

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 31. Mai 1861.

2. Ablösung des Stader Zolles.

Schon im Anfange des Monats Februar ward von Seiten der Königlich Großbritannischen und der Königlich Hannoverschen Regierung dem Senate von einem zwischen Großbritannien, Hannover und Hamburg zu Stande gekommenen Uebereinkommen Kenntniß gegeben, welchem zufolge Hannover zur gänzlichen Aufhebung des Stader Zolles gegen Zahlung einer Entschädigung von 3,100,000 Thalern Courant sich verpflichtete, Großbritannien und Hamburg jedes ein Drittheil der gedachten Summe zu zahlen sich erbieten, die übrigen seefahrenden Nationen aber eingeladen werden sollten, nach dem Maßstabe der Betheiligung ihrer Flaggen an der Elbschiffahrt zu der Aufbringung des letzten Drittheils beizutragen. Es ward an diese Mittheilung der Antrag geknüpft, Bremen wolle sich mit dem vorgeschlagenen Ablösungsprojecte und der danach ihm zufallenden Beitragsquote einverstanden erklären und hinsichtlich der weiteren Behandlung der Angelegenheit näheren Propositionen Hannovers entgegensehen. Bis jetzt hat der Senat über die fraglichen Eröffnungen einen Beschluß zu fassen und darüber mit der Bürgerschaft in Benehmen zu treten sich noch verhindert gesehen, nachdem aber neuerdings Großbritannien und Hannover, unter Erneuerung ihrer Anträge angezeigt haben, daß die überwiegende Mehrheit der eingeladenen Staaten ihre Bereitwilligkeit, dem Ablösungsprojecte beizutreten, erklärt habe, auch Hannoverscher Seits auf den 17. Juni d. J. zur Erledigung der Sache eine Conferenz von Bevollmächtigten aller betheiligten Regierungen in Vorschlag gebracht und Bremen um Beschiedung derselben angegangen worden ist, wird eine Erklärung unsererseits nicht ferner ausgesetzt werden können.

Bei dem exceptionellen Character der in Rede stehenden Angelegenheit erscheint es dem Senate wünschenswerth, daß zu Erwägung der hiebei in Betracht kommenden Punkte zunächst eine vertrauliche Vorberathung mit einem Vertrauensausschusse der Bürgerschaft, vorbehaltlich der der letzteren zustehenden verfassungsmäßigen Rechte, stattfinde. Er fordert daher die Bürgerschaft auf, einige ihrer Mitglieder zu dieser Vorberathung zu committiren, indem er zugleich, unter Bezugnahme auf §. 50 der Verfassung, beantragt, daß die gegenwärtige Mittheilung als dringlich behandelt werde.

Handwritten title at the top of the page.

Handwritten text line below the title.

Main body of handwritten text, consisting of several paragraphs.

Handwritten text line in the lower middle section.

Handwritten text at the bottom of the page.

Anlage Izur Mittheilung des Senats
vom 31. Mai 1861.**Uebereinkunft zwischen Bremen und Hannover**

wegen Erweiterung des Bremerhaven-Districts.

Nachdem Seine Majestät der König von Hannover und der Senat der freien Hansestadt Bremen beschloffen haben, wegen der in der Uebereinkunft vom 21. Januar 1851 unter gewissen Modalitäten der freien Hansestadt Bremen zugesicherten Erweiterung des Bremerhaven-Districts nähere Verhandlungen eintreten zu lassen, so sind für diesen Zweck zu Commissarien ernannt,

von Seiner Majestät dem Könige von Hannover:

der Oberst Friedrich Ludwig Schomer und der Regierungsrath Johann Philipp Adolf Schöniar,

von dem Senate der freien Hansestadt Bremen:

der Bürgermeister Arnold Duckwig und der Senator Otto Gilde-
meister,

welche, unter Vorbehalt der Ratification, die nachstehenden Bestimmungen festgestellt und verabredet haben.

§. 1.

Behuf Ausführung der im §. 16 der Uebereinkunft vom 21. Januar 1851 wegen Erweiterung des Bremerhaven-Districts enthaltenen Zusicherungen der Königlich Hannoverschen Regierung wird von derselben nunmehr, nachdem constatirt worden ist, daß die freie Hansestadt Bremen von den im Art. IV. c. des Staatsvertrags de 11. Januar 1827 gedachten 150 Morgen Landes mindestens noch sechzig Morgen Calenberger-Maß bis jetzt nicht erhalten und daß dieselbe die entsprechenden Grundstücke angekauft hat, — zum Zweck der Erweiterung des Bremerhaven-Districts das in den folgenden §§. näher bezeichnete Areal unter denselben Bedingungen, wie sie im Staatsvertrage vom 11. Januar 1827 rücksichtlich des übrigen Bremerhaven-Districts, mit Ausnahme der zu voller Hoheit abgetretenen 100 Morgen, insbesondere auch für den darin vorgesehenen Fall der Erweiterung desselben und ferner durch die später über die Verhältnisse des Bremerhaven-Districts getroffenen Verabredungen festgestellt sind, jedoch unter den im Nachstehenden enthaltenen Bestimmungen der freien Hansestadt Bremen übertragen.

Uebersetzung
des Areal's.**§. 2.**

Dieses Areal begreift die an den Bremerhaven-District nördlich sich anschließende, von der freien Hansestadt Bremen angekaufte, sowohl Außendeichs als Binnendeichs ununterbrochene und abgerundete, im §. 3 ihrer Begrenzung nach näher bezeichnete Fläche der Leher Feldmark, und hat dieses Areal über das früher zugesicherte Quantum von 60 Morgen hinaus mit Rücksicht auf besondere von der Krone Hannover bevormuntete Beschränkungen in der Nutzung und auf besondere von der freien Hansestadt Bremen übernommene Leistungen eine entsprechende Vergrößerung im Binnendeichsfelde erhalten.

Umfang des
Areal's im
Allgem. einen.**§. 3.**

Das an die freie Hansestadt Bremen übergehende Terrain wird in der Weise begrenzt, wie solches auf der dieser Uebereinkunft angeschlossenen und von den beiderseitigen Bevollmächtigten signirten Karte mit A, B, b, a, h, h¹, g, f, e, F, G, G¹, H, I, K, L, M, N, P, A sich bezeichnet findet.

Die Grenzlinie zieht sich zunächst von dem am nördlichen Binnenfuße des jetzigen Leher Weserdeiches befindlichen Grenzsteine Nr. 5 bei A ab über den jetzigen Leher Weserdeich an dem jetzigen Abwässerungsgraben und der jetzigen Grenze

Grenzbeschrän-
kung des
Areal's.

entlang bis zu der mit der Hauptaxe des projectirten Thurmforts in einem Abstände von zwei und achtzig Fuß parallel laufenden Außenkante der Kappe des zu schüttenden Weferdeichs bei I, welcher Punkt mit dem jetzigen Grenzsteine Nr. 3 zusammenfallend und von dem Grenzsteine Nr. 5 bei A ein und sechszig und ein zehntel Ruthen entfernt angenommen ist. Die Grenzlinie verfolgt dann diese Außenkante der Deichkappe bis zu dem Punkte b, so daß der zwischen dieser Außenkante der Deichkappe und der ihr parallel laufenden Kante der Steinböschung belegene, zur Außendossirung und Berme des neuen Deiches zu benutzende, sechs Ruthen breite Terrainstreifen mit der Basis B, B¹ außerhalb der abgetretenen Fläche liegt und diese von der Wefer trennt.

Von dem gedachten Punkte b zieht sich die Grenzlinie in gerader Richtung über a zur Hauptaxe des projectirten Thurmforts, durchschneidet die letztere bei h, verfolgt den Fuß des Fort-Glaci's h, h¹, g, f bis zum Anschlusse an den nördlichen neuen Weferdeich, erhebt sich dann in einer auf die Längsrichtung dieser Deichstrecke senkrechten Ebene bis zur Binnenkante der Kappe dieses Deichs, schreitet in derselben Ebene bis zur Außenkante bei e fort und läuft sodann auf dieser Außenkante bis zum Punkte F in der Gegend, wo der neue Bremerhavener Weferdeich mit dem Leher Weferdeiche und dem neuen Schlafdeiche zusammentrifft, dergestalt, daß sowohl das zur Anlage des Thurmforts bestimmte Terrain, wie auch der Theil des neuen Weferdeichs außerhalb der Außenkante der Deichkappe in der Ausdehnung von b um das Fort herum über e bis F von der Abtretung ausgeschlossen bleibt.

Von dem eben erwähnten Punkte F, in welchem die Scheidung des neuen Bremerhavener Deichs von dem Leher Weferdeiche stattfindet, läuft die Grenzlinie, den Weferdeich überschreitend, in östlicher Richtung bis H, indem sie von G an in einer auf zwölf Fuß über dem Ebbspiegel gedachten Horizontalebene den nördlichen Fuß des neuen Schlafdeiches bis zur Vereinigung desselben mit dem Damme der Verbindungs-Eisenbahn bei H bezeichnet.

