

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 8. December 1854.

1. Anlegeplätze für die Oberweserdampfschiffe.

Von der Handelskammer ist mittelft eines Berichts an den Senat vom 13. October d. J. der Mangel geeigneter Anlegeplätze für den Verkehr der Dampfschiffe oberhalb Bremen geschildert und der Wunsch, demselben abgeholfen zu sehen, entwickelt.

Da dem Senat dieser Gegenstand beachtungswerth erschien, so hielt er es für das zweckmäßigste, der Convoyedeputation, da zu ihrem Geschäftskreise Angelegenheiten dieser Art gehören, jene Vorstellung mitzutheilen und sie zu einer näheren Prüfung und zur Berichterstattung zu veranlassen.

Dieser Bericht ist jetzt eingereicht. Der Senat findet sich daher bewogen, der Bürgerschaft zu ihrer Kenntnißnahme die erwähnte Eingabe der Handelskammer so wie ferner diesen Deputationsbericht nebst mehreren Anlagen und einem Risse zugehen zu lassen und sie zur Berathung dieses Gegenstandes und ihrer demnächstigen Erklärung über die verschiedenen Anträge der Deputation aufzufordern.

Zu gleichem Zweck theilt der Senat der Bürgerschaft

2. einen Bericht der Finanzdeputation wegen Einziehung der großen Groten u. s. w.

mit.

3. Nachbewilligung für die öffentlichen Spaziergänge.

Zufolge des beiliegenden Deputationsberichts wird für die Dampfmaschine am Altenwall eine Nachbewilligung von 300 Thalern beantragt und glaubt der Senat, da auch die Finanzdeputation, welcher er von diesem Antrage bereits Mittheilung gemacht hat, nichts dabei zu erinnern findet, diese Nachbewilligung empfehlen zu können.

4. Nachbewilligung für die Expensarien der Consuln.

Dem Senate ist von seiner Commission für die auswärtigen Angelegenheiten angezeigt worden: in Folge der neuerdings eingetretenen erheblichen Zunahme der Bremischen Consulate im Auslande, so wie insbesondere auch des Umstandes, daß die beträchtlichen Auslagen des Generalconsulats zu London und der von demselben ressortirenden Viceconsulate, welche früher aus den Einkünften des Stahlhofs bestritten wurden, seit Anfang d. J. dem Fonds für Expensarien der Consuln zur Last fallen, habe sich herausgestellt, daß mit der unter dieser Rubrik während der letzten Jahre bewilligten Summe von 600 Thalern im laufenden Jahre schon nicht mehr auszureichen sei, es vielmehr zur Deckung der rubricirten Auslagen für 1854 eines Mehrbetrags von mindestens 200 Thalern bedürfen werde. Demgemäß beantragt der Senat, daß die Bürgerschaft sich mit der Nachbewilligung von 200 Thalern zu dem erwähnten Zweck einverstanden erklären wolle.

5. Bericht der Deputation wegen der finanziellen Verhältnisse der neuen Krankenanstalt.

Nachdem der Senat diesen Gegenstand einer näheren Prüfung unterzogen hat, muß er zuvörderst die große Sorgfalt, welche die Deputation bei Darlegung der Finanzlage dieser Anstalt und bei Entwicklung ihrer Vorschläge, wie in dieser Rücksicht den betrübenden Ergebnissen abzuwehren und für die Zukunft ein befriedigender Zustand zu erreichen sei, bethätigt hat, mit dem wärmsten Dank anerkennen.

Anlage

zur Mittheilung des
vom 8. Decbr. 1854.

So beträchtlich auch zufolge des Berichts der Kostenaufwand für diese Anstalt, sowohl in Betreff des Baues, als auch, — was am meisten zu beklagen ist, — rücksichtlich der Unterhaltung und Verwaltung derselben, sich gestaltet, und die früher davon gehegten Erwartungen überfliegen hat, so kann doch auch der Senat nicht verkennen, daß, da das Bedürfnis eines besseren Krankenhauses unleugbar vorhanden war und der Staat dafür die Errichtung einer neuen sehr erweiterten Anstalt genehmigt und das dazu benutzte Grundstück bestimmt hat, er jetzt auch denselben seine Hülfe nicht versagen kann. Auf der anderen Seite stimmt er aber auch darin mit der Bürgerschaft völlig überein, daß dieser Beistand nicht der Art sein darf, daß fernerhin das Krankenhaus als eine gleich anderen öffentlichen Instituten vom Staate zu unterhaltende Anstalt betrachtet werde, sondern daß vielmehr der Character einer selbstständigen öffentlichen milden Stiftung dieser Anstalt nach wie vor verbleiben muß. Nur unter dieser Voraussetzung darf man sich dem durch die Erfahrung einer langen Reihe von Jahren unterstützten Vertrauen hingeben, daß der Wohlthätigkeitsinn, welcher sich in Bremen stets in so vielfachen Richtungen bewährt hat, fernerhin auch für diese Stiftung, — und zwar um so reichlicher, je mehr das dringende Bedürfnis sich herausgestellt hat — sich bethätigen möge.

In Ansehung der einzelnen Vorschläge des Deputationsberichts nimmt der Senat keinen Anstand, den Ansichten der Bürgerschaft beizustimmen. Er genehmigt also namentlich, daß die vorgeschlagene Erhöhung des Tarifs eintrete und dabei hinsichtlich Fremder und in Privatzimmern Verpflegter das Nähere dem Ermessen der Inspection und Administration überlassen bleibe, indeß für Kränkfranke der bisherige Tarif keine Veränderung erleide, sowie er auch mit den Anträgen

- a. wegen Erlasses der vorgeschossenen 10,000 Thaler,
- b. die Aushändigung von Rentebriefen zum Betrage von 80,000 Thalern betreffend,
- c. hinsichtlich einer baaren Zahlung aus der Generalcasse von 19,435 Thalern 55 Groschen in der Weise, wie es von der Bürgerschaft geschehen ist, sich einverstanden erklärt.

