

Beschluß der Bürgerschaft

vom 26. Januar 1881.

Hochwasser in den Vorstädten.

Die Bürgerschaft ersucht den Senat, die Baudeputation Abtheilung Straßenbau in Verbindung mit der Polizeidirection zur sofortigen Berichterstattung über folgende Punkte zu veranlassen:

- a. Sind die Kanäle in der östlichen und westlichen Vorstadt im Stande, die jetzt auf den Straßen und öffentlichen Plätzen liegenden Schneemassen bei plötzlich eintretendem Thauwetter abzuführen?
- b. Wenn das nicht der Fall ist, welche Kosten wird es verursachen, die Abfuhr des Schnees seitens der Staatsverwaltung vornehmen zu lassen?
- c. Ist eine polizeiliche Vorschrift oder gesetzliche Maßregel erforderlich, um die Bewohner gewisser Straßen der östlichen und westlichen Vorstadt zur Hinführung der Schneemassen von ihren Privatgrundstücken aus dem Ueberschwemmungsgebiete der Stadt zu veranlassen?

Mittheilung des Senats

vom 28. Januar 1881.

1. Hochwasser in den Vorstädten.

In Betreff der Abwässerungsverhältnisse hat die Polizeidirection dem Senate den beifolgenden Bericht erstattet, welcher, wie der Senat annimmt, auch die von der Bürgerschaft am 26. d. Mts. angeregten Fragen erledigt.

Bericht.

Anlage.

Zum Schutze der Stadt gegen ein abermaliges Eindringen des im Frühjahr zu erwartenden Ueberfluthungswassers sind Erddämme aufgeworfen, welche in Verbindung mit den Eisenbahndämmen nach den im December v. J. gemachten Erfahrungen zur Abwehr der anlaufenden Wassermassen von den eingedeichten Stadttheilen voraussichtlich ausreichen werden. Durch geeignete Stauvorrichtungen ist dafür Sorge getragen, daß auch vermittelst der zur Entwässerung der Stadt dienenden Abzugskanäle Wasser in die Stadt nicht dringen kann.

Was die Abführung des in der Stadt sich sammelnden Wassers anlangt, so erfolgt die Entwässerung der Altstadt, so lange es der Wasserstand der Weser gestattet, direct in die Weser. Bei höherem Weserstande tritt das Pumpwerk an der Tiefer in Thätigkeit, welches zur Bewältigung auch der bei Thauwetter und Regenwetter zugeführten außergewöhnlichen Wassermengen ausreichen wird.

Aus der östlichen und westlichen Vorstadt muß, sobald die Kanäle nicht mehr ziehen, das Wasser durch Pumpwerke in das außerhalb der Schutzdämme befindliche Terrain geschafft werden. Zu diesem Zwecke sind fünf Pumpstationen eingerichtet:

- 1) an der Schwachhauser Chaussee,
- 2) bei dem Reparaturschuppen der Cöln-Mindener Bahn,
- 3) am Friedhofsgraben,
- 4) am neuen Torstkanal,
- 5) an der Hempstraße.

Bei Station 1 ist eine Pumpe aufgestellt. Bei Station 2 befinden sich zwei Pumpwerke, darunter eine zur Wegschaffung des Hochwassers neu angekaufte Lokomobile. Station 3 ist mit drei Pumpwerken besetzt, von denen das eine augenblicklich reparirt wird. Zwei dieser Pumpen sind von der Cöln-Mindener Eisenbahndirection an Ort und Stelle kostenfrei zur Verfügung gestellt. Bei Station 4 befindet sich zur Zeit eine Pumpe. Dieselbe wird durch eine zweite augenblicklich in Reparatur befindliche Pumpe unterstützt werden. Bei Station 5 ist eine Pumpe aufgestellt. Dies Pumpenmaterial wird in nächster Zeit durch eine weitere Reservelokomobile von mindestens 20 Pferdekraft effectiv noch erheblich verstärkt werden.

Zur Zeit sind die Pumpen an den Stationen 1, 4 und 5 außer Thätigkeit, weil bei Station 1 ein eingelegter Ejektor zur Wegschaffung des Wassers genügt, bei den Stationen 4 und 5 aber die Kanäle unter den augenblicklichen Höhenverhältnissen des Feldwassers genügenden natürlichen Abfluß haben.

Die vorhandenen Maschinen können zusammen etwa 47 Cubikmeter Wasser in der Minute auswerfen, innerhalb 24 Stunden also etwa 68 000 Cubikmeter.

Nach den bisherigen Erfahrungen werden diese Pumpen nicht nur zur Wegschaffung der den Kanälen regelmäßig zufließenden Feuchtigkeit ausreichen, sondern wahrscheinlich auch den Stand des Grundwassers in erträglichen Gränzen halten können. So lange die Kanäle bei dem augenblicklichen Stande des Feldwassers natürlichen Abfluß haben, ist dieser Erfolg selbstverständlich noch erheblich sicherer garantirt.

Es läßt sich aber nicht dafür einstehen, daß die vorhandenen Einrichtungen unter allen Umständen — auch bei höherem Feldwasserstande und demgemäßen Aufhören des natürlichen Abflusses — zur Bewältigung von größeren Wassermassen ausreichen werden, welche den Kanälen vorübergehend bei starken Regengüssen oder bei raschem Aufstauen von außergewöhnlich massigen Schneeanhäufungen zugeführt werden können.

Es empfiehlt sich deshalb, Räume, die weniger als 1,7 m über Null liegen, auf alle Fälle von den Straßenkanälen zu isoliren, wenigstens für Einrichtungen zu sorgen, welche einen raschen Abschluß der von denselben in die Kanäle führenden Abläufe ermöglichen.

Was die augenblicklich in der Stadt lagernden Schneemassen anlangt, so ist der Straßenreinigungspächter contractlich verpflichtet, dieselben so rasch als möglich abzufahren. Ebenso sind die Pferdebahngesellschaften gehalten, den zwischen und neben den Schienen befindlichen Schnee thunlichst rasch zu entfernen.

Die Fassung der betreffenden Bestimmung schließt das Erzwingen einer binnen wenigen Tagen zu besorgenden Abfuhr außergewöhnlicher Schneemassen aus. Wäre ein solcher Zwang durch den Contract zu begründen, so würde er den finanziellen Ruin des Straßenreinigungspächters und die Beendigung des mit ihm abgeschlossenen Vertrages zur Folge haben. Diese Erwägungen haben die Polizeidirection veranlaßt, auch gegen den jetzigen Straßenreinigungspächter nicht schärfer als geschehen vorzugehen. Der Pächter hat auf ihr Andringen tageweise über 30 Fuhrwerke, darunter 16 fremde Wagen, zum Schneefahren eingestellt und arbeitet jetzt mit 16 zweispännigen Wagen, darunter 8 von ihm gemieteten Fuhrwerken.

Ihn auf öffentliche Kosten bei seiner Arbeit zu unterstützen, liegt bis jetzt kein Grund vor. Es wird mit den von ihm und den Pferdebahngesellschaften eingestellten Fuhrwerken gelingen, die Verkehrsstraßen der Altstadt und Neustadt, die während einiger Tage stellenweise zu Gunsten der östlichen Vorstadt vernachlässigt werden mußten, von Schnee zu befreien und wenn das heute eingetretene gelinde Thauwetter anhalten sollte, die auf Straßen und öffentlichen Plätzen befindlichen Schneemassen nach und nach ohne Ueberlastung der Kanäle wegzuschaffen.

Wird rapideres Schneeschmelzen oder starker Regenfall eintreten, und wird sich daneben der Feldwasserstand so heben, daß die Kanäle nicht mehr ziehen, so kann die Sache sich allerdings anders stellen.

Die Altstadt wird auch dann die in ihr schmelzenden Schnee- und Eismassen durch ihre Kanäle abführen.

In der östlichen und westlichen Vorstadt aber wird es dann unter Umständen erforderlich werden, den Kanälen durch raschere Abfuhr der schmelzenden Massen zu helfen. Zu diesem Ende wird die Polizeidirection in pflichtmäßiger Abwendung von Wassergefahr, ihrerseits im gegebenen Zeitpunkte je nach Bedarf 60 bis 100 große Torfwagen zum Schneeabfahren einstellen, von denen jeder täglich 8 Fuder fortzuschaffen im Stande ist. Die Wagen stehen seit mehreren Tagen zur sofortigen Verfügung. Schon jetzt mit der betreffenden Arbeit zu beginnen und den Straßenreinigungspächter damit ohne Noth auf Kosten der Staatskasse zu subventioniren, ist nach dem oben Bemerkten nicht erforderlich.

Wie groß die bei eintretendem stärkeren Thauwetter noch zu bewältigenden Schneemassen sein werden, läßt sich nach dem Gesagten selbstverständlich im Voraus nicht übersehen.

Nach einem gestern vor Eintritt des Thauwetters gemachten Ueberschlage müßte in der östlichen und westlichen Vorstadt mit etwa 6000 Fudern und einem Kostenaufwande von etwa M. 15 000 gerechnet werden.

Daß die Grundeigenthümer der westlichen und östlichen Vorstadt durch Abfahren der auf ihren Grundstücken liegenden Schneemassen ihrerseits zum Schutze ihres Eigenthums und zur Entlastung der Kanäle beitragen, wäre erwünscht, und hat es die Polizeidirection deshalb nicht versäumt, betreffende Anregungen zu geben, sich auch zur Vermittlung billiger Abfuhr des auszuwerfenden Schnees bereit zu erklären. Die Eigenthümer zur Ausführung der ihnen an sich gesetzlich nicht obliegenden und einzelne Grundbesitzer unverhältnißmäßig beschwerenden Abfuhr durch eine entsprechende Polizeiverfügung zu zwingen, liegt so lange kein Grund vor, als die jetzigen Witterungsverhältnisse sich nicht wesentlich ändern und die Kanäle ihren natürlichen Abfluß behalten.

Bremen, den 28. Januar 1881.

Die Polizeidirection.

(gez.) **Schulz.**

2. Weserbahnhof.

Der Senat hat die Deputation für Häfen und Eisenbahnen aufgefordert, dem Wunsche der Bürgerschaft gemäß einen technischen Bericht über die zur Wiedereinrichtung des Betriebes auf dem Weserbahnhofe erforderlichen Bauten vorzulegen; indem er der Bürgerschaft diesen Bericht hieneben zugehen läßt, sieht er einem Beschlusse über die von der Deputation gestellten Anträge baldigst entgegen.

Was die Zollvereinsniederlage anbetrifft, so hat der Senat von seinen Commissarien bei der Deputation sich darüber berichten lassen und hält dafür, daß der von letzterer gefaßte Beschluß, die Niederlage für jetzt und bis auf Weiteres in dem alten, noch unversehrten Gebäude zu belassen, unbedenklich und aufrecht zu erhalten sei, da der Deputation vertraut werden darf, daß sie im Fall etwa später eintretender Unsicherheit des Gebäudes für einen Ersatz rechtzeitig Sorge tragen werde.

Zweiter Bericht.

Anlage.

Erhaltenem Auftrage gemäß beehrt sich die Deputation im Verfolge ihres Berichts vom 18. d. M. über die zur Wiedereinrichtung des Betriebes auf dem Weserbahnhofe erforderlichen Bauten folgende Berichte zu überreichen:

- 1) Bericht des Oberbaudirector **Franzius**, erstattet am 6. Januar, wenige Tage nach der Katastrophe, welche die Gebäude des Weserbahnhofs betroffen hat;
- 2) dessen neuesten Bericht vom 26. d. M., nachdem sich herausgestellt hat, daß die Zerstörungen weitere Dimensionen bis jetzt nicht angenommen haben;
- 3) Bericht des Bauinspector **Fischer** über die beabsichtigten Bauten, nebst Situationszeichnung.

Schon bei Abfassung ihres Berichts vom 18. d. M. hatte die Deputation, nach den Mittheilungen der genannten Baubeamten, die Hoffnung hegen zu dürfen geglaubt, daß die bis dahin unverfehrt gebliebenen Theile der Gebäude auch ferner erhalten bleiben würden und nach dem jüngsten Berichte des Oberbaudirectors hat sich diese Hoffnung bei ihr nur befestigt, wenn gleich von einer Beseitigung jeder Gefahr noch nicht die Rede sein kann, so lange mit den Einwirkungen des Winters und Frühjahrs auf die Stromverhältnisse zu rechnen sein wird. Immerhin hält die Deputation ihre Ansicht aufrecht, daß nach Herstellung der von ihr beabsichtigten Bauten es gelingen werde, den Verkehr am Weserbahnhof zu bewältigen, sofern auch am Sicherheitshafen einige Erweiterungen der Anlagen vorgenommen werden und sie empfiehlt daher wiederholt die von dem Bauinspector Fischer in seinem beifolgenden Berichte nunmehr genauer ausgeführten Vorschläge zur Annahme.

Es handelt sich hierbei um Herstellung:

1) eines hölzernen Schuppens A auf dem Platze zwischen dem Schuppen Nr. IV. und dem Dampfkranshuppen, unterhalb des Bahnhofes, 556 qm Grundfläche, und eines Anbaues zur Verbindung mit dem Schuppen Nr. IV., 136 qm Grundfläche.	Kostenanschlag M.	10 100.—
2) eines Krahngleises vor der Wasserseite des Schuppens.	" "	300.—
3) sodann um Ueberbauung der Ufertreppe und des Einschnitts für die Anlegebrücke, da jener Schuppenbau die Verlegung der Fähre und des Anlegeplatzes für die Dampfschiffe nach der unterhalb des Dampfkransplatzes belegenen s. g. Fischertränke bedingt.	" "	430.—
4) Verlängerung der Eisenbahngleise.	" "	2 400.—
5) Schutzwände des Dampfkranshuppens.	" "	1 350.—
6) Versehung der Consumtionseinnahmehütte.	" "	300.—
7) Bedachung des Perrons des Schuppens Nr. IV.	" "	3 960.—
		M. 18 840.—
hiezum für Unvorhergesehenes.	" "	1 860.—
	im Ganzen. ...	M. 20 700.—

Am Sicherheitshafen wird die Verbreiterung des in dem Deputationsberichte vom 18. Januar erwähnten Kranshuppens Nr. 1 um ca. 10 m M. 9000, welche von der Lagerhausgesellschaft zu verzinsen und später zu ersetzen sind, und die Verlegung des Gleises vor demselben einschließlich der Pflasterarbeiten M. 1000 kosten.

Dagegen soll von der im früheren Berichte erwähnten Errichtung eines hölzernen Schuppens zwischen der Eisenbahnbrücke und dem Schuppen Nr. 3, wegen seiner Kostspieligkeit und nur vorübergehenden Nutzbarkeit, abgesehen werden.

Nach dem Vorstehenden sind die Kosten der auf dem Weserbahnhofe und am Sicherheitshafen beabsichtigten Bauten auf M. 30 700 berechnet. Der Oberbaudirector Franzius hat die Projecte einer Revision unterzogen und sich mit denselben einverstanden erklärt.

Hierbei muß die Deputation aber ausdrücklich den Wunsch aussprechen, daß sie an die Ausführung dieser Projecte nicht striete gebunden werde, damit Aenderungen nach einer oder der andern Seite hin, wenn sie ihr nach weiterer Ueberlegung vortheilhaft erscheinen sollten, nicht ausgeschlossen seien.

Sie beantragt daher, unter diesem Vorbehalte für den Zweck der provisorischen Bauten, welche selbst eine definitive Benutzung eventuell zulassen, ihr die runde Summe von M. 35 000 zu bewilligen, aus welcher auch die Entschädigung für Inanspruchnahme eines Theils des Holzlagerplatzes am Sicherheitshafen zu bestreiten sein wird, weil die Deputation zu allererst das Gleise vom Oldenburger Bahnhofe nach dem Dreieck ausführen lassen muß; zu diesem Zwecke ersucht sie

wiederholt um gleichzeitige Bewilligung der beantragten M. 30 000 laut Bericht vom 24. December v. J., von denen M. 11 000 für Arbeitslohn auszugeben und M. 19 000 für Schienen und Schwellen vom Materiallager zu verrechnen sind.

(gez.) **Grave.** (gez.) **H. Woltjen.**

Die an mich gerichteten Fragen betreffs der Betriebsfähigkeit des Weser-Unteranlage 1 bahnhofs für die nächste Zeit bis zur völligen Herstellung der durch das Hochwasser entstandenen Beschädigungen beehre ich mich im Folgenden zu beantworten.

Unbedingt auf längere Zeit, und zwar wahrscheinlich bis zum Ende dieses Jahres, unbrauchbar geworden sind:

Der Schuppen I. vor dem Haupt- oder Niederlagsgebäude, ein Theil (etwa $\frac{1}{3}$) des Schuppens II., der Schuppen IV. mit dem davorliegenden Krähengleise und der Schuppen am sogenannten Stephanithorsbollwerk, wenn diese letzteren Objecte zum Weserbahnhof zugezählt werden. Es sind vor all diesen Schuppen die Mauern entweder eingestürzt oder wie vor Schuppen IV. und einem Theil des Schuppens II. so baufällig geworden, daß sie eines gänzlichen Neubaus beziehungsweise einer gründlichen Verstärkung und Versicherung bedürfen.

Dagegen sind etwa $\frac{2}{3}$ des Schuppens II. und der ganze Schuppen III. zur Zeit noch in einem solchen Zustande, daß der Betrieb insbesondere zum Absetzen von Gütern gestattet werden dürfte, wenn dies mit Vorsicht geschieht, namentlich keine größere Lasten längere Zeit in der Nähe der Ufermauer abgelagert werden und wenn bei dem ersten bedenklichen Anzeichen der Betrieb wieder sistirt wird.

Es ist nämlich trotz des jetzt nicht gefährlich scheinenden Zustandes dieser Schuppen und Mauern nicht vorher zu sagen, ob nicht bei weiterem Abfall des Weserwassers durch den alsdann geringeren Gegendruck desselben oder durch den stärker wirkenden inneren Erddruck noch nachträglich ein gefährlicher Zustand eintreten wird.

Nach den vorgenommenen Beilungen glaube ich dies zwar nicht, kann jedoch auch das Gegentheil nicht versprechen. Ich habe deshalb auch dem Bauinspector Fischer Anweisung gegeben, bei dem ersten bedrohlichen Anzeichen sofort die Hinterfüllungserde der Ufermauer an den gefährdet scheinenden Stellen möglichst rasch zu beseitigen und zwar direct in die Weser zu werfen. Dies ist, beiläufig gesagt, schon vor Schuppen IV. geschehen und ist das wirksamste Mittel, um wenigstens den Erddruck unschädlich zu machen. Wenn die Fundamente aber ganz unterwaschen sind, wie z. B. vor Schuppen I. und am Stephanithorsbollwerk augenscheinlich der Fall gewesen, so genügt freilich auch dies Mittel nicht und ist überall dann kein Mittel vorhanden.

Abgesehen davon, daß durch diese Unsicherheit, welche erst nach tief abgefallenem Wasser einer Gewißheit nach der einen oder anderen Richtung Platz machen wird, die jetzige Benützung der genannten Schuppen an Werth etwas einbüßt, so kommt als weitere Verminderung ihres zeitweiligen Werthes hinzu, daß im Laufe des Sommers mehrere Monate hindurch zur völligen Sicherung der zugehörigen Ufermauern verschiedene Arbeiten ausgeführt werden müssen, welche den Betrieb, wenn auch nicht ganz verhindern, so doch fühlbar erschweren und einschränken.

Was endlich das Niederlagsgebäude anlangt, so kann ich zur Zeit nur die Erwartung aussprechen, daß es trotz des Einsturzes der Ufermauer und des Schuppens I. im Großen und Ganzen unbeschädigt bleiben werde. Es muß aber auch hier sich erst bei niedrigem Wasserstande zeigen, ob die nur auf Sandschüttung stehenden Fundamente nicht einige Bewegung erleiden werden. Wenn ich daher auch zur Zeit noch die Lagerung von Gütern in diesem Gebäude als unschädlich erachte, so kann sich diese Ansicht vielleicht nach einiger Zeit ändern.

Ueber die Größe des Schadens und der zur Wiederherstellung nöthigen Arbeiten kann erst nach sorgfältiger Untersuchung im kommenden Frühjahr bestimmt geurtheilt werden.

Bremen, den 6. Januar 1881.

Der Oberