7. Finanzielle Verhältnisse der Hauptschule.

Die Bürgerschaft dankt für die Mittheilung des Jahresberichts der Schuldeputation.

8. Antrag in Betreff der Freiwilligen von 1813, 1814 und 1815.

Die Bürgerschaft beantragt daß die Militairdeputation ermächtigt werde:

1) denjenigen Freiwilligen aus den Jahren 1813, 1814 und 1815, welche gegenwärtig eine Gratification von 5 Thalern jährlich genießen, fortan eine jährliche Gratification von 10 Thalern, halbjährlich im Mai und October zahlbar, auszuzahlen, sowie

2) zur Erinnerung an die fünfzigjährige Feier des Jahres 1813 den hülfsbedürftigen Freiwilligen und den noch lebenden hülfsbedürftigen Wittwen solcher Freiwilligen für dieses Jahr außerordentlicherweise einen Ehrensold von 10 Thalern auszuzahlen —

und ersucht den Senat, solchem Beschluß beizutreten.

9. Wahl eines Mitgliedes der Verwaltung des Catharinenstifts, Ilsabeen Gasthauses und St Rembertistifts.

Die Bürgerschaft erwählte zu solchem Mitgliede an Stelle des aus der Verwaltung der Reihe nach ausgeschiedenen Herrn Christian Schmidt, welchem sie für seine Mühwaltung ihren Dank ausspricht, den Herrn Heinrich Tecklenborg.

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 20. Februar 1863.

1. Eisenbahnverbindung zwischen Bremen und Oldenburg.

Die Großherzoglich Oldenburgische Regierung hat dem Senate von einem Eisenbahnprojecte Kenntniß gegeben, welches die Anlegung eines Schienenweges zwischen Bremen und verschiedenen Plätzen des Herzogthums Oldenburg zum Gegenstande hat und über dessen Ausführung nähere Verhandlungen zwischen beiden Regierungen bereits in Aussicht genommen sind. Zunächst im Hinblick auf diese Veranlassung wünscht der Senat die Angelegenheit der Eisenbahnverbindungen am linken Weserufer im Allgemeinen durch einen Vertrauensausschuß berathen zu lassen, und beantragt er, daß die Bürgerschaft zu dem Ende einige ihrer Mitglieder ihm bezeichne. Wie bei ähnlichen früheren Vorgängen hält er es auch diesmal für sachdienlich, einige Abgeordnete der Handelskammer an der Berathung Theil nehmen zu lassen, und wird, falls die Bürgerschaft seiner Ansicht hierin beipflichtet, der Handelskammer davon Mittheilung machen.

2. Kündigung der $4^1/_2$-procentigen Staatsschuld in Golde.

Auch der Senat ertheilt der von der Finanzdeputation beantragten Maßregel einer Umwandelung der $4^1/_2$-procentigen in eine $3^1/_2$-procentige Staatsschuld und dem von ihr vorgeschlagenen Tilgungsverfahren, unter der von der Bürgerschaft bevorworteten Zusatzbestimmung, nach Maßgabe des eingereichten Berichtes und der daselbst sub 1 bis 4 formulirten Anträge, seine Genehmigung. Er hat bereits unter dem 13. d. Mts. die Finanzdeputation von diesem seinem Beschlusse benachrichtigt und sie beauftragt mit der Ausführung der Maßregel vorzugehen.

3. Bauplätze in Bremerhaven.

Wegen dieses Gegenstandes tritt der Senat dem Beschlusse der Bürgerschaft vom 11. d. Mts. bei.

4. Bepflasterung des Ströhmer und des Lankenauer Weges.

Ebenso genehmigt auch der Senat die Anträge der Wegbaudeputation wegen der Bepflasterung des Ströhmer und des Lankenauer Weges, und bewilligt, in Uebereinstimmung mit der Bürgerschaft, für den ersteren 3135, für den letzteren 4050 Thaler.

