

Mitteilung des Senats

vom 15. Mai 1908.

1. Aufschließung eines Areals auf der Nordseite der Gleisanlagen am Kopfe des Holz- und Fabrikenhafens.

2. Versorgung der Westseite des Alten Hafens zu Bremerhaven mit elektrischem Strom.

Zu den obengenannten Gegenständen stimmt der Senat dem Beschlusse der Bürgerschaft vom 13. d. M. zu.

3. Darlehen für Anlegung von Spülaborten.

Die Deputation für die Straßenreinigung hat den Bericht über die im Rechnungsjahr 1907 gewährten Darlehen für Anlegung von Spülaborten erstattet, den der Senat der Bürgerschaft hierneben übersendet.

Bericht.

Im Anschluß an ihre früheren Berichte vom 10. Mai 1904, 28. April 1905, 18. Mai 1906 und 27. April 1907 (Verhdlg. S. 525/04, S. 491/05, S. 500/06, S. 385/07) beehrt sich die Deputation für das Budgetjahr 1907/8 folgendes zu berichten.

Für das Budgetjahr 1907/8 war der Deputation für die Gewährung von Darlehen wieder eine Summe von 150 000 M wie in den Vorjahren zur Verfügung gestellt.

Eingegangen sind in der Zeit vom 1. April 1907 bis 31. März 1908 227 Anträge für 340 Häuser, für die im ganzen eine Summe von 112 359,60 M, also im Durchschnitt von 330,47 M für jedes Haus erbeten wurde.

Von diesen Anträgen sind

a. nachträglich wieder zurückgezogen	1
b. bewilligt, aber mangels weiteren Antrages oder wegen fehlender Nachweisungen oder sonstiger Unterlagen noch nicht durch Auszahlung erledigt	13
c. abgelehnt	3
d. zurückgestellt, da für die Anlage der Spülaborte vorläufig Frist bewilligt ist	1
e. unerledigt geblieben	4
f. durch Auszahlung der bewilligten Summe vollständig erledigt ...	205
Summa ...	227

Zu den durch Auszahlung des Darlehens erledigten 205 Anträgen für 273 Häuser kommen aus den Vorjahren noch 45 Anträge für 77 Häuser hinzu, die noch unerledigt geblieben waren, dagegen im letzten Jahre zur Auszahlung führten. Ferner ist auf ein im Jahre 1905/6 bewilligtes Darlehen an die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, die Summe von 32,10 M für die Herstellung des erforderlichen Kanalan schlusses ausbezahlt, während das Restdarlehen noch nicht zur Auszahlung gelangte, weil die Antragstellerin den verlangten Nachweis ihrer Berechtigung zur Empfangnahme noch nicht erbringen konnte.

Ausbezahlt sind im Jahre 1907/8

1) auf das vorerwähnte Grundstück (1 Haus)	M 32,10
2) auf 205 + 45 = 250 Anträge für 273 + 77 =	
350 Häuser	M 113 680,—
	M 113 712,10

während auf die unter 2 erwähnten 250 Anträge 114 465 M bewilligt waren. In 24 Fällen konnten die bewilligten Beträge um zusammen 785 M ermäßigt werden, da ein entsprechend geringerer Aufwand gegenüber der veranschlagten Summe stattgefunden hatte.

Die durchschnittliche Summe der ausbezahlten Darlehen beläuft sich für das Haus im Jahre 1903/4 auf M 300,—

" " 1904/5 " " 287,—

" " 1905/6 " " 305,61

" " 1906/7 " " 342,29

" " 1907/8 " " 324,80

Ausbezahlt sind

a. bis 30. April 1904 für 436 Häuser M 129 970,—

b. vom 1. Mai 1904 bis 31. März 1905 für 313 Häuser " 89 740,—

c. " 1. April 1905 " 31. " 1906 " 360 " " 110 020,—

d. " 1. " 1906 " 31. " 1907 " 437 " " 149 580,—

e. " 1. " 1907 " 31. " 1908 " 351 " " 113 712,10

Summa für 1897 Häuser M 593 022,10

Freiwillig oder infolge Verkaufs sind auf

92 Grundstücke im Jahre 1907/8 die

Darlehen zurückbezahlt mit M 25 634,—

ferner an Tilgungsbeträgen eingegangen " 21 098,97

endlich an Zinsen bezahlt " 14 117,55

Summa . . . M 60 850,52

Auf die ausbezahlten Darlehenssummen von M 593 022,10 sind inzwischen eingegangen

a. in den Vorjahren laut Bericht vom

27. April 1907 Verhdlg. S. 386 M 64 498,86

b. im Jahre 1907/8 " 46 732,97

M 111 231,83 — " 111 231,83

so daß noch ausstehen M 481 790,27

Für das laufende Jahr dürfte eine Summe von 100 000 M erforderlich sein, da aus den im Jahre 1902 an die Stadt angeschlossenen Gebietsteilen, deren Kanalisierung erst allmählich durchgeführt wird, verhältnismäßig zahlreiche Darlehensanträge eingehen. Auch wird in einer Reihe von Fällen das Gesetz vom 7. November 1905, betreffend die Kanalisierung nicht öffentlicher Gänge und Höfe, zur Anwendung zu bringen sein, nach dem das Darlehen bis auf 800 M für ein Haus erhöht werden kann. Gerade in diesen Fällen erfordert die Billigkeit häufig die Bewilligung größerer Summen für eine Mehrheit von Anliegern. Endlich ist in den am 1. April 1902 an die Stadt angeschlossenen Gebietsteilen in Gemäßheit des § 2 Absatz 6 des Gesetzes vom 28. September 1905 einer größeren Anzahl von Grundstückseigentümern, die die Fäkalien in der eigenen Landwirtschaft verwenden, zunächst Frist bewilligt, indessen ihnen gegenüber auf Anlegung von Spülaborten zu bestehen, sobald die fortschreitende städtische Bebauung dies im gesundheitlichen Interesse als wünschenswert erscheinen läßt.

Die staatsseitige Lieferung und Auswechselung der Tonnen hat am 31. März 1908 aufgehört, da eine Verlängerung des mit dem Unternehmer Alfes geschlossenen Vertrages nicht als erforderlich erschien. Soweit einzelnen Grundstückseigentümern im Hinblick auf beabsichtigte bauliche Veränderungen Frist bewilligt ist, waren diese durchweg in der Lage, die ordnungsmäßige Beseitigung der Fäkalien durch Verträge mit Privatunternehmern sicherzustellen. Das Gleiche gilt für einzelne dem Staat gehörige Gebäude, bei denen die Anlage von Spülaborten im Hinblick auf eine demnächstige bauliche oder sonstige Veränderung für unzumutbar erachtet wurde.

Die erforderliche Kontrolle über die Durchführung des Generalplans, mit der die Baupolizeibehörde wegen anderweitiger Obliegenheiten in Rückstand geraten war, ist im wesentlichen nachgeholt, aber ein Bericht über das Ergebnis zurzeit noch nicht möglich, da noch eine Nachkontrolle erforderlich, auch die Arbeit für die letzten im Generalplan aufgeführten Bezirke noch nicht beendet ist. Im allgemeinen läßt sich jedoch behaupten, daß der Anschluß der Hausentwässerungen an die städtische Kanalisation verhältnismäßig rasch zur Ausführung gelangt ist und daß die Zahl der Restanten keine wesentliche Rolle spielt, zumal sie vielfach mit beschlossenen Straßenregulierungen zusammenhängt, bei denen doppelte Kosten möglichst zu vermeiden sind.

Bremen, den 28. April 1908.

Die Deputation für die Straßenreinigung.

(gez.) Dreher. (gez.) ^{i. B.} Addicks.

4. Deutsche Kolonialgesellschaft.

In der Pfingstwoche dieses Jahres wird die Hauptversammlung der deutschen Kolonialgesellschaft einer Einladung der Abteilung Bremen folgend unter dem Vorsitz des Herzogs Johann Albrecht zu Mecklenburg, Regenten von Braunschweig, hier ihre Sitzungen abhalten.

Dem Beispiel der Städte, in denen den Besuchern der Hauptversammlungen früher gastliche Aufnahme gewährt ist, folgend, beabsichtigt der Senat, die Teilnehmer an der in Bremen stattfindenden Tagung, deren Zahl auf mindestens 600 geschätzt wird, im Ratskeller und in den Räumen des Rathauses zu bewirten. Die Kosten der Bewirtung sind nach früheren Erfahrungen auf 10 000 M zu veranschlagen.

Da der Bewirtungsfonds des Senats in diesem Jahre bereits stark in Anspruch genommen ist und abgesehen von den regelmäßig wiederkehrenden Aufwendungen noch eine Reihe besonderer Belastungen zu tragen haben wird, ersucht der Senat die Bürgerschaft, zur Bestreitung der bezeichneten außerordentlichen Ausgaben 10 000 M in das Budget für 1908 nachträglich einzustellen.

5. Verkauf des Restgrundstücks Brückenstraße Nr. 53.

Über diesen Gegenstand hat die Deputation für Regulierung der Baulinien einen Bericht erstattet, den der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerschaft hierneben mitteilt.

Bericht.

Anlage.

