

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 15. April 1867.

Maßregeln in Betreff der Rinderpest.

Obgleich der Senat die in dem Beschlusse der Bürgerschaft vom 3. d. M. angeführten Gründe nicht in allen Stücken als zutreffend anerkennen kann, so will derselbe doch unter Bezugnahme auf seine Mittheilungen vom 27. Juli v. J. und vom 13. v. M. dem neuesten Antrage der Bürgerschaft in Beziehung auf eine veränderte Fassung des §. 23 des Gesetzentwurfs, so wie auch auf eine bis zum 31. December 1869 beschränkte Einführung des zu erlassenden Gesetzes seine Zustimmung nicht versagen.

Mit dieser Modification genehmigt daher nunmehr auch der Senat die von der berichtenden Deputation gestellten Anträge, und wird er für die Publication des demgemäß vereinbarten Gesetzes Sorge tragen. Er bewilligt somit nach Maßgabe dieses Gesetzes die Betheiligung des Staats bei dem Ersatze der sich ergebenden Schadensansprüche zu einem Viertel, eröffnet der nach dem Gesetze niederzusetzenden Commission einen Credit von 10,000 Thalern bei der Generalcasse behufs demnächstiger vorschussweise zu leistender Auszahlung der Ersatzgelder, wenn die dafür bestimmten Beiträge nicht zeitig in hinreichendem Maße eingehen sollten, und stellt der gedachten Commission sofort eine Summe von 500 Thalern zur Bestreitung der durch ihre Anordnungen erwachsenden Kosten zur Verfügung.

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 17. April 1867.

1. Betrieb der Krankenanstalt

Zu der in Betreff des Irrenhauses beschlossenen Deputationsberathung hat der Senat die Herren Senator Lampe, Senator Gröning und Senator Pfeiffer committirt. Er hat übrigens nichts dabei zu erinnern, daß die Deputation auch die von der Bürgerschaft in ihrer Erwiderung vom 3. April d. J. angeregten Fragen in Ueberlegung ziehe.

2. Bericht der Convoyedeputation, die Anlage eines öffentlichen Lösch- und Ladeplatzes mit Krahanlage in der Stephanithorsvorstadt betreffend.

3. Bericht der Eisenbahndeputation, verschiedene Gegenstände betreffend.

Indem der Senat die sub 2 und 3 angeführten Berichte der Convoyedeputation und der Eisenbahndeputation und zugleich einen Bericht der Finanzdeputation über die in denselben enthaltenen Anträge auf Geldbewilligungen hieneben der Bürgerschaft mittheilt, sieht er zunächst der Erklärung der Letzteren über den Inhalt dieser Berichte entgegen.

4. Revision des Mäklerwesens.

Den beifolgenden zweiten Bericht der Deputation wegen Revision des Mäklerwesens läßt der Senat der Bürgerschaft zu ihrer Erklärung, unter Vorbehalt der seinigen, zugehen.

Anlage I
zur Mittheilung des Senats
vom 17. April 1867.

Bericht der Convonedeputation,

die Anlage eines öffentlichen Lösch- und Ladeplatzes mit Krahnanlage
in der Stephanithorsvorstadt betreffend.

Dem erhaltenen Auftrage gemäß verfehlt die Convonedeputation nicht, über die Frage,

ob die Anlage eines öffentlichen Lösch- und Ladeplatzes mit Krahnanlagen in der Stephanithorsvorstadt nothwendig erscheine und auf welche Weise, wenn überhaupt eine solche Anlage ausgeführt werden könne, den nachstehenden Bericht zu erstatten.

Unterhalb des Weferbahnhofes ist das ganze Ufer der Wefer, abgesehen von den schmalen Zugängen zum Strom, welche die Fährtreppe und die Fischertränke bieten, in den Händen von Privatpersonen und zum großen Theil mit Packhäusern und ähnlichen Gebäuden besetzt. Freie Plätze mit Krahnanlagen befinden sich nur noch auf den Grundstücken von H. Woltjen, von dem verstorbenen D. Müller und von Mox & Kasemeyer.

Das Müller'sche Grundstück und der westliche Theil des Woltjen'schen Erbes sind aber von dem Baumeister Carl Poppe angekauft, welcher dort eine Reihe von Packhäusern zu erbauen beabsichtigt, so daß dann nur noch der Platz von Mox & Kasemeyer und der östliche Theil des Woltjen'schen Erbes, letzterer noch wohl für längere Zeit, als Lösch- und Ladeplätze dienen werden.

Dennoch wird man die Anlage eines öffentlichen Lösch- und Ladeplatzes nebst Krahnanlage in der Stephanithorsvorstadt augenblicklich nicht für eine Nothwendigkeit erklären können, zumal wenn das Project eines Holzhafens im Neustadtsgraben mit Lagerplätzen für Holz und Steine zur Ausführung kommt, wie schon daraus hervorgeht, daß die vorhandenen Krähne bisher anders als von ihren Eigenthümern wenig benutzt worden sind.

Wenn aber dort auch ein öffentlicher Lösch- und Ladeplatz zur Zeit noch entbehrt werden kann, so läßt es doch die neue Eisenbahnbrücke, welche voraussichtlich den Waarenverkehr und insbesondere die Lagerung von Waaren unterhalb derselben erheblich vermehren wird, sowie die Zunahme der westlichen Vorstadt überhaupt höchst wünschenswerth erscheinen, daß schon jetzt auf eine solche Anlage oder doch wenigstens auf den Erwerb eines dafür geeigneten Platzes, der später nicht ohne Schwierigkeiten und viel erheblichere Kosten zu bekommen sein würde, Bedacht genommen werde.

Wird diese Ansicht getheilt, so empfiehlt die Deputation den Ankauf des östlichen, noch im Besitz des ursprünglichen Eigenthümers befindlichen Theils des Woltjen'schen Erbes, welches ihr unter den nachstehenden Bedingungen fest an der Hand gelassen ist:

- 1) Kaufpreis 30,000 Thaler;
- 2) das verkaufte Areal darf, so lange der Verkäufer im Besitz seines am Fischerdeich befindlichen Grundstücks bleibt, längstens aber während der nächsten 15 Jahre, nur als öffentlicher Lösch- und Ladeplatz oder doch so gebraucht werden, daß der Verkäufer seine Güter dort laden und löschen kann;
- 3) der Verkäufer verpflichtet sich, auf Verlangen das Grundstück noch 5 Jahre gegen eine jährliche Pacht von 1000 Thalern zu behalten und auf demselben als Krahnpächter Kaufmannswaaren gegen den gesetzlichen Tarif auf- und abzufegen.
- 4) Wenn es vorgezogen wird, muß es sich der Verkäufer gefallen lassen, daß 25,000 Thaler von dem Kaufpreise erst 5 Jahre nach der Fassung bezahlt werden, wogegen er so lange das Grundstück unentgeltlich, aber unter der obigen Verpflichtung zum Auf- und Abfegen von Kaufmannswaaren behält.

