

Beschluß der Bürgerschaft

vom 9. März 1853.

Die Bürgerschaft hat in ihrer heutigen Sitzung ihre Berathungen über den revidirten Verfassungsentwurf und die dazu gehörenden Gesetze fortgesetzt und wird nach definitivem Beschlusse nicht ermangeln denselben dem Senate mitzutheilen.

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 11. März 1853.

1. Bepflasterung der Neuenlander Straße betreffend.

Mehrere Landeigenthümer der Neuenlander Feldmark haben beim Senat eine Vorstellung eingereicht, worin sie sich zur Bepflasterung der Neuenlander Straße vom Krimpel bis zum Kirchweg und sodann dieses Bege bis zur Buntenthorschaußee erbieten, wenn der Staat, der als Eigenthümer der sog. großen Weide wesentlich bei der Instandsetzung der genannten Wegstrecke interessirt sei, auch seinerseits einen Beitrag von 1000 Thaler gewähren wolle.

Die hierbei in Anlage mitgetheilte Karte giebt eine nähere Uebersicht der in Frage kommenden Landesverhältnisse, zu deren weiterer Erläuterung die nachstehenden Bemerkungen dienen werden.

Die Neuenlander Straße durchschneidet bekanntlich die Feldmark Neuenland, sie fängt vom f. g. Krimpel an der Buntenthorschaußee an und endet bei der Hakenburg an der Wahrthumerchaußee.

Vom Krimpel bis zum f. g. Kirchweg, der von der Neuenlander Straße auf die Buntenthorschaußee ausmündet, liegen am Neuenlander Bege die auf der Karte angeführten acht Baustellen, deren Eigenthümer die daselbst angegebenen Ländereien zwischen der Neuenlander Straße und der Dchtum besitzen. Theilweise an den Hof von Tölke Wähmann, theilweise an die Neuenlander Straße gränzend und von da bis an die Dchtum sich erstreckend, liegt gerade vor dem Kirchwege die dem Staate gehörige f. g. große Weide, welche incl. der Gräben u. s. w. 190 Morgen und diese abgerechnet, an nutzbarem Lande 178 Morgen 113,8 Ruthen groß ist.

Dieses an sich des reichen Bodens halber sehr werthvolle Grundstück hat bisher im Verhältnisse zu seiner Größe eine sehr geringe Pacht, im Ganzen circa 500 Thlr., also für den Morgen nicht einmal 3 Thlr. abgeworfen; dasselbe würde aber abgesehen von dem bedeutend größeren Verkaufswerte an Pachtwerth ungemein gewinnen, wenn zu demselben an die Stelle der bisherigen aus schwerem Lehmboden bestehenden und bei nassem Wetter völlig grundlosen Wege eine Pflasterbahn gelegt und diese mit der Buntenthorschaußee in Verbindung gesetzt würde, weil alsdann es den auch ferner wohnenden Pachtliebhabern, z. B. Neustädter Bürgern, möglich sein würde, auf die Weide zu reflectiren, die bis jetzt einzig an die nächst wohnenden Neuenlander, eben der schlechten Wege halber, verpachtet werden konnte. Die beabsichtigte Wegverbesserung würde also an sich aus dem Gesichtspunkte einer Landverbesserung zu empfehlen sein.

Was aber ferner den geforderten Beitrag und dessen Angemessenheit im Verhältniß zu den Gesamtkosten incl. der nöthigen Aufhöhung und Pflasterung betrifft, so betragen diese nach dem Anschlage des Wasserbaudirector Blohm für die fragliche Wegstrecke 5278 Thlr., welche, auf die zwischen der Neuenlander Straße und der Dohm liegenden und auf die Neuenlander Straße führenden Ländereien der acht Baustellen, zusammen etwa 1300 Morgen, und auf die 178 Morgen der großen Weide, die dem Staate eigenthümlich gehört und woran für eine gewisse Anzahl Weiden der Kirchen von U. L. Frauen und St. Ansgarii, so wie St. Petri ein Nutzungsrecht zusteht, nach der Morgenzahl vertheilt, für den einzelnen Morgen einen Beitrag von 3 Thlr. 42 Gr. abgeben würden.

Der verhältnißmäßige Beitrag des Staates zu dieser für die wirthschaftliche Verbesserung eines so großen Landstrichs, den der Staat als Privatinteressent doch jedenfalls nicht wohl versagen könnte, würde ungefähr 650 Thlr. betragen, es sich daher nur fragen, ob von Staatswegen zur Beförderung der Landescultur im Allgemeinen in der nothwendigen Verbesserung eines wichtigen Communicationsweges nicht wohl noch circa 350 Thlr. überher beigetragen werden mögen, wie dieses bei vielen anderen Verbindungswegen im Gebiete geschehen ist.

Der Weg würde unter der Oberaufsicht des Landherrn am linken Weserufer und unter specieller Leitung eines Bauconducteurs von den übrigen Weginteressenten in Gemäßheit einer vor dem Landherrn abgegebenen Protocollarerklärung angemessen erhöht und mit einer Pflasterbahn von mindestens 9 Fuß breit versehen werden, der Staat aber den Beitrag von 1000 Thlr., was ausdrücklich zu bevormorten wäre, erst dann zu zahlen haben, wenn der Weg nach technischem Gutachten als vollständig hergestellt angesehen werden darf.

Der Senat muß übrigens bemerken, daß der mit der Verwaltung der Staatsländereien im Gebiet beauftragte Ausschuß der Verwaltungsdeputation der öffentlichen Grundstücke, dem der Senat das Gesuch zur Begutachtung mitgetheilt hat, die Beganlage auch seinerseits befürwortet, und läßt es sich auch wohl nicht verkennen, daß die Bewilligung der etwa um 300 Thlr. die Beiträge der übrigen Interessenten übersteigenden Beitragsquote als den Verhältnissen entsprechend bezeichnet werden darf, da abgesehen von der Wertherhöhung der dem Staate gehörenden großen Weide, die Verbesserung der Communalwege schon aus allgemeinen Gründen auf Förderung Anspruch machen kann und im vorliegenden Falle der Staat erst dann sich zur Zahlung verbindlich macht, wenn der Weg vollständig hergestellt sein wird, er mithin keinerlei Gefahr des Mißlingens oder sonstiges Risiko übernimmt, die Unterhaltungskosten aber wie schon jetzt ohne alle Aenderung schlagweise die Landeigenthümer treffen werden.

Der Senat kann daher das Gesuch nur befürworten und trägt deshalb darauf an: daß dem Gesuche der Neuenlander Weginteressenten willfahrt, und statt des verhältnißmäßigen Beitrags des Staates ein Beitrag von 1000 Thlr. aus der Staatscasse unter den vorgeschlagenen Bedingungen bewilligt werden möge.

