

Beschluß der Bürgerschaft

vom 5. Juni 1861.

1. Antrag, die Kosten des Trottoirs an der großen Johannisstraße betreffend.

Der Bürgerschaft ist ein Gesuch mehrerer Anwohner der großen Johannisstraße in Betreff eines Zuschusses zu den Kosten der Trottoiranlage zugegangen, welches sie dem Senat hieneben mittheilt.

Sie trägt darauf an, daß die Straßenbaudeputation überlege und darüber berichte, ob es nicht der Billigkeit entspreche, für die große Johannisstraße die Anlage eines Trottoirs von 6 Fuß Breite zu genehmigen und zwar in der Art, daß zu demselben die Anlieger den ordnungsmäßigen Beitrag zu leisten haben würden.

2. Antrag, eine deutsche Centralgewalt mit Volksvertretung betreffend.

Angeichts der ernsten politischen Verwickelungen Europa's und der in Deutschland wachsenden Erkenntniß, daß die gegenwärtigen Bundeseinrichtungen dem berechtigten Streben des deutschen Volks nach nationaler Macht und Schutz seiner Interessen nicht genügen, fühlt sich die Bürgerschaft gedrungen, auch ihrerseits der allgemeinen Ueberzeugung Ausdruck zu geben, daß eine feste Einigung und einheitliche Leitung der Angelegenheiten Deutschlands zu seiner Sicherheit, sowie zur Behauptung seines Rechts und Ansehens, dem Auslande gegenüber, ein Gebot der Nothwendigkeit ist, und daß nicht minder zum Schutze der Freiheit sowie zur Begründung gemeinsamer Institutionen auf dem Gebiete der Gesetzgebung und Volkswirtschaft eine allgemeine Vertretung der deutschen Nation unentbehrlich erscheint.

Indem die Bürgerschaft zugleich die Ansicht ausspricht, daß die Unabhängigkeit und freie Selbstregierung der einzelnen Staaten, auf welche besonders Bremens glückliches Gemeinwesen hohen Werth zu legen befugt ist, mit der engen Vereinigung des deutschen Vaterlandes zum Bundesstaate wohl vereinbarlich ist, die in Beziehung auf die unbeschränkte Selbstständigkeit zu bringenden Opfer durch den hohen Gewinn des großen Vaterlandes an Macht und Wohlfahrt reichlich aufgewogen werden, fordert sie den Senat, mit dem sie sich, wie in allen allgemeinen deutschen Dingen, so auch in dieser eines Sinnes weiß, auf, unablässig mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln für die neue Organisation der deutschen Bundesverhältnisse mit einer Centralgewalt und allgemeiner Volksvertretung zu wirken.

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 7. Juni 1861.

1. Betrieb der Gasanstalt.

Die Deputation bei der Gasanstalt hat dem Senate den beifolgenden Bericht übergeben, in welchem sie die Anlegung einer Schienenverbindung zwischen dem Bahnhofe und der Anstalt so wie die Prolongation des Beschlusses wegen der Ermäßigung des Gaspreises beantragt. Der Senat sieht hierüber zunächst der Erklärung der Bürgerschaft entgegen.

2. Anlage von Straßen am Fehrfelde.

Sodann theilt der Senat den beifolgenden Bericht der Baudeputation über die Anlage von Straßen am Fehrfelde der Bürgerschaft zu ihrer Erklärung, vorbehaltlich der feinigern, mit.

3. Landaustausch und Straßenanlage in der Nähe des Bahnhofes.

Zu gleichem Zwecke und unter gleichem Vorbehalte läßt der Senat einen ihm übergebenen Bericht der Eisenbahndeputation über einen in Antrag gebrachten Landaustausch und eine damit in Verbindung stehende projectirte Straßenanlage der Bürgerschaft hieneben zugehen.

4. Verlegung des Anlegeplatzes für Dampfschiffe.

Einem von der Bürgerschaft am 4. Juli v. J. kundgegebenen Wunsche gemäß hat der Senat die Convoyedeputation beauftragt über die Frage zu berichten, ob es sich empfehle den Anlegeplatz für Dampfschiffe nach der Schlachte zu verlegen. In Folge dessen hat die genannte Deputation den beifolgenden Bericht übergeben, über welchen zunächst die Bürgerschaft ihre Erklärung abgeben wolle.