Bei den vorstehenden beträchtlichen Geldleistungen, wodurch der Stiftung der jetzt erforderliche Beistand gewährt ist, wird es nun hauptsächlich Sache der Inspection und Administration sein müssen, fortwährend sowohl auf Alles was zur Verbesserung der Anstalt gereichen kann, ihr Augenmerk zu richten, als auch besonders auf jede thunliche Ersparung und auf alle Maßregeln überhaupt, wodurch ein besseres Verhältniß zwischen der Ausgabe und der Einnahme erlangt werden könnte, hinzuwirken. Dabei empfiehlt es sich denn auch, daß bis auf Weiteres nach dem Schlusse eines jeden Jahres der Rechnungsabluß nebst einem begleitenden Bericht eingereicht werde.

Endlich scheint es auch dem Senat zweckmäßig, daß, unbeschadet der etwa künftig wegen der Verwaltung zu treffenden anderweitigen Einrichtungen, die Verwaltungszeit der Specialadministratoren regelmäßig vier Jahre statt der bisherigen zwei Jahre dauern und daher demgemäß verfahren werde, indem auch er vertrauensvoll von der Geneigtheit der Specialverwalter, ihrem freilich mit großer Beschwerde verknüpften Berufe längere Zeit sich zu widmen, sich überzeugt halten darf.

Anlage I.

zur Mittheilung des Senats
vom 8. Decbr. 1854.

In Berücksichtigung der verschiedenen darüber laut gewordenen Beschwerden erlaubt sich die Handelskammer die Aufmerksamkeit des Senats auf den Mangel geeigneter Anlegeplätze für Dampfschiffe zum Verkehr auf der Weser oberhalb Bremen hinzulenken. Je mehr die Dampfschiffahrt auch nach dieser Richtung zunimmt, um so dringender macht sich das Bedürfnis nach neuen bequemen Landungsplätzen fühlbar. Gegenwärtig existirt nur ein solcher oberhalb der Brücke und zwar beim sogenannten Eisberge am Altenwall; er wird von der Gesellschaft der Vereinigten Weser-Dampfschiffahrt in Hameln benutzt, deren drei

zwischen Bremen und Hameln fahrenden Schiffen er nicht einmal völlig genügt, indem zur Zeit stets nur ein Schiff dort unmittelbar ans Land legen kann, um Passagiere und Güter sicher von Bord zu schaffen. Dagegen befinden sich das Schiff der Mindener Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft, sowie das dem Schiffer G. Rolff gehörige, völlig ohne bestimmten Anlegeplatz, und nicht einmal in der Lage, an irgend einer Stelle des Ufers, sei es auf der rechten oder linken Seite sicher und bequem zu landen. Es ruft dieser Uebelstand gerechte Klagen hervor, die sich in dem Munde Böswilliger zu der Verleumdung steigern können, als sei es in Bremen darauf abgesehen, solchen Unternehmungen, die nicht von hier ausgehen oder von hier hauptsächlich genährt werden, durch Versagung billig scheinender Erleichterungen zu schaden. Selbst nur den Anschein solches Verhaltens vermieden zu sehen, muß die Handelskammer dringend wünschen, und darf wohl daran erinnern, daß bereits früher laut dem 14. Conferenzprotokoll der im Jahre 1847 versammelten Weserschliffahrt-Commission Klagen wegen mangelhafter Anlegeplätze von preussischen Schiffen durch das Organ ihrer Regierung einen officiellen Ausdruck gefunden haben, deren Wiederholung, wenn auch der Gegenstand durchaus nur zum Ressort der einzelnen Uferstaaten gehört, da sie factisch begründet sein würden, zuvorzukommen rathlich sein wird.

Wenn nun schon damals dem Landen und Anlegen am linken Weserufer neben dem obern Sicherheitshafen der Uebelstand in den Weg trat, daß dadurch die freie Passage auf dem Leinpfade erschwert und gehemmt wurde, so kommt seitdem hinzu, daß durch Anlegung der Stromschlingen das Fahrwasser von dort künstlich entfernt wurde und ein Zustand zunehmender Versandung eingetreten ist. Dasselbe eignet sich, zumal für Dampfschiffe, durchaus nicht mehr zu Anlegestationen, wie andererseits auch am rechten Ufer an der Holzpforte und unterhalb bis zur Brücke eine dazu passende Stelle zu fehlen scheint. Es bleibt daher nur die oberhalb des Landungsplatzes der Hameler Dampfschiffe an den Wallanlagen sich hinziehende niedrige Wiese übrig, die bei geringem Wasserstande schon jetzt zur Noth einen dürftigen Anlegeplatz bietet und in der That augenblicklich von dem Schleppschiffe der Mindener Gesellschaft dazu benutzt wird, die aber bei Hochwasser ihrer gegenwärtigen Beschaffenheit nach völlig undbrauchbar wird.

Soll demnach dem gesteigerten Bedürfnisse, wie es billig ist, abgeholfen, soll den genannten zwei Schiffen und dem sich in kurzer Zeit dazu gesellenden Schleppboote der in Bremen neu gebildeten Gesellschaft ein Anlegeplatz geschaffen, soll der für die Hameler Gesellschaft vorhandene, wie es wünschenswerth, erweitert, soll überhaupt für den jetzigen und den in Zukunft vergrößerten Bedarf ein Raum hergestellt werden, wo die Dampfschiffe der Oberweser bequem ihre Kohlen, ihre Güter, ihre Passagiere aus- und einschiffen können, dann wird zur Herstellung desselben ein gewisser Kostenaufwand nicht gescheut werden dürfen. Anscheinend würde dazu die Auffüllung einer 5 — 600 Fuß langen Strecke der genannten Wiese, die Staatseigenthum ist, genügen, und mit einem dazu erforderlichen mäßigen Aufwande der für die Schifffahrt daraus entspringende Vortheil nicht zu theuer erkauft sein.

Da die Handelskammer sich nicht in der Lage befindet, den erforderlichen Raum und die erforderlichen Kosten genau ermessen zu können, auch einstweilen nur andeutungsweise anheimgeben darf, ob etwa in Zukunft die in Frage stehende Uferstelle dem gesammten oberländischen Schifffahrtsverkehr zu widmen sein würde, so muß sie sich darauf beschränken, den obigen Plan im Allgemeinen als nothwendig und für die Dampfschiffe wenigstens praktisch ausführbar zu empfehlen, und ersucht den Senat dringend,

Er wolle seinerseits denselben einer Prüfung unterziehen, und, wenn die Umstände auch Ihm die Ausführung dringend nothwendig erscheinen lassen, die nöthigen Vorarbeiten veranlassen und das zu möglichst rascher Realisirung überhaupt Nothwendige vorbereiten, damit im nächsten Frühjahr die bei vermehrter Dampfschifffahrt dann noch fühlbareren Mängel der jetzigen Uferbeschaffenheit gehoben sein mögen.

Bremen, den 13. October
1854.

An
den Senat.

Mit höchster Achtung
Die Handelskammer.
Namens derselben
G. Klugkist.

Anlage II.
zu Mitteilung des
vom 8. Decbr.

der Deputation
Anlegepl.

Der Auffor-
gerichte Verstellung
derhalb Bremen be-
Werkau, Schlichte

Eine regelmä-

nach die vereinigte

de Direction die A-

stehen fand jedoch

an alten Woll, son-

handlung als aus and-

er Platzes am W-

insbesondere die Gef-

entliche, hervorhe-

den Dampfschiffen

Bestimmung, für die

In den folgenden

Dampfschiff Vergeg-

in dieses ebenfalls d-

de Direction der Ob-

ges durch verschied-

ren, auch auf and-

ten häufig Anst-

in Betr, der Ho-

Hoog Willem angen-

Dampfsch, der kleine

Anlage II.zur Mittheilung des Senats
vom 8. Decbr. 1854.**B e r i c h t**der Deputation für die Strom- und Uferbauten, Schlachte u.,
Anlegeplätze für die Oberweser-Dampfschiffe betreffend.

Der Aufforderung des Senats über die demselben von der Handelskammer eingereichte Vorstellung, den Mangel geeigneter Anlegeplätze für den Verkehr der Dampfschiffe oberhalb Bremen betreffend, zu berichten, beehrt sich die Deputation für den Strom- und Uferbau, Schlachte u. in dem Folgenden nachzukommen.

Eine regelmäßige Dampfschiffahrt auf der Oberweser wurde zuerst im Jahre 1844 durch die vereinigte Oberweser-Dampfschiffahrts-Gesellschaft begründet und hierauf von der Direction die Anweisung eines geeigneten Anlegeplatzes beantragt. Die Wahl eines solchen fand jedoch schon damals Schwierigkeiten. Der Wasserbaudirector Blohm hielt den am alten Wall, sowohl wegen der neben diesem Plage damals häufig eintretenden Versandung als aus anderen technischen Gründen, für unpassend und empfahl die Anweisung eines Platzes am Werder, während die Direction der vereinten Oberweser-Dampfschiffahrt insbesondere die Gefahr, welche beim Durchlegen durch die Eisbrecher bei Dunkelheit entstehe, hervorhob, den am Eisberge geeigneter erachtete und daher um die Erlaubniß, mit den Dampfschiffen hier anlegen zu dürfen, nachsuchte, die ihr dann auch vorläufig unter der Bestimmung, für die erforderlichen Vorrichtungen auf ihre Kosten zu sorgen, ertheilt wurde. — In den folgenden Jahren wurde von den Gebrüdern Haarmann zu Holzminde das Dampfschiff Herzog Wilhelm auf der Oberweser in Fahrt gesetzt, und es war die Absicht, für dieses ebenfalls den Eisberg zum Anlandeplatz anzuweisen; allein auf die Vorstellung der Direction der Oberweser-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, daß die Benutzung eines Anlegeplatzes durch verschiedene Gesellschaften oder Eigenthümer zu vielfachen Collisionen führen werde, auch auf anderen Strömen jede Gesellschaft einen eigenen Anlegeplatz habe, wurde damit vorläufig Anstand genommen und zunächst der Versuch gemacht, ob sich der Platz im Werder, der Holzstraße gegenüber, für das Bedürfniß eigne, und dieser für den Herzog Wilhelm angewiesen. Später kam dann noch das Georg Rolff in Minden gehörende Dampfboot, der kleine Roland, und im Laufe dieses Jahres auch das der Mindener Gesellschaft gehörende Schleppboot Prinz Adalbert in Fahrt, für welche theils eine Stelle oberhalb des oberländischen Hafens, theils die Holzpforte zum Anlegen, Löschen und Laden bestimmt wurde. Es sind somit außerdem am alten Wall noch drei Plätze zur Benutzung gekommen, allein sie sind sämmtlich von den Eigenthümern der Fahrzeuge für ungenügend befunden, und es ist nicht zu verkennen, daß die dagegen erhobenen Beschwerden zum Theil nicht unbegründet sind. Neben der geschilderten Gefahr bei dem Durchlegen durch die Eisbrecher bei dunklen Abenden und Morgen wird bei Benutzung des Platzes im Werder, der Holzstraße gegenüber, das Anlegen wegen der vielen dort Steine und andere Gegenstände löschenden Schiffe sehr schwierig, ja fast unmöglich; zwischen den oberhalb des oberländischen Hafens angelegten Correctionswerken ist es so leicht geworden, daß der dortige Platz bei niedrigem Wasserstande nicht ferner zum Anlegen von Dampfbooten geeignet erscheint; die Holzpforte kann zwar füglich zum Löschen und Laden von Gütern dienen, allein es erfordert dieses jedesmal ein Zurücklegen der dort liegenden Fahrzeuge, und bei niedrigem Wasserstande ist das Landen der Passagiere beschwerlich. Andere geeignetere Plätze finden sich unterhalb der Eisbrecher nicht, und die Deputation ist zu der Ueberzeugung gelangt, daß solche auch nur oberhalb der Eisbrecher zu beschaffen sein werden; sie hat sich indessen

verpflichtet erachtet, um, wenn irgend thunlich, eine weitere Ausdehnung des Schiffahrtsverkehrs an dem schönsten Theile unserer Wallanlagen zu vermeiden, gleichzeitig mit der Prüfung der von der Handelskammer gemachten Vorschläge zu untersuchen, ob nicht Anlegeplätze für Dampfschiffe am linken Weserufer hergestellt oder doch der gegenwärtige Anlegeplatz am alten Wall für alle auf der Oberweser fahrenden Dampfschiffe benützt werden könne, woraus sich das Folgende ergeben hat.

