

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 5. Juli 1861.

1. Allgemeine Staats- und städtische Statistik.

Dem Antrage der Bürgerschaft vom 8. Mai d. J., daß eine Deputation niedergesetzt werde, um darüber zu berathen und zu berichten, ob die Einrichtung einer allgemeinen Staats- und städtischen Statistik sich empfehle, und im Bejahungsfalle wie dieselbe am zweckmäßigsten zu beschaffen sei, ertheilt der Senat seine Zustimmung. Er fordert daher die Bürgerschaft auf, ihre Mitglieder für diese Deputationsberatung namhaft zu machen.

2. Einrichtungen auf dem Bremer Bahnhofe für die Geeste-Eisenbahn.

Ueber diejenigen Einrichtungen und Veränderungen, welche in Folge der Eisenbahnanlage nach der Geeste auf dem hiesigen Bahnhofe nothwendig werden, hat die Eisenbahndeputation einen Bericht erstattet, welchen der Senat, vorbehaltlich seiner Erklärung, der Bürgerschaft hieneben zu ihrer Beschlußnahme mittheilt.

3. Hochbauten auf dem Bremerhavener Bahnhofe und Nachbewilligung für ein fünftes Gleis.

Unter dem gleichen Vorbehalte und zu gleichem Zwecke läßt der Senat einen ihm übergebenen, die Hochbauten auf dem Bremerhavener Bahnhofe und eine Nachbewilligung betreffenden Bericht der Eisenbahndeputation hieneben zugehen.

4. Bau einer achtclassigen Volksschule in der Neustadt.

Die Deputation für das Bauwesen und die Schuldeputation haben den ihr aufgetragenen Bericht wegen Beschaffung geeigneter Räumlichkeiten für eine achtclassige Volksschule in der Neustadt eingereicht, und ebenso hat wegen

5. Erweiterung der Localitäten des Stadthauses

die Baudeputation einen Bericht übergeben, welcher gleichfalls hieneben erfolgt.

In Betreff beider Gegenstände sieht der Senat zunächst der Erklärung der Bürgerschaft entgegen.

Anlage I

zur Mittheilung des Senats
vom 5. Juli 1861.

Bericht der Eisenbahndeputation,

die in Folge der Anlage der Bremen-Geestebahn nothwendig werdenden
Einrichtungen auf dem Bremer Bahnhofe betreffend.

Die erforderlichen Einrichtungen und Veränderungen bestehen

- a. in Gleisanlagen,
- b. in der Erbauung eines neuen Güterschoppens,
- c. in der Veränderung der Büreaus der Eisenbahnbetriebsdirection,
- d. in einem Umbau des Bahnhofesgebäudes, behufs Erlangung besserer und vergrößerter Restaurationslocale.

Es mag dabei zuvörderst bemerkt werden, daß dem Eisenbahnvertrage gemäß, diejenigen Einrichtungen, welche in Folge der Bremen-Geestebahn auf dem Bremer

Bahnhöfe erforderlich werden, auf gemeinschaftliche Kosten mit Hannover herzurichten sind, daher die sub a und b angeführten Gegenstände unbedingt dahin gehören, während c am zweckmäßigsten in einer erhöhten Miethzahlung zu reguliren sein dürfte und d als nicht in der Nothwendigkeit des Eisenbahndienstes begründet, Bremen allein zur Last fallen würde, welches denn auch den alleinigen Nutzen aus der Vergrößerung der Restaurationslocale ziehen würde.

Was nun den Punkt a betrifft, so hat bereits eine Einigung mit der Königlich Hannoverschen Generaldirection der Eisenbahnen und Telegraphen dahin stattgefunden, daß 3 neue Gleise von 1500 bis 1800 Fuß ununterbrochener Länge, welche in Verbindung mit den alten Gleisen gebracht werden sollen, vorläufig genügen dürften, um den von der Geeste kommenden und dahin abgehenden Eisenbahnzügen die nördliche Seite des hiesigen Bahnhofs zugänglich zu machen, wobei indessen die Erdanschüttung gleich so weit zu nehmen sein wird, daß ein viertes Gleis bei eintretendem Bedarf sofort gelegt werden kann, dagegen waltet eine Meinungsverschiedenheit über die Richtigkeit der sofortigen Erbauung eines neuen Güterschoppens ob. — Während die Deputation der Ansicht ist, daß die jetzt bestehenden Schoppen keine hinreichende Räumlichkeit für den Verkehr der Bremen-Geestebahn, und namentlich im Winter bieten werden, wo bei geschlossener Schifffahrt voraussichtlich eine große Menge von Waaren nicht allein zum durchgehenden Verkehr, sondern zur Lagerung in der Stadt Bremen heraufgeschafft werden dürften, hält die Königlich Hannoversche Generaldirection der Eisenbahnen und Telegraphen dafür, daß erst die Erfahrung das Bedürfnis zu einem fünften Güterschoppen nachweisen müsse, um die Geldausgabe zu rechtfertigen, welche sich allerdings nicht auf den Bau des Schoppens beschränken, sondern nicht unerhebliche Aenderungen und Vervollständigungen der Gleisanlagen auf der südlichen Seite des Bahnhofs zur Folge haben würde. — Die Deputation ist zwar keinen Augenblick in ihrer Ansicht schwankend geworden, daß ein fünfter Güterschoppen geboten sein wird, wenn das Geschäft nicht Störungen erleiden soll, sie hat sich aber mit der einstweiligen Vertagung dieser Frage um so eher einverstanden erklärt, als bei den verwickelten politischen Verhältnissen in den Vereinigten Staaten von Nordamerika kaum ein lebhaftes Wintergeschäft, namentlich in dem für die Eisenbahn so wichtigen Artikel Baumwolle, zu erwarten sein dürfte, und als andererseits durch die diesjährigen vielfachen Staatsbauten die vorhandenen Arbeitskräfte schon übermäßig in Anspruch genommen sind. — Aus diesen Gründen erachtet sie es auch für besser, daß die unter c und d angeregten Veränderungen für dieses Jahr unausgeführt bleiben, da aber eine Vergrößerung der Büreaus der hiesigen Eisenbahnbetriebsdirection nur dadurch zu ermöglichen ist, daß diese in die jetzige Privatwohnung des Königlich Hannoverschen Oberzollinspectors verlegt werden, und da eine Verbesserung, resp. eine Vergrößerung der jetzigen Restaurationslocale, vorzugsweise in Blick auf die durchgehenden Reisenden nur dadurch zu erzielen ist, daß für die Büreaus des Vereinsländischen Hauptzollamts anderweitig gesorgt wird, — beides aber theils sich als nothwendig herausstellen, theils die häufigen und nicht ungerechtfertigten Klagen des Publikums beseitigen wird, und der Umbau nicht füglich vorgenommen werden kann, bevor nicht dem Hauptzollamt eine andere Localität zur Verfügung gestellt worden ist, so erlaubt sich die Deputation schon jetzt die Erbauung eines besondern Hauptzollamtsgebäudes zu beantragen, nach dessen Vollendung die sub c und d erstrebten Verbesserungen der weitem Verathung und Beschlußnahme unterbreitet werden sollen. — Es wird beabsichtigt, das Hauptzollamtsgebäude zwischen dem Steuerschoppen und dem Hauptgebäude zu erbauen, und wird das Nähere aus dem begleitenden Berichte des Baudirectors Schröder und den beigelegten Zeichnungen zu ersehen sein.

Die Anlagen beschränken sich daher für dieses Jahr

- 1) auf das Umlegen alter und das Anlegen neuer Gleise auf der nördlichen Seite der Bahn, zum Kostenbetrage von 47,550. —
- 2) auf Herstellung eines Hauptzollamtsgebäudes zum Kostenbetrage von „ 17,000. —

Zusammen von „ 64,550. —

um deren Bewilligung die Deputation auf den Fond „Anlage des Bahnhofs“ nachsucht.

Die sub 1 erwähnte Summe von 47,550 Thalern kann freilich dem Vertrage gemäß einen Einschuß Bremens für Herstellung der Bremen-Geestebahn bilden, da aber der Bahnhof nur mit Bremischen Gelde bezahlt worden ist, und auch für andere Anlagen auf demselben, als wie für die Reparaturwerkstätte, für Locomotivschoppen 2c. eine Zinsvergütung von Hannover bezahlt werden wird, so hat die Deputation geglaubt, daß das Verhältniß reiner bleiben würde, wenn auch diese Anlage auf Kosten Bremens hergestellt, und dagegen aus dem Betriebe der Bremen-Geestebahn, an Bremen 4 pCt. Zinse vergütet wird. Es ist demgemäß ein Antrag in Hannover gestellt worden, der zweifelsohne Annahme finden wird.

Bremen, den 1. Juli 1861.

Die Eisenbahndeputation.

(gez.) **Diedr. Albers.**

(gez.) **H. H. Schröder.**

Unter-Anlage

zur Anlage I der Mittheilung des Senats
vom 5. Juli 1861.

B e r i c h t

an die Eisenbahndeputation über die zur Zeit nothwendigen Einrichtungen und Veränderungen, welche in Folge der Herstellung der Bremen-Geestebahn auf dem Bremer Bahnhofs erforderlich sind.

Die in Folge der Herstellung der Bremen-Geestebahn nothwendig erscheinenden baulichen Anlagen und Veränderungen am Bremer Bahnhofs bestehen

- 1) in Anlegung neuer und Umlegung alter Gleise nebst Zubehör,
- 2) in Herstellung von Baulichkeiten.

Die zunächst erforderlichen Gleisanlagen betreffen eines Theils den Anschluß an die Gleise der neuen Bahn, andern Theils die Veränderungen, welche durch das Hinzukommen eines vollständigen neuen Betriebes erforderlich sind. Der Anschluß der alten Gleise an die neuen bringt nur in Betreff der Weserbahn einige leicht zu überwindende Schwierigkeiten hervor. Die Einrichtungen, welche durch den verdoppelten Verkehr hervorgerufen werden, verursachen zwar eben so wenig erhebliche technische Schwierigkeiten, dagegen aber nicht unbedeutende Kosten.

Um das, was dazu erforderlich ist, einigermaßen deutlich zu machen, wird es zweckmäßig sein, mit Hinzuziehung des beiliegenden Schienenplanes einige Erläuterungen zu geben.

Es ist namentlich zuerst erforderlich, für die von Bremerhaven kommenden und für die dahin abgehenden Eisenbahnzüge je einen Schienenstrang herzustellen, welcher zu keiner Zeit mit Wagen besetzt sein darf; ferner muß zum Ordnen der Züge vor dem Abgange ebenfalls ein besonderes Gleise vorhanden sein. Alle diese Gleise sollen vorschriftsmäßig eine ununterbrochene Länge von 1500 bis 1800 Fuß haben, und dürfen den bisherigen Betrieb, der sich durch die neue Bahn nicht vermindern, sondern voraussichtlich erheblich vermehren wird, in keiner Weise beengen. Es müssen daher wenigstens 3 neue Gleise von vorbenannter Länge angelegt und mit den alten Gleisen in passende Verbindung gebracht werden.

Außer den eigentlichen Schienensträngen mit ihren Ausweichungen, Kreuzungen, Uebergängen, ist auch noch die erforderliche, sehr bedeutende Vermehrung der Erdanschüttung, die Verlängerung der Durchgänge und Canäle, die Erweiterung der Wasserableitungen, der Gasleitungen und die Anlegung resp. Umlegung von Wärterhäusern 2c. erforderlich, welche in dem Situationsplane angegeben und im Anschlage berücksichtigt

find. Alle diese Anlagen befinden sich auf der nördlichen Seite des Bahnhofes. Auf der südlichen Seite desselben werden Aenderungen und Vervollständigungen der Gleisanlagen nur dann erforderlich, wenn die Erbauung eines fünften Güterschoppens sich als nothwendig herausstellen sollte. Da diese Nothwendigkeit jedoch von anderer Seite in Frage gestellt wird und erst längere Zeit nach Eröffnung und Ausübung des Betriebs mit Bestimmtheit erkannt werden kann, so ist zwar die Anlage in den Schienenplan mit eingezeichnet, soll aber vorläufig noch nicht zur Ausführung vorgeschlagen werden.

Was nun die Errichtung von neuen Baulichkeiten und Aenderungen an den vorhandenen anbetrifft, so würden dieselben voraussichtlich in folgenden bestehen müssen:

Im Hauptgebäude:

Bisher war Bremen eine Endstation, auf welcher die Passagiere sowohl vor dem Abgehen, als auch bei der Ankunft nicht länger zu verweilen brauchten, als zur Abfertigung des Gepäcks zc. nothwendig war; die zum Aufenthalte der Passagiere dienenden Localitäten waren daher in vollem Maaße ausreichend. Ein anderes Verhältniß wird aber nach Eröffnung der Bremen Seestebahn eintreten. Eine große Anzahl der von beiden Richtungen eintreffenden Passagiere wird hier einige Zeit — theils wegen Arrangirung der Züge, theils um hier bei der Durchreise kurze Geschäfte abmachen zu können — auf dem Bahnhofe kürzere oder längere Zeit verweilen müssen; es ist daher nothwendig, für Localitäten zu sorgen, wo dieselben ungestört von den gewöhnlichen Reisenden sich aufhalten und erfrischen können. Es wird daher nicht zu umgehen sein und zur Bequemlichkeit der Reisenden wesentlich beitragen, auch auf dem Bremer Bahnhofe ebenso wie es bei andern in ähnlicher Lage befindlichen Bahnhöfen der Fall ist, ein besonderes Restaurationslocal für die Durchreisenden herzustellen. Dieses muß in unmittelbarer Verbindung mit den andern Wartesälen und mit der Halle stehen, aber so weit abge sondert sein, daß es einen angenehmen Aufenthalts- und Ruheort für die Reisenden gewährt. Ferner wird das bisherige Betriebsbureau, welches schon jetzt beengt und unzureichend ist, bei einem beinahe doppelten Betriebe voraussichtlich nicht mehr genügen, und da es nicht vergrößert werden kann, verlegt werden müssen. Endlich ist noch eine kleine Wohnung für den Wirth herzustellen.

Diese Veränderungen sind aber nur ausführbar, wenn diejenigen Localitäten, welche allein dazu passend erscheinen, nämlich das Local, welches zur Zeit das Hauptzollamt inne hat und die Wohnung und Büreaus des Oberzollinspectors dazu verwendbar gemacht werden, was selbstredend nur dann angeht, wenn für die genannten Zwecke andere Localitäten zu beschaffen sind. Zu diesem Behufe wird vorgeschlagen, auf den bereits im Jahre 1856 gemachten Vorschlag zurückzukommen und ein besonderes Hauptzollamtsgebäude zu erbauen.

Der Platz dazu ergibt sich fast von selbst aus dem im vergangenen Jahre genehmigten Plane zur Regulirung des Bahnhofplatzes, in der daselbst neben dem sogenannten Steuerschoppen, zwischen demselben und dem Hauptgebäude befindlichen, in dem anliegenden Situationsplane mit Roth angezeichneten Stelle, welche zur Arrondirung des Platzes sowohl auf dieser Seite, als auch entsprechend auf der östlichen Seite des Platzes zum Bebauen bestimmt war. Das Gebäude liegt hier inmitten der mit der Zollverwaltung in Berührung kommenden Gebäude und ist von dem Steuerschoppen durch einen ca. 40 Fuß breiten Hof getrennt, kann auch mit dem Hauptgebäude, sobald das Bedürfniß es verlangt, durch eine Ankunftshalle, wie auf der Ostseite bereits ausgeführt ist, in Verbindung gesetzt werden. Das Gebäude muß in einem mit dem des Hauptgebäudes harmonirenden Style ausgeführt werden und würde die Anlage nach dieser Seite hin abschließen. Dasselbe erhält im Erdgeschoß sämtliche Büreauszimmer des Hauptzollamtes mit Ausnahme der Büreauszimmer des Oberbeamten, welche sich nebst einer an denselben zu vermietthenden Wohnung im 2. Stockwerke befinden. Das Souterrain enthält außer Waschküche und Wirthschaftskeller noch die erforderlichen Torflagerräume.

Da die Veränderungen im Hauptgebäude nicht eher vorgenommen werden können, als die dadurch betroffenen Localitäten vom Hauptzollamte und dem Oberzollinspecteur geräumt sind, so empfiehlt es sich, den Neubau des Hauptzollamtsgebäudes so bald als möglich in Angriff zu nehmen und erst, nachdem dasselbe vollendet und

bezogen ist, also im nächsten Jahre, mit der Ausführung der übrigen oben beschriebenen Umbauten vorzugehen.

Die Kosten für die in diesem Jahre auszuführenden Anlagen betragen:

- | | |
|---|----------------|
| 1) für Umlegen alter und Anlegen neuer Gleise auf der nördlichen Seite der Bahn nebst allen dadurch hervorgerufenen Einrichtungen und Nebenbauten | af 47550 |
| 2) Herstellung eines Hauptzollamtes | " 17000 |
| | Summa af 64550 |

Bremen, den 26. Juni 1861.