Von dem vom Staate angekauften Grundstück Brückenstraße Nr. 53 verbleibt nach Abtrennung des zur Verbreiterung der Straße erforderlichen Teils nur ein etwa 14 m langes und 5 1/2 m breites Restgrundstück übrig. Da es für städtische Zwecke nicht gebraucht werden kann, hat die unterzeichnete Deputation sich bemüht, es bestmöglichst zu verkaufen. Wenn sich auch mehrere Anbieter für das Grundstück fanden, so waren die von ihnen gemachten Gebote zu niedrig, um darauf eingehen zu können. Nunmehr haben die Bauunternehmer Gebr. Wiegand für den verbleibenden, insgesamt 77,4 qm großen Teil des Grundstücks Brückenstraße Nr. 53 9500 M geboten. Dieser Preis entspricht dem Werte des Grundstücks. Es ist daher mit Gebr. Wiegand der anliegende Vertrag abgeschlossen unter Vorbehalt der

Genehmigung von Senat und Bürgerschaft, wonach das Grundstück zum Preise von 9500 M bei gemeinschaftlich zu tragenden Kosten einschließlich der Staatsabgabe an Gebr. Wiegand verkauft wird. Der Erlös beträgt rund 123 M für jedes Quadratmeter Grundfläche, während der Staat selbst 38 M für das Quadratmeter Grundfläche ausschließlich des Gebäudes bezahlt hat.

Die Deputation beantragt, den mit Gebr. Wiegand abgeschlossenen Vertrag zu genehmigen.

Die Deputation für Regulierung der Baulinien.

(gez.) **Weßels.**

(gez.) **H. G. Schütte.**

Unteranlage.

Vertrag.

Zwischen dem Bremischen Staat, vertreten durch die Deputation für Regulierung der Baulinien, und der Handelsgesellschaft Gebr. Wiegand hiersebst, ist unter Vorbehalt der Genehmigung von Senat und Bürgerschaft folgender Vertrag abgeschlossen worden.

§ 1.

Der Bremische Staat verkauft an die Handelsgesellschaft Gebr. Wiegand das nach der Regulierung verbleibende, in dem beigehefteten Lageplane vom 14. April 1908, gezeichnet „Bahnsen“, mit a b c d bezeichnete, blau schraffierte, etwa 77,4 qm große Restgrundstück Brückenstraße Nr. 53 Ecke Neustadtswall in dem Zustande, in dem der Staat es rechtlich und tatsächlich besitzt, mit allen Lasten und Dienstbarkeiten, jedoch ohne die darauf stehenden Gebäudeteile.

§ 2.

Das Restgrundstück wird der Handelsgesellschaft Gebr. Wiegand geliefert, nachdem die darauf stehenden Gebäudeteile abgebrochen und beseitigt sind. Dies wird staatsseitig veranlaßt, nachdem das Haus Brückenstraße Nr. 53 von den jetzigen Mietern geräumt sein wird.

§ 3.

Der Kaufpreis beträgt 9500 M, in Buchstaben: Neuntausendfünfhundert Mark und wird bei der Lieferung bezahlt.

§ 4.

Die Kosten der Auflassung und die Staatsabgabe werden von beiden Vertragsschließenden gemeinschaftlich, je zur Hälfte getragen.

Die Unterzeichneten bevollmächtigen den Kanzlisten Heinrich Stadtlander, einen diesen Vereinbarungen entsprechenden Vertrag vor der Regierungskanzlei abzuschließen, indem sie ihm ausdrücklich gestatten, dabei als Vertreter beider Teile zu handeln.

Bremen, den 12. Mai 1908.

Die Deputation für Regulierung
der Baulinien.

(gez.) **Weßels.**

(gez.) **H. G. Schütte.**

(gez.) **Gebr. Wiegand.**

6. Bau eines neuen Trockendocks in Bremerhaven und Vertrag über die Vermietung des Docks an den Norddeutschen Lloyd.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen hat über den in der Überschrift bezeichneten Gegenstand einen Bericht erstattet, den der Senat mit dem Bemerkten, daß er seine Erklärung nachfolgen lassen wird, der Bürgerschaft hierneben übersendet.

Bericht.

Anlage.

1. Projekt für das neue Trockendock und den als Zugang zum Dock dienenden Verbindungshafen (Dockvorhafen).

Nach Artikel 14, Absatz 2, des Vertrages mit Preußen über die Erweiterung der Verkehrsanstalten in Bremerhaven vom 21. Mai 1904 (Gesetzbl. 1905, S. 139) hat Bremen sich bekanntlich verpflichtet, innerhalb der ersten sechs Baujahre nach dem Inkrafttreten des Vertrages die Herstellung neuer Schiffsliegestellen unter Ausbildung der vorderen Teile der Kaiserhafenbecken, sowie die Herstellung eines neuen Trockendocks und des Verbindungshafens als Zugang zu diesem zu bewirken.

Die neuen Schiffsliegestellen sind bereits hergestellt oder in der Herstellung begriffen; es bedarf daher noch für die verfügbaren vier Baujahre der Kostenbewilligung und Ausführung des neuen Trockendocks und des zugehörigen Verbindungshafens. Der Entwurf für diese Bauten wird hierneben zur Genehmigung vorgelegt.

Der Entwurf besteht aus dem Erläuterungsbericht (Unteranlage 1), dem zugehörigen Kostenanschlag (Unteranlage 2) und den beigegebenen Zeichnungen, nämlich vier Lageplänen und vier Plänen mit Einzelheiten (Unteranlagen 3–10).

Unteranlage 1.

Unteranlage 2.

Unteranal. 3–10.

In dem Plane Unteranlage 5 sind die jetzt zu bewilligenden Bauanlagen, die in den nächsten vier Baujahren zur Ausführung gelangen sollen, rot gezeichnet; die neu entstehenden Wasserflächen sind mit dunkelblauer Farbe angelegt.

Wegen der Begründung der gewählten Abmessungen und der allgemeinen Lageanordnung kann auf den technischen Erläuterungsbericht und die Zeichnungen verwiesen werden. Der Entwurf folgt in seiner Grundrisslösung im allgemeinen den durch den generellen Entwurf vom 14. Juni 1904 (siehe Verhdlg. S. 564 a) vorgezeichneten Richtlinien. Der zugehörige Kostenanschlag schließt mit 9 850 000 M ab, deren Veranschlagung sich auf vier Baujahre verteilt.

Davon fallen:

- 1) unter die Summen, die durch Hafenabgaben vom Norddeutschen Lloyd zu verzinsen sind (vergl. B. des generellen Kostenanschlages vom 14. Juni 1904) 1 100 000 M,
- 2) unter die Summe, für die der Norddeutsche Lloyd durch Vertrag vom 2. September 1903 die Verpflichtung zu einer Mietvergütung übernommen hat (vergl. C. des generellen Kostenanschlages vom 14. Juni 1904) 8 750 000 M.

Die Kosten zu 1) bleiben in den Grenzen, die durch den erwähnten generellen Kostenanschlag vorläufig ermittelt waren. Die Kosten zu 2) vergrößern sich gegenüber dem generellen Kostenanschlag, der eine Summe von 7 550 000 M vorsah, um 1 200 000 M.

Diese Kostenvermehrung wird bedingt, einmal in Höhe von 1 080 000 M, durch die Vergrößerung der Abmessungen des Docks, die im Erläuterungsbericht näher begründet ist, sodann durch das Hinzukommen eines Ausbaues des südlichen Teils des alten Dockvorbassins. Zu letzterem ist zu bemerken, daß sich die Ausfahrt der großen Schnelldampfer aus dem jetzigen Kaiserdock besonders bei stürmischen Winden schwierig gestaltet, so daß die über 200 m langen Schiffskörper nach dem Verlassen des Docks Gefahr laufen, Ruder oder Schraubenflügel an der dem Dock gegenüberliegenden Ecke des Dockvorbassins zu beschädigen. Der Norddeutsche Lloyd hat daher den Antrag gestellt, das Südende des jetzigen Dockvorbassins umzubauen. Das Nähere über den Umbau ergeben die Unteranlagen 5 und 9.

Nach Fertigstellung des Projekts ist dasselbe dem Norddeutschen Lloyd zugestellt, der sich dahin geäußert hat, daß er ihm nach eingehender Prüfung zustimme und

daß er sich ferner mit der Vermehrung der Kosten um 1 200 000 M gegen den früheren Voranschlag in Höhe von 7 550 000 M einverstanden erkläre, wodurch der Gesamtbetrag der vom Lloyd mit 4 % zu verzinsenden Baukosten für die Anlage des Dockvorhafens und Trockendocks sich auf 8 750 000 M stelle. Auch hat der Lloyd anerkannt, daß die vom Gesamtkostenanschläge für die Bauten der nächsten vier Jahre in Höhe von 9 850 000 M noch überschießenden 1 100 000 M durch die Hafenabgaben vom Lloyd zu verzinsen sein würden.

Über die besonders wichtige Frage der Längenabmessung des Trockendocks, die im Projekt auf Antrag des Lloyd mit 260 m vorgesehen ist, hat der Lloyd auf Veranlassung der Deputation wiederholt eingehend beraten. Als Ergebnis seiner Beratung hat er mitgeteilt, daß er an der Längenabmessung von 260 m festhalte, da er glaube, diese Länge auch für spätere Zeiten als ausreichend bezeichnen zu müssen.

Gleichfalls hat sich die Handelskammer mit dem Projekt für die jetzt auszuführenden Teile der Hafenbauten einverstanden erklärt. Insbesondere hat auch sie den Abmessungen des Trockendocks zugestimmt, indem sie bemerkt hat, daß von Schiffen mit einer Länge von 200 m und mehr für Bremerhaven zurzeit lediglich die großen Dampfer des Lloyd in Betracht kämen und daß, da der Lloyd eine Länge des Docks von 260 m für ausreichend erachte, kein Grund vorliege, über die Wünsche des einzigen Interessenten hinauszugehen.

Hiernach kann das Projekt dem Senate und der Bürgerchaft zur Genehmigung empfohlen werden.

