fuß nebst den zu den Seitenstraßen führenden Rampen,
- 2) die Kanalisirung der ganzen Anlage,
- 3) die Pflasterung des Platzes und der Hauptstraße mit Basalt, sowie der Rampen nach den Seitenstraßen mit rauhen Steinen.

Dagegen würde eine besondere Dampfmaschine zum Auspumpen der Kanäle bei Hochwasser nicht erforderlich sein, weil diese Arbeit durch die später zu erwähnende Dampfmaschine für die Krähne gethan werden kann. Ein besonderes Pumpwerk ist jedoch herzustellen, weil dasselbe nicht bloß reines Wasser, sondern allen Schlamm und allen Unrath aus den Kanälen überzupumpen hat und daher eine etwas andere Einrichtung erhalten muß.

Wie in unserem Bericht vom 21. Febr. 1855 schon weiter ausgeführt ist, würde alles Straßen- und Himmelwasser während der Hochwasserzeit durch einen mit dem Weserufer nahezu parallel laufenden Kanal aufzufangen und durch die erwähnte Pumpe überzupumpen sein.

Das Bollwerk an dem oberen Theile der Holzpforte würde eine Höhe von 21 Fuß, also ca. 2 Fuß mehr als die Straße erhalten und oberhalb derselben wasserdicht und so stark auszuführen sein, daß es dem Andrang widerstehen kann; die Wassertreppen würden bei höherem Wasser dann abgeschlossen werden. Der Fußboden des Schoppens soll 3 Fuß höher als das Straßenpflaster gelegt werden, um mit der Höhe der Schlachtwagen gleichzustehen, damit die Güter nicht erst wieder gesenkt, sondern nur einfach übergerollt zu werden brauchen.

2) Der Schoppenbau.

Derselbe wird, wie schon oben erwähnt, an einer Seite 84 Fuß, an der andern 30 Fuß tief, und mit dem Wohn- und Maschinenhause 508 Fuß lang.

Außer dem eigentlichen Lagerraum soll derselbe noch nachstehende Localitäten und Einrichtungen erhalten:

- 1) zehn Krähne;
- 2) für je zwei Krähne ein Abfertigungszimmer;
- 3) ein Hauptzollbureau mit Nebenzimmer;
- 4) ein Bureau für die Bremischen Consumtionsbeamten;
- 5) ein Zimmer für die Arbeiter;
- 6) eine kleine Wohnung für einen der Aufsichtsbeamten;
- 7) Die Räume für die zur Bewegung der Krähne erforderlichen Dampfkessel und Maschinen — und endlich
- 8) eine Privet-Anlage.

Die Vertheilung dieser verlangten Räume ist am leichtesten aus der Zeichnung zu erkennen, und möchte nur hinzuzufügen sein daß es auch hier vortheilhaft erscheint zur Bewegung der Krähne eine hydraulische Maschine, wie sie bei den Einrichtungen am Weserbahnhofe schon beschrieben ist, in Anwendung zu bringen, da hier ebenfalls auf schnelle und leichte Handhabung der Krähne bedeutender Werth zu legen ist. Die zu der fraglichen Maschine erforderlichen Räumlichkeiten bestehen in einem Dampfkesselhause, dem eigentlichen Maschinenraum nebst einem Nebenraume für die Kanalpumpe und dem Raume für den Accumulator oder dem eigentlichen hydraulischen Theile der vorgeschlagenen Maschine.

Ueber dem Accumulator ist noch ein Stockwerk angebracht zur Aufstellung eines Wasserreservoirs zur Speisung der Kessel, welches indessen auch bei Feuersgefahr zur Speisung von Spritzen gute Dienste leisten kann, da es ebenfalls durch die Dampfmaschine gefüllt erhalten wird.

Das Gebäude soll aus Mauersteinen in Rohbau ausgeführt und, soweit der Lagerraum reicht, mit gerolltem Eisenblech auf eisernen Säulen und Trägern gedeckt werden. Wegen der schiefen Form des Grundrisses müssen, um nicht auch ein total windschiefes Dach zu erhalten, Querdächer mit Zwischengossen angelegt werden. Das Wohngebäude wird mit Schiefer gedeckt.

An beiden Endpunkten des Schoppens sind Wassertreppen in der in der Zeichnung angegebenen Weise anzulegen.

Schließlich ist noch zu erwähnen daß am Eisberge da wo auch später die Oberweser-Dampfschiffe anlegen werden, ein Schoppen zur Zollabfertigung der mit denselben abgehenden Güter angelegt werden muß.

Da sich indessen nicht voraussehen läßt in welcher Weise sich dieser Verkehr in Zukunft gestalten wird, so möchte es sich empfehlen vor der Hand nur ein provisorisches, 5 bis 600 □ Fuß großes hölzernes Gebäude daselbst zu errichten und erst durch die Erfahrung angeben zu lassen wie eine definitive Einrichtung am vortheilhaftesten zu machen sein wird.