5. Krahnanlage in Bremerhaven.

Den beifolgenden Bericht der Häfendeputation über die Aufstellung eines neuen großen Krahns am neuen Bassin zu Bremerhaven theilt der Senat der Bürgerschaft zu ihrer Erklärung, vorbehältlich der seinigen, mit.

6. Löschplatz an der Bonspforte

Endlich übergiebt der Senat der Bürgerschaft zu gleichem Zwecke und unter gleichem Vorbehalte den beifolgenden Bericht der Baudeputation, den Ankauf eines Grundstücks an der Bonspforte betreffend.

Anlage I
zur Mittheilung des Senats
vom 20. Februar 1863.

Bericht

der Deputation für die Häfen und Hafenanstalten, die Anlage eines großen Krahns am neuen Bassin zu Bremerhaven betreffend.

Es ist in der Deputation wiederholt zur Sprache gekommen, daß ein großer Uebelstand darin zu finden sei, daß in Bremerhaven eine Anstalt fehle, um die 80 bis 90,000 Pfund wiegenden Kessel der oceanischen Dampfer aus den Schiffen zu heben und solche, nach geschehener Reparatur wieder in die Schiffe einzusetzen. Die großen Dampfschiffe müssen daher, wenn eine Reparatur an ihren Kesseln erforderlich ist, nach England gesandt werden, ungeachtet im übrigen die Reparatur in Bremen eben so gut geschehen könnte. Dies Versegeln der Dampfer nach einem englischen Hafen ist eben so nachtheilig für deren Eigenthümer, als für den durch den daraus entstehenden Zeitverlust gestörten Handels- und Postverkehr. Der Mangel eines genügenden Krahns hat ferner die nachtheilige Folge, daß die Reparaturkosten der oceanischen Dampfer, die sich mitunter auf 100,000 Thaler und darüber belaufen, dem Auslande anheimfallen, während sie füglich der bremischen Industrie zu Gute kommen könnten, welche dadurch in den Stand gesetzt werden würde, sich auf solche Weise einzurichten, daß sie den Anforderungen zur Reparatur oceanischer Dampfer jederzeit entsprechen könnte, ein Umstand, der geeignet sein dürfte, auch nichtbremische Dampfschiffe zu veranlassen die Weser aufzusuchen, um ihre Reparaturen in Bremischen Werkstätten zu bewirken. Sind aber diese Anstalten bei uns vorhanden, so wird unser Hafen in der Betreibung der oceanischen Dampfschifffahrt nicht mehr hinter Englischen Häfen zurückstehen, und der große Uebelstand, hier die Reparaturen der Kessel und Maschinen nicht bewirken zu können, fortan gehoben sein. Ist aber solchergestalt unser Hafen mit den Englischen Häfen gleich gestellt, so darf erwartet werden, daß wenn neue Dampferlinien zwischen transatlantischen Staaten und dem Continent von Europa auftauchen sollten, diesen ein begründeter Anlaß gegeben werden dürfte, der Weser den Vorzug vor anderen Continental-Häfen zu geben.

Wurde doch das neue Bassin mit der weiten Schleuse ursprünglich lediglich im Hinblick auf die Herbeiziehung der oceanischen Dampfschifffahrt errichtet. Wäre damals ein Drydock zur Aufnahme dieser großen Dampfschiffe vorhanden gewesen,

wie es jetzt zu Bremerhaven der Fall ist, und große Reparaturanstalten, wie wir sie jetzt in Bremen besitzen, so würde man sicher schon damals einen so starken Krahn errichtet haben, um diese Dampfschifffahrt an Bremen zu fesseln. Was aber damals nicht geschehen konnte, weil die Vorbedingungen noch fehlten, kann, da diese jetzt vorhanden sind, nunmehr nachgeholt werden.