5. Allgemeines deutsches Handelsgesetzbuch.

Die durch Beschluß der Bundesversammlung vom 17. April 1856 zur Ausarbeitung des Entwurfs eines allgemeinen Handelsgesetzbuchs für die deutschen Bundesstaaten berufene Commission hat ihre Arbeit am 12. März 1861 zu Nürnberg vollendet und den Entwurf des Handelsgesetzbuchs sowohl der Bundesversammlung als den verschiedenen Bundesregierungen vorgelegt.

Zugleich ist auch von Seiten der Bundesversammlung an sämtliche Regierungen die Empfehlung ergangen, den von der Conferenz in Nürnberg berathenen Entwurf unverändert in den einzelnen Bundesstaaten einzuführen, eine Empfehlung, welcher der Senat um so mehr thunlichst zu entsprechen geneigt ist, als er nicht nur die großen Vortheile, welche die Gemeinschaftlichkeit des Rechts in jeder Beziehung mit sich bringt, sondern auch die Umsicht und Sachkunde, mit welcher die handelsrechtliche Conferenz ihre schwierige Aufgabe gelöst hat, vollkommen zu würdigen weiß.

Ehe indeß dem von der Conferenz in Nürnberg berathenen Entwurf eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs für Bremen Gesetzeskraft verliehen werden kann, werden vorab die Bestimmungen des Entwurfs einer näheren Prüfung zu unterziehen und die zur Einführung desselben erforderlichen gesetzlichen Vorschriften zu berathen sein, womit nach der Ansicht des Senats am zweckmäßigsten eine Deputation zu beauftragen sein dürfte.

Der Senat beantragt daher für jetzt nur die Niedersetzung einer Deputation, welche über die Frage, ob und welche Bedenken etwa in unserm Staate der unveränderten Einführung jenes Entwurfs entgegenstehen möchten, zu berathen und zu berichten, zugleich aber das jedenfalls erforderliche Einführungsgezet zu entwerfen haben würde, und ersucht die Bürgerschaft für diese Deputation ihre Mitglieder namhaft zu machen.

6. Besteuerung von Honigkuchen und ähnlichem Backwerk.

Mit der beantragten deputationsseitigen Berathung ist der Senat einverstanden.

Anlage I
zur Mittheilung des Senats
vom 7. Juni 1861.

B e r i c h t

der Deputation bei der Gasanstalt.

Die Gasanstalt bedarf jährlich ein Quantum von etwa 100,000 Centnern Gaskohlen, deren Transport von der Ankunftsstelle bis in die Kohlenschuppen 60 Grote

bis 1 Thaler für je 100 Centner, mithin im Ganzen 833 Thaler bis 1000 Thaler kostet, mit dem sich stets steigenden Consum aber in gleichem Maße höher zu stehen kommt. Diese Kosten würden nicht unbedeutend vermindert werden, wenn die Schienenstränge des benachbarten Bahnhofes, nach dem Antrage des Inspector Leonhardt, durch zwei Drehscheiben und ein Seitengleis mit der Anstalt in der Art verbunden werden, daß die für die letztere bestimmten Eisenbahn-Kohlenwagen beladen bis in die Kohlenschuppen der Anstalt geschoben und hier durch die eignen Arbeiter derselben entladen werden könnten. Nach wiederholter und jetzt bedeutend reducirter Veranschlagung berechnet der Baudirector Schröder eine solche Gleisverbindung incl. aller Nebenkosten auf 7200 Thaler, wie in der Anlage näher specificirt ist. Die Deputation ist der Ansicht, daß es sich sehr empfiehlt, diese Summe zu solchem Zwecke zu verwenden, da die jährlichen Zinsen dieses Capitals zu $4\frac{1}{2}$ Procent, wozu die Anleihe zur Herstellung der Gasanstalt größten Theils contrahirt ist, nur 324 Thaler betragen, mithin eine solche Schienenverbindung ein Ersparniß von jährlich 509 resp. 676 Thaler in Aussicht stellt.