Das käufliche Areal mißt an der Weser 96 Fuß, bei einer Tiefe von 140 Fuß an der Straße, hat ein ganz neues, massives Bollwerk, sowie einen eisernen Krahn und ist mit einem Wohnhause versehen, welches zweckmäßig für den künftigen Krahn-pächter zu verwerthen ist.

Das fragliche Grundstück ist nur durch die Fährtrappe von dem Weserbahn-hofe getrennt und erhält schon durch diese Lage einen größeren Werth für den Staat; außerdem erwächst aber daraus der Vortheil, daß mehr Raum zum Anlegen der Schiffe gewonnen wird, als die beschränkte Länge des Platzes ohne dies darbieten würde.

Außerdem ist das Woltjen'sche Grundstück auch preiswürdiger als die beiden andern, welche etwa in Frage kommen könnten.

Moz & Kasemeyer fordern für ihren Platz, einschließlich des darauf be-findlichen Packhauses 50,000 Thaler;

Carl Poppe verlangt für einen Theil des Müller'schen Erbes von 143 Fuß Länge an der Weser, einschließlich der Fischertränke, 45,000 Thaler.

Vor beiden Grundstücken würde die Aufführung eines neuen Bollwerks er-forderlich werden, welches auf etwa 100 Thaler der laufende Fuß anzuschlagen ist.

Die Deputation kann daher nur die Ermächtigung zum Ankauf des Woltjen'schen Grundstücks beantragen, und würde dabei die sofortige Ausbezahlung des ganzen Kaufpreises und die Verpachtung des Grundstücks an den Verkäufer auf die nächsten Jahre anheimgen.

(gez.) J. D. Meier, Dr.

(gez.) C. H. Noltenius.

Anlage II

zur Mittheilung des Senats
vom 17. April 1867.

Bericht der Eisenbahndeputation, verschiedene Gegenstände betreffend.

Als die Deputation ihren die Budgets begleitenden Bericht am 28. Januar erstattete, lagen ihr noch verschiedene Gegenstände zur Verathung vor, über welche sie nicht verfehlt, nunmehr zu berichten.

I. Verlängerung des Weserbahnhofs.

Die Deputation erlaubt sich ihren über diesen Gegenstand erteilten Bericht vom 7. Decbr. 1865 in Erinnerung zu bringen, und hinzuzufügen, daß die damals für die unverweilte Vornahme der Verlängerung des unteren Schuppens geltend ge-machten Gründe auch jetzt noch, nicht nur im vollsten Maße vorhanden sind, sondern sich noch wesentlich verstärkt haben.

Der Andrang der Güter hat so sehr zugenommen, daß die wünschenswerthe Ordnung wegen mangelnden Raums nicht mehr, wie es sich gehört, aufrecht zu er-halten ist und die Kosten für Arbeitslöhne erheblich gesteigert werden. — Ein solcher Zustand kann nicht wohl länger fortdauern, und hält sich die Deputation verpflichtet, auf das Dringendste zu empfehlen, mit einer Beschlusfassung über die gedachte Ver-längerung des Schuppens B, deren Kosten auf 82,650 Thaler veranschlagt sind, nicht länger zu zögern.

Die Deputation legt eine Uebersicht der Verladungen flussabwärts vom Weser-bahnhof bei, (Unter-Anlage I) woraus ersichtlich ist, in welchem Umfange dieselben für den Norddeutschen Lloyd und für Segelschiffe im Laufe des Jahres 1866 stattge-funden haben, wobei zu bemerken ist, daß während der Sommermonate Mai bis September der Güterzug durch die kriegerischen Ereignisse erheblich beeinträchtigt

wurde, so daß jene Sommermonate nicht die sonst gewöhnlichen Gütermassen aufweisen.

Die Deputation erlaubt sich endlich noch einen Punkt zu erörtern, der, wie sie vernommen hat, als ein Einwurf gegen die Verlängerung des Schuppens B geltend gemacht worden ist. Es betrifft dieser die Idee: an Stelle des hölzernen Mittelschuppens einen den ganzen Raum ausfüllenden, auf Ufermauern zu errichtenden massiven Schuppen zu erbauen. Würde man diese Idee zur Ausführung bringen, so müßte der ganze Verkehr am Weserbahnhofs während einer zweijährigen Bauzeit auf die Schuppen A und B beschränkt bleiben, welches eine so arge Störung des im besten Aufschwunge begriffenen Verkehrs zur Folge haben würde, daß man jenen Mittelbau für wahrhaft unverantwortlich gegen den Bremischen Handel zu erklären haben würde. Hat dagegen die Verlängerung des Schuppens B erst stattgefunden, und ergiebt sich dann eine weitere Vergrößerung des bremischen Handels, so würde dann Nichts im Wege stehen, auf den Massivbau des Mittelschuppens zurück zu kommen, während die Vornahme eines solchen Baus vor geschehener Verlängerung des Schuppens B zu einer wahren Calamität führen würde. Es darf dabei nicht unerwähnt bleiben, daß es bei dem Eisenbahnbetriebe durchaus unthunlich ist, einen Schuppen gleichzeitig für abgehende und ankommende Güter zu benutzen. Würde man nun den Mittelschuppen für wasserwärts abgehende Güter, um welche es sich jetzt handelt, bestimmen, so müßte das Schienennetz fast gänzlich umgelegt werden, und würde der Mittelschuppen den wasserwärts ankommenden Gütern entzogen werden, für welche er aber gebaut ist und schon jetzt nur sehr nothdürftig ausreicht. Derselbe ist demnach für diese letztgedachten Güter gar nicht zu entbehren, und wird dieses noch weniger der Fall sein, wenn erst das Baumwollengeschäft wieder zur vollen Geltung gekommen sein wird.

Die Deputation empfiehlt daher ihren vorerwähnten Antrag zu einer baldthunlichen Beschlußnahme.