Die Herstellung von Anlegeplätzen am linken Weserufer ist zunächst in Erwägung gezogen und der Bauinspector Brockmann beauftragt worden, alle Verhältnisse genau zu untersuchen und Vorschläge darüber zu machen; allein der hierbei erfolgende Bericht desselben ergibt leider, daß nicht allein die Hindernisse, welche dadurch für die Benutzung des Leinpfades entstehen, sondern auch neben einem bedeutenden Kostenaufwande so erhebliche technische Bedenken solchen Einrichtungen entgegenstehen, daß davon gänzlich abzusehen sein dürfte.

Die Deputation hat sodann in Berathung gezogen, ob nicht durch eine mäßige Verbreiterung des Eisberges und dadurch vom Staate zu treffende Vorrichtungen ein genügender allgemeiner Anlegeplatz für die Dampfschiffe der Oberweser beschafft werden könne; allein die bereits vorliegende Erfahrung hat zu der Ueberzeugung geführt, daß bei der Schnelligkeit, mit der die Expeditionen ankommend und abgehend beschafft werden müssen, das Anlegen von Dampfböten, welche nicht unter einer und derselben Direction stehen, unfehlbar zu Collisionen führen werde und überdies die durch eine mäßige Verbreiterung jenes Platzes gewonnene Fläche schon für den gegenwärtigen Geschäftsverkehr nicht ausreichen dürfte, bei der zu erwartenden Ausdehnung aber fortwährend der Vergrößerung bedürfen und daß also dieses Auskunftsmittel in seinem Endresultat mit dem von der Handelskammer gemachten Vorschlage zusammen treffen würde. Dieser geht nämlich dahin, die oberhalb des Eisberges befindliche dem Staate gehörende niedrige Wiese, der Sandberg genannt, welche auch seither für das der Mindener Gesellschaft gehörende Schleppboot bei niedrigem Wasserstande zum Anlegen benützt worden ist, auf einer solchen Strecke, wie es zu den verschiedenen Anlegeplätzen für die neben den der Vereinigten Weserdampfschiffahrtsgesellschaft gehörenden Dampfschiffen die Oberweser befahrenden Böte erforderlich sein wird und in der Weise zu erhöhen, daß sie auch bei eintretendem Hochwasser diesem Zwecke vollständig genüge.

Dem Bauinspector Brockmann ist dieser Vorschlag zur Begutachtung mitgetheilt, und dessen Bericht ergibt folgende drei Vorschläge, entweder

- a. die Strecke von dem auf der Karte bezeichneten Punkt A unterhalb und bis zu dem mit B bezeichnetem Punkt oberhalb des Eisberges bis zur Höhe des letzteren (ca. 18 Fuß Pegelhöhe) aufzuheben, welches einen Kostenaufwand von ca. 9,650 Thalern erfordern würde, oder
- b. die ganze Strecke von A bis C durch einen Deich von 60 Fuß Rappenbreite ca. 18 Fuß über O Wasserstand des Pegels abzuschließen und den Hinterraum bis zur Wallmauer mit Sand aufzufüllen, wofür die Kosten auf 15,000 Thalern berechnet sind, oder
- c. die ganze Strecke von A bis C durch einen Deich von 60 Fuß Rappenbreite und 18 Fuß Pegelhöhe wie bei B abzuschließen, diesen Deich an der innern Seite nur mit einer Dossirung zu versehen und die weitere Ausfüllung des Raumes zwischen dieser und der Wallmauer fürs Erste ganz auszusetzen, bis ein Bedürfniß dafür eintritt. Dadurch würden die Kosten der ersten Anlage auf 10,800 Thaler vermindert werden.

Der Bauinspector macht auf die Nachtheile, welche die Ausführung des ersten Plans hervorbringt, sowie auf die großen Vortheile aufmerksam, welche von der Anlage eines Deichs, der sich einem auf den Grundstücken von Depken und Poppe projectirten Deiche anschließen würde, für die Regelung des Strombettes und dadurch sowohl für das Fahrwasser wie für den Abfluß des Hochwassers zu erwarten sind, und empfiehlt daher die Anlage desselben auf der ganzen Strecke, sei es nach dem 2ten oder nach dem 3ten Vorschlage. — Durch die Ausführung des einen wie des andern Vorschlags werden indessen zwei Eisbrecher wegfallen und da deren Zustand einen Neubau derselben in nahe Aussicht stellt, so werden die dafür zu verwendenden auf ca. 4000 Thaler veranschlagten Kosten erspart werden.

Eine sorgfältige Prüfung aller vorliegenden Verhältnisse hat demnach zu der Ueberzeugung geführt, daß nur die Strecke am alten Wall sich zu Anlegeplätzen für die Dampf-

Unter-Anlage
in Anlage II der Wüstung
vom 8. Decr. 1854
mit Anlagen 1. A

in Herstellung v
Ober

folgt des m
am nicht über di
Dienste während d
Es am linke
lone Liff- und Lade
ist am Rückengel
nieder großen Berfch
Schiffabgängen erleide
Ben dem so

Reiten von 320 Fuß
Anlagen, und zwar
im Wall Wasserstan
werden können, da d
des tiefsten auf die

Wenn nun d
die Fahrwege, welche
der bisherigen Weise
werden, da wegen i
im Falle nicht mel

Der jetzige
zum Liffplatze mitg
werden, die Steine

schiffe der Oberweser eigne, und daß bei den nicht zu verkennenden Nachtheilen einer theilweisen Erhöhung des sogenannten Sandberges von dem Punkte A bis B und bei den wohlthätigen Folgen, welche dagegen bei der Durchführung des Deichs bis zu dem Punkte C für die Strombahn, das Hochwasser und den Eisgang in Aussicht stehen, der letzte Plan unzweifelhaft vorzuziehen sei. Die Deputation hält jedoch dafür, daß, wenn dieser Damm eine Kappenbreite von 60 Fuß erhält, damit dem Bedürfnisse für die Dampfschiffe auf das vollständigste genügt werde und daher die Aufhöhung des zwischen diesem Damm und der Ballmauer befindlichen Raums bis zu einem dafür eintretenden Bedürfnisse auszufüllen und der Deich nur mit einer angemessenen Dossirung zu versehen sei; sie empfiehlt daher die Annahme dieses dritten Vorschlags und die Bewilligung der dafür veranschlagten Kosten von 10,800 Thalern auf das Budget des nächsten Jahres.