Es hat sich ferner herausgestellt, und zwar noch neuerdings bei der Beförderung schwerer Gegenstände, namentlich von Locomotiven nach und von der Londoner Industrieausstellung, daß der vorhandene, für 40,000 ℔ eingerichtete Krahn nicht ausreicht, daß daher die Locomotiven haben auseinander genommen werden müssen, um nur gelandet zu werden. Dergleichen Fälle werden sich ohne Zweifel wiederholen, und scheint es daher unerläßlich zu sein, daß unsere Hafenanstalten nicht hinter Anderen zurückstehen und solche Krahneinrichtungen haben, wie sie eines großen Handelsplatzes würdig sind. Diese Erwägungen haben die Deputation veranlaßt, durch den Baurath van Ronzelen und andere hinzugezogene Sachverständige diese Frage näher prüfen und Kostenanschläge anfertigen zu lassen. Die Meinung dieser Sachverständigen geht dahin, daß wenn Bremen im Dampfschiffsverkehr würdig mit anderen Plätzen concurriren wolle, die Errichtung eines Krahns zu 100,000 ℔ Hebekraft eine Nothwendigkeit sei.

Die Kosten sind jedoch nicht unerheblich. Ein Krahn mit hinreichend weiter Auslegung und 100,000 ℔ Tragfähigkeit, und 110,000 ℔ Probeleistung ist veranschlagt zu ..... Ld'or ℳ 10,500.—
für eine eiserne Treppe ..... » 400.—
Ld'or ℳ 10,900.—

Der Unterbau nach specificirtem Anschlage würde kosten Crt. ℳ 11,920
à 109 %..... » 10,935.56
Ld'or ℳ 21,835 56

Ob und wie diese Anlage unmittelbar rentiren werde, hängt von dem Maaße der künftigen Benutzung ab, es wird jedoch als selbstverständlich angenommen werden müssen, daß das Krahngeld dem außerordentlichen Kraftaufwande entsprechend zu normiren sein wird. Der Hauptvortheil wird jedoch, wenigstens für jetzt noch, wie es bei so manchen anderen Anlagen der Fall ist, auf indirectem Wege zu suchen sein. Inzwischen hat der Norddeutsche Lloyd sich erboten für die ersten fünf Jahre nach geschehener Aufstellung des Krahns jährlich 700 Thaler Gold dem Staate für die Benutzung des Krahns zu zahlen, und außerdem den Betrag des Arbeitslohns bei diesen Operationen zu tragen, unter der Bedingung, daß der Krahn in der projectirten Stärke bis zum 1. November d. J. ausgeführt sei, und dem Lloyd vor dem 1. April d. J. die Anzeige zugehe, daß der Krahn errichtet werden solle. Dazu bemerkt die Deputation, daß zur Herstellung des Krahns 5 — 6 Monat erforderlich sind, mithin hinreichende Zeit vorhanden ist. Die Deputation in ihrer großen Mehrheit empfiehlt dies Erbieten anzunehmen, und da etwaige andere Verwendungen des Krahns während der genannten Periode dem Staate zu Gute kommen werden, so kann für die nächsten 5 Jahre auch eine unmittelbare Rentabilität des Krahns erwartet werden.

Die Mehrheit der Deputation findet daher kein Bedenken die Bewilligung des veranschlagten Betrags von Ld'or ℳ 21,835.56 Grote und die Genehmigung des Vorschlags des Norddeutschen Lloyd zu beantragen.

Ansicht der Minorität.

Obwohl eine beinahe an Einstimmigkeit gränzende Majorität den Bau eines neuen großen Krahns bis zu 100,000 Pfund Tragfähigkeit empfiehlt, glaubt sich doch die Minorität verpflichtet, ihre Bedenken gegen eine so erhebliche Verwendung aus öffentlichen Mitteln des laufenden Haushalts vorzutragen, welche ebensowohl den Anschlag von 21,500 Thalern noch übersteigen, als unter demselben bleiben könnte.