2. Gesuch des Landvogts Recka um Entschädigung wegen der in Folge der Deichordnung von 1850 verlorenen Emolumente.

Dem Senat ist von dem Landvogt Recka eine Bittschrift eingereicht, worin derselbe vorstellt, wie in Folge der neuen Deichordnung das von ihm bekleidete Amt eines Deichvogts der Vier Lande eingegangen und wie ihm dadurch eine Einnahme, welche außer etwaigen Diäten für Beaufsichtigung von Deicharbeiten und etwaiger Remisen für Hebung von Beiträgen in jährlichen Emolumenten von mehr als 100 Thlr. bestanden habe, gänzlich entzogen sei, und damit das Gesuch verbindet, ihn wegen dieses durch die Gesetzgebung herbeigeführten Verlustes zu entschädigen. Er glaubt nach Billigkeit eine solche Entschädigung ansprechen zu können, weil er bei seiner Anstellung als Deichvogt habe annehmen dürfen, daß er die ihm zugesicherten Emolumente lebenslänglich oder doch wenigstens so lange genießen werde, als er sein Amt zu versehen im Stande sei; weil seine früheren Arbeiten nicht aufgehört haben, sondern nach wie vor, wenn auch jetzt als Landvogt von ihm gefordert werden, und weil er somit in Folge der neuen Gesetzgebung eine Einnahme verloren habe, auf welche er für seine Dienstzeit habe rechnen dürfen, ohne daß in seinem Geschäftskreise eine erhebliche Veränderung eingetreten sei.

Der Senat muß das von dem Bittsteller zur Begründung seines Gesuchs Angeführte als richtig anerkennen.

Mit der Organisation des durch die Verordnung vom 8. Februar 1850 ins Leben gerufenen Deichverbandes für das Gebiet am rechten Weserufer hat der Deichverband der Vier Lande in der Hauptsache seine Endschafft erreicht, und damit ist sowohl das Amt des Deichgrafen als das dem ihm untergebenen Deichvogts eingegangen. Die bisherigen Geschäfte des Deichgrafen sind durch das Gesetz auf den Landherrn am rechten Weserufer und folgerweise die Geschäfte des Deichvogts auf den ihm als Amtsgehilfen beigegebenen Landvogt übertragen. Das gleichzeitig der Deichvogt sein Einkommen verlieren sollte, wird gar nicht ausdrücklich vom Gesetze bestimmt, ist aber die unvermeidliche Folge der Auflösung des Deichverbandes der Vier Lande gewesen. Mit dem Eingehen der Deichgeschwornen hat die Einnahme von 36 Thlr. 48 Grote aufgehört, welche der Deichvogt an Geschworengeld, Stiefelgeld und Naturalien jährlich von ihnen bezog. Der Eisenradsdeich mit Zubehör, woran der Deichvogt in den letzten Jahren an Grasmiethe zu seinem Antheil 36 Thlr. 12 Grt. jährlich erhielt, ist von den Vier Landen an den neuen Deichverband verkauft, um den Kaufpreis zur Abtragung von Schulden zu verwenden.

Die in Gemäßheit der Deichordnung aus dem Deichverbande der Vier Lande hervorgegangene Dammsielacht will die Fischerei im Dammsiel für eigene Rechnung nutzbar machen, wodurch dem Deichvogt die bisherige Pacht von 7 Thlr. 18 Grt. entzogen wird.

Die verschiedenen Dörfer, von welchen der Deichvogt bisher 17 Thlr. 42 Gr. jährlich an Heu-, Stroh- und Hafergeld bezog, weigern sich, diese Abgabe ferner zu zahlen, weil nach ihrer Ansicht kein Deichvogt mehr existirt.

Die Deichvrogen endlich, wovon der Deichvogt bisher ein Drittel erhielt, fließen nach dem neuen Gesetze in die Deichcasse, und andere Vrogen, welche gleichfalls einen Theil der Einnahme des Deichvogts ausmachten, werden von den Landgeschwornen, welche statt der früheren Deichgeschwornen die Schauungen vornehmen, in Anspruch genommen.

Der Landvogt Reeka hat daher die ganze Einnahme des Deichvogts verloren, während die mit diesem Amte verbundenen Arbeiten im Wesentlichen geblieben sind.

Derselbe mag vielleicht dessenungeachtet nach strengem Recht keinen Entschädigungsanspruch an die Staatscasse haben, weil er seine Anstellung als Deichvogt nicht vom Staate erhalten hat, und weil er als Landvogt eine Vermehrung seiner Arbeit sich gefallen lassen muß. Dagegen aber läßt es sich nicht verkennen, daß es mit der in ähnlichen Fällen stets geübten Billigkeit ganz unvereinbar sein würde, einem Beamten diejenigen Arbeiten, wofür er bis dahin eine bestimmte Einnahme bezog, unter einem andern Titel ohne Vergütung zu übertragen, und es bleibt daher nichts übrig, als dem Landvogt Reeka, welchem in anderer Weise die gebührende Entschädigung schwerlich zu verschaffen sein wird, solche aus der Staatscasse zu bewilligen. Diese Entschädigung würde selbstredend nur dem gegenwärtigen Landvogt zu Theil werden und daher mit dessen Abgange aufhören, da sein Amtsnachfolger die in Frage stehenden Geschäfte schon in Folge seiner Anstellung als Landvogt zu übernehmen haben wird.

Der Senat hält daher dafür, daß auf das Gesuch des Bittstellers einzugehen sei, und ersucht die Bürgerschaft sich mit ihm zu dem Beschlusse zu vereinigen, dem Landvogt Reeka auf die Dauer seiner Dienstzeit als Entschädigung für die verlorenen Emolumente eines Deichvogts eine jährliche Gratification von 100 Thlr. vom 1. Januar d. J. zu bewilligen.

3. Deputationsbericht, die Verbesserung der Navigationschule betreffend.

Der Senat theilt diesen ihm von dieser Deputation eingereichten Bericht der Bürgerschaft zu ihrer Erklärung über die darin enthaltenen Vorschläge unter Vorbehalt der feinen beifommend mit.

Anlage
zur Mittheilung des Senats
vom 11. März 1853.

Deputationsbericht, die Verbesserung der Navigationschule betreffend.

Gegenwärtiger Bericht erfolgt in Gemäßheit eines schon im Jahre 1849 erteilten Commissorii, über welches wiederholte Berathungen der seitdem zu zweien Malen (1850 und 1852) vollständig erneuerten Deputation stattgefunden haben. Der Schluß der Berathungen ist durch diesen und andere äußere Umstände wider Erwarten und gegen das Interesse der einer durchgreifenden Verbesserung bedürftigen Anstalt verzögert worden. Inzwischen hat manchen der im Commissionsberichte vom 13. December 1848 gerügten Unvollkommenheiten schon im Verwaltungswege, wenn auch nur vorläufig, abgeholfen werden können, und die berichtende Deputation hat nicht verfehlt, die hiedurch gewonnenen Erfahrungen neben den sonstigen ihr zu Gebote stehenden Vorarbeiten für ihre Reorganisationsvorschläge zu benutzen, so daß, im Fall die letzteren Annahme finden sollten, auf einem bereits gelegten Grunde fortgebaut und schroffe Uebergänge oder langdauernde Transitorien vermieden werden können.