(gez.) **A. Schröder.**

Anlage II

zur Mittheilung des Senats
vom 5. Juli 1861.

Bericht der Eisenbahndeputation,

die Hochbauten auf dem Bremerhavener Bahnhof, und die Nachbewilligung für ein fünftes Gleis betreffend.

In ihrem Bericht vom 7. Juni sprach die Deputation die Hoffnung aus, bald in den Stand gesetzt zu werden, die Kostenanschläge für die noch in diesem Jahre auszuführenden Hochbauten zur Genehmigung vorlegen zu können, und gereicht es ihr zur Genugthuung, schon heute darüber berichten zu können.

Die Deputation hat die projectirten Hochbauten noch insofern ermäßigt, als sie statt der an der Ostseite des alten Bassins vorgeschlagenen zwei leichten Schoppen nunmehr nur Einen Schoppen für dieses Jahr zur Veranschlagung gebracht, demnach sich auf das äußerste Maas beschränkt hat, welches erforderlich ist, um die Schiffe in beiden Häfen in Verbindung mit der Eisenbahn zu bringen, und zwar dadurch, daß ein einstöckiger Güterschoppen an dem neuen, und ein gleicher an der Westseite des alten Bassins, zur Aufnahme derjenigen Güter, welche ohne längere Lagerung vermittelst der Eisenbahn verladen werden sollen, an der Ostseite dieses Bassins aber ein leichter Abladungsschoppen erbaut wird. — Erst die Erfahrung kann lehren, welche Ausdehnung diesen Einrichtungen später zu geben sein wird, und es zugleich ermöglichen, bei weiteren Bauten etwanige sich als wünschenswerth herausstellende Aenderungen vornehmen zu können. — Der Bau des Verwaltungsgebäudes kann aber nicht wohl verschoben werden, da sonst für die erforderlichen Büreaus Miethlocale gesucht werden müßten, was schon aus dem Grunde unzweckmäßig sein dürfte, weil diese Räumlichkeiten nothwendig ganz in der Nähe der verschiedenen Schoppen belegen sein müssen, und sich dazu schwerlich eine ausreichende Gelegenheit finden würde.

Der beifolgende Bericht des Baudirectors Schröder, und die beigefügten Zeichnungen erläutern die Einzelheiten dieser Hochbauten, und betragen darnach die Kosten:

für zwei einstöckige Güterschoppen	af 69,000.—
für einen eisernen Abladungsschoppen	" 8,600.—
für ein Verwaltungsgebäude	" 17,000.—
für Einfriedigung des dabei befindlichen Hofes	" 400.—
für zwei Abortgebäude	" 3,200.—
für Wärterhäuser, Brückenwaagen, Laternen, Telegraphen etc.	" 5,400.—
Zusammen	af 103,600.—

und ersucht die Deputation um deren Bewilligung.

Die Deputation ist aber leider in der Lage sich noch die Geldmittel für ein fünftes Gleis am neuen Hafen erbitten zu müssen, welche Ausgabe in der Kosten-Veranschlagung vom 7. Juni nicht mit aufgenommen worden ist. — Die Königlich

Hannoversche Generaldirection der Eisenbahnen und Telegraphen, welche im Uebrigen die für Bremerhaven vorgeschlagenen Einrichtungen zweckmäßig findet, erachtet dieses Gleis durchaus erforderlich um den Verkehr ohne Störung bewerkstelligen zu können, und da unsere Techniker dieser Ansicht nach wiederholter Ueberlegung beipflichten, so ist es wohl nicht zu vermeiden, dafür noch weitere 13,500 Thaler zu verwenden, um deren Nachbewilligung die Deputation hiemit ersucht.

Bremen, den 1. Juli 1861.

Die Eisenbahndeputation.

(gez.) **Diedr. Albers.**

(gez.) **H. H. Schröder.**

Unter-Anlage
zur Anlage II der Mittheilung des Senats
vom 5. Juli 1861.

B e r i c h t

an die Eisenbahndeputation über die Hochbauten, welche in diesem Jahre auf dem Bremerhavener Bahnhofe ausgeführt werden sollen.

Bis zur Eröffnung des Betriebes auf der Bremen-Geestebahn würden folgende Hochbauten auszuführen sein:

- 1) Zwei massive Güterschoppen, und zwar einer an der südöstlichen Seite des neuen und einer an der nordwestlichen Seite des alten Hafens. Diese Schuppen werden auf geschlemmten Sand fundirt, mit massiven Umfassungsmauern versehen und mit Zink auf Dielen gedeckt. Sie erhalten eine Länge von 272 Fuß, eine Breite von 90 Fuß und werden durch eine Lattenwand in zwei Theile getheilt, von denen der eine dem Hafen zugekehrte Theil dem freien Verkehr zum Verküpern, Sortiren u. d. Güter überlassen bleibt, der andere der Bahn zugekehrte Theil für die Eisenbahngüterexpedition bestimmt ist. Außerdem erhalten sie noch die erforderlichen Expeditionslokale und werden in der Mitte durch eine massive, mit eisernen Doppelthüren versehene Brandmauer in zwei Theile getrennt. Den hydraulischen Krähen gegenüber erhalten sie erhöhte Ausbauten für die Krahnwärter, damit dieselben die Wirkung der Krähe auch auf dem Deck der Schiffe beobachten können.
- 2) An der Ostseite des alten Hafens würde vorläufig nur ein leichter Schoppen von 200 Fuß Länge und 30 Fuß Breite aufzuführen sein, welcher zum Schutze der mit der Eisenbahn ankommenden Güter dient und auf Sandschüttung massiv fundirt, ein Gerippe von Ständerwerk erhält, welches wiederum ebenso wie das Dach mit gewelltem Eisenblech feuerfester verkleidet wird. Zahlreiche eiserne Schiebethüren sind zur Aufnahme der Güter bestimmt, können aber auch dazu dienen, daß im Nothfalle Brackwagen hindurchfahren können. Der Fußboden dieses Schoppens liegt nur um so viel höher als die Straße, als zur Abhaltung des Straßenwassers erforderlich ist.
- 3) Das Verwaltungsgebäude muß auf Pfählen fundirt werden, weil es mitten in dem alten Holzhafen zu liegen kommt. Das Erdgeschoß enthält die Verwaltungsbüreaus, das zweite Stockwerk die Wohnung des Oberverwalters, der wasserdichte Keller außer den Wirthschafts- und Vorrathsräumen noch das Torfgelag. Das Gebäude wird in Rohbau aufgeführt und mit Zink gedeckt.