Das Betriebscapital der Gasanstalt reicht vollkommen aus, um eine solche Verwendung bestreiten zu können, da aber Senat und Bürgerschaft im Jahre 1858 beschlossen haben, daß über alle größeren Anlagen vorab berichtet und ein gemeinsamer Beschluß beantragt werden solle, so stellt die Deputation nunmehr an ihre geehrten Committenten den Antrag, sie zu der Ausführung der bezeichneten Gleisverbindung auf Kosten der Gasanstalt zu ermächtigen.

Sodann hält sich die Deputation verpflichtet, darauf aufmerksam zu machen, daß Senat und Bürgerschaft auf ihren Antrag vom 20. November 1860, den Preis des den Privaten zu liefernden Gases von 4 Thaler auf 3 Thaler 24 Grote per 1000 Cubikfuß herabzusetzen, nur in der beschränkten Weise eingegangen sind, daß diese Herabsetzung nur bis zum letzten Juni d. J. stattfinden solle, daß daher, wenn bis dahin nicht ein anderer Beschluß gefaßt werden sollte, mit dem 1. Juli der noch gesetzlich feststehende Preis von 4 Thaler per 1000 Cubikfuß von selbst wieder in Wirksamkeit tritt. Die Deputation muß indessen dringend anheimgeben, sie zu ermächtigen, auch fernerhin das Gas zu dem ermäßigten Preise, dessen weitere Herabsetzung zu beantragen sie sich vorbehält, an die Privaten abgeben zu dürfen.

Bremen, am 4. Juni 1861.

(gez.) C. Kottmeier. (gez.) Joh. Fr. Philippi.

Unter-Anlage
zur Anlage I der Mittheilung des Senats
vom 7. Juni 1861.

K o s t e n a n s c h l a g

über Herstellung der Gleisanlage nach der Gasanstalt.

2 Stück complete Drehscheiben mit Zubehör à 1600 ^{apf}	3200	—
334 + 225 + 32 + 130 + 115 + 112 + 240 = $\frac{1188}{16}$		
= $74\frac{1}{4}$ Ruthen rund		
75 Ruthen Gleise zu legen incl. Schienen, Schwellen, Rieß etc.		
pr. Ruthe 45 ^{apf}	3375	—
Transport	6575	—
	63 *	

		Transport...	6575 . —
Ladebühne in den Kohlenschuppen.			
317 =	2.158 $\frac{1}{2}$	Fuß tannene Langschweller $\frac{7}{8}$ " stark à 16 fl.	70 . 32
317 =	2.158 $\frac{1}{2}$	" desgl. $\frac{7}{8}$ " stark. à 13 "	57 . 17
153 =	17.9	" Querschweller $\frac{7}{8}$ " stark. à 13 "	27 . 45
198 =	66.3	" Ständer $\frac{8}{8}$ " stark. à 14 "	38 . 36
102 =	34.3	" Streben $\frac{7}{8}$ " stark. à 13 "	18 . 30
1351 =	(1087' + 33.8)	lfd. Fuß der Bahnschweller; Hölzer abzubinden und aufzustellen à lfd. Fuß 3 fl.	56 . 21
475 $\frac{1}{2}$ =	3.158 $\frac{1}{2}$	Fuß 2zöllige Bohlen zwischen dem Gleise à 5 fl.	33 . 2
20 =	4.5	eine Brücke zum Transport der Kohlen vom Gleise bis zum Feuerhause mit Klappen von 2zölligen Bohlen à 6 fl.	1 . 48
175 □-Fuß =	(40.4 + 3.5)	eine Rampe von 2zölligen Bohlen zum Transport der Kohlen übers Gleis, mit Klappen à 6 fl.	14 . 42
4	Stück	hölzerne Böcke von verschiedener Höhe unter der vorbenannten Rampe à 3 fl.	12 . —
2	äußere Thüren	zu verändern, auszubrechen und aufzumauern incl. Material à 20 fl.	40 . —
2	neue eiserne Thore	mit Zubehör 10 $\frac{1}{2}$ ' à 10' à 60 fl.	120 . —
Insgemein, für Reparaturen, die ausgehobene Erde des Kiesbettes zu verkarren etc.			135 . 15
Summa.... fl.			7200 . —

Bremen, den 31. Mai 1861.