II. Ausbarmachung des Bahnhofs Neustadt.

Dem Beschlusse von Senat und Bürgerschaft gemäß hat die Aufhöhung des Areals am Sicherheitshafen von dem Bahndamm für die Oldenburger Bahn bis in die Nähe des Hohenthors stattgefunden, so daß jetzt die Ausbarmachung dieses Areals in nähere Erwägung zu ziehen sein wird. Dazu schien zunächst erforderlich, das gedachte Areal, seiner ganzen Länge nach, mit dem Sicherheitshafen in Verbindung zu setzen, damit sowohl Landungen aus den Schiffen als auch Verladungen vermittelst der Schifffahrt daselbst mit Leichtigkeit geschehen können. Dieser Sicherheitshafen hat zwischen der neuen Eisenbahnbrücke und Schörling's Mühle eine starke Einbucht und an derselben ein Vorland auf welchem sich ein Fußweg befindet. Es wird nun vorgeschlagen, diese Einbucht zu begradigen, das Terrain aufzufüllen und das Ufer mit einer Erddossirung zu versehen, den Deichfuß jedoch durch ein Buschpäckwerk zu befestigen, so daß Schiffe daselbst hart am Ufer anlegen können. Durch diese Maßregel würde das ganze Ufer nicht nur in einen Landungs- und Ladeplatz umgewandelt, sondern auch ein werthvoller Raum von ca. 15,000 □-Fuß gewonnen werden. An geeigneten Stellen des neuen Ufers würden zwei hölzerne Landungsbrücken zu errichten sein, und auf jeder derselben ein Landungskrahn, und zwar wie die Deputation empfiehlt, von Eisen, aufgestellt werden, geeignet, um Lasten bis zu 9000 π zu heben. Außer diesen Landungsbrücken würden drei Treppen am Ufer anzulegen sein, um leichte Gegenstände, namentlich auch nordische Dielen, landen und verladen zu können. Wie aus der beifolgenden Situationskarte, Unter-Anlage II, ersichtlich, würde längs des Ufers eine Fahrstraße nebst Fußweg führen, und neben derselben doppelte Schienenstränge bis in die Nähe des Hohenthors laufen, so daß die Lageräume die Vortheile der unmittelbaren Berührung mit der Schifffahrt und zugleich mit dem Eisenbahnverkehr darbieten werden. Der Raum, welcher auf diese Weise zur Benutzung kommen wird, umfaßt 165,567 □-Fuß, und dürfte sicher im bremischen Staatsgebiete sich kein Platz finden, welcher eine gleiche Bequemlichkeit und Kostenersparung für die Lagerung, z. B. von Hölzern aller Art darbietet. Es sind denn auch der Deputation zahlreiche Gesuche um Anweisung von Lagerplätzen für überseeische Hölzer zugegangen, weil die norhandenen Plätze der Zunahme des Handels

mit diesen Hölzern nicht mehr genügen. Es mag ferner erwähnt werden, daß der Handel mit nordischen Dielen und Balken in einem außerordentlichen Aufschwung begriffen ist, der, nach Errichtung neuer Eisenbahnen, welche ein erweitertes Absatzgebiet für diesen Geschäftszweig in sichere Aussicht stellen, nicht wohl sich ferner entwickeln kann, wenn nicht vorhandene am Wasser und womöglich zugleich an der Eisenbahn belegene Lagerplätze damit gleichen Schritt halten, und zugleich die mit diesem Artikel Handel treibenden Kaufleute in den Stand setzen der Concurrenz anderer Handelsplätze mit Erfolg entgegenzutreten. Es darf ferner darauf hingewiesen werden, daß das Geschäft mit Hölzern aller Art ein treffliches Mittel darbietet, einer großen Zahl von Arbeitern Beschäftigung zu gewähren.

Die Kosten dieser Anlage, wie sich solches aus dem unter Unteranlage III beifolgenden Berichte der Baudirectoren Schröder und Berg ergibt, belaufen sich auf 34,600 Thaler. Wenngleich diese Summe erheblich erscheint, so darf darauf hingewiesen werden, daß schwerlich eine staatsseitig für den Verkehr gemachte Anlage sich nicht nur indirect, sondern auch unmittelbar finanziell so rentabel darstellen dürfte, als gerade diese. Zwar ist die Deputation nicht im Stande hierüber zur Zeit eine genaue Aufgabe zu machen, sie glaubt auch annehmen zu dürfen, daß es ihr überlassen bleibe, die Ausbarmachung des fraglichen Raumes entweder durch Einzelvermietungen, oder durch Verpachtungen an Unternehmer, sei es unter der Hand oder öffentlich, nach bestem Ermeßsen zu bewirken.

Wenn zwar zunächst für die gedachten Räume die Lagerung von Hölzern in Aussicht genommen ist, so ist es doch nicht die Meinung, andere Waaren von der Lagerung auszuschließen. Jedoch wird es sich empfehlen, vorzugsweise solche Gegenstände zur Lagerung zu bringen, welche entweder nach dem Zollvereinstarif zollfrei sind, oder auf Ladeschein abgeladen werden können, weil zur Zeit eine Zollabfertigung am Neustadtbahnhofe nicht besteht und eine Um-Expedition am Hauptbahnhofe möglicherweise Schwierigkeiten haben dürfte.

Endlich ist darauf aufmerksam zu machen, daß längs des gedachten Raumes an der Stadtseite Eisenbahnstränge punktirt auf der Zeichnung eingetragen sind. Diese Eisenbahnstränge werden in Betracht kommen, sobald der Verkehr auf dem Hauptbahnhofe die Entfernung der daselbst befindlichen Kohlenlager nothwendig macht, oder die Miether derselben vorziehen, ihre Lager nach der Neustadt zu verlegen, welches Letztere allerdings nicht unwahrscheinlich ist, weil letztgedachter Platz erhebliche Vortheile darbietet. Die Anlegung letztgedachter Schienen, sowie die Anlegung der Kohlenlager bleibt daher ausgesetzt, bis das Erforderniß dafür sich geltend machen wird und sind die daraus entspringenden Kosten in dem vorerwähnten Kostenanschlage auch nicht berücksichtigt worden.

III. Expropriation eines Theils des Armenhausareals.

Wie bekannt und aus beiliegendem Situationsrisse (Unter-Anlage IV) näher zu ersehen ist, nehmen die Schienenstränge der für die Oldenburger Eisenbahn neu erbauten Brücke am rechten Weserufer ihre Richtung zunächst über das durch Abbruch des Buchthauses freigewordene Terrain, durchschneiden aber sodann das zum Armenhause gehörige Areal, welches zum Theil der Verwaltung des Buchthauses vermiethet gewesen, zum Theil als Bleiche und Hofplatz benutzt worden war und auf welchem ein Viehstallgebäude sich befindet. Diese Richtung bedingte die theilweise Abtretung solcher Gegenstände, wie dieselbe auf den Antrag der berichtenden Deputation (cf. Verhandl. von 1864, März 21) auch von Senat und Bürgerschaft beschlossen worden ist. Durch die später erfolgte Freilegung des Buchhausareals und die genauere Fixirung des Schienentracts wurde indeß oberhalb der Brücke ein im Mittel circa 80 Fuß breiter und theilweise noch bedeutend tieferer Uferraum disponibel, dessen Verwerthung zu Staatszwecken als Landungs- und Lagerungsplatz gerade in dortiger Gegend nur höchst erwünscht sein konnte. — Blieb nun aber die Abtretung des bezeichneten Armenhausareals auf diejenigen Parzellen beschränkt, welche zum eigentlichen Eisenbahnkörper erforderlich sind, so war jener Platz für Fuhrwerk vollständig von jedem Straßenverkehr abgeschnitten. Die Eisenbahndeputation versuchte daher in längeren Verhandlungen mit der Administration des Armenhauses ein Arrangement zu treffen, wonach dem Staate das ganze betreffende Armenhausareal, soweit dasselbe

