

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 8. Februar 1860.

1. Gesetzliche Vorschriften über Errichtung und Aufhebung von Handels- societäten und Procuren.

Der Senat, welcher den dieserhalb vorgelegten Entwurf ebenfalls genehmigt, hat bereits das Erforderliche zur Publication des Gesetzes verfügt.

2. Bericht der Militärdeputation, die Modification der Dienststeinnahme des Bremischen Officiercorps betreffend.

Der Senat findet bei dem Wunsche der Bürgerschaft, daß die Deputation ihre Vorschläge einer nochmaligen Prüfung unterziehen möge, Nichts zu erinnern.

3. Bericht der Deputation für die Straßenbepflasterung.

Indem der Senat auch seinerseits die von der Deputation beantragte Verwendung von 31,285 fl 55 g für die diesjährigen Straßenarbeiten bewilligt, ist er damit einverstanden, daß die Deputation für die Bürgerweide die Sorge für Reinigung des Torfcanals und des Kuhgrabens übernimmt.

4. Bericht der Deputation zur Verwaltung der öffentlichen Grundstücke, die öffentlichen Verpachtungen betreffend.

5. Zweiter Bericht der Deputation für die Straßenbepflasterung, die Anlage einer Straße vom Häfen nach dem Krankenhause betreffend.

Der Senat läßt diese Berichte der Bürgerschaft zu ihrer Erklärung, unter Vorbehalt der feineren, hieneben zugehen.

Anlage II
zur Mittheilung des Senats
vom 8. Februar 1860.

B e r i c h t

der Deputation zur Verwaltung der öffentlichen Grundstücke, die öffentlichen Verpachtungen betreffend.

Die Deputation hat Auftrags gemäß den von der Bürgerschaft am 13. April 1859 gestellten Antrag:

»darüber zu berathen und zu berichten, ob es sich empfehle, die Verpachtung und Vermietung der dem Staate gehörigen Häuser, Plätze, Länd-

reien und Rechte stets öffentlich an den Meistbietenden eintreten zu lassen, und dabei den Betrag der letzten Pachtsumme gleichfalls zur öffentlichen Kunde zu bringen,«

einer sorgfältigen Prüfung unterzogen und beehrt sich nunmehr nachstehenden Bericht abzustatten.

Die Deputation hat als ein in der Regel eintretendes Verwaltungsprincip die öffentliche Verpachtung an den Meistbietenden stets befolgt, allein sie glaubt von der ausnahmslosen Befolgung desselben dringend abrathen zu müssen.

Die dem Staate gehörigen Grundstücke und Rechte bestehen in Gebäuden, Acker-, Weide- und Wiesenland, ferner in Gemüseländereien, Lagerplätzen, Schiffswerften und Fähranstalten, die eben ihrer inneren Verschiedenheit halber eine verschiedene Behandlung bei der Verpachtung erfordern.

Es liegt nämlich auf der Hand, daß wenn Gebäude stets nach Ablauf der Miethzeit öffentlich wieder vermietet werden, der Miether also Gefahr läuft, das Haus durch Uebergebot zu verlieren, der Miethpreis der dem Staate gehörigen Häuser bedeutend niedriger ausfallen würde, als es der Fall sein wird, wenn ein ordentlicher Miether mit einiger Sicherheit auf die Fortsetzung des Miethverhältnisses rechnen darf, sowie daß ein häufiger Wechsel in der Person des Miethers die Kosten der Instandsetzung und Unterhaltung der Gebäude erheblich vermehren und die Bewohner selbst verhindern würde, irgend eine Verbesserung auf eigene Kosten vorzunehmen.

Bei Ländereien kommt für die Art der Verpachtung wesentlich die Lage derselben in Frage.

Bei Ländereien, die in der unmittelbaren Nähe der Stadt belegen sind, ist natürlich die Concurrenz der Pächter eine ungleich größere, als bei den entfernter belegenen, die mehr oder minder nur für die Bewohner der angrenzenden Dörfer einen Pachtwerth haben.

