

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 18. November 1861.

1. Ueberweisung eines Areals an die Stadtgemeinde Bremerhaven.

Die Deputation für die Häfen- und Hafenanstalten hat dem Senate den beifolgenden Bericht wegen Ueberweisung eines Grundstückes an die Stadtgemeinde Bremerhaven eingereicht, über welchen der Senat zunächst der Erklärung der Bürgerschaft entgegensteht.

2. Instandsetzung der die neue Börse begrenzenden Straßen und Plätze.

Einen ihm zugegangenen, von ihm veranlaßten Bericht der Straßenbaudeputation über die Instandsetzung der die neue Börse begrenzenden Straßen und Plätze theilt der Senat der Bürgerschaft zu ihrer Beschlußnahme, vorbehaltlich der feinigten, mit.

Anlage I

zur Mittheilung des Senats
vom 18. November 1861.

B e r i c h t

der Deputation der Häfen- und Hafenanstalten, die Ueberweisung des zu Bremerhaven zwischen der Leher- und Längen- und der Mühlen- und Kirchenstraße belegenen Vierecks an die Stadtgemeinde Bremerhaven betreffend.

Der Gemeinderath der Stadt Bremerhaven hat dem Senate vorgestellt, es sei erforderlich geworden, in Gemäßheit der Bauordnung für die Stadt Bremerhaven vom 17. März 1854 die Längenstraße längs dem Vierecke des Kirchenplatzes mit einer gepflasterten Fahrbahn und mit Trottoirs zu versehen und den ganzen Platz zu ebnen und zu reguliren, da ein großer Theil der Bauplätze zwischen dieser Straße und dem Deiche in das Eigenthum von Privaten übergegangen und bebaut worden sei, er ersuche daher nunmehr, auch der Gemeinde den Theil des Vierecks zwischen der Leher- und Längenstraße und zwischen der Mühlen- und Kirchenstraße zu überweisen, welcher noch dem Staate verblieben sei; die Seiten dieses Vierecks längs der Mühlenstraße und der Kirchenstraße aber, welche schon zum Theil mit der Pastorei und der Gemeindeschule bebaut seien, müßten dann in einer angemessenen Breite, mit Genehmigung des Senats, auch ferner zu Bauanlagen für Kirchen- und Schulzwecke sowie sonstige Gemeindeanstalten verwendet werden dürfen, jedoch mit Ausnahme des Theils desselben, der in der Verlängerung der Markt- und Grünenstraße liege. Dieser Theil und das sonstige Areal um die Kirche bleibe öffentlicher Platz und dürfe nicht bebaut werden. Die Stadtgemeinde werde alsdann aus Gemeindemitteln die Kosten der Anlage und der Unterhaltung der Hälfte der Straßen und des Trottoirs an der Längen-, Mühlen- und Kirchenstraße tragen, sowie die Instandhaltung des ganzen öffentlichen Platzes übernehmen.

Die Deputation, an welche der Antrag zur Prüfung überwiesen worden, hebt zunächst aus den früheren Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft das Folgende hervor:

In Gemäßheit des Berichts der Deputation für Bremerhaven vom 17. December 1841 wurde durch Beschluß des Senats und der Bürgerschaft vom 4. Januar 1842 der Gemeinde Bremerhaven das zur Errichtung von Kirchen- und Schulgebäuden ausersiehene, zwischen der Leher- und Marktstraße nördlich und südlich, und zwischen der Kirchen- und der Mühlenstraße westlich und östlich belegene Areal unter der Bedingung überwiesen, daß die Gemeinde das Areal dieser Bestimmung gemäß benutze. Der übrige Theil des Vierecks wurde zu Anbaupläzen eingetheilt, welche nach und nach verkauft werden sollten. Die Deputation beantragte daher schon im Mai 1843 den Verkauf von neun dieser Baupläze. Allein beim Beginne des Baus der Kirche zeigte sich, daß das Areal nicht ausreiche. In einem ferneren Berichte vom 29. December 1843 wurde daher, mit Bezugnahme auf einen Situationsplan und ein Gutachten des Bauraths van Konzelen, auseinandergesetzt, auf dem Vierecke des Kirchenplatzes dürften keine Baupläze weiter verkauft werden, der Verkauf der neun Plätze No. 312 bis 314, 323 bis 328, möge bis auf Weiteres sistirt werden, es dürfte vielmehr eine Erweiterung des Kirchenareals und die Mitbenutzung eines Theils dieser Baupläze zur Lösung der Aufgabe eines zweckmäßigen Kirchenbau's nicht zu umgehen sein, der Gemeinde möge daher die Benutzung der Anbaupläze, soweit der wirkliche Kirchenbau sich auf dem Grunde derselben erstrecke, gestattet werden, bei der Ungewißheit vor Ausführung des Baus ein sicheres Urtheil darüber zu gewinnen, wie viel von dem vorhandenen Areal unbebaut bleiben müsse, sei indeß die Entschliebung darüber noch auszusprechen, und jede anderweitige Benutzung desselben zu vertagen. — Der Senat und die Bürgerschaft traten diesen Vorschlägen am 26. April 1844 bei, zu der damals ausgesetzten Entschliebung ist es aber bis jetzt noch nicht gekommen. Es gehört daher zwischen der Mühlen- und Kirchenstraße und längs der Langerstraße noch dem Staate ein Streifen Areals, welcher offen daliegt, zum Kirchenplatz hinzugerechnet zu werden pflegt und vom Publikum benutzt wird. Das Nähere erhellt aus dem Risse Anlage A. Da jeder Anlieger an einer Straße nach den bestehenden Grundsätzen auch die Kosten der Hälfte der Straße nach Anschluß zu tragen hat, so ist der Staat verpflichtet, für dieses Areal die Kosten der ersten Anlage, und der ferneren Unterhaltung der Stadtgemeinde zu ersetzen.

Dem Staate sind dafür an Kosten circa 1200 Thaler zur Last gefallen, welche auch im diesjährigen Budget verzeichnet sind.

Die Deputation ist nun der Ansicht, daß seit dem Jahre 1844 die Verhältnisse Bremerhavens sich ganz anders gestaltet haben. Es kann nicht mehr daran gedacht werden, irgend einen Theil dieses Vierecks in gewöhnlicher Weise für die Staatscasse zu verwerthen. Es muß vielmehr der Platz, von der Leher- bis zur Langerstraße in gehöriger Breite und gerader Linie sich durchstrecken und bei den wachsenden Bedürfnissen der Gemeinde für Errichtung von Kirchen-, Schul- und sonstigen öffentlichen Anstalten das Areal an der Mühlen- und Kirchenstraße für Gemeindef Zwecke reservirt bleiben. Es erscheint ihr daher billig und zweckmäßig, daß nunmehr das ganze Viereck in gleicher Weise wie die Ueberweisung eines Theils dieses Areals bereits im Jahre 1841 geschehen ist, der Gemeinde definitiv überlassen werde. Es empfiehlt sich aber, dabei folgende nähere Bestimmungen festzuhalten, deren Ausführung und näheres Detail ihr überlassen sein würde:

- 1) Außer dem Areal, welches durch Beschluß des Senats und der Bürgerschaft vom 4. Januar 1842 und 26. April 1844 für Kirchen- und Schulzwecke bereits überlassen worden ist, wird nunmehr der übrige Theil des zwischen der Leher-, Langer-, Mühlen- und Kirchenstraße liegenden Vierecks der Stadtgemeinde definitiv überwiesen.
- 2) Von diesem Vierecke kann zwar längs der Mühlen- und Kirchenstraße mit Genehmigung des Senats ein Streifen bis zu einer Breite von höchstens 90 Fuß — mit Ausnahme des in der Fortsetzung der Grünen- und Marktstraße liegenden Theils dieses Streifens in der Breite dieser Straßen behufs Anlage von Gemeindevorrichtungen künftighin bebaut werden, er bleibt aber bis dahin, daß dieses geschieht, öffentlicher Platz.