für die nothwendigen Zwecke des Hauses etwa entbehrlich erschien, abgetreten werden sollte. Da diese Verhandlungen sich indessen zerschlagen haben, die Administration jenes Hauses vielmehr selbst wünscht, es möge die definitive Vereinbarung in Betreff des Werthes im ordentlichen Expropriationsverfahren getroffen werden, so sieht sich die berichtende Deputation, bei dem unbestreitbaren hohen Werthe des Zuchthaus-Uferplatzes und bei der Unmöglichkeit, denselben ohne Acquisition von Armenhaus-terrain für öffentliche Zwecke nutzbar zu machen, veranlaßt, hiemit den Antrag zu stellen

über das ganze, auf nebensiehendem Situationsrisse als Hof, Bleiche und Stall bezeichnete Areal des Armenhauses die Expropriationspflicht zu Gunsten des Staats zu verhängen und die Eisenbahndeputation mit der Vertretung des Letzteren zu beauftragen.

Es würde sich dann in dem einzuleitenden Verfahren die Größe des, eines Theils dem Armenhause unentbehrlichen, andern Theils für Staatszwecke nothwendigen Raumes, sowie die durch gerichtlich zu instruirende Sachverständige zu ermittelnde Entschädigungssumme näher ergeben und die Deputation nicht ermangeln, über das Resultat seiner Zeit zu berichten. Sie kann indessen schließlich nicht unterlassen, darauf hinzuweisen, daß sie wegen großer Dringlichkeit der in dortiger Gegend vorzunehmenden Arbeiten eine Beschleunigung des zu fassenden Beschlusses recht sehr wünschen muß.

Bremen, am 8. April 1867.

Die Eisenbahndeputation.

(gez.) **Duckwitz.** (gez.) **H. H. Schröder.**

Unter: Anlage II
zur Anlage II der Mittheilung des Senats vom 17. April 1867.

Im Jahre 1866 sind am **Seeferbahnhofe** fußabwärts durch den Güterschuppen II 235,236 Colli Güter, welche 530,128 Ctr. im Gewicht enthielten, nach untenstehender Aufgabe besördert worden, wobei zu bemerken ist, daß die Verladungen derselben auf bestimmte Tage gefallen sind, z. B. der Dampfschiffe jede 8 und 14 Tage, diejenigen der Seefegelschiffe 2 mal monatlich, nur die Küstenschiffe haben unregelmäßig geladen, es entsteht dadurch, besonders wenn die Expedition der Seefegelschiffe mit diejenigen der Dampfschiffe zusammenfällt, eine so große Ansammlung der Güter, daß die Ordnung nicht mehr aufrecht erhalten werden kann.

Dampfschiffe des Norddeutschen Lloyd.				Seefregatenschiffe				Küstenschiffe				Total			
Nach Hull und London Menge		Newport Menge	Colli	Gewicht Ctr.	Menge	Colli	Gewicht Ctr.	Menge	Colli	Gewicht Ctr.	Menge der Schiffe	Colli	Gewicht Ctr.		
Januar.....	12	2	12,561	42,010	4	3,577	12,779	7	1,950	3,323	25	18,088	58,112		
Februar.....	11	2	11,703	30,815	5	2,010	5,631	10	4,877	4,762	28	18,590	41,208		
März.....	10	2	13,052	25,382	10	3,104	8,382	21	6,488	10,015	43	22,644	43,779		
April.....	9	3	10,024	20,143	21	6,047	10,501	24	4,565	6,799	57	20,636	37,443		
Mai.....	10	3	9,410	27,672	16	3,939	11,315	22	5,781	7,992	51	19,130	46,979		
Juni.....	9	4	6,770	18,328	11	2,726	7,680	25	7,663	6,167	49	17,159	32,175		
Juli.....	9	3	6,630	19,981	9	1,461	4,936	26	6,906	5,244	47	14,997	30,161		
August.....	9	3	7,370	21,421	15	3,736	9,244	21	8,041	6,286	48	19,147	36,951		
September.....	10	4	7,495	20,038	12	3,697	8,328	18	5,695	7,672	44	16,887	36,038		
October.....	9	4	12,737	34,841	10	5,508	11,357	29	7,351	12,583	52	25,596	58,781		
November.....	10	2	10,669	36,944	9	4,094	9,838	23	8,210	11,124	44	22,973	57,956		
December.....	9	3	13,658	39,689	3	2,037	5,195	6	3,694	5,661	21	19,389	50,545		
Summa..	117	35	122,079	337,314	125	41,936	105,186	232	71,221	87,628	609	235,236	530,128		

Unter-Anlage III
zur Anlage II der Mittheilung des Senats
vom 17. April 1867.

Bericht der Baudirectoren Schröder und Berg, betreffend Productenlagerplatz neben dem Neustädtischen Bahnhofe.

Dem geehrten Auftrage gemäß haben die Unterzeichneten das Project, einen Productenlagerplatz neben dem Neustädtischen Bahnhofe zu errichten, ausgearbeitet und legen dasselbe nebst einem Situationsplane hierdurch vor.

Das zu diesem Productenlagerplatze bestimmte Terrain liegt zwischen dem Neustädtischen Bahnhofe, dem Sicherheitshafen, der Hohenthorstraße und der Straße am Neustadtwalle, hat eine Länge von ca. 1300 Fuß bei einer Breite von ca. 300 Fuß und ist bereits in den verflossenen Jahren auf gleiche Höhe mit dem Bahnhofesplanum aufgehöhht worden.

I. Das Project im Allgemeinen.

Es wird beabsichtigt, den qu. Platz vorzugsweise zur Lagerung von in- und ausländischen Hölzern, Steinkohlen und dergl. einzurichten, durch einen Schienenstrang mit den Bahnhofsgleisen zu verbinden und mit Lade- und Landungsvorrichtungen zu versehen, um dadurch eine bequeme und schnelle Be- und Entladung der Eisenbahnwagen sowohl, als auch der Schiffe und Frachtwagen zu bewerkstelligen.