Um den Lösch- und Ladeplatz und zugleich die östliche Altstadt gegen Hochwasser sicherzustellen, muß entweder die Erhöhung der Holzpforte und des Stauendamms zur Ausführung kommen oder statt derselben ein Perron von etwa 8 Fuß Breite hergestellt werden, wodurch mancherlei Unbequemlichkeiten für die Anwohner dieser Strecke sowohl als der Nebenstraßen fortfallen, weshalb wir die Ausführung desselben nur empfehlen können.

Wir dürfen hierbei nicht unbemerkt lassen daß durch die Erhöhung des Lösch- und

Ladeplatzes vom Eisberge bis zur Quantspforte durch einen Perron auf 21 Fuß, sowie der Tiefertstraße bis zur Wachtstraße auf 19 Fuß nach dem Brückenpegel die ganze östliche Altstadt gegen Hochwasser zu sichern ist, wenn eine entsprechende Kanalisierung der Nebenstraßen und dadurch alles Wasser der östlichen Altstadt dem Balgekanal zugeführt wird. Der neue Kanal muß mit einer zweckmäßigen Schossvorrichtung versehen und das Wasser durch eine Dampfpumpe während des Hochwassers aus demselben übergepumpt werden.

Zu diesem Zwecke ist die Verwendung einer Summe von 89,400 Thalern bereits am 21. März 1855 von der Deputation für die Strom- und Uferbauten, Schlachte u. in einem Berichte erörtert und die Verwendung dieser Summe am 11. April 1855 von der Bürgerschaft bewilligt.

Die Sicherheit der östlichen Altstadt gegen Ueberschwemmung durch Hochwasser ist gegenwärtig noch ebensowohl wie früher von großer Wichtigkeit, und die Gründe welche im vorigen Jahre für die Verwendung einer so bedeutenden Summe hervorgehoben worden, sind auch jetzt noch anzuwenden, weshalb die Kosten welche früher für diesen Zweck veranschlagt sind, da derselbe durch den projectirten Bau in noch größerem Maße erfüllt wird, eigentlich nicht auf die Herstellung des Löff- und Ladeplatzes fallen, und derselbe mithin unter Abrechnung dieser Summe sich nicht so hoch stellen würde wie wir im Nachstehenden angenommen haben.

Die Richtungen in welchen die neuen Ufermauern erbaut werden müssen, haben wir in den anliegenden Situationsplan, sowie auch den zu erbauenden Schoppen und den zum Ladeplatz zu ziehenden Theil an der Tiefertstraße und die Verbreiterung der Klosterkirchenstraße mit rother Farbe eingetragen.

Die Kosten der ganzen Anlage stellen sich folgendermaßen:

A. Ankauf der Häuser, wofür der Capitalwerth nach dem Steuersaße laut anliegender Specification $\text{fl. } 117,150$
beträgt.

B. Kosten der Straßen und Hochbauanlage

1) Pflasterung und Kanalisierung	$\text{fl. } 16,500$
2) der Hauptschoppen mit Wohnhaus	$\text{fl. } 43,000$
3) die hydraulischen Krähne mit Dampfmaschine ...	$\text{fl. } 20,000$
4) die Kanalpumpe	$\text{fl. } 1,500$
5) die provisorische Zollabfertigungsstelle	$\text{fl. } 500$
6) für Bauaufsicht, Bauhütte u.	$\text{fl. } 1,500$
	$\text{fl. } 83,000$

C. Bau der Ufermauern und Erhöhung des Terrains am Altenwalle.

1) Ufermauer	$\text{fl. } 100,000$
2) Erhöhung des Terrains am Altenwalle	$\text{fl. } 28,000$
	$\text{fl. } 128,000$
Zusammen	$\text{fl. } 328,150$

Bremen, den 11. December 1856.

(gek.) A. Schröder.

" Joh. Brockmann.

Unter-Anlage 4
zur Anlage der Mittheilung des Senats
vom 19. December 1856.

B e r i c h t,

den Bau einer Ufermauer von der Quantspforte bis zum oberen Theile des Eisberges und die Erhöhung des Terrains von demselben bis zu Plumps Wohnhause betreffend.

Die Ufermauer welche von der Quantspforte bis zum oberen Theile des Eisberges ausgeführt werden soll, hat eine Gesammtlänge von 1125 Fuß am Weserufer und 75 Fuß an der Quantspforte, die Höhe derselben beträgt 21 Fuß über Null Wasserstand.

In der Quantspforte wird eine Treppe angelegt, und werden auch an der Holzspforte an zwei Stellen Treppen erbaut werden müssen, um die Verbindung mit der Weser herzustellen.