- 3) Alles übrige Areal, einschließlich der Fortsetzung der Grünen- und Marktstraße ist und bleibt öffentlicher Platz und darf überall nicht bebaut werden.
- 4) Bei einer etwaigen Bebauung des sub 2 erwähnten Areals ist darauf Bedacht zu nehmen, daß die Grenze des öffentlichen Platzes an dem Schulhofe und der Pastorei so regulirt werde, daß sie von der Leher- bis zur Langenstraße eine gerade Linie bildet.
- 5) Der Stadtgemeinde liegt die Instandsetzung und Unterhaltung des Platzes, sowie der an dem Viereck angrenzenden Hälfte der Langen-, Mühlen- und Kirchenstraße und der Trottoirs an denselben aus Gemeindemitteln ob. Auch hat sie die in diesem Jahre bereits verwendeten Kosten für die Bepflasterung dieser Straßen und die Anlage des Trottoirs an denselben nach näherer Liquidation in gleicher Maaße zu tragen und resp. dem Staate zu ersetzen.
- Die Deputation beantragt daher,
sie zu ermächtigen, nach Maßgabe dieser Vorschläge die Ueberweisung des gedachten Areals zu ordnen.

Bremen, den 14. November 1861.

Die Deputation für die Häfen und Hafenanstalten:

(gez.) **A. Duckwitz.** (gez.) **J. G. Höpfen.**

Anlage II

zur Mittheilung des Senats
vom 18. November 1861.

Bericht der Straßenbaudeputation,

betreffend die Instandsetzung der die neue Börse begrenzenden Straßen und Plätze.

In Folge der wegen Baues einer neuen Börse stattgehabten Verhandlungen ist die erste Instandsetzung des vom Staate zu erwerbenden Straßen- und Marktareals aus öffentlichen Mitteln zu bestreiten.

Die Deputation ist nun vom Senate aufgefordert worden, darüber, wie diese Instandsetzung in zweckmäßiger Weise zu geschehen habe, sowie über die dadurch entstehenden Kosten zu berathen und zu berichten. Dieser Aufforderung beehrt sie sich in Folgendem nachzukommen.

Es dürfte schon auf den ersten Blick einleuchtend sein, daß es sich nicht empfiehlt, sich auf die bloße Bepflasterung des von der Handelskammer an den Staat abgetretenen Areals zu beschränken und den Markt, den Grasmarkt und die Straße am Dom in ihrem jetzigen Zustande zu belassen. Es würden dadurch die in dieser Gegend vorhandenen Uebelstände, namentlich das fehlerhafte Niveau am Grasmarkt und am Dom; die mangelhafte Abwässerung dieser Straßen sowie des Marktes und das schlechte Straßenpflaster bestehen bleiben und in noch erhöhtem fast unheimlichem Maaße hervortreten. Die berichtende Deputation hatte schon vor zwei Jahren die Absicht, zur Beseitigung dieser Uebelstände Vorschläge zu machen, wurde aber damals durch den inzwischen beschlossenen Börsenbau davon zurückgehalten.

Der Baudirector Schröder theilt vollständig diese Ansicht. Was insbesondere die Höhenverhältnisse der die neue Börse begrenzenden Straßen und Plätze betrifft, so geht er davon aus, daß die jetzige Höhe der zwischen dem Roland und dem Rathhause liegenden Straße nicht geändert werden dürfe, mithin als fest anzunehmen sei und schlägt sodann vor, den Grasmarkt und die Straße am Dom, unter Abgrabung von 2 bis 3 Fuß gleichmäßig bis zur Domsheide ansteigen zu lassen, auch die Strecke von der Wachstraße bis nach der Rathhausecke in gleichmäßiger Steigung herzustellen, Außerdem hält derselbe für wünschenswerth, daß auch die Strecke vom Grasmarkt nach dem Stadthause und von da weiter nach dem Domshofe niedriger gelegt werde, damit die Höhenverhältnisse derselben sich in allmähligem Uebergange an die des Grasmarktes und Marktes anschließen.

Die Deputation bezieht sich wegen der weiteren Details hinsichtlich des Gefälles der einzelnen Straßen und Plätze, sowie wegen der erforderlichen Canalisirung und Pflasterung auf den beifolgenden Bericht des Baudirectors Schröder nebst den dazu gehörenden zwei Zeichnungen, und glaubt ihrerseits die Genehmigung der darin gemachten Vorschläge empfehlen zu müssen.

Sie bemerkt dabei, daß sie die neue Straße an der Ostseite der Börse lediglich für Fußgänger herzurichten gedenkt. Sollte daselbst eine Bahnbahn hergestellt werden, so würde dieselbe bei 130 Fuß Länge 9 Fuß Fall erhalten, was sich offenbar als völlig unzulässig herausstellt. Auch ist für eine Fahrstraße an der fraglichen Stelle, so viel der Deputation bekannt ist, keinerlei Bedürfnis vorhanden.