Aus dem Umstande, daß die Landungsvorrichtungen nur am Ufer des Sicherheitshafens ihre Stelle finden können, geht die ganze Eintheilung des Platzes hervor, indem denselben die Holzlagerplätze zunächst liegen müssen, und für die Kohlenlagerung nur die dem Sicherheitshafen gegenüberliegende Fronte übrig bleibt, welche indessen auch für diesen Zweck die vortheilhafteste Stelle ist.

Obgleich nun zunächst nur die Herstellung der Holzlagerplätze beabsichtigt wird, so konnte es sich doch nicht umgehen lassen, die Einrichtung von Steinkohlenlagern sogleich bei der Entwerfung des Projectes mit in's Auge zu fassen, damit deren bequeme und vortheilhafte Einrichtung nicht von vornherein unmöglich gemacht werde.

II. Die Gleisanlagen.

Von dem zweiten neben dem Perron liegenden Schienenstrange des Neustädter Bahnhofes wird ein Gleis mit einem Radius von 600 Fuß abgezweigt, welches das Perron- und das Viehrampengleis in geraden Linien durchschneidet und sich dann in zwei Stränge spaltet, die in Radien von 750 und 600 Fuß dicht an das Ufer des Sicherheitshafens herangehen und sich bis zur Hohenthorstraße verlängern, wo sie sich vermittelst einer Weiche wieder vereinigen.

Sollen die Kohlenlagerplätze angelegt werden, so wird die Gleisanlage in der auf dem Situationsplane mit roth punktirten Linien angegebenen Weise verlängert.

Für jeden Lagerplatz sind zwei Schienenstränge erforderlich, damit die Bewegung der Eisenbahnwagen nicht durch die vor den Ladeplätzen stehenden Wagen gehindert wird.

III. Die Ladevorrichtungen.

Das Ufer des Sicherheitshafens ist nach der in der Zeichnung angegebenen Linie zu reguliren und gerade zu legen.

Da hier eine für die zu entladenden Schiffe erforderliche Tiefe von 5 Fuß unter Null hergestellt werden muß, so ist der Fuß der Dossirung durch Busch zu befestigen, wenn man nicht die Errichtung von Mauern oder Bollwerken vorziehen will, die selbstredend die Anlage unverhältnißmäßig vertheuern würde.

Durch die oben erwähnte Regulirung der Uferlinie wird für die Anlage ein Flächenraum von 15,000 □Fuß gewonnen, ohne daß dabei eine weitere Benützung des Sicherheitshafens in der geringsten Weise beeinträchtigt wird.

Es wird vorgeschlagen, vor der Hand zwei Landungsbrücken von Holz herzustellen, welche bis an das Wasser reichen und mit je einem Krähne versehen werden.

Sollte diese Anzahl nicht ausreichen, so würde noch eine dritte Brücke neben der Schörling'schen Mühle ohne Schwierigkeit aufgestellt werden können.

Die Unterzeichneten haben angenommen, daß eiserne Krähne verwendet werden, obgleich die Kosten derselben sich zu den Kosten der hölzernen wie 1820 zu 800 Thaler verhalten, weil erstere ungleich dauerhafter sind, weniger Reparaturen erfordern und auch leichter auf eine andere Stelle versetzt werden können.

Ueber und zwischen den Ladebrücken sind drei Treppen projectirt, welche nach dem Wasser führen und zum Auftragen von Dielen and dergl. dienen sollen.

IV. Der Holzlagerplatz.

So lange die Kohlenlager nicht eingerichtet werden, wird der ganze zwischen den Gleisen und der Straße am Neustadtswall befindliche Raum als Holzlagerplatz benutzt werden können und zu diesem Behufe durch eine zwölfzöllige Lage von Lehm und Steinkohlenschlacken so weit zu befestigen sein, daß die Holzblöcke darauf gelagert und mit den zu diesem Zwecke gebräuchlichen Ladewagen verfahren werden können. Zur Be- und Entladung dieser Wagen dienen die gebräuchlichen Krahnwagen.

In 5 Fuß Entfernung von den Schienen werden Distancepfähle aufgestellt, bis zu welchen die Hölzer gelagert werden dürfen. Der übrig bleibende Raum, welcher ungefähr 165,600 □Fuß umfaßt, kann eben ganz oder getheilt als Lagerplatz benutzt werden.

An der Seite des Bahnhofes, von der Drehrampe ab, die Ufer des Sicherheitshafens entlang bis zur Hohenthorstraße, wird ein gepflasterter Fahrweg angelegt um die Abfuhr der Producte durch Landfuhrwerk zu ermöglichen. Dieser Fahrweg würde, sobald die Kohlenlager hergestellt werden sollen, auch bei den hierfür erforderlichen Gleisen vorbeigeführt werden müssen, um hier eine directe Verladung der Kohlen aus den Eisenbahnwagen auf das Landfuhrwerk bewerkstelligen zu können.

V. Die Kohlenlagerplätze.

Wie schon oben erwähnt, ist bei der Bearbeitung des Projectes die Anlegung von Kohlenlagern berücksichtigt worden, wenn dieselben auch nicht sogleich mit zur Ausführung kommen werden.

Es ist angenommen, daß die dazu erforderlichen Gleise möglichst nahe an die Dossirung gelegt werden, um die schiefe Ebene derselben gleich als Schüttvorrichtung benutzen zu können.

Die Lager würden an der tiefer gelegenen Straße auf Wagenhöhe aufzuheben und nicht nur zu überdachen, sondern auch mit Vordächern zu versehen sein.

Für die an diesen Lagerplätzen entlang laufende Straße am Neustadtswall wird eine Breite von 50 Fuß übrig bleiben, welche auch in keinem Falle vermindert werden darf, weil dieselbe nicht nur zur An- und Abfuhr der Kohlenwagen, sondern auch als Abtritt für das mit der Eisenbahn zu transportirende Vieh benutzt werden muß.

Die Kosten der zur Zeit auszuführenden Anlagen lassen sich folgendermaßen aus den Specialrechnungen zusammenstellen, wobei indessen die Aufhöhungskosten, welche bereits verausgabt sind, nicht mit in Anrechnung gebracht werden.

- | | | |
|--|----|-------|
| 1) Anlegung eines 700 Fuß langen Buschfußes bis zu 5 Fuß unter Null | mp | 1800. |
| 2) Erdarbeiten zur Vorbringung der Dossirung, Ausfüllen hinter derselben, Bekleidung etc. | mp | 7265. |
| 3) Erbauung zweier Landungsbrücken, theilweise von Eichen, theilweise von Tannenholz mit Schmiedearbeit | mp | 3040. |
| 4) Aufstellung zweier eiserner Krähne von 9000 π Tragkraft a 1820 Thaler | mp | 3640. |
| 5) Drei Wassertreppen | mp | 150. |
| 6) Planirung und Befestigung des Lagerplatzes mit Lehm und Steinkohlenschlacken incl. Abwässerung 165,600 □Fuß à 2 π | mp | 4600. |

Transp....mp 20495.

