

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 8. October 1869.

1. Revision der obrigkeitlichen Verordnung, betreffend die Presse, so wie das Vereins- und Versammlungsrecht.

Der Senat erklärt sich nunmehr mit der beantragten Deputationsberatung zur Revision der gedachten Verordnung und der Beschränkung derselben auf diejenigen Bestimmungen, welche polizeilicher Natur sind, unter einstweiligem Ausschluß der strafrechtlichen Bestimmungen, einverstanden. Zu Mitgliedern der niederzusetzenden Deputation hat derselbe die Herren Senator Mohr, Senator Gildemeister und Senator Pfeiffer ernannt.

2. Verlängerung der Nordstraße und Anlage eines öffentlichen Platzes in der westlichen Vorstadt.

Die Baudeputation hat den anliegenden Bericht eingereicht, über welchen der Senat der Erklärung der Bürgerschaft entgegensteht, indem er die seinige sich vorbehält.

Anlage I nebst Unter-
Anlagen 1—8
(Nr. 1—3 Risse).

3. Regulirung der Hutfilterstraße.

4. Gleisanlagen in der Neustadt.

5. Spundwand vor der Ufermauer der Schlachte.

6. Verlängerung des Osterdeichs.

7. Regulirung des St. Remberti-Kirchhofs.

8. Modification des vorstädtischen Straßenplans.

In Betreff der unter Nr. 3—8 genannten Gegenstände tritt der Senat den Beschlüssen der Bürgerschaft vom 29. vorigen Monats bei.

9. Einnahmen und Ausgaben der Generalcasse während der ersten acht Monate.

Die Finanzdeputation hat den vorgeschriebenen Bericht über die Einnahmen und Ausgaben der Generalcasse während der ersten acht Monate eingereicht, welcher der Bürgerschaft hieneben zugeht.

Anlage II
nebst Unteranlage.

10. Vergrößerung des neuen Bassins zu Bremerhaven und Einrichtung eines Trockendocks durch den Norddeutschen Lloyd.

Zugleich theilt der Senat den anliegenden Bericht der Häfendeputation der Bürgerschaft zu ihrer Erklärung mit, indem er die seinige sich vorbehält.

Anlage III nebst
3 Unteranlagen und
6 Zeichnungen.

Anlage I

zur Mittheilung des Senats
vom 8. October 1869.

Bericht der Baudeputation,

die Verlängerung der Nordstraße und Anlage eines Platzes betreffend.

I. Die hiesigen Bürger J. J. Kleemeyer, Johann Otten, Hermann Otten und Friedrich Otten haben einen Antrag eingereicht, wonach sie auf der an der Lühowerstraße belegenen Otten'schen Bleiche verschiedene Straßen in vorgeschriebener 30-füßiger Breite nach dem Plane Anlage 1 anlegen wollen; sie stellen dadurch

Unter-Anlage I
(Zeichnung).

Unter-Anlage II
(Zeichnung).

Unter-Anlage III
(Zeichnung).

Unter-Anlage IV u. V.

eine Verbindung jener Straße mit dem Rosenkranze her. Dieser Bauplan entspricht zwar den gesetzlichen Anforderungen und kann dessen Ausführung an sich nicht verhindert werden. Derselbe durchkreuzt aber den durch Beschlüsse des Senats und der Bürgerschaft vom 23. März und 8. April 1853 für die 1849 der Stadt der Bürgerschaft festgestellten Straßenplan, Anlage 2, indem die Ausführung des beantragten Bauprojects die Herstellung der staatsseitig projectirten, in dem Risse Anlage 1 roth eingetragenen geraden Verlängerung der Nordstraße verhindern würde. Die Lage dieser staatsseitig projectirten Straße ist zur größeren Verdeutlichung in dem Risse Anlage 3 resp. gelb und grün eingetragen. Diese in 48-füßiger Breite projectirte Straße hat die wichtige Bestimmung, in das eigentliche Herz derjenigen Theile der westlichen Vorstadt, wohin sich wie der Augenschein und ein Blick auf die Karte zeigt, die Bauspeculation vorzugsweise gewandt hat, einzudringen, auch die höchst mangelhafte Verbindung der vielen neuen vorstädtischen Straßenanlagen mit der Altstadt herzustellen, und hat vor vielen anderen staatsseitigen Straßenprojecten den großen Vorzug, daß die Dimensionen der Nordstraße und der Doventhorscontrescarpe die Herstellung einer Communication mit der Stadt in angemessener Breite gestatten.

Nach Einsicht der Berichte des Baudirectors Schröder, Anlagen 4 und 5, und aus den darin entwickelten Gründen hat sich unter diesen Umständen der Bau- deputation die Ueberzeugung aufdrängen müssen, nicht nur daß die Herstellung dieser projectirten Verlängerung der Nordstraße nothwendig sei, sondern auch, daß die Ausführung nur dadurch zu erreichen sei, daß diese Straße staatsseitig angelegt werde, und daß, um die bereits bestehenden Schwierigkeiten nicht zu häufen, sofort Hand ans Werk gelegt werden müsse.

Da sich aber bei Herstellung dieser Straße die verschiedenartigsten Interessen durchkreuzen und es auf der Hand liegt, daß Privatunternehmer dazu nicht schreiten und mit den zahlreichen Eigenthümern sich nicht verständigen können, so giebt es keinen anderen Weg, als daß der Staat, wie es bei Anlage der Humboldtstraße mit Erfolg geschehen ist, das zur Straße bestimmte Terrain in deren ganzen Ausdehnung expropriire, wenn auch die Straße selbst erst, je nachdem ein Bedürfnis dazu eintreten wird, im Laufe der Jahre angelegt zu werden braucht. Freilich könnte man sich für jetzt darauf beschränken, das Terrain der projectirten Straße etwa nur bis zum Steffenswege oder der nächsten projectirten Querverstraße zu expropriiren. Allein dies würde nur den Erfolg haben, die demnächstige Ausführung des ganzen Projects erheblich zu vertheuern, weil das Terrain des Restes der projectirten Straße, welches jetzt aus Ackerland besteht, dadurch, daß man eine 48-füßige Straße bis an dasselbe heranzuführen, erheblich im Preise steigen würde. Es empfiehlt sich daher im Interesse des Staats und der künftigen Anbauer sehr, sofort das Terrain der staatsseitig projectirten Verlängerung der Nordstraße in ihrer ganzen Ausdehnung bis zu der im Straßenplane verzeichneten äußersten Querverstraße zu expropriiren.

Zwar läßt sich nicht verkennen, daß der Erwerb namentlich des östlichen Theils der projectirten Straße dadurch vertheuert wird, daß auf demselben einige wenn auch nicht besonders werthvolle Gebäude stehen. Da indeß das Behauen des diesseits des Rumpgrabens belegenen der alten Vorstadt angehörenden Stadttheils selbst auf dem Grunde der staatsseitig projectirten Straße Niemand verwehrt werden kann, so würde ein längeres Zuwarten leicht die Folge haben können, daß sich die Zahl solcher Häuser, welche der Staat bei späterer Anlage dieser Straße anzukaufen haben würde, nur noch vermehre, ein Grund mehr, baldthunlichst vorzugehen.

Vorab aber muß die Deputation noch einen Punkt zur Erledigung bringen, der aus Rücksichten der Billigkeit gegen die künftigen Anbauer des nordwestlichen Theils der projectirten Straße vorab zu ordnen ist. Nach §. 2 der Verordnung vom 27. October 1845 hat der beiderseitige Anlieger, welcher sich das Recht des Ausgangs nach einer neuen Straße erwerben will, dem Staate je ein Drittel von dem Betrage des Grundwerths und der Anlegungs- und Befpflasterungskosten derselben zu vergüten, und nach §. 3 ibid. soll der Grundwerth der neuen Straße lediglich darnach berechnet werden, was der Grund und Boden dem Staate im Ganzen gekostet hat und ist (wie das Gesetz weiter lautet) „sonach dasjenige, was für die weggeräumten Baulichkeiten gezahlt wurde, nicht mit in Anschlag zu bringen, sowie

es auch nicht darauf ankommt, ob der Staat einen Theil des Grundes höher bezahlt hat, als den anderen." Die Anwendung der letzten Vorschrift würde bei der großen Länge der projectirten Straße von ca. 3840 Fuß, wenn man die Straße vom Anfange bis zum Ende als ein Ganzes behandeln würde, die Folge haben, daß die Eigenthümer der Ländereien in der äußersten Vorstadt, welche Anlieger des nordwestlichen Theils der neuen Straße werden, dem Staate den erheblich höheren Werth des Grundes zu vergüten haben würden, welchen der Ankauf der den südöstlichen, der Stadt näher liegenden Theil des Straßenterrains gekostet hat. Sie würden also unter Umständen dem Staate mehr zu vergüten haben, als sie selbst für das zur Straße hergegebene Land erhalten haben. Aus diesem Grunde empfiehlt es sich das Project seiner großen Ausdehnung und der Verschiedenheit der Verhältnisse wegen in zwei selbständige Theile zu zerlegen, welche nach der örtlichen Lage am zweckmäßigsten durch den Steffensweg geschieden werden. Auf dem Risse Anlage 3 sind diese beiden Theile durch Verschiedenheit der Farben bezeichnet.

Demnach stellt die Deputation, indem sie in Anlage 6 und 7 ein Verzeichniß der Grundeigenthümer, deren Grundstücke zum Behuf der projectirten Straße anzukaufen sind, übergiebt, ihre Anträge dahin:

Unter-Anl. VI u. VII.

Senat und Bürgerschaft wollen

- 1) die Anlage zweier in unmittelbarer Verbindung stehenden, 48 Fuß breiten Straßen bezw. von der Lüzkowerstraße bis zum Steffenswege und von diesem bis zu der im Straßenplane verzeichneten äußersten Querstraße nach Maßgabe der beifolgenden Situationskarte Anlage 3 genehmigen;
- 2) zum Zwecke der Anlage dieser beiden Straßen die Expropriationspflicht über die im beiliegenden Risse Anlage 3 mit resp. grüner und gelber Farbe bezeichneten Landparzellen, deren Eigenthümer in Anlagen 6 und 7 benannt sind, in Gemäßheit der Verordnung vom 14 Juni 1843 aussprechen und die in §. 4 dieser Verordnung vorgesehene Deputation zum Versuch einer gütlichen Verständigung niedersetzen, endlich
- 3) die Baudeputation mit dem Ankaufe und der Vertretung des Staats beim Erwerbe beauftragen.

II. In unmittelbarer Verbindung mit obigem Antrage, wenn auch formell unabhängig von demselben steht die weitere Frage, ob es sich nicht empfehle, bei dieser Gelegenheit einen öffentlichen Platz südwestlich von der oben besprochenen Verlängerung der Nordstraße, wie er in dem Risse Anlage 3 mit blauer Farbe colorirt ist, sammt den denselben an den übrigen drei Seiten einschließenden Straßen wieder aufzunehmen und sofort mit zu expropriiren.

Bekanntlich war im Straßenplan der Vorstadt an der nordöstlichen Seite der staatsseitig projectirten Verlängerung der Nordstraße ein großer Platz zu künftigen öffentlichen Zwecken vorgeschlagen. Auf den Bericht der Deputation wegen Revision der Bauordnung wurde durch Beschluß vom 20./22. Februar 1861 u. a. der Wegfall dieses Platzes unter Beibehaltung der denselben begrenzenden Straßen beschlossen. Die Deputation motivirte ihren Antrag besonders damit, daß es bei der sehr entfernten Aussicht einer Verwendung dieses Platzes den betreffenden Eigenthümern gegenüber billig erscheine, daß entweder das Verbot der Bebauung dieses Platzes aufgehoben oder auf gesetzlichem Wege der dazu bestimmte Grund und Boden für den Staat expropriirt werde, und entschied sich damals für die erste Alternative, welche sodann von Senat und Bürgerschaft acceptirt wurde.

Da das Terrain des eben besprochenen Platzes seitdem von den neuen Straßenanlagen berührt ist, so läßt sich derselbe jetzt nicht mehr herstellen. Dagegen bietet sich an der gegenüberliegenden südwestlichen Seite der Verlängerung der Nordstraße ein zur Zeit noch unbebautes Terrain von gleicher Flächenausdehnung dar, welche incl. der 3 Seitenstraßen ca. 252,000 □Fuß beträgt.

Wenn die Deputation jetzt beantragt, diesen öffentlichen Platz in den Straßenplan wieder aufzunehmen und das Areal desselben sofort zu expropriiren, so läßt sie sich dabei von den Rücksichten leiten, daß nach Herstellung der die Verlängerung der Nordstraße bildenden staatsseitig projectirten Straße, der Werth der Grundstücke in dieser jetzt unzugänglichen Gegend voraussichtlich steigen wird, und daß, wenn nicht sofort ein Einsehen geschieht, die Bebauung der südwestlichen Seite jener projectirten

Straße auf dem Terrain des jetzt in Rede stehenden Platzes nicht verhindert werden kann, dadurch aber die künftige Anlage desselben so gut wie vereitelt werden würde. Wenn man ferner berücksichtigt, daß wie bereits im Berichte des Baudirectors Schröder Anlage 5 angeführt ist, die mit vorhandenen und projectirten Straßen durchzogene westliche Vorstadt etwa die Größe der Altstadt hat, ohne einen einzigen freien Platz zu besitzen, und daß im Laufe der Jahre die Bebauung dieses Stadttheils in immer größerem Maße wahrscheinlich ist, so erscheint die Anlage eines größeren Platzes inmitten desselben als eine nothwendige Maßregel, deren Vernachlässigung später bereut werden dürfte.