2. Vermietung der neuen Trockendockanlage und des Dockvorhafens.

Im § 4 des mit dem Norddeutschen Lloyd über den weiteren Ausbau der Häfen in Bremerhaven abgeschlossenen Vertrages vom 2. September 1903 (Verhdlg. 1904 S. 564 r) ist vorgesehen, daß wegen der Trockendock- und Dockhofanlagen, die dem Norddeutschen Lloyd außer den ihm bereits jetzt vermieteten mietweise überlassen werden, eine besondere Abmachung erfolgen solle. Unter Bezug hierauf und im Anschluß an das unter 1 behandelte Bauprojekt beehrt sich die Deputation, den mit dem Lloyd über die Miete des neuen Docks abgeschlossenen Vertrag hierneben vorzulegen.

Der Vertrag ist nachgebildet dem Vertrage, der mit dem Lloyd am 14. April 1896 über die Miete des Kaiserdocks abgeschlossen ist (Verhdlg. 1896, S. 192) und sich im allgemeinen bewährt hat.

Die wesentlichsten Unterschiede zwischen dem neuen Vertrage und dem Vertrage von 1896 bestehen darin, daß es sich bei dem neuen Vertrage um ein erheblich größeres Gelände handelt, in dem noch ein künftig zu bauendes drittes Dock Platz findet, daß ferner die Miete 4 % des tatsächlich aufgewandten Baukapitals betragen soll und daß der Lloyd die entstehenden Baukosten bis zum Beginn der Miete mit 4 % zu verzinsen hat. Das für das Kaiserdock aufgewendete Kapital verzinst sich nach dem Pachtvertrage mit dem Lloyd von 1896 mit reichlich $3\frac{1}{4}$ % (Verhdlg. S. 189 unten), ein Satz, der sich infolge des Nachtragsvertrags gelegentlich des Abkaufs der Rechte der Kaiserlichen Marine im Jahre 1899 noch etwas erhöht hat.

Es mag noch bemerkt werden, daß die Kosten des Grunderwerbs für die Hafenerweiterung und insbesondere auch für das Trockendock und die Dockhofanlagen nach § 2 des Vertrages vom 2. September 1903 (Verhdlg. 1904, S. 564 r) vom Lloyd mit $3\frac{1}{2}$ % zu verzinsen sind.

Zu den einzelnen Paragraphen des Vertrages ist folgendes zu bemerken:

Zu § 1. Zwei bisher mitverpachtete Geländeteile, ein kleines Dreieck östlich vom Kopf des Kaiserdocks und das jetzige Reparaturbecken mit Umgebung, werden vom Lloyd dem Staate zurückgegeben. Für das Reparaturbecken, an dem jetzt der 150 Tons-Kran steht, erhält er Ersatz am Dockvorhafen, an dessen Ostseite der erwähnte Kran verlegt wird.

In den Mietvertrag einbezogen sind die Abreden, die wegen der vom Lloyd beantragten Änderungen des südlichen Teils des Dockvorhafens, das um etwa 20 m verlängert wird, zu treffen sind.

Zu § 4. Die Miete läuft wie für das Kaiserdock (Verhdlgn. 1896, S. 193, § 5 und Verhdlgn. 1899, S. 1013, Nr. 3) bis zum 31. März 1940 und wird dann stillschweigend fortgesetzt, wenn nicht Kündigung erfolgt.

Die Bemessung des Mietpreises auf 4% des Baukapitals bedeutet keinen besonderen finanziellen Vorteil für den Staat, sondern ist die Folge des allgemein gestiegenen Zinsfußes, den auch der Staat für seine Anleihen bezahlen muß. Für die bis zum Beginn der Miete entstehenden Baukosten ist ebenfalls eine Verzinsung von 4% vorgesehen.

Zu § 5. Da der Norddeutsche Lloyd den Dockvorhafen gegen Zahlung von 4% Zinsen der aufgewendeten Bau Summe mietet, so erschien es angängig, dem Antrage des Lloyd Folge zu geben und für die im Dockvorhafen aufgelegten Schiffe des Mieters während der Dauer ihrer Liegezeit die Befreiung vom Hafengeld festzusetzen.

Desgleichen sollen die im Dockvorhafen aufgelegten Schiffe des Mieters beim Wiederverholen in den Hafen in betreff des zu zahlenden Hafengeldes so angesehen werden, als wenn die neue Liegezeit im Hafen eine unmittelbare Fortsetzung der früheren wäre. Die aufgelegten Schiffe sollen demnach bezüglich des Hafengeldes vertragsmäßig ebenso behandelt werden, wie dies für die in Reparatur befindlichen Schiffe im § 1 des Gesetzes über die Hafen- und Kranabgaben in Bremerhaven (Gesetzbl. 1897, S. 100) vorgesehen ist.

Zu § 7. Auch bei den Erneuerungsrücklagen für die Einrichtungen des Trockendocks ist statt der früheren 3½ prozentigen Verzinsung eine solche von 4% des Kostenaufwandes eingestellt. Die Dauer der einzelnen Werke hat nach den inzwischen gemachten Erfahrungen mehrfach kürzer als früher angenommen werden müssen.

Die übrigen Punkte des Vertrages werden einer näheren Erläuterung nicht bedürfen.

Der Mietvertrag hat der Handelskammer vorgelegen, die gegen ihn nichts zu erinnern gefunden hat.

3. Stand der Bewilligungen und Anträge.

Wie bei den früheren Berichten über die Bauten für die Bremerhavener Hafenerweiterung erfolgt nachstehend eine Übersicht über die bisherigen bezüglichlichen Bewilligungen auf das Separatbudget der außerordentlichen Verwendungen.

Es sind bereit gestellt:

- | | |
|---|-------------|
| 1) für Vorarbeiten zur Aufstellung des Hafenerweiterungsprojekts | M 50 000 |
| für die Erwerbung des Forts Brinkamahof I | " 1 500 000 |
| zur Zahlung an Preußen als Abfindung für die Abtretung der Staatshoheit über das Baugebiet (Mitteilung des Senats vom 14. Juni 1904 unter D, Verhdlgn. S. 564 a; die Bewilligung der vorstehenden Posten durch die Bürgerschaft erfolgte am 12. Juli 1905); | " 1 000 000 |
| 2) für Enteignungszwecke | " 7 000 000 |
| (Mitteilung des Senats vom 7. Oktober 1905, Verhdlgn. S. 861; die Bewilligung durch die Bürgerschaft erfolgte am 18. Oktober 1905); | |
| 3) für den Beginn der Bauarbeiten und die im Rechnungsjahre 1906 zu vergebenden Arbeiten und Lieferungen (Mitteilung des Senats vom 20. April 1906, Verhdlgn. S. 309; die Bewilligung durch die Bürgerschaft erfolgte am 2. Mai 1906); | " 7 213 000 |
| 4) für die Fortführung der Hafenerweiterungsanlagen .. | " 7 964 000 |
| (Mitteilung des Senats vom 13. August 1907, Verhdlgn. S. 929; die Bewilligung durch die Bürgerschaft erfolgte am 28. August 1907). | |

Demnach sind von der generell ermittelten Kostenanschlagssumme von 46 910 000 M., die sich zufolge der Beschlüsse der Bürgerchaft vom 2. Mai 1906 und vom 28. August 1907 auf 49 461 000 M. erhöht hat, schon 24 727 000 M. bereitgestellt.

Unteranlage 12.

Die in Unteranlage 12 beigelegte Zusammenstellung enthält in Tabellenform eine genauere Übersicht über den Stand der Bewilligungen, einschließlich der in diesem Bericht für das neue Trockendock und den zugehörigen Teil des Verbindungshafens zu beantragenden Mittel.

Auf Grund der vorstehenden Ausführungen beantragt die Deputation:

- 1) die generelle Grundrisslösung für Dockanlagen und für Verbindungshafen (Dockvorhafen), vorbehaltlich späterer kleinerer Verschiebungen, zu genehmigen,
- 2) unter Genehmigung des speziellen Entwurfs für das neue Trockendock und den zugehörigen Teil des Verbindungshafens (Dockvorhafens), die auf 9 850 000 M. veranschlagten Kosten als weitere Rate für die Erweiterung der Hafen- und Verkehrsanstalten in Bremerhaven auf das Separatbudget der außerordentlichen Verwendungen zu bewilligen,
- 3) die berichtende Deputation zu ermächtigen, die bei der weiteren Bearbeitung des Entwurfs für das neue Trockendock und den zugehörigen Teil des Verbindungshafens noch erforderlichen Einzelheiten nach ihrem Ermessen festzustellen,
- 4) dem mit dem Norddeutschen Lloyd abgeschlossenen Mietvertrage die Zustimmung zu erteilen.

Bremen, den 14. Mai 1908.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **Barthausen.** (gez.) **Uddiäs.**

Unteranlage 1.

Erläuterungsbericht.

Vorbemerkung.

Zu diesem Erläuterungsberichte gehören 1 Kostenanschlag, 4 Lagepläne und 4 Blatt Zeichnungen von Einzelheiten.

Bei den Projektbearbeitungen mußte naturgemäß zunächst von einem endgültigen Zustand der geplanten Anlagen ausgegangen werden, das heißt, es mußte die Erweiterungsmöglichkeit von vornherein ins Auge gefaßt und untersucht werden, in welcher zweckmäßigster Weise das zur Verfügung stehende Gelände in fernerer Zukunft ausgenutzt werden kann, um dadurch einen Rahmen zu schaffen, in den sich die einzelnen Anlagen in allmählichem, den Bedürfnissen entsprechendem Ausbau eingliedern können.

Der Entwurf für einen solchen endgültigen Ausbau, der in Unteranlage 3 dargestellt ist, soll also gewissermaßen in großen Zügen das Bauprogramm darstellen, nach dem bei den künftigen Erweiterungsbauten gearbeitet werden kann.

Immerhin ist der Rahmen so weit gehalten, daß Verschiebungen der einzelnen Teile und etwaige Größenveränderungen, die sich weiterhin als zweckmäßig erweisen sollten, namentlich solche, welche die Nordschleuse betreffen, ohne weiteres ausgeführt werden können.

Die Unteranlage 4 stellt die Anlagen in dem Zustande dar, der nach den Bestimmungen des Artikels 14 des Staatsvertrages mit Preußen in den ersten zwölf Baujahren herzustellen ist.

Die Unteranlage 5 endlich bringt denjenigen Ausbau für Dockanlage und Verbindungshafen zur Darstellung, der nach den Bestimmungen des Staatsvertrages in den ersten sechs Baujahren zur Ausführung zu bringen ist.

Bezüglich der endgültigen Lage und Abmessungen der neuen Nordschleuse ist zu erwähnen, daß die Entscheidung hierüber späteren Untersuchungen vorbehalten bleiben muß und daß die Einzeichnung der Nordschleuse in die vorgenannten drei Pläne nur wegen des Zusammenhanges der einzelnen Anlagen untereinander erfolgt ist.

Zum Vergleich der neu vorgelegten Entwürfe für den Verbindungshafen und die anschließenden Anlagen mit dem alten zum Abschluß des Staatsvertrages ausgearbeiteten Entwurf ist der zum Staatsvertrage gehörige Plan von 1905, Unteranlage 6, beigegeben.

A. Entwurf für einen endgültigen Ausbau.

(Plan Unteranlage 3.)

Das ursprüngliche generelle Projekt (vergl. Unteranlage 6) stellte den Verbindungshafen als ein Becken mit wechselnden Breiten bis über 200 m dar, dessen Raken im Vergleich zu der großen Wasserfläche nicht genügende Ausnützbarkeit boten.

Außerdem befand sich das nach dem Staatsvertrage zu bauende Trockendock mit seiner Einfahrt rund 650 m, das für weitere Zukunft vorgesehene rund 800 m vom Kaiserdock entfernt.

Um eine bessere Ausnützbarkeit des Verbindungshafens zu gewinnen, erschien es zweckmäßig, diesen Hafen, das heißt das Verbindungsglied zwischen den alten Anlagen und der neuen Schleuse, seinem Zweck entsprechend als schlanken Hafenschlauch von nur 100 m Breite auszubilden, seine Westseite in ganzer Länge für Liegeplätze einzurichten, dagegen an der Ostseite durch Auflösung derselben in einzelne Becken weitere ausreichende Liegeplätze zu schaffen. Dies ergab zu gleicher Zeit eine vom Norddeutschen Lloyd als äußerst erwünscht bezeichnete Verringerung der Entfernungen der vorgenannten zwei Trockendocks vom Kaiserdock und zwar auf 450 und 740 m.

Außerdem wurde noch die Möglichkeit gewonnen, an der Ostseite des Verbindungshafens einen Bau- und Reparaturhafen vorzusehen.

Die beiden Trockendocks und der Bau- und Reparaturhafen werden voneinander durch Landzungen getrennt.

Diese bieten einmal den nicht zu unterschätzenden Vorteil, daß die in das Dock einfahrenden Schiffe sich an ihnen festhalten können und somit bei scharfen Westwinden eine sichere Führung gewinnen, sodann aber schaffen sie als Verlängerung der Raken der Dockvorhöfen neue Liegeplätze.

Der 90 m breite Bau- und Reparaturhafen ist als Liegestelle für in Reparatur befindliche Schiffe gedacht; am südlichen Teil der Westseite ist die Anlage eines Bauhofes für die hiesige Hafenbauinspektion mit einer Helgenanlage vorgesehen.

Für die West- und Nordseite des Bau- und Reparaturhafens ist als Uferbefestigung eine einfache Klinterböschung geplant, während für den südlichen Teil der Westböschung südlich der Helgenanlage, wie auch für die anschließende östliche Uferstrecke des Verbindungshafens bis zu den Drehbrücken eine leichte bohlwerkartige Uferbefestigung gewählt ist.

Die Unteranlage 7 zeigt den Querschnitt einer Landzunge und der bohlwerkartigen Uferbefestigung in vorläufig generell skizzierter Form. Die Breite der Landzungen beträgt 18 m. Die Ostseite der Landzungen ist als gepflasterte Böschung geplant, nur zum Anlegen von Leichtern, Rähnen usw. bestimmt, die leicht verholt werden können, wenn beim Aus- und Einfahren dockender Schiffe die auf der Landzunge befindlichen Poller freigemacht werden sollen.

Auf den Landzungen sind ein Eisenbahngleis und eine gepflasterte Straße sowie eine ausreichende Anzahl von Landpollern auf beiden Seiten vorgesehen.

Für die Uferbefestigung der Westseite der Landzungen und des Zungenkopfes ist ein Bohlwerk ins Auge gefaßt, ebenso auch für die sämtlichen übrigen Raken des Verbindungshafens.

Hierzu ist zu bemerken, daß für die Ostkajen des Verbindungshafens im bisherigen generellen Projekt eine massive Ausführung geplant war; doch da die Kajen des Verbindungshafens im allgemeinen nicht einer solchen Inanspruchnahme unterworfen werden, wie die Kajen der übrigen Häfen, wird es sich empfehlen, von der Verwendung der schweren und teuren massiven Konstruktion Abstand zu nehmen und eine leichtere weniger kostspielige Ausführung, ähnlich der jetzigen Ufer-einfassung des Dockvorbassins, das heißt, ein Bohlwerk mit hölzernem Pfahlrost zu wählen, dessen Aufständigung jedoch im Gegensatz zu der am Dockvorbassin angewandten hölzernen Ausführung, die der Einwirkung des wechselnden Wasserstandes ausgesetzt ist und bereits sehr gelitten hat, in haltbarer Art etwa aus verankerten I Eisen und dazwischengelegten Eisenbetonplatten besteht, wie aus der Unteranlage 8 näher ersichtlich ist.

Der Anschluß der Westseite des Verbindungshafens an das alte Reparaturbecken ist zweckmäßig in der aus der Zeichnung ersichtlichen Form auszubauen, damit Schiffen bis zu 240 m Länge die Einfahrt vom jetzigen Wendeplatz in das alte Dockvorbassin ermöglicht wird.

Nach dem in Zukunft möglichen endgültigen Ausbau, wie er in Unteranlage 3 skizziert ist, würden an der Westseite des Verbindungshafens etwa 960 m und an der Ostseite etwa $460 + 400 + 600 = 1460$ m nutzbare Kajenlänge mit senkrechter Ufer-einfassung in Bohlwerk entstehen.

B. Entwurf für den Ausbau, der nach Artikel 14 des Staatsvertrages mit Preußen innerhalb der ersten 12 Baujahre herzustellen ist.

(Plan Unteranlage 4.)

Der Plan, Unteranlage 4, stellt den Verbindungshafen in demjenigen Zustande dar, wie er gleichzeitig mit der neuen Nordschleuse, also bis zum Ende der ersten 12 Baujahre, dem Abschluß der vorgesehenen ersten Hauptbauperiode der Hafenerweiterung, herzustellen ist.

Von dem im vorigen Abschnitt erwähnten Bau- und Reparaturhafen wird zunächst nur eine kleine Fläche als Bauhafen im Anschluß an den Verbindungshafen benötigt, um die Schiffe und Geräte der Hafenbauinspektion, wie Bagger, Dampfprähme, Schuten, Gulls usw., deren Anzahl mit der Zunahme der Hafensflächen durch den Bau des Verbindungshafens und der Nordschleuse noch weiter wachsen wird, aufzunehmen.

Diese Geräte haben bisher ihre Liegestellen an der alten Nordböschung des Kaiserhafens I gehabt und werden, da diese Liegestellen infolge des Baues des Kaiserhafens III eingehen, bis auf weiteres in der Nordwestecke des neuen Kaiserhafens II untergebracht, wo auch eine provisorische Helgenanlage eingerichtet ist. Da aber dieser Platz nur als Provisorium anzusehen ist, erscheint es als sehr erwünscht, daß für den anwachsenden Schiffspark nach Fertigstellung des Verbindungshafens und der neuen Nordschleuse die vorgenannte dauernde Liegestelle am Verbindungshafen bereitgestellt wird, deren Ufer mit einer Helgenanlage und einem Bauhof mit Reparaturwerkstätten ausgerüstet werden kann.

An der Süd- und Ostseite erhält der Bauhafen als provisorischen Abschluß einfache Klinkerböschungen.

Die südlich an den Bauhafen anschließende, nach Osten ausbuchtende Wasserfläche an der Ostseite des Verbindungshafens ist durch den Trockenaushub für die Herstellung des neuen Wehrdeiches entstanden. Die Sohle liegt dort auf etwa $+ 0$ m Bremerhavener Null, so daß dieser Teil des Hafens zum Unterbringen von leichten Rähnen, Bodschiffen usw. mit herangezogen werden kann. Die zugehörigen Uferstrecken werden ebenfalls durch einfache Steinböschungen geschützt.

Über die Ausbildung der übrigen Kajen gilt das im vorigen Abschnitt A Gesagte.

Zu der Kostenfrage ist zu erwähnen, daß der eigentliche Verbindungshafen und der Bauhafen (also ausschließlich der vom Norddeutschen Lloyd durch Pachtvergütung zu verzinrenden neuen Trockendockanlage mit Dockvorhafen) in der aus Unteranlage 4 ersichtlichen neuen Form keine größeren Aufwendungen beanspruchen werden, als im generellen Kostenanschlag (Verhdlg. von 1904, S. 564 s) vorläufig ermittelt war.

C. Entwurf für die in den nächsten vier Baujahren auszuführenden Anlagen, neues Trockendock und zugehöriger Teil des Verbindungshafens.

(Plan Unteranlage 5.)