4) Hierzu kommen noch die erforderlichen Nebenanlagen, als Privets, Bahnwärterhäuser, Brückenwaagen, Laternen, Telegraphen etc.

Außer diesen Hochbauten würde zu den in dem ersten Berichte bezeichneten Anlagen ein neues Gleise kommen.

In dem ersten Berichte war nämlich angenommen, daß vier Gleise am neuen Hafen ausreichen würden. Bei wiederholter Ueberlegung und nach Rücksprache mit der Generaldirection in Hannover ergab sich aber, daß diese Anzahl nicht ausreichte. Sobald nämlich die beiden äußersten Gleise vor den Güterschoppen mit Wagen zum Beladen besetzt sind, würde das dritte Gleise dazu dienen, den zur Abfahrt nach Geestmünde fertig gemachten Zug aufzunehmen. Bringt nun die Locomotive einen beladenen Zug von Geestmünde und stellt denselben auf dem vierten Gleise auf, so würde sie nicht zurückkehren können, um den zum Abgange bereiten Zug nach Geestmünde zu ziehen. Es würden daher ohne ein fünftes Gleise Stockungen und Verzögerungen nicht zu vermeiden sein und wäre deswegen die Anlegung desselben dringend zu empfehlen. Die Kosten dafür sind in dem ersten Anschlage nicht mit aufgenommen und wird eine Nachbewilligung derselben anheimgegeben.

Die Kosten der Hochbauten betragen nach specificirten Anschlägen:

1) für 2 einstöckige massive Güterschoppen, einer am neuen, einer am alten Hafen.	asp 69,000
2) für 1 eisernen Abladungsschoppen an der Ostseite des alten Hafens.	" 8,600
3) für 1 Verwaltungsgebäude.	" 17,000
4) " Einfriedigung des Hofes dabei.	" 400
5) " 2 Abortgebäude, eines neben dem Verwaltungsgebäude, eines an der Westseite des alten Hafens à 1,600 asp	" 3,200
6) für verschiedene Nebenanlagen, als Wärterhäuschen, Brückenwaage, Laternen, Telegraphen etc. laut Kostenüberschlag . . .	" 5,400

Zusammen asp 103,600

Hierzu kommen noch für das erwähnte fünfte Gleise. " 13,500

Bürde demnach zu bewilligen sein. asp 117,100

Bremen, den 26. Juni 1861.

(gez.) A. Schröder.

Anlage III

zur Mittheilung des Senats vom 5. Juli 1861.

Bericht

der Deputation für das Bauwesen, und der Schuldeputation, den Bau einer achtclassigen Volksschule in der Neustadt betreffend.

In Gemäßheit der im Jahresberichte der Schuldeputation vom 11. März 1859 hinsichtlich der Reorganisation des Volksschulwesens im 3. Schuldistrict (der Neustadt) gestellten Anträge wurden durch Beschluß des Senats und der Bürgerschaft vom 30. März 1859 die Deputationen für das Bauwesen und zur Verwaltung der öffentlichen Grundstücke beauftragt, in Verbindung mit der Schuldeputation für die Beschaffung geeigneter Localitäten zu einer achtclassigen Volksschule zu sorgen, und falls dazu Bauten erforderlich sein sollten, dieselben geeignete Anträge zu stellen. In dem Jahresberichte der Schuldeputation vom 19. März 1860 war sodann hervorgehoben, daß die Deputation zur Verwaltung der öffentlichen Grundstücke ein geräumiges, dem Staate gehöriges Areal am Neustadtwalle in der Nähe des Schwarzpotts für den Bau einer Schule zur Disposition gestellt habe. Da nun die Wahl dieses Platzes in den Verhandlungen des Senats und der Bürgerschaft vom Frühjahr 1860 sich

nicht beanstandet fand, der Platz auch unter allen, dem Staate in der Neustadt zur Disposition stehenden Grundstücken den Vorzug zu verdienen schien, so legte am 22. Juni v. J. die Baudeputation im Einverständniß mit den andern Deputationen einen Bericht vor, in welchem sie den Bau der Schule auf jenem Platze beim Schwarzpott nach dem vom Baudirector Schröder vorgelegten Plane empfahl und dafür die Bewilligung der Kosten mit 12,000 Thaleru beantragte.

Weil jedoch darauf die Bürgerschaft in ihrem Beschlusse vom 4. Juli v. J. den Wunsch aussprach, daß die Deputation für das Bauwesen, in Verbindung mit der Schuldeputation berathen und darüber berichten möchte, ob nicht ein anderer mehr westlich in der Neustadt belegener Platz zweckmäßiger sei als der vorgeschlagene, so verwies der Senat die Sache zu weiterer Berichterstattung an beide Deputationen zurück, welche die Sachlage einer erneuerten Prüfung unterzogen haben und darüber folgender Maßen zu berichten sich beehren.