Gerade bei solchen Ländereien würde aber der Staat, — wenn das Princip der öffentlichen Verpachtung ausnahmslos befolgt wird — die Gefahr einer Verflüchtigung der wenigen Pachtinteressenten über einen niedrigen Pachtzins laufen, der nach der vieljährigen Erfahrung der Deputation nur durch die Möglichkeit einer Verpachtung unter der Hand, wenn in den öffentlichen Pachtterminen nicht genügend geboten wird, vorgebeugt werden kann.

Es muß ferner an die große Wichtigkeit erinnert werden, welche die Erhaltung des Capitalwerths der öffentlichen Grundstücke für den Staat in sich trägt, die nach Ansicht der Deputation in ungleich größerem Maße, als eine etwaige für den Staatshaushalt im Allgemeinen wenig bedeutende Erhöhung des Pächtertrags berücksichtigt werden muß.

Die Erhaltung des Capitalwerths aber bringt es mit sich, daß von der Deputation das Anerbieten einzelner Pächter zu erheblichen Meliorationen werthloser Grundstücke (Einfriedigungen, Abzugsgräben, Baumpflanzungen u. s. w.) nicht von der Hand gewiesen werden dürfen, wenn an diese die Bedingung einer Pacht auf längere Zeit geknüpft wird.

Bei Grundstücken, die zu Fabrik- oder sonstigen Gewerbszwecken dienen, wie z. B. Schiffswerften oder bei Fähranstalten stellt sich eine regelmäßig wiederkehrende öffentliche Verpachtung unter Umständen geradezu als unthunlich dar, da an die mit nicht unerheblichen Einrichtungs- und Betriebskosten verbundene Pacht derselben von dem gewerbetreibenden Publikum gar nicht gedacht werden kann, wenn dasselbe nicht mit Sicherheit auf die Prolongation der Pacht rechnen kann.

Ueberhaupt gilt für alle Verpachtungen von Grundstücken die Regel, daß über den Zuschlag nicht ausschließlich das Meistgebot, sondern auch die Persönlichkeit der Pächter und die dadurch gegebene Bürgschaft einer ordentlichen, den Grundwerth erhaltenden Behandlung des Pachtobjects entscheidet, und wenn die Deputation diese sich auch zur Richtschnur dienen läßt und in einzelnen Fällen die Früchte einer langjährigen Cultur dem die Kosten derselben tragenden Pächter durch Pachtverlängerung sichert und ihn nicht zum Opfer eines augenblicklichen Bedürfnisses oder Wunsches werden läßt, so darf

sie ohne Zweifel in dieser Beziehung auf die Zustimmung ihrer, mit den fraglichen Verhältnissen bekannten Mitbürger rechnen.

Die Deputation glaubt im Vorstehenden ihre Ansicht, daß es sich nicht empfehle, in der bisherigen Art und Weise der Verpachtung der öffentlichen Grundstücke beschränkende Normen eintreten zu lassen, hinreichend entwickelt zu haben.

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

(gez.) Joh. Fr. Philippi.

Anlage II.

zur Mittheilung des Senats
vom 8. Febr. 1860.

Zweiter Bericht der Straßenbaudeputation, die Anlage einer Straße vom Häfen nach dem Krankenhause betreffend.

In Folge des durch Beschlüsse des Senats und der Bürgerschaft vom 30/16. November v. J. ihr ertheilten Auftrags hat die Deputation die bei Anlage der projectirten Straße vom Häfen nach dem Krankenhause in Betracht kommenden Verhältnisse einer wiederholten gründlichen Prüfung unterzogen und ist dadurch in der Ueberzeugung noch mehr befestigt, daß der 1853 angenommene Bauplan für den jenseit des Dobbens belegenen Theil der Vorstadt erst dann in dem beabsichtigten Maße zur Ausführung kommen kann, wenn Seitens des Staats eine directe Verbindung dieses neuen Stadttheils mit der Vorstadt diesseit des Dobbens hergestellt und in ersterem wenigstens die projectirte Hauptstraße angelegt wird.