Da nun die bereits hervorgehobene Unbilligkeit gegen die Eigenthümer auf der Hand liegt, wenn man dieselben durch bloße Aufnahme des Platzes in den Straßenplan auf ungewisse Zeiten hinaus verhindern würde, denselben durch Bebauung nutzbar zu machen, so bleibt nichts anders übrig, als, wenn die Ueberzeugung von der Nothwendigkeit eines solchen Platzes anerkannt werden sollte, sofort das Areal desselben zu expropriiren.

Dabei würde die Frage eine offene bleiben, ob es erforderlich und zweckmäßig ist, den Platz in seiner ursprünglich projectirten vollen Größe von ca. 252,000 □Fuß herzustellen. Berücksichtigt man, daß der Platz gänzlich unproductiv ist und die bedeutenden Kosten des Ankaufs desselben dem Staate niemals ersetzt werden, so dürfte schon darin eine dringende Veranlassung liegen, bei Bemessung der Größe des Platzes nicht weiter zu greifen, als ein voraussichtliches Bedürfniß des Publikums im Falle der größeren Bebauung dieses Stadttheils es unbedingt erfordert. Durch diese Rücksichten hat die Deputation sich veranlaßt gesehen, eventuell einen etwa um ein Drittel kleineren Platz zu proponiren, welcher immerhin noch incl. der beiden Seitenstraßen ca. 167,000 □Fuß enthält und dessen südöstliche Grenze auf Anlage 3 durch eine rothpunktirte Linie angedeutet ist. Derselbe bleibt noch so groß, daß davon ohne Anstand etwa 30,000 □Fuß zu Schulzwecken verwandt werden können.

Unter-Anlage VIII.

Unter diesen Umständen stellt die Deputation, indem sie in Anlage 8 ein Verzeichniß der Grundeigenthümer übergiebt, deren Grundstücke zum Behuf des projectirten Platzes und der denselben an drei Seiten (die vierte Seite bildet die staatsseitig projectirte Straße) einschließenden Straßen anzukaufen sind (im Falle der Wahl des kleineren Platzes würden in Anlage 8 die Plätzen von X 130, 131, V 330, 331 sich verkleinern), ihre weiteren Anträge dahin:

Senat und Bürgerschaft wollen

- 1) die Anlage eines im Südwesten der in Verlängerung der Nordstraße projectirten Straße belegenen Platzes, sei es in der principaliter beantragten Größe, sei es in der eventuell empfohlenen Beschränkung genehmigen,
- 2) zum Zweck der Anlage dieses Platzes zu öffentlichen Zwecken mit den denselben in Südosten, Südwesten und Nordwesten begrenzenden drei Seitenstraßen die Expropriationspflicht über die in beiliegendem Riße, Anlage 3, mit blauer Farbe bezeichneten Landparcele, deren Eigenthümer in Anlage 8 benannt sind, in Gemäßheit der Verordnung vom 14. Juni 1843 aussprechen und die in §. 4 dieser Verordnung vorgesehene Deputation zum Versuch einer gütlichen Verständigung niedersetzen, endlich
- 3) die Baudeputation mit dem Ankaufe und der Vertretung des Staats beim Erwerbe beauftragen.

Bremen, den 30. September 1869.

(gez.) Lampe.

(gez.) Steinhäuser.

Unter-Anlage IV

zur Anlage I der Mittheilung des Senats
vom 8. October 1869.

Bericht des Bauconducteurs Fr. Becker,

die Anlage neuer Straßen auf der ehemaligen Otten'schen Bleiche betreffend.

Zu der von den hiesigen Bürgern J. J. Klemeyer, Joh. Otten, Herm. Otten und Friedr. Otten eingereichten Supplik, die Anlage neuer Straßen zwischen der Lützowstraße und Rosenfranz betreffend, erlaube mir eine Vermessung des Areals nebst Situation der westlichen Vorstadt zu übersenden.

Die Antragsteller beabsichtigen, gegenüber der Nordstraße eine 30 Fuß breite Straße nach dem Rosenfranz anzulegen, den polnischen Boek als Baugrund zu erwerben resp. auszutauschen, und den öffentlichen Fußweg vermittelt eines Ganges zwischen den zu erbauenden Häusern nach der neu anzulegenden Straße zu führen.

Parallel zu dieser neuen Straße wünschen sie, durch eine kurze Quersstraße mit dieser verbunden, eine zweite, ebenfalls 30füßige Straße in Verbindung mit dem Rosenfranz auszuführen.

Ueber dieses Grundstück führt nun eine staatsseitig projectirte, 48 Fuß breite Straße in gerader Richtung bis in die Utbremer Feldmark; sie bildet in der Lage und Richtung die Verlängerung der Nordstraße, und würde bei ihrer Ausführung, da die Nordstraße ebenfalls 48 Fuß breit ist, die Hauptverbindungsstraße der westlichen Vorstadt mit den bereits ausgebauten und noch projectirten Straßen abgeben.

Meiner Ansicht nach darf diese projectirte Straße, wenn sie auch theilweise in der alten Vorstadt liegt und das Baugesetz vom 23. März und 8. April 1853 nicht direct auf dieselbe Anwendung findet, nicht aufgehoben werden, da dadurch die weitere Ausführung der projectirten Straße unmöglich wird.

Aus der Situation wird man ersehen, daß diese projectirte Verlängerung der Nordstraße die Hauptstraße und im Mittel der westlichen Vorstadt liegt, daß sie die Hauptverbindung mit der noch unbebauten Utbremer Feldmark bildet, an dem ehemals projectirten Marktplatz vorüberführt und ein bedeutendes unbebautes Areal zu Bauplätzen umwandelt.

Wenn nun auch die Durchführung dieser Straße mit Schwierigkeiten verknüpft ist, und die Anlieger schwerlich freiwillig dieselbe herstellen, weil verschiedene Gebäude und Anlagen beseitigt werden müssen, so würde meiner Ansicht nach der Staat die Anlegung derselben in die Hand nehmen müssen und nöthigenfalls das Expropriationsrecht in Anwendung bringen können, da hier ein zu bedeutender Vortheil für den Staat sowie für die Anlieger daraus erwächst. Jedenfalls würde dann die Straße, wie bei der Humboldtstraße, gleich durchgeführt werden, wodurch dann eine Hauptverbindung mit der Stadt hergestellt würde.

In Rücksicht auf die staatsseitig projectirte Straße habe ich mir erlaubt, das Bauproject für die Otten'sche Bleiche umzuändern, wodurch außer der staatsseitig projectirten Straße noch eine Verbindung mit dem Rosenfranz hergestellt wird, welche außerdem Aussicht hat, weiter geführt werden zu können.

Die Häuser an der staatsseitig projectirten Straße würden doch Vorgärten von mindestens 10 Fuß Tiefe erhalten müssen, wogegen die der Nebenstraße vielleicht mit 9 Fuß Tiefe genügen.

Der Uebergang von der projectirten Hauptstraße in die 30füßige Nebenstraße würde an der südlichen Seite mit einem Radius von 150 Fuß abzurunden sein, an der nördlichen Seite würde dagegen die spitze Ecke der Art abzuschragen sein, daß die Schenkel von der Spitze aus 25 Fuß betragen.

Am Rosenkranz wird die Straßenlinie in 30füßigem Abstände von der gegenüberliegenden Straßenlinie bestimmt, und die Ecken des Rosenkranz und der neuen Straße mit einem Radius von 10 Fuß abgerundet.

Die Vorgärten am Rosenkranz erhalten eine Tiefe von 16 Fuß, welche bereits an den beiden neuerbauten Häusern an derselben Seite ausgeführt sind.

Die Baulinie an der Lützowerstraße wird durch einen Abstand von 35 Fuß von der gegenüberliegenden Baulinie bestimmt und die Ecken der Lützower- und der staatsseitig projectirten Straße mit einem Radius von 12 Fuß abgerundet. Die Häuser erhalten Vorhöfe von 12 Fuß Tiefe.

Wenn nun auch durch dieses neue Project weniger Gebäude auf diesem Areal errichtet werden können, so sind aber bei Anlegung der Hauptstraße die einzelnen Grundstücke auch so viel mehr werth.

Der polnische Boß, welcher nun als öffentlicher Weg zum Rosenkranz führt, kann meiner Ansicht nach abgetreten werden, da der öffentliche Weg durch einen 5 Fuß breiten Gang zwischen den neuen Häusern wieder hergestellt wird und dadurch die alte Verbindung wieder stattfindet.

Dem Vernehmen nach soll der Nachbar im Süden kein Ausgangsrecht nach dem polnischen Boß haben, welches wohl nachzuweisen wäre.

Die Antragsteller haben außer den Straßen an Grundfläche abzutreten:

An der Lützowerstraße.....	111,00	□ Fuß,
am Rosenkranz.....	1273,50	"
den neuen Fußweg 63.5.....	315,00	"
	1699,50	□ Fuß.

Erhalten dagegen wieder:

den polnischen Boß.....	3193,27	□ Fuß.
-------------------------	---------	--------

Bremen, den 13. August 1869.

(gez.) Fr. Becker.

Unter-Anlage V

zur Anlage I der Mittheilung des Senats
vom 8. October 1869.

Dem beifolgenden Berichte des Bauconducteur Becker über den Bauantrag der Bauunternehmer J. J. Klemeyer und Gebr. Otten habe ich nur wenig beizufügen.

Die Stephanithorsvorstadt, welche eine der gesuchtesten Gegenden für Anlage neuer Straßen ist und in kurzer Zeit größtentheils bebaut sein wird, ist in ihrer Flächenausdehnung ungefähr so groß wie die ganze Altstadt, entbehrt aber jeder bequemen Straßenverbindung mit den Mittelpunkten des Stadt-Bremer Verkehrs.

Die Düsternstraße, Doventhorssteinweg, Bergstraße, Sternstraße, Altona, Stephanithorssteinweg sind alle nur Straßen von ungefähr 30 Fuß Breite, krumm und unbequem, also zur Verbindung zweier Stadttheile von so bedeutender Ausdehnung vollkommen unzureichend.

Es wurde daher schon bei der Entwerfung des Stadtplanes vom Jahre 1852 darauf Bedacht genommen, angemessenere Zugänge zu dem damals noch wenig gesuchten Areale wenigstens zu projectiren, und wurden diese projectirten Hauptverkehrsadern auch von Senat und Bürgerschaft genehmigt, mit Ausnahme derjenigen Theile, welche noch innerhalb der früheren Vorstadtgrenzen lagen.

Wenn es nun ohnehin mit großen Schwierigkeiten verknüpft ist, eine neue Straße, deren Lage, Richtung und Maaßverhältnisse nur durch die Rücksichten auf die zweckmäßigsten Verkehrslinien bestimmt wird, bei welcher daher keine Rücksicht auf die Lage der Grundstücke genommen werden kann, ohne Staatshilfe durchzuführen, auch wenn eine andersartige Bebauung gesetzlich untersagt ist, so ist die Anlage der

Straße quaest. für Privatunternehmer unmöglich, weil der erste Theil eine Menge Grundstücke schief durchschneidet und den Abbruch einer Anzahl mehr oder weniger in noch gutem Zustande befindlichen Gebäude nothwendig macht.

Soll daher die Straße hergestellt werden, so ist das nur möglich, wenn es staatsseitig geschieht, und würde nur zu erörtern sein, ob die dadurch eröffnete Communicationslinie ein so wesentliches Bedürfnis ist, um sowohl die großen Anlagekosten als auch die Expropriation der betr. Grundstücke ohne welche die Anlage nicht möglich ist, zu rechtfertigen.

Das nachzuweisen dürfte um so weniger schwer sein, als ein Blick auf den Stadtplan lehrt, daß die vorgeschlagene Straße von allen für diesen Stadttheil projectirten Linien diejenige ist, welche nicht nur am Leichtesten durchgeführt werden kann, sondern auch für die nächsten Bedürfnisse am vollkommensten Abhülfe schafft.

Die Nordstraße, deren Fortsetzung die neue Straße bilden würde, hat glücklicherweise eine ausreichende Breite und ist äußerst bequem für die Verbindung gelegen, indem sie eigentlich nur eine geradlinige Fortsetzung der Contrescarpe ist, also ohne Winkel und krumme Wege von da aus erreicht werden kann.

Sodann führt die neue Straße in das Herz des neuen Stadttheiles hinein und wird die Linie bilden, an welche sich in Zukunft alle neue Straßenprojecte ancrystallisiren werden. Die Straße wird in kürzester Frist für die Stephanithorsvorstadt und das Uthremer Feld das werden, was die Humboldtstraße für das Fehrfeld und das Pagenthorner-Feld geworden ist. Es ist nicht zu bezweifeln, daß der in dem jetzt unbebauten Areale zu liegen kommende Theil noch schneller als die Humboldtstraße bebaut werden wird.

Es könnte wohl noch Bedenken erregen, ob der jetzige Zeitpunkt der richtige für die Inangriffnahme ist; man könnte möglicherweise im Zweifel sein, ob man nicht die Anlage der Privatindustrie überlassen sollte. Allein der Antrag der Bauunternehmer Klemeyer und Otten macht die Frage zu einer drängenden.