(gez.) A. Schröder.

Anlage IIzur Mittheilung des Senats
vom 7. Juni 1861.**B e r i c h t**

der Baudeputation, eine Straßenanlage im Pagenthorner Felde betreffend.

Die Gebrüder Volte beabsichtigen ihr längs der Eisenbahn zwischen der Schwachhauser Chaussee und dem Fehrfeldswege belegenes Grundstück zu bebauen, was wegen der Localität seine besonderen Schwierigkeiten hat. Nachdem sie verschiedene Bauprojecte gemacht und wieder zurückgenommen haben, beabsichtigen sie jetzt an der Schwachhauser Chaussee mehrere größere Gebäude, vom Fehrfeldswege aus aber einen Complex von circa 60 kleinen einstöckigen Häusern herzustellen.

Die geringe Breite ihres Landes gestattet ihnen dies nur in der Weise, wie es auf dem beifolgenden Risse, Unteranlage 1 verzeichnet steht. Ihr desfallsiges an den Senat gerichtetes Gesuch ist an die berichtende Deputation verwiesen, welche sich darüber das Folgende vorzutragen erlaubt.

Wie die beifolgende Zeichnung ergibt, werden durch das Project die in dem Vorstadtsplane projectirten Straßen nicht verändert, sondern wie vorgeschrieben, unbebaut gelassen. Die Localität gestattet es aber in keiner Weise, diesen Straßen, welche gewissermaßen einen Ring bilden, eine größere Breite wie 24 Fuß zu geben, indem selbst diese Breite nur dadurch zu erreichen war, daß gegen die sonstige Bauregel kleiner Häuser denselben eine größere Breite wie Tiefe gegeben wurde. Diese 24füßige Breite hat bei der nur an einer Seite bebauten längs der Eisenbahn laufenden Straße kein Bedenken, dagegen müßte der Regel nach die andere Parallelstraße eine größere Breite haben.

Nach Ansicht der berichtenden Deputation hat nun der Staat kein Interesse eine größere Breite zu fordern, da nach dem ganzen Plane die Anlage ein in sich abgeschlossener Complex von Häusern ist, der Gedanke an die Möglichkeit einer Weiterführung der Straßen aber nach der ganzen Localität nicht Platz greifen kann, also für den Verkehr dieser Häuser die Breite von 24 Fuß vollständig genügt. Im Interesse der Salubrität ist es aber wünschenswerther, daß die Häuser auch Hinterhöfe, welche bei einer größeren Breite der Straße wegfallen müßten, bekommen, weil der Luftzug und außerdem die Reinlichkeit der Straße dadurch gefördert wird.

Trotz dieser für die Genehmigung des Projectes sprechenden Gründe würde sich die Deputation nicht dafür erklären, wenn der Fall die allgemeinen Grundsätze des Vorstadtplans präjudicirte. Allein dies scheint in einem Falle, welcher höchst singulär ist und Consequenzen nicht wohl nach sich ziehen kann, nicht zu beforgen zu sein. Will man überall die Erbauung kleiner Miethwohnungen staatsseitig befördern, und das Bedürfniß liegt gewiß vor, so liegt in der Gewährung solcher durch die Umstände gebotenen an sich billigen Wünsche eine ebenso zweckmäßige als unschädliche Concession des Staats. Denn bei starrer Einhaltung der Vorschriften der Bauordnung wird die Erbauung kleiner Miethhäuser in größerem Maßstabe in der That sehr erschwert. Die Deputation empfiehlt daher ihrerseits, daß Senat und Bürgerschaft den Gebrüdern Volte ausnahmsweise gestatten, zum Behuf der Erbauung von kleinen einstöckigen Häusern, die nach Unteranlage 1 anzulegenden beiden Parallelstraßen in einer Breite von 24 Fuß, die dieselbe verbindende kurze Straße aber (zur Erleichterung der Wendung) in 30füßiger Breite herzustellen.

Bremen, den 5. Juni 1861.

Die Baudeputation.

(gez.) **Lampe.** (gez.) **C. Buß.**

Anlage III

zur Mittheilung des Senats vom 7. Juni 1861.

Bericht

der Eisenbahndeputation, einen Landaustausch und eine Straßenanlage betreffend.

Die Bauunternehmer D. W. Stubmann und C. Stellmann haben beantragt, daß eine Straße von der Torfstraße nach der von ihnen projectirten, die vormalige Bluhm'sche Plantage der Länge nach durchziehenden Straße angelegt werde, zu welcher sie die Hälfte der Kosten beizutragen sich bereit erklären. Sie verbinden damit den weiteren Antrag, daß das auf der beiliegenden Karte mit a b c und d bezeichnete, an die beantragte neue Straße und andererseits an das Land von D. H. Smit im Busch grenzende Grundstück ihnen überlassen werde gegen Abtretung einer gleich großen Fläche an einer anderen Stelle.

Die Deputation, an welche dieser Antrag zur Berichterstattung verwiesen ist, weil das in Frage stehende Terrain zum Bahnhofe gehört, hat denselben in nähere Erwägung gezogen und gefunden, daß die von den Unternehmern gewünschte Parcele Land für den Staat einen sehr geringen Werth hat, und erst durch die Anlage der projectirten Straße zu Bauplätzen benutzbar wird, einer Straße, die jedoch nur unter Betheiligung der Eigenthümer der Bluhm'schen Plantage ausführbar ist. Dagegen erschien das Aequivalent, welches die Unternehmer im Austausch anboten, nämlich eine gleich große Quadratfläche von dem südöstlichen an die Torfstraße grenzenden Theile des Bluhm'schen Grundstücks der vollen Beachtung werth.

Unter Hinweisung auf die beifolgende Situationskarte bemerkt die Deputation, daß das zwischen Bluhm's Plantage und der Torfstraße belegene Grundstück dem Staate gehört, so wie daß die an der andern Seite der Torfstraße belegenen Grundstücke bis an das Torfbassin einen Theil des Bahnhofsbereichs bilden. Würde nun die projectirte Straße angelegt, so kann an der Ostseite derselben das erstgedachte Grundstück in beliebiger Tiefe zu Bauplätzen verwendet werden. Die Hauptvorthelle für den Staat bestehen aber darin,

- 1) daß bei Abtretung einer gleich großen Fläche des an die Torfstraße stoßenden Theiles der Bluhm'schen Plantage die Grablegung der Torfstraße an jener Stelle ermöglicht wird, indem der gewonnene Raum dem an der Ostseite der Torfstraße liegenden Bahnhofsareale beigelegt würde, wo derselbe demnächst sehr nützliche Verwendung finden dürfte; wobei jedoch zu bemerken ist, daß diese Begradigung der Torfstraße einer späteren Zeit vorbehalten bleibt, auch ohnehin erst dann eintreten kann, wenn die zu diesem Behufe erforderliche Grenzregulirung mit dem Eigenthümer des anstoßenden Grundstücks stattgefunden haben wird; und
- 2) daß, wenn einst das Bahnhofsareal zwischen dem Eisenbahndamme und der Torfstraße zur Errichtung eines Güterschoppens benutzt werden sollte, alsdann der ganze Raum von der jetzt projectirten neuen Straße bis zur Ausmündung der durch Bluhm's Plantage zu führenden Straße in die begradigte Torfstraße abgefriedigt werden kann, so daß zu geeigneten Zeiten der öffentliche Verkehr vor dem Güterschoppen vorbei abgegeschlossen, und durch die neuen Straßen durch Bluhm's Plantage und die neu projectirte Straße geleitet werden kann.

Dieser letztgedachte Vortheil ist ein sehr erheblicher, wenngleich derselbe erst in späteren Zeiten zur Tracht kommen möchte.

Die Kosten der neu anzulegenden Straße von der Torfstraße bis an die Grenze des Bluhm'schen Grundstücks in einer Länge von 232 Fuß und einer Breite von 30 Fuß sind nicht unerheblich, zumal dieselbe bedeutend aufgehöhhet werden muß. Sie betragen nach dem Anschlage des Baudirectors Schröder

1) Anschüttung	fl 1000
2) Pflasterung mit rauhen Steinen	„ 1140
3) Canalisirung u. s. w.	„ 120

Zusammen

mithin zur Hälfte für den Staat 1130 Thlr.

Die Deputation ist indessen der Ansicht, daß dieser Aufwand im Vergleich zu den daraus hervorgehenden Vortheilen als ein mäßiger zu erachten sei.

Nach diesen Erwägungen hat die Deputation unter Vorbehalt höherer Genehmigung die folgende vorläufige Verabredung mit den Bauunternehmern D. W. Stubmann und C. Stellmann getroffen:

1.

Den genannten Bauunternehmern wird das auf der eingereichten Zeichnung unter a b c und d bezeichnete Grundstück von dem Staate abgetreten.

2.

Vor dem genannten Grundstück wird bis in die von den Unternehmern projectirte Straße durch die vormalige sogenannte Bluhm's Plantage eine 30 Fuß breite Straße von der Torfstraße ab angelegt. So weit diese Straße auf das vormalige Bluhm'sche Grundstück fällt, wird sie auf alleinige Kosten der Unternehmer, von der Torfstraße an jedoch bis an das genannte vormalige Bluhm'sche Grundstück auf halbe Kosten zwischen dem Staate und den Unternehmern errichtet. Zu diesem Behufe haben die Unternehmer auch das zu der halben Breite dieser Straße erforderliche Areal von dem Staate zu erwerben, und denselben dafür zu entschädigen.

3.

Die Unternehmer haben zum Zweck der eventuellen Weiterführung der sub 2 erwähnten Straße, dieser gegenüber liegend, auf der Bluhm'schen Plantage ein Grundstück in der Breite von 30 Fuß unbebaut liegen zu lassen.

4.

Gegen das den Unternehmern abzutretende, sub 1. näher bezeichnete Grundstück, sowie gegen die von ihnen zu stellende halbe Breite der sub 2. erwähnten Straße, treten die Unternehmer dem Staate an der Süd-Ost Seite des vormaligen Bluhm'schen Grundstücks, und zwar an die Torfstraße grenzend ein gleiches Quadratmaaß Fläche wieder ab.

Die Deputation beantragt nunmehr ermächtigt zu werden, auf Grund dieser vorläufigen Verabredung in üblicher Weise einen Contract mit den mehrgenannten Bauunternehmern abzuschließen, so wie sie sich erlaubt auf die Bewilligung der halben Kosten für die anzulegende Straße mit 1130 Thalern unter Beauftragung der Straßenbaudeputation mit der Ausführung, anzutragen.

Sollte die von den genannten Unternehmern projectirte Straße der Länge nach durch Bluhm's Plantage früher angelegt und mit Häusern bebaut werden, als der Staat sich veranlaßt sehen möchte, die Torfstraße grade zu legen, so würde in diesem Falle jene Straße, so weit sie das an den Staat abzutretende Grundstück durchschneidet bis zur Torfstraße entweder mit Bauschutt oder mit rauhen Steinen auf Staatskosten fahrbar zu machen sein, welches im Fall der Pflasterung einen Kostenaufwand von 200 Thalern erheischen wird. Wahrscheinlich wird jedoch bis zu dem gedachten Zeitpunkte die Gradelegung der Torfstraße statt finden können, und ist daher für jezt dieserhalb keine weitere Bewilligung zu beantragen.

Bremen, 31. Mai 1861.

Die Eisenbahndeputation

(gez.) **M. Duckwitz.**

(gez.) **H. H. Schröder.**

Anlage IV

zur Mittheilung des Senats
vom 7. Juni 1861.