Der Bau dieser Ufermauer kann nicht in einem Jahre zur Ausführung kommen, da die Holzspforte als Lösch- und Ladeplatz für die Güter mit benutzt werden muß, welche auf der Oberweser verschifft werden; es wird daher nur die Ufermauer von der Holzspforte bis zur Quantspforte in 455 Fuß Länge an der Quantspforte und neben dem Altenwalle in 385 Fuß Länge in einem Jahre zur Ausführung kommen können, und kann erst im folgenden Jahre die dazwischen liegende Strecke neben der Holzspforte erbaut werden.

Von einem Theile der neuen Ufermauer lege ich eine Zeichnung bei und zwar in der Ansicht, im Grundrisse und im Querschnitte.

Die Gesamtkosten dieses Baues stellen sich einschließlich der Erdarbeiten, dem Abbruch der alten Ufermauer u. s. w. nach dem speciellen Kostenanschlage auf $\text{fl. } 100,000$ wovon indeß aus dem oben angeführten Grunde im nächsten Jahre nur ein Betrag von $\text{fl. } 80,000$ zur Verwendung kommen kann.

Um indeß für die auf der Oberweser fahrenden Dampfschiffe einen Lösch- und Ladeplatz zum Einnehmen der Kohlen und dergl. zu gewinnen, ist es gewiß höchst zweckmäßig, wenn das Terrain neben dem Altenwalle aufgehöhrt wird. Zu dieser Aufhöhung kann größtentheils Sand verwendet werden, nur muß die äußere Dossirung aus einer im Mittel 5 Fuß starken Kleischicht bestehen, und wird der dazu erforderliche Klei vom Werder entnommen werden müssen.

Eine Aufhöhung des Platzes auf 21 Fuß über Null Wasserstand ist indeß nothwendig, und muß außen eine vierfüßige Dossirung hergestellt werden.

Die Gesamtkosten dieser Aufhöhung stellen sich nach dem speciellen Kostenanschlage auf $\text{fl. } 25,000$. wenn indeß künftig eine Pflasterung in 60 Fuß Breite erforderlich werden sollte, so sind dafür noch $\text{fl. } 3000$. erforderlich.

Der Zugang zu den Dampfschiffen muß von dem Plage aus mittelst Ladebrücken hergestellt werden, welche in jedem Herbst wieder zu beseitigen und von den Eigenthümern herzustellen und zu unterhalten sind.

Bremen, den 6. Dec. 1856.

(gez.) **Johann Brockmann.**

Unter-Anlage 5
zu Anlage der Mittheilung des Senats
vom 19. Decbr. 1856.

Verzeichniß der Grundeigenthümer.

Name der Grundeigenthümer.	Grundstück.
Daniel Dömers.....	Liefer, Nordseite der Straße Nr. 10
J. A. Wendt Erben.....	„ „ „ „ 11
Diedrich Buse.....	„ „ „ „ 12 & 13
J. F. Plagemann.....	„ „ „ „ 14
Joh. Philipp Meyer.....	„ „ „ „ 15
J. C. Wilmanns Wwe.....	„ „ „ „ 16
J. F. Woerdemann.....	„ „ „ „ 17
Chr. Herm. Lüerßen.....	Südseite der Straße oder an der Weser 38
C. Ehlers Wwe.....	„ „ „ „ 39
Wilh. Höper.....	„ „ „ „ 40
Senator Dr. H. A. Schumacher.....	„ „ „ „ 41
F. W. Schreiber.....	„ „ „ „ 42
B. F. Groweg.....	„ „ „ „ 43
F. B. Tiefing.....	„ „ „ „ 44 & 45
J. P. Meyer Wwe.....	„ „ „ „ 46
J. H. A. Kösemann.....	„ „ „ „ 47
Der Staat.....	„ „ „ „ 48 & 50
J. D. Arndt Wwe.....	„ „ „ „ 51
G. H. Blome.....	„ „ „ „ 52
Johann Kruse Wwe.....	„ „ „ „ 53
Dr. C. B. A. Breuls.....	„ „ „ „ 54
J. H. Derßen.....	„ „ „ „ 55
J. C. Holzkamp.....	„ „ „ „ 56
J. F. Wichmann.....	„ „ „ „ 57
Joh. C. Manns.....	„ „ „ „ 58 & 59
J. W. Woerdemann.....	Klosterstraße, Südseite, Straße Nr. 21
J. C. Wilmanns Wwe.....	„ „ „ „ 22
Andr. Klinge.....	„ „ „ „ 23
J. D. Harms.....	„ „ „ „ 23 B.
J. H. Meyer.....	„ „ „ „ 24
Joh. Ant. Jacob Rusconi.....	„ „ „ „ 25
G. R. Daseker.....	„ „ „ „ 26