Der Plan, Unteranlage 5, stellt die zunächst in Angriff zu nehmenden und innerhalb der nächsten vier Baujahre fertigzustellenden Bauanlagen dar, nämlich das neue Trockendock und den zugehörigen Teil des Verbindungshafens (Dockvorhafen), der als Zugang zum Trockendock dient.

Während zur Zeit des Abschlusses des Staatsvertrages für das neue Dock eine Länge von 250 m, eine Einfahrtsweite von 35 m und eine Tiefe des Drempels von 10,5 m unter gewöhnlichem Hochwasser als ausreichend angesehen wurde, hat sich inzwischen die Notwendigkeit herausgestellt, die Abmessungen des neuen Dock mit Rücksicht auf die ständige Größenzunahme der Schiffe größer zu wählen.

In eingehender Verhandlung mit dem Norddeutschen Lloyd, dem ein Dock von 300 m Länge, 35,2 m Breite in Kiellockhöhe und 11,5 m Tiefe des Drempels unter gewöhnlichem Hochwasser in Vorschlag gebracht wurde, vertrat der Lloyd betreffs der Docklänge den Standpunkt, daß die Längenzunahme der in Bremerhaven beheimateten Schiffe mit Rücksicht auf die Fahrwasserhältnisse auf der Unterweser begrenzt sei und daß er für seinen Bedarf mit einem Dock von 260 m (gegenüber 250 m des generellen Entwurfs) auskommen werde.

Betreffs der neuen Breite und Tiefe des Dock stimmte er dem ihm gemachten Vorschlage zu.

Die Länge von 260 m wird ausreichen, einmal für Schiffe, an denen nur Außenreparaturen an den Schrauben oder am Schiffskörper vorzunehmen sind, bis zu etwa 255 m Länge, oder für Schiffe bis zu 240 m Länge, deren Schraubenwellen aus den Sternbüchsen herausgezogen werden sollen.

Die gewählten Querschnittsabmessungen des Dock (Breite und Tiefe) entsprechen der Forderung, daß ein Zukunftsschiff von 30 m Breite im Hauptspant und 11 m Tiefgang mit den nötigen Zwischenräumen (das heißt, den gleichen wie sie das jetzige Kaiserdock bietet) zwischen Dockmauer und Schiffswand für Gerüste, Flöße usw. gedockt werden kann.

Der Dockvorhafen erhält, wie bereits unter Abschnitt A näher ausgeführt, an seiner Ostseite eine Uferbefestigung durch ein hölzernes Bohlwerk. (Vergl. Unteranlage 8.)

Für die Westseite ist, abgesehen von einem kurzen in Bohlwerk herzustellenden Stück der späteren Landzunge, eine einfache Klinkerböschung als Abschluß vorgesehen.

Der an der Ostkaje des jetzigen Reparaturbeckens stehende 150 Tons-Kran muß abgebrochen werden und erhält seinen neuen Platz zweckmäßig etwa in der Mitte der neuen Ostkaje des Dockvorhafens.

Der Ausbau des südlichen Teiles des alten Dockvorbassins ist in der aus Unteranlage 9 ersichtlichen Form und Ausführung geplant. Die neue Uferbefestigung besteht ebenso wie die alte aus einem Bohlwerk.

Infolge der Vergrößerung der Hafenflächen wird sich die Wassermenge, welche bei geöffneten Schleusen in die Hafenbecken einströmt, vermehren und damit die Wassergeschwindigkeit in den engen Schleusenöffnungen vergrößern.

Die Vergrößerung der Wassergeschwindigkeit hat wiederum zur Folge, daß die Fluttore bei ihren Bewegungen gegen das strömende Wasser größere Widerstände zu überwinden haben und schwieriger zu handhaben sind.

Während die große Kaiserschleuse durch ihre doppelten Verschlüsse und die Schleuse des Neuen Hafens durch die Mitwirkung der Verbindungsschleuse vor den

Das Trocken-
dock.
Haupt-
abmessungen.

Der Dock-
vorhafen.

Südlicher Aus-
bau des alten
Dock-
vorbassins.
Unteranlage 9.
Änderung der
kleinen Kaiser-
hafen-schleuse.

nachteiligen Einflüssen der vergrößerten Wassergeschwindigkeit geschützt sind, ist diese Frage für die kleine Kaiserhafenschleuse von Bedeutung.

Bereits nach Eröffnung des Kaiserhafens III werden sich in ihr, wie rechnerisch ermittelt ist, merklich vergrößerte Wassergeschwindigkeiten einstellen, die jedoch noch innerhalb der zulässigen Grenzen bleiben und die Bewegung der Fluttore nicht wesentlich behindern werden. Durch das Hinzukommen des neuen Dockvorhafens und des neuen Trockendocks werden jedoch die Wassergeschwindigkeiten in der kleinen Kaiserhafenschleuse noch weiter erhöht, und wenn auch diese Geschwindigkeiten von den die Schleuse passierenden Schiffen noch ohne Nachteil überwunden werden können, so ist doch zu befürchten, daß die Bewegungsvorrichtungen der Fluttore unzulässig beansprucht werden. Es ist daher notwendig, daß, wie es auch im generellen Kostenschätzungsplan von 1904 vorgesehen ist, die jetzigen Fluttore der kleinen Kaiserhafenschleuse durch neue ersetzt werden, die mit Schützverschlüssen zu versehen sind. Beim Bewegen der Tore werden die hochgezogenen Schütze dem Wasser freien Durchfluß gewähren können, wodurch die Bewegungsvorrichtungen bedeutend entlastet werden.

Einzelheiten
des neuen
Trockendocks.
Unteranlage 10.

Die Ausrüstung des neuen Trockendocks entspricht den bewährten Einrichtungen des Kaiserdocks.

Das Maschinenhaus enthält 3 Zentrifugalpumpen, die imstande sind, das unbelegte Dock in etwa 2 1/2 Stunden leer zu pumpen.

Als Abschluß des Docks dient ein Schwimmponton, der mit einem Kran von 20 t Tragkraft ausgerüstet ist.

An der Ostseite des Dockhafens steht ein fester Kran von 50 t Hubkraft, an der Westseite des Docks ist ein fahrbarer Kran mit 2 Laststufen von 5 und 1 t Tragfähigkeit bei verschiedener Ausladung vorgesehen.

Gleisanlagen.

Das nach der Lloydhalle führende Personengleis wird von den Neuanlagen durchschnitten und muß nördlich um diese herumgeführt werden.

Das Gleis erhält zunächst eine provisorische Lage, welche die spätere Ausführung der Nordschleuse und der Drehbrückenfundamente ermöglicht, das heißt, die Herstellung der erforderlichen Baugruben zuläßt.

Nach Herstellung der neuen Nordschleuse wird die endgültige Gleisanlage über die am Nordende des Verbindungshafens gelegene Drehbrücke führen.

Straßen-
anlagen.

Auch die nach der Lloydhalle führende Verkehrsstraße muß nördlich um die Neuanlagen herumgeleitet und zunächst in zumeist provisorischer Linienführung, zuerst am Zollgitter entlang, sodann der Linienführung des provisorischen Lloydhallengleises folgend, angelegt werden. Nach Fertigstellung der Nordschleuse wird die Straße später auf der zweiten südlichen Drehbrücke über den Verbindungshafen überführt.

Bremerhaven, den 7. Februar 1908.

Einverstanden,
den 14. 2. 08. Der Oberbaudirektor.
(gez.) **Büding.**

Der Bauinspektor.
(gez.) **F. Claussen.**

Unteranlage 2.

Geprüft in der Baudirektion.

Bremen, den 14. Februar 1908.

Der Baumeister.

(gez.) **Stande.**

**Kostenanschlag für das neue Trockendock und den zugehörigen Teil des
Verbindungshafens (Dockvorhafen).**

Pos.	Stückzahl	Gegenstand	Einheitspreis		Geldbetrag	
			M	S	M	S
		A. Kosten, welche dem bremischen Staat bis auf weiteres allein zur Last fallen. (fehlt).				
		B. Kosten, welche durch Hafenabgaben vom Norddeutschen Lloyd zu verzinzen sind.				
		Titel I. Landerwerb, einschließlich Entschädigung an den Kaiserlichen Marinefiskus und Herstellung der Grenzwege (fehlt).				
		Titel II. Uferschutz und Deiche (fehlt).				
		Titel III. Erd- und Baggararbeiten.				
1	110 000	cbm Boden hinter der Ostkaje des Reparaturbeckens und aus dem alten Weserdeich im Trocknen auszuheben, nach den Verbaustellen zu befördern und dort zu verbauen, einschließlich aller erforderlichen Nebenarbeiten	1 70		187 000	—
2	80 000	cbm Boden im Verbindungshafen zu baggern und in die Weser zu befördern, einschließlich aller erforderlichen Nebenarbeiten	— 80		64 000	—
3		für Unvorhergesehenes rund 5 % der Positionen 1 und 2			13 000	—
		Zusammen Titel III Erd- und Baggararbeiten			264 000	—
		Titel IV. Ufermauern und Böschungen.				
1	1 000	qma Böschungen am Anschluß an das Reparaturbecken herzustellen und mit Pflasterung zu versehen	7 50		7 500	—
2		für Unvorhergesehenes rund 7 % der Position 1			500	—
		Zusammen Titel VI Ufermauern und Böschungen			8 000	—