Die Kosten der nach Vorstehendem erforderlichen Arbeiten betragen im Ganzen 41,200 Thaler, sie vertheilen sich wie folgt:

1) Umpflasterung und Canalisirung des Marktes	fl 19,000
2) Umpflasterung und Canalisirung der Straßen am Grasmarkt und am Dom	" 9,600
3) Herstellung der neuen Straße an der Ostseite der Börse, des Trottoirs um die Börse sowie des Platzes an der Johannisstraße	" 6,000
4) Tieferlegung des Pflasters vom Grasmarkt bis auf den Domshof	" 6,600
	fl 41,200

Die Deputation ist in Uebereinstimmung mit den Technikern der Ansicht, daß die Vornahme der sub 1, 2, 3 genannten Arbeiten nach einander in den Jahren 1862, 1863 und 1864 sich empfehle, daß dagegen die Beschlußnahme über die Arbeit sub 4 bis auf Weiteres noch ausgesetzt werden könne.

Diesemnach erlaubt sich die Deputation zur Beschlußnahme zu empfehlen:

- 1) die in dem beifolgenden Berichte des Baudirectors Schröder gemachten Vorschläge zur Instandsetzung der die neue Börse begrenzenden Straßen und Plätze zu genehmigen.
- 2) zur Ausführung der darnach erforderlichen Arbeiten der Deputation zu gestatten, in ihr Budget aufnehmen zu dürfen für 1862 fl 19,000, 1863 fl 9,600, 1864 fl 6000.

Schließlich bemerkt die Deputation noch, daß ihr vorzubehalten ist, kleine Aenderungen in dem vorgeschlagenen Plane, z. B. in Betreff einzelner in der Zeichnung angegebener Höhen, sofern sie sich bei der Ausführung als zweckmäßig ergeben sollten, vornehmen zu dürfen.

Bremen, den 16. November 1861.

(gez.) C. F. Feldmann.

(gez.) J. D. Helmken.

Unteranlage
zur Anlage II. der Mittheilung des Senats
vom 18. November 1861.

B e r i c h t

des Baudirector Schröder, betreffend die Veränderung der Straßenanlagen und Plätze am Markt u. in Folge des Baues der neuen Börse.

Dem geehrten Auftrage gemäß verfehle ich nicht, über die Veränderungen, welche in Folge des Baues der Börse an den dieselbe umgebenden Straßen und Plätzen vorgenommen werden müssen, in Nachstehendem zu berichten.

In dem Antrage der Handelskammer wegen des Börsenbaues, ist mit besonderem Nachdruck hervorgehoben worden, daß durch die Wahl des vorgeschlagenen Areals und die in Folge des projectirten Baues eintretenden Veränderungen der Baulinien eine wesentliche Verbesserung der an dieser Stelle so beschwerlichen ja oft gefährlichen Passage erlangt werden würde. Dies wurde staatsseitig anerkannt und eine namhafte Summe als Entschädigung für die zur Erlangung der genannten Vortheile offerirten Leistungen der Handelskammer bewilligt, außerdem auch noch bestimmt, daß der Staat die Kosten der Umpflasterung und Veränderung der Straßenanlagen tragen wolle. Obgleich man sich nun wohl damals über die Ausdehnung der erforderlichen Straßenbauarbeiten noch nicht vollständig klar war, so wird sich doch Niemand verhehlt haben, daß dieselben nicht unbedeutend sein werden, da bei einigem Nachdenken Jedermann voraussehen konnte, daß z. B. der Markt, da er eine größere Ausdehnung und eine veränderte Gestalt erhalten sollte, auch vollständig umgelegt und umgepflastert werden müßte, daß ferner die Verbindungsstraßen zwischen dem Markte einerseits und dem Domschofe, der Domscheide, der Wachtstraße und der Johannisstraße andererseits nicht in dem jetzigen Zustande verbleiben konnten, sondern ebenfalls wesentlich verändert und endlich, daß wenn man eine wirkliche Verbesserung der Fahrpassage erlangen wollte, die bisherigen Höhenlagen vollständig oder wenigstens soweit es die localen Verhältnisse gestatteten umgestaltet werden müßten.