Die Ackerländereien dieser Feldmark liegen bekanntlich so zerstreut, die Interessen der Besitzer derselben durchkreuzen sich so vielfach, daß zur Zeit etwa beabsichtigte Bauunternehmungen Einzelner auf unübersteigliche Hindernisse stoßen.

Vorausichtlich wird also der gegenwärtige höchst unbefriedigende Zustand, welcher in Betreff der unzureichenden, den Interessen der öffentlichen Sicherheit und Wohlfahrt nicht entsprechenden Zugänge zu den in diesem Stadttheil vereinzelt gemachten Straßenanlagen und Angesichts des Mangels an aller und jeder Abwässerung dieses Terrains selbst vom Himmelwasser als auf die Dauer wirklich unerträglich und unzulässig zu bezeichnen ist, so lange fort dauern, bis der Staat durch Eröffnung der Hauptstraße jedem einzelnen Anlieger die Möglichkeit und Gelegenheit bieten wird, unabhängig von den übrigen Interessenten aus dem jetzigen Ackerlande, dessen Bewirthschaftung von Jahr zu Jahr unsicherer wird, Bauplätze an dieser neuen Straße zu gewinnen, und, was noch wichtiger ist, von dieser Hauptstraße aus nach anderen bereits vorhandenen Verkehrswegen Nebenstraßen anzulegen.

Gerade durch Anlagen der letztgedachten Art könnte am einfachsten ohne directes Eingreifen des Staats dem immer fühlbarer werdenden Mangel an kleinen selbstständigen Wohnungen wesentlich abgeholfen werden, welche zur Zeit ein einzelner Unternehmer in diesem Stadttheil schon deshalb nicht anlegen kann, weil er dem gesetzlichen Erfordernisse einer Verbindung solcher anzulegenden Straßen mit einer im Sinne des Gesetzes fahrbaren Straße zu genügen nicht im Stande ist.

Alle diese Verhältnisse sind gewiß als notorisch anzusehen, auch ist die Zweckmäßigkeit und Nothwendigkeit dieser Anlage nie bezweifelt. Nur durch die augenblickliche Ungunst der Zeiten im November 1857, wo diese Anlage zur Sprache gebracht

mit den fraglichen Ver-
 wurde, ist deren Ausführung verschoben. Auch gaben sich schon damals wie im neueren Zeit Wünsche kund, die ganze Anlage auf das nothwendigste Maß zurückzuführen und deren Kosten in einer die künftigen Anwohner weniger, wie vorgeschlagen, drückenden Weise zu vertheilen.

In beiden Rücksichten hat die Deputation unter Zuziehung der technischen Beamten die früheren Vorschläge einer nochmaligen Prüfung unterzogen, welche zu folgendem Ergebnisse geführt hat.

Bisher ging man davon aus, außer der eigentlichen Hauptstraße sofort auch den f. g. Markt- oder Kirchenplatz anzukaufen und anzulegen. Und in der That läßt sich nicht läugnen, daß mindestens die sofortige Erwerbung des Grundes dieses Platzes deshalb vortheilhaft erscheint, weil derselbe zur Zeit nur aus Ackerland besteht, und wenn derselbe auch nach den im Jahre 1852 gefaßten Beschlüssen nicht bebaut werden darf, dennoch vielleicht später, nach Eröffnung dieses Stadttheils höhere Preise dafür gefordert werden dürften. Auf der andern Seite läßt sich aber nicht verkennen, daß gerade durch den Erwerb des Grundes dieses Kirchenplatzes die Kosten des ganzen Unternehmens und folgeweise die Beiträge der Anwohner erheblich erhöht werden, denn der Platz selbst hält, abgesehen von der denselben durchschneidenden 60 Fußigen Straße, einen Flächeninhalt von 232,000 □-Fuß oder 8,85 Morgen, während zu der ganzen übrigen 3000 Fuß langen und 60 Fuß breiten Straße nur 180,000 □-Fuß oder 5,85 Morgen erforderlich sind. Für diesen Platz fehlt es nun zur Zeit an irgend einer gemeinnützigen oder rentablen Verwendung, und liegt dessen Anlage dem nächsten Zwecke der Eröffnung dieses Stadttheils zur Ermöglichung von Bauunternehmungen fern, so daß der Staat, wenn nicht die obigen Gründe durchschlagen sollten, gegenwärtig keine Veranlassung hat, sich wegen Anlage dieses Platzes in unverhältnismäßige Kosten zu setzen, vielmehr füglich den Eintritt eines etwaigen künftigen Bedürfnisses abwarten, oder die ganze oder theilweise Anlage der Privatspeculation überlassen kann. Wenn nämlich der Staat diesen neuen Platz anlegt, so findet er in den gesetzlichen Beiträgen der künftigen Anlieger keinen entsprechenden Ersatz für seine Ausgabe, weil die von den betreffenden Eigenthümern zu zahlenden Entschädigung sich höchstens auf $\frac{2}{3}$ der Anlagekosten der den Platz durchschneidenden 60 Fußigen Straße beschränkt, so daß jedenfalls die Ausgabe für $\frac{1}{3}$ dieser Straße und außerdem für den Ankauf und die Anlage dieser Fläche von 232,000 □-Fuß allein und definitiv auf den Staat fallen würde. Außerdem würde der Staat den Kaufpreis des zu dem Plage erforderlichen Landes theilweise denselben Anliegern bezahlen müssen, welche durch dessen Anlage erst die Möglichkeit und das Recht erhalten, daran zu bauen, also den nächsten und größten Vortheil davon ziehen. Selbst in Betreff des Betrags der von den künftigen Anwohnern dieses Platzes zu zahlende Entschädigung sind Letztere an sich schon bevorzugt, denn während jede andere Straße von 800 Fuß Länge eine beiderseitige Baufronte von 1600 Fuß hat, vertheilen sich die Beiträge der Anwohner dieses Platzes auf ca. 2320 Fuß laufende Baufronte. Die Anlieger dieses großartigen Platzes, an welchem sich doch wahrscheinlich nur werthvollere Häuser rentiren, würden also gegen die Bewohner anderer Straßen eine ganz ungerechtfertigte Erleichterung und außerordentliche Vortheile genießen, der Staat aber zu ihren Gunsten ganz unverhältnismäßige Opfer bringen müssen, während sich die Rechnung ganz anders stellt, wenn der Staat ruhig abwartet, bis sich für diesen Platz eine bestimmte Verwendung zeigt, oder die Anlieger ihrerseits einen Antrag auf Errichtung von Gebäuden an diesem Plage stellen, wo es nicht schwer fallen kann, ihnen ohne große Opfer Erleichterungen zu verschaffen, zumal sie wenigstens theilweise Eigenthümer des zu dem Plage erforderlichen Landes sind.

Sollte man nun aus diesen Gründen zur Zeit von dem Ankauf und der Anlage dieses großen Platzes selbst Seitens des Staats absehen und sich auf Herstellung der eigentlichen Hauptstraße beschränken, so ist die nächste Folge, daß dazu statt der früher veranschlagten ca. 14 nur 6 Morgen Land erforderlich sind. Schon dadurch verringert sich die Gesamtausgabe und folgeweise der Beitrag der Anwohner der übrigen Straßentheile. Es kommt alsdann nur darauf an, die ganze Anlage auf das nothwendigste Maß zu beschränken und durch einen zweckmäßigen Bauplan alle unnöthigen Ausgaben zu vermeiden.

Damit die an der Hauptstraße zu erbauenden Häuser eine wasserfreie, gesunde Lage und die Oberfläche der Straße selbst in ihrer Länge einen regelmäßigen Fall er-

halte, ist es erforderlich, sie von dem höchsten Punkte, etwa in der Mitte des im Bauplane projectirten Plazes, wo sie auf etwa 10 Fuß über Null liegen würde, nach beiden Richtungen der Straße hin abzubachen.

Nach demselben Niveau sind die in dieser Gegend bereits errichteten Gebäude angelegt. Dazu ist die entsprechende Aufhöhung des Terrains erforderlich, welcher indeß, um die spätere Wiederaufgrabung des aufgefüllten Materials und der Straßenbahn zu vermeiden, die Anlage eines dreifußigen Canals vorausgehen muß. Die Herstellung des letzteren ist nicht zu vermeiden, weil an sich schon der ganze diesseit der Eisenbahn belegene Theil der Feldmark so gut wie gar keine Abwässerung hat, dieser Zustand durch die Herstellung einer erhöhten Straße noch verschlimmert werden würde, und wenn man zur Vermeidung des Canals kostspielige Seitengräben anlegen wollte, es diesen am östlichen Ende der Straße an einem Abzuge fehlen würde. Ueberdies würden diese Seitengräben nicht beibehalten werden können, sobald und insoweit an der neuen Straße Häuser errichtet würden, auch müßte beinahe ein Drittel der Straßenbreite zu diesen Gräben verwandt werden. Ist demnach die sofortige Anlage des Canals eine absolute Nothwendigkeit, so empfiehlt es sich, damit zu beginnen, dann die Auffüllung und Herstellung des Straßenterrains vorzunehmen, und endlich, wenn sich das Material fest gelagert hat, die Straße gang- und fahrbar zu machen. Um in letzterer Beziehung die Kosten möglichst zu beschränken, erlaubt sich die Deputation den Vorschlag, in der Mitte der Straße einen etwa 16-fußigen Kiesweg und an dessen einen Seite eine 16-fußige gepflasterte Fahrbahn anzulegen, die andere Seite aber als Sandweg liegen zu lassen, dessen Benutzung bei Transporten schwer Verwundeter nach dem Krankenhause deren Leiden sehr lindern würde; an den Seiten würden dann noch 12 Fuß vorläufig zur Dossirung, später nach Bebauung der Straße zu Kieswegen vor den Häusern zu verwenden sein. Der mittlere Kiesweg könnte künftig nach und nach mit Bäumen bepflanzt werden und mit der Zeit zur Anlage einer eben so erwünschten, als angenehmen schattigen Allee benutzt werden. Auch könnte durch gleichzeitige Legung eines Hauptrohrs der Gasleitung das spätere Aufbrechen der Straße vermieden werden. Zur Vermeidung einer kostspieligen Dobbenerüberbrückung und in Aussicht auf den projectirten Dobbencanal würde die Deputation empfehlen, die am Lager vorhandenen Steine eines in der Neustadt aufgebrochenen alten Canals zu einem provisorischen Durchlaß in dem durchzudämmenden Dobben zu verwenden, was mit nicht erheblichem Arbeitslohne zu bewerkstelligen sein würde.

Durch Befolgung dieses Verfahrens würde die Anlage auf das nothwendigste Maß beschränkt und mit den möglichst geringen Kosten hergestellt, jedoch der dadurch beabsichtigte Zweck der Eröffnung dieses Stadttheils zu Bauunternehmungen und der Verbesserung der Communication und Abwässerung vollständig erreicht werden.

Die Deputation kann die Annahme dieses vereinfachten Planes ihrerseits nur dringend empfehlen und in diesem Falle beantragen, für das Jahr 1860, außer den Kosten des Ankaufs der zur Straße erforderlichen ca. 6 Morgen Landes, welche zum Behuf dieser Anlage in den sub. A. beiliegenden Auszug der Catasterkarte eingezeichnet sind, die nach den ihr vorliegenden Specialanschlägen für Aufhöhung der Straße und deren Rampen, für den Canal und die Durchdämmung des Dobbens veranschlagten Thlr. 13,250 zu bewilligen, ihr sodann zu gestatten, pro. 1861 für Herstellung einer Pflasterbahn in 18-fußiger Breite, der Einläufe und des Kieswegs Thlr. 7,500 auf's Budget setzen zu dürfen. Bekanntlich haben nach Maßgabe der einschlagenden Verordnung vom 27. October 1845 die künftigen Anwohner $\frac{2}{3}$ der Kosten einer vom Staate angelegten Straße zu ersetzen und ist daher ein entsprechender Theil der obigen Ausgabe nur als ein Vorschuß anzusehen. Die Deputation hat sich daher verpflichtet erachtet, auch deren Interessen namentlich im Blick auf die Beförderung des Anbaues an dieser Straße ins Auge zu fassen und zu berücksichtigen. Wie sie schon eben bemerkte, liegt einer der Gründe, welcher sie zur Zeit zur Ausscheidung des s. g. Marktplazes veranlaßte, in dieser Entschädigungspflicht der Anwohner, deren Beiträge durch Beschränkung der Ersatzpflicht auf den übrigen Theil der Straße mit Ausschluß des diesen Platz berührenden Theils erheblich herabgedrückt werden. Bei Anlage des Marktplazes könnte alsdann der diesen durchschneidende Theil der neuen Straße füglich mit dieser verrechnet werden. Sie hat aber auch die Frage einer Beschränkung der Straßenbreite auf Zweidrittel des projectirten Maßes, also auf 40 Fuß gründlich berathen. Allein es

hat sich ergeben,
von 2 Wegen
und der Entwurf
etwa 37 Morgen
gemäß demnach
jeweils nach den
wenn man ihn auf
rigger ist, das
demselben Nichts
die künftigen Anwohner
außerdem auf dem
Der Grund liegt
einfachung der
einer Beförderung
würde im Verhältnis
künftigen Anwohner
Größe nicht in dem
würden doppelt so
lage eine gangbare
jähren oder sofort
dann erst die Kosten
Kistweg in der
dahin zur Dossirung
Demgemäß
Grundbesitznehmer
sind, zu bestrafen

- 1) die
- 2) zum
- 3) Die
- 4) nach

Bremen,

hat sich ergeben, daß abgesehen von dem damit vielleicht zu ersparenden Ankaufspreise von 2 Morgen Land wenig gewonnen wäre, weil die Anlagekosten nur um ca. 2700 ^{af} und der Beitrag eines jeden Anliegers nach einem thunlichst genauen Anschlage nur um etwa 37 Grote per laufenden Fuß sich verringern würden. Um diesen Preis würde gewiß Niemand die oben erwähnten Vortheile der 60-fußigen Straße aufgeben wollen, zumal nach den sorgfältigen Anschlägen der Deputation der Beitrag der Anwohner, wenn man ihn auf den Antheil eines Jeden an der halben Straße vertheilt, ein so geringer ist, daß schwerlich künftig der bloße Baugrund an dieser Straße, obwohl auf demselben Nichts angelegt ist, für einen gleichen Preis zu erlangen sein wird, so daß die künftigen Anwohner dieser Straße gegen die Unternehmer anderer Straßen, welche außerdem auf deren Kosten herzustellen sind, ohnehin schon sehr günstig gestellt werden. Der Grund liegt lediglich in dem Antheile des Staats und der vorgeschlagenen Vereinfachung der Straßenanlagen selbst. Aber auch abgesehen davon kann die Deputation einer Beschränkung der projectirten Straßenbreite nicht das Wort reden. Denn die Straße würde im Verhältniß zu ihrer großen Länge und geraden Richtung, sodann in ihrer künftigen Bedeutung als Hauptader eines neuen Stadttheils von der eben angegebenen Größe nicht in dem richtigen Verhältniß stehen. Selbst Rücksichten auf die Salubrität würden dagegen sprechen. Endlich würde man bei einer 40-fußigen Straße auf Anlage eines gangbaren Fußwegs bis zur vollständigen Bebauung der Straße verzichten oder sofort 2 Morgen mehr ankaufen müssen, weil der Raum, auf welchem alsdann erst die Fußwege an beiden Seiten der Straße angelegt werden können, (da der Kiesweg in der Mitte bei einer Straße von dieser Breite nicht ausführbar ist) bis dahin zur Dossirung verwandt werden muß.

Demgemäß erlaubt sich die Deputation unter Uebergabe des Verzeichnisses der Grundeigenthümer (Unteranlage B), deren Grundstücke zum Behuf der Straße anzukaufen sind, zu beantragen:

Senat und Bürgerschaft wollen

- 1) die Anlage einer 60-fußigen Straße vom Häfen nach dem Krankenhause, eventualiter unter einstweiliger Ausscheidung des f. g. Markt- oder Kirchenplatzes, nach dem vorgeschlagenen vereinfachten Plane nach Maßgabe der beifolgenden Situationskarte Unteranlage A genehmigen;
- 2) zum Zwecke der Anlage dieser Straße die Expropriationspflicht über die auf beiliegendem Risse (Unteranlage A) mit grüner Farbe bezeichneten Landparzellen, deren Eigenthümer in Unteranlage B. verzeichnet sind, in Gemäßheit der Verordnung vom 14. Juni 1843 aussprechen und die in §. 4 dieser Verordnung vorgesehene Deputation zum Versuch einer gütlichen Verständigung niederlegen;
- 3) Die Straßenbaudeputation mit dem Ankaufe beauftragen und die dazu erforderlichen Geldmittel, sowie pro 1860 für Aufhöhung des Grundes und Canalanlagen 13,250 Thlr. bewilligen, der gedachten Deputation aber gestatten für Anlage des Pflasters in 18-fußiger Breite und eines Kieswegs pro 1861 7,500 Thaler aufs Budget setzen zu dürfen;
- 4) nach vorläufiger Ausscheidung des f. g. Markt- oder Kirchenplatzes die gesetzliche Beitragspflicht der Anlieger, welche das Recht des Ausgangs nach der neuen Straße gewinnen werden, auf den diesen Platz nicht berührenden Theil der neuen Straße beschränken.

Bremen, den 2. Februar 1860.

(gez.) **C. F. Feldmann.**

(gez.) **J. D. Helmken.**

Unter-Anlage B
zur Anlage II der Mittheilung des Senats
vom 8. Februar 1860.

Verzeichniß der Grundeigenthümer.

Catasterbezeichnung.

Pagenthorner Feldmark.

II.	133	ein Theil	P. u. Binnen Wwe.
<	134	<	Hermann Lampe,
<	136	<	P. u. Binnen Wwe.,
<	137 a.	<	Lüder Lindhorn.

Vorstadt.

XII. A.	12	ein Theil	Heinrich Delventhal,
<	13 b.	<	Nicolaus Wendt.

Pagenthorner Feldmark.

II.	139	ein Theil	Jacob Klatte im Orthof,
<	140	<	Bernhard Garbade,
<	142 b.	<	Nicolaus Wendt,
III.	155	<	Bernhard Garbade,
<	156	<	Nicolaus Wendt,
<	157	<	Joh. Klatte,
<	158	<	Nicolaus Wendt,
<	162	<	Lüder Lindhorn,
<	184	<	Diedrich Hagens, außerm Steinthor,
<	183	<	Diedrich Lampe,
<	182 b.	<	Diedrich Bagt,
<	174 a.	<	Nicolaus Fesensfeldt,
<	173	<	Nicolaus Wendt,
<	172 A. a.	<	Lüder Rutenberg,
<	215 B. i.	<	Krankenhaus und das damit verbundene St. Johannis Kloster.