Pos.	Stückzahl	Gegenstand	Einheitspreis		Geldbetrag	
			M	S	M	S
		Titel V.				
		Schleuse (fehlt).				
		Titel VI.				
		Maschinelle Ausrüstung des Hafens.				
1		Änderung der kleinen Kaiserhafenschleuse (Auswechslung der Fluttore zur Ver- größerung der Einlaßöffnungen für das Wasser)			200 000	—
2		für Unvorhergesehenes rund 10 % der Position 1			20 000	—
		Zusammen Titel VI Maschinelle Ausrüstung des Hafens			220 000	—
		Titel VII.				
		Straßenbauten.				
1	13 200	qm Fahrstraßenbahn aus Kopfsteinpflaster vollständig fertig herzustellen einschließlich Kanalisation, für 1 qm	12	—	158 400	—
2	5 500	qm Fußwege herzustellen einschließlich Be- festigung mit Kies und Kohlen Schlacke, für 1 qm	1 25		6 875	—
3	2 400	qm alte Fahrbahnstraße aufzunehmen und das gewonnene Material an besonderen Plätzen zu stapeln, für 1 qm	1 50		3 600	—
4		für Unvorhergesehenes rund 5 % der Positionen 1 bis 3			8 125	—
		Zusammen Titel VII Straßenbauten			177 000	—
		Titel VIII.				
		Eisenbahnanlagen.				
1	2 300	lfd. m Gleise herzustellen einschließlich Weichen und Zubehör, für 1 lfd. m ..	45	—	103 500	—
2		für Unvorhergesehenes rund 6 % der Position 1			6 500	—
		Zusammen Titel VIII Eisenbahnanlagen ..			110 000	—
		Titel IX.				
		Schuppenanlagen (fehlt).				
		Titel X.				
		Gasbeleuchtung			50 000	—
		Zusammen Titel X Gasbeleuchtung			50 000	—

Einheitspreis		Geldbetrag	
M	S	M	S
		200 000	—
		20 000	—
		220 000	—
12	—	158 400	—
1 25	—	6 875	—
1 50	—	3 600	—
		8 125	—
		177 000	—
45	—	103 500	—
		6 500	—
		110 000	—
		50 000	—
		50 000	—

Pos.	Stückzahl	Gegenstand	Einheitspreis		Geldbetrag	
			M	S	M	S
		Titel XI.				
		Anlagen für den Grenzschutz (fehlt).				
		Titel XII.				
		Kajenausrüstung.				
1	5	Poller einschließlich Fundament herzustellen	1 300	—	6 500	—
2		für Unvorhergesehenes rund 8 % der Position 1			500	—
		Zusammen Titel XII Kajenausrüstung.			7 000	—
		Titel XIII.				
		Insgemein und Bauverwaltung.				
1	560	lfd. m altes Bohlwerk am Reparaturbecken zu beseitigen, für 1 lfd. m	300	—	168 000	—
2		für unvorhergesehene besondere Arbeiten und unvorhergesehene Aufwendungen allgemeiner Art			50 000	—
3		für technische Hilfe bei der Aufstellung der speziellen Entwürfe, sowie bei der Aus- führung der Bauten, für Bureau und Reisekosten, im ganzen rund 4 % der Titel I bis XIII			46 000	—
		Zusammen Titel XIII Insgemein und Bau- verwaltung.			264 000	—
		C.				
		Kosten, für welche der Norddeutsche Lloyd die Verpflichtung zu einer Mietvergütung übernimmt.				
		Titel I.				
		Erdb- und Böschungsarbeiten.				
		a. Trockendock.				
1	165 000	cbm Boden im Trocknen auszuheben und zu verbauen, für 1 cbm	1 20	—	198 000	—
2	105 000	cbm Boden im Raffen bis — 8,5 Bremer- havener Pegel zu baggern und in die Weser zu fördern, für 1 cbm	1 20	—	126 000	—
3	105 000	cbm desgleichen unterhalb — 8,5 Bremer- havener Pegel zu baggern und in die Weser zu fördern, für 1 cbm	2 50	—	262 500	—
4		für Unvorhergesehenes rund 10 % der Positionen 1—3			58 500	—
		übertrag.			645 000	—

Pos.	Stückzahl	Gegenstand	Einheitspreis		Geldbetrag	
			M	S	M	S
		Übertrag			645 000	—
		b. Dockvorhafen.				
5	40 000	cbm Boden im Trocknen auszuheben und zu verbauen, für 1 cbm	120		48 000	—
6	350 000	cbm Boden im Raffen zu baggern und in die Weser zu fördern für 1 cbm .	—80		280 000	—
7	2 000	qm Böschungen herzustellen und mit Pflasterung zu versehen, für 1 qm...	7 50		15 000	—
8		für Unvorhergesehenes rund 10 % der Positionen 5—7			35 000	—
		Zusammen Titel I Erd- und Böschungsarbeiten			1 023 000	—
		Titel II.				
		Ramm- und Zimmerarbeit				
		a. Trockendock.				
1	690	lfd. m hölzerne Umfassungswand mit rückseitiger Verankerung für die Umschließung der Trockendockbaugrube, einschließlich Materiallieferung, für 1 lfd. m	900		621 000	—
2		für Unvorhergesehenes rund 10 % der Position 1			62 000	—
		b. Dockvorhafen.				
3	600	lfd. m neues Bohlwerk einschließlich des Kopfes der Landzunge herzustellen mit Materiallieferung, für 1 lfd. m	700		420 000	—
4		für Unvorhergesehenes rund 10 % der Position 3			42 000	—
		Zusammen Titel II Ramm- und Zimmerarbeiten			1 145 000	—
		Titel III.				
		Maurer- und Betonierungsarbeiten.				
		a. Trockendock.				
1	140 000	cbm Mauerwerk des Docks, teils aus Beton, teils aus Ziegelmauerwerk mit Klinkerverblendung und aus Werksteinquadern bestehend, herzustellen einschließlich Materiallieferung, für 1 cbm	25		3 500 000	—
2		für Unvorhergesehenes rund 10 % der Position 1			350 000	—
		Zusammen Titel III Maurer- und Betonierungsarbeiten			3 850 000	—

Einheitspreis	Geldbetrag
M	S
...	645 000
120	48 000
80	280 000
750	15 000
...	35 000
...	1 023 000
...	...
900	621 000
...	62 000
...	...
700	420 000
...	42 000
...	1 145 000
...	...
25	3 500 000
...	350 000
...	3 850 000

Pos.	Stückzahl	Gegenstand	Einheitspreis	Geldbetrag
			M	S
		Titel IV.		
		Maschinelle Anlagen.		
		a. Trockendock.		
1		für die Herstellung eines Dockschöpfwerkes, der dazu gehörigen Kesselanlagen, für eine elektrische Zentrale sowie für sämtliches maschinelles Zubehör, für Maschinen- und Kesselhäuser und dergleichen		900 000
2		für Unvorhergesehenes rund 10 % der Position 1		90 000
		Zusammen Titel IV Maschinelle Anlagen		990 000
		Titel V.		
		Ausrüstung.		
		a. Trockendock.		
1		für ein Hebepon-ton mit Kran, einen festen und einen fahrbaren Kran, für Schützen, Spille, Voller, Kielstapel, Rimm-schlitten und Gleisanlagen		1 000 000
2		für Unvorhergesehenes rund 10 % der Position 1		100 000
		b. Dockvorhafen.		
3	15	Stück Landpoller einschließlich Fundamente herzustellen	1300	19 500
4		für Umsetzen des 150 t Hammerfrans		150 000
5		für Unvorhergesehenes rund 10 % der Positionen 3 und 4		17 000
		Zusammen Titel V Ausrüstung		1 286 500
		Titel VI.		
		Insgemein und Bauverwaltung.		
1		Südlicher Ausbau des Dockvorhafens einschließlich aller Nebenarbeiten		120 000
2		für technische Hilfe bei der Aufstellung der speziellen Entwürfe sowie bei der Ausführung der Bauten, für Bureau- und Reisekosten im ganzen rund 4 % der Titel I bis VI		335 500
		Zusammen Titel VI Insgemein und Bauverwaltung		455 500
		Zusammenstellung.		
		A.		
		Kosten, welche dem bremischen Staat bis auf weiteres allein zur Last fallen (fehlt.)		

Pos.	Stückzahl	Gegenstand	Einheitspreis		Geldbetrag	
			M	S	M	S
		B.				
		Kosten, welche durch Hafenabgaben vom Norddeutschen Lloyd zu verzinzen sind.				
Titel	I	Landerwerb				
"	II	Uferschutz und Deiche				
"	III	Erdb- und Baggerarbeiten			264 000	
"	IV	Ufermauern und Böschungen			8 000	
"	V	Schleuse				
"	VI	Maschinelle Ausrüstung des Hafens (Umbau der Fluttore der kleinen Kaiserhafenschleuse)			220 000	
					177 000	
"	VII	Straßenbauten			110 000	
"	VIII	Eisenbahnbauten				
"	IX	Schuppenanlagen				
"	X	Gasbeleuchtung			50 000	
"	XI	Anlagen für den Grenzschutz				
"	XII	Hafenausrüstung			7 000	
"	XIII	Insgemein und Bauverwaltung			264 000	
		Zusammen			1 100 000	
		C.				
		Kosten, für welche der Norddeutsche Lloyd die Verpflichtung zu einer Mietvergütung übernimmt.				
Titel	I	Erdb- und Böschungsarbeiten			1 023 000	
"	II	Ramm- und Zimmerarbeiten			1 145 000	
"	III	Maurer- und Betonierungsarbeiten			3 850 000	
"	IV	Maschinelle Anlagen			990 000	
"	V	Ausrüstung			1 286 500	
"	VI	Insgemein und Bauverwaltung			455 500	
		Zusammen			8 750 000	
		Gesamtkosten für B und C			9 850 000	

Bremerhaven, den 7. Februar 1908.

Der Bauinspektor.

(gez.) **F. Clausen.**

Vertrag.

Unteranlage 11.

Zwischen der Deputation für Häfen und Eisenbahnen einerseits und dem Norddeutschen Lloyd andererseits ist unter dem Vorbehalte der Genehmigung von Senat und Bürgerschaft folgendes vereinbart.

§ 1.

Die Deputation vermietet dem Norddeutschen Lloyd die nach Maßgabe des Artikels 14 des zwischen Preußen und Bremen abgeschlossenen Vertrages vom 21. Mai 1904 und der Beschlüsse von Senat und Bürgerschaft zur Ausführung gelangende neue Trockendockanlage und überweist demselben zu diesem Zwecke das an die alte Dockanlage anschließende, auf dem anliegenden Plane mit lila Farbstreifen umrandete und mit den Buchstaben L M N O P Q R S T D L bezeichnete Gelände. Die außerhalb der neuen Grenze für den Dockhof gelegenen, durch Vertrag vom 14. April 1896 an den Norddeutschen Lloyd mitüberwiesenen Geländeteile U C L U und V W G F E T V sind der Deputation vom Lloyd zurückzugeben.

Die Überweisung des neuen Geländes, welches der Mieter entweder ganz oder nur zum Teil, soweit es zunächst ausschließlich seinem Betriebe dienen soll, mit einer Einfriedigung abschließen darf, erfolgt alsbald nach der Fertigstellung der neuen Trockendockanlage.

Die Rückgabe der an die Deputation wieder zu überweisenden Geländeteile hat nach dem jeweiligen Bedürfnisse des Neubaubetriebes zu erfolgen.

Der Ausbau des Dockvorbassins in seinem südlichen Teile fällt ebenfalls unter diesen Mietvertrag.

§ 2.

Die neue Dockanlage besteht aus einem massiven Trockendock einem Dockvorhafen und dem zugehörigen Gelände.

Das Trockendock erhält eine nutzbare Länge von 260 m, eine größte Tiefe auf dem Drempe von 8,0 m unter Bremerhavener Null und eine mittlere Breite von 35,2 m in Kielblockhöhe. Es wird mit einem Dampfschöpfwerke versehen, welches imstande ist, das Wasser aus dem Dock in ungefähr 2 1/2 Stunden in den Hafen zu entleeren. Außerdem wird eine elektrische Zentrale angelegt, die jedoch nur für den Betrieb der in diesem Vertrage vorgesehenen Spille, Schütze und Kräne und für die elektrische Beleuchtung des Docks bemessen, nicht aber für Werkstättenbetrieb eingerichtet wird. Pumpen und Kessel sowie die elektrische Zentrale werden in massiven Häusern untergebracht; zur Abführung der Rauchgase dient ein massiver Schornstein.

Das Dock erhält die erforderliche Ausrüstung an Spillen, Pollern, Kielstapeln und Kimmichlitten. An der Ostseite des Dockhalses kommt ein 50 Tons-Fairbairn-Kran mit elektrischem Antrieb zur Aufstellung, ferner in dem als Verschlussorgan für das Dock dienenden Hebeponon ein 20 Tons-Kran mit gleicher Arbeitsweise. Die Westseite des Docks wird mit einem fahrbaren Kran von 5 Tons Tragkraft ausgerüstet.

Der Dockvorhafen, dessen Sohle am Dock auf Ordinate — 8,0 m angeordnet wird, erhält an seiner Ostseite eine bohlwerkartige Uferbefestigung, das westliche Ufer, das später zu einer Landzunge umzubilden ist, wird zunächst als einfache Erdböschung ausgeführt, deren über + 1,5 m gelegener Teil gepflastert wird. Der Kopf der Landzunge wird von vornherein in seiner endgültigen Form als Uferbohlwerk hergestellt. Zum Festlegen, Berholen und Trimmen der Schiffe dienen Poller und Spille. Der an der Südostecke des Reparaturbeckens stehende Hammer-Kran von 150 Tons Tragfähigkeit wird in die Mitte der Ostkaje des Dockvorhafens versetzt.

Zur Beleuchtung des neuen Trockendocks und des Dockvorhafens dienen Bogenlampen.

Zu beiden Seiten des Docks, sowie an der Ostseite des Dockvorhafens wird je ein mit den Hafengleisen in Verbindung stehendes Eisenbahngleis angelegt.

Das Gelände zu beiden Seiten des Dockes wird in einer Breite von etwa 15 m gepflastert und mittelst einer gepflasterten Zufuhrstraße mit den Hafenstraßen verbunden.

Das jetzige Dockvorbassin wird in seinem südlichen Teile umgebaut (H H' J' X J H des anliegenden Planes) und erhält dadurch eine Verlängerung von etwa 20 m.

§ 3.

Die Deputation behält sich das Recht vor, den Dockvorhafen für Hafenzwecke mitzubemühen; es soll indessen hierdurch die Ausnutzung des Dockes sowie des Dockvorhafens für den Mieter nicht behindert werden; insbesondere darf dadurch das jederzeitige Ein- und Ausdocken von Schiffen in keiner Weise aufgehalten werden.

Die Raken des Dockvorhafens und die Rake zwischen Dockvorhafen und Kaiserdock sowie die neu auszubauende Rakestraße H' H des Dockvorbassins dürfen für Hafenzwecke nur dann benutzt werden, wenn der Mieter dieselben für Dock- und Reparaturzwecke nicht gebraucht. Die neu auszubauende Rakestraße H' J' X des Dockvorbassins soll in erster Linie für den Hafenverkehr reserviert bleiben und nur dann benutzt werden, wenn sie für diesen Verkehr nicht in Anspruch genommen ist oder genommen werden soll.

Der Schiffahrtsverkehr innerhalb des Dockvorhafens unterliegt im übrigen den Bestimmungen der Hafenordnung mit der Einschränkung, daß für den Mieter beim Verlegen der Schiffe in dem Dockvorhafen und beim Ein- und Ausdocken der Schiffe ein Lotsenzwang nicht besteht.

§ 4.

Die Miete für die neue Trockendockanlage beginnt mit dem Tage ihrer Überweisung an den Norddeutschen Lloyd. Die Überweisung soll erfolgen, wenn das neue Dock für die Reparatur der Schiffe betriebsfertig, die Einfahrt in das Dock durch den Dockvorhafen möglich und die Ostkaje des Dockvorhafens in 250 m Länge zum Anlegen von Schiffen benutzbar ist.

Bis zum Beginn der Miete hat der Norddeutsche Lloyd die entstehenden Baukosten mit 4 % zu verzinsen.

Der Ausbau H H' J' X J H des Dockvorbassins wird dem Norddeutschen Lloyd alsbald nach seiner Fertigstellung überwiesen. Die Miete des Ausbaus beginnt gleichzeitig mit der Miete der Trockendockanlage. Die entstehenden Baukosten des Ausbaus sind bis zum Beginn der Miete mit 4 % zu verzinsen.

Die Miete für Dockanlage und Ausbau läuft bis zum 31. März 1940. Falls keiner der vertragsschließenden Teile zwölf Monate vor dem gedachten Termine seine Absicht, die Wirksamkeit des Vertrages aufhören zu lassen, kundgegeben haben wird, bleibt derselbe in Geltung bis zu demjenigen 31. März, zu dem mindestens zwölf Monate vorher der Vertrag von einer der beiden Parteien gekündigt sein wird.

Die jährliche Miete beträgt 4 % des tatsächlich aufgewandten Baukapitals; sie ist halbjährlich im voraus zahlbar.

§ 5.

Für die im Dockvorhafen aufgelegten Schiffe des Mieters ist während der Dauer ihrer Liegezeit daselbst ein Hafengeld nicht zu entrichten.

Schiffe des Mieters, die im Dockvorhafen aufgelegt sind, sollen beim Wiederholen in den Hafen rücksichtlich des zu entrichtenden Hafengeldes nicht wie neu einlaufende Schiffe, sondern so behandelt werden, als wenn die neue Liegezeit im Hafen eine unmittelbare Fortsetzung der früheren wäre.

§ 6.

Es ist Sache des Mieters, die in dem von Senat und Bürgerschaft beschlossenen Projekt der Trockendockanlage nicht vorgesehenen, nach seiner Ansicht für den Dockbetrieb etwa erforderlichen Baulichkeiten und Einrichtungen (Reparatur-

werkstätte usw.) für seine Rechnung herzustellen. Soweit die Herstellungskosten der in diesem Paragraphen erwähnten Baulichkeiten und Einrichtungen den Betrag von im ganzen 200 000 M übersteigen, ist die vorherige Genehmigung der Deputation zur Errichtung derselben erforderlich.

§ 7.

Die während der Mietzeit zur Erhaltung der vermieteten Anlagen in ordnungsmäßigem und betriebsfähigem Zustande vorzunehmenden laufenden Unterhaltungsarbeiten sind vom Mieter auf seine Kosten auszuführen. Insbesondere ist vom Mieter auch dafür zu sorgen, daß die dem Verrosten ausgesetzten Eisenkonstruktionen (Ponton, Kräne und dergleichen) stets von Rost freigehalten und in sauber gestrichenem Zustande erhalten werden.

Der Deputation steht das Recht zu, die neue Dockanlage mit ihrem sämtlichen Zubehör durch ihre Organe jederzeit besichtigen zu lassen. Der Mieter verpflichtet sich, allen Anweisungen derselben hinsichtlich der Unterhaltung der vom Staate hergestellten Anlagen nachzukommen. Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen der Deputation und dem Mieter über den Umfang und die Art dieser Arbeiten, insbesondere auch darüber, ob sich eine Arbeit als laufende Unterhaltung oder als Erneuerung darstellt, ernannt jeder Teil einen Schiedsrichter. Können sich die beiden Schiedsrichter nicht einigen, so ernannt der Präsident des Landgerichts Bremen einen Obmann. Die drei Schiedsrichter entscheiden alsdann mit Stimmenmehrheit.

§ 8.