Bekanntlich findet sich an der Ostseite des neuen Hafens ein mit einem Kostenaufwande von über 10,000 ℳ erbauter großer Krahn von 40,000 ℔ Trag-

fähigkeit, welcher seit der Erweiterung des neuen Hafens zur Benutzung bereit steht, allein äußerst selten gebraucht wird, weil sich im Handelsverkehre fast niemals so schwere Gegenstände finden. Dieser Krahn wird jedenfalls bis dahin, daß in Folge einer künftigen Steigerung des jetzt so lahmen Eisenbahn-Güterverkehrs die Errichtung eines ferneren Güterschoppens am neuen Hafen nothwendig werden sollte und für ihn kein anderer Platz gefunden werden könnte, als die Stelle dieses Krahns, dort für den öffentlichen Gebrauch bereit bleiben und läßt es sich voraussehen, daß noch eine recht lange Zeit hingehen wird, bevor er einem neuen Güterschoppen alsdann Platz machen muß. Nun ist zwar der Krahn seiner Zeit errichtet, weil man annahm, er würde für alle und jede schwere Güter ausreichen; allein es hat sich ergeben, daß die von der Weltausstellung zu London zurückkehrenden Locomotiven auseinander genommen werden mußten um weiter spedirt werden zu können, weil sie im Ganzen zu schwer waren und daß ohne einen Krahn mit größerer Tragfähigkeit Seitens der Maschinenwerkstätten des Norddeutschen Lloyds und auch etwa von Carsten Waltjen & Co. aus oceanischen Dampfschiffen schwere Stücke der Maschinen namentlich die Kessel nicht herausgehoben und in sie nicht hineingehoben werden können und daher die Errichtung eines solchen Krahns an der Unterweser nothwendig sein wird, wenn für solche Dampfschiffe in diesen Werkstätten so große Reparaturen Statt finden sollen.

Die Majorität glaubt in diesem Umstande einen genügenden Grund zu finden, um jetzt noch einen größeren Krahn aus öffentlichen Mitteln herzustellen. Die von ihr dafür angeführten factischen Momente sind im Wesentlichen richtig. Durch die Herstellung der Kessel und schweren Maschinenstücke in den eigenen Werkstätten kann der Norddeutsche Lloyd wahrscheinlich die zeitraubenden und kostspieligen Reparaturen in England vermeiden und nicht allein sich selbst viel billiger seine Schiffseinrichtungen herstellen, sondern auch die Regelmäßigkeit seiner Fahrten sichern und dadurch für sich große directe Vortheile erlangen und indirect der Wesergegend einen Geldumsatz zuwenden, der jetzt in England Statt hat, und dem Handel und namentlich dem regelmäßigen Postverkehre und der Auswanderung auf der Weser großen Nutzen gewähren. Ja es läßt sich auch die Möglichkeit denken, daß die Reparaturen der oceanischen Dampfer der Elbe und sonst benachbarten Häfen sich den Werkstätten der Weser zuwenden. Denn, so viel bekannt ist, würde dann in der That Bremerhaven der einzige continentale Hafen an der Nordsee und dem Canale sein, in welchem sich für Verkehrszwecke so große Krahnanlagen befänden und Bremerhaven würde sich mit den wenigen englischen Häfen messen können, welche solche Krahnanlagen besitzen.

Es läßt sich nicht verkennen, daß unter diesen Umständen es sehr viel Verlockendes hat, durch die Bewilligung neuer Geldmittel den Bremerhavener Hafenanlagen gewissermaßen einen besondern Glanz zu verleihen. Allein es sollte dabei nicht übersehen werden, daß in der Wirklichkeit die Krahnanlage nur für die benachbarte Maschinenfabrik des Norddeutschen Lloyd dient, so lange es demselben convenirt, dort solche Reparaturen herzustellen. Höchstens läßt sich in den Fällen, in welchen sich auf dem Wasserwege über 40,000 ℔ schwere Gegenstände nicht zu dem in der Fabrik von C. Waltjen & Co. vorhandenen großen Krahne oder dem Krahne an dem Weserbahnhofe mit 60,000 ℔ Tragfähigkeit bringen lassen, oder wirklich einmal ein anderer oceanischer Dampfer auf der Weser repariren ließe, die unwahrscheinliche Möglichkeit einer anderweitigen Benutzung denken. Für den allgemeinen und gewöhnlichen Schifffahrts- und Handelsverkehr wird aber ein solcher Krahn so gut wie nie benutzt werden, und die jetzigen Krahnanlagen, die am alten Hafen ohnehin noch vermehrt werden, sind als völlig ausreichend zu bezeichnen.