Das ursprüngliche Commissorium, wie es aus den Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft von 1849 zu entnehmen ist, geht ganz allgemein dahin: die bestehenden Einrichtungen der hiesigen Navigationschule einer Revision zu unterziehen und, unter gleichzeitiger Prüfung der Verbesserungsvorschläge eines kurz vorher mit dieser Aufgabe beschäftigt gewesenen Ausschusses der Bürgerschaft, darüber zu berathen und zu berichten, inwiefern die vorgeschlagenen oder sonstige sich etwa noch ergebende Verbesserungen bei der Navigationschule ins Leben zu führen seien. — An diesem allgemeinen Auftrage ist bei den späteren Erneuerungen der Deputation nichts geändert worden.

Um abermaligen Zögerungen, zu denen bei der Eigenthümlichkeit des Gegenstandes ein so weitgreifendes Commissorium nur zu leicht Veranlassung geben könnte, so viel an ihr liegt, zuvorzukommen, hat die berichtende Deputation nun ihrerseits geglaubt, von ihren Schlußberathungen alles dasjenige fern halten zu müssen, was zu den Details der Ausführung gehört und schon aus diesem Grunde besser der vorgesetzten Behörde, wie solche von der Deputation in Vorschlag gebracht wird, unter dem Beirath Sachverständiger zu überlegen und ins Werk zu richten überlassen bleibt. Demzufolge beschränken sich denn auch die hienit zur Beschlußnahme von Senat und Bürgerschaft verstellten Vorschläge der Deputation auf wenige aber wesentliche Punkte. Es sind die Grundzüge zu einer umfassenden Reorganisation; ihre Annahme erscheint unentbehrlich, falls der höhere Zweck, welchem diese Lehr- und Prüfungsanstalt der Bremischen Seeschiffer zu dienen bestimmt ist, vollständig erreicht und dauernd gesichert werden soll; auf der andern Seite dürften diese Grundzüge aber auch genügen, um auf der damit gewonnenen gesetzlichen Grundlage in Verbindung mit den sonstigen Vorbereitungen sofort zu durchgreifenden Verbesserungen übergehen und deren Erfolg in nahe Aussicht stellen zu können.

1.

Gesetzliche Erfordernisse für die Zulassung als Steuermann oder Capitain auf Bremischen Seeschiffen sind:

- a. für den Untersteuermann,
 - 1) zurückgelegtes 20tes Lebensjahr;
 - 2) 4jähriger activer Seedienst, darunter mindestens 2 Jahre als Bolmatrose;
 - 3) wohlbestandenes Examen.

- h. für den Obersteuermann,
- 1) zurückgelegtes 22^{tes} Lebensjahr;
 - 2) 1jähriger activer Dienst als Untersteuermann (also mindestens 5 Fahrtsjahre);
 - 3) wohlbestandene Obersteuermannsprüfung.
- c. für den Schiffscapitain,
- 1) zurückgelegtes 25^{tes} Lebensjahr;
 - 2) 2jähriger activer Dienst als Obersteuermann (also mindestens 7 Fahrtsjahre);
 - 3) Nachweis der wohlbestandenen Steuermannsprüfungen.

Bei den obigen Erfordernissen macht es keinen Unterschied, ob die vorgeschriebene Dienstzeit ganz oder theilweise auf Bremischen oder aber auf fremden Seeschiffen zugebracht, desgleichen ob die in hiesigem Seedienste anzustellenden Steuerleute oder Capitaine ihren Steuermannscursus auf der hiesigen Navigationschule oder aber auf auswärtigen Lehranstalten durchgemacht haben. — Es ist jedoch im letzteren Falle streng darauf zu sehen, daß Niemand zu einer der obigen Chargen hieselbst zugelassen werde, er habe denn die zu einer jeden derselben erforderlichen Qualifikationen genügend nachgewiesen, desgleichen die, bei fremden Steuerleuten unbedingt zu verfügende und auch bei fremden Capitainen als Regel geltende, Nachprüfung seiner Kenntnisse wohl bestanden.

2.

Der Unterricht in der Navigationschule zerfällt fortan in zwei von einander getrennte Lehrkursus, deren erster zur Vorbildung des Untersteuermanns, der zweite zu derjenigen des Obersteuermanns bestimmt ist.

In die Untersteuermannsschule kann Jeder aufgenommen werden, der über 16 Jahr alt ist, sich schon zur See versucht hat und im Lesen, Schreiben und Rechnen, mit ganzen und gebrochenen Zahlen, so wie in der Regel de tri mit Brüchen, die nöthige Fertigkeit besitzt.

Dieser Cursus würde die Dauer von drei Monaten umfassen, die Aufnahme vierteljährlich, am 1. Februar, 1. Mai, 15. August und 1. November, stattfinden.

Lehrgegenstände würden die folgenden sein:

- Decimalbrüche und einige nothwendige geometrische Vorkenntnisse;
- Kompaß, dessen Mißweisung und Verwandlung der Kurse;
- Geographische Vorkenntnisse in Bezug auf Breite, Länge und Abweichung. Gebrauch der Seekarten;
- Astronomische Vorkenntnisse und Gebrauch der nautischen Ephemeriden, soweit solche zur Zeit- und Breitenbestimmung aus der Sonne und den Fixsternen, so wie zur Berechnung der Amplitude nothwendig sind;
- Gebrauch des Octanten und der Tabellen für die Höhenberichtigung der gemessenen Himmelskörper. Breitenbestimmung durch Meridianhöhen. Berechnung der Hochwasserzeit;
- eine Formel für Längenbestimmung nach Chronometer;
- Gebrauch des Lothes, der Logge und des Thermometers;
- Führung des Schiffsjournals;
- das Verständniß des Englischen, soweit es zum Gebrauch der Seekarten, der sailing-directions und des Schiffscommando's erforderlich ist;
- an passenden Abenden: Praktische Anleitung zur Kenntniß der Sternbilder;
- in Nebenstunden: Schreibunterricht in Verbindung mit deutscher Sprachlehre, — ferner Geographie für die dessen Bedürftigen.

Nach Beendigung dieses ersten Cursus können die Schüler, sofern sie die außerdem vorgeschriebenen Qualifikationen besitzen, ihr Untersteuermannsexamen ablegen und wenn sie bestanden sofort als Untersteuerleute in Dienst treten; müssen aber wenigstens ein volles Jahr als solche gefahren haben, ehe sie sich zum Eintritt in die Obersteuermannsschule melden können.

Diese Schule ist lediglich für solche bereits gediente Untersteuerleute bestimmt, welche über ihre seemannische Tüchtigkeit und sonstiges Verhalten genügende Zeugnisse beibringen und deren Zulassung außerdem von dem Bestehen einer Vorprüfung

abhängt, welche ergeben muß, daß der Aufzunehmende während seiner Dienstzeit sowohl die auf der Untersteuermannsschule gesammelten Fachkenntnisse und Fertigkeiten gehörig geübt, als auch in den ihm etwa noch mangelnden allgemeinen Schulkenntnissen sich hinreichend fortgebildet hat. — Der Eintritt findet vierteljährlich und zu den nämlichen Zeiten wie in der ersten Schule statt.