Für Schulzwecke ist der vorgeschlagene gegenwärtig verfügbare Platz am Schwarzpott durchaus geeignet, und wenigleich mehr in der östlichen Neustadt, liegt er doch in dem bevölkertsten Theile der Neustadt, läßt für den Fall, daß künftig ein Bedürfnis sich herausstellen sollte, eine Vergrößerung zu und ist von allen Seiten der Neustadt mit Sicherheit und Bequemlichkeit zu erreichen, ohne daß der Schulweg, selbst für Schüler aus der westlichen Neustadt, verhältnißmäßig allzuweit erscheint. Auch giebt die Nähe der Caserne sorgfältiger Ermittlung zufolge zu begründeten Befürchtungen einer Störung des Unterrichts keine Veranlassung, und kommt es nicht so viel darauf an, daß bereits in der östlichen Neustadt sich die St. Pauli Schule befindet, weil erfahrungsmäßig die Eltern sich vorzüglich durch ihr Vertrauen bei der Wahl der Schule für ihre Kinder leiten lassen. Der Staat besitzt freilich in der westlichen Neustadt noch andere nicht ungeeignete Grundstücke, welche aber eine vorzugsweise Beachtung nicht ansprechen können. Der grüne Kamp liegt so tief, daß, wollte man auch ihn seiner bekannten Bestimmung zu einer zweiten neustädtischen Kirche entziehen, eine sehr erhebliche Aufhöhung desselben unerlässlich werden, und die bedeutenden auf 12,000 Thaler veranschlagten Baukosten beträchtlich erhöhen würde.

Die übrigen Grundstücke des Staats, von welchen die Rede sein könnte, liegen zwar auch am Neustadtwalle: allein das zwischen der Hohethorstraße und dem Sicherheitshafen belegene Areal steht nicht zur Verfügung, wird jedenfalls für Eisenbahnzwecke zurückzubehalten sein, ist überdies ein sehr niedrig belegenes Land und liegt für Schulzwecke allzu entlegen.

Von dem Areal ferner, welches dem Staate zwischen der neuen Caserne und dem Hohenthore gehört und gegenwärtig zu Gärten vermiethet ist, würde allerdings auch ein Platz am Neustadtwalle, der kleinen St. Annenstraße gegenüber, als nicht ungeeignet bezeichnet werden dürfen, wenn nicht die unmittelbare Nähe der im Laufe der Zeit möglicher Weise wiederum einer militärischen Benutzung anheimfallenden Reithahn der Hohethors-Caserne und die leicht damit für die Schule eintretenden Störungen erhebliche Bedenken erregen müßten.

Endlich hebt der Baudirector Schröder noch in baulicher Hinsicht hervor, daß der Platz am Schwarzpott etwas mehr als zwei Fuß höher als jener der Annenstraße gegenüber belegene Platz liege, was für die Neustadt eine Differenz sei, bedeutend genug, um für den ersteren Platz sich zu entscheiden.

Dem allen zufolge halten beide Deputationen dafür, daß das mehrgedachte, ursprünglich empfohlene Grundstück des Staats in der Nähe des Schwarzpotts, sowohl für den Schulzweck als in baulicher Beziehung den Vorzug verdiene, und befürworten daher nochmals die Annahme des im Bericht vom 9. Mai 1860 gestellten Antrags:

den Bau der Schule auf dem erwähnten Platze zu beschließen, und die dafür veranschlagten 12,000 Thaler zu bewilligen.

Bremen, den 4. Juli 1861.

(gez.) **H. F. Weinhausen.**
(gez.) **C. F. G. Mohr.**

(gez.) **C. Buff.**
(gez.) **C. Pölmann.**

Anlage IVzur Mittheilung des Senate
vom 5. Juli 1861.**B e r i c h t**der Deputation für das Bauwesen, eine Erweiterung der Localitäten
des Stadthauses betreffend.

Die vom Senate der Deputation überwiesene Prüfung der vorliegenden Frage ist durch eine Anzeige der Polizeidirection veranlaßt, daß die ihrem Geschäftskreise eingeräumten Localitäten als schlechterdings unzureichende bezeichnet werden müssen.

Einmal sei die jetzige isolirte Lage des bekanntlich im zweiten Stock des Stadthauses befindlichen Paß- und Gefindebüreaus nicht nur für das Publikum sehr lästig, sondern auch einem raschen Geschäftsgange und der Handhabung guter Ordnung ungemein hinderlich; dann aber fehle es durchaus an Wartezimmern. Das früher zu diesem Zwecke bestimmte kleine Cabinet erweise sich schon an sich als ungenügend, und diene gegenwärtig zum Aufenthalte des Rendanten; daher verweile regelmäßig eine große Anzahl von Personen auf dem engen, allen Unannehmlichkeiten einer mangelhaften Ventilation ausgesetzten Corridor, oft in dichtem Gedränge mit kranken, schmutzigen und verworfenen Menschen, wobei außerdem die Unmöglichkeit, Collisionen zwischen den criminalgerichtlichen und polizeilichen Untersuchungsgefangenen und Zeugen zu verhüten in Betracht komme. Ferner gebreche es an einem Zimmer, in welchem die jetzt auf die ohnehin beschränkten Räume der beiden oberen Beamten angewiesenen fünf Districts-Polizei-Commissaire während ihrer nothwendigen dienstlichen Anwesenheit im Stadthause Berichte schreiben, Vernehmungen oder sonstige Obliegenheiten, namentlich in eiligen Fällen erledigen können.