Nachdem nun den Anträgen der Handelskammer staatsseitig die gewünschte Genehmigung ertheilt worden war, wurde es Aufgabe des Technikers, zu ermitteln, in welcher Weise, mit Berücksichtigung der in vieler Beziehung äußerst ungünstigen Lage der Höhenverhältnisse und der beiden benachbarten ehrwürdigen monumentalen Gebäude, welche durch den neuen Bau in keinem Falle in ihrer architectonischen Erscheinung beeinträchtigt werden durften, die Umgebung zur Erzielung einer besseren Fahrpassage am Zweckmäßigsten verändert werden könnte.

Zu diesem Zwecke ist die beiliegende Situationskarte ausgearbeitet worden, in der die bisherigen Straßenhöhen mit schwarzen und die neuen mit rothen Zahlen bezeichnet sind. Dieselbe wird sich durch wenige Worte näher erläutern und auch dem Nichttechniker verständlich machen lassen.

Die zur Umgestaltung der Umgebung des neuen Börsengebäudes erforderlichen Arbeiten lassen sich in drei Abtheilungen theilen, nämlich:

- 1) die Umgestaltung der Höhenverhältnisse,
- 2) die Bepflasterung und
- 3) die Canalisirung der angrenzenden Plätze und Straßen.

Die erste und unbedingt wichtigste Abtheilung soll specieller erörtert werden, während die beiden anderen nur weniger Worte bedürfen.

Aus der Situationskarte ist zu ersehen, daß die Straßenoberfläche vom Domschofe am Stadthause bis zur Rathhausdecke, welche dem zu erbauenden Gebäude gegenüber liegt, ein Gefälle von 4,62 Fuß bei einer ungefähren Länge von 150 Fuß hat, die Fortsetzung der Fahrbahn bis zur Wachtstraße 7,2 Fuß bei einer ungefähren

Länge von 350 Fuß, also die ganze Strecke 11,82 Fuß bei einer ungefähren Länge von 500 Fuß. Das mittlere Verhältniß würde demnach 1 zu 42 sein; es fällt aber viel ungünstiger, nämlich 1 zu 32, für diejenige Strecke aus, welche wegen der scharfen Biegung der Fahrstraße auch bei günstigerem Gefälle beschwerlich genug zu passiren sein würde. Dagegen ist das Gefälle von der Rathhausercke bis zur Wachtstraße um eben so viel vortheilhafter. Es hätte nun nahe gelegen, das ganze Gefälle so umzuändern, daß eine gleiche Ansteigung von der Wachtstraße bis zum Domshofe erlangt worden wäre, wenn die Straße an der dem neuen Börsengebäude gegenüberliegenden Ecke des Rathhauses hätte aufgehöhht werden können. Das ist aber durchaus unthunlich, weil das Rathhaus, welches ohnehin durch den Börsenbau in seiner architectonischen Erscheinung eher verlieren als gewinnen wird, dadurch zu sehr beeinträchtigt und scheinbar in den Grund hineingedrückt werden würde. Das Günstigste, was man thun könnte, wäre daher die Straßenoberfläche an dieser Ecke als fest und unveränderlich anzunehmen. Ist dies jedoch festgestellt, so geht daraus folgerichtig hervor, daß eine beträchtliche Aufhöhung der Ausmündung der Wachtstraße für die Verbesserung der Fahrpassage nicht so viel Vortheil bringt, als sie in anderer Beziehung Nachtheile hat, daß auf der andern Seite eine Verbesserung des Niveaus der Fahrbahn nach dem Domshofe hin nur durch Abgrabung des zwischen dem Stadthause und dem Dome befindlichen Rückens möglich ist.

