

Mitteilung des Senats

vom 27. Februar 1912.

Ausbau der Häfen I und II.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen hat über den Ausbau der Häfen I und II einen Bericht übergeben, den der Senat der Bürgererschaft mit dem Bemerken hierneben übersendet, daß er seine Erklärung nachfolgen lassen wird.

Bericht.

Anlage.

Die letztjährige erfreuliche Zunahme des Verkehrs in den städtischen Hafenbecken läßt den Zeitpunkt nahegerückt erscheinen, an dem die in den Häfen I und II vorhandenen Einrichtungen den an sie gestellten Ansprüchen des Handels und der Seeschifffahrt nicht mehr genügen. Während die Bremer Lagerhaus-Gesellschaft bereits im Jahre 1907 und die Handelskammer wiederholt im Laufe der letzten Jahre schon auf die Dringlichkeit eines weiteren Ausbaus der stadtbremischen Häfen hingewiesen hatten, glaubte die Deputation bei der langsam steigenden, im Jahre 1908 sogar durch einen Rückgang unterbrochenen Zunahme des Güterverkehrs in den Häfen I und II mit Anträgen auf kostspielige Neubauten einstweilen noch zurückhalten zu sollen. Sie beauftragte indes im Juni 1910 die Bauinspektion für Zollausflußgebiet und Holzhafen, einen generellen Plan für die zunächst in Aussicht zu nehmenden Vervollständigungen unserer städtischen Hafenanlagen auszuarbeiten, um dann die weiteren Entschlüsse treffen zu können. Nachdem im abgelaufenen Jahr eine neue und zwar beträchtliche Zunahme des Verkehrs eingesetzt hat, erscheint die Inangriffnahme des weiteren Ausbaues namentlich mit Rücksicht darauf erforderlich und sogar dringlich, daß die Ausführung der Arbeiten mehrere Baujahre in Anspruch nimmt und die Neueinrichtungen daher dem Verkehr, der hoffentlich auch in der Zwischenzeit weiter zunehmen wird, erst nach geraumer Zeit zur Verfügung stehen werden.

Die Deputation beehrt sich, das ihr eingereichte und von ihr gutgeheißene Projekt, bestehend aus einem Bericht des Baurats Suling nebst drei Lageplänen und Kostenschlag, zur Genehmigung hierneben vorzulegen.

Das generelle Projekt umfaßt:

- a. eine Verlängerung der südlichen Kajemauer des Hafens II um rund 870 m,
- b. den Bau zweier Schuppen (Nr. 16 u. 18) von je 215 m Länge bei 66 m Tiefe am Hafen II,
- c. die Ausbaggerung des auszubauenden Teils des Hafens II auf — 11,0 m Br. N.,
- d. die Anbringung von Vorbauten vor den Kajemauern am Hafen I in einer Breite von rd. 10 m,
- e. die Vergrößerung der Schuppenfläche am Hafen I um 20 000 qm durch Vorbau der Kajeschuppen bis an die Vorderkante der jetzigen Kaje,
- f. die Vertiefung des Hafens I um 2 m.

Gegenwärtig handelt es sich nur um die unter a—c aufgeführten Bauten, welche außer einem Lagerplatz von 106 m Länge und einem Freiladeplatz von 130 m Länge für den Verkehr eine neue Schuppenfläche von 28 380 qm bereitstellen werden.

Von den zu bewilligenden Kosten würde die Bremer Lagerhaus-Gesellschaft nach dem Betriebsüberlassungsvertrag die Kosten für die Schuppen, für die maschinellen Anlagen und für die elektrische Beleuchtung, soweit sie nicht die Straßenbeleuchtung betrifft, mit 4 % zu verzinsen haben.

Die Handelskammer sowie die Lagerhaus-Gesellschaft haben dem Projekte zugestimmt. Die Verhandlung mit der Zollverwaltung hat ergeben, daß aus der beabsichtigten Verschiebung der Zollgrenze keine Bedenken erwachsen werden.