	Transp....	20495.
7)	160 laufende Ruthen Gleise á 50 Thaler	8000.
8)	Bier Weichen und zwei Kreuzungen á 150 Thaler.....	900.
9)	25,600 □ Fuß Pflasterung p. c. 9 Thaler	2304.
10)	2600 laufende Fuß Einfriedigung á 36 Grote.....	1300.
11)	Insgemein für unvorhergesehene Fälle ca. 5 Procent.....	1601.
	Zusammen...	34600.

Bremen den 8. April 1867.

(gez.) **A. Schröder.**

(gez.) **Berg.**

Anlage III
zur Mittheilung des Senats
vom 17. April 1867.

Bericht der Finanzdeputation, Nachbewilligungen betreffend.

Zu einer gutachtlichen Aeußerung über die finanzielle Tragweite von Ausgaben, welche bei Feststellung des Generalbudgets nicht berücksichtigt werden konnten, sind der Finanzdeputation mitgetheilt worden:

ein Bericht der Convojedeputation, betreffend die Genehmigung des Ankaufs des Woltjen'schen Platzes zum Preise von... 30,000 *asp.*,
ein Bericht der Eisenbahndeputation, in welchem die Bewilligung von... 34,600 *asp.*
für die Aufbarmachung des Neustadtsbahnhofes
neu beantragt und zugleich der Antrag vom
7. December 1865 auf Bewilligung von..... 82,650 »
117,250 »
für Verlängerung eines Schoppens auf dem untern Theile
des Weserbahnhofes in Erinnerung gebracht wird.

Im Ganzen betragen die Nachbewilligungen, welche an die Finanzdeputation gelangt sind 147,250 *asp.*

Dazu kommt noch der nicht an die Finanzdeputation gelangte Antrag der Convojedeputation auf Bewilligung von..... 37,000 »
für ein Correctionswerk der Weser innerhalb der Stadt.

184,250 *asp.*

Einstimmig empfiehlt sie die Genehmigung des Ankaufs des gedachten Platzes, ungeachtet des ganz unverhältnißmäßig hohen Preises, da es aus finanziellen Rücksichten dringend nothwendig zu sein scheint, nicht länger zu säumen, um sich wiederum in den Besitz einer größeren, dem öffentlichen Verkehr als Kai dienenden Strecke Weseruferes am Stephanithorsbollwerk zu setzen. Denn es wird schon in nächster Zeit sich ein geräumiger Kai dort gewiß nicht entbehren lassen, dessen Herstellung später sehr viel größere Geldopfer erfordern könnte. — In ihrer Mehrheit zieht auch die Deputation in Hinblick auf die jetzt baar vorhandenen Geldmittel der Staatscasse die sofortige Bezahlung des ganzen Kaufpreises bei der Lassung, und in Hinblick auf die Bestimmung des Areals zum öffentlichen Kai und Landungs- und Löschplatz die Entnehmung der Summe aus dem laufenden Haushalt allen sonstigen Vorschlägen vor.

Im Uebrigen glaubt sie aber hervorheben zu müssen, daß sie ihrer Pflicht, das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben zu erhalten, nicht wird nachkommen können, wenn noch bevor ihr Bericht zum Generalbudget zur Berathung gelangt ist, durch eine so erhebliche Summe von Nachbewilligungen, die im Berichte zum Generalbudget aufgestellten Berechnungen der Ausgaben völlig geändert werden.

Denn in Folge dieser Nachbewilligungsanträge hat sich schon jetzt das im Berichte der Finanzdeputation auf..... 279,194.10 berechnete Totaldeficit um..... 184,250.— vermehrt und beträgt nunmehr..... 463,444.10

Außerdem ist bereits ein Antrag auf Erweiterung der St. Pauli-Schule gestellt, welcher eine Verwendung von 5,300 Thaler erfordert, welche sie anheimgegeben hat. Ferner werden höchst wahrscheinlich im Laufe des Sommers noch andere erhebliche Ausgaben, z. B. für einen Holzhafen, für ein Petroleumlager, für Verlegung des Theermagazins nachbewilligt werden müssen. Die Finanzdeputation muß sich daher schon jetzt die Schwierigkeit vergegenwärtigen, bei der ihr obliegenden gutachtlichen Aeußerung die finanzielle Tragweite aller dieser Anträge zu ermessen, da ihr die factische Grundlage der dafür in Betracht kommenden Gesichtspunkte mangelt. Sie glaubt in der Voraussetzung nicht zu irren, daß gerade die Localverhältnisse der Neustadt und der Stephanivorstadt, sowie die Eisenbahn-, Schiffsahrts- und Verkehrsverhältnisse dieser Stadttheile im Laufe der nächsten Zeit noch mehr Anträge auf Nachbewilligungen für kostspielige Anlagen oder Ankäufe veranlassen werden. Sie wird daher das Erforderniß an Geldmitteln unmöglich übersehen können, wenn ihr nicht vollständiger die bevorstehenden Pläne der für die Anlage der Kais und Anlandeplätze der Dampfschiffe und anderer Schiffe und für öffentliche Straßen und Verbindungswege erforderlichen Einrichtungen nebst deren muthmaßliche Kosten vorgelegt werden. Erst dann wird — wenigstens mit Rücksicht auf diese Verwaltungen — eine Uebersicht über die Geldansprüche, welche in nächster Zeit an die Staatscasse gemacht werden, über deren größere und geringere Dringlichkeit und über die Mittel zu ihrer Deckung sich gewinnen lassen. Namentlich wird dabei zu erwägen sein, ob auch der Woltjen'sche Platz als Kai wohl für längere Zeit genügen möchte, da nur mit unverhältnißmäßig großen Geldopfern eine größere Strecke an der Weser käuflich erworben werden könnte, wenn gewartet würde, bis alle Plätze an derselben mit Gebäuden besetzt sind.

Sie glaubt endlich auf die Bedenken hinweisen zu müssen, die Staatscasse Angesichts der in Folge des neuen Bundesverhältnisses unzweifelhaft eintretenden Geldverpflichtungen ohne eine Uebersicht des bevorstehenden Bedürfnisses durch vereinzelt dastehende Anträge mit Geldausgaben zu einer Zeit zu beschweren, welche möglicher Weise unberechenbare politische Ereignisse in ihrem Schooße birgt, die auf unsere finanziellen Verhältnisse großen Einfluß haben. Der Cassensaldo, mit welchem das vorige Jahr geschlossen hat, würde sehr bald erschöpft werden, wenn Anträge der Art in nächster Zeit noch öfter gestellt würden. Sie hat daher schon in ihrem Bericht zum Budget vom 31. März d. J. darauf hingewiesen, daß es sich dringend empfehle, den glücklicher Weise vorhandenen Ueberschuß des vorigen Jahres zu schonen, um mit Hülfe desselben den schwierigen Uebergang zu den bevorstehenden veränderten Finanzverhältnissen zu erleichtern. Mit Rücksicht auf diese Erwägungen stellt sie deshalb den Antrag:

vor der Genehmigung der übrigen Nachbewilligungen, unter Vorbehalt jeder Beschlußnahme über dieselbe, die Deputationen für Convoe und Eisenbahnen zu beauftragen, nach Rücksprache mit der Deputation für den Straßenbau, zur Erlangung einer Uebersicht für die Finanzdeputation über die etwaigen Ansprüche an die Staatscasse einen die Interessen der Eisenbahnen, Convoe und des damit in Verbindung stehenden Straßennetzes bei der unzweifelhaft bevorstehenden Neugestaltung der St. Stephanivorstadt und Neustadt hinsichtlich der öffentlichen Verkehrsanstalten aller Art berücksichtigenden allgemeinen Plan unter annähernder Angabe der Kosten soweit irgend thunlich mitzutheilen, damit rechtzeitig die dabei in Frage kommenden finanziellen Rücksichten gewahrt werden, falls von Seiten dieser Deputationen noch fernere Anträge auf Geldbewilligungen im Laufe des Jahres beabsichtigt würden.

Bremen, den 17. April 1867.

Die Finanzdeputation.

(gez.) **H. A. Schumacher.**

(gez.) **Buff.**

Anlage IV
zur Mittheilung des Senats
vom 17. April 1867.

Zweiter Bericht
der Deputation zur Revision des Mäklerwesens.

Zur Erledigung des der Deputation durch die verfassungsmäßigen Beschlüsse vom 22. December 1866 und 25. Januar 1867 gewordenen Auftrags, die in Folge der Freigebung des Mäklergeschäfts nach Maßgabe des Deputationsberichts vom 7. December v. J. erforderlich werdenden gesetzlichen Bestimmungen in Vorschlag zu bringen,

beehrt sich dieselbe hieneben in der Unter-Anlage den Entwurf solcher Bestimmungen zu höherer Prüfung und Genehmigung zu überreichen, indem sie die Motive, welche sie veranlaßt haben, diese Bestimmungen zu empfehlen sowie auf dieselben sich zu beschränken, in Folgendem hinzugefügt.

Zu §. 1. Daß das künftig geltende Princip an der Spitze des Publicandums seinen angemessenen Ausdruck findet, wird keiner Rechtfertigung bedürfen. Ein besonderer Aufhebungsact der bestehenden Gesetze, Verordnungen, Vorschriften, welche das Verhalten der Mäkler sowie ihren Geschäftsbetrieb regelten, wird unnöthig sein, da dieselben mit dem Momente, wo es keine beamtete Mäkler und Agenten mehr giebt, als gegenstandslos ohne weiteres außer Geltung treten.

Zu §. 2. Nachdem die Freigebung des Mäklergeschäfts im Princip festgesetzt ist, kann sich unter den obwaltenden Verhältnissen eine Fortdauer der Rechte und Pflichten der bisherigen Mäklerbeamten nicht empfehlen. Es hat die Einführung eines Uebergangsstadiums in dieser Angelegenheit offenbar dieselben Bedenken gegen sich, welche fast immer bei Reformen auf dem Gebiete des wirthschaftlichen Lebens gegen Transitorien erhoben werden müssen: die Verzögerung eines festen definitiven Zustandes und der Gewöhnung an denselben, die Hervorrufung unklarer und unsicherer Verhältnisse, die Verhinderung der Einführung von Maßregeln, die dem neuen Zustande wirklich entsprechen. Zu solchen Uebelständen käme im vorliegenden Falle noch, daß die bisherigen Mäklerbeamten, welche nicht gesonnen sein sollten, ihr Amt niederzulegen, für die ganze Zeit ihrer Amtsführung auf eine Mäklerordnung verpflichtet bleiben würden, deren Unzweckmäßigkeit von allen Seiten anerkannt ist, wenn nicht, wovon gewiß keine Rede sein darf, eine Revision der alten Mäklerordnung wieder begonnen werden sollte zu dem Behufe, dem Reste der bisherigen Mäkler für die Zeit ihrer Amtsführung Normen zur Richtschnur zu geben, welche angemessener sind als die, nach welchen bisher die Mäklerbeamten ihre Geschäfte besorgt haben.

Hiernach würde die völlige und sofortige Aufhebung der Rechte und Pflichten der bisherigen Mäkler mit der Publication wegen der zukünftigen Freigebung eintreten müssen und es davon nur eine natürliche Folge sein, in dem die Freigebung des Mäklergeschäftes aussprechenden Gesetze eine Vorschrift über die Aufhebung der Cautionen aufzunehmen.

Wenn nun dennoch in dieser Beziehung der §. 2 eine interimistische (reichlich sechsmonatliche) Dauer gestattet, so hat das seinen Grund in dem Wunsche, daß einige Zeit gewonnen werden möge, um in zweckmäßiger Weise für das neue Geschäftsverhältniß die erforderlich scheinenden Regulative vorzubereiten und in's Leben zu führen, ohne genöthigt zu sein, diejenigen, welche der bereits verfassungsmäßig beliebten Freiheit sich gern bald bedienen möchten, noch länger, sicherlich Monatlang, warten zu lassen. Denn, sobald der vorgelegte Entwurf genehmigt und publicirt ist, kann von dieser Freiheit Gebrauch gemacht werden, und, da ohne Zweifel für das Abhalten von Auktionen, für die Ertheilung glaubwürdiger Gutachten, Besundzeugnisse und Taxationen während des Zeitraums bis zum Jahresablaufe noch eine genügende Anzahl beamteter Personen bleibt, so wird bis dahin keine Verlegenheit hinsichtlich dieser Acte, soweit sie Bedürfniß des Handels sind, entstehen. Inzwischen aber haben der Senat und die Handelskammer hinreichend Zeit, nach Maßgabe des

§. 31 des die Handelskammer betreffenden Gesetzes im Regulativwege alles für den Geschäftsbetrieb Erforderliche anzuordnen.