Die Straßenoberfläche steigt am Domshofe von der niedrigsten neben dem „Vindenhofe“ und der „Stadt Frankfurt“ befindlichen Stelle bis nach dem Dome zu an und senkt sich von da nach dem Markte wieder steil ab. Es liegt auf der Hand, daß die Fahrbahn durch Abtragung dieses Bergrückens wesentlich gewinnen muß und würde nur zu erwägen sein, ob die der Ausführung entgegenstehenden örtlichen Schwierigkeiten ohne Nachtheil zu überwinden sind. Diese Schwierigkeiten bestehen allein in der sehr flachen Fundirung der Außermauern des Seitenschiffes am Dom. Der Thurm sowohl wie das Stadthaus gestatten eine Abgrabung ohne weitere Vorkehrungen. Die Fundamente der genannten Seitenmauern liegen indessen nur 2 Fuß unter der jetzigen Oberfläche des Pflasters und es war schon bei einer vor einigen Jahren vorgenommenen Senkung nothwendig, das Trottoir neben den Mauern nicht mit zu senken, sondern noch ein zweites Trottoir tiefer daneben zu legen. Will man nun mit der Straßenoberfläche noch tiefer gehen, so muß dieses Trottoir in eine Treppe verwandelt werden, deren Stufen auf der Marktseite um den Domseingang herungeführt werden, auf der anderen Seite nach der Sandstraße zu nach und nach auslaufen. Alsdann kann, ohne irgend welche Gefahr für die Domsfundamente das Pflaster zwischen Dom und Stadthaus um 2 Fuß gesenkt werden, wobei zu bemerken ist, daß die Senkung an dem Seitenschiff dann nur noch — nicht ganz 12 Zoll betragen wird.

Das Gefälle wird anstatt eines Verhältnisses von 1:32 jetzt 1:56 erhalten, ein Verhältniß, welches so günstig ist, wie man es irgend erwarten kann. Die Umpflasterungsarbeiten werden sich aber dann bis zu einem Drittel des Domshofes erstrecken müssen.

Rechnet man nun hierzu noch, daß durch die in Folge des Börsenbaues möglich gewordene Coupirung der dem Rathhause gegenüberliegenden Häusercke die Fahrbahn anstatt der bisherigen scharfen Wendung jetzt in sanfter Biegung vorübergeleitet wird, so erhält man eine so wesentliche Verbesserung der Fahrbahn, daß dadurch die dafür gebrachten Opfer nicht zu groß erscheinen werden.

Die Straße „am Dom“ bis zur Domsheide bietet ähnliche Niveauverhältnisse als die oben besprochene dar. — Auch hier befindet sich zwischen den beiden Endpunkten, dem Grasmarke und der Domsheide, ein Bergrücken, der an seinem Gipfel 4,75 Fuß höher als der Grasmarkt und um 1 Fuß höher, als die Einfahrt in die Domsheide liegt. Es kann um so weniger einem Zweifel unterworfen werden, daß auch dieser Rücken abgetragen werden muß, als dieses schon früher von der Straßenbaudeputation beabsichtigt und nur aus nicht hierher gehörigen Gründen noch einige Zeit verschoben worden war, und als hier außer der Unterfangung des Hauses am Dom No. 1, deren Kosten zu 600 Thalern veranschlagt sind, keine weiteren technischen Schwierigkeiten vorhanden sind.

Das Nivellement des Marktplatzes muß ebenfalls geändert und regulirt werden, bietet jedoch geringere Schwierigkeiten dar, als die oben besprochenen Straßentheile. — Wie schon erwähnt, soll die Straße von der Wachtstraße ab bis zur Rathhausdecke gleichmäßig ansteigen und würde dadurch ein Gefälle von ungefähr 1:50 erhalten, welches bei der schlanken Linie der Fahrbahn als ein in jeder Hinsicht günstiges zu betrachten ist. Dadurch wird es aber erforderlich, daß die Straße von der neuen Börse am Schütting vorüber bis zur Langenstraße ebenfalls möglichst erhöht werde. Die daran liegenden Gebäude würden indessen eine größere Erhöhung als 12 Zoll beim Schütting ohne große unverhältnismäßige Unkosten nicht zulassen. Dieses Maas reicht aber jedenfalls aus und wird dadurch ein ähnliches Verhältniß wie das bisherige wieder hergestellt, welches bislang keine Unzuträglichkeiten mit sich gebracht hat und welches durch besseres Pflaster und bessere Canalisirung nach Vollendung der Umlegung um so viel günstiger erscheinen wird. Dagegen wird das Gefälle an der Rathsapotheke wesentlich vortheilhafter sich gestalten. Die Straße vor dem Rathhause liegt fast horizontal und darf daran eines Theils wegen des äußern Aussehen des Rathhauses, andern Theils wegen der Auffahrt nach dem Kirchhofe nicht wohl etwas geändert werden.

Die zweite Abtheilung des Berichts die Umpflasterung der Straßen und Plätze in der Umgebung des neuen Börsengebäudes bedarf zu ihrer Erläuterung nur weniger Worte.