Demnach verbleibt die an den Deichfuß sich anschließende achtfußige nördliche Berme in der Leher Feldmark.

Die Grenzlinie zieht sich von diesem Punkte H in südlicher Richtung über den Schlafdeich und Eisenbahndamm, und zwar in einer durch die Mittellinie des hier anzulegenden Durchlasses gedachten Verticalebene bis zum Punkte I, verfolgt dann die Mitte des acht Fuß breiten, dem Eisenbahndurchlasse sich anschließenden Entwässerungsgrabens in südlicher Richtung, zunächst bis an die nordöstliche Ecke des Grundstücks von P. Ulrichs bei K, sodann längs der Grundbesitzungen des P. Ulrichs, Rickmers und Winkler bis L, ferner in westlicher und sodann wieder in südlicher Richtung längs der Grundstücke des J. H. Eits und S. Eits bei M, N, so daß die genannten Grundstücke mit der halben Grabenbreite der Feldmark Lehe verbleiben, überschreitet bei N den zwischen der Landesgrenze und Eits' Grundstücken sich hinziehenden Weg und mündet bei P fünf und eine halbe Ruthe westlich vom Grenzsteine Nr. 8 in die bisherige Grenze, welche sie dann in westlicher Richtung über die Grenzsteine Nr. 7, Nr. 6 bis Nr. 5 bei A verfolgt, von welchem Punkte die in diesem Paragraphen enthaltene Grenzbeschreibung ausgegangen ist.

§. 4.

Künftige
Grenze.

Die künftige Grenze des Bremerhaven-Districts gegen das Königlich Hannoversche Territorium im Westen der Lehe-Bremerhaven-Chaussée erstreckt sich somit von P über N, M, L, K, I, H, G¹, G, F, e, f, g, h¹, h, a, b nach B der anliegenden Karte, indem von der bisherigen Grenze der in das abzutretende Areal fallende Theil fünf und eine halbe Ruthe westlich vom Grenzsteine Nr. 8 bis zum Grenzsteine Nr. 3 (P, A, B der anliegenden Karte) eingezogen, der Theil vom Grenzsteine Nr. 11 bis P fünf und eine halbe Ruthe westlich vom Grenzsteine Nr. 8 aber beibehalten wird.

§. 5.

Grenzmerk-
male.

Auf der beibehaltenen Grenze bleiben die Grenzsteine Nr. 11, 10, 9 und 8 unverrückt. Nach Niederlegung des Schlafdeichs wird diese Grenze zwischen den eben erwähnten Grenzsteinen und über Nr. 8 hinaus bis P mit einem festen sechs Fuß hohen Hacheltwerke und mit einer Dornenhecke versehen.

Die neue Grenze des erweiterten Bremerhaven-Districts soll an den auf der Karte mit Buchstaben bezeichneten Punkten mit Grenzsteinen versehen werden, welche die Bezeichnung K, H und B, sowie fortlaufende Nummern erhalten.

Es sind die Zwischenräume zwischen den Grenzsteinpunkten gemeinschaftlich aufzumessen und die gefundenen Größen in die Karte nach Hannoverschem und Bremischem Maße einzutragen.

Die Kosten der ersten Beschaffung und der ferneren Unterhaltung sämtlicher in diesem Paragraphen erwähnten Grenzmerkmale trägt die freie Hansestadt Bremen.

§. 6.

Da Hannover beabsichtigt an der nordwestlichen Ecke des abzutretenden Areal^{Militärische Verhältnisse.} und mit diesem von derselben Eindeichung umschlossen ein Thurmfort anzulegen, das zugleich die Rückseite der beim Eingange des neuen Dock^s vorhandenen Batterie zu beherrschen vermag und außerdem ein detachirtes, übrigens mit dem Thurmfort in Verbindung zu haltendes Blockhaus nahe der nordöstlichen Ecke hinter dem Schlafdeiche projectirt ist, so erfolgt die Abtretung des fraglichen Areal^s unter den nachfolgenden, sub A, B, C, D näher bezeichneten Bestimmungen.

A. Die neu aufzuführenden Deiche, — mit Ausnahme der Krümmung vor der Vorderseite des Forts und der kurzen flachen Biegungen bei den Anschlüssen resp. an den Deich vor der Dockbatterie und an den Leher Weserdeich, auch mit Ausnahme der Krümmung der an die Eisenbahn sich anschließenden Deichstrecken — erhalten eine solche Lage, daß in jeder Deichstrecke die beiden Kanten der Kappe in zwei gleichlaufende völlig ebene Vertikalflächen fallen und daß die Deichböschungen eine ebene Fläche bilden, oder wo ein Uebergang zu einem anderen Dossirungsverhältnisse vorkommen soll, daß dieser Uebergang nicht in einer einspringenden oder vorspringenden Kante, sondern unter ganz allmähigem Wechsel des Dossirungsverhältnisses eintrete.

Der bogenförmigen Deichstrecke vor den der Weser zugekehrten Theilen des Forts darf keine steilere als die dem Verhältnisse 1 zu 10 entsprechende Außendossirung gegeben werden, da hier die Außenfläche des Deichs zugleich als Glacis des Forts zu dienen hat.

Die Richtungen der Deiche sind näher in dem §. 7 und in der beigelegten Karte bezeichnet. Es wird jedoch als feststehend ausdrücklich bevormortet, daß die Hauptaxe des Thurmforts parallel mit der Krete des geradlinigen Theils der zwischen der Dockbatterie und dem bisherigen Grenzgraben vorhandenen bis siebenzehn Fuß über den Ebbspiegel hinaufreichenden Steinböschung und zwar in der Höhe jener Krete um hundert acht und siebenzig Fuß davon absteigend gelegt werden soll, und daß die Kanten der Kappe der längs der Weser zwischen Dockbatterie und Fort geradlinig zu führenden Deichstrecke in zwei um die Breite der Deichkappe von einander entfernte, jener Hauptaxe parallele Vertikalebenen fallen müssen, von denen die durch die äußere Kante gelegte nun zwei und achtzig Fuß von der durch die Hauptaxe gedachten Vertikalebene absteigen muß.

Diese Lagenbestimmung der äußeren Kante jener Deichkappe wird als maßgebend beibehalten, wenn sich auch ergeben sollte, daß die gegenwärtige Stellung des früheren Grenzsteins Nr. 3 nicht mehr ganz der in der Grenzbeschreibung §. 3 angenommenen Uebereinstimmung mit dem neuen Grenzpunkte B entsprechend ist.

ii. Hinsichtlich der Wege zwischen den verschiedenen Befestigungswerken und hinsichtlich der erforderlichen Wasserverbindungen gelten die nachstehenden Bestimmungen:

Zwischen der Dockbatterie und dem Fuße des Fortglacis, ferner um den Fuß dieses Glacis herum bis zu der nördlichen Strecke des neuen Weserdeichs und dann längs dieser Deichstrecke bis zum Anschlusse an den neuen Schlafdeich wird eine für den Transport von Geschützen hinreichend feste, zugleich bis an den Deichanschluß bei F als öffentlicher Weg dienende Straße — in einer Breite von mindestens vierzig Fuß — angelegt und unterhalten. Dieselbe ist ganz freizulassen und darf in der erstgenannten Strecke, wo die angegebene geringste Breite von der Hauptaxe aus gerechnet werden muß, nicht stellenweise überbrückt oder durch Wasserverbindungen nach der Weser hin unterbrochen werden. Sollte jedoch die freie Hansestadt Bremen zu schnellerer Ausgleichung des Wasserstandes einen mit dem großen Dock in Verbindung stehenden Kanal nach der Weser, etwa in der Richtung des bisherigen

Grenzgrabens anlegen wollen, so wird für diesen Fall eine solche lediglich zur Ausgleichung des Wasserstandes zu benutzende Anlage in der Art gestattet, daß die Sohle des Kanals nicht höher als zwei Fuß und der Scheitel des den Kanal überdeckenden Gewölbes im Innern des Kanals nicht höher als zehn Fuß über dem Ebbspiegel gelegt, auch die größte Weite des Kanals nicht über zehn Fuß genommen wird. Dem Kanale ist überhaupt eine solche Einrichtung zu geben, daß derselbe zwar für den erwähnten Zweck, aber nicht zum Durchziehen von Blößen und Rähnen nutzbare Anwendung finden kann, und daß derselbe hinreichend stark construirt ist, um nicht häufigen Reparaturen unterworfen zu sein und die unverrückte Erhaltung des darüber liegenden Deich- und Straßenkörpers zu gefährden. Auch wird in diesem Falle der Kanal mit einem durch den Deichkörper gehenden starken Schott, ferner mit Bluthüren innerhalb der Steinböschung und mit einer Fächerthür neben der den Kanal überdeckenden Straße zu versehen sein.