Bremen, den 5. December 1854.

(gez.) J. F. W. Iken.

(gez.) Joh. Fr. Philippi.

Unter-Anlage I

zu Anlage II der Mittheilung des Senats
vom 8. Decbr. 1854
mit Beilagen 1, A, B, C.

B e r i c h t,

die Herstellung von Anlege-, Lösch- und Ladeplätzen für die auf der Oberweser fahrenden Dampfschiffe betreffend.

Zufolge des mir gewordenen sehr geehrten Auftrages beehre ich mich im Folgenden meine Ansicht über die Herstellung von Anlege-, Lösch- und Ladeplätzen für die auf der Oberweser fahrenden Dampfschiffe ganz ergebenst auszusprechen.

Ein am linksseitigen Ufer der Weser auf dem unteren Theile des Werders herzustellender Lösch- und Ladeplatz für die auf der Oberweser fahrenden Dampfschiffe muß mit 13 Fuß am Brückenpegel mindestens gleich gelegt und gepflastert werden, da bei dem mehr oder minder großen Verkehre, welcher auf demselben stattfinden wird, eine Grasnarbe erhebliche Beschädigungen erleiden, und keinen Schutz gegen die Angriffe des Stromes gewähren würde.

Von dem so erhöhten Ufer müssen von den resp. Eigenthümern der Dampfschiffe Brücken von 320 Fuß Länge bis zu den außerhalb der Werke festzulegenden so genannten Anlegern, und zwar ebenfalls in der Höhe von 13 Fuß, das Geländer aber bis 17 Fuß über Null Wasserstand ausgeführt werden, welche bei steigendem Wasser nicht abgekürzt werden können, da die Dampfschiffe, nachdem sie gewendet worden, ohne Gefahr zu laufen, daß dieselben auf die Werke gerathen, weder über dieselben weg noch dazwischen fahren dürfen.

Wenn nun dergleichen Vorkehrungen zur Ausführung kommen sollten, dann müssen die Fahrzeuge, welche aufgesperrt werden sollen, bis oberhalb des Anlegeplatzes entweder in der bisherigen Weise oder durch Dampfschiffe mit nicht unerheblichen Kosten hinaufgeschleppt werden, da wegen der vorhandenen großen Hindernisse die Pferde an der jetzt dazu benutzten Stelle nicht mehr vorgespannt werden können.

Der jetzige von der Straßenpflasterungsdeputation benutzte Steinlagerplatz muß zum Löschplatz mitgenommen, und also weiter auf den Werder hinauf verlegt und gepflastert werden, die Steine können also an den bisherigen Stellen nicht mehr ausgeladen werden,

der Transport derselben wird dadurch aber sehr vertheuert, und betragen die dafür erforderlichen Mehrkosten bei einem jährlichen Quantum von 108,000 □ Fuß à 100 □ Fuß 9 Grote, 90 Thaler.

Ein sehr wesentlicher Umstand kommt hierbei aber noch in Betracht, nämlich der, daß der Steinlagerplatz weit auf den Werder hinauf recht in die heftige Strömung zu liegen kommt, welche von der großen nach der kleinen Weser bei Hochwasserständen hier vorhanden ist, und es wird sich oft ereignen daß bei Eisgängen auf und neben den hohen Steinhäufen große Eismassen sich ablagern, welche die Strömung, wenn auch nur zeitweilig, noch mehr absperren und also auch zu der Zerstörung des anliegenden Landes, durch die heftiger werdende Strömung, nicht unerheblich beitragen werden.

Die Kosten für Herstellung eines Lösch- und Ladeplatzes würden nach dem anliegenden Kostenanschlage 10,025 Thaler betragen.

Die Uebelstände, welche durch die Anlegung von Lösch- und Ladeplätzen am linksseitigen Ufer der Weser für die Schifffahrt überhaupt hervorgerufen werden, sind so bedeutend, daß ich davon überall abrathen muß, und die Herstellung derselben in keinem Falle empfehlen kann.

Dagegen ist die Herstellung von Anlege-, Lösch- und Ladeplätzen für die auf der Oberweser fahrenden Dampfschiffe am Zweckmäßigsten am rechtsseitigen Ufer der Weser auf dem neben dem alten Walle belegenen städtischen Grundstücke, der Sandberg genannt, auszuführen, und indem ich mich beehre, daß in dem anliegenden Situationsplane eingetragene Project vorzulegen, erlaube ich mir zunächst darüber Folgendes hervorzuheben.

Das Project, welches in dem anliegenden Situationsplane eingezeichnet ist, fällt mit einem anderen Projecte, zur Regulirung des sehr unregelmäßigen Ufers und zur Feststellung der künftigen Baulinie auf den oberhalb des städtischen Grundstückes belegenen Privatgrundstücken, zusammen, und erstreckt sich dieses von der vorspringenden Ecke des Puntendeiches bis zur Holzspforte und schließt sich an die dazwischen liegenden weit vortretenden Punkte, den Eisberg auf der ehemaligen Depken'schen Bleiche und den Eisberg am Altenwalle, an.

Der auf den Privatgrundstücken aufzuführende Deich soll eine Höhe von 23 Fuß über Null Wasserstand, eine Kappenbreite von 40 Fuß und eine 4füßige Dossirung erhalten, und wird, wenn derselbe im Laufe der Zeit zur Ausführung kommt, dem dahinter liegenden Theile der Stadt völlige Sicherheit gewähren; hauptsächlich ist aber der Einfluß zu beachten, welcher durch die Ausführung des ganzen Projectes, sowohl auf das Flußbett als auf den Abfluß des Hochwassers und auf den Eisgang erfolgen wird, denn die nachtheilige Wirkung, welche das jetzige sehr unregelmäßig gestaltete Ufer auf die Strömung während des Hochwassers und gleichzeitig auf die Wirkung derselben auf das Flußbett ausübt, so wie die Eisstopfungen, welche seither fast regelmäßig an den vorspringenden Punkten erfolgt sind, werden durch die Herstellung einer regelmäßigen Uferlinie aufgehoben, welche sich der allgemeinen Krümmung des Flusses entsprechend anschließt.