Ist das von denselben eingereichte Project erst in's Leben getreten, so werden die Kosten der Anlage der qu. Hauptstraße so außerordentlich erhöht, daß es einer vollständigen Verzichtleistung gleich zu achten sein würde, wenn dieselbe nicht jetzt in Angriff genommen wird.

Ich habe es daher für Pflicht gehalten, der geehrten Deputation die Sachlage vorzutragen und derselben anheim zu geben, zur Realisirung meines Vorschlages die geeigneten Schritte zu veranlassen.

(gez.) A. Schröder.

Unter-Anlage VI
zur Anlage I der Mittheilung des Senats
vom 8. October 1869.

Ordnungs- Nummer.	Cataster-Nummer.		Eigenthümer.	Benennung der Grundstücke oder Lage derselben.
				1. In den
1.	V, 335.	1 Theil	Werner Mente	In den Deichschlägen.
2.	V, 334.	"	Gerhard Klatte	" " "
3.	V, 333.	"	Hermann Rathjen	" " "
4.	V, 330.	"	Utbremer Bauerschaft	" " "
				2. In der
5.	X, 181.	"	Joh. Klatte, Wwe.	Steffensweg.
6.	IX, 176 E a/c.	"	Christian Ed. Busch	"
7.	IX, 176 D a/c.	"	Christian Schelp	"
8.	IX, 176 C a/c.	"	Anna Radtke	"
9.	IX, 176 B a/c.	"	Christian Ed. Busch	"
10.	IX, 176 A a/c.	"	Joh. Heint. Stürmer	Auf dem "Haferkampe.
11.	IX, 175.	"	Herm. Ruete	" " "
12.	IX, 175 A a.	"	Herm. Ruete	" " "
13.	IX, 173.	"	Joh. Herm. Bollmann	" " "
14.	IX, 172 A a/d.	"	Joh. Gieseler, Wwe.	" " "
15.	IX, 170.	"	Windler Loose	"Auf" dem Kampe.
16.	IX, 122.	"	Wilhelm Kruse	"Auf" dem Kampe.
17.	IX, 123, 123 a/b.	"	Herm. Ruete	"Im "Rosenkranz.
18.	IX, 121 ad.	"	Gerhard Barber	"Im "Rosenkranz.
19.	IX, 93 a/d.	"	Nicolaus Dierksen, jun.	Auf dem "Kampe.
20.	IX, 94, 95.	"	Nicolaus Dierksen, jun.	Auf dem "Kampe.
21.	IX, 96 a/f.	"	Bernhard Garbade	Im "polnischen" Bod.
22.	IX, 90, 90 a/d.	"	Friedrich Otten	Lützowerstraße.
23.	IX, 89 a/e.	"	Hermann Rathjen	Im "polnischen" Bod.
24.	IX, 88, 88 a/b.	"	Friedr. Wilh. Schmidt, Wwe.	Im "polnischen" Bod.
25.	IX, 87, 87 a/b.	"	Joh. Jacob Klemeyer	Im "polnischen" Bod.

Bremen, den 20. September 1869.

Cultur=Art.	Flächen-Inhalt		Bemerkungen.	
	Morgen speciell.	Morgen im Ganzen.		
d Stra ß e.				
1. Feldmark Utbremen.				
Gemüsfeland.	" 4,9			
" "	" 52,7			
" "	" 2,8			
" Wiese.	" 19,6			siehe Nr. 3 des Marktplatzes.
der Vorstadt.				
Gemüsfeland.	" 18,9	" 20,1		siehe Nr. 7 des Marktplatzes.
Wohnhaus, Vorhof und Garten.	" 0,2			
" " " "	" 0,8			
" " " "	" 1,3			
" " " "	" 1,4			
" " " "	" 1,5			
Gemüsfeland.	" 17,0	" 19,3		
Gemüsfeland und Weg.	" 18,7			
Gemüsfeland.	" 18,7			
Wohnhaus, Vorhof, Hofraum, Wege u. Gemüsf.	" 46,9			
Gemüsfeland.	" 35,8			
" "	" 23,6			
Wohnhaus, Hofplatz und Gartenland.	" 1,6			
Wohnhäuser, Ställe und Hofraum.	" 1,8			
Wohnhäuser, Maschinengeb., Schauer, Hof u. Lagerpl.	" 15,2			
Lagerhaus und Hofraum.	" 19,8			
Wohnhäuser, Stall, Hofräume, Garten u. Gemüsf.	" 4,8			
Wohnhäuser, Gebäude, Hofplatz und Gartenland.	" 58,5			
Wohnhaus, Ställe, Hofraum und Gemüsfeland.	" 2,7			
Gartenland, Gebäude und Hofplatz.	" 14,0			
Gartenland, Wohnhaus und Hofplatz.	" 9,3			

(gez.) Heinr. Wilh. Ros.

Unter-Anlage VII
zur Anlage I der Mittheilung des Senats
vom 8. October 1869.

Ordnungs- Nummer.	Cataster-Nummer.		Eigenthümer.	Benennung der Grundstücke oder Lage derselben.
Nachtrag zur				
1. In der Ba				
				Die halben Breiten.
26.	II, 41.	1 Theil	Gerhard Wirthmann	" " "
27.	II, 40.	"	Friedr. Bollmann, Ufbremen	" " "
28.	II, 39.	"	Gerd Raemena, Gröplingen.	" " "
29.	II, 38.	"	Friedr. Meyer	" " "
2. In der Ab				
				In den Deichschlägen.
30.	V, 357 B.	"	Gerhard Wirthmann	" " "
31.	V, 357 A.	"	Friedr. Bollmann	" " "
32.	V, 356.	"	J. H. Smit	" " "
33.	V, 355.	"	Derselbe	" " "
34.	V, 354.	"	Asmus Rathjen	" " "
35.	V, 353.	"	Werner Menke	" " "
36.	V, 352.	"	Gerhard Klatte	" " "
37.	V, 351.	"	Asmus Rathjen	" " "
38.	V, 350.	"	Werner Menke	" " "
39.	V, 349.	"	Gerhard Klatte	" " "
40.	V, 348.	"	Derselbe	" " "
41.	V, 347.	"	Diedrich Rathjen	" " "
42.	V, 346.	"	J. H. Bollmann	" " "
43.	V, 345.	"	Werner Menke	" " "
44.	V, 344.	"	Derselbe	" " "
45.	V, 343.	"	Derselbe	" " "
46.	V, 342.	"	Lür Loose	" " "
47.	V, 341.	"	Gerhard Klatte	" " "
48.	V, 340.	"	Lür Loose	" " "
49.	V, 339.	"	Derselbe	" " "
50.	V, 338.	"	Werner Menke	" " "
51.	V, 337.	"	Joh. Herm. Bollmann	" " "
52.	V, 336.	"	J. H. Smit	" " "
53.	V, 335.	"	Werner Menke	" " "

Bremen, den 29. September 1869.

Cultur = Art.	Flächen = Inhalt.		Bemerkungen.
	Morgen □ Rth. speciell	Morgen □ Rth. im Ganzen	
zur Nordstraße.			
In Waller-Feldmark.			
Ackerland.	" 8,5	" 11,0	
"	" 11,8		
"	" 11,3		
"	" 11,4		
In Uibremer-Feldmark.			
Ackerland.	" 24,8		
"	" 9,8		
"	" 8,9		
Gemüse- und Ackerland.	" 9,3		
" " "	" 7,2		
" " "	" 9,2		
" " "	" 7,3		
" " "	" 6,4		
" " "	" 10,5		
" " "	" 12,1		
" " "	" 12,0		
" " "	" 12,3		
" " "	" 11,1		
" " "	" 11,1		
" " "	" 12,5		
" " "	" 11,0		
" " "	" 12,1		
" " "	" 12,4		
" " "	" 11,4		
" " "	" 11,7		
" Gemüsfeld.	" 12,4		
"	" 12,4		
"	" 10,8		
"	" 8,8		

(gez.) Heinr. Wilt. Hoff.

Unter-Enlage VIII
zur Anlage I der Mittheilung des Senats
vom 8. October 1869.

Ordnungs- Nummer.	Kataster-Nummer.	Eigenthümer.	Bezeichnung der Grundstücke ober Lage derselben.	Cultur = Art.	Flächen-Inhalt Morgen. [] Ruth. speciell.	Morgen [] Ruth. im Ganzen.	Bemerkungen.
1.	V, 335.	1 Theil Merner Meute	1. In der Feldmark Mbremer.	Gewisseländ.	" 1	44,3	
2.	V, 334.	Gerhard Stalte	" " " " " " " "	" " " "	" 1	53,7	
3.	V, 333.	Hermann Rathjen	" " " " " " " "	" " " "	" "	69,5	siehe Str. 3 der Mordstraße.
4.	V, 332.	Merner Meute	" " " " " " " "	" " " "	" "	83,3	
5.	V, 331.	Hr. Rathjen in Stalte.	" " " " " " " "	" " " "	" "	116,0	
6.	V, 330.	Mbremer Baucerschaft	" " " " " " " "	" " " "	" "	16,4	
7.	X, 181.	Johann Stalte, Mbre.	2. In der Dorfmark.	Gewisseländ.	" 2	114,5	siehe Str. 5 der Mordstraße.
8.	X, 180.	Hermann Rathjen	" " " " " " " "	" " " "	" 2	36,2	
9.	X, 183 a/e.	Klaus Gerb. Matth. Rauris Mann	" " " " " " " "	Gewächshäuser, Lager- u. Hofraum u. Garten.	" "	9,2	

Bremen, den 20. September 1869.

(geg.) Feinr. Rath. Hof.

Anlage IIzur Mittheilung des Senats
vom 8. October 1869.**Bericht der Finanzdeputation,**betreffend die Einnahmen und Ausgaben der Generalcasse während der
ersten acht Monate des Jahres 1869.

Die **Einnahmen** der Generalcasse für das Jahr 1869 wurden im Budget
veranschlagt auf M 2,220,113.48
Nachträglich wurden für Bundesausgaben aus den Ueber-
schüssen früherer Jahre bewilligt M 2,500.—

 M 2,222,613.48

Von den veranschlagten Einnahmen haben die nachstehenden
bereits bis Ende August den Jahresanschlag überstiegen um:

Theil I. Capitel 1.	Rückstände des verflossenen Jahres	M 22. 5
" 2.	Außerordentliche Zinsen	511.38
" 5.	Erlös aus Bauplätzen in Bremer- haven u. s. w.	12,936. 1
" 6. pos. 1	Weinkaufsgelder	77.54
" 6. " 9	außerordentliche Ein- nahme der Baudeputation	166. 3
Theil II. Capitel 1. pos. 14	Hafengeld im Sicher- heitshafen	270.21
" 1. " 15	Einnahme vom Holzhafen	20.—
" 1. " 26 ³	Weinkaufsgelder in Bre- merhaven	450.—
" 1. " 26 ¹⁰	unvorhergesehene Ein- nahmen in Bremerhaven	1,246.50
" 3. " 10	Abgabe von Maskenbällen	125.—
" 3. " 13	Abgabe von Nachtigallen und Sproßern	2.36
" 4. " 9	Weggeld am Gröplinger Deich	— .16
" 5. " 2	Wirthschaftsabgabe	1,846.63
		M 17,674.71

Nicht veranschlagte Einnahmen gingen der
Generalcasse zu:

an Privatbeiträgen für den Straßenbau M 17,400.—

" " Verlängerung des
Osterdeichs M 448.15

" Beitrag der Eisenbahnverwaltung zur
Gasbeleuchtung in Bremerhaven M 210.32

 M 18,058.47 M 35,733.46 M 2,258,347.22

Darauf sind bis Ende August eingegangen M 1,490,557.64

und würden mithin bis Ende des Jahres noch eingehen müssen, um

die Voranschläge zu erreichen M 767,789.30

Wie viel die wichtigsten Einnahmequellen der Generalcasse zu diesem Ergebnisse
beigetragen haben, erhellt aus der anliegenden Tabelle.

Die **Ausgaben-Stats** pro 1869 ergaben bei Aufstellung des Budgets ein Total von $\text{Rp} 2,162,406.4 \text{ Gr.}$, wovon 762 Rp nicht bewilligt wurden $\text{Rp} 2,161,644. 4$

Dazu kamen im Laufe der ersten acht Monate folgende Nachbewilligungen:

Theil I. Capitel	2 Pensionen	$\text{Rp} 1,111. 8$
"	5 pos. 2 Beiträge zur Bundeskasse ..	3,500.—
"	6 " 5 Zuschuß für die niedern Schulen	650.—
"	8 " 2 Gassenreinigung	6,954.18
"	9 " 2 Straßenbau	9,760.—
"	9 " 6 Schlachte, Holzpfote etc. ..	1,680.—
"	13 " 9 Bewirthungen	15,500.—
Theil II. Capitel	2 pos. 6 Erhöhung der Ufermauer an der Schlachte	16,075.—
"	2 " 7 Turnhalle der Realschule ..	6,100.—
"	4 " 9 Correction der Unterweiser	9,350.—
"	4 " 14 Verlegung der Chaussee bei Huchting	4,250.—
"	4 " 18 außerordentliche Regulirung von Baulinien ..	16,530.—
"	4 " 20 Erwerbung eines Grundstücks für Schulzwecke ..	8,100.—
"	4 " 21 Nivellement des Landgebiets	3,360.—
"	4 " 22 Bauhof zu Geestemünde ..	8,552.10
"	4 " 23 öffentliche Gesundheitspflege	1,000.—
		$\text{Rp} 112,472.36$

Dazu sind zu rechnen die von der Straßenbaudeputation vereinnahmten und wieder verausgabten Privatbeiträge mit

17,400.—
129,872.36

Der Gesamtbetrag aller Ausgaben-Stats beläuft sich danach auf $\text{Rp} 2,291,516.40$

Darauf waren bis Ende August angewiesen

1,190,795.21
und bleiben mithin noch zu decken

Der Cassenbestand war Ende August:

Eingegangene Einnahmen

Angewiesene Ausgaben

$\text{Rp} 299,762.43$

Die veranschlagten Einnahmen für das letzte Drittel des Jahres berechnen sich auf

767,789.30
1,067,552. 1

und mithin das Deficit auf

$\text{Rp} 33,169.18$

Hienach darf angenommen werden, daß der Haushalt des laufenden Jahres, da erhebliche Nachbewilligungen wohl nicht mehr zu erwarten sind, im Gleichgewichte abschließen wird.