Daß dazu dieser Weg eingeschlagen werden möge, ist der entschiedene Wunsch der Deputation, indem theils die Gegenstände, um welche es sich noch handeln könnte, ihrer Natur nach solche sind, die unzweifelhaft in die Sphäre der Mitwirksamkeit fallen, welche im Interesse des Handels und der Schifffahrt unserer Kaufmannschaft das erwähnte Gesetz hat gewähren wollen, theils diese Weise der Behandlung und Erledigung der Sache als die leichteste und die zweckmäßigste, um zum Ziele zu gelangen, erscheint. Es bedarf in der That nur der Namhaftmachung der Gegenstände, welche etwa in Frage kommen dürften, um dies sofort einleuchtend zu machen; es würden sein: die Bestellung beeidigter Auktionatoren, Taxatoren, überhaupt solcher Personen, welche als Sachverständige dem Handel zu dienen hätten; ferner die Vorschriften für das von denselben zu beobachtende Verhalten und Verfahren, die Gebührentaxe für ihre desfallsigen Bemühungen, ferner eine etwa als wünschenswerth sich herausstellende subsidiäre Gebührentaxe für das Vermittlergeschäft. Sollten jedoch sich dabei gesetzliche Bestimmungen als erforderlich herausstellen, die nicht im Regulativwege zu treffen wären, so würde von den genannten Behörden die desfallsige Anregung erwartet werden dürfen.

Zu §. 3. Dieser Paragraph soll lediglich Mißverständnissen vorbeugen. Derselbe kann übrigens nach Ansicht der Deputation auch wegsallen; denn, wie es sich von selbst versteht, daß, wenn angestellte Schiffsmäkler nicht mehr existiren, von den denselben in dem fraglichen Gesetze zugestandenen Vorzügen nicht weiter die Rede sein kann, so werden auch die Bestimmungen dieses Gesetzes für freie Vermittler, welche Schiffsmäklergeschäfte betreiben, keine Geltung haben können.

In Bezug auf verschiedene öffentliche Interessen, so auch auf Statistik und Abgabewesen, insbesondere Umsatzsteuer, Schifffahrtsabgabe, hatten bekanntlich die beamteten Unterhändler manche Obliegenheiten zu erfüllen, welche den freien Vermittlern überall nicht oder doch nicht in demselben Maße und gewiß nicht mit gleichem Erfolg auferlegt, noch ihnen gegenüber controlirt werden können. Die Deputation hat sich eingehend mit dem hierauf bezüglichen Detail beschäftigt, jedoch abgesehen von der Schifffahrtsabgabe nichts zu finden vermocht, von dem sich eine ungesäumt zu befriedigende Nothwendigkeit oder auch nur erhebliche Möglichkeit einer Heranziehung der freien Vermittler behaupten ließe. Vielmehr hält sie dafür, daß es abgewartet werden möge, ob später sich ein Bedürfnis für desfallsige legislatorische Bestimmungen herausstelle, und giebt nur in Betreff der Schifffahrtsabgabe, unter Hinweisung auf die Verordnung vom 8. April 1840 anheim, ob man schon jetzt bestimmen wolle, daß Jeder, welcher die Ein- oder Ausclarirung fremder Schiffe besorge, verpflichtet sein solle, die von denselben etwa zu zahlende Abgabe zu entrichten; — eine Bestimmung, welche jedoch nicht in das gegenwärtig in Frage stehende Publicandum über das Mäklerwesen gehören dürfte.

Endlich bemerkt die Deputation, daß, wie es sich von selbst versteht, künftig das Vermittlergeschäft durchaus ein kaufmännisches Gewerbe ist, also die einschlagenden Bestimmungen des Handelsgesetzbuches Anwendung finden (vergl. namentl. Art. 272, 10, 15, 16, 19, 28 — 38, 41 folg.) und derjenige, welcher es betreibt, fortan alle die Verpflichtungen zu erfüllen hat, welche das Handelsgesetzbuch einen Kaufmann auflegt, daß namentlich die Bestimmungen desselben über Handelsfirmen, Handelsbücher u. s. w. für ihn und sein Geschäft zutreffend sein werden.

Demnach würde sie es für sehr zweckmäßig erachten, wenn der Senat in seiner Bekanntmachung der in Frage stehenden Verordnung einer desfallsigen Erinnerung oder Warnung den angemessenen klar bestimmten Ausdruck verliehe.

(gez.) C. F. G. Mohr.

(gez.) Dan. Knoop.

Unter-Anlage
zur Anlage IV der Mittheilung des Senats
vom 17. April 1867.

In Gemäßheit der das gesammte hiesige Mäklerwesen betreffenden verfassungsmäßigen Beschlüsse vom 22. December 1866 und 25. Januar 1867 verordnet der Senat hiemit wie folgt:

§. 1. Alle Bestimmungen der bestehenden Gesetze und Verordnungen, durch welche der Betrieb des Mäklergeschäfts auf amtlich bestellte Vermittler (Mäkler, Waarenagenten) beschränkt ist, sind aufgehoben, und ist somit die Vermittlung von Handelsgeschäften, welche bisher den Asscuranz-, Wechsel-, Schiffs- und Waaren-Mäklern und Agenten ausschließlich zustand, fortan ein freies kaufmännisches Gewerbe.

§. 2. Anstellungen von Mäklern und Waarenagenten finden fortan nicht mehr Statt.

Unter Wegfall der Ausschließlichkeit des Geschäftsbetriebes (§. 1) behalten im Uebrigen die vorhandenen Mäkler und Waarenagenten noch bis zum Ablaufe des Jahres 1867 ihre amtlichen Befugnisse und Pflichten, sofern nicht sie es vorziehen, schon früher ihre Entlassung beim Senate zu beantragen. In diesem Falle können sie erst, nachdem ihre Entlassung mittelst der »Bremer Nachrichten« zur öffentlichen Kunde gebracht worden ist, sich ihrer bisherigen amtlichen Verpflichtungen entledigt betrachten und befugt halten, Mäklergeschäfte als freie Vermittler zu betreiben.

Sechs Monate nach dieser öffentlichen Bekanntmachung sind die solchergestalt Entlassenen, sowie sechs Monate nach Ablauf des Jahres 1867 alle übrigen Mäkler und Waarenagenten berechtigt, die von ihnen geleistete Amtscantion zurückzufordern, soweit nicht vor dem Ablaufe dieser sechsmonatlichen Fristen ein Anspruch mit Bezug auf die Cantion bei der Behörde für das gesammte Mäklerwesen angemeldet und zugleich gerichtlich geltend gemacht worden ist.

§. 3. Die auf Schiffsmäkler bezüglichen Bestimmungen der die Beförderung von Schiffspassagieren nach außereuropäischen Ländern betreffenden obrigkeitlichen Verordnung vom 9. Juli 1866, insbesondere die §§. 7, 8, 9 haben für freie Vermittler in diesem Geschäfte keine Geltung.