Die Dauer dieses zweiten Lehrkursus ist auf sechs Monate berechnet. Derselbe würde folgende Gegenstände umfassen:

Theoretische Begründung des im ersten Cursus Erlernten;
Algebra, ebene Geometrie, ebene Trigonometrie;
Geographische Steuermannskunde;
Räumliche Geometrie, sphärische Trigonometrie;
Astronomische Vorkenntnisse. Beobachtungen durch den Octanten und Sextanten;
Zeit- und Breitenbestimmungen mit theoretischer Begründung der angewandten Formeln;
Längenbestimmung durch Chronometer und Mondabstände;
Bestimmung der Mißweisung. Berechnung der Hochwasserzeit;
Das Einsegeln der Weser und Elbe bis resp. zur Bremer Waake und nach Cuxhaven;
Fortbildung in der englischen Sprache.

In Nebenstunden: Kaufmännisches Rechnen und Correspondenz, Handels- und Seerecht. Affecuranz und Havariesachen.

3.

Die Prüfungen, sowohl zum Unter- wie zum Obersteuermann, welche regelmäßig am Schlusse der erwähnten beiden Lehrkursus stattfinden und von denen das Obersteuermannsexamen ein öffentliches ist, desgleichen die Vorprüfung zum Eintritt in die Obersteuermannsschule, werden künftig vor einer förmlichen Prüfungscommission und unter Mitwirkung ihrer sachkundigen Mitglieder abgehalten, nach näherer Vorschrift des darüber zu erlassenden Regulativs.

Dieselbe besteht aus einem vorsitzenden Mitgliede aus dem Senat, einem Rheder, zwei sachkundigen Seeleuten, einem Mathematiker von Fach und den beiden Navigationslehrern. — Die sachkundigen Mitglieder der Commission erhalten für ihre Bemühungen ein angemessenes Gratual.

4.

Das Schulgeld wird, in beiden Cursus gleichmäßig, auf 3 Thlr. monatlich festgesetzt. — Prüfungsgebühren haben diejenigen, welche den Cursus auf der hiesigen Schule durchgemacht, überall nicht zu entrichten; in andern Fällen wird für Abhaltung des Untersteuermannsexamens $2\frac{1}{2}$ Thlr., des Obersteuermannsexamens 5 Thlr. und für die Nachprüfung eines Capitains 10 Thlr. vergütet.

5.

Die interimistisch verfügte Anstellung zweier Fachlehrer zur Ertheilung des Navigationsunterrichts an den beiden Abtheilungen der Schule wird zum Definitivum erhoben und den beiden jetzt fungirenden Lehrern somit, wiewohl unter der üblichen Kündigungsclausel, eine feste Anstellung gegeben.

Jeder derselben erhält 600 Thlr. Fixum nebst freier Wohnung oder 200 Thlr. Miethentschädigung, außerdem ein Sechstel vom Ertrage des Schulgeldes. — Für künftige Fälle wird als Norm angenommen, daß dem ersten Lehrer im Ganzen ein Dienstlohn bis zu 900 Thlr., dem zweiten bis zu 600 Thlr. zugebilligt werden kann, Beides excl. freier Wohnung.

Der auf besondere Nebenstunden verwiesene Hilfsunterricht (s. unter 2) wird von außerordentlichen Lehrern ertheilt und stundenweise vergütet.

6.

Das gegenwärtige Local der Navigationschule wird baldmöglichst mit einem angemessenen Miethlocal vertauscht und demnächst auf die Erwerbung oder Herstellung eines eigenen Gebäudes zu diesem Zweck Bedacht zu nehmen sein.

7.

Die Leitung und Aufsicht über diese Anstalt, sowie die Verwaltung ihrer Einkünfte werden dem Scholarchat, resp. der Schuldeputation, entzogen und der Behörde für den Wasserschout als ein mit deren Functionen in naher Verbindung stehender besonderer Wirkungskreis zugewiesen. Diese Behörde hat, neben der ihr hiemit anvertrauten allgemeinen Sorge für das Gedeihen und die zeitgemäße Entwicklung der gedachten Hilfsanstalt unserer Seeschifffahrt, insbesondere auch dahin zu sehen, daß die auf Grund der obigen Vorschläge einzuführenden Verbesserungen gehörig aus- und durchgeführt werden, und vorkommendenfalls, wo ihre Competenz nicht ausreichen sollte, das den Umständen nach weiter Erforderliche beim Senate zu veranlassen.

Zur Motivirung der obigen Vorschläge erlaubt sich die Deputation das Folgende zu bemerken:

Zu 1. Schon aus dem Commissionsberichte vom 13. December 1848 ist ersichtlich und bei den wiederholten Berathungen der späteren Deputation hat es sich ebenfalls ergeben, daß eine Prüfung des Zustandes und der Zwecke unserer Navigationschule nicht bei den Mängeln ihrer inneren Einrichtung und den Mitteln diese zu heben allein verweilen kann, sondern nothwendig auch zu Vorschlägen anderer und festerer Bestimmungen als der bisherigen über die allgemeinen Requisite, ohne welche Niemand als Steuermann oder Capitain auf Bremischen Seeschiffen zugelassen werden darf, führen muß. Selbstredend können solche Bestimmungen sich nicht auf die Zöglinge der Navigationschule beschränken, sie sind vielmehr auf jeden unter Bremischer Flagge fahrenden Seemann ohne Unterschied zu erstrecken, wie dieses in Betreff der allgemeinen Prüfungspflicht durch die Verordnungen vom 7. Juli 1828 und 24. Juni 1850 bekanntlich schon geschehen ist. In gleicher Weise sind nun aber auch die bestehenden Vorschriften, nach denen ein bestimmtes Lebensalter erreicht und gewisse Dienstjahre verstrichen sein müssen, um auf der hiesigen Navigationschule zum Unter- und resp. zum Obersteuermannseramen sich melden zu können, zu allgemeingültigen Erfordernissen zu erheben, und in der Consequenz der Motive, welche die Verordnung vom 24. Juni 1850 veranlaßt haben, auch auf die dritte und wichtigste Stufe, diejenige eines Schiffscapitains, in analoge Anwendung zu bringen. In allen diesen Beziehungen ist die Bremische Gesetzgebung hinter derjenigen der meisten anderen Seestaaten auffallend zurückgeblieben, um so mehr erscheint es jetzt an der Zeit, diese Lücke mit gehöriger Berücksichtigung sowohl jener Vorgänge wie unserer eigenthümlichen Verhältnisse dem Bedürfnisse entsprechend auszufüllen.