Eine Abhülfe dieser, auch vom Publikum empfundenen und das öffentliche Interesse in manchen Beziehungen beeinträchtigenden Mißstände stellte sich allerdings als so unerläßlich dar, daß wesentlich die Art und Weise wie solche füglich zu bewirken, Gegenstand der Berathung wurde. Daß das Criminalgericht die von ihm bisher innegehabten Räume der Polizeidirection abzutreten und einen gehörigen Ersatz im zweiten Stockwerke anzusprechen habe, ergab sich als nächstes Erforderniß und schon deshalb als ein Gewinn, weil allein dadurch die Herstellung der für dieses Gericht nicht minder unentbehrlichen Wartezimmer, sowie eine Sonderung von der polizeilichen Wirksamkeit ermöglicht wird, welche gleichwohl die gegenseitige Hülfe in keiner Hinsicht anschießt. Ein neben dem Austausch des derzeitigen Paßbüreaus gegen ein in der Bel-Etage gelegenes Zimmer zur Vermeidung erheblicher Kosten, nur diese Einrichtung ins Auge fassender Plan konnte jedoch den berechtigten Anforderungen verschiedener Deputationen und anderer Behörden nicht genügen, bis endlich aus einer nochmaligen eingehenden Prüfung des Baudirectors Schröder dessen Vorschlag hervorging, durch Verlängerung des nach dem Domshofe sich erstreckenden Flügels bis zum Nachtwache-Gebäude einschließlich und unter Mitbenutzung der Dienstwohnungen des Postsecrétaires Sahn's (für den eine Treppe höher ein passendes Quartier sich darbieten würde) und des verstorbenen Inspectors v. Hunteln, den einzigen, die vorhandenen Unzuträglichkeiten glücklich beseitigenden Ausweg zu erstreben. Die Details desselben sind aus dem angelegenen Berichte des Baudirectors und den beigefügten Zeichnungen ersichtlich, bei welchen zwar die Angabe der Bestimmung jedes einzelnen Raums, da solche noch nicht definitiv erfolgen konnte, unterblieben, indeß die Norm festzuhalten ist, daß der Polizeiverwaltung in unmittelbarer Verbindung mit den bisherigen Localitäten, der Zuwachs zweier Wartezimmer, eines Zimmers für die Commissaire, und eines Zimmers für das Gefindebüreau werde, dessen Abzweigung von dem Paßbüreau weniger absolut geboten, als im Interesse der beiderseitigen Besucher zweckmäßig und ohne die Ausgaben zu vermehren, erreichbar erscheint. Die letzteren auf 7550 Thaler veranschlagt, sind recht hoch gegriffen, nach dem Dasürhalten der Deputation indeß selbst

in diesem Betrage zur Befriedigung eines Bedürfnisses nicht zu scheuen, das als ein dringliches allgemein anerkannt wird.

Eben deshalb, und damit während der besseren Jahreszeit Hand ans Werk gelegt werden könne, beehrt sie sich eine baldige Erklärung des Senats und der Bürgerschaft über den Antrag ergebenst anheimzugeben,

die beregte Erweiterung des Stadthauses genehmigen, und die dafür veranschlagte Summe von 7550 Thalern bewilligen zu wollen.

Bremen, den 4. Juli 1861.

Die Deputation für das Bauwesen.

(gez.) **H. F. Weinbagen.** (gez.) **C. Buff.**

Unter-Anlage
zur Anlage IV der Mittheilung des Senats
vom 5. Juli 1861.

B e r i c h t

über die Verlegung resp. Erweiterung der Localitäten für die Polizei
und das Criminalgericht.

Um den Localitäten für die Polizei sowohl als auch für das Criminalgericht eine angemessene Lage gegen einander, und die durch die immer wachsende Vermehrung der Geschäfte beider Behörden nothwendig gewordene größere Ausdehnung zu verschaffen, ohne die Benutzung der übrigen bisher zu andern Zwecken verwendeten Localitäten des Stadthauses zu beeinträchtigen, sind verschiedene Combinationen und Umbauten des letztern versucht worden. Man ist aber immer mehr zu der Ueberzeugung gekommen, daß durch eine Umlegung der einzelnen Zimmer und mehr oder weniger ausgedehnte Veränderungen der jetzt bestehenden Räume, ein wesentlicher Vortheil, namentlich eine wirkliche Vermehrung der Räumlichkeiten, welche sich ohne Nachtheil für die Sache selbst nicht mehr aufschieben ließen, nicht erreicht werden könne.

Glücklicher Weise war die Möglichkeit, eine wirkliche Vermehrung des Raumes an einem mitten in der Stadt gelegenen Gebäude ohne weitere Ausgaben für Grunderwerb, sondern bloß mit den einfachen Baukosten zu beschaffen, gegeben. Das hinter dem Stadthause und von demselben durch einen kleinen Hof getrennte am 11. U. S. Kirchhof gelegene, zum Local für das Nachtwachenbureau benutzte kleine einstöckige Gebäude war selbst für den einfachen bisherigen Zweck unvortheilhaft und unvollständig eingerichtet. Ein Umbau desselben und eine Vermehrung der Räumlichkeiten im Erdgeschoß, um ein Local zu erhalten, in dem sich die Laternenanzünder Winter und Sommer hindurch versammeln könnten, war schon früher wünschenswerth erschienen; es lag daher nahe mit diesem Umbau gleich einen andern Zweck zu verbinden und durch Aufbauen zweier Stockwerke die Vergrößerung der Localitäten für Polizei und Criminalgericht zu erlangen.

Daraus ist das hier in den beifolgenden Zeichnungen dargelegte Project entstanden, und dürften zum bessern Verständnisse desselben wenige Worte genügen.

Im Erdgeschoß bleiben danach die Localitäten der Stadtpost unverändert.