Die Straßen sollen mit Asphalt-Trottoir versehen und mit behauenen Basaltsteinen abgepflastert werden, wozu da, wo das Gefälle etwas steiler liegt, Plattenbasalt zu nehmen ist. Der Markt würde da, wo er nicht befahren werden darf, mit kleinen Steinen mosaikartig abgepflastert und mit Granitbortsteinen umgeben werden.

In Betreff der dritten Abtheilung, der Canalisirung, ist nur zu bemerken, daß die jetzigen Canäle am Markte durchgängig zu flach liegen und zu wenig Fall haben, daß dadurch alljährlich nicht unbedeutende Ausgaben für Reinhaltung und Reparatur derselben nothwendig waren. Seit vielen Jahren ist daran gebessert worden, allein eine wirkliche Abhülfe ist nur durch vollständige Umlegung zu erwarten, die wiederum nur mit einer Umlegung des ganzen Pflasters Hand in Hand gehen kann. Obgleich nun die Umlegung der Canäle mit dem Börsenbau in keiner Beziehung steht, so ist dieselbe doch in dem Anschlage mit aufgenommen, weil sie, wie gesagt, nur bei einer Umpflasterung mit Vortheil ausgeführt werden kann.

Die Kosten aller dieser Straßenbau- und Regulirungsarbeiten werden nach speciellem Kostenanschlage 41,200 Thaler betragen, sich aber auf wenigstens drei Jahre vertheilen, theils weil die Nothwendigkeit eine schnellere Ausführung nicht verlangt, theils weil der Bau des Börsengebäudes, welcher ungefähr so lange dauern wird, einer schnelleren Vollendung hinderlich ist und endlich, weil es kaum möglich sein dürfte, die nöthigen Arbeitskräfte zu beschaffen, ohne die Ausführung der übrigen nothwendigen Straßenbauarbeiten zu beeinträchtigen. Die Ausgaben würden sich demnach für jedes Jahr auf 13—14,000 Thaler stellen.

Dem Unterzeichneten ist oft der Einwurf gemacht worden, daß diese so große Ausgabe nicht unbedingt in ihrer ganzen Ausdehnung nöthig sei und daß man sich daher mit dem begnügen solle, was nicht zu vermeiden sei. Es sei mir gestattet, darüber meine Ansicht auszusprechen:

Nicht bloß in dem vorliegenden Falle, sondern immer unter ähnlichen Umständen muß der Techniker zunächst das ganze Project bearbeiten, um darzuthun, was unter Berücksichtigung der lokalen Schwierigkeiten erlangt werden kann und angestrebt werden muß. Es ist dann Sache der entscheidenden Behörde zu bestimmen, wie weit sie gehen will. In dem vorliegenden Falle kommt aber noch hinzu, daß es durchaus nothwendig ist, der Handelskammer genau und bestimmt anzugeben, in welcher Weise die Anlagen nicht für den Augenblick, sondern für spätere Zeiten ausgeführt werden sollen, denn die neue Börse ist nicht für die nächsten Jahre gebaut, sondern jedenfalls für Jahrhunderte, und wenn man auch nicht Alles für einen so langen Zeitraum vorherbestimmen kann, so darf man doch die Augen nicht vor dem verschließen, was unausbleiblich in den nächsten Jahren erfolgen muß, und ich habe die Ueberzeugung, daß die in vorstehendem Berichte empfohlene Straßenregulirung zc. das Geringste ist,

was zur Erlangung einer guten Communication geschehen muß. Sollte es daher auch staatsseitig beliebt werden, für den Augenblick nicht alles so, wie vorgeschlagen, auszuführen, worin auch ich keinen sehr großen Nachtheil sehe, so muß doch der Handelskammer wegen ein Beschluß für spätere Zeiten schon jetzt gefaßt und festgestellt werden, damit die Fundamente und Sockel des neuen Gebäudes schon jetzt danach eingerichtet werden, und der Staat nicht, wenn er nach wenigen Jahren dennoch zur Ausführung des ganzen Vorschlages schreiten wollte, genöthigt sein würde, mit großen Geldopfern das nachträglich auszuführen, was, wenn es jetzt gleich vorbereitet wird, gar keine Mehrkosten verursacht.

Bremen, den 25. October 1861.

(gez.) A. Schröder.