Von diesem allgemeinen Gesichtspunkte geleitet, ist die Deputation bei Annahme jedes einzelnen der hier in Vorschlag gebrachten Punkte mit sorgfältiger Erwägung aller in Betracht kommenden Umstände zu Werke gegangen, und namentlich bestrebt gewesen, die gesetzlichen Schranken nicht enger zu ziehen, als es das Interesse unserer Schifffahrt unbedingt gebietet und als es die veränderten Verhältnisse dieser letzteren factisch ohnehin schon zur Regel des Verfahrens gemacht haben. Ein detaillirtes Eingehen auf die erwähnten Punkte möchte daher kaum erforderlich und zur Unterstützung des über den Vorgang anderer Seestaaten Gesagten nur noch anzuführen sein, daß nach den in Hamburg, Lübeck, Hannover und Preußen geltenden Vorschriften, welche die Deputation vornämlich benutzt hat, der Alterstermin eines angehenden Steuermanns zwischen dem 20. und 21. Lebensjahre, die vorgängige Matrosendienstzeit zwischen 4 bis 6 Fahrtsjahren wechselt, daß ferner, um zum Capitain zu gelangen, ein Alter von resp. 24, 25 und 28 Jahren, mehrjähriger Steuermannsdienst, und überhaupt resp. 7 und 8 Fahrtsjahre als Minimum gefordert werden.

Die allgemeine Vorschrift am Schlusse dieses ersten Vorschlags ist um so nothwendiger und besonders auch im Hinblick auf die bevorstehende Reorganisation unserer Navigationschule und die mit derselben in Verbindung stehenden Prüfungseinrichtungen um so schärfer zu beachten, weil ohne ein solches Verfahren die Versuchung selbst für unsere eignen Seeleute nahe liegen könnte, sich mittelst des Besuchs auswärtiger Lehranstalten oder des Aufrückens unter fremder Flagge, wann und wie es dem Einzelnen grade paßt, der heilsamen Strenge der heimischen Vorschriften und Einrichtungen mehr oder minder zu entziehen. — Die Andeutung eines leichten Unterschiedes zwischen fremden Steuerleuten und fremden Schiffscapitainen bei Handhabung der für beide gültigen Nachprüfungsvorschriften rührt daher, daß der Deputation die schon bei der Verordnung vom 24. Juni 1850 in Betracht gekommenen Fälle vorgeschwebt haben, wo wegen besonderer Verhältnisse, wie solche z. B. hinsichtlich der

f. g. fishing Captains beim Südseefischfang eintraten, Ausnahmen von der Regel statuiert werden müssen.

Außer den genannten Erfordernissen werden wie bisher so fernerhin auch gute Zeugnisse der betreffenden Schiffscapitaine über das seemannische und sittliche Verhalten des Candidaten bei dessen Zulassung zu den beiden Steuermannsgraden mitwirksam bleiben müssen. Die Deputation kann in dieser Beziehung nicht umhin, eine angemessene Verschärfung der seit 1837 bestehenden Controlemassregeln durch Einführung besserer Formulare als die das sogenannte Seefahrtsbuch darbietet, und eine genauere Befolgung der desfallsigen Vorschriften abseiten der Capitaine, weniger in Betreff der Matrosen als in Betreff der Steuerleute, für wünschenswerth zu erklären. Denn je selbstständiger mit den höheren Dienstgraden die Stellung und je größer ebendadurch die persönliche Verantwortlichkeit wird, um desto mehr fallen neben den sonstigen Erfordernissen auch die moralischen Qualifikationen ins Gewicht, und wenn nach unseren Einrichtungen mit dem Obersteuermannspatent zugleich die Anwartschaft zum künftigen Capitain erlangt wird, so daß es einer neuen Darlegung der seemannischen Tüchtigkeit von da an nicht mehr bedarf: so muß die Behörde, welche das Vorhandensein der sonstigen Erfordernisse bei einem angehenden Capitain zu prüfen hat, doch auch in der Lage sein und ihr die nöthige Handhabe dazu geboten werden, zur Erhaltung des guten Namens unserer Flagge Personen, denen die erwähnten moralischen Eigenschaften notorisch abgehen, z. B. solche, die dem Trunk ergeben wären, ihrerseits und unbeschadet der dem Betheiligten immer offen stehenden Recursmittel, als untauglich für den Capitainsdienst zurückzuweisen.

Zu 2. Dieser Vorschlag bildet den eigentlichen Angelpunkt der beantragten Reformen, auf dessen Annahme die Deputation im Interesse der Schule wie der Bremischen Seeschiffahrt entschieden das meiste Gewicht legen muß. Die noch bestehende Einrichtung eines einmaligen, vor der ersten Steuermannsprüfung beendigten Lehrkursus entsprach den Verhältnissen, wie sie zu der Zeit der Gründung unserer Navigationschule, vor 30 Jahren, bestanden. Damals bildeten die kleineren, auf europäische Fahrten beschränkten und mit nur Einem Steuermann besetzten Fahrzeuge die größere Hälfte in unserer auch der Schiffszahl nach noch schwachen Marine. Die praktische Zurüstung für den meist sofort und allein wahrzunehmenden Steuermannsdienst mußte unter diesen Umständen möglichst vollständig sein, vor allem die Unterweisung in der sogenannten geographischen Steuermannskunde, welche weniger theoretische Vorbildung erheischt und deren Kenntniß für die Fahrt in europäischen Gewässern ohnehin zu genügen pflügt. Knüpfte sich hieran eine ob auch mehr mechanische Unterweisung im Gebrauch der Hülfsstafeln und der Instrumente für astronomische Berechnungen, so war damit das Lehrziel eines auch für transatlantische Reisen in der Stellung als Zweiter brauchbaren Steuermanns erreicht. Der künftige Galliotsschiffer hatte an dieser Vorschule jedenfalls genug; dem höher Strebenden aber boten sich als Mittel gründlicherer Vorbereitung ein wiederholter Besuch der Navigationschule, besondere Privatstunden beim Lehrer, die Anleitung befähigter Schiffscapitane dar und selbst die frühere Freiheit der Steuerleute vom Prüfungszwang erwies sich als Förderungsmittel, indem sie manchen schon gedienten Untersteuermann der Schule zuführte, der mit praktischen Vorkenntnissen in seinem Berufe zugleich die Erkenntniß mitbrachte, daß und wie viel ihm noch zu lernen Noth thue und wozu eine wissenschaftliche Grundlage nütze sei. Die Verordnung vom 7. Juli 1828 hat dafür gesorgt, daß ungeprüfte Steuerleute auch der unteren Grade fortan nicht mehr unter Bremischer Flagge zugelassen wurden; seit 1840 ist es zur festen Regel geworden, daß wer sein Obersteuermannsexamen ablegen will, wenigstens ein volles Jahr als Steuermann auf kleinen Schiffen oder als Untersteuermann auf weiten Reisen in Wirksamkeit gewesen sein muß. 1850 hat man auch die Schiffscapitane einer Nachprüfung unterworfen, insofern sie nicht bereits als Obersteuerleute bei uns geprüft worden sind. Alle diese Prüfungen sind allmählig schärfer geworden, desgleichen auch die Vorprüfung in den Schulkennntnissen, welche beim Eintritt in die Navigationschule gefordert werden. Hand in Hand damit sind Verbesserungen im Unterricht gegangen: Einführung einer mehr wissenschaftlichen Lehrmethode neben der praktischen Anleitung, Annahme eines zweiten Lehrers, Beschränkung des Eintritts auf vierteljährliche Termine, durch beides die Bildung zweier Abtheilungen gewonnen, wie sie der Commissionsbericht von 1848 verlangt.

Was dergestalt auf gesetzlichem oder administrativem Wege geändert worden, ergab sich als nothwendige Folge des beispiellosen Aufschwungs wie der Umgestaltung der Schiffahrtsverhältnisse im Allgemeinen und der Bremischen insbesondere während der letzten dreißig Jahre und ist im Großen und Ganzen gewiß als zeitgemäßer Fortschritt zu betrachten. Gleichwohl sind Uebelstände geblieben und Mißverhältnisse erst recht hervorgetreten, welche früher kaum bemerklich und nach der damals befolgten Praxis selbst leichter zu beseitigen waren, als es jetzt der Fall ist.

Vergleicht man die durchschnittlichen Anforderungen, welche in nautischer und sonstiger Beziehung an einen Bremischen Schiffscapitain und an dessen Untersteuermann noch im Jahre 1828 gestellt wurden, mit denen, welche jetzt an den Einen wie an den Andern gerichtet werden, so ergiebt sich ein Unterschied zwischen diesen beiden Dienstgraden, gegen welchen der damalige als völlig unerheblich erscheint. Heutzutage wird vom Untersteuermann kaum mehr verlangt als in jener Zeit; dieser muß so viel gelernt haben, um ein Schiff zur Noth über See bringen zu können, ist aber in der Regel anderweitig so sehr in Anspruch genommen, daß ihm, zumal bei Passagierfahrten, kaum Zeit und Anlaß bleibt, seine nautischen Kenntnisse in Anwendung zu bringen, geschweige denn gehörig fortzubilden. Die Gelegenheit, dieß, ob auch minder vollständig, als einziger Steuermann auf kleinen Schiffen, wozu sein Patent ihm das Recht geben würde, zu erreichen, fällt unter Bremischer Flagge so gut wie hinweg, weil unsere Marine fast ausschließlich aus größeren Schiffen besteht. — Der heutige Schiffscapitain dagegen, wie wir ihn mit Recht verlangen, soll ein technisch und wissenschaftlich durchgebildeter Seemann sein, in Sprachen, see- und handelsrechtlichen Fällen soweit bewandert, um zur Noth auch ohne Correspondenten sein und des Rheders Interesse wahren zu können.

Nun ist aber die Schule, aus welcher der künftige Obersteuermann und demnächstige Schiffscapitain die ihm in beider Eigenschaft unentbehrlichen Vorkenntnisse schöpfen soll, auf Einen Lehrcursus beschränkt geblieben, der in die Matrosendienstzeit fällt und mit der Untersteuermannsprüfung beendigt ist. Das s. g. Obersteuermannsexamen, wie es jetzt besteht, ist und kann nach Billigkeit, da ihm keine neue Lehrzeit vorhergeht, nur eine Nachprüfung in dem früher Gelehrten sein und zwar auch nur die praktischen Aufgaben betreffen; sie soll von der richtigen und fleißigen Anwendung derselben im wirklichen Dienste Zeugniß ablegen. So ist die theoretische Vorbildung für sämtliche Dienstgrade ein für allemal abgethan; denn auf eine freiwillige nochmalige Rückkehr des Steuermanns zur Navigationschule ist nach Lage der Sache bei uns um so weniger zu rechnen, je vollständiger und schwieriger dieser Eine Lehrcursus ist, je mehr Zeit und Geld derselbe daher schon gekostet hat und je mehr endlich, gerade wegen des auch den Untersteuermann schon treffenden Prüfungszwangs, diesen ein gewisses Ehrgefühl abhalten muß, mit dem Beweis seiner wohlbestandenen Prüfung in der Tasche, seinen alten Platz unter Matrosen wieder einzunehmen, die noch auf die erste Prüfung sich vorbereiten. Man mag den Lehrcursus verbessern wie man will, seine Dauer verlängern, das erste Examen verschärfen — die Hauptaufgabe bleibt immer ungelöst, wie nämlich es einzurichten, daß nicht der Obersteuermann schon wieder vergessen habe, was er, nur leider guthentheils zu früh, vor Jahren Alles gelernt hat. Ohne für die wissenschaftliche Tüchtigkeit der höheren Grade, auf welche doch das Meiste ankommt, die erforderliche Gewähr zu bieten, dürfte ein solches Verfahren selbst die schädliche Folge haben, daß gute, praktisch erprobte, aber schwer begreifende Seeleute von der Untersteuermannscarrière, für welche sie doch vollkommen geeignet sein würden, ohne Noth zurückgeschreckt, die geistig Befähigten dagegen mehr als nöthig und für ihre praktische Ausbildung dienlich angefeuert werden würden, jene unentbehrliche Zwischenstufe so schnell als möglich zu überspringen: — Beides zum offenbaren Nachtheil der allgemeinen Interessen unserer Schifffahrt.

Unter diesen Umständen hat die Deputation den einzig sicheren Ausweg nur in der Einführung eines doppelten, nicht unmittelbar nacheinander durchzumachenden, sondern durch ein volles Dienstjahr als Untersteuermann unterbrochenen Lehrcursus zu entdecken vermocht. Der erste, für den angehenden Untersteuermann bestimmt, allgemein zugänglich wie bisher, aber kurz, praktisch, auf den nächsten Zweck gerichtet, gleichwohl vollkommen genügend zur Leistung von Aushülfe in Zeiten der Noth; mit einem leichteren Examen schließend. Der zweite als Vorbereitung zum Obersteuermann und demnächstigen Schiffscapitain, nur gebienten Steuerleuten und auch nur solchen offenstehend, die eine strenge Vorprüfung ihrer allgemeinen Schulkenntnisse zu bestehen im Stande sind, dem Zweck entsprechend auf eine höhere, wissenschaftliche Ausbildung in der Nautik gerichtet und damit alle die sonstige Anleitung verbindend, welche dem Bremischen Seefahrer auf dieser vorgerückten Stufe heutzutage nicht mehr fehlen darf, wenn gleich bei den auf die Nebenstunden verwiesenen Gegenständen solche Anleitung der Hauptsache nach nur im Einprägen allgemeiner Begriffe und in Andeutungen, daß und wie der Seemann bei vorkommenden Anlässen sich umsichtig zu benehmen habe, bestehen kann und soll. Daher denn auch nach Maßgabe des sich künftig etwa zeigenden Bedürfnisses den so zu behandelnden Gegenständen des Lehrplans demnächst auch andere als die genannten, unbeschadet des Hauptunterrichts und der allgemeinen Dauer des Cursus, angereicht werden könnten.

Was das Detail der verschiedenen Lehrgegenstände, deren zweckmäßige Vertheilung über beide Cursus, die Reihenfolge und Methode ihres Vortrags, die Zahl der regelmäßigen

Lehrstunden und sonst dahin Gehöriges anlangt, so muß die Deputation bevorzugen, daß sie mit den desfallsigen Ausführungen ihres Vorschlags nur eine, dem praktischen Seemann verständliche Andeutung des Lehrziels gleichwie des Lehrverfahrens in den genannten beiden Abtheilungen hat geben wollen, durch welche namentlich dargethan werden soll, wie die Verlegung der höheren Nautik und deren theoretischen Begründung in den zweiten Cursus unbeschadet der Vollständigkeit des Untersteuermannscursus, als der praktischen Vorschule desselben, geschehen kann. Die Ausarbeitung eines systematischen Lehr- und Stundenplans nach dieser Grundlage muß selbstredend Sache der Ausführung bleiben.

Zu 3. Die Nothwendigkeit der hier vorgeschlagenen Einrichtung, für welche bisher nur ein unvollkommenes Surrogat hat hergestellt werden können, wird keines Nachweises bedürfen. Im Uebrigen waren auch hier nur die wesentlichen Grundzüge anzugeben und müssen die Detailbestimmungen über die Gegenstände der Prüfung, das Prüfungsverfahren, Form der Zeugnisse u. s. w. einem unter Mitwirkung der Commissionsmitglieder abzufassenden Regulativ — ähnlich wie es bei den seit 1851 eingeführten Lehrerprüfungen geschehen — vorbehalten bleiben. Die Vorschrift der Oeffentlichkeit, welche bisher rücksichtlich der Untersteuermannsprüfungen bestand, wird zweckmäßig jetzt auf den bei weitem wichtigeren Act des Obersteuermannsexamens in Anwendung gebracht. Daß den hinzugezogenen und zur regelmäßigen Theilnahme verpflichteten Sachverständigen eine Vergütung für ihre Bemühungen gebühre, entspricht den Verhältnissen, wie sie aller Orten in solchen Fällen bestehen und außerdem der Analogie unserer Lehrerprüfungscommission.

Zu 4. Eine Ermäßigung des bisherigen Schulgeldes von 3 Thlr. 9 Gr. auf 3 Thlr. pr. Monat ungeachtet der höheren Leistungen der Schule möchte sowohl im Interesse des Staats und der Schule selbst liegen, da ein Zwang zum Besuch der letzteren bekanntlich nicht besteht, als auch in Berücksichtigung des Umstandes billig erscheinen, daß die gesammte Lehrzeit des Steuermanns jetzt um einige Monate verlängert wird. Uebrigens darf nicht übersehen werden, daß nach der neuen Einrichtung die Hauptausgabe in eine Zeit fallen wird, wo schon Steuermannsgage verdient worden ist, während die Kosten des Untersteuermannscursus schon wegen seiner kurzen Dauer fortan doppelt leicht zu erschwären sein werden.

Die gleichen Rücksichten, hauptsächlich aber auch die Erwägung des Umstandes, daß Staatsprüfungen sonst durchweg bei uns unentgeltlich sind, haben zu dem ferneren Vorschlage einer gänzlichen Befreiung der Zöglinge unserer Navigationschule von eigentlichen Prüfungskosten geführt, an deren Stelle fortan nur eine mäßige Ausfertigungsgebühr für das Steuermannspatent treten würde. Der Ertrag der Prüfungsgebühren in den seltenen Fällen, für welche dieselben nach dem Vorschlage der Deputation noch beizubehalten sein werden, dürfte zweckmäßig bis auf Weiteres als Extravergütung für die Navigationslehrer zu bestimmen sein.

Zu 5. Daß die jetzige Einrichtung der Verwendung zweier Fachlehrer für den Hauptunterricht zumal dann doppelt unentbehrlich ist, wenn zu der Einführung eines zweifachen Cursus geschritten wird, bedarf keiner Auseinandersetzung. Ebensowenig die Nothwendigkeit, das Dienst Einkommen derselben den gesteigerten Anforderungen entsprechend zu erhöhen. Und zwar das Letztere um so mehr, weil die beiden Lehrer ihre ganze Zeit der Schule werden zuwenden müssen, ohne für Privatstunden zur Nachhilfe der Schwächeren oder für vermehrte Anstrengungen vor den Prüfungsterminen besondere Vergütungen von den Schülern ansprechen oder auch nur annehmen zu dürfen — ein Gebrauch, der in Seefahrtsschulen vielfach vorkommt, aber mit der Stellung der Lehrer als Mitecaminatoren durchaus unverträglich ist.

Mit Rücksicht auf die bestehenden Verhältnisse, wornach, abgesehen von jenen, künftig wegfallenden Nebeneinnahmen, der ältere Lehrer ein Fixum von 600 Thlr. bezieht, der jüngere jährlich 480 Thlr. einzunehmen hat, ist die Deputation zu dem Vorschlage bestimmter Ansätze für die beiden gegenwärtig angestellten Lehrer und zu der Aufstellung eines Maximums für künftige Fälle veranlaßt worden. Indem sie vorkommenden Umständen nach eine Gleichstellung der beiden jetzt fungirenden Lehrer im Gehalte für gerechtfertigt hält, empfiehlt sie nicht minder ihren Vorschlag zur Annahme, daß man dieselben bis auf Weiteres in angegebener Weise am Schulgelde participiren lasse, damit sie bei der jetzt bevorstehenden Reorganisation der Schule, in dem Gedeihen dieser Schule selbst einen Sporn und Lohn vermehrter Thätigkeit erhalten. Nach dem Ertrage der letzten Jahre berechnet, würde das vorgeschlagene Sechstel zwischen 100 bis 200 Thlr. betragen und nur in den Jahren 1845 und 1847 die Summe von 200 Thlr. um etwas überschritten haben. Erforderlichenfalls würde der

Uebergang zu einem durchgängigen Fixum immer offen bleiben und in den eventuell vorgeschlagenen Maximalsätzen geeignete Anhaltspunkte für dessen Höhe gegeben sein.

Zu 6. Ueber die Unzulänglichkeit und sonstigen Mängel der Localitäten, welche bei Gründung der Navigationschule dieser in einem Flügel der Hauptschule einstweilen miethweise überlassen wurden und mit denen sie sich seitdem beholfen hat, ist unter den Kundigen nur Eine Stimme, so daß eine Verlegung und zweckmäßige Erweiterung des Schullocal's schon längst als dringend wünschenswerth erkannt worden ist. Dieser Wunsch würde aus den eignen Mitteln der Anstalt zu befriedigen gewesen sein, und ihre Ersparnisse würden selbst zur Bestreitung der Kosten eines Neubaus, an welchen über kurz oder lang doch gedacht werden muß, ein ansehnliches Stammcapital jetzt darbieten können, wenn nicht im Jahre 1845 als Folge allgemeiner Verwaltungsmaximen, beschlossen worden wäre, die Ueberschüsse der Navigationschule fortan in die Generalcasse fließen zu lassen und im allgemeinen Staatshaushalte mit zu verwenden. Auf solche Weise ist diese Anstalt, statt Kosten zu verursachen, zu einer Einnahmequelle des Staats geworden, und die demgemäß alljährlich abgelieferten Ueberschüsse haben bis zu Ende des Jahres 1850 die Summe von 6186 Thlr. 64 Gr. betragen, — ungerechnet den Mehrbetrag, welcher sich ergeben haben würde, wenn die Ueberschüsse wie früher für Rechnung der Anstalt durch Belegung nutzbar gemacht worden wären. Indessen ist jene Verweisung an die Generalcasse damals nur unter der ausdrücklichen Voraussetzung geschehen: »daß die Bewilligung der erforderlichen Mittel zur Vervollkommnung und Erweiterung dieser für die Erhaltung des Flors unserer Marine so überaus wichtigen Unterrichtsanstalt, komme eine solche nun früher oder später zur Sprache, keinen Anstand werde finden können.«

Die Deputation sieht sich gedrungen, an diesen Vorgang und die aus demselben sich ergebenden Consequenzen jetzt um so mehr zu erinnern, als die von ihr beantragten Verbesserungen überhaupt nur durch vermehrten Kostenaufwand und regelmäßige Zuschüsse aus der Staatscasse einzuführen und aufrecht zu erhalten sein werden. Bezüglich der Erwerbung eines neuen Miethlocal's befindet sie sich zugleich in der Lage, einen bestimmten Antrag zu stellen, durch dessen Annahme die geschilderten Bedürfnisse sofort und mit vergleichsweise geringen Kosten befriedigt werden können. Unter den leerstehenden Räumlichkeiten des vormaligen Krankenhauses eignet sich nämlich das bisher als Irrenanstalt benutzte Nebengebäude seiner ganzen Fertlichkeit nach, wegen der freien Lage an der Weser mit der Richtung nach Süden, nebst Hofraum zur Seite, in demselben Maße vorzüglich für die Zwecke einer Navigationschule, als das jetzige Local grade für diese Zwecke unpassend gewählt ist. Jenes Gebäude würde, ausweise eines erforderlichen und als Anlage hier beigefügten gutachtlichen Berichts des Baudirectors, mit einem Kostenaufwande von 600 Thlr. dergestalt herzurichten sein, daß neben den erforderlichen Schulzimmern zugleich für Wohnung eines Lehrers und überher für eine Anzahl Logierzimmer zur Aufnahme von Schülern gesorgt sein würde. In Betracht der eigenthümlichen Localschwierigkeiten, welche bei der Anlage von Seefahrtsschulen zu überwinden sind, muß die Deputation hohen Werth darauf legen, daß eine so günstige Gelegenheit, wie die jetzt sich anbietende, nicht unbenutzt bleibe, und richtet demzufolge ihren Antrag dahin:

daß, unter den nämlichen Voraussetzungen und unter Beobachtung des gleichen Verfahrens, wie solches bereits bei Gelegenheit der Ueberweisung anderer Räumlichkeiten des alten Krankenhauses für Schulzwecke der Fall gewesen, so jetzt über die vorerwähnten Localitäten zum Besten der Navigationsanstalt verfügt und solche derselben bis auf Weiteres zur Benutzung überwiesen werden mögen; — zu diesem Ende auch der vorgelegte Bauplan genehmigt und unter Bewilligung des dafür veranschlagten Kostenbetrags mit 600 Thlr., die Baudeputation mit der Ausführung desselben beauftragt werde.

Zu 7. Da dieser Vorschlag seinem wesentlichen Inhalte nach bereits von der Verfassungsrevisionsdeputation gestellt worden ist und der Erwägung des Senats und der Bürgerschaft unterliegt, ohne, soviel der berichtenden Deputation bekannt, bisher auf Bedenken gestoßen zu sein; so glaubt sie sich einer nochmaligen Bevormundung desselben von ihrem Standpunkte überhoben achten zu können, und erlaubt sich nur noch besonders darauf aufmerksam zu machen, wie gerade in dieser Ueberweisung der Anstalt an eine Behörde, welche, schon ihrer Composition und sonstigen Bestimmung nach, das wärmste Interesse an den Zwecken der Navigationschule mit specieller Sachkunde in den Lehrfächern derselben verbindet, die sicherste Gewähr für eine ebenso rasche wie praktische Erledigung der nach Annahme der obigen Grundzüge noch erforderlichen Ausführungsarbeiten gefunden werden dürfte.

Bremen, den 7. März 1853.

(gez.) J. F. W. Fken. Johannes Tideman.

Unter-Anlage
zur Anlage der Mittheilung des Senats
vom 11. März 1853.

B e r i c h t.

Dem geehrten Auftrage gemäß lege ich hierdurch den Grundriß des ehemaligen Irrenhauses vor, worin ich die Veränderungen eingetragen habe, welche erforderlich sind, um dieses Gebäude zu einer Navigationschule einzurichten.

Das erste Stockwerk ist den Ueberschwemmungen ausgesetzt und daher zu Wohnräumen und anderweiter regelmäßiger Benutzung untauglich. Es kann daher die jetzige Einteilung behalten, und würden nur die Dielungen, welche gänzlich verfault sind, durch ein Schieferpflaster zu ersetzen sein.

Das zweite Stockwerk soll zur Wohnung eines Lehrers dienen und das dritte Stockwerk zwei Schulzimmer und 7 Logierzimmer erhalten. Das eine Schulzimmer ist größer angenommen, damit es zu den öffentlichen Prüfungen benutzt werden kann.

Zu diesem Umbau würden folgende Bauarbeiten erforderlich sein:

1) Im ersten Stockwerke.

Abpflasterung der gebölkten Räume, Veränderung der Treppenanlage, um einen directen Eingang zum 2. Stockwerke von der Wichelnburg aus zu erlangen.

2) Im zweiten Stockwerke.

Veränderung resp. Abbrechen von Wänden, Schornsteinen, Thüren, Anlegung neuer Schornsteine, Reparatur und Malen der Fußböden, Fenster und Thüren, Einrichtung der Küche mit Sparherd, Goffenstein, Wasserlauf u.

3) Im dritten Stockwerke.

Veränderung resp. Abbrechen von Wänden, Schornsteinen, Thüren, Anlegung neuer Schornsteine, Reparatur und Malen der Fußböden, Fenster, Thüren und dergl.

4) Im Allgemeinen.

Verankerung des ganzen Hauses, Reparatur der Mauern, des Daches, des Puges und dergl. mehr.

Die Kosten dieses Umbaues lassen sich aus leicht zu findenden Gründen nicht mit Sicherheit vorausbestimmen, werden jedoch nach einem möglichst annähernden Ueberschlage 600 Thlr. nicht übersteigen.

Bremen, den 26. Febr. 1853.

(gez.) A. Schröder.