Die Königlich Hannoversche Regierung behält sich das Recht vor, von dem Fort aus einen unter der Gasse an der östlichen Seite der Straße hinlaufenden kleinen Spülkanal mit angemessenen Tagesgräben anzulegen und in den gedachten Ausgleichungskanal einmünden zu lassen. Für den Fall der Ausführung dieses Spülkanals ist man Hannoverseits damit einverstanden, daß in denselben das Wasser aus den Gassen der darüberliegenden Straße eingeleitet werde.

Eintretendenfalls wird bei der Ausmündung in den vorhin bezeichneten Ausgleichungskanal ein Schott angelegt werden, mittelst dessen das Wasser aus dem Fortgraben abgelassen und dieser Graben mit Wasser aus dem großen Dock wieder gefüllt werden kann. Dieses Schott bleibt unter Verfügung des Fortcommandanten; da jedoch das Ablassen und Wiederanfüllen des Fortgrabens das entsprechende Öffnen und Schließen der verschiedenen Abflüsse des Ausgleichungskanals erfordert, so hat der Fortcommandant bei beabsichtigter derartiger Wasserbewegung über eine angemessene Zeit dazu sich jedes Mal zuvor mit der Bremischen Wasserbaubehörde zu Bremerhaven zu benchmen, welche Letztere verpflichtet ist, dem Fortcommandanten spätestens innerhalb der auf die geschehene Anmeldung folgenden drei nächsten Tage die beabsichtigte Wasserbewegung ihrerseits zu ermöglichen.

Da es noch nicht festgestellt werden kann, daß die Wasserleitung vom Fortgraben in der eben bezeichneten Weise wirklich erfolge, so behält sich die Königlich Hannoversche Regierung auch vor, vom Fort aus einen Kanal unter dem Deiche hin durch den in der Nähe des Forts bogenförmig herumführenden Theil der Steinböschung zu leiten, und ist übrigens verabredet worden, daß binnen vier Wochen nach Bremischerseits erfolgter Anzeige über beabsichtigte wirkliche Ausführung des mehrerwähnten Ausgleichungskanals, Hannoverseits eine Erklärung darüber abgegeben werde, welche Art der Wasserverbindung mit dem Fort einzutreten habe.

Um den Wassergraben des projectirten detachirten Blockhauses ebenfalls ablassen und mit frischem Wasser wieder füllen zu können, wird Hannoverseits vorbehalten, einen mit der Sohle etwa fünf Fuß über dem Ebbspiegel anzulegenden kleinen Verbindungskanal vom Blockhause unter dem Schlafdeiche und unter dem jenseits des Deichs belegenen dicht an dem Weserdeiche hinlaufenden öffentlichen Wege hindurch bis zum Fortgraben zu führen. Die Erklärung über diesen Vorbehalt soll gleichzeitig mit derjenigen wegen des Fortkanals erfolgen.

Bremischerseits wird dagegen bevvortet, daß die Anlage dieser Kanäle, wenn sie zur Ausführung kommen soll, früher vorgenommen werde, als die über diesen Kanälen und längs derselben beabsichtigten Deich- und Straßen-Anlagen hergestellt werden.

Die vorhin erwähnte vierzig Fuß breite Straße soll auf der Deichkappe bei F gegen die öffentliche Benutzung zum Uebergange über den Deich mit einem Abflusse versehen werden, dieser muß jedoch für militärische Transporte und Verbindungen geöffnet werden können und ist die Straße zu solchen Verbindungen nach Ausweis der beigelegten Karte anfangs auf der Deichkappe bis zu einem — das Wenden mit Fuhrwerken gestattenden, jedoch nur in der größten Breite bis zu vierzig Fuß ausgedehnten — Plateau fortzuführen und dann von dort mittelst einer Rampe in den zwischen dem Blockhause und den Deichen anzulegenden nach der Bremerhaven-Leher Chaussee weiter führenden Fahrweg hinunter zu leiten.

Da Bremischerseits beabsichtigt und Hannoverseits unter den im Nachfolgenden aufgezählten Bedingungen zugestanden wird, in dem nördlichsten Theile des abzutretenden Areals eine etwa sechszehn Ruthen breite, zwischen jener Straße und dem neuen Schlafdeiche belegenen Fläche bis zur Höhe von ein und zwanzig Fuß über dem Ebbspiegel aufzutragen, so wird die mehr erwähnte Straße schon von a an allmählig ansteigend so geführt, daß auf drei und zwanzig Ruthen Entfernung von a die Höhe von 21 Fuß über dem Ebbspiegel bereits erreicht ist, daß diese Höhe dann bis f beibehalten und endlich in dem dicht an die nördliche Deichstrecke sich anlehnenden Theile die weitere Steigung von 21 Fuß an bis zur Höhe der Deichkappe (29 Fuß) in F allmählig herausgebracht wird.

In dem um den Fuß des Fortglacis herumlaufenden bogenförmigen Theile ist der Straße eine sanfte Seitenneigung etwa in dem Verhältnisse von 1 zu 40 zu geben, damit die Straßenoberfläche sich mit der zum genauen Anschluß zu erhebenden Glacisfläche besser vergleicht und mit derselben keine stark einspringende Kante bildet.

Die aus der vorgeschriebenen Steigerung sich ergebenden Höhenverhältnisse der Straße sind in der bogenförmigen Strecke derselben auf ihren östlichen Rand zu beziehen.

Das südlich und östlich der Straße liegende Terrain muß in eine Fläche gebracht werden, wie sie bei gleichförmiger Drehung einer Vertikalebene um die im Mittelpunkte des Straßenbogens (etwa vier und eine halbe Ruthen westlich vom Mittelpunkte des Forts) gedachte vertikale Drehungsaxe von einer geraden Linie beschrieben wird, die, indem sie fortwährend in der gedrehten Eben bleibt, mit ihrem Anfangspunkte den östlichen Rand der steigenden Straße verfolgt und ihre Neigung gegen den Horizont nur in ganz allmähligem Uebergange, jedoch so wechselt, daß zu keiner Zeit eine Erhebung über die durch den Anfangspunct gedachte Horizontallinie und nirgend eine steilere Senkung als im Verhältnisse von 1 zu 40 eintritt.

Der Auftrag zur Höhe von ein und zwanzig Fuß muß sich ganz bis zum Anschluß an den neuen Schlafdeich erstrecken und darf zwischen Schlafdeich und Fort in diesem nördlichsten Theile des Bremerhaven-Districts keine Vertiefung des Terrains bleiben, in welcher ein stehender oder liegender Feind durch das vorliegende höhere Terrain theilweisen oder vollen Schutz gegen das Feuer aus dem gedeckten Wege des Forts finden könnte.

Namentlich wird daher auch ein von der Deichkappe bei F längs der nach Süden gefehrten Seite des neuen Schlafdeichs innerhalb des Bremerhaven-Districts hinunter geführter Weg, wenigstens innerhalb einer von F aus vierzig Ruthen langen Strecke keine so niedrige Lage erhalten dürfen, daß solcher als ein Einschnitt in die anliegende, nach dem Fort zu belegene Terrainfläche erscheinen würde.

Alle im Bremerhaven-District vorhandenen oder neu anzulegenden öffentlichen Straßen bleiben ebenfalls der ungehinderten Benutzung zu den Verbindungen mit den verschiedenen Befestigungswerken frei gestellt.

C Um die Feuerwirkung des Forts nicht zu hindern und einem das Fort oder die Dockbatterie angreifenden Feinde keine Deckung zu gewähren, sind nicht nur die Böschungen und Bermen, wie auch die Kappe des neu anzulegenden Weserdeichs und die von der Dockbatterie bis zum Fortglacis, um Letzteres herum, bis zum Anschlusse an den Leher Weserdeich führende Straße ganz frei zu lassen, sondern es darf auch auf dem übrigen abzutretenden, in einer geringeren Entfernung als fünfzig Ruthen vom Mittelpunkte des Forts belegenen Areal, — welche Fläche durch Versteinung bezeichnet und im Nachfolgenden unter der Benennung „Fortrayon“ verstanden werden soll, — kein Gebäude aufgeführt, keine irgend feste Anpflanzung gemacht und überhaupt keine Vorrichtung getroffen werden, welche den Angriff der Befestigungswerke in irgend erheblichem Maße zu erleichtern vermöchte.

Namentlich wird die Einrichtung von Dry-Docks innerhalb des Fortrayons als nicht statthaft erklärt.

Sollte die freie Hansestadt Bremen in der Verlängerung des großen Dockes einen damit verbundenen schmaleren Holzhafen anzulegen beabsichtigen, so darf der westlichen und nördlichen Begrenzung desselben innerhalb des Fortrayons keine steilere

Böschung über dem Wasserspiegel gegeben werden, als bei einer resp. der zweifachen und zehnfachen Höhe gleichkommenden Anlage sich herausstellt.