Unter diesen Umständen sollten nach Ansicht der Minorität überall nicht oder doch nicht zu einem bei der jetzigen Lage des Staatshaushalts nicht zu rechtfertigenden Betrage öffentliche Gelder für die Privatzwecke eines einzelnen, wenn auch noch so wichtigen Instituts verwendet werden. Vielmehr sollte das Princip befolgt werden, daß in gleicher Weise, wie in England, solche Krahnanlagen nicht aus Staatsmitteln, sondern von den Betheiligten auf deren Kosten errichtet worden sind, wie auch an der Weser ein Schiffsbauer für die Reparaturen oceanischer Dampfschiffe einen Drydock mit einem viel größeren Geldaufwande aus eignen Mitteln hergestellt

hat, eine so singulaire Krahnanlage aus den Privatmitteln der Betheiligten bestritten werden müsse. So gut wie der Staat dem Norddeutschen Lloyd für seine Maschinenwerkstätte einen Platz auf öffentlichem Grunde in der Nähe der Häfen und Eisenbahn angewiesen hat, könnte er ihm für den Krahn unter Cautelen, welche die Möglichkeit des Gebrauchs des Krahns für Dritte und das Interesse des Staats sicher stellen, einen Platz einräumen; er könnte auch sonst zutreten, allein er sollte niemals, oder doch der Regel nach nicht und am wenigsten in diesem Jahre, das — zum ersten Male seit mehren Lustren — mit einem Deficit von über 70,000 Thalern beginnt, aus öffentlichen Mitteln eine sonst völlig überflüssige und direct nur dem Privatinteresse dienende Verwendung bloß deshalb bewilligen, weil einer der oceanischen Dampfer des Norddeutschen Lloyd im Winter d. J. eine Kesselreparatur haben wird.

Der Norddeutsche Lloyd will nun zwar für 5 Jahre — gegen Freilassung von jedem Krahngelde für diese Zeit — jährlich 700 Thaler zahlen, indem man diese Summe als die Zinsen der kostbaren Anlage zu $3^1/_2$ % ansieht. Allein diese Offerte ist offenbar viel zu gering; es werden ja durch sie nur für die nächsten 5 Jahre einige Zinsen, allein keineswegs die vollen Anlagezinsen gedeckt, welche doch einschließlich der gewöhnlichen Unterhaltung auf wenigstens 5 % von der ganzen Summe (ca. 1150 Thaler) zu berechnen sein würden, geschweige denn das Capital und die Gefahr des so leicht einer großen Beschädigung ausgesetzten Krahns mitgetragen.

Die Minorität beantragt daher, die Bewilligung (und zwar wenigstens in angebrachter Maßen oder zur Zeit) nicht auszusprechen.

Bremen, den 16. Februar 1863.

Die Deputation für die Häfen- und Hafenanstalten.

(gez.) **Duckwitz.** (gez.) **J. G. Höpken.**

Anlage II
Zur Mittheilung des Senats
vom 20. Februar 1863.

Bericht der Baudeputation,

betreffend die Anlegung eines Löschplatzes an der Bonspforte.

