

Die Deputation veranlaßte daher eine Special-Untersuchung durch den Baudirector Berg, Obermaschinenmeister Welkner und Bauconducteur Handes, aus welcher sich ergeben hat, daß der Uebelstand nicht in der Mangelhaftigkeit des zur Verwendung gebrachten Eisens besteht, sondern in der Construction der Rollen und Rollenkränze. Es sind nämlich die beiden Rollenkränze und die Rollen selbst nicht konisch, sondern flach abgedreht, es decken sich daher die letzteren bei jeder Bewegung, erschweren das Öffnen und Schließen der Brücke ganz außerordentlich, und ist dadurch das Material stellenweise angegriffen und ausgeschliffen. Der obere Rollenkranz ist, namentlich da wo er über die Seitenwände hinaustritt, nicht genügend abgesteift, und hat sich in Folge dieses Umstandes verbogen, es liegen daher die Rollen nicht überall gleichmäßig an.

Die genannten Techniker schlagen nun vor, um den Dreh-Mechanismus in guten und lange dauerhaften Zustand zu bringen, die Rollenkränze abdrehen und verstärken und die Rollen konisch abdrehen zu lassen, so daß sie genau auf die Ersteren passen. Sie veranschlagen die dazu erforderlichen Kosten auf etwa 800 Thaler Gold. Zur Vornahme dieser Arbeiten werden mindestens 3 Wochen erforderlich sein, und da während dieser Zeit die Brücke geschlossen bleiben muß, kann die Arbeit nicht wohl anders vorgenommen werden als während der Dauer, daß die Schifffahrt auf der Geeste durch Eis unterbrochen ist.

Da diese Reparatur unerlässlich ist, und der Zustand der Brücke sich durch ein Hinausschieben derselben verschlimmern wird, so beantragt die Deputation die Bewilligung der genannten 800 Thaler, um unverzüglich die Arbeiten vornehmen zu können. Sollte inzwischen Frost eintreten, so würde es wohl nicht zu verantworten sein den günstigen Zeitpunkt vorübergehen zu lassen, und glaubt daher die Deputation auf Billigung rechnen zu dürfen, wenn sie in diesem Falle Auftrag zum Beginnen der Arbeit ertheilen sollte.

Bremen, den 29. December 1866.

Die Eisenbahn-Deputation.

(gez.) **Duckwitz.** (gez.) **H. H. Schröder.**

Anlage II

zur Mittheilung des Senats
vom 31. December 1866.

B e r i c h t

der Deputation für die Häfen und Hafenanstalten, die Lagerung von Petroleum und Verbesserung des Straßenpflasters zu Bremerhaven betreffend.

I.

Lagerung von Petroleum.

Der Handel mit Petroleum hat in diesem Jahre so sehr zugenommen, daß nicht nur die zu dessen Lagerung bestimmten Schoppen zu Bremerhaven und Geestemünde vollständig damit angefüllt sind, sondern mehrere tausend Fässer im Freien längs der Raje und zu beiden Seiten der Schienenstränge in tiefem Schlamm aufgehäuft liegen müssen. Das solchergestalt gelagerte Quantum beträgt über 50,000 Barrel, und es werden noch 15 bis 20,000 Barrel erwartet. Ein anderer Uebelstand besteht darin, daß seither nur 2 Landungsplätze für Petroleum angewiesen waren, welche weder für das Landen des Artikels aus Seeschiffen, noch für das Beladen von Leichter- und Küstenfahrzeugen ausreichten.

Es ist daher unerlässlich, ohne Verzug Anstalten zu treffen, diesen Uebelständen zu begegnen, namentlich dafür zu sorgen, daß das Entladen und Beladen der Schiffe rascher vor sich gehe, der Landungsplatz einigermaßen geordnet werde, damit die

1866. December 31.
kürzer nicht im Schlamm liegen, wenn sie die nöthige
Verladung abgeben, um weiter transportirt zu werden.
zu trennen und endlich in Folge dessen die ganze
der nöthigen Aufhebung von Landenden
lage des Hafens und in der Nähe derselben mit
auf die beabsichtigte Situation zu stellen.

1) Um statt zwei Landungsplätze nur einen zu
zu finden, würde der Schwimmer, wenn
Petroleum an der dritten Landungsstelle
festgesetzt wird, an die dritte Landungsstelle
nur einen Kostenanwand von 60 Thaler
für ein Bedeckung, diese Einrichtung
2) Damit der zur Zeit noch vorhandene
den Petroleum verwendenden
einen Landungsplatz zu schaffen, bedürfte
kosten von dem Bauconducteur Handes
ind. Da die höchst nöthige Auf-
lage und Einbau nur dadurch
einen Raum im Norden des Hafens
mag jedoch eine Landungs-
kosten, so empfiehlt die Deputation
migung der Verwendung vorzunehmen
lagerte.

3) Der Raum, welcher zwischen der
lage, sowie auch der ungenutzte
dürrig und theilweise mit etwas
davor ist, daß bei hohem Wasser
lagen bilden, in welche die gelagerten
Petroleum, gebracht werden, um
erhalten.

Um höher Zustand kann nicht mehr
daher die gelagerte Menge zwischen
500 Fuß Länge, sowie auch die
nächst Drainsystem treten zu
sich auszugeben und mit Erde
Erde würde dann zu verwenden
Abwassergraben, der kaum 3
für diese sehr notwendige Vor-
kommen.

Die Deputation beantragt mithin die
1) Verlegung des Schwimmers
2) Landungsplatz am Nordende des
3) Veranlagung des nicht gepflasterten
der Eisenbahn und dem Hafen

II.

Verbesserung des

Im vorjährigen Specialbudget de-
wurden für außerordentliche Verwendungen
wird, jedoch Regulierung und Befestigung
1) der Langenstraße (32 Fuß) zwischen
der Weimstraße bis zur Leber-
2) des inneren Theils der Schloß-
an sein bis zur Weimstraße
im Ganzen

Fässer nicht im Schlamm liegen, wenn sie die nothwendige Verküperung nach der Landung erhalten, um weiter transportirt zu werden, ferner um die Lagerungsräume zu vermehren, und endlich in Folge davon die große Gefahr zu beseitigen, die aus der nothgedrungenen Anhäufung von Tausenden von Petroleumfässern längs der Raje des Bassins und in der Nähe derselben entstehen.

Die Deputation erlaubt sich daher die folgenden Anträge, unter Bezugnahme auf die beiliegende Situationskarte, zu stellen:

- 1) Um statt zwei Landungsbrücken deren drei sofort in Benutzung nehmen zu können, würde der Schwimmer, welcher zur Abhaltung brennenden Petroleums an der dritten Landungsbrücke (von Norden gerechnet) befestigt wird, an die vierte Landungsbrücke zu verlegen sein. Da dieses nur einen Kostenaufwand von 63 Thalern erfordert, trägt die Deputation kein Bedenken, diese Einrichtung sofort eintreten zu lassen.
- 2) Damit der zur Zeit noch unbenutzte Raum des Fort Mayons zum Lagern von Petroleum verwendet werden könne ist es nothwendig, daselbst einen Landungsplatz zu schaffen, bestehend in einer Anlegebrücke, deren Kosten von dem Bauconducteur Handes zu 840 Thalern veranschlagt sind. Da die höchst gefährliche Anhäufung des Petroleum längs der Raje und Eisenbahn nur dadurch vermieden werden kann, daß man einen Raum im Norden des Holzhafens zum Lagern anweist, die Lagerung daselbst jedoch ohne Landungsplatz nicht vorgenommen werden kann, so empfiehlt die Deputation dringend eine recht baldige Genehmigung der Verwendung vorerwähnter 840 Thaler Courant für die Anlegebrücke.
- 3) Der Raum, welcher zwischen der Fahrstraße und den Eisenbahngleisen liegt, sowie auch der ungepflasterte Theil der Hafenkaje sind nur nothdürftig und theilweise mit etwas Kies und Sand bedeckt. Die Folge davon ist, daß bei nassem Wetter sich stets große Wasser- und Schlamm-lachen bilden, in welche die gelandeten Waaren, für jetzt vorherrschend Petroleum, gebracht werden, um die erste nothdürftige Verküperung zu erhalten.

Ein solcher Zustand kann nicht wohl fort dauern, die Deputation beantragt daher die gedachte Fläche zwischen der Straße und der Bahn in etwa 500 Fuß Länge, sowie auch die nicht bepflasterten Stellen der Raje mittelst Drainröhren trocken zu legen, das Ganze aber etwa 18 Zoll tief auszugraben und mit Weiserand aufzufüllen. Die ausgegrabene Erde würde dann zu verwenden sein, um den alten noch vorhandenen Abwässerungsgraben, der keinen Zweck mehr hat, auszufüllen. Die Kosten für diese sehr nothwendige Verbesserung sind veranschlagt zu 1220 Thaler Courant.

Die Deputation beantragt mithin die folgenden Arbeiten genehmigen zu wollen:

1) Verlegung des Schwimmers	63 . —
2) Landungsplatz am Nordende des Holzhafens	840 . —
3) Trockenlegung des nicht gepflasterten Terrains zwischen der Eisenbahn und dem Holzhafen	1220 . —
	Courant 2123 . —
à 110 % Ad'or	1930 . —

II.

Verbesserung des Straßenpflasters.

Zum vorigjährigen Specialbudget des Landbaus in Bremerhaven (No. 194) wurden für außerordentliche Verwendungen zur Erweiterung des Straßennetzes bewilligt, behufs Regulirung und Bepflasterung

- 1) der Langenstraße (32 □ Ruthen) und des Theils der Schleusenstraße von der Grünenstraße bis zur Leher-Chaussée (61 □ Ruthen) 2790 . —
- 2) des fernerer Theils der Schleusenstraße von der Straße am Hafen bis zur Grünenstraße (51 □ Ruthen) 1530 . —

im Ganzen für 144 □ Ruthen 4320 . —

Der Berechnung der □Ruthe war dabei der Preis von halbbehauenen Steinen zum Grunde gelegt. Die Verwendungen für diese Straßen kommen bei der allmählichen Realisirung der an ihnen liegenden Baupläze wiederum in die Staatscasse zurück und sind im Wesentlichen nur als Vorschuß zu betrachten; namentlich werden die Kosten für die Hälfte der Langenstraße längs des Schulplatzes von der Gemeindecasse zu Bremerhaven sofort wieder erstattet werden.

Der Gemeinderath daselbst hat nun mit Rücksicht auf die Mängel der jetzigen Pflasterung die Nothwendigkeit dargelegt, fernerhin für die Pflasterung der Straßen nur ganz behauene Steine zu verwenden, deren Anschaffung nach der Aufgabe des Bauconducteur Schweizer 10 Thaler per □Ruthe mehr, also für 144 □Ruthe 1440 Thaler mehr kosten würden.

Die Anschaffung der Steine muß jetzt geschehen. Da der Antrag des Gemeinderaths der Stadt Bremerhaven in jeder Hinsicht Berücksichtigung verdient, so beantragt die Deputation:

sich damit einverstanden zu erklären, daß behufs der gedachten Straßenbauten außer den bereits bewilligten 4320 Thalern noch 1440 Thaler als Mehrkosten der Pflasterung mit behauenen Steinen zum Budget des Jahres 1867 berechnet und die Anschaffung dieser Steine schon jetzt vorgenommen werde.

Bremen, den 27. December 1866.

Die Deputation für die Häfen und Hafenanstalten.

(gez.) **Duckwitz**

(gez.) **J. G. Höpfen.**

Nachtrag zum genealogischen
Werk 36 Seiten