Für die Erneuerung der folgenden, zu dem Trockendock gehörigen Einrichtungen sind vom Mieter jährlich im voraus an die Generalkasse Erneuerungsrücklagen abzuführen, für deren Bemessung der tatsächliche Kostenaufwand für die einzelnen Werke, eine Verzinsung zu 4% und eine Dauer zugrunde gelegt wird, welche angenommen wird:

- 1) für die Dampfsteifelanlage des Dockpumpwerks auf 15 Jahre,
- 2) für die Pumpmaschine und für die maschinellen Einrichtungen der sämtlichen Kräne der Dockanlage auf 30 Jahre,
- 3) für die elektrische Zentralanlage auf 25 Jahre, für etwaige elektrische Akkumulatoren auf 8 Jahre,
- 4) für die elektrische Beleuchtung auf 15 Jahre,
- 5) für Spille auf 25 Jahre,
- 6) für das Verschlussponton auf 50 Jahre,
- 7) für die Gerüste der Dockkräne auf 50 Jahre.

Die Verwaltung und Verfügung über die Erneuerungsrücklagen steht der Deputation nach Maßgabe eines von ihr zu erlassenden Regulativs zu.

§ 9.

Reparaturen und Erneuerungen der vom Staate hergestellten Dockanlage, die über den in den §§ 7 und 8 angegebenen Umfang hinausgehen, und die nachweislich ohne Verschulden des Mieters, insbesondere infolge höherer Gewalt, erforderlich werden, fallen dem bremischen Staate allein zur Last.

§ 10.

Für erforderlich werdende Erneuerungen, bei denen der Mieter den Nachweis nicht erbringen kann, daß ein Verschulden seinerseits oder seiner Leute nicht vorliegt, haftet der Mieter und darf auch der Erneuerungsfonds hierfür nicht in Anspruch genommen werden.

§ 11.

Das vom Staate bei Herstellung der Dockanlage angeschaffte Inventar (wie Talgen, Läufer, Ketten, Stützen, Steifen, Schlitten und dergl.) wird dem Mieter für die Dauer des Mietvertrages überwiesen. Derselbe hat für die ordnungsmäßige Instandhaltung und Erneuerung dieses Inventars auf seine Kosten Sorge zu tragen.

§ 12.

Allen das Dock benutzenden Schiffen, die dem Mieter nicht gehören, soll es freigestellt werden, wie und von wem sie die Reparaturarbeiten ausführen lassen wollen. Auch ist der Mieter verpflichtet, die Benutzung der Dockkräne nach von der Deputation festzustellenden Tariffätzen zu gestatten.

§ 13.

Der Tarif für die Benutzung des Docks wird von der Deputation für Häfen und Eisenbahnen festgestellt.

§ 14.

Eine Untervermietung der Anlage oder einzelner Teile derselben ist nur mit Genehmigung der Deputation zulässig.

§ 15.

Der Mieter erkennt an, daß er den staatsseitig für die Häfen in Bremerhaven geltenden oder zu erlassenden Bau-, Sicherheits- und feuerpolizeilichen Vorschriften, desgleichen den Bestimmungen wegen Sicherung der Bölle und Reichsteuern im Zollauschlußgebiete, die er durch besondere Unterschrift im Vertragswege anzuerkennen sich verpflichtet, wie auch den für den Hafenverkehr und für die Benutzung der Hafenanstalten geltenden oder zu erlassenden obrigkeitlichen Anordnungen unterworfen ist.

§ 16.

Bei Beendigung des Mietverhältnisses hat die Deputation die vom Mieter für eigene Rechnung aufgeführten Baulichkeiten und Einrichtungen (vergl. § 6) zu übernehmen, und zwar gegen Vergütung ihres derzeitigen Wertes, der durch Sachverständige festgestellt wird, von denen der eine von der Deputation und der andere vom Mieter ernannt wird, und die, wenn sie sich nicht einigen können, einen Obmann hinzuziehen, dessen Ausspruch innerhalb der durch die Tagen der beiden anderen Sachverständigen abgegebenen Grenzen allein und unter Ausschluß des Rechtsweges maßgebend ist. Können sich die Sachverständigen über die Person des Obmannes nicht einigen, so wird dieser vom Präsidenten des Landgerichts Bremen nach Anhörung beider Kontrahenten ernannt.

§ 17.

Die Deputation ist berechtigt, vor Ablauf der in diesem Vertrage vorgesehenen Dauer denselben ohne weiteres und ohne Entschädigung aufzuheben, wenn:

- a. der Mieter den Pachtzins auf vorgängige Aufforderung nicht sofort zahlt oder
- b. die Verpflichtungen nicht erfüllt, welche er nach § 12 dieses Vertrages übernommen hat.

Bremen, den 5. Mai 1908.

Die Deputation für
Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **Barthausen.** (gez.) **Widdichs.**

Norddeutscher Lloyd.

(gez.) **Rehet.** (gez.) **ppa. Meyer.**

Übersicht über den Stand der Bewilligungen.

Unterlage 12.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Tit.	Benennung der Titel	1907	1908	Zusammen	genereller Entwurf von 1904	Bewilligt durch Zusätze lt. Entwurf von 1906	Zusätze lt. Entwurf von 1907	noch zu bewilligen nach Zusätzen lt. Entwurf von 1908	Zusammen	Noch nicht angefordert Spalte 10—5	
	A.										
I.	Kosten, welche dem bremischen Staat bis auf weiteres allein zur Last fallen.				4 110 000						
II.	Landerwerb, einrichtl. Herstellung der Grenzwege.				1 000 000						
	Entschädigung an Leibe gemäß Art. 19 des Staatsvertrages										
	B.										
I.	Kosten, welche durch Hafenarbeiten vom Nordd. Lloyd zu bestreiten sind.	9 628 000		9 628 000	5 200 000				10 310 000	684 000	
II.	Landerwerb, einrichtl. Entschädigung an den Kaiserl. Marinefiskus und Herstellung der Grenzwege	1 421 000		1 421 000	1 070 000	351 000			1 421 000		
III.	Uferschutz und Deiche	2 270 000	264 000	2 534 000	4 650 000	230 000			4 880 000	2 346 000	
IV.	Ufermauern und Böschungen	2 438 000	8 000	2 446 000	6 850 000				6 850 000	4 384 000	
V.	Schleusen				6 000 000				6 000 000	6 000 000	
VI.	Maschinelle Ausrüstung des Hafens	2 185 000	220 000	2 405 000	2 500 000		480 000		2 980 000	575 000	
VII.	Straßenbauten	708 000	177 000	885 000	1 200 000				1 200 000	317 000	
VIII.	Eisenbahnanlagen	1 348 000	110 000	1 458 000	2 000 000				2 210 000	752 000	
IX.	Schuppenanlagen	2 330 000		2 330 000	1 650 000		210 000		2 840 000		
X.	Gasbetrieftung	100 000	50 000	150 000	200 000		1 280 000		2 930 000		
XI.	Anlagen für den Grenzschutz	74 000		74 000	250 000				200 000	50 000	
XII.	Koienanrüstung	68 000	7 000	75 000	225 000				250 000	176 000	
XIII.	Zusammen und Bauverwaltung	1 543 000	264 000	1 807 000	2 455 000				2 455 000	648 000	
	C.										
	Kosten, für welche der Nordd. Lloyd die Verpflichtung zu einer Mietvergütung übernimmt.		8 750 000	8 750 000	7 550 000			1 200 000	8 750 000		
	Friedhof, einrichtl. Ufermauern und Inägen und Bauverwaltung										
	Zusammen:	24 727 000	9 850 000	34 577 000	46 910 000	581 000	1 970 000		50 661 000	16 084 000	

RECORDS OF THE BOARD OF SUPERVISORS

DATE	PLACE	NAME	AMOUNT	REMARKS
1891				
1892				
1893				
1894				
1895				
1896				
1897				
1898				
1899				
1900				
1901				
1902				
1903				
1904				
1905				
1906				
1907				
1908				
1909				
1910				
1911				
1912				
1913				
1914				
1915				
1916				
1917				
1918				
1919				
1920				
1921				
1922				
1923				
1924				
1925				
1926				
1927				
1928				
1929				
1930				
1931				
1932				
1933				
1934				
1935				
1936				
1937				
1938				
1939				
1940				
1941				
1942				
1943				
1944				
1945				
1946				
1947				
1948				
1949				
1950				
1951				
1952				
1953				
1954				
1955				
1956				
1957				
1958				
1959				
1960				
1961				
1962				
1963				
1964				
1965				
1966				
1967				
1968				
1969				
1970				
1971				
1972				
1973				
1974				
1975				
1976				
1977				
1978				
1979				
1980				
1981				
1982				
1983				
1984				
1985				
1986				
1987				
1988				
1989				
1990				
1991				
1992				
1993				
1994				
1995				
1996				
1997				
1998				
1999				
2000				
2001				
2002				
2003				
2004				
2005				
2006				
2007				
2008				
2009				
2010				
2011				
2012				
2013				
2014				
2015				
2016				
2017				
2018				
2019				
2020				
2021				
2022				
2023				
2024				
2025				
2026				
2027				
2028				
2029				
2030				
2031				
2032				
2033				
2034				
2035				
2036				
2037				
2038				
2039				
2040				
2041				
2042				
2043				
2044				
2045				
2046				
2047				
2048				
2049				
2050				
2051				
2052				
2053				
2054				
2055				
2056				
2057				
2058				
2059				
2060				
2061				
2062				
2063				
2064				
2065				
2066				
2067				
2068				
2069				
2070				
2071				
2072				
2073				
2074				
2075				
2076				
2077				
2078				
2079				
2080				
2081				
2082				
2083				
2084				
2085				
2086				
2087				
2088				
2089				
2090				
2091				
2092				
2093				
2094				
2095				
2096				
2097				
2098				
2099				
2100				