Das Nachtwachenlocal erhält wie bisher ein Büreauzimmer für den Commissair und ein Zimmer nebst Schlafraum für die Nachtwache. Der Raum unter der Treppe dient zur Aufbewahrung der Körbe etc. — Diesem Locale gegenüber befindet sich das Local für die Laternenanzünder.

Da das Stadthaus nur unbedeutende und unzulängliche Kellerräume besitzt, so wird vorgeschlagen, unter dem ganzen Neubau einen Keller anzubringen, in welchem sich außer der Waschküche für den Deconomen noch Räume für Aufstellung einer Wäsch-

rolle und zur Aufbewahrung von Vorräthen befinden, und welche sämmtlich ihren Zugang vom Stadthaus hofe erhalten.

Bei der veränderten Eintheilung der beiden übrigen Stockwerke ist als maßgebend angenommen worden

- 1) daß die Localitäten für die Regierungscanzlei, das Civilstandsamt und die Deputationsfizungen unverändert bleiben;
- 2) daß sämmtliche für die Polizei erforderlichen Räume, also auch das Paßbureau im zweiten Stockwerke,
- 3) daß die für das Criminalgericht nothwendigen Räume im dritten Stockwerke zu liegen kommen.

Außerdem empfahl es sich dringend bei dem Polizeilocal Sorge für zwei Wartezimmer zu tragen, damit die dahin Verschiedenen nicht mehr genöthigt sind, in den durch die Menge der Wartenden mit übeln Dünsten angefüllten Corridoren zu warten, und damit es namentlich möglich wird, von den anständigen Leuten jene unsaubern Persönlichkeiten fern zu halten, welche gerade in nicht geringem Grade die Thätigkeit der Polizei in Anspruch nehmen.

Um zu dem in das dritte Stockwerk zu verlegenden Locale des Criminalgerichtes einen passenden Zugang und eine unmittelbare Verbindung seiner Räume unter einander zu verschaffen, mußte nicht nur das Catasteramt, sondern auch das Local für reponirte Acten verlegt werden. Ersteres würde in Zukunft die Räume des bisherigen Paßbureaus einnehmen, letzteres in dem neuen Anbau untergebracht werden, wo es von einer dort befindlichen Treppe direct zugänglich ist. Ebenso war es nothwendig, das Wohnzimmer des Postsecrétaires, welcher des Nachtdienstes wegen im Hause wohnen muß, nach dem dritten Stockwerke zu verlegen. Die frühere Wohnung des Polizeiinspectors mußte zum Locale des Criminalgerichtes hinzugezogen werden. Letzteres erhält durch die vorgenannte Treppe die nothwendige directe Verbindung mit dem Polizeilocale und mit den auf dem Dachboden befindlichen Räumen zur Aufbewahrung der corpora delicti etc.

Die übrigen Einzelheiten des Projectes sind aus den Zeichnungen leichter zu ersehen, als sie beschrieben werden können.

Die Kosten betragen nach specificirten Anschlägen

- | | |
|---|-----------|
| 1) für den Ausbau der alten Räume | fl. 2000. |
| 2) für den neuen Anbau. | „ 5550 |

Zusammen fl. 7550.

Es ist hierbei zu bemerken, daß die Kosten durchgängig etwas reichlich veranschlagt sind, weil namentlich beim Umbau alter Gebäude sich viele Schwierigkeiten nicht vorhersehen lassen.

Der neue Anbau wird per □-Fuß etwas über 5 Thaler kosten, was bei einem dreistöckigen mit Souterrain versehenen Gebäude angemessen erscheinen dürfte. Ich habe jedoch die begründete Ueberzeugung, daß die wirklichen Kosten nicht unerheblich unter der Anschlagssumme bleiben werden, wenn nicht unvorhergesehene erschwerende Umstände eintreten.

Bremen, den 26. Juni 1861.

(gez.) **A. Schröder.**

Es ist die Aufgabe der Wissenschaft, die Natur zu verstehen, und nicht nur zu beschreiben. Die Natur ist ein Ganzes, und wir müssen sie als solches betrachten. Die Wissenschaft ist ein Werkzeug, um die Natur zu verstehen, und nicht ein Ziel an sich selbst.

- 1) Die Natur ist ein Ganzes, und wir müssen sie als solches betrachten.
- 2) Die Wissenschaft ist ein Werkzeug, um die Natur zu verstehen, und nicht ein Ziel an sich selbst.
- 3) Die Natur ist ein Ganzes, und wir müssen sie als solches betrachten.

Die Natur ist ein Ganzes, und wir müssen sie als solches betrachten. Die Wissenschaft ist ein Werkzeug, um die Natur zu verstehen, und nicht ein Ziel an sich selbst. Die Natur ist ein Ganzes, und wir müssen sie als solches betrachten.

Die Natur ist ein Ganzes, und wir müssen sie als solches betrachten. Die Wissenschaft ist ein Werkzeug, um die Natur zu verstehen, und nicht ein Ziel an sich selbst. Die Natur ist ein Ganzes, und wir müssen sie als solches betrachten. Die Wissenschaft ist ein Werkzeug, um die Natur zu verstehen, und nicht ein Ziel an sich selbst.

Die Natur ist ein Ganzes, und wir müssen sie als solches betrachten. Die Wissenschaft ist ein Werkzeug, um die Natur zu verstehen, und nicht ein Ziel an sich selbst. Die Natur ist ein Ganzes, und wir müssen sie als solches betrachten.

Die Natur ist ein Ganzes, und wir müssen sie als solches betrachten. Die Wissenschaft ist ein Werkzeug, um die Natur zu verstehen, und nicht ein Ziel an sich selbst. Die Natur ist ein Ganzes, und wir müssen sie als solches betrachten. Die Wissenschaft ist ein Werkzeug, um die Natur zu verstehen, und nicht ein Ziel an sich selbst.

Dr. H. Schröder