Die innerhalb des Fortrayons am oder im Holzhafen etwa zu treffenden Vorrichtungen zum Landen und Einladen von Holz, Kohlen und andern Gegenständen müssen, insoweit sie über das umliegende Terrain sich erhebende Flächen oder Bahnen bilden, auf Pfählen angebracht sein, die nicht über einen Fuß in der größten Dimension des Querschnitts halten und so gestellt sind, daß man vom Fort aus zwischen ihnen hindurch schießen kann. — Die auf solchen Pfahlgerüsten angebrachten Flächen oder Bahnen sollen den im Fall eines zu besorgenden feindlichen Angriffs auf Verlangen des Fortcommandanten ohne Entschädigung zu entfernenden temporären Vorrichtungen beigezählt werden.

Die Anlage einzeln stehender Landpfähle, Erdwinden und Krähne wird innerhalb des Fortrayons ohne Gewährleistung für die im Falle eines Angriffs aus der Nähe des Forts etwa erwachsenden Schäden zwar gestattet, doch dürfen die letztgenannten Vorrichtungen hier keine über die umliegende Terrainfläche um mehr als einen Fuß sich erhebende Unterbauten erhalten.

Auf den Fall, daß die freie Hansestadt Bremen den nördlichsten Theil des abzutretenden Areals zu einem Begräbnisplatz bestimmen sollte, wird bevvorwortet, daß dieser Platz nur mit einem Gitterwerk auf nicht mehr als einen Fuß über das anliegende Terrain sich erhebendem Fundamente eingefriedigt werde, daß die Grabhügel etwa die Längenrichtung von Westen nach Osten erhalten und daß innerhalb des Fortrayons keine massive Denkmäler aufgerichtet werden, die in ihren mehr als einen Fuß über dem Erdboden hervorstehenden Theilen entweder für sich oder in der Zusammenstellung mit anderen einem dahinter tretenden Feinde Deckung gegen das Feuer aus dem Fort verschaffen könnten.

Der in den Fortrayon fallende Theil des an Bremen abzutretenden Areals kann übrigens in Friedenszeiten zu Eisenbahngleisen, zu Zimmerplätzen und zum Lagern von Waaren, Kohlen und sonstigen Gegenständen, auch zu leicht entfernbaren Vorrichtungen zum Schutz derselben gegen Wind und Winter, sowie zu leicht wieder fortzuschaffenden niedrigen Arbeitsschoppen benutzt werden; doch dürfen solche mit keinen festen Feuerungsanlagen versehen werden, deren Mauerwerk mehr als einen Fuß über das umliegende Terrain hervortritt.

In Kriegszeiten oder im Falle eines zu befürchtenden Angriffs kann die Begräbung der über die Terrainfläche sich erhebenden Lager von Waaren, Kohlen und sonstigen Gegenständen und deren Schutzvorrichtungen, wie auch die der auf den Zimmerplätzen etwa getroffenen Arbeitsvorrichtungen der vorhin genannten Arbeitsschoppen und der auf Pfahlgerüsten etwa angebrachten Flächen oder Bahnen gefordert und nöthigenfalls vom Militärcommando ohne Weiteres verfügt werden.

Sollten in solchem Falle bedeutende Kohlenvorräthe aus dem Fortrayon wegzuschaffen sein, die verfügbaren Arbeitskräfte aber nicht schnell genug damit fertig werden können, so ist dann zunächst zu fordern, daß jene Kohlenvorräthe möglichst rasch in einer Weise ausgebreitet und abgetragen werden, daß der bleibende Vorrath nicht geradezu als Schutzwehr von einem angreifenden Feinde zu benutzen steht.

Wegen der Kosten einer solchen Begräbung und der etwa damit verbundenen Verluste, sowie auch für die Beschädigungen und Zerstörungen, welche die im Fortrayon stehenden gebliebenen Krähne, Gerüste, Denksteine u. s. w. oder die nicht schnell genug weggeräumten Waaren und sonstigen Gegenstände durch militärische Einwirkungen in den vorausgesetzten Fällen erleiden möchten, ist Hannoverseits keinerlei Entschädigung zu leisten.

D. Das zu dem projectirten Fort erforderliche Areal, welches mit Bezug auf die beigelegte Karte von b ab auf der Außenkante der Deichkappe um das Fort herum bis e und dann längs des Glacisfußes über f, g, h¹, h, a bis b begrenzt sein soll und welches, insoweit es nicht auf jetziges Schlickwatt fällt, gegenwärtig im Privatbesitz der freien Hansestadt Bremen sich befindet, geht mit den darauf ruhenden Communal- und öffentlichen Verbandslasten, übrigens völlig unbeschwert in das Eigenthum der Königlich Hannoverschen Regierung für den von der freien Hansestadt Bremen gezahlten Erwerbspreis über, und ist man übereingekommen, daß die der Begrenzung nach vorhin beschriebene Fläche in der Größe von sechs Morgen sechs

und sechszig und eine halbe Quadratruthe, einschließlich etwa sieben und dreißig und eine halbe Quadratruthe Schlickwatt, anzunehmen und dafür ein Kaufpreis von überhaupt Elftausend achthundert neun und fünfzig und ein Sechstheil Thaler Gold zu entrichten sei. Die Zahlung dieses Kaufpreises soll innerhalb dreier Monate nach Austausch der Ratificationen dieser Uebereinkunft in die Generalcasse der freien Hansestadt Bremen erfolgen.

Ungeachtet auf solche Art das Grundeigenthum der um das Fort herum führenden Deichstrecke innerhalb der Außenkante der Kappe derselben auf die königlich hannoversche Regierung übergegangen ist, so soll dadurch doch hinsichtlich der von der freien Hansestadt Bremen übernommenen Verpflichtung zur Herstellung und Unterhaltung des ganzen Deichkörpers auch in jener Strecke Nichts geändert werden.

Die Erde zu den bei Anlage des Forts ferner erforderlichen Terrainerhöhungen und Brustwehren wird die freie Hansestadt Bremen beim Ausgraben des Holzhafens zur Verfügung stellen und auf die um das Fort herum sich erstreckende Glacis- und Straßenfläche schaffen, wo solche jedoch so zu lagern ist, daß die Aushebung der Baugrube des Forts und des Fortgrabens nicht wesentlich dadurch erschwert wird.

Die königlich hannoversche Regierung wird der freien Hansestadt Bremen das Quantum der erforderlichen Erde näher bezeichnen, und erklärt Letztere ihr Einverständnis damit, daß während der Zeit der Erbauung des Forts auch auf dem abgetretenen Areal in der Nähe des Forts und namentlich auf den Straßen längs der Deiche die zum Baue erforderlichen Materialien nach näherer Verabredung gelagert werden können und daß die für den Bau etwa gewünschten sonstigen Erleichterungen thunlichst gewährt werden.

Für die zum Bau der Befestigungswerke und zu deren Ausrüstung und Unterhaltung erforderlichen Transporte ist namentlich die Befreiung vom Hafen- und Schleusengeld vereinbart, sowie auch die Benutzung der sonstigen Hafenanstalten und der an die Verbindungsbahn sich anschließenden Eisenbahngleise zu den geringsten für den Bremerhavener Verkehr zugelassenen Sätzen zugesichert werden.

Für die Anlage des hinter dem Schlafdeiche bei G projectirten detachirten Blockhauses wird das auf der beiliegenden Karte mit $\alpha, \beta, \gamma, \delta$ näher bezeichnete, überhaupt sieben und neunzig Quadratruthen groß angenommene, jetzt im Privatbesitz der freien Hansestadt Bremen befindliche Areal an die königlich hannoversche Regierung für den Preis von Tausend fünfhundert fünf und dreißig und fünf Sechstheile Thalern in Golde unter denselben näheren Bedingungen verkauft, welche vorhin bei dem zum Fort bestimmten Areal festgestellt worden sind.

§. 7.

1. Die Eindeichung des Außendeichslandes.

Von Seiten der freien Hansestadt Bremen wird im Anschlusse an den das neue Dock und die Dockbatterie schützenden westlichen Weserdeich ein neuer Weserdeich längs der vorhandenen Steinböschung, dann auf das Watt biegend und um das hannoverscherseits projectirte Thurmsfort nach dem Leher Weserdeiche in einer Curve sich hinziehend, geschüttet und unterhalten, um den noch nicht eingedeichten Theil des jetzigen Bremerhaven-Districts, ferner das abzutretende Areal im Außendeiche, sowie das zur Anlage des projectirten Thurmsforts reservirte Terrain zu schützen.

Die Steinböschung am Außendeichsfuße, deren Krote auf siebenzehn Fuß über dem Ebbspiegel liegt, erhält eine angemessene Verme und wird um das projectirte Thurmsfort herum bis zu dem Punkte, wo die verlängerte Hauptage des Forts einschneidet, auf Kosten der freien Hansestadt Bremen fortgesetzt und unterhalten.

Die Kappe des neuen Weserdeichs erhält durchweg eine Höhe von neun und zwanzig Fuß über dem Ebbspiegel. In der von der Dockbatterie zum Thurmsfort führenden Strecke läuft die westliche Kante der zehn Fuß breiten Deichkappe in einem Abstände von sechs Ruthen parallel mit der Krote der Steinböschung bis zu dem Punkte, wo dieser auf das Watt biegt, und zwar dergestalt, daß die parallele Richtung mit der Hauptage des Forts nicht verfehlt wird. Die Außendossirung von mindestens 1:6 geht fünfzehn Ruthen südlich von dem Einschneidepunkte des Glacisfußes anfangend, allmähig in die für die Außendossirung um das Thurmsfort bestimmte flachere Dossirung von 1:10 über.

Die Eindeichung des Außendeichslandes und die Deichverlegung mit den damit in Verbindung stehenden Anlagen und Einrichtungen.

In der Deichstrecke um das Fort herum wird die Dossirung 1:10 beibehalten. — Von dem Punkte ab, wo die verlängerte Haupttreppe des Forts einschneidet, bis dahin, wo der Fuß des Fortglacis an den Deich anschließt, wird solche allmählig in das Verhältniß 1:6 übergeführt. Von hier bis zum Anschlußpunkte an den Leher Weserdeich behält der Deich eine Außendossirung von mindestens 1:6, welche sich bis an das untere Ende der Außendeichs-Rampe des Leher Weserdeichs hinzieht und diesen insoweit verstärkt.

Wegen dieser Verstärkung der Dossirung wird sich die freie Hansestadt Bremen mit dem Deichhalter des Leher Weserdeichs über eine etwa von diesem beansprucht werdende Entschädigung verständigen.

Die Binnendossirung des neuen Weserdeichs wird in dem Verhältnisse 1:2 angelegt.

Um das Fort herum und bis zum Anschlusse an den Leher Weserdeich bleibt das Anlage-Verhältniß der Binnendossirung desselben wie in der eben genannten Deichstrecke; doch wird hier der eigentliche Deichfuß durch die wegen des Forts erforderlichen Anlagen überdeckt.

Längs des Binnendeichfußes, resp. des Glacis des Thurmforts wird eine, mindestens vierzig Fuß breite, öffentliche Straße zur Verbindung des Thurmforts mit der Dockbatterie und dem über den Weserdeich und längs des Schlafdeichs zur Lehe-Bremerhavener Chaussee führenden Wege angelegt. Für den öffentlichen Verkehr soll diese Straße nur bis auf die Deichkappe benutzt werden.

Es darf die Kappe des neuen Weserdeichs, jedoch um das Thurmfort herum nur, wenn der Commandant desselben es nicht aus dienstlichen Rücksichten für unzulässig hält, und wenn derselbe die an beiden Enden aufzustellenden Warnungstafeln hat einziehen lassen, als Fußweg benutzt werden. Es ist gestattet, in die Binnendossirung eine nicht über dieselbe hervorragende Treppe zu legen.

2. Verlegung des jetzigen s. g. Schlafdeichs und der durch Eindeichung des vorerwähnten Außendeichslandes zu Schlafdeichen werdenden Theile des jetzigen Bremerhavener und des jetzigen Leher Weserdeichs.

Die freie Hansestadt Bremen wird einen neuen Schutzdeich für die Leher Deich- und Siet-Acht in der nämlichen Höhe und Stärke des jetzigen s. g. Schlafdeichs herstellen und unterhalten.

Dieser Schlafdeich schließt sich dem neuen Weserdeiche und dem Leher Weserdeiche an dem Punkte an, wo diese beiden Weserdeiche zusammentreffen, nimmt von da eine östliche Richtung bis zu dem Punkte H, wo derselbe sich dem Bahnkörper der Verbindungsseisenbahn von Geestemünde nach Bremerhaven anschließt. Von da zieht sich derselbe vereinigt mit dem Eisenbahndamme über die Lehe-Bremerhaven-Chaussee bis zum Anschlusse an den Geestedeich (den s. g. Schaafdeich) und zwar dergestalt, daß derselbe durchweg eine horizontale Rappenhöhe von sechs und zwanzig Fuß über dem Ebbspiegel erhält, welche jedoch bei dem Chausseeübergange in der Breite der Chaussee zu gleicher Höhe mit dem Eisenbahndamme — auf drei und zwanzig Fuß, neun und einen halben Zoll über dem Ebbspiegel — vermindert wird.

Die Seitendossirungen betragen 1:2 bei acht Fuß Rappenbreite, jedoch mit Ermäßigung der Letzteren auf sechs Fuß zwischen der Chaussee und dem Geestedeich.

Am nördlichen Deichfusse erhält der Deich eine acht Fuß breite Verme.

3. Niederlegung der überflüssig werdenden Deiche mit Sicherung der verbleibenden Grenze am bisherigen Schlafdeiche.

Nachdem dieser neue Schutzdeich einen Winter über gelegen hat und bei der Schanung genügend ausgeführt befunden ist, kann die freie Hansestadt Bremen den jetzigen Bremerhavener Schlafdeich beseitigen.

Ebenso kann die freie Hansestadt Bremen den alten jetzigen Weserdeich von der Dockbatterie bis zum Anschlußpunkte des neuen Weserdeichs und des neuen Schlafdeichs nebst dem Erdkörper der jetzigen s. g. Blesche beseitigen, nachdem der neue Bremerhavener Weserdeich einen Winter über gelegen hat und bei der Schanung als genügend ausgeführt befunden ist.

Die Grenze am jetzigen Schlafdeiche ist, soweit sie auch künftig bestehen bleibt, unverändert zu lassen.

4. Die mit den Deichanlagen sonst in Verbindung stehenden Abwässerungsanstalten, Gräben, Wege, Befriedigungen.

A. Ueber das Project, einen zur Ausgleichung des Wasserstandes im neuen Dock und zu dessen Regulirung dienenden Kanal (einen s. g. Ausgleichungskanal) durch den westlichen neuen Weserdeich in die Weser zu führen, enthält §. 6 sub B die näheren Bestimmungen.

B. Im Leher Außendeiche wird von der freien Hansestadt Bremen behuf der Entwässerung des Landes anstatt des in die abzutretende Fläche fallenden Grabens ein neuer Abwässerungsgraben acht Fuß vom Fuße des neuen Weserdeichs in einer Breite von sechszehn Fuß mit einer Sohlentiefe auf acht Fuß über dem Ebbspiegel und einer zweifüßigen Stellwanne an der Nordkante, bis zur Weser hergestellt und unterhalten.

C. Behuf der Abwässerung des eingedeichten Areal's kann die freie Hansestadt Bremen einen Kanal von etwa fünf bis sechs Quadratfuß Querschnitt durch den nördlichen neuen Weserdeich in den sub B erwähnten Abwässerungsgraben führen.

D. Mit Rücksicht auf die in Folge der Verlegung des Schlafdeichs und der nördlichen Hinausrückung der Territorialgrenze eintretenden Veränderungen der Zollgrenze wird von der freien Hansestadt Bremen ein sechszehn Fuß breiter und acht Fuß tiefer Zollgrenzgraben hergestellt und unterhalten, und zwar

- a. vom Seestedeichfuße ab, an der nördlichen Seite des Schlafdeiches bis zu dem um das neue Nebenzollamt herumführenden Abwässerungsgraben,
- b. von der westlichen Kante der Lehe-Bremerhavener Chaussee ab, längs der Nordseite des neuen Schlafdeichs acht Fuß vom Deichfuße entfernt bis in die Gegend der nach dem Weserdeiche führenden Rampe.

Dieser letztere Zollgrenzgraben dient zugleich als Wegegraben und von dem zwischen den Eisenbahnstationen 66 und 67 anzulegenden Durchlasse an bis zur Chaussee als Entwässerungsgraben. (Siehe weiter unten sub H.)

E. An den sub D b bezeichneten Graben schließt sich ein von der freien Hansestadt Bremen herzustellender und zu unterhaltender vier und zwanzig Fuß breiter öffentlicher Fahrweg an, welcher mit einer Rampe von der Lehe-Bremerhavener Chaussee ab beginnt, den hier durch einen Rampencanal von zwei Fuß lichter Weite in den westlichen Chausseegraben mündenden Zollgrenzgraben überschreitet, zur Verbindung mit dem Leher Binnendeichslande dient und mittelst Rampen neben dem projectirten detachirten Blockhause vorbei über den Weserdeich nach dem Leher Außendeiche führt.

Unbeschadet der von der freien Hansestadt Bremen übernommenen Unterhaltungspflicht geht das Eigenthum dieses Weges, in Uebereinstimmung mit dem unter dem 4. Mai und 17. Juni 1852 geschlossenen Kaufcontracte, an den Flecken Lehe über.

Nach Herstellung dieses neuen Weges und einer angemessenen Abfriedigung desselben gegen das Leher Außendeichsland kann der längs des jetzigen Schlafdeichs laufende alte Weg zum Binnen- und Außendeichsfelde in seiner westlichen Strecke von P an aufgehoben werden. Dagegen bleibt der alte Weg zwischen P und der Lehe-Bremerhavener Chaussee längs der Cits'schen Grundstücke bis zu etwaiger anderweiter Verständigung zwischen der freien Hansestadt Bremen und dem Eigenthümer jener Grundstücke bestehen.

F. An der Nordseite des sub E erwähnten neuen Weges wird von der freien Hansestadt Bremen ein mindestens vier Fuß breiter Graben angelegt und unterhalten.

G. Behuf des Zollschutzes wird ferner Seitens der freien Hansestadt Bremen, anfangend vom Ende des sub D b erwähnten Zollgrenzgrabens in der Richtung der §. 4 bezeichneten neuen Grenze eine Pallisadenreihe von neun Fuß Höhe und Zwischenräumen von zwei Zoll zunächst am Fuße des Schlafdeichs und dann ansteigend bis zur Kappe des Weserdeichs aufgerichtet und unterhalten.

Ueber die Deichkappe und längs der Außendossirung bis zum Entwässerungsgraben wird, behuf wehrbarer Befriedigung des Leher Deiches und Außendeiches sowie behuf des Zollschutzes, ein Schlachterwerk von der freien Hansestadt Bremen hergestellt und unterhalten, welches mit Rücksicht auf die Zollgrenze verschlossen zu

halten ist und nur behuf der ungestörten Wegverbindung von und nach dem Thurmfort, sowie zum Blockhause mittelst einer leicht zu entfernenden Vorrichtung geöffnet werden darf.

H. Behuf Abwässerung der im jetzigen Binnendeiche südlich der Verbindungsbahn belegenen Grundstücke der freien Hansestadt Bremen, sowie der angrenzenden Grundstücke von Johann Heinrich Eits, F. Eits, Winkler, Rickmers und Ulrichs wird ein acht Fuß breiter Entwässerungsgraben von der Grenze (unweit des Grenzsteins No. 8) mit Benutzung des zwischen den Grundstücken des F. H. Eits, F. Eits, Winkler, Rickmers und Ulrichs einer Seite und des Bremer Staats anderer Seite schon vorhandenen Grabens von der freien Hansestadt Bremen angelegt, und, insoweit nicht die anderen anliegenden Grundbesitzer dazu verpflichtet sind, unterhalten.

Dieser Entwässerungsgraben führt mittelst des mit Königlich Hannoverischer Eisenbahnverwaltung vereinbarten Bahndammdurchlasses zwischen den Stationen 66 und 67 in den Zollgrenzgraben, um in diesem und seiner Fortsetzung durch den Rampenkanal bei Station 63 den weiteren Entwässerungsweg in den westlichen Chausseeegraben zu finden.

An der Südseite des Bahndammes, etwa bei I, wird ein Verschluss vor diesem Wasserdurchlasse vorgerichtet.

Um eine Aufstauung und eventuell auch eine Spülung des Zollgrenzgrabens in der Strecke von dem eben genannten Vereinigungspunkte bis zum Blockhause bewirken zu können, wird bei H eine Abschlusswand mit einem Schutze von der freien Hansestadt Bremen vorgerichtet und unterhalten. Dene Abschlusswand ist oberhalb zur Verhinderung des Ueberganges mit eisernen Zaden zu versehen.

5. Schauung der Deiche, Abwässerungsgräben und Wege.

Es wird der neue Weserdeich von der Grenze des Bremerhaven-Districts bei B bis zum Anschlusspunkte am Leher Weserdeiche von den Königlich Hannoverischen und Hansestadt Bremischen Deichbehörden gemeinschaftlich geschaut.

Eine gleiche gemeinschaftliche Schauung findet auf dem neuen Schlafdeiche bis zur Grenze Statt.

Die Schauung der Abwässerungsgräben, soweit dieselben im Hannoverischen Territorium liegen, diejenige des vorstehend sub 4 H erwähnten Grabens jedoch in seiner vollen Breite, sowie die Schauung des Weges längs des Schlafdeiches verbleibt den Leher Deichgeschwornen.

§. 8.

Die Zollgrenze.

Die neue Zollgrenze beginnt von dem Punkte, wo die Verbindungsbahn nach Bremerhaven den Geestedeich (den s. g. Schaafdeich) überschritten hat und sich mit dem an Letzteren anschließenden neuen Schlafdeich vereinigt, läuft am nördlichen Fuße desselben in westlicher Richtung über den Leher-Bremerhavener Chaussee-Uebergang, verfolgt alsdann wieder den nördlichen Fuß des neuen Schlafdeiches über H zu dem Punkte G in der Gegend, wo der neue Schlafdeich mit dem neuen Bremerhavener und dem Leher Weserdeiche zusammentrifft, und zieht sich von da bis auf den Weserdeich bei F, — von H bis F der neuen Territorialgrenze folgend.

Von dem Punkte F setzt sie dieselbe Richtung noch um etwa zwei Ruthen fort, biegt dann in nordwestlicher Richtung ab nach dem an die Außenberme des neuen Weserdeichs sich anschließenden Ufer des zur Weser führenden Abwässerungs- und Zollgrenzgrabens und läuft auf diesem Ufer bis zur Weser.

Es werden demnach der erweiterte Bremerhaven-District, das zu dem projectirten Thurmfort reservirte Terrain, die Außendossirung des neuen Weserdeichs mit den Außenbermen und der Steinböschung, sowie der südlich zwischen der oben beschriebenen Zollgrenze und dem jetzigen Schlafdeiche liegende Theil der Leher Feldmark, welcher schon durch Anlage der Verbindungsbahn vom Zollvereins-Gebiete getrennt wird, künftig dem Vereins-Auslande angehören.

Zum Schutze der Zollgrenze dienen der im §. 7 sub 4 D beschriebene, an der nördlichen Kante der Berme des neuen Schlafdeichs herlaufende Zollgrenzgraben, das sich demselben in westlicher Richtung anschließende Pallisaden- und Schluchterwerk (conf. §. 7 sub 4 G) — und der Entwässerungs- und Zollgrenzgraben im Leher Außendeiche (conf. §. 7 sub 4 B).

Den Grenz-Aufsichts-Beamten soll zur Erleichterung der Grenzaufsicht das Betreten des neuen Schlafdeichs und des neuen Weserdeichs zwischen H und B gestattet werden, ohne daß jedoch für den Verkehr im Bremerhaven-District hierdurch eine Beschränkung bedingt wird.

§. 9.

Ueber die auf das der freien Hansestadt Bremen durch diese Uebereinkunft überwiesene Areal Bezug habenden öffentlichen Abgaben und sonstigen dinglichen Rechte wird Folgendes bestimmt:

a. Die auf dem gedachten Areale ruhenden hannoverschen Staats- und Hoheitslasten, soweit solche nicht aus der der Krone Hannover hinsichtlich des jetzigen Bremerhaven-Districts zustehenden Militärgewalt entspringen und insofern auch von dem erweiterten Bremerhaven-District zu tragen sind, — fallen mit der Ueberweisung des Areals hinweg.

b. Die auf dem abgetretenen Grundeigenthum ruhenden Gemeinde-, Parochial- und Schullasten, imgleichen die Deich- und Entwässerungslasten bleiben auf den verpflichteten Grundstücken nach wie vor bestehen und werden von der freien Hansestadt Bremen nach den gesetzlichen hannoverschen Bestimmungen getragen, und zwar bis dahin, daß wegen deren Abfindung ein Uebereinkommen zwischen der freien Hansestadt Bremen einer Seits und den Berechtigten (der politischen Gemeinde, der Kirchen- und Schulgemeinde des Fleckens Lehe, sowie dem Deich- und Seilverbände daselbst) anderer Seits getroffen sein wird.

Zur Erreichung eines desfallsigen angemessenen Uebereinkommens sagt die Königlich hannoversche Regierung ihre Vermittelung zu.

c. Für den Fall, daß auf dem an die freie Hansestadt Bremen übergehenden Areale noch sonstige dingliche Rechte Dritter irgend einer Art ruhen, oder vor dem Tage des Austausch der Ratificationen dieser Uebereinkunft darauf radicirt sein sollten, werden solche, wenn sie nach Bremischer Gesetzgebung nicht dieselbe Klagbarkeit etwa haben, oder nicht dieselben Vorzugsrechte, wie in Hannover, genießen würden, nach hannoverscher Gesetzgebung beurtheilt werden.

§. 10.

Mit Rücksicht auf die Privateigenthums-Verhältnisse, in welchen die freie Hansestadt Bremen zu den nach §. 3 von der Ueberweisung behuf Erweiterung des Bremerhaven-Districts ausgeschlossenen und in das Königlich hannoversche Territorium fallenden nachfolgenden Werken steht

- a. zu der neuen Weserdeichstrecke außerhalb der Außenkante der Deichkappe nebst Steinböschung,
- b. zu dem Abwässerungsgraben im Leher Außendeiche,
- c. zu der nördlichen Verme des neuen Schlafdeichs,
- d. zu dem Zollgrenzgraben,
- e. zu der Pallisadenreihe und dem Schlachterwerk,
- f. zu dem Wegegraben nördlich des neben dem Zollgrenzgraben am neuen Schlafdeiche zum Weserdeiche führenden Fahrweges, sowie mit Rücksicht auf die von der freien Hansestadt Bremen übernommene Herstellung und Unterhaltung jener Anlagen, wird bevwortet, daß die freie Hansestadt Bremen die Unterhaltungsarbeiten an diesen Werken, — unbeschadet der im §. 7 sub 5 gedachten Schauungsbefugnisse und der von den zuständigen Königlich hannoverschen Behörden zu stellenden Anforderungen in Beziehung auf die Erfüllung der Unterhaltungspflicht —, ohne vorgängige Anfrage und ohne specielle Baubeaufsichtigung, sowie hinsichtlich der zur Unterhaltung der Steinböschung zu verwendenden Materialien auch künftig abgabenfrei vornehmen lassen darf.

§. 11.

Allen in den vorstehenden Paragraphen vorkommenden Maßbestimmungen ist das hannoversche Maß zum Grunde gelegt worden.

§. 12.

Die gegenwärtige Uebereinkunft wird den Hohen Regierungen alsbald zur Ratification vorgelegt und die Auswechselung der Ratificationsurkunden spätestens binnen drei Wochen vom Tage der Unterzeichnung angerechnet, vorgenommen werden.

Urkundlich dessen ist vorstehende Uebereinkunft von den beiderseitigen Commissarien unterzeichnet und besiegelt worden.

So geschehen Bremen, den 25. Mai 1861.

(gezeichnet)

(L. S.) **Friedrich Ludwig Schomer.**

(L. S.) **Johann Philipp Adolph Schönian.**

(L. S.) **Arnold Duckwitz.**

(L. S.) **Otto Gildemeister.**

Schlußprotocoll.

Verhandelt Bremen, den 25. Mai 1861.

Bei Vollziehung der Uebereinkunft wegen Erweiterung des Bremerhaven-Districts haben die Bevollmächtigten der Königlich Hannoverschen Regierung im erhaltenen Auftrage den Vorbehalt gemacht, daß die in der Uebereinkunft vereinbarte Zollgrenze nur insoweit schon jetzt die unbedingte Zustimmung der Königl. Regierung erhalte, als dieselbe mit der Verbindungs-Eisenbahn und mit der neuen Grenze des Bremerhaven-Districts zusammenfalle, dagegen die definitive Feststellung der vereinbarten Zollgrenze, in soweit dieselbe Hannoversches Territorium in der Umgebung des projectirten Thurmforts vom Vereinslande ausschließen würde, von der vorgängigen Zustimmung der Zollvereinsstaaten abhängig bleibe, in welcher Beziehung übrigens die erforderlichen Schritte bereits eingeleitet seien.

(gez.) **F. L. Schomer.** (gez.) **J. P. A. Schönian.**

(gez.) **Duckwitz.** (gez.) **Gildemeister.**

Anlage II

zur Mittheilung des Senats
vom 31. Mai 1861.

B e r i c h t

der Deputation für die Häfen und Hafenanstalten, die Vergrößerung des Bremerhaven-Areals betreffend.

Der Deputation ist vom Senate die zwischen Bremischen und Hannoverschen Commissaren unterm 25. Mai unter Vorbehalt der Ratification abgeschlossene Uebereinkunft, betreffend die Erweiterung des Bremerhaven-Districts auf Grund des §. 16 der Uebereinkunft vom 21. Januar 1851, mitgetheilt und ist sie aufgefordert worden, darüber zu berathen und zu berichten, was zur Ausführung dieser neuen Uebereinkunft nunmehr zu geschehen habe.

Das Areal von Bremerhaven wird jetzt um 79½ Morgen vergrößert und kommen sämtliche in den Jahren 1851 und 1852 angekaufte Grundstücke ganz oder theilweise dabei zur Verwendung. Theilweise werden nur 3 Grundstücke betroffen, welche jedoch längs einer Fahrstraße belegen sein werden, so daß auch diese Theile jener Grundstücke in nicht ferner Zukunft einen erhöhten Werth erhalten dürften.

Die Frage, auf welche Weise das neue Areal am angemessensten für den Schifffahrtsverkehr und den Anbau nutzbar zu machen sei, mag einer späteren Be-

rathung und Berichterstattung vorbehalten bleiben. Es sei hier nur erwähnt, daß das neue Bassin in der Breite von etwa 300 Fuß und in der Länge von etwa 1000 Fuß bis in den „Bortrayon“ hinein ausgedehnt werden möchte, und zwar ohne Einfassungsmauern, um zum Landen von Steinkohlen, Holz und andern Gegenständen, zur Reparatur von Schiffen, zu Winterlagen und dergleichen zu dienen. Gleichwie alles Nähere hierüber einstweilen vorbehalten bleiben muß, wird ein Gleiches hinsichtlich der Frage der Fall sein, ob und unter welchen Modalitäten ein Theil des Bortrayons zu einem Begräbnißplatze zu verwenden sein wird.

Für jetzt wird es sich nur um die Frage handeln, was zu thun sei, um dem neuen Areal seine Begrenzung zu geben, dasselbe aus der Zolllinie möglichst bald heraus zu bringen und diejenigen Einschickungen zu treffen, die erforderlich sind, um im nächsten Jahre den neuen Weferdeich schütten zu können.

Zu diesem Behufe kommen die folgenden Arbeiten in Betracht:

- 1) die Errichtung des neuen Schlafdeichs von dem Treffpuncte des neuen Bremerhavener Weferdeichs und des Leher Weferdeichs bis zum Seeste-
deiche (Schaafdeich).

Nachdem dieser neue Schlaf- oder Schutzdeich geschüttet worden ist und einen Winter über gelegen hat, kann der alte, bisherige Schlafdeich beseitigt werden. Die Erde dieses alten Schlafdeichs kann alsdann zur Aufhöhung des in dessen Nähe belegenen Terrains verwendet werden, diejenige Erde daher, welche kürzlich zu dieser Aufhöhung bestimmt worden, kann dagegen jetzt für den neuen Schlafdeich Verwendung finden, und durch Beifügung anderer am Bassin lagernder Erde completirt werden. Der Raum, auf welchem der alte Schlafdeich jetzt liegt, verwandelt sich durch dessen Abtragung in werthvollen Baugrund, dessen Werth so erheblich ist, daß die Kosten der Schüttung des neuen Schlafdeichs dagegen nicht in Betracht kommen können.

Zur Schüttung dieses Schlafdeichs sind 5865 Schachtruthen Erde erforderlich, da aber bereits die Kosten für den Transport von 3300 Schachtruthen bewilligt sind, so kommen hier nur noch 2565 Schachtruthen nebst Befodung zur Anrechnung.

- 2) der neue Weg von der Leher Chaussee bis zum Leher Weferdeich, längs des neuen Schlafdeichs, und die Gräben an den Seiten des Weges.

Nach dem Kaufcontracte mit dem Flecken Lehe von 1852 hat dieser an Bremen den Fahrweg längs des alten Schlafdeichs und des Leher Weferdeichs, soweit die Bremischer Seite angekauften Ländereien sich erstrecken, gratis an Bremen abgetreten, mit der Bedingung, daß Bremen dagegen dem Flecken Lehe einen neuen 24 Fuß breiten Weg längs der neuen Bremerhavener Grenze bis zum Leher Außendeichslande, inclusive zweier 7 Fuß breiten Gräben an den Seiten des Weges stelle, indem die aus den Gräben auszuhebende Erde zur Aufhöhung des Weges zu verwenden sei. An Stelle dieser zwei 7 Fuß breiten Gräben tritt jetzt vertragsmäßig ein Graben (der Zollgraben) von 16 Fuß Breite, und ein Abzugsgraben von 4 Fuß Breite. Ein Theil des Zollgrabens von Punkt H bis zur Leher Chaussee wird als Abwässerungsgraben für die südlich des Schlafdeichs und der Eisenbahn belegenen Ländereien benutzt, und daher bei H der Zollgraben durch eine ei fache Vorkehrung mit einem Schott abgeschlossen. Die Durchlässe von J nach H durch den Eisenbahndamm sowie derjenige unter der Rampe an der Leher Chaussee werden eisenbahnseitig geliefert und kommen hier nicht in Betracht.

Die Ausgabe für die Stellung dieses Weges und der beiden an denselben sich anschließenden Gräben fällt in eine gleiche Classe mit derjenigen für den Schlafdeich, denn der dagegen abgetretene Raum des alten Leher Weges liegt in der Mitte des Bremerhaven-Districts und wird sich demnächst vortrefflich zu Bauplätzen eignen, so daß die Gegenleistung in der Stellung des neuen Weges und der beiden Gräben als sehr annehmbar erscheinen wird.

- 3) Entwässerungsgraben südlich der Eisenbahn längs der Grundstücke von Citz und Anderen.

Dieser Graben ist bereits vorhanden und dient zur Abwässerung der bremischen Ländereien südlich der Eisenbahn. Derselbe bedarf nur einer kleinen Verbreiterung und Aufräumung.

Diese Kosten betragen nur 91 Thlr. 20 Sgr., es kommt jedoch hier der Durchlaßkanal unter dem neuen Schlafdeiche in 3 Fuß Durchmesser und 40 Fuß Länge in Anrechnung mit 800 Thaler, während der Kanal unter dem Eisenbahndamme der Eisenbahnanlage zur Last fällt.

4) Pallisadenwerk und Abfriedigung am Nordende des neuen Schlafdeichs.

Das Pallisadenwerk ist zur Sicherung der Zollgrenze erforderlich erachtet, und die Abfriedigung zum Abhalten des Außendeichs weidenden Viehs. Diese Abfriedigung dient zugleich zum Schutz der bremischen Ländereien.

5) Der neue Zoll- und Grenzgraben.

Das bisherige Bremerhaven-Areal wurde durch einen Grenzgraben von dem hannoverschen Territorium getrennt. Dieser Graben diente zugleich zur Abwässerung des Leher Außendeichslandes. Zu letzterem Behufe ist ein neuer Abwässerungsgraben vom Fuß des Leher Weferdeichs bis zur Weser zu ziehen. Da dieser Graben die Zollvereinsgrenze zu bilden bestimmt ist, erhält derselbe eine Breite von 16 Fuß. Zum Zweck der Abwässerung des neuen nördlich der Eisenbahn belegenen Areals hat Bremen sich das Recht vorbehalten, diesen Abwässerungsgraben zur Einmündung eines Kanals benutzen zu können. Dieser Kanal wird künftig von Wichtigkeit sein, da ohne dessen Anlage jene Gegend kaum anders als nach dem verlängerten neuen Bassin abwärts fließen könnte. Derselbe muß aber gleichzeitig mit dem Abwässerungsgraben und vor dem Beginn der Deichschüttung in einer Länge von 500 Fuß hergestellt werden, weshalb dessen Anlage schon in diesem Jahre vorzunehmen sein wird. Der Durchmesser des Kanals wird zu $2\frac{1}{2}$ Fuß projectirt.

6) Der neue Weferdeich und die Steinböschung.

Die Bestimmungen in der Uebereinkunft über Lage und Position des Weferdeichs und der Steinböschung sind nach den fortificatorischen Rücksichten auf das hannoverscherseits projectirte Thurmfort bemessen. Sie erscheinen in der schriftlichen Beschreibung etwas verwickelt, in der Wirklichkeit gestalten sie sich dennoch ganz einfach. Die Schüttung des Deichs kann erst dann begonnen werden, nachdem die Steinböschung hergestellt sein wird. Da die Einrichtung der letzteren nun ein ganzes Baujahr erfordert, so wird dieselbe rasch in Angriff zu nehmen sein, damit im nächsten Jahre der Weferdeich angelegt werden könne. Da ferner erst, nachdem der neue Weferdeich einen Winter über gelegen hat, der alte Weferdeich abgetragen werden darf, wird erst im dritten Jahre das ganze Terrain geebnet werden und seine Gestalt erhalten können.

Die Steinböschung ist zum Theil bereits vorhanden, sie wird jetzt um das Thurmfort herum zu führen sein bis zur Ausmündung des vorerwähnten Abwässerungsgrabens. Dies Thurmfort wird auf von Bremen zurückgekauftem hannoverschen Territorium errichtet werden, indem die bremische Grenze sich binnendeichs um den Fuß des Glacis herumzieht. Die Steinböschung nebst Deich werden aber dies Fort umschließen, woraus für Bremen, welches Steinböschung und Deich zu stellen übernommen hat, namhafte Mehrkosten im Vergleich zu deren Anlage ohne Rücksicht auf das Fort, erwachsen werden. Die Deputation hat geglaubt ermitteln zu müssen, wie hoch sich diese Mehrausgabe stellen werde. Nach dem Anschlage des Bauraths van Konzellen stellt sich die Ausgabe für die Steinböschung unter Benutzung der noch vorhandenen ca. 1200 Last Bellen um das Fort herum auf 45,600 Thlr. Würde dieselbe so gelegt, wie es, um 30 Morgen Außendeichsland einzuschließen erforderlich sein würde, so veranschlagt der Baurath die Kosten auf 20,014 Thlr. Bremen bringt daher zu Gunsten der Fortanlage ein Opfer von 25,586 Thlr. In dieser Leistung, sowie in der Nutzungsbeschränkung der in den Forttrahon fallenden circa 14 Morgen Land bestehen daher die Opfer, welche bei dieser Gelegenheit Bremen trägt, das dafür $19\frac{1}{2}$ Morgen mehr überwiesen erhält, als die Uebereinkunft von 1851 als Maximum bestimmt. Alle anderen Anlagen sind eine natürliche Folge der Vergrößerung des Areals.

7) Der Ausgleichungskanal §. 6 sub B.

Bekanntlich muß, wenn die Schleuse des neuen Bassins bei der Fluth geöffnet werden soll, der Wasserstand in dem Bassin mit demjenigen in der Weser dadurch ins Niveau gesetzt werden, daß mittelst der auf ein viel kleineres Bassin ursprünglich berechneten Spülkanäle Wasser in hinreichender Menge in den Vorhafen abgelassen wird. Weil aber diese Spülkanäle schon für die jetzige Größe des Bassins viel zu klein sind und daher eine geraume Zeit gebraucht wird, um den Zweck zu erreichen,

so werden dieselben noch weniger genügen, wenn das Bassin noch eine Verlängerung erhalten sollte.

Es ist daher ein neuer Ausgleichungskanal in ausreichender Größe projectirt worden und zwar 10 Fuß weit an der Stelle anzulegen, wo jetzt der alte Abwässerungs- und Grenzgraben liegt. Zu beiden Seiten dieses Grabens ist die Steinböschung bereits vorhanden und kann daher ohne außerordentliche Kostenvermehrung dieser Ausgleichungskanal an keiner andern Stelle errichtet werden.

Der Kanal wird zwar eine erhebliche Ausgabe zur Folge haben, er ist aber eine Nothwendigkeit. Da nun dieser Kanal in der Steinböschung zu liegen kommt und der Weferdeich über den Kanal weggeschüttet werden muß, so erscheint es unerläßlich, denselben noch in diesem Sommer anzulegen. Ein Beschluß darüber muß aber um so mehr jetzt gefaßt werden, als nach §. 6 B der Uebereinkunft Hannover 4 Wochen nach geschehener Anzeige, ob Bremen den gedachten Ausgleichungskanal anlegen lassen wolle oder nicht, sich darüber erklären muß, ob es einen Spülkanal aus den Gräben des Forts nach dem bremischen Ausgleichungskanal führen oder vom Fort aus unmittelbar durch die Steinböschung nach der Weser leiten wolle. Es muß diese Frage daher entschieden sein, bevor mit dem Bau der Steinböschung vorgeschritten werden kann.

8) Ablösung verschiedener Lasten.

Es ruhen auf den an Bremen übergehenden Ländereien verschiedene Lasten, welche jährlich 40 à 50 Thlr. betragen. Ein Gleiches war der Fall bei dem im Jahre 1827 an Bremen überwiesenen Areal, und wurde damals ein Abfindungsvertrag mit den Interessenten abgeschlossen. Die Hannoversche Regierung hat auch jetzt ihre Vermittelung zur Abfindung dieser Lasten angeboten. Es wird sich empfehlen, davon Gebrauch zu machen, und zwar unverzüglich, zu welchem Behufe der Deputation eine Summe von 1000 Thaler zur Verfügung zu stellen sein dürfte.

Da die Unterhandlungen wegen des Areals schon seit längerer Zeit schwebten, und der Baurath van Konzellen an der Verathung der technischen Fragen Theil genommen hat, so ist es ihm möglich gewesen, die erwähnten vorzunehmenden Arbeiten schon jetzt zu veranschlagen.

Das Resultat ist das Folgende:

1) für den neuen Schlafdeich.....	Ert. ^{apf}	6,822.15
2) für den Leher Weg und die beiden Gräben an dessen Seiten	"	1,411.10
3) für den Entwässerungsgraben.....	"	891.20
4) für Pallisaden und Abfriedigungen.....	"	1,412.15
5) für den neuen Boll- und Abwässerungsgraben nebst Abwässerungskanal.....	"	4,340.—
6) für die Steinböschung	"	45,600.—
7) für den Ausgleichungskanal	"	37,500.—
8) für Ablösung verschiedener Lasten.....	"	1,000.—

Zusammen..... Ert.^{apf} 98,978.—

oder in Gold rund zu..... ^{apf} 91,650.—

Die Deputation hat diese Anschläge geprüft, und findet nichts dabei zu erinnern, sie erlaubt sich daher die Bewilligung der Summe von Ed'or^{apf} 91,650 für Vergrößerung des Bremerhaven-Areals zu beantragen.

Bremen, den 30. Mai 1861.

Die Deputation für die Häfen und Hafenanstalten.

(gez.) **A. Duckwitz.** (gez.) **Herm. C. Gerdes.**