Aus dem laufenden Haushalte sind außer den oben angegebenen Ausgabe-summen vorschußweise für außerordentliche Verwendungen 84,928 $\text{Rp} 17 \text{ Gr.}$ gezahlt worden, wodurch der Cassenbestand ult. August von 299,762 $\text{Rp} 43 \text{ Gr.}$ sich auf 214,834 $\text{Rp} 26 \text{ Gr.}$ ermäßigt. Von letzterer Summe befanden sich 71,434 $\text{Rp} 9 \text{ Gr.}$ baar in der Casse und 143,400 $\text{Rp} 17 \text{ Gr.}$ waren bei der Bremer Bank belegt. Der Vorschuß für außerordentliche Verwendungen wird demnächst, sobald der laufende Haushalt der Summe bedürfen wird, den Beschlüssen des Senats und der Bürgerschaft gemäß vorläufig aus den Ueberschüssen früherer Jahre zu erstatten sein.

Der Rest dieser Ueberschüsse betrug am 1. Januar d. J. 393,421 M 51 Gr . Für Leistungen an die Bundeskasse aus den Jahren 1867 und 1868 wurden denselben entnommen 71,821 M 68 Gr . Der gegenwärtige Bestand ist also 321,599 M 55 Gr .

Auf den Fond für außerordentliche Verwendungen wurden bis Ende August 676,360 M 65 Gr bewilligt, davon nach Feststellung des Budgets 440,409 M 43 Gr .

Angewiesen wurden bis dahin M 89,746.34
noch anzuweisen bleiben „ 586,614.31
 M 676,360.65

Die bisherige Ausgabe wurde gedeckt durch Einnahme vom
Materiallager der Eisenbahn mit M 4,818.17
und durch Vorschuß des laufenden Haushalts „ 84,928.17
 M 89,746.34

Wegen Beschaffung der Deckungsmittel für den Bedarf dieses Conto behält die Deputation sich ihre Anträge vor.

Bremen, im October 1869.

Die Finanzdeputation

(gez.) **Gildemeister.** (gez.) **Johannes Frihe.**

Unter-Anlage

zur Anlage II der Mittheilung des Senats
vom 8. October 1869.

Gegeneinanderstellung

des Betrags nachstehender Hauptintraden der Generalcasse in den ersten acht Monaten der angegebenen Jahre.

	Anschlag für das ganze Jahr 1869.	Einnahme in den ersten 8 Monaten 1869.	Einnahme in den ersten 8 Monaten 1868.	Einnahme in den ersten 8 Monaten 1867.	Einnahme in den ersten 8 Monaten 1866.
Für Hafen-, Krahn-, Schleusen- und Lastgeld zc. von Bremerhaven ...	22,000 —	12,757 37	13,627 60	14,002 8	11,826 9
Grundsteuer in der Stadt u. Vorstadt	92,000 —	69,075 29	60,048 26	54,637 47	52,638 44
Einkommensteuer	135,000 —	131,015 43	125,644 9	103,040 3	118,541 68
Consumtionsabgabe	240,000 —	158,380 61	146,554 33	142,119 70	141,740 57
Umsatzsteuer	330,000 —	242,071 32	220,356 8	202,355 19	155,650 46
Abgabe von Erbschaften, Legaten zc.	80,000 —	47,164 41	30,484 41	32,658 15	35,096 44
Abgabe vom Kauf zc. der Immobilien	45 000 —	35,562 48	31,812 —	22,334 69	21,628 42
Stempel auf Wechsel	75,000 —	54,651 36	51,865 44	48,526 20	48,872 42
Stempel der Seeassuranzpolicen .	27,000 —	19,220 53	19,783 46	20,816 67	19,038 1
Erwerbung des Bürgerrechts	15,000 —	4,045 —	12,443 24	18,335 —	26,205 —
Einnahme vom Betrieb der Hannover- Bremer u. Bremen-Oeste Eisenbahn	320,000 —	119,366 51	161,599 68	198,980 16	136,257 39
Einnahme vom Weserbahnhof	25,700 —	16,000 —	14,500 —	15,300 —	12,500 —
Total. ... M	1,406,700 —	909,311 71	888,719 71	873,106 46	779,996 32

Bremen, im September 1869.

(gez.) **Anton Riefe.**

Anlage III
zur Mittheilung des Senats
vom 8. October 1869.

Bericht der Deputation für die Häfen und Hafenanstalten, die Vergrößerung des neuen Bassins zu Bremerhaven und die Errichtung eines Trockendocks durch den Norddeutschen Lloyd betreffend.

Es ist eine erfreuliche Erscheinung, daß der Handel und die Schifffahrt Bremens in solchem Umfange zunehmen, daß unsere Empfangs- und Versendungsanstalten, so großartig sie auch angelegt sind, dennoch sich als nicht ausreichend erweisen, vielmehr fernere Vermehrung oder Erweiterung erfordern, wenn sie mit der Entwicklung des Verkehrs gleichen Schritt halten sollen. Es trifft dieses ins Besondere bei dem neuen Bassin in Bremerhaven zu, welches, weil die Schleuse des alten Bassins die größeren Dampf- und Segelschiffe nicht durchzulassen vermag, zur Aufnahme dieser Schiffe allein geeignet ist. So hat sich denn schon ergeben, daß dies Bassin häufig ganz mit Schiffen angefüllt ist, so daß die Bewegung derselben sich als äußerst schwierig erwiesen hat. Zieht man nun in Erwägung, daß neue oceanische Dampferlinien im Entstehen begriffen sind, daß neue Eisenbahnanlagen in westlicher und östlicher Richtung in nächster Zeit dem bremischen Handel weite Handelsgebiete eröffnen werden, welche seither nur in sehr beschränktem Maße haben cultivirt werden können, so drängt sich der Gedanke auf, daß unsere Schifffahrtsanstalten sich auch demgemäß erweitern müssen, um die sich ausdehnende Schifffahrt aufnehmen zu können. Ist nun das fragliche Bassin schon jetzt nicht mehr ausreichend, so fragt es sich: wie wird es sein, wenn die gedachten Eisenbahnen erst ihre Wirkung äußern und die neuen Dampferlinien zu weiterer Entwicklung gedeihen?

Die Deputation hat diese Lage der Dinge wiederholt erwogen, namentlich auch sich nicht verhehlt, daß bei Unglücksfällen, zumal bei einem Schiffsbrande durchaus der nöthige Raum vorhanden sein muß, um die gefährdeten Schiffe von der Brandstelle entfernen zu können, und ist daher zu der Ueberzeugung gekommen, daß eine Vergrößerung des neuen Bassins zu Bremerhaven nicht aufgeschoben werden könne, wenn sie gleichzeitig mit der Eröffnung der neuen Handelsbahnen in Benutzung genommen werden soll.

Die Deputation hat daher den Bauinspector **Handes** beauftragt, darüber zu berichten und die Kosten zu veranschlagen, in welcher Weise am geeignetsten eine Vergrößerung des fraglichen Bassins thunlich sei. Nach vielfachen Berathungen der Deputation ist dabei die Idee zum Grunde gelegt worden, das in das Bassin vorspringende Grundstück, welches ursprünglich zu einer Schifffahrtsanstalt irgend welcher Art bestimmt war, zu beseitigen, und die auszuhebende Erde zur Hinausschiebung des Wehrdeichs zu verwenden, wodurch gleichzeitig mit der Vergrößerung des Bassins ein erheblicher Landgewinn erzielt werden würde.

Zu derselben Zeit beantragte die Direction des Norddeutschen Lloyd, ihr zu gestatten, an der Westseite des zu vergrößernden Bassins ein geräumiges Trockendock zu errichten. Eine solche Anlage ist für den Lloyd eine Nothwendigkeit, weil derselbe dadurch in den Stand gesetzt wird, seine zahlreichen Schiffe jederzeit einer Untersuchung und Reparatur zu unterziehen. Sie wird aber für den bremischen Handel eine große Wohlthat sein, weil, wenn eine solche Anlage an dem Dampfschiffsbassin errichtet wird, die gedachten Schiffe mit dem mindesten Zeitaufwand stets der regelmäßigen Fahrt zurückgegeben werden können. Daß aber ununterbrochen diese Dampferlinien in Thätigkeit bleiben, ist eine Hauptbedingung, um den Güterzug über Bremen zu leiten. Es liegt daher die Errichtung des gedachten Trockendocks ebenso sehr im Interesse des bremischen Handels als in demjenigen des Lloyd.

Aus diesem Grunde ist die Deputation auf den Antrag des Lloyd bereitwillig eingegangen, und hat man sich nach vielfachen Berathungen dahin geeinigt, daß der passendste Platz für die Anlage an der Westseite des neuen Bassins, anschließend an die Dockbatterie sein werde, und zwar in solcher Weise, daß, mit alleiniger Ausnahme der Ausmündung des Trockendocks und der dieselbe deckenden Seitenmauern, die Ufer des Bassins zum Anlegen aller Schiffe benutzt werden können. Die Anlage würde daher gleichsam an eine todte Ecke verlegt werden, welche für den Verkehr von geringem Werthe ist und keinerlei Verbindungen unterbricht. Was die Ausmündung des Docks betrifft im Hinblick auf das Einbringen und Ausbringen der großen Schiffe, so ist die in der Situationszeichnung angegebene Lage nach vielfacher Prüfung und Berathung mit den Hafenmeistern und andern Sachverständigen als die zweckmäßigste anerkannt worden. Dabei wird die Einrichtung getroffen, daß die Schiffe von hinten in das Dock gezogen werden können, um ein Wenden vor der Schleuse, daher Störungen anderer Schiffe zu vermeiden.

Diese Dockanlage hat nun bei der Berichterstattung des Bauinspectors *Handes* berücksichtigt werden müssen, und bildet mit der Vergrößerung des Bassins ein zusammenhängendes Ganze.

In dem unter Anlage I beifolgenden Bericht des Bauinspectors *Handes* wird die Vergrößerung des Bassins in allen Details näher geschildert, und sind sehr umfangreiche detaillirte Kostenanschläge beigelegt, welche zur Mittheilung sich nicht eignen, während die Zeichnungen VI, VII, VIII, IX, X und XI zur Verdeutlichung des Bauplans hieneben erfolgen. Die Schilderung der Bauausführungen in dem gedachten Berichte sind so vollständig, daß die Deputation sich enthalten kann noch weitere Erläuterungen hinzuzufügen, und erlaubt sie sich daher auf diesen Bericht Bezug zu nehmen.

Sie hat den Bericht, die Kostenanschläge und Zeichnungen dem Baudirector *Berg* zur Prüfung übergeben und überreicht dessen Gutachten in der Anlage II. Aus demselben ergibt sich, daß derselbe bei den Aufstellungen nichts weiter zu erinnern findet, als daß er es für möglich hält, daß außerordentliche Vorkommnisse eine Nachbewilligung zur Folge haben können. Hierauf hat sich der Bauinspecter *Handes* in einem Schreiben geäußert, welches als Anlage III beiliegt. Die Deputation hält dafür, daß es zweckmäßig sei, bei den Kostenanschlägen nicht alle erdenklichen Unglücksfälle zu berücksichtigen, vielmehr abzuwarten, ob dieselben eintreten, und wenn es der Fall sein sollte, darüber zu berichten und eine Nachbewilligung zu beantragen. Sie glaubt daher, daß die Kostenanschläge nicht zu beanstanden seien.

Es ergibt sich nun, daß die Kosten der Verbreiterung des neuen Bassins einschließlich der Hinausschiebung des Weserdeichs um 190 Fuß Rthlr. 253,550.— betragen, wovon auf das erste Baujahr Rthlr. 123,900.— entfallen werden. Die Arbeiten dieses ersten Baujahres würden nach Maßgabe der Zeichnung XI vorzunehmen sein, während diejenigen des zweiten Baujahres sich an die Weserhauptbatterie anschließen werden. Dieses zweite Baujahr wird dann einen Kostenaufwand von Rthlr. 129,650.— erfordern.