Indem die Deputation im übrigen auf die eingehenden Ausführungen im anliegenden Bericht des Baurats Suling Bezug nimmt, beantragt sie, zu beschließen, daß

- 1) ein Betrag von 7 151 000 M als weitere Rate des Fonds „Erweiterungsbauten“ auf das Separatbudget der außerordentlichen Verwendungen bewilligt wird,
- 2) die Deputation für Häfen und Eisenbahnen ermächtigt wird, kleinere Änderungen im Rahmen des Gesamtentwurfs vorzunehmen,
- 3) für die neuen Kaje-schuppen 16 und 18 ein besonderer Entwurf mit Kostenanschlag zur Genehmigung vorgelegt wird.

Bremen, den 26. Februar.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **Barthausen.**

(gez.) **Krug.**

Unteranlage.

Bericht des Baurats Suling.

Über den weiteren Ausbau des Hafens II und über die Anpassung des Hafens I für den Verkehr der größeren Fahrzeuge beehre ich mich folgendes zu berichten.

Bereits kurz nach der Eröffnung des Hafens II wurde von der Lagerhaus-Gesellschaft Anfang 1907 in Rücksicht auf die außerordentliche Steigerung des Verkehrs in dem letzten Vierteljahr des Jahres 1906 eine wesentliche Erweiterung der Verkehrsanstalten angeregt, die aus dem Bau von weiteren vier Kaje-schuppen, aus der Anlegung einer besonderen Kaje für den Freiladeverkehr und aus der Vergrößerung der Getreideverkehrsanlage unter Verlegung derselben ins Zollinland bestand. Im Laufe der Bearbeitung der verschiedenen Projekte trat jedoch eine wesentliche Abschwächung in dem Anwachsen des Verkehrs ein, ja sogar ein Rückgang im Jahr 1908.

Die mit den Kränen auf- und abgesetzten Gütermengen in den Häfen I und II haben betragen:

1905	1 317 087	Tonnen à 1000 kg
1906	1 521 504	" " " "
1907	1 677 680	" " " "
1908	1 547 862	" " " "
1909	1 651 777	" " " "
1910	1 687 083	" " " "
1911	2 032 642	" " " "

wenn bei der letzten Zahl für das letzte Vierteljahr die Verkehrsmenge des 4. Quartals 1910 eingestellt wird; das Bild ist insofern nicht zutreffend, als der Verkehr im letzten Viertel des laufenden Jahres den des Vorjahres aller Wahrscheinlichkeit nach wesentlich übertreffen wird.*)

Es ergeben sich folgende Zu- und Abnahmen:

1905	}		+ 204 417	Tonnen
1906				
1906	}		+ 156 176	"
1907				
1907	}		— 129 818	"
1908				
1908	}		+ 103 915	"
1909				
1909	}		+ 35 306	"
1910				
1910	}		+ 345 559	"
1911				

*) Die Gütermenge für 1911 hat tatsächlich betragen: 2 075 386 Tonnen.

Für die wesentliche Zunahme des Verkehrs seit 1905 in Höhe von reichlich 700 000 Tonnen ist nach den vorliegenden Erfahrungen die im Jahr 1906 dem Verkehr übergebene Anlage vom Hafen II nicht mehr zureichend; es muß jetzt der Erweiterung derselben näher getreten werden, da drei Jahre für den Bau einer Erweiterung beansprucht werden und mit einem weiteren Anwachsen des Verkehrs innerhalb dieser Zeit zu rechnen ist.

Neben dem natürlichen Anwachsen des Seeverkehrs wird die in einigen Jahren bevorstehende Eröffnung des Panamakanals ein besonderes Moment für eine Belebung des hiesigen Verkehrs bieten, da wohl mit Bestimmtheit darauf zu rechnen ist, daß auch die hiesigen Rhedereien sich ihren Anteil an dem Verkehr, der durch diesen neuen Seeweg erschlossen wird, sichern werden.

Bei dem Ausbau des Hafens II handelt es sich um eine Verlängerung der Kajemauern um rund 870 m und um den Bau zweier Kajeschuppen von je 215 m Länge bei 66 m Tiefe.

Bevor auf die Einzelheiten dieses Ausbaues des Hafens II eingegangen wird, mag unter Verweisung auf den anliegenden Übersichtsplan (Anlage I) in großen Zügen eine Art Programm für die Änderung und Erweiterung der übrigen Verkehrsanstalten gegeben werden.

Was den Hafen I betrifft, so wird eine Anpassung der Kaje an den Verkehr mit größeren Schiffen zu erfolgen haben, die noch von dem verstorbenen Direktor Hoernede der Lagerhaus-Gesellschaft angeregt worden ist.

Die Kaje des Hafens I in ihrem jetzigen Zustande bieten für die Abfertigung größerer Fahrzeuge insofern Schwierigkeiten, als diese Schiffe, die nach der neuen Bauart unten mit breitem Boden und mit Schlingerkiefern versehen sind, nur durch zwischen Schiff und Kajemauer gelegte Schwimmer von der Berührung mit dem Pfahlrost der Mauer frei gehalten werden können und dadurch wesentliche Erschwernisse bei der Ent- und Beladung eintreten. Auch ist die Tiefenlage der Sohle des Hafens für die in unvorherzusehender Weise seit 1888 stark gewachsene Größe der Schiffe nicht ausreichend; sie muß um etwa 2,0 m vertieft werden. Alle Schwierigkeiten lassen sich beseitigen, wenn vor die jetzige Mauer in ihrer Länge vor den Schuppen senkrechte Vorbauten auf Pfählen gesetzt werden, die etwa 10 m Breite erhalten, so daß die jetzige Hafenbreite von 120 m sich auf 100 m ermäßigt, ein Maß, das für den Schiffsverkehr noch völlig ausreichend ist. Auf diesen Vorbauten liegen die Eisenbahngleise und das untere Krangleis; die Kajeschuppen werden bis an die Vorderkante der jetzigen Kaje vorgebaut, so daß sie eine um 10 m größere Tiefe erhalten, was für die Befriedigung der gesteigerten Ansprüche, hinsichtlich ihrer Aufnahmefähigkeit, äußerst erwünscht ist.

Durch eine solche Anordnung ergibt sich ein Zuwachs an Schuppenfläche von rund 20 000 qm, das ist 25 % der jetzt vorhandenen, und ein leichteres Lösch- und Ladegeschäft, da die Schiffe unmittelbar bis an die senkrecht auszubildende Vorderkante der Vorbauten herangeschoben werden können. Auch wird die Verfüzung über die Liegeplätze der Schiffe zum Vorteil des Betriebes wesentlich erleichtert, sobald nicht mehr, wie jetzt, ein Unterschied nach den Schiffen, die im Hafen I oder im Hafen II zu behandeln sind, gemacht zu werden braucht.

Die Ausführung dieser Anordnung des Hafens I wird auf zwei Baujahre derart zu verteilen sein, daß im ersten Jahr die Nordseite und im zweiten Jahr die Südseite umgebaut wird, wobei die weiter ausgebauten Südseite des Hafens II als Ersatz für die außer Betrieb zu setzende Hafenkante im Hafen I zu dienen hat.

In dieser Beziehung steht der Umbau des Hafens I im Zusammenhang mit dem weiteren Ausbau des Hafens II.

Die Zollgrenze wird so weit verschoben, daß der Vorhafen zum Hafen II und der Hafen III im Zollinland liegen und nur der Hafen II sich im Zollaussland befindet.

Auch der Freiladeverkehr bedarf dringend einer Erweiterung der für ihn bestimmten Kaje, die sich im Hafen I wegen der Liegeplätze der bei der Zollgrenze abzufertigenden Fahrzeuge nicht herstellen läßt; auch hier kommt eine Verlegung in

Frage, und zwar nach der Südseite des Hafens III, wo sich eine Kajelänge von rund 600 m nebst den zugehörigen Lagerplätzen für den Freiladeverkehr einrichten läßt.

Gegen die Verlegung dieses Verkehrs in das Zollinland werden besondere Bedenken nicht bestehen, da es hauptsächlich sich um Kohlen handelt, und eine zollamtliche Bewachung der Seeschiffe keine Schwierigkeiten bietet.

Durch die Vergrößerung der Kajeschuppen im Hafen I aus Anlaß der Anpassung derselben an den Verkehr der größeren Seeschiffe wird dem allgemeinen Verkehr durch den Zuwachs an Schuppenflächen eine wesentliche Ausdehnungsfähigkeit geboten, die es gestattet, den Wünschen, namentlich der Gesellschaft „Argo“, nach weiteren Schuppenflächen nachzukommen und die Errichtung von Schuppen am Hafen II, abgesehen von der jetzigen Erweiterung, noch hinauszuschieben.

Zunächst handelt es sich um den Bau zweier Schuppen mit ihren Nebenanlagen am Hafen II, dessen Einzelheiten und Kosten nachstehend erörtert werden sollen.

Für den Betrieb ist es äußerst zweckmäßig, mindestens zwei Schuppen mit dem dazugehörigen Platz zwischen denselben als eine Einheit zusammenzufassen und diese nicht durch Nebenanlagen, wie Fähtreppen, zu unterbrechen und dieser Einheit eine solche Länge zu geben, daß vier größere Dampfer von je 120 m Länge dort abgefertigt werden können. Dementsprechend ist die Länge der Schuppen je 215 m gebracht, so daß mit den Zwischenräumen von 30 m sich eine Gesamtlänge von $2 \cdot 215 + 2 \cdot 30 = 490$ m für die Einheit ergibt. Auch ist die Tiefe der Schuppen von 56 m, wie sie auf der Südseite des Hafens II im Generalprojekt vorgesehen war, auf 66 m in Rücksicht auf die zunehmende Größe der Dampfer, namentlich im Baumwollverkehr, gesteigert, unter Verringerung der Tiefe der zugehörigen Speicher von 30 m auf 20 m; eine solche Einschränkung bei den Speichern erscheint in Rücksicht darauf zulässig, daß die Neigung des Handels mehr und mehr dahin geht, den Lagerverkehr möglichst zu vermeiden und den Verkehr der Waren sich möglichst im Umschlagverkehr abspielen zu lassen.

Ferner ist es für den Betrieb sehr erwünscht, in unmittelbarem Anschluß an die Schuppen unbedeckte Landflächen für die Lagerung solcher Waren zu besitzen, die ohne Schaden im Freien gelagert werden können. Aus diesem Grunde ist zwischen Schuppen 14 und dem neuen Schuppen 16 ein freier Raum von rund 106 m Länge gelassen, bei dem die Ladeperrons und die bei den Schuppen an der Vorderwand liegenden hinteren Kranlaufbahnen auf einer besonderen Eienkonstruktion durchgeführt sind, so daß auch hier ein Löff- und Ladegeschäft in gleicher Weise, wie vor den Schuppen, möglich ist, und ferner die Uferkräne an der ganzen Kaje zwecks Ausgleich des Bedarfs auf den verschiedenen Kajestrecken durchlaufen können.

Unterhalb des neuen Schuppens 18 ist die Kajemauer um 380 m weiter verlängert; diese Strecke soll zunächst für den Freiladeverkehr benutzt werden und ist dementsprechend auf 130 m Länge mit einem Ladeperron und mit einer Kranlaufbahn ausgerüstet. Es wird dadurch die Möglichkeit geschaffen, im Bedarfsfall einen weiteren Schuppen zu bauen, ohne vorab die Kajemauer entsprechend verlängern zu müssen, so daß einem etwa schnell auftretenden Bedarf an Schuppenfläche rasch nachgekommen werden kann. Ferner ist die Schaffung eines Liegeplatzes für vier Schiffe im Vorhafen vorgesehen, indem dort der Vorhafen entsprechend ausgebaggert wird und vier Dalben in der endgültigen Uferlinie aufgestellt werden.

Der auszubauende Teil des Hafens II, dessen Sohle jetzt auf $-8,0$ m Br. N. liegt, soll auf die Tiefe von $-11,0$ m Br. N. des ausgebauten obersten Teils gebracht werden.

Über die Baggerungen, sowie über die Bauweise der Kaje, der Schuppen und der zugehörigen Nebenanlagen ist folgendes hervorzuheben.

Nach den vorliegenden Erfahrungen ist bei den Baggerarbeiten außer Sand und Kleiboden eine etwa 1,5 m starke Schicht, bestehend aus Steingerölle, zu beseitigen. Die Beseitigung dieser Schicht hat nicht nur innerhalb des Hafens, sondern auch unter dem Fundament der Kajemauer zu erfolgen, um die Rammarbeiten zuverlässig ausführen zu können. Die Baggerung dieser Geröllschicht bedingt erhebliche

Mehraufwendungen, so daß für diese Arbeit ein besonderer Zuschlag zu den normalen Baggerkosten im Anschlag vorgesehen ist. Die Kosten für Baggararbeiten nebst den zugehörigen Erdarbeiten sind auf 955 000 M veranschlagt.

Für die Kajemauer (vergl. Anlage II) ist die für den ersten Teil des Hafens *Anlage II.* angewendete Konstruktion mit kleineren Änderungen beibehalten.

Die Unterkante der Krostplatte ist um 1 m höher auf — 2,0 m Bremer Null gelegt, was nach den inzwischen angestellten Untersuchungen über die Höhenlage der Fäulnisgrenze des Holzes ohne Bedenken zulässig erscheint und für die Bauausführung durch Verminderung der Wasserhaltung wesentliche Vorteile bietet.

Von den beiden senkrechten Pfahlreihen, die an der Vorderkante des Fundaments der Mauer erforderlich sind, ist die erste zwischen die Spundwände gesetzt, während die zweite hinter diesen steht. Dadurch wird neben einer Verminderung des Betons die Rammarbeit und das Einfüllen des Betons zwischen den Spundwänden wesentlich erleichtert.

Ferner sind die früher zur Verbindung der Pfahlköpfe behufs Verankerung der vorderen Betonwand an den Schrägpfehlen benutzten  Eisen durch Rundeisen ersetzt, die leichter zu bearbeiten sind und ein besseres Umstampfen mit Beton gestatten.

Im Hinblick auf die bei der weiteren Vertiefung der Unterweiser zu erwartende Absenkung des Niedrigwassers ist der Entwässerungskanal der Hinterfüllung der Mauer nicht auf der Krostplatte, wie bei der jetzigen Mauer, sondern unter ihr angeordnet. Seine Seitenwände bestehen aus mit Löchern vorgesehenen Spundwänden, die mit Kies zur Vermeidung des Durchtreibens von Sand umgeben sind. Der Entwässerungskanal wird in Abständen von etwa 200 m durch Querkanäle mit dem Hafen verbunden.

Die Ausrüstung der Kaje mit Pollern und Schiffsringen soll, wie bei der bestehenden Mauer, ausgeführt werden. Auch die Konstruktion der Fährtreppen erfährt keine Veränderung.

Wegen der stark wechselnden Tragfähigkeit des Untergrundes ist streckenweise in einer Länge von etwa 600 m eine Verstärkung der Konstruktion durch Vermehrung der Pfähle auszuführen, wie sie in dem zweiten Querschnitt der Anlage II dargestellt ist.

Die Kosten für das lfd. Meter Mauer in normaler Konstruktion sind unter Berücksichtigung der Steigerung der Materialkosten und der Arbeitslöhne lt. Kostenanschlag (Anlage IV) auf 3064 M und die der verstärkten Konstruktion auf *Anlage IV.* 3329 M zu veranschlagen.

Die Konstruktion der Schuppen entspricht der der Schuppen 11 und 13, nur ist der landseitige Perron von 1,60 m auf 1,90 m verbreitert, um ihn als Lade- und Abladeplatz für das Beladen der Waggons benutzen zu können, wodurch in den Schuppen an nutzbarer Lagerfläche gewonnen wird. Die Schuppen sind mit Sprinkleranlagen in Rücksicht auf den Baumwollverkehr ausgerüstet.

Im Anschlage sind die Kosten für die Schuppen nach Quadratmeter Bodenfläche ohne Sprinkler und Beleuchtung eingesetzt; außerdem sind die Kosten für die Betriebsgeräte, einen neuen Kraftwagen für die Beförderung von Baumwollproben, sowie für zwei Abortgebäude vorgesehen; dieselben betragen zusammen 1 545 000 M.

Der genaue Anschlag mit den Konstruktionszeichnungen für die Schuppen wird später zur Genehmigung durch Senat und Bürgerschaft besonders vorgelegt werden.

An maschinellen Anlagen sind vorgesehen 22 Portal Kräne für die beiden Schuppen mit den oberhalb und unterhalb anschließenden Uferstrecken, ferner 10 Spills und die Sprinkler, sowie die nötige Erweiterung der Druckrohrleitungen, des Kabelnetzes und der Batterie.

Die Beleuchtung für die Schuppen soll in gleicher Weise wie bei den bestehenden Schuppen am Hafen II eingerichtet werden.

An Außenbeleuchtung sind 8 Bogenlampen vorgesehen.

Die zu bewilligenden Gleisanlagen beschränken sich auf die Kaje- und Straßengleise an den Schuppen und der Freiladestrecke sowie auf eine Vermehrung der Aufstellungsgleise am Kopf des Hafens II; diese Gleise sind in Anlage I blau ein-

gezeichnet. Dagegen ist die nötige Vermehrung der Rangiergleise bereits in dem Ausbau des Rangierbahnhofes enthalten, dessen Kosten lt. Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft 1907 Seite 408 und 428 bewilligt sind.

Anlage III.

Die Straßen- und Kanalisationsanlagen (Anlage III) sind entsprechend dem Generalplan, der bei der Projektierung des Hafens II von der Straßenbauinspektion aufgestellt ist, weiter ausgebaut. Es kommen nur einige Nebenleitungen hinzu, die bei dem Bau des Schuppens 20 leicht wieder aufgenommen werden können.

Die Zollgrenze ist entsprechend der Verlängerung der Kajemauern nach Westen verschoben und trifft nach der Weiser hin das Zollgitter, das die Rangiergleise im Zollanschlußgebiet umfaßt. Da wegen des Hinzukommens der beiden Schuppen 16 und 18 und wegen der natürlichen Steigerung des Verkehrs innerhalb der mehrjährigen Bauzeit eine Ausdehnung der Gleisanlagen unter Hinausschiebung der Ausziehgleise erforderlich werden wird, so wird der Ausführung der schnabelartigen Verlängerung der Zollgrenze bis zur Südmole näher zu treten sein, wie sie in dem Projekt für die Erweiterung der Gleisanlagen des Rangierbahnhofes aus dem Jahre 1907 bereits vorgesehen und veranschlagt ist.

An der Südseite der südlich von den Schuppen liegenden Straße ist ein einfaches Gitter vorgesehen, um die Straße gegen den Rangierbahnhof abzugrenzen.

Nach dem Anschläge (Anlage IV) stellen sich die Kosten für die Ausführung des Entwurfes wie folgt:

Tit.	I Erdarbeiten	M 955 000
"	II Kajemauer	" 2 827 000
"	III Schuppen	" 1 545 000
"	IV Maschinelle Anlagen	" 725 000
"	V Elektrische Beleuchtung	" 99 000
"	VI Gleisanlagen	" 266 000
"	VII Straßen und Kanalisation	" 359 000
"	VIII Zollgitter, Einfriedigungen und Zollbewachung ..	" 35 000
"	IX Verwaltung	" 340 000

Zusammen M 7 151 000

Von dieser Summe sind rund 2 400 000 M von der Lagerhaus-Gesellschaft zu verzinsen und teilweise zu amortisieren.

Ich bitte, den Entwurf zu genehmigen und die Mittel in Höhe von 7 151 000 M als weitere Rate des Fonds „Erweiterungsbauten“ bei Senat und Bürgerschaft zu beantragen mit der Maßgabe, daß die Deputation ermächtigt wird, kleinere Änderungen im Rahmen des Gesamtentwurfes nach Bedarf vorzunehmen, und daß für die Kajeschuppen 16 und 18 noch ein besonderer Entwurf mit Kostenanschlag zur Genehmigung vorgelegt wird.

Bremen, den 27. Dezember 1911.

Der Baurat.
(gez.) **Ed. Suling.**

Das vorliegende Projekt habe ich in allen Einzelheiten mit den beteiligten Bearbeitern bei der Bauinspektion besprochen.

Die hohen Kosten der Kajemauern legten die Frage nahe, ob nicht durch Änderungen oder Vereinfachungen der Konstruktion Ersparnisse erzielt werden können.

Mit Rücksicht auf die ungünstigen Bodenverhältnisse — der Boden besteht von — 10,0 m ab aus Klei, dessen Mächtigkeit durch Bohrungen noch nicht festgestellt werden können, trotzdem bis — 30 m gebohrt worden ist — habe ich aber die Überzeugung bekommen, daß Änderungen an den vorliegenden Konstruktionen, um eine Kostenverminderung herbeizuführen, nicht zweckmäßig sind. Es kommt hinzu, daß die bereits nach dieser Konstruktion ausgeführten Kajemauern am Hafen II sich sehr gut bewährt haben.

Bremen, den 3. Januar 1912.

Der Oberbandirektor.
(gez.) **Büding.**