B e r i c h t

der Convoyedeputation, die Verlegung des Anlegeplatzes für Dampfschiffe betreffend.

Die Unzuträglichkeiten, welche die ungenügende Breite der Straße „hinter der Mauer“ für den dort befindlichen Anlegeplatz der Dampfschiffe mit sich führt, veranlaßten bereits im September 1859 einen Bericht der Convoyedeputation mit vier verschiedenen Vorschlägen zur Beseitigung dieses Uebelstandes, von welchen die Deputation vorzugsweise die Verbreiterung der Straße auf ca. 18 Fuß durch Hinabrückung eines Theils der Ufermauer, mit einem Kostenaufwande von 3000 Thaler empfahl.

Allein dieser Vorschlag fand keinen Beifall, vielmehr neigte man sich zu dem bereits aus früherer Zeit vorliegenden Plan einer Verlängerung der Schlachte bis zur Huchpforte, obgleich dessen Kosten auf ca. 100,000 Thaler berechnet waren und die Deputation erhielt den Auftrag, eine speciellere Ausarbeitung dieses Projectes mit dem Kostenanschlage vorzulegen.

Dies geschah mittelst Berichts vom 1. Juni 1860, nach welchem sich die Kosten der ganzen Anlage, je nachdem zur Verkleidung der Ufermauer Obernkirchner oder Porta-Sandstein verwandt wird, auf 111,000 Thaler oder auf 106,000 Thaler belaufen.

Ueber diesen Bericht blieb die Beschlußnahme ausgesetzt, dagegen wurde nach dem von der Bürgerschaft in ihrer Versammlung vom 4. Juli 1860 ausgesprochenen Wunsche die Convoyedeputation beauftragt, darüber zu berathen und zu berichten, ob es angemessen sei, unter obwaltenden Umständen den Anlegeplatz für Dampfschiffe weiter stromaufwärts nach der Schlachte zu verlegen.

Die zur Erledigung dieses Auftrags unter Beirath der Dampfschiffscapitaine des Norddeutschen Lloyd von der Deputation gepflogene Berathung hat das folgende Resultat ergeben.

Bei einer Verlegung des Anlegeplatzes der Dampfschiffe nach der Schlachte kommt allein die untere Schlachte in Frage, da weiter nach oben der anderweitige Schiffsverkehrsverkehr dafür keinen Raum läßt. Es handelt sich daher nur um die 280 Fuß lange Ufermauer von der Fähre bis zum unteren Ende der Schlachte, welche an sich einen sehr geeigneten und für das Publicum sehr gelegenen Anlegeplatz darbieten würde.

Für den Unterweserdampfschiffsbetrieb sind in Bremen zwei Anlegeplätze erforderlich, der eine zum Ein- und Aus Schiffen der Passagiere und Güter, der andere

für die stillliegenden Bote, welche, wenn sie auf dem Strom vor Anker liegen sollten, sehr häufig durch Wind und Wetter behindert sein würden, rechtzeitig nach dem Anlegeplatz zu gelangen; außerdem aber den sonstigen Schiffsverkehrsverkehr fortwährend behindern, und dabei Collisionen mit anderen Schiffen ausgesetzt sein würden.

Damit diese Anlegeplätze den Dampfschiffen die nöthige Sicherheit gewähren, bedarf es theils hinreichend elastischer Anlegepunkte, also vor Anker liegender Anlegeschiffe und theils eines hinlänglich freien Fahrwassers vor den Anlegeschiffen.

Die beiden Anlegeschiffe müssen von Mitte zu Mitte gerechnet um eine Dampfschiffslänge = 180 Fuß von einander entfernt bleiben, und da vor jedem Anlegeschiffe Platz für ein Dampfschiff sein muß, so beträgt die Länge des ganzen für den Anlegeplatz erforderlichen Raumes mindestens 360 Fuß.