Die Vereinbarung mit dem Norddeutschen Lloyd würde auf der folgenden Grundlage stattzufinden haben:

- 1) Dem Norddeutschen Lloyd wird das Grundstück b c d e f l m n o p q r nach der Situationskarte VI in der Größe von 210,000 Quadratfuß zum Zweck der Anlage eines Trockendocks nebst Reparatur-Anstalt und Zubehör zu freiem Eigenthum übertragen.
- 2) Der Lloyd wird die Ufermauer am Bassin zu beiden Seiten der Einfahrt zum Trockendock b c und d e f nach der genannten Situationskarte auf seine Kosten nach Vorschrift und unter Aufsicht der Deputation für die Häfen oder deren Beauftragten herstellen lassen.
- 3) Der Lloyd wird das Trockendock in solcher Weise anlegen lassen, daß Schiffe aller Art von hinten in dasselbe eingebracht werden können. Er hat sich zu verpflichten, diese Art des Einbringens der Schiffe auf Verlangen des Hafenmeisters jederzeit stattfinden zu lassen.
- 4) Die aus dem Trockendock auszuhebende Erde hat der Lloyd auf seine Kosten an Ort und Stelle zur Schüttung des neuen Weserdeichs transportiren zu lassen.

- 5) Die Lieferung des Platzes an den Lloyd findet nach Maßgabe der ordnungsmäßigen Entfernung des alten Weserdeichs statt; jedoch kann der Raum bis an die Straße am Fuße des Deichs sofort geliefert und der Bau der Ufermauern unverzüglich in Angriff genommen werden.
- 6) Der Lloyd zahlt als Kaufpreis für den Platz an den Staat Vier und zwanzig Groten Gold für den Quadratsfuß, mithin für 210,000 □Fuß die Summe von Siebenzig Tausend Thalern, und zwar die Hälfte im Laufe des ersten Baujahres und die andere Hälfte im Laufe des zweiten Baujahres.

Die Deputation findet wie schon erwähnt den Verkauf dieses Grundstückes unter den angegebenen Bedingungen nicht nur unbedenklich, sondern auch im Interesse des Bremischen Staats, weil dadurch die Regelmäßigkeit der Fahrten der oceanischen Dampfer gesichert und der Güterzug über Bremen gefördert wird. Sie hält aber nicht minder dieses ganz besonders im Interesse des Aufblühens von Bremerhaven, weil der große Betrieb dieser Anstalt auf diese Weise bleibend in dem genannten Hafenplätze concentrirt werden wird.

Nachdem die Vergrößerung des neuen Bassins nebst der Verlegung des Weserdeichs, so wie der Verkauf eines Platzes an den Norddeutschen Lloyd behufs Anlage eines Trockendocks erörtert worden ist, wiederholt die Deputation ihre Anträge in dem Folgenden:

- 1) Bewilligung von 253,550 Thalern Gold für Vergrößerung des neuen Bassins zu Bremerhaven, einschließlich der Verlegung des Weserdeichs nach Maßgabe der detaillirten Angaben in dem Berichte des Bauinspector Handkes, wovon 123,900 Thaler im Jahre 1870 und 129,650 Thaler im Jahre 1871 zur Verausgabung kommen würden.
- 2) den Verkauf des Platzes b c d e f l m n o p q r nach der Situationszeichnung VI. in der Größe von 210,000 □Fuß zum Preise von 24 Groten Gold per □Fuß, mithin für 70,000 Thaler Gold an den Norddeutschen Lloyd, zahlbar zur Hälfte in 1870 und zur anderen Hälfte in 1871, unter den näher angegebenen Bedingungen, indem anheimgegeben wird, die berichtende Deputation mit dem Abschluß des Verkaufscontractes zu beauftragen.

Bremen, 30. September 1869.

Die Deputation für die Häfen und Hafenanstalten.

(gez.) **Duckwitz.**

(gez.) **J. G. Höpfen.**

Unter-Anlage I
zur Anlage III der Mittheilung des Senats
vom 8. October 1869.

Bericht des Bauinspectors Handkes,

die Vergrößerung des neuen Bassins zu Bremerhaven und die Errichtung eines Trockendocks durch den Norddeutschen Lloyd betreffend.

Bei dem Ausbau der nördlichen Verlängerung des neuen Hafenbassins, welcher in den Jahren 1862 bis 1864 statt fand, ging man davon aus, daß dieser Theil des Hafens im Wesentlichen nur für bereits entlöschte, kleinere und überall nicht tief gehende Schiffe, so wie zum Lagern des namentlich für den Schiffsbau erforderlichen Holzes zu dienen haben würde.

Zu diesem Zwecke wurde in dem neuen Theile des Hafenbassins nur eine geringe Wassertiefe hergestellt und wurden zugleich nur einzelne Theile des östlichen Ufers für das Anlegen zum Entlöschten und Beladen der Schiffe praktikabel gemacht.

Der Verkehr mit Schiffen nahm aber so zu, daß sich sehr bald das Unpraktische und Ungenügende dieser Anlage herausstellte. Es mußte daher im nördlichen Theil des Hafens nicht nur eine größere Tiefe geschaffen werden, sondern es wurde auch nöthig, neue Vorrichtungen zum Anlegen der Schiffe daselbst zu treffen.

Wenn nun aber auch in diesem Hafentheil eine Wassertiefe geschaffen worden ist, welche das Einlaufen tief beladener Seeschiffe gestattet, so ließ die Beschaffenheit der Ufer diese Tiefe doch nur mehr in der Mitte des Hafens zu. Die Beschaffenheit dieses Hafentheils ist für den Schiffsverkehr daher nur von untergeordnetem Werthe, und können diese Verhältnisse dem allgemeinen, stets zunehmenden Verkehr keineswegs genügen.

Es spricht sich vielmehr das dringende Bedürfnis aus, den nördlichen Theil des Hafens durchweg in einer angemessenen Breite und Tiefe herzustellen und dabei die neuen Ufer so einzufassen, daß sie ein unmittelbares Anlegen der tiefgehenden Schiffe gestatten und zugleich der Eisenbahnverkehr direct an dieselbe herangeführt werden kann.

Die Ausführung dieser nothwendigen und als dringend zu bezeichnenden Anlage ist im Schoße der Deputation bereits wiederholt erörtert worden. Es ist damit zugleich die Ueberweisung eines Platzes an den Norddeutschen Lloyd behufs Anlage eines Trockendocks neben diesem Theil der Hafenverbreiterung in Verbindung gebracht und die gleichzeitige Ausführung dieser beiden verschiedenen Anlagen für zweckmäßig erachtet worden.

Nachdem mich nun die Deputation zur speciellen Ausarbeitung und Veranschlagung der Kosten für die Hafenverbreiterung, soweit sie den Staat angehen, aufgefordert hat, beehre ich mich diesem Auftrage in Nachstehendem gehorsamst nachzukommen.

Zur Vervollständigung und als Anlagen dieses Berichtes überreiche ich, unter ergebenster Hinweisung auf dieselben zugleich

- 1) 1 Kostenanschlag Anlage I.
mit den Special-Kostenanschlägen,
Unter-Anlagen A, B, C, D und E.
- 2) 1 Kostenanschlag " II.
- 3) 1 desgl. " III.
- 4) 1 desgl. " IV.
- 5) 1 desgl. " V.
- 6) 1 Mappe mit Blatt-Zeichnungen,

Anlagen VI, VII, VIII, IX, X, XI.

Was zunächst die Größe der vorzunehmenden Verbreiterung des Hafenbassins anbetrifft, so scheinen die Ansichten darüber allerdings etwas auseinander zu gehen. Denn während man von der einen Seite aus ökonomischen Rücksichten die Herstellung einer Breite von durchweg 300 Fuß für genügend erachtet, wird von den beim Verholen der Schiffe am meisten Betheiligten, als Hafenmeister und Hafenlootsen, eine Breite von 50—100 Fuß mehr für zweckmäßiger und nothwendig gehalten.

Das Project für diese Verbreiterung, wie es in der Karte Anlage VI angedeutet ist, dürfte indeß diesen beiderseitigen Ansprüchen Rechnung tragen. Darnach würde das Hafenbassin am Südende der vorzunehmenden Verbreiterung im Anschluß an den 400 Fuß breiten Haupttheil des Hafens, eine Breite von 320 Fuß erhalten, welche sich bis eben nördlich des Ausgleichungskanaals auf 350 Fuß erweitert und in dieser Breite bis ans Nordende fortläuft.

Den ökonomischen Anforderungen wird durch diese Anordnung in sofern entsprochen, als dadurch, daß hierbei auch das nördliche Ende der Ufermauer in einer gewöhnlichen Baugrube im Trocknen ausgeführt werden kann, eine wesentliche Ersparung herbeigeführt wird. Denn wenn die neue Ufermauer durchweg in einer Breite des Bassins von 380 Fuß errichtet werden sollte, so würde dafür an dem sog. Holzhafen eine künstliche Abdämmung erforderlich werden, welche die Kosten

der ganzen Anlage, selbst nach Abrechnung der dabei erforderlichen geringern Erdaushebung, um viele Tausend Thaler erhöhen würde.

Dadurch aber, daß der Hafen an dem Nordende eine Breite von 350 Fuß erhält, dürfte auch den Anforderungen des Verkehrs genügt sein. Erfahrungsmäßig werden die länger und namentlich den Winter über im Hafen liegenden Schiffe sehr zweckmäßig an dem Ende desselben, wo sie außerhalb des Verkehrs liegen, untergebracht; es wird sich die etwas größere Breite am nördlichsten Ende daher mit Vortheil für diesen Zweck ausnutzen lassen.

Rechnet man dazu, daß nach Maßgabe der seitherigen Verkehrszunahme am Nordende der jetzt beabsichtigten Verbreiterung des neuen Hafens muthmaßlich in nicht gar langer Zeit eine weitere Verlängerung des Bassins, welche indeß mit dem jetzigen Theil des Hafens durch eine Schleuse zu verbinden sein wird, stattfinden muß, so motivirt sich auch dadurch eine größere Breite des nördlichen Hafentheils.

Ich kann aus obigen Gründen daher nicht umhin, gehorsamst anheimzugeben und dringend zu befürworten, die proponirte Verbreiterung von 320 bis 350 Fuß nicht zu beschränken.

Wenn auch die ganze Wasserfläche nie ganz mit Schiffen bedeckt sein wird, so ist es auch zweckmäßig im allgemeinen Verkehr, daß eine angemessene Wasserstraße für das Verholen der Schiffe offen bleibt. Ja bei eintretenden Unglücksfällen, wenn z. B. an Bord eines oder mehrerer Schiffe Feuer ausbrechen sollte, kann durch den mangelnden Raum im Hafenbassin das rechtzeitige Verholen der Schiffe sehr erschwert oder gar unmöglich sein und dadurch unabsehbares Unglück hervorgerufen werden.

Faßt man nun die Arbeiten zur Ausgrabung der Hafenverbreiterung näher ins Auge, so drängt sich zunächst die Frage auf, wo mit der gewonnenen Erdmasse zu bleiben ist.

Ein Blick auf die Karte Anl. VI. genügt um zu zeigen, daß das nördliche Ende des Hafens allenthalben so occupirt ist, daß die Ablagerung des Bodens aus der Verbreiterung in der Nähe derselben nicht möglich sein wird. Dabei springt zugleich in die Augen, daß das Terrain westlich der vorzunehmenden Verbreiterung bis zur Fahrstraße längs des Weserdeichs eine nur geringe Breite hat und einem sich stetig ausdehnenden Verkehr, namentlich der Eisenbahnen, für immer nicht genügen dürfte.

Es drängt sich daher von selbst die Idee auf, die Erde zur Aufhöhung des niedrig gelegenen Schlickwatts am Weserufer zu verwenden und den jetzigen Weserdeich entsprechend hinauszuschieben. Dadurch wird man die Erdmassen der Hafenausgrabung auf eine billige und zweckmäßige Art und Weise unterbringen und zugleich einen nicht unbedeutenden Platzgewinn erzielen.

Die Hinauschiebung oder Verlegung des Weserdeiches hat zugleich die Verlegung der Steinböschung am äußeren, sowie das Verlegen der Fahrstraße am innern Deichfuß zur Folge.

Das hierauf bezügliche Project ist in die Karte Anlage VI. eingetragen. Der Deichfuß ist dabei um 190 Fuß vorgeschoben, wodurch ein nutzbares Terrain von circa 330,000 Quadratfuß

für den Verkehr gewonnen wird.

Zu dieser Deichverlegung, einschließlich der Aufhöhung des Schlickwatts, wird nicht nur die sämtliche Erde, welche aus der Verbreiterung des Hafens gewonnen wird, sondern auch die Erdkörper der Dockbatterie und eines Theils des jetzigen Weserdeichs Verwendung finden. Zugleich wird aber die aus dem Dry-Dock des Norddeutschen Lloyd sich ergebende Aushebung, deren Transport in den Deich für Rechnung des Lloyd erfolgt, mit zu benutzen sein, indem sonst eine weniger weite, nicht so viel Terrain gewinnende Hinauslegung des Deichs stattfinden müßte.

Die zu beantragenden Arbeiten zerfallen demnach in

A. Verbreiterung des Hafenbassins,

B. Verlegung des Weserdeichs.

Dabei kommen im Wesentlichen folgende Hauptarbeiten vor:

ad A. Verbreiterung des Hafenbassins.

1) Eigentliche Ausgrabung des Bassins;

2) Beseitigen eines Theils des vorhandenen Ausgleichungschanals;

- 3) Herstellen einer neuen Verschlussvorrichtung für diesen Canal;
- 4) Herstellen der massiven Uferbefestigungen;
- 5) Herstellen von Schiffsbefestigungen.

ad B. Verlegung des Weserdeichs.

- 1) Verlegung der Steinböschung;
- 2) Bildung des eigentlichen Deichkörpers;
- 3) Verlängerung des Ausgleichungscanals;
- 4) Verlegen der Fahrstraße nebst Gasleitung.