Was nun die Herstellung eines Lösch- und Ladeplatzes auf dem städtischen Grundstücke anlangt, so kann dieselbe in zweierlei Weise zur Ausführung gebracht werden, entweder durch Aufhöhung des Theil vom Punkte A unterhalb bis zum Punkte B im Situationsplane, oberhalb des Eisberges, welcher Raum für das Anlegen von 3 Dampfschiffen ausreichend ist, oder durch Aufhöhung des ganzen Grundstückes und zwar vom Punkte A bis zu der ehemaligen Depken'schen Bleiche; da jedoch in diesem Falle die Kosten für die Aufhöhung des ganzen Grundstückes sich zu hoch belaufen dürften, so kann auch die Aufhöhung in einer Breite von 60 Fuß von der Außenkante an geschehen, und der übrig bleibende Theil in späteren Jahren allmählig zugeschüttet, mithin die ganze Ausgabe auf mehrere Jahre vertheilt werden, und kann in solchem Falle für jedes Dampfschiff ein Platz von ca. 200 Fuß Länge und 60 Fuß Breite angewiesen werden. Die Anlieger sowohl als auch die Dampfschiffe können sehr gut zwischen die am rechtsseitigen Ufer der Weser vorhandenen kleinen Werke gelegt werden.

Der letzte Plan verdient entschieden den Vorzug, weil durch denselben in Verbindung mit dem auf den ehemaligen Bleichen von Depken und Grote (jetzt Plump und Poppe Grundstücke) auszuführenden Deich, dessen Ausführung im nächsten Jahre gesichert scheint, in einer bedeutenden Strecke eine gleichmäßige Uferlinie dargestellt wird, während die vorhandenen Unregelmäßigkeiten des Ufers und die daraus für das Flußbett und für das Hochwasser und den Eisgang entstehenden Nachtheile in dieser Strecke noch durch die Ausführung des ersten Planes vergrößert werden würden.

Durch die Ausführung des einen oder des anderen Planes werden 2 Eisbrecher fort-
fallen, welche so schadhast sind, daß ihre Erneuerung im nächsten Jahre nicht wird umgangen
werden können, wenn der vorliegende Plan nicht zur Ausführung kommt, da aber die Kosten
für die Erbauung eines Eisbrechers 2000 Thaler, mithin für Beide 4000 Thaler betragen,
so sind die Kosten für Herstellung eines Löff- und Ladeplazes, wie sie in dem anliegenden
Kostenanschlage berechnet sind, nach Abrechnung jener ohnehin zu verwendenden Summe, nicht
sehr bedeutend; außerdem muß aber dabei noch in Betracht gezogen werden, daß dann auch
die, gewöhnlich sehr kostspielige Unterhaltung jener beiden Eisbrecher, so wie die Unterhaltung
der Ufermauer neben dem Altemwalle in einer Länge von 1200 Fuß fortfällt.

Daß zur Auffüllung erforderliche Material kann zum größten Theile aus Sand be-
stehen, nur muß zu der äußeren Doffirung Klei verwendet werden, wie auch in dem anlie-
genden Querschnitt angegeben ist, welcher, wie auch die Soden, vom Werder entnommen
werden muß.

Die Auffschüttung würde bis zu der Höhe des Eisberges aufzuführen, und derselben
auf dem oberen Theile des Grundstücks eine 4-füßige, dagegen unten eine 2-füßige Dof-
firung zu geben sein, weil sonst der Anschluß der später etwa von hier bis zur Holzpforte
auszuführenden Ufermauer nicht zweckmäßig geschehen kann, und die Offenhaltung des
Fahrwassers vor der Holzpforte erschwert werden würde.

Unter der Auffschüttung muß ein eisernes 2-füßiges Rohr nach der Pumperei
am Stadtgraben durchgelegt werden, und habe ich die dafür erforderlichen Kosten im
Kostenanschlage mit berechnet.

Die anliegenden Kostenanschläge betragen:

A. für Auffschüttung des Terrains vom Punkte A bis zum Punkte B.. 9,650 ₰

B. die Aufhöhung des ganzen Grundstücks..... 15,000 >

C. die Herstellung eines Deiches von 60 Fuß Rappenbreite in der ganzen
Länge auf dem in Rede stehenden Grundstücke..... 10,800 >

In dem letzteren Falle wird, wie auch schon oben angeführt ist, der noch übrig
bleibende Raum in den nächsten Jahren zuzuschütten und der Betrag von 4200 Thalern
dafür zu verwenden sein.

Wenn indeß der zur Aufhöhung des ganzen Grundstücks (nach dem Anschlage B.)
erforderliche Sand durch den Dampfbagger herausgefördert werden kann, dann werden die
dafür berechneten Kosten sich um 3000 Thaler geringer stellen.

Bremen, den 21. November 1854.

(gez.) Joh. Brockmann.

Beilage 1.

Kostenanschlag

über die

Herstellung eines Lösch- und Ladeplatzes auf dem unteren Theile
des Werders für die auf der Oberweser fahrenden Dampfschiffe.

		Rthlr.	Gr.
240	Pott Erde und Sand à 6 ₰.....	1,440	—
3750	Zonnen große Steine à 48 ₰.....	2,500	—
250	[-Ruthen Pflaster-Legen à 1½ ₰	375	—
800	Cubikfuß Rauwehr à 2½ ₰.....	2,000	—
	Allgemein.....	260	—
		6,575	—
	Dazu kommt noch:		
	die nothwendige Pflasterung des Steinlagerplatzes, wofür incl. Sand erforderlich sind	1,200	—
	und die jährliche Mehrausgabe der Bepflasterungsdeputation laut Bericht 90 ₰ oder mit 4 pCt. capitalisirt	2,250	—
	Zusammen.	10,025	—

Bremen, den 21. November 1854.

Joh. Brockmann.

Beilage A.