Durch Beschluß des Senats und der Bürgerschaft vom 3. bis 15. December 1858 wurde der Ankauf des an der Bonspforte Nr. 1 belegenen Hauses zu einem Kaufpreise von 2100 Thalern und zu dem Zwecke genehmigt, um demnächst dies Gebäude abzubrechen und den Grund desselben in Verbindung mit dem davor liegenden freien Raume zu einem bequemen Ausladeplatze für kleinere Gegenstände einzurichten. Das fragliche Haus ist seitdem von der Verwaltungsdeputation zu einer jährlichen Miethe von 100 Thalern vermiethet. Im vorigen Jahre wurde nun das benachbarte an der Bonspforte Nr. 2 belegene Gebäude des Lüdecke Robbert durch Brand theilweise zerstört und soll jetzt wieder hergestellt werden. Auf diese Veranlassung hat die berichtende Deputation es versucht, den bereits 1858 gefaßten Plan nunmehr seiner Ausführung näher zu bringen, da die Bonspforte gegenwärtig den Bedürfnissen des öffentlichen Verkehrs gegenüber in sehr ungenügendem Zustande sich befindet. Die in dieser Richtung eröffneten Verhandlungen haben zum Abschluß des in Unteranlage I beiliegenden Vertrags geführt, wonach durch die Beseitigung der auf dem Risse Unteranlage II mit Nr. 1, 8 und 9 verzeichneten Gebäude ein dem Kleinverkehr genügender Löschplatz gewonnen wird, der entsprechend zu erhöhen und

durch eine anzulegende Treppe mit der Weser in Verbindung zu bringen ist. Die Kosten dieser Anlage sind nach dem Berichte des Baudirectors Berg, Unteranlage III, auf 1360 Thaler anzuschlagen, denen für unvorhergesehene Ausgaben, Miethentschädigungs- und Lassungskosten 140 Thaler hinzuzurechnen sein würden, so daß die ganze Bewilligung sich auf 1500 Thaler belaufen würde.

Eine noch größere Erweiterung des Platzes etwa durch Ankauf des Hauses Nr. 2 würde sehr erhebliche mit dem Bedürfnisse nicht in Einklang stehende Kosten verursachen, dadurch auch das ganze Interesse des Nachbars L. Robbert an dieser Anlage, welches ihn zur unentgeltlichen Abtretung der Häuser Nr. 8 und 9 veranlaßt hat, wegfallen.

Da indeß ein Theil des an das Erbe Tiefer Nr. 30 angrenzenden Trottoir in der Bonspforte, obwohl dem Publikum zur Benutzung abgetreten, von dem Nachbar Wilhelm Peter Frame in Anspruch genommen wird, so dürfte bei Gelegenheit dieser Anlage, welche den Werth auch jenes Hauses erhöht, den Ansprüchen auf diese Parcele zu entsagen sein. Die bezüglichen Verhandlungen sind eröffnet, haben aber wegen Abwesenheit des gedachten Nachbars noch nicht zum Abschluß gebracht werden können. Da indeß L. Robbert auf den definitiven Abschluß des Vertrages dringt, weil der Beginn seines Neubaues dadurch hinaus geschoben wird, so hat die Deputation die Abstattung dieses Berichts, um dessen baldige Erledigung sie ersucht, nicht weiter aufschieben können. Sie bittet daher den Vertrag Unteranlage I und in der Erwartung, daß auch der Nachbar W. P. Frame in die fragliche Abtretung willigen werde, den sofortigen Abbruch des Hauses Bonspforte Nr. 1 und die beantragte Anlage des Löschplatzes durch die Baudeputation zu genehmigen, derselben dazu auch unter Erlaß der Lassungsabgabe 1500 Thaler zu bewilligen.

(gez.) **Lampe.** (gez.) **Buff.**

Unter-Anlage I
zur Anlage II der Mittheilung des Senats
vom 20. Februar 1863.

Zwischen der Baudeputation, vertreten durch Senator Dr. Lampe und C. Buff einerseits und Lüdecke Robbert andererseits, ist unter Vorbehalt der Genehmigung von Senat und Bürgerschaft folgender Vertrag abgeschlossen worden.

1.

L. Robbert tritt die in Nordwesten des an der Bonspforte befindlichen Wasserwegs sub Nr. 8 und 9 belegenen Gebäude mit allem Zubehör, namentlich dem Stalle sammt dem Grunde derselben, unentgeltlich an den Staat ab und erfolgt die Lassung derselben an den Staat auf Kosten des letzteren.

2.