Zur Ausführung dieser Arbeiten wird ein Zeitraum von zwei Baujahren erforderlich sein. In Nachstehendem werde ich die Construction und Ausführung derselben der Reihe nach vorführen.

A 1. Ausgrabung des Bassins.

Für die Ausgrabung des Bassins ist ein Erdtransport mittelst Handkarren veranschlagt. Die sämmtliche so gewonnene Erde findet, wie schon oben erwähnt, sämmtlich in der neuen Deichanlage Platz. Die Ausgrabung des Bassins auf diese Weise ist innerhalb der an der Wasserseite stehen bleibenden Erddämme bis auf 10 Fuß unter Null berechnet. Die tiefere Aushebung des Bodens geschieht zweckmäßiger mittelst Dampfbagger. Denn einmal stellen sich, wie die Positionen des Kostenanschlages, Anl. I. ausweisen, die Ausgaben hierfür geringer und sodann werden dadurch die Kosten des Wassers schöpfens und eine Gefahr für das Einstürzen der Erdböschungen bedeutend vermindert.

Die Kosten der Baggerung für die weitere Tiefe sind bis auf 12 Fuß unter Null veranschlagt, was einer Wassertiefe von 23 Fuß bei gewöhnlichem Dockwasserstande entspricht. — Gleichzeitig ist die Vertiefung des jetzigen Hafentheils nebst Holzhasen bis zu diesem Wasserstande mit veranschlagt.

Sollte demnächst eine größere Tiefe gewünscht werden, so wird diese dann jederzeit und ohne Gefahr für die neuen Ufermauern beschafft werden können.

A 2. Beseitigen eines Theils des Ausgleichungscanals.

Der Ausgleichungscanal zur Regulirung des Wasserstandes im Hafenbassin reicht bekanntlich mit dem sogenannten Fächerthor als Spülvorrichtung bis an den, nur 160 Fuß breiten Canal des Hafens. Es wird behufs der beabsichtigten Hafenverbreiterung, diese Spülvorrichtung, wie eine circa 150 Fuß lange Strecke des Spülcanals, daher zu beseitigen und in der Linie der neuen Ufermauer eine neue Verschluss- nebst Spülvorrichtung für den Canal anzulegen sein. Es ist dies auf den Zeichnungen Anlage VII. und Anlage IX. des Näheren genau ersichtlich.

Behufs Vornahme dieser Abbrucharbeiten wird an der Mündung des Canals in den Hafen eine ziemlich kostspielige Spundwand zu errichten sein. Die Kosten dieser Wand sowie des Canalabbruchs werden indeß etwa zur Hälfte durch den Werth der dabei gewonnenen Materialien, welche zum großen Theil für die andern Arbeiten sofort wieder in Verwendung kommen können, gedeckt werden.

A 3. Neue Verschlusseinrichtung in der Ufermauer.

Der jetzige Verschluss nebst Spülvorrichtung des Canals am Hafenbassin wird durch eine, nach Holländischem System angelegte, sogenannte Flächenschleuse gebildet.

Diese Construction hat aber den Nachtheil, daß sie außerordentlich kostspielig ist, und sodann etwa 30 Fuß in das Terrain hinter der Ufermauer hineinragt, wodurch für den Verkehr eine bedeutende Gêne entsteht.

Ich halte es deshalb für zweckmäßig und erforderlich, bei der neu anzulegenden Spül- und Verschluss-Vorrichtung in der Ufermauer des Hafens die jetzige Construction zu verlassen und dafür eine andere Construction zu wählen, wie sie auf der Zeichnung, Anl. IX näher ausgeführt ist.

Diese Anlage wird nur etwa ein Drittel so viel kosten, wie die frühere und doch allen Ansprüchen vollständig genügen. Dabei wird sie für den Verkehr nicht im Geringsten geniren, indem die Schiffe daselbst direct anlegen können und der Verkehr auf den Raje, selbst der mit Eisenbahnen, wie an jeder andern Stelle der Ufermauer stattfinden kann.

A. 4. Herstellen der Ufermauer.

Die Ufermauern längs des dem Norddeutschen Lloyd zu überweisenden Dockplatzes werden durch diesen selbst herzustellen und zu bezahlen sein.
Für Rechnung des Staats kommen demnach nur die Strecken:

$$\begin{array}{rcl} a\ b & = & 36 \text{ Fuß} \\ f\ g\ h & = & 280 \text{ " } \\ i\ k & = & 630 \text{ " } \end{array}$$

946 Fuß Länge.

Die Strecke h i bildet die Verschlussvorrichtung des Ausgleichungschanals, wodurch in der Ufermauer eine Länge von 25 Fuß wegfällt.

Die Ufermauerstrecke a b zum Anschluß an die Mauer des Dry-Dock ist am besten nach der früheren Construction mit davor errichteter hölzerner Anlegebrücke herzustellen. Die Ausführung derselben wird sich ohne Abdämmung und zweckmäßig dann beschaffen lassen, wenn während der Zeit der Abgrabung des Absperredammes bis zu der Tiefe, daß der Dampfbagger darauf arbeiten kann, im Hafenbassin der dazu erforderliche niedrige Wasserstand gehalten werden muß.

Eine tiefere Fundirung dieser Mauerstrecke a b würde die Herstellung einer künstlichen Abdämmung nöthig machen und die Arbeit sehr vertheuern. Da aber an dieser Stelle weder eine große Tiefe im Hafen zu sein braucht, noch daselbst besondere Erschütterungen vorkommen, so wird man die billige Construction der alten Ufermauer daselbst ohne Bedenken anwenden können.

Bei der Construction der neuen Ufermauern in der Linie f g h und i k, deren Details aus der Zeichnung Anl. X. genau zu ersehen sind, ist davon ausgegangen, daß diese bis auf dem festen, ca. 64 Fuß tief liegenden Sandboden, fundirt und so stark sein muß, um den Verkehr auf einem Schienengleise in unmittelbarer Nähe desselben, mit größter Sicherheit ertragen zu können. — Nicht minder muß sie gestatten, daß die erforderliche Wassertiefe für die größten Schiffe ohne Gefahr nahe vor derselben geschaffen werden darf.

Diese Ansprüche darf man an den größten Theil unserer bestehenden Ufer-einfassungen allerdings nicht stellen.

A. 5. Herstellen der Schiffsbefestigungen.

Hiervon werden im Ganzen 17 Stück erforderlich. Dieselben sind nach der sich als praktisch bewährt habenden Construction ausgeführt und bestehen aus Ringen, welche mittelst schwerer Anker in einer Verstärkung der Ufermauer ihren Halt haben. Das Nähere darüber giebt die Constructionszeichnung Anl. X. und will ich nur noch hervorheben, daß es durch diese Einrichtung möglich wird, die ganze Raje für den Verkehr frei zu halten.

B. 1. Verlegung der Steinböschung.

Die neue Steinböschungslinie wird nach dem vorliegenden Projecte um 190 Fuß nach der Weser hinausgeschoben. Der mehr exponirten Lage wegen wird es im Interesse der sichern Unterhaltung des Deichfußes dabei wünschenswerth, die Crête der Steinböschung um etwa 1 Fuß höher als jetzt auf 18 Fuß zu legen und dieselbe statt des jetzigen Betons durch Porta-Sandsteine zu bilden. Dagegen kann es für ausreichend und genügend sicher erachtet werden, wenn die Böschung statt der jetzigen Neigung von 3 : 1 eine solche von $2\frac{1}{2} : 1$ erhält, wodurch ein Kostenaufwand von pl. m. 10,000 Thlr erspart wird.

B. 2. Bildung des neuen Deichkörpers.

Die neue Deichlinie ist um ein ähnliches Maaß wie die der Steinböschung nach der Weser hinaus angeschoben.

Dieselbe ist mit Rücksicht auf die vorhandenen disponiblen Erdmassen, sowie mit Rücksicht darauf bestimmt worden, als sich mit Sicherheit noch alter, sog. gewachsener Boden nachweisen läßt. Der neue Deich wird daher einen festen Untergrund erhalten. Zugleich wird er aber auch durch untergelegtes Packwerk gegen das zu starke Versacken und etwa denkbare Verschieben gesichert werden, weshalb die Haltbarkeit desselben keine Zweifel wird aufkommen lassen können.

Die definitive Rappenhöhe des Deichs wird, wie jetzt, auf + 29 Fuß liegen müssen.

B. 3. Verlängerung des Ausgleichungscanals.

Mit der Hinausschiebung der Steinböschung und des Weserdeichs um circa 190 Fuß steht in nothwendigem Zusammenhang die Verlängerung des Ausgleichungscanals um eine gleiche Länge.

Der Zweck des sogenannten Ausgleichungscanals ist bekanntlich der, den Wasserstand in dem neuen Hafenbassin zu senken und ihn, namentlich zur Zeit der Fluth, auf eine recht schnelle Weise mit dem ansteigenden Wasserstande der Weser ausgleichen zu können.

Damit die Anlage aber nur zu diesem Zwecke Verwendung finden könne, wurde in der Uebereinkunft zwischen Bremen und Hannover wegen Erweiterung des Bremerhaven-Districtes vom 25. Mai 1861 Seitens der hannoverschen Regierung darauf bestanden, daß die Sohle dieses Canals nicht höher als 2 Fuß, und der Scheitel des den Canal überdeckenden Gewölbes nicht höher als 10 Fuß über Null oder dem Ebbspiegel angelegt werde. In Berücksichtigung dieser Bestimmungen ist der Canal auch ausgeführt worden.

Man wird darnach also im Stande sein, mittelst dieses Ausgleichungscanals den Wasserspiegel im Hafen bis auf + 2 Fuß zu senken. Es hat dies aber gar keinen practischen Werth und wird deshalb auch wohl niemals geschehen, weil selbiges ein sofortiges Einstürzen verschiedener Ufer im Bassin zur Folge haben würde.

Die gewöhnliche Praxis bedingt nur ein Senken des Wasserspiegels bis auf + 9 Fuß, höchstens bis auf + 8 Fuß. Da aber ein solches Ablassen des Wassers nicht bei niedrigem Ebbestande der Weser zu geschehen braucht, sondern etwa bei halber Tiede, wenn die äußere Canalmündung theilweise unter Wasser steht, geschieht, so spielt die sehr tiefe Lage der Sohle des Ausgleichungscanals dabei gar keine Rolle.

Eine Höhenlage der Canalsohle von $4\frac{1}{4}$ Fuß über dem Ebbspiegel, nach der Construction, wie sie auf der Zeichnung Anl. VIII speciell angegeben ist, genügt vollkommen.

Es empfiehlt sich, die Anlage in diesem Sinne um so mehr, als man die ganze Arbeit ohne künstliche Abdämmung, welche auf dem weichen Schlickwatt sehr schwierig herzurichten und gewiß 30,000 Thaler kosten würde, bei niedrigem Wasserstande tieferweise wird ausführen können und dadurch also eine wesentliche Ersparung herbeiführt.

B. 4. Verlegung der Fahrstraße.

Um das durch die Verlegung des Deiches gewonnene Terrain für den Verkehr nutzbar zu machen, wird es nöthig sein, die am jetzigen Deichfuß belegene Straße ebenfalls entsprechend hinauszuschieben.

Da aber das vorhandene Pflaster ganz aus rauen Steinen besteht, fast gar nicht zu halten ist und die neue Straße, in Folge der projectirten Anlagen, eine größere Frequenz zu bestehen haben wird, so empfiehlt es sich, für die neue Fahrbahn ein sog. Reihenspflaster aus halbbehauenen Steinen zu verwenden, wobei ein großer Theil des Materials der jetzigen Straße wieder verwendet werden kann.

Gleichzeitig mit der Verlegung der Fahrstraße wird auch eine Umlegung der Gasleitung vorzunehmen sein. Da die Länge derselben aber an Ausdehnung gewinnt, so wird der Röhrenstrang zu vervollständigen sein und dabei zugleich die Aufstellung verschiedener neuer Candelaber erforderlich werden.

Indem ich in Bezug auf die Specialitäten und Details der Ausführung der einzelnen Bauwerke auf die anliegenden specificirten Kostenanschläge zu verweisen mir erlaube, berühre ich zunächst den, neben der projectirten Hafenverbreiterung, dem Norddeutschen Lloyd zu überweisenden Platz für die Anlage eines Drydock.

Ohne dabei auf das von dem Norddeutschen Lloyd projectirte Werk näher einzugehen, dessen Anlage ein Institut, wie der Lloyd auf die Dauer nicht wird entbehren können, kann ich nicht umhin hervorzuheben, daß dasselbe für Bremerhaven besonders von der größten Wichtigkeit ist, nicht minder aber dem Staate, in indirecter Weise, einen außerordentlichen Nutzen bringen wird und die Anlage zugleich als im Interesse der Gesamtschiffahrt liegend bezeichnet werden muß.

Man wird dem Norddeutschen Lloyd daher mit der Ueberweisung des dazu erforderlichen Platzes um so mehr entgegen kommen können, als durch die Abtragung der alten Dockbatterie und Hinauslegung des Weserdeichs ein hinreichender Raum gewonnen wird, welcher ohne besonderen Nachtheil für den allgemeinen Verkehr abgetreten werden kann.

Dieser Platz, wie ihn der Lloyd wünscht, ist in der Zeichnung Anlage VI genau ersichtlich. Die Grenzen desselben sind durch die Buchstaben b, c, d, e f, l, m, n, o, p, q, r bezeichnet und beträgt der Inhalt desselben darnach 210,000 Quadratfuß.

Da der Platz in den Linien b, c, d, e, f direct an das Hafenbassin reicht, im Uebrigen aber etwa 65 Fuß von der Ufermauer entfernt liegt, so geht dem Hafenverkehr dadurch nicht mehr als ca. 230 Fuß oder etwa eine Schiffslänge als Landplatz verloren und es kann in den übrigen Strecken längs des Dry-Docks allenthalben vollständig allgemeiner freier Verkehr stattfinden.

Der Verlust des einen Landplatzes dürfte aber dadurch gedeckt erscheinen können, daß in Folge dieser Dockanlage dem Staate für die Verbreiterungsarbeiten des Hafens eine Minderausgabe von pl. m.

16,000 Thalern

erwächst, welche durch den Wegfall von 230 Fuß Ufermauer nebst Ausgrabungen entsteht, indem, wie wohl als fest anzunehmen ist, der Norddeutsche Lloyd die Ufermauern b c und d e f auf seine Kosten herzustellen und zu bezahlen haben wird.

Die Lage des Seitens des Lloyd anzulegenden Trockendocks wird im Wesentlichen durch die Belegenheit und Form des zu überweisenden Platzes bedingt. Das Dock wird darnach eine Neigung von ca. 32 Grad gegen die Axe des Hafenbassins bilden müssen.

Diese Lage und Richtung wird eine so günstige sein, daß beim Betrieb des Docks durch das Ein- und Ausholen der Schiffe dem übrigen Verkehr nicht die geringste Gene erwachsen kann. Denn wie auf der Zeichnung Anlage VI angedeutet ist, werden dabei an der Ostseite des Hafenbassins allenthalben drei Reihen großer Schiffe ungestört liegen können, und ebenso werden die Schiffe an der Westseite der Ein- oder Ausfahrt aus dem Dock nicht hinderlich sein.

Da aber erfahrungsmäßig die Lage der transatlantischen Dampfer im Hafenbassin behufs des leichtern und bequemern Durchschleusens eine solche sein muß, wobei sie mit dem Vorderrtheil nach Süden liegen, so wird festzustellen sein, daß die Einrichtungen an dem Drydock so getroffen werden, daß das Einholen der großen Schiffe in dasselbe für gewöhnlich über Steuer zu erfolgen hat. Im andern Falle müßte nämlich ein jedesmaliges Schwoien des betreffenden Schiffs stattfinden, was oft gar nicht möglich, meistens aber sehr störend für den Verkehr sein würde, indem die fraglichen Schiffe eine Länge haben, welche nahezu die größte Breite des Hafenbassins erreicht.

Nachdem, wie schon oben hervorgehoben, ein Theil der zu dem neuen Weserdeich erforderlichen Erde von dem Norddeutschen Lloyd unentgeltlich geliefert wird, auch die Kosten der Ufermauern b c und d e f von demselben getragen werden, so steht darnach genau bestimmt, welche Kosten der Hafenverbreiterung nebst Deichverlegung für Rechnung des Staats auszuführen sind.

Unter Bezugnahme auf die einzelnen Special-Kostenanschläge der Anlagen, gebe ich hierüber folgende Zusammenstellung:

A. Kosten der Hafen-Verbreiterung.

Dieselben erfordern nach dem Kosten-Anschlag Anlage I nebst Unteranlagen
A B C D E in Summa.....Gold² 143,700

Von dieser Summe berechnen sich auf:

- 1) Eigentliche Ausgrabung mit Wasser schöpfen und sonstigen Nebenarbeiten.....² 61,415
- 2) Beseitigung eines Theils des Ausgleichungsanals
nach Spec. Kostenanschlag, Unteranlage D....." 5,200

Transport² 66,615

	Transport	⌘ 66,615
3)	Herstellung einer neuen Verschlusseinrichtung für den Ausgleichungscanal, nach Spec. Kostenanschlag Unteranlage E.....	„ 5,300
4)	Die erforderlichen massiven Uferbefestigungen nach dem Spec. Kostenanschlag Unteranlage A B.....	„ 64,135
5)	Die nöthigen Schiffsbefestigungen nach Spec. Kostenanschlag Unteranlage C.....	„ 7,650
	Gold	⌘ 143,700

B. Kosten der Deichverlegung.

1)	Verlegung der Steinböschung nach Spec. Kostenanschlag Anlage II.....	⌘ 53,700
2)	Bildung des neuen Weserdeichs nach Spec. Kostenanschlag Anlage III.....	„ 28,200
3)	Verlängerung des Ausgleichungscanals nach Spec. Kostenanschlag Anlage IV.....	„ 23,300
4)	Verlegung der Fahrstraße zc. nach Spec. Kostenanschlag Anlage V.....	„ 4,650
	Gold	⌘ 109,850
	Summa Gold	⌘ 253,550

Wie schon oben erwähnt, werden durch die Hinausschiebung des Weserdeichs zc. im Ganzen

circa 330,000 Quadratfuß

nutzbares Terrain gewonnen.

Der dadurch verursachte Kostenaufwand berechnet sich auf

109,850 Thaler Gold,

wonach sich das gewonnene Areal auf nahezu

24 Grote per Quadratfuß

stellt.

In Wirklichkeit sind diese Kosten aber etwas geringer zu veranschlagen. Denn dadurch, daß, in Folge der Deichverlegung, die Erdmasse aus der Hafenverbreiterung in möglichster Nähe definitiv untergebracht werden kann, tritt zugleich für diese Arbeiten eine Ersparung ein.

Die Ausführung der Arbeiten zur Verbreiterung des Hafenbassins wird die Dauer von zwei Baujahren in Anspruch nehmen. Eine gleiche Zeitdauer ist für die Verlegung des Weserdeichs erforderlich und aus dem Grunde auch schon wünschenswerth, weil dadurch ein Theil des jetzigen Deichkörpers zu dem neuen Deich in Verwendung kommt und so auf die zweckmäßigste Weise untergebracht werden kann.

Die partielle oder gänzliche Abtragung des jetzigen Weserdeichkörpers wird nämlich nicht früher vorgenommen werden dürfen und derselbe so lange als Schlafdeich verbleiben müssen, bis der neu davor errichtete Deich einen Winter über gelegen und sich als sicher bewährt hat.

Faßt man diese Vertheilung der Bauausführungen auf zwei Jahre oder in zwei Bauperioden, ins Auge und geht davon aus, daß allenfalls mit der ersten Bauperiode vorläufig abgeschlossen und der Rest der Anlagen zur beliebigen Zeit später ausgeführt werden kann, so wird es sich empfehlen, für die erste Bauperiode die Auslegung des Deichs bis eben nördlich des Ausgleichungscanals vorzunehmen, wozu dann die Ausgrabung des Bassins nebst Herstellen der Uferbefestigungen bis an die Linie g s erforderlich werden würde, wie solches auf der Karte Anlage XI. näher ersichtlich ist.

Die Kosten für eine solche erste Bauperiode würden, nach den bereits angeführten Specialkosten-Anschlägen, etwa die folgenden sein:

A. Verbreiterung des Bassins.

1)	Eigentliche Ausgrabung.....	⌘ 37,320
2)	Ufermauern.....	„ 20,980
3)	Schiffsbefestigungen.....	„ 2,700
	Transport	⌘ 61,000
	95*	

Transport $\text{R} 61,000$

B. Verlegung des Weiserdeichs.

1) Verlegung der Steinböschung	$\text{R} 21,700$
2) Bildung des neuen Deichs	" 15,300
3) Verlängerung des Ausgleichungschanals ..	" 23,200
4) Umlegung der Fahrstraße	" 2,700

Gold $\text{R} 62,900$ Summa Gold $\text{R} 123,900$

Bleiben demnach für die II. Bauperiode " 129,650

Total Gold $\text{R} 253,550$

Zweckmäßiger und durchaus wünschenswerth wird es aber sein, den Plan in seiner ganzen Ausführung zu beschließen und gleich im ersten Jahre in allen Theilen, so viel als möglich, in Angriff zu nehmen. Ich glaube dies um so mehr empfehlen zu dürfen, als die Größe und Beschaffenheit des vorhandenen Bassins des neuen Hafens dem Verkehr nicht immer genügt, derselbe aber, namentlich durch die Ausbreitung des Instituts des Norddeutschen Lloyd im steten Zunehmen begriffen ist und für die ganze Bauausführung zwei Jahre Zeit erforderlich werden.

Bremerhaven, den 7. September 1869.

Namens der Hafenbau-Direction.

(gez.) **Händes.****Unter-Anlage II**zur Anlage III. Mittheilung des Senats
vom 8. October 1869.**Gutachten des Baudirectors Berg.**

Indem ich beifommend die mir unterm 10. d. M. übergebenen Ausarbeitungen des Wasserbauinspectors Händes, die Verbreiterung des nördlichen Theiles des neuen Hafenbassins zu Bremerhaven, sowie die damit verbundene Deichverlegung pp. betreffend, ergebenst zurückstelle, kann ich mich über dieselbe nur anerkennend aussprechen.

Soweit sich das hier übersehen läßt, haben alle diejenigen Punkte, auf welche es bei der Ausführung des vorliegenden Projectes ankommt, eine möglichst eingehende Berücksichtigung gefunden, und ist die vorzunehmende Veränderung durch den Bericht, die Anschläge und Zeichnungen so klar gestellt, daß die Deputation eine umfassende Uebersicht einerseits über die auszuführenden Erdarbeiten und sonstigen Bauten, andererseits über die der Direction des Norddeutschen Lloyd zur Anlage von Trockendocks zu überlassende Grundfläche und die von derselben zu beschaffenden Arbeiten, leicht gewinnen wird.

Der Plan scheint mir durchaus nach Maßgabe des in Betreff der etwaigen Ueberlassung eines Grundstückes an die Verwaltung des Norddeutschen Lloyd gefaßten Deputationsbeschlusses ausgearbeitet zu sein, ist gut durchdacht und kann zur Annahme empfohlen werden.

Bei genauer Prüfung der Zeichnungen und Anschläge finde ich indessen, daß sich bei der vorliegenden Arbeit das Bestreben bemerkbar macht, die Kosten der Ausführung, i. sp. den Kostenanschlag auf ein Minimum herabzudrücken.

Ohne mich hier auf Details einzulassen, weise ich nur auf diesen Umstand hin und bemerke, daß ein solches, an und für sich lobenswerthes Bestreben im vorliegenden Falle doch wohl als nicht ganz richtig bezeichnet werden darf, zumal eintretende ungünstige Umstände und Witterungsverhältnisse, oder die Hinfälligkeit der einen oder andern Voraussetzungen und Annahmen des Kostenanschlages, sehr leicht eine Statsüberschreitung herbeiführen können, die wenn darin ein besonderes Unglück auch nicht erblickt werden darf, bekanntlich doch zu sehr unliebsamen Weitläufigkeiten und Erörterungen führt, während dieselbe von vornherein vermieden werden könnte.

Bremen, am 14. September 1869.

(gez.) **Berg.**

Unter-Anlage III

zur Anl. III der Mittheilung des Senats
vom 8. October 1869.

Aeußerung des Bauinspector Handkes

über das Gutachten des Baudirector Berg.

Unter ergebenster Zurückstellung eines Berichtes des Baudirectors Berg vom gestrigen Tage, die Begutachtung meines Planes nebst Kostenveranschlagung zur Verbreiterung des neuen Binnenhafens und Anlage eines Trockendocks daselbst betreffend, beehre ich mich, Folgendes gehorsamt vorzutragen.

In Bezug auf das Project und die Details der Ausführungen sind von dem Herrn Baudirector Ausstellungen nicht gemacht und nur die Befürchtung ausgesprochen worden, daß die Kostenanschläge möglichst niedrig normirt seien und bei besonderen Unglücksfällen daher leicht eine Statsüberschreitung zu befürchten stehe.

Ich habe darauf zu entgegnen: daß alle Einzelpreise, sowohl der Materialien als der Arbeitslöhne, so veranschlagt sind, wie sie für den Augenblick hier sich bequem beschaffen lassen und daß ferner, wie ich auch in meinem Bericht vom 7. d. Mts., angedeutet habe, die Art der Ausgrabung so projectirt ist, daß größere Unglücksfälle dadurch unwahrscheinlich werden.

Für unvorhergesehene Vorkommnisse u. s. w. sind allerdings nur 5% des Kostenanschlages ausgeworfen und Herr Baudirector Berg mag Recht haben, wenn er diese Summe etwas niedrig bezeichnet, indem bei derartigen Wasserbauten in der Regel 10% angesetzt werden. Allein, ich habe die feste Ueberzeugung, daß diese Summe genügen und nur für den Fall eine Nachbewilligung eintreten wird, wenn ganz wesentliche Conjunctionen die Preise der Materialien u. s. w. in die Höhe treiben sollten. Ein Gleiches würde auch zu befürchten stehen, wenn nicht früh genug eine Bewilligung der Arbeiten ausgesprochen und dadurch ein rechtzeitiges Contrahiren der Materialien und Veraccordiren der Arbeiten unmöglich gemacht werden sollte.

Bremerhaven, 15. September 1869.

Namens der Hafenbau-Direction.

gez.) Handkes.

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 11. October 1869.