Da nun aber an der gedachten Stelle der Schlachte sowohl wegen des Fährbetriebs, als auch wegen der unter Umständen nöthigen Bewegungen der Dampfschiffe eine Strecke von mindestens 40 Fuß oberhalb der Dampfschiffe frei bleiben muß, so sind für den eigentlichen Anlegeplatz nur noch 240 Fuß übrig, so daß das untere Anlegeschiff ganz an dem unteren Ende der Schlachte und das daran liegende Dampfschiff noch ungefähr 120 Fuß darüber hinaus zu liegen kommen und dadurch den Zugang zu den unmittelbar unterhalb der Schlachte liegenden Pächthäusern in völlig unzulässiger Weise erschweren würde.

Dazu kommt, daß die Anlegeschiffe, um ohne Schwierigkeit zugänglich zu sein, fast ganz außerhalb der jetzigen Duc d'Alben-Linie liegen müßten, so daß für die Dampfschiffe eine Breite von 40 Fuß und für die Anlegeschiffe eine Breite von 25 Fuß gerechnet, dadurch 65 Fuß vom Fahrwasser und damit die erforderliche Strombreite für das Umwenden der Dampfschiffe verloren gehen würde.

Außerdem würde es schwierig sein, sobald die untere Schlachte ganz von den Dampfschiffen in Anspruch genommen würde, für die jetzt daselbst liegenden Fischerfahrzeuge und sonstigen Schiffe einen angemessenen Liegeplatz zu ermitteln und würde endlich die Leichtigkeit und Sicherheit des Schiffsverkehrs innerhalb der Stadt durch das weitere Hinauffahren der Dampfschiffe erheblich gefährdet werden.

Aus allen diesen Gründen, welche in der Hauptsache auch bereits in dem Bericht des verstorbenen Wasserbaudirectors Brockmann vom 8. September 1859 (Verhandl. zwischen dem Senat und der Bürgerschaft pag. 256) geltend gemacht worden sind, glaubt die Deputation dafür halten zu müssen, daß die untere Schlachte zu einem Anlegeplatz für Dampfschiffe wenig geeignet ist und daß dieselbe jedenfalls, so lange die Bähre an ihrer jetzigen Stelle bleibt, dazu keinen hinlänglichen Raum bietet.

Ebenso wenig aber wie eine Verlegung des Anlegeplatzes der Dampfschiffe nach der Schlachte vermag die Deputation die in ihrem Bericht vom 1. Juni 1860 erörterte Verlängerung der Schlachte bis zur Hucksforte noch jetzt zu empfehlen. Für eine bloße Verbesserung des Anlegeplatzes der Dampfschiffe erachtet die Deputation den Kostenaufwand zu groß, und für den anderweitigen Schiffsverkehrsverkehr ist eine Verlängerung der Schlachte zur Zeit kein Bedürfnis, da der Weserbahnhof einen Theil dieses Verkehrs an sich gezogen hat und bei der bevorstehenden Eröffnung der Eisenbahn nach Bremerhaven eine erhebliche Vermehrung des Schiffsverkehrs überhaupt und daher auch an der Schlachte für die nächste Zeit nicht zu erwarten ist.

Dagegen sind die in ihrem Berichte vom 30. September 1859 hervorgehobenen Uebelstände des jetzigen Anlegeplatzes fortwährend von solcher Erheblichkeit, daß ihres Erachtens nothwendig etwas zur Beseitigung derselben geschehen muß und glaubt sie es daher nicht unterlassen zu dürfen, in dem gegenwärtigen Bericht nochmals auf ihren früheren Vorschlag, einer Verbreiterung der Straße „hinter der Mauer“ durch Hinausrückung der Ufermauer, zurückzukommen.

Die Ausführung dieses Vorschlags würde die Ausführung einer neuen Ufermauer von circa 240 Fuß Länge mit einem Kostenaufwande von 3000 Thalern erforderlich machen. Die Straße „hinter der Mauer“ erlangte dadurch an der jetzt schmälsten Strecke eine Breite von 18 Fuß, so daß allenthalben zwei Wagen ungehindert einander passiren könnten, und somit die schlimmsten Unzuträglichkeiten des jetzigen Anlegeplatzes mit einem verhältnißmäßig geringen Kostenaufwande beseitigt würden.

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

(gez.) Carl Lewes.