Seitens des Staats wird das an der Bonspforte Nr. 1 belegene Gebäude weggeräumt, und das Miteigenthum an der gemeinschaftlichen Trennungsmauer der Häuser Nr. 1 und 2 an L. Robbert abgetreten. Letzterem ist es unverwehrt, in dieser künftigen Umfangsmauer seines Hauses Nr. 2 einschlagende Fenster und eine Hausthür anzulegen, dagegen räumt L. Robbert die vor der jetzigen Fronte seines Hauses Nr. 2 befindliche Auslucht weg und tritt den Grund und Boden derselben unentgeltlich an den Staat ab.

3.

Wenn L. Robbert es mit seinem Bauplane vereinigen kann, so wird er die nördliche Ecke derselben so abschrägen, daß die Fläche der Abschrägung beim eventuellen Wegfall der Hausecke 7 Fuß beträgt. Der unbebaut bleibende Raum fällt in diesem Falle an den Staat.

4.

Der Staat wird den durch Abbruch dieser Gebäude gewonnenen Platz aufhöhen und bepflastern lassen und zu öffentlichen Zwecken benutzen.

5.

An der neuen nordwestlichen Frontmauer des Robbertschen Hauses Bonspforte Nr. 2, werden öffentliche Brunnen und sonstige Gebäude Seitens des Staats nicht errichtet werden.

6.

Sofern auf dem öffentlichen Platze der Bonspforte ein öffentlicher Brunnen angelegt oder der in den Häusern Bonspforte Nr. 8 und 9 befindliche Brunnen erhalten werden sollte, wird es L. Robbert gestattet, von seinem Erbe Tiefer No. 29 aus auf seine Kosten ein Brunnenrohr in diesen Brunnen zu legen oder das vorhandene liegen zu lassen.

7.

L. Robbert verpflichtet sich, das dem Staate gehörige Haus Bonspforte Nr. 1 und die Robbertschen Häuser Nr. 8 und 9 förderfamst, soweit es nach dem Ermessen der Baudeputation erforderlich erscheint, abzubrechen und erhält die sämmtlichen Materialien des Abbruchs für die Kosten desselben, bis auf den zur Auffüllung des Platzes verwendbaren Schutt.

Bremen, den 20. Februar 1863.

Die Baudeputation.

(gez.) **Lampe.** (gez.) **Buff.** (gez.) **L. Robbert.**

Unter-Anlage III
zur Anlage II der Mittheilung des Senats vom 20. Februar 1863.

Bericht

des Baudirectors Berg, betreffend die Anlage eines Löschplatzes an der Bonspforte.

In Erledigung des mir ertheilten Auftrages erlaube ich mir über die Anlage eines kleinen Löschplatzes an der Bonspforte Folgendes zu berichten.

Wenn die auf der anliegenden Zeichnung mit Nr. 1 und Nr. 8 und 9 bezeichneten Gebäude abgebrochen werden, so wird ein für den kleinen Verkehr zu benutzender Platz von durchschnittlich 45 Fuß Breite und 52 Fuß Tiefe, also von 2385 □-Fuß entstehen.

Die unter und vor diesen Gebäuden, sowie vor dem Wasserwege vorhandenen Bollwerke sind zwar in einem schlechten Zustande, können indessen durch zweckmäßige Reparaturen, Verstärkungen und Verankerungen noch längere Zeit erhalten werden und dem Verkehr dienen.

An der Stelle wo jetzt die mit Nr. 8 und 9 bezeichneten Gebäude stehen, muß eine Wassertreppe angelegt, der ganze Platz aufgehöht und neu abgepflastert werden.

Die dafür entstehenden Kosten stellen sich folgendermaßen heraus:

1) Verstärkung der Mauern, Anlage der Treppenwangen, Verankerungen 2c. 2c.	ℳ	900
2) Aufhöhung des Platzes	»	100
3) Pflasterung incl. Material	»	210
4) Anlage der Treppe	»	150
Zusammen...	ℳ	1360

Bremen, den 7. Februar 1863.

(gez.) **R. Berg.**