1. Ausführung des Bundesgesetzes vom 7. April 1869, Maßregeln gegen die Kinderpest betreffend.

Der Senat ist zwar nicht der Ansicht, daß die in dem Bundesgesetze vom 7. April 1869 enthaltenen allgemeinen sanitätspolizeilichen Maßregeln gegen die Kinderpest und die zur Ausführung derselben nach §. 7 dieses Gesetzes weiter erforderlichen Bestimmungen zu den im §. 124 der Verfassung erwähnten Angelegenheiten der Landwirthschaft gehören, und kann daher eben so wenig ein in dieser Verfassungsbestimmung begründetes Erforderniß einer vorgängigen Begutachtung der zu erlassenden Anordnungen von Seiten der Kammer für Landwirthschaft anerkennen, als eine solche Begutachtung bei dem denselben Gegenstand betreffenden Gesetze vom 20. April 1867 für erforderlich gehalten worden ist.

Derselbe will jedoch dem Wunsche der Bürgerschaft, die von ihr aufgestellten Fragen vorab von der gedachten Kammer begutachtet zu sehen, nicht entgegentreten und hat mit Rücksicht hierauf an die Kammer für Landwirthschaft eine deshalbige Aufforderung ergehen lassen.

2. Gewerbeordnung für den Norddeutschen Bund.

Ungeachtet ähnlicher Zweifel in Betreff der Anwendbarkeit des §. 119 der Verfassung auf den gegenwärtigen Fall hat der Senat die von der Bürgerschaft gewünschte Aufforderung zur vorgängigen Abgabe eines Gutachtens über die bezeichneten Punkte an die Gewerbekammer erlassen.

Verhandlungen des Senats und der Bürgerschaft

bei der Wahl eines Mitgliedes des Senats

am 11. October 1869.

Zum Zwecke der Erwählung eines Mitgliedes des Senats an die Stelle des am 5. October d. J. auf sein Ansuchen auf das Ehrenvollste aus dem Senate entlassenen Herrn Senator Dr. Georg Wilhelm Albers hatte sich heute um 10 Uhr Vormittags der Senat einerseits und die Bürgerschaft andererseits in den oberen Räumen der alten Börse versammelt, und ließ der Senat der Bürgerschaft die nachstehende schriftliche Mittheilung zugehen:

Herr Senator Dr. Georg Wilhelm Albers hat dem Senate angezeigt, daß er mit Rücksicht auf sein vorgerücktes Lebensalter sich für verpflichtet erachte, aus seinem Amte auszuscheiden, und deshalb bitten müsse, ihn aus demselben zu entlassen. Der Senat hat daher nicht umhin gekonnt, diesem Gesuche zu entsprechen, so sehr er auch bedauert, ein Mitglied aus seiner Mitte scheiden zu sehen, welches durch seine langjährige, dem Wohle unseres Freistaates gewidmete Thätigkeit und seine in demselben bewährte vielseitige Erfahrung und Umsicht sich einen Anspruch auf die dankbarste Anerkennung erworben hat.

Zu der verfassungsmäßigen Vornahme der Wahl eines neuen Senatsmitgliedes ist die gegenwärtige Versammlung des Senats und der Bürgerschaft anberaumt. Indem der Senat daher die Bürgerschaft hiemit auffordert, zu der Ermittlung ihrer Wahlmänner und der von ihr vorzuschlagenden Candidaten, nach Maßgabe der bestehenden Vorschriften, zu schreiten, bemerkt er, daß die Auswahl dieser Candidaten in dem gegenwärtigen Falle gesetzlich durch den Stand derselben nicht beschränkt ist.

Möge diese Wahlhandlung unter Gottes Beistande einen für das Staatswohl segensreichen Erfolg herbeiführen!

Bremen, den 11. October 1869.

(gez.) **D. Schmuck**, Secretär.

Um 10¹/₂ Uhr nahm der Senat die Wahl der aus seiner Mitte abzuordnenden fünf Wahlmänner vor. Die durch geheime Abstimmung ermittelte absolute Stimmenmehrheit fiel auf die Herren Bürgermeister Meier, Senator Mohr, Senator Lampe, Senator Gildemeister und Senator Lürman.

Gleichzeitig schritt die Bürgerschaft nach Vorschrift des §. 3 des Gesetzes vom 21. Februar 1854, den Senat betreffend, zur Ausmittlung der von ihr vorzuschlagenden Candidaten für die erledigte Stelle und der fünf von ihr zu ernennenden Wahlmänner. Gegen 12 Uhr ward das Ergebniß dieser Wahlen dem Senate mittelst der nachstehenden Erklärung schriftlich zur Anzeige gebracht:

Die Bürgerschaft theilt in vollem Maße das Bedauern des Senats über den Rücktritt des Herrn Senator Dr. Georg Wilhelm Albers, zu welchem derselbe sich in Folge seines vorgerückten Lebensalters bewogen gefunden hat, und spricht diesem Herrn für seine unserm Gemeinwesen geleisteten langjährigen Dienste auch ihrerseits die dankbarste Anerkennung aus.

Zum Zwecke der Wiederbesetzung der erledigten Stelle im Senat hat die Bürgerschaft in Gemäßheit der verfassungsmäßigen Vorschriften erkoren zu Candidaten die Herren

Richter Dr. Boisselier,
Dr. jur. Alb. Gröning,
Dr. jur. Joh. Heineken,
J. C. Lülmann,
Dr. jur. C. H. Tetens,

und zu Wahlmännern die Herren S. C. W. Eisenhardt, M. Grelle, Gust. Helfer, J. H. Schmidt, J. M. Wulstein.

Bremen, den 11. October 1869.

Der Präsident der Bürgerschaft:

(gez.) **C. Meinerzhagen**.

Nach Entgegennahme dieser Mittheilung trat der Senat zu einer gemeinschaftlichen Versammlung mit der Bürgerschaft zusammen.

Der Herr Präsident des Senats, Bürgermeister Duden, verkündigte der Bürgerschaft die Namen der aus dem Senate gewählten fünf Wahlmänner und ließ derselben eine Abschrift des Verzeichnisses dieser Namen überreichen.

Derselbe ersuchte sodann die Wahlmänner, vor den Senat zu treten, und verlas die auf das Wahlgeschäft bezüglichen gesetzlichen Vorschriften, den §. 23 der Verfassung, jedoch unter Weglassung der Worte „einer der anerkannten christlichen Confessionen angehört“, sowie die §§. 6, 7 und 8 des Gesetzes, den Senat betreffend.

Die Wahlmänner leisteten hierauf den in §. 5 des gedachten Gesetzes vorgeschriebenen Wahleid und verfügten sich in das für sie bestimmte Zimmer, worauf der Herr Präsident des Senats die gemeinschaftliche Sitzung für geschlossen erklärte und der Senat sich in sein Sitzungszimmer zurückbegab, während die Bürgerschaft von ihrem Präsidenten auf kurze Zeit entlassen ward.

Um 12³/₄ Uhr erschienen die Wahlmänner nach vorgängiger Anzeige, daß ihr Geschäft beendigt sei, in dem Sitzungszimmer des Senats und überreichten durch

ihren Vorsitz, Herrn Bürgermeister Meier, die folgende von ihnen allen unterzeichnete Urkunde:

Die aus dem Senate und der Bürgerschaft erkorenen Wahlmänner haben aus den von der Bürgerschaft bezeichneten Candidaten folgende zwei Staatsbürger für die Besetzung der erledigten Stelle eines Senators auserwählt: die Herren

- 1) Richter Dr. Boisselier,
- 2) Notar Dr. Tetens,

was sie hiemit bezeugen.

Bremen, am 11. October 1869.

(gez.) J. D. Meier, Dr. (gez.) C. F. G. Mohr. (gez.) Lampe.
 (gez.) Gildemeister. (gez.) Pürman. (gez.) Eisenhardt.
 (gez.) M. Grelle. (gez.) J. M. Wulstein. (gez.) Gust. Helfer.
 (gez.) J. H. Schmidt.

Vorstehendes Wahlprotokoll ward sofort der inzwischen wieder zusammengetretenen Bürgerschaft in beglaubigter Abschrift mit folgender Mittheilung zugesandt:

Der Senat zeigt der Bürgerschaft an, daß nach dem abschriftlich beiliegenden Protokolle die aus dem Senate und der Bürgerschaft erkorenen Wahlmänner nur die folgenden zwei Staatsbürger für die Wahl eines Mitgliedes des Senats in Vorschlag gebracht haben:

- 1) Herrn Richter Dr. Boisselier,
- 2) Herrn Notar Dr. Tetens.

Der Senat fordert demnach die Bürgerschaft auf, in Gemäßheit der §§. 9 und 10 des Gesetzes, den Senat betreffend, das Wahlverfahren fortzusetzen.

Bremen, den 11. October 1869.

(gez.) D. Schmick, Secretär.

Der Senat schritt nun nach Vorschrift des §. 12 des Gesetzes, den Senat betreffend, zur Wahl der für das weitere Verfahren aus seiner Mitte abzuordnenden fünf Wahlmänner, bei welcher abermals in geheimer Abstimmung die absolute Stimmenmehrheit erhielten die Herren Bürgermeister Meier, Senator Mohr, Senator Lampe, Senator Gildemeister und Senator Pürman.

Zugleich hatte die Bürgerschaft die Wahl der von ihr behufs des ferneren Wahlverfahrens vorzuschlagenden Candidaten und ihrer fünf Wahlmänner vorgenommen und zeigte deren Ergebnis gegen 2 1/4 Uhr durch folgende Erklärung schriftlich dem Senate an:

Bei Erneuerung des Wahlverfahrens hat die Bürgerschaft zu Candidaten erwählt die Herren:

Dr. Albert Gröning, und

J. C. Lülmann;

zu Wahlmännern die Herren: Wm. Frahm, J. D. Helmken, Eduard Heyman, H. Schaffert und J. M. Wulstein.

Bremen, den 11. October 1869.

Der Präsident der Bürgerschaft.

(gez.) C. Meinerzhagen.

Nach Eingang dieser Mittheilung trat der Senat abermals zu einer gemeinschaftlichen Sitzung mit der Bürgerschaft zusammen.

Der Herr Präsident des Senats verkündigte der Bürgerschaft die Namen der fünf Wahlmänner des Senats und ließ derselben eine Abschrift des Verzeichnisses dieser Namen überreichen, forderte dann die sämtlichen Wahlmänner auf, vor den Senat zu treten, und verlas aufs Neue die oben angeführten Paragraphen der Verfassung und des den Senat betreffenden Gesetzes. Die Wahlmänner leisteten den gesetzlich vorgeschriebenen Hahleid und begaben sich in das für sie bestimmte Zimmer, worauf der Herr Präsident des Senats die gemeinschaftliche Sitzung aufhob, der

Senat sich in sein Sitzungszimmer zurückzog, die Bürgerschaft aber von ihrem Präsidenten auf eine Stunde entlassen ward.

Bald nach 2 $\frac{1}{2}$ Uhr erschienen die Wahlmänner nach vorgängiger Anmeldung in dem Sitzungszimmer des Senats und überreichten durch ihren Vorsitzer, Herrn Bürgermeister Meier, die folgende von ihnen allen unterzeichnete Urkunde:

Die aus dem Senat und der Bürgerschaft erkorenen Wahlmänner haben aus den von der Bürgerschaft bezeichneten Candidaten für die Besetzung der erledigten Stelle eines Senators

Herrn Dr. Albert Gröning
ausermählt, was sie hiemit bezeugen.

Bremen, am 11. October 1869.

(gez.) J. D. Meier, Dr. (gez.) C. F. G. Mohr. (gez.) Lampe.
(gez.) Gildemeister. (gez.) Vürman. (gez.) J. M. Wulstein.
(gez.) J. D. Helmken. (gez.) Hermann Schaffert. (gez.) Ed. Heyman.
(gez.) Wm. Frahm.

Eine beglaubigte Abschrift dieses Wahlprotokolls ward sofort dem Herrn Präsidenten der Bürgerschaft mit folgender Mittheilung zugestellt:

Der Senat zeigt der Bürgerschaft an, daß nach dem abschriftlich beiliegenden Protokolle die zum zweiten Male aus dem Senate und der Bürgerschaft erkorenen Wahlmänner den nachbenannten Staatsbürger für die Wahl eines Mitgliedes des Senats in Vorschlag gebracht haben:
Herrn Dr. Albert Gröning.

Bremen, den 11. October 1869.

(gez.) D. Schmuck, Secretär.

Nachdem um 3 $\frac{1}{2}$ Uhr die Bürgerschaft wieder zusammengetreten war, schritt dieselbe nunmehr zu der definitiven Wahl und erkor in geheimer Abstimmung mit absoluter Stimmenmehrheit den Notar Herrn Dr. Tetens zum Mitgliede des Senats.

Um 4 $\frac{1}{2}$ Uhr erschienen die letztgenannten fünf bürgerschaftlichen Wahlmänner als Deputirte der Bürgerschaft vor dem Senat und zeigten demselben dieses Ergebniß der Wahl unter Ueberreichung des folgenden Documentes an.

Die Bürgerschaft hat aus den von den erkorenen Wahlmännern ihr bezeichneten Candidaten für die Besetzung der erledigten Stelle eines Senators erwählt den Herrn

Notar Dr. Carl Heinrich Harens Tetens.

Bremen, den 11. October 1869.

(gez.) C. Meinerzhagen,
Präsident der Bürgerschaft.

Der Herr Präsident ließ sofort das Berufungsschreiben an den Erwählten ausfertigen, und ging auf dasselbe um 5 Uhr die Anzeige des Herrn Dr. Tetens an den Senat ein, daß er die auf ihn gefallene Wahl annehme.