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

über die

Erhöhung des neben dem Altenwalle vorhandenen Grundstücks,
und zwar vom Punkte A. bis zum Punkte B. in dem anliegenden
Situationsplane.

		Rthlr.	Gr.
240	Pott Klei anzuschiffen und anzufahren à 10½ \$	2,520	—
95,760	Sonnen Sand zu baggern und anzubringen à 4 gr	5,320	—
176	[] Ruthen Soden anbringen und legen	176	—
	Für ein Faschinenwerk zum Schutz der Dossirung:		
44,500	Cubikfuß Packwerk à 1000 Cubikfuß 20 \$	890	—
	Für Karren, Dielen, Geräthschaften und Aufsicht	744	—
	Zusammen	9650	—

Bremen, den 21. November 1854.

Joh. Brockmann.

Joh. Brockmann.

Beilage B.

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

über die

Erhöhung des neben dem Altenwall vorhandenen städtischen Grundstückes.

		Nthr.	Gr.
319	Pott Klei anzuschiffen und anzufarren à $10\frac{1}{2}$ ₰.....	3349	36
159,600	Lommen Sand zu baggern und anzubringen à 4 g.....	8874	32
220	[] Ruthen Soden zu legen à 1 ₰.....	220	—
	Für ein Faschinenwerk zum Schutze der Doffirung:		
44,500	Cubikfuß Packwerk à 1000 Cubikfuß 20 ₰.....	890	—
	Für ein 2füßiges eisernes Rohr incl. Legen, 272 Cubikfuß à 3 ₰	816	—
	Für Karren, Dielen, Geräthschaften und Aufsicht.....	850	4
	Zusammen....	15,000	—

Bremen, den 21. November 1854.

Joh. Brockmann.

Beilage C.

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

über die

Erhöhung des neben dem Altenwalde vorhandenen städtischen
Grundstücks in 60 Fuß Breite.

		Nthr.	Gr.
319	Pott Klei anzuschiffen und anzufahren à 10½ P.....	3349	36
85,600	Sonnen Sand zu baggern und anzubringen à 4 gr.....	4755	40
220	[] Ruthen Boden zu legen à 1 P.....	220	—
	Für ein Faschinenwerk zum Schutze der Doffirung:		
44,500	Cubikfuß Packwerk à 1000 Cubikfuß 20 P.....	890	—
	Für ein eisernes 2füßiges Rohr incl. Legen, 272 Cubikfuß à 3 P.....	816	—
	Für Karren, Dielen und Aufsicht.....	768	68
	Zusammen...	10,800	—

Bremen, den 21. November 1854.

Joh. Brockmann.

Anlage III.zur Mittheilung des Senats
vom 8. Decbr. 1854.**Bericht der Finanzdeputation,
über die Einziehung der großen Groten und Zweigrotenstücke,
deren Gepräge unkenntlich geworden.**

Der Finanzdeputation wurde bereits im Jahre 1851 der Auftrag ertheilt, zu berathen und zu berichten,

„ob es zweckmäßig sei, die silbernen halben Groten und die großen Groten und Zweigrotenstücke, deren Gepräge unkenntlich geworden, außer Cours zu setzen und ob kleine Kupfermünze zu prägen sei.“

allein sie vermochte diesen Auftrag durch ihren Bericht vom 16. Juni des vorigen Jahres nur theilweise zu erledigen. Die große Schwierigkeit, mit einiger Sicherheit den Betrag der gegenwärtig noch in Umlauf befindlichen großen Groten und Zweigrotenstücke mit unkenntlichem Gepräge zu ermitteln und darauf eine Berechnung über die der Staatscasse durch die Einziehung zur Last fallende Einbuße zu begründen, nöthigte zu einer Aussetzung dieses Theils. Seitdem hat die Deputation sich ferner mit diesem Gegenstande beschäftigt; es ist ihr nun zwar nicht gelungen, eine begründete Ansicht über den noch in Umlauf befindlichen Betrag jener Scheidemünze zu gewinnen, allein da diese Angelegenheit mehrfach wieder in Anregung gekommen ist, so hält sie sich um so mehr verpflichtet, über die Sachlage zu berichten und einen auf diese begründeten Vorschlag zur Prüfung vorzulegen.

Bereits im Jahre 1820 wurden durch Sachverständige sorgfältige Erforschungen sowohl über den im Ganzen vorhandenen Betrag an Groten als auch namentlich an großen Groten angestellt und der darüber erstattete Bericht ergibt, daß vom Jahre 1708 an, indem die Münzacten nur bis zu diesem Zeitpunkt hinaufreichen, geprägt wurden in den

1708 bis 1750 für ₰ 275,516

1751 bis 1755 „ „ 176,560

1763 bis 1764 „ „ 20,527

Zusammen für ₰ 472,603

und außerdem für „ 37,000
Zweigrotenstücke.

Die 1841 geprägten Groten kommen hier nicht in Frage.

Es wird dabei bemerkt, daß der Stempel der kleinen Groten, die hauptsächlich im Verkehr vorkommen, der vom Jahre 1751 ist, und daraus die Folgerung gezogen, daß die vor dieser Periode geprägten, nämlich für 275,516 Thaler, sämmtlich aus großen Groten bestanden haben. Ob dem so sei, läßt sich nicht ermitteln, eben so wenig aber wie viel davon gegenwärtig noch vorhanden sind. In dem erwähnten Bericht wird angenommen, daß bis zum Jahre 1820 etwa $\frac{3}{5}$ der vor 1751 geprägten Groten verloren gegangen seien und darnach der damals noch vorhandene Betrag von großen Groten auf 162,000 Thaler geschätzt. Wenn nun auch von diesen noch eine fernere Verminderung in den seitdem verflossenen 34 Jahren auf etwa ein Drittel jenes Betrags veranschlagt wird, so müßten gegenwärtig noch ca. 100,000 Thaler vorhanden sein, was jedoch nach dem Verhältniß, wie solche im Verkehr vorkommen, nicht wahrscheinlich ist, allein auch die Hälfte dieser Summe würde bei der Einziehung und Einschmelzung einen Verlust von mehr als 15—18,000 Thaler ergeben.

Bei den früheren Untersuchungen wurde als Ergebnis angenommen, daß bei einer Einschmelzung sich ein Verlust von $32\frac{1}{2}$ pCt. ergeben werde, um indessen noch eine genauere Uebersicht über den in den großen Groten enthaltenen Silberwerth zu erhalten, hat die De-

putation 25 Thaler dieser Münze an der Generalcasse einsammeln und dann einschmelzen lassen, woraus sich ergeben hat, daß der Verkauf des aus der Einschmelzung gewonnenen Silbers von 1000 Thalern nach dem dormaligen Preise desselben nur 611 Thaler 13 Grote liefern, mithin einen Verlust von 388 Thalern 59 Grote auf 1000 Thaler Grote ergeben werde. Hierbei ist jedoch der Werth des in der eingeschmolzenen Masse enthaltenen Kupfers nicht eingegriffen, da dieser nicht wohl zu ermitteln ist und lediglich davon abhängt, welche Benutzung diese Masse findet. Wenn aber die gewonnene Masse zur Ausprägung von Grote nach dem Werth der von 1840 benutzt würde, so würden, die Prägungskosten abgesehen, 1000 Thaler einen Ertrag von 643 Thalern liefern und mithin 357 Thaler verloren gehen.

Bei der vorliegenden Ungewißheit über den noch in Umlauf befindlichen Betrag an großen Grote und des sich durch Einziehung für die Staatscasse ergebenden Verlustes muß die Finanzdeputation von einer solchen Maßregel abrathen, erlaubt sich dagegen aber den wahrscheinlich zu einer desfalligen leitenden Uebersicht führenden Vorschlag, an der Generalcasse alle bei Zahlungen einkommenden großen Grote bis zu einem Betrage von eintausend Thalern zurückzulegen, die Finanzdeputation aber zu beauftragen, sobald diese Summe vorhanden, über die Einwirkung dieser Maßregel zu berichten und über die sowohl wegen der großen Grote als auch der Zweigrotenstücke mit unkenntlichem Gepräge ferner zu treffenden Bestimmungen Vorschläge zu machen.

Bremen, den 7. December 1854.

(gez.) J. F. W. Jfen.

(gez.) J. L. Nuyter.

putation,

oten und Zweigrotenstücke
ich geworden.

1851 der Auftrag ertheilt, zum

alten Grote und die großen Grote
müßig geworden, außer dem zu
ja."

icht vom 16. Juni des vorigen Jah
it, mit einiger Sicherheit den Betrag
oten und Zweigrotenstücke mit unter
über die der Staatscasse durch die
schigte zu einer Auslegung des
Gegenstände beschliffen; es ist zu
den noch in Umlauf befindlichen
angelegenheit mehrfach wider in
stet, über die Sachlage zu be
verfügen.

Sachverständige sorgfältige
an Grote als auch namentlich a
t ergibt, daß vom Jahre 1708
hin aufwärts, geprägt worden
.... 1708 bis 1750 für 4 fl.
1751 bis 1755 " " 1 fl.
1763 bis 1764 " " 1 fl.
Zusammen für 4 fl.

r nicht in Frage.

el der kleinen Grote, die hauptsächlich
und daraus die Folgerung gezogen, daß
516 Thaler, nämlich aus großen
ermitteln, eben so wenig aber wie in
ähten Bericht wird angenommen, daß
größten Grote verloren gegangen
on großen Grote auf 182,000 Thaler
ernere Verminderung in den Jahren
veranschlagt wird, so müssen gegen
jedoch nach dem Beschlusse, zu
ein auch die Hälfte dieser Summe
von mehr als 15-18,000 Thaler
de als Ergebnis angenommen, daß
ergeben werde, um indessen noch die
haltenen Silbermont zu ersetzen, ist

Anlage IV.
zur Mittheilung des Senats
vom 8. Decbr. 1854.

B e r i c h t

der Deputation für die öffentlichen Spaziergänge, eine Nachbewilligung betreffend.

Die Deputation sieht sich leider genöthigt, für die Dampfmaschine am Altenwall eine Nachbewilligung von 300 Thalern zu beantragen. Seit März d. J., wo die Maschine zuerst probeweise in Thätigkeit gesetzt war, besonders aber seit dem Ende Juli, wo sie als erprobt der Deputation von Seiten der Baudeputation überwiesen, in regelmäßiger Wirksamkeit gewesen ist, hat sich der Kohlenverbrauch viel größer als veranschlagt ergeben; bis Anfang November ist für 13 Last (zu 48 Thaler) und Fuhrlohn allein die ganze im Specialbudget veranschlagte Summe von 650 Thalern verausgabt worden. Der auf wöchentlich 5 Thaler während der Arbeitszeit festgesetzte Lohn des angestellten Maschinisten, der Lohn für außerordentlich dabei verwendete und noch zu verwendende Arbeiten, Ausgaben für verschiedene Reparaturen, für Del. c. ist daher ungedeckt geblieben, und wird dazu die oben bezeichnete Summe auf den Fond für Reinigung des Stadtgrabens nachträglich zu bewilligen sein. Es soll jetzt versucht werden, durch entsprechende Abänderungen an der Maschine, unbeschadet ihrer bisherigen Wirksamkeit, den Kohlenverbrauch zu vermindern, vielleicht auch durch Verringerung des verhältnißmäßig starken Abflusses des Wassers durch den Stephanithorsbären die Arbeitsaufgabe der Maschine auf ein geringeres Maß zurück zu führen. Wenn aber demungeachtet die Deputation eine größere Ausgabe als bisher für diese Anstalt nach ihrer bisherigen Erfahrung glaubt in Aussicht stellen zu müssen, so darf sie doch hoffen, daß auch eine Mehrausgabe vollkommen gerechtfertigt erscheinen wird für eine Anstalt, die, indem sie sich als ausreichend bewährt hat, das Wasser des Stadtgrabens in genügender Fülle und Frische zu erhalten, nicht bloß die Annehmlichkeiten unserer Ballanlagen wesentlich erhöht, sondern auch dem öffentlichen Gesundheitszustande die ersprießlichsten Dienste leistet.

Bremen, den 28. November 1854.

(gez.) D. Meier.

(gez.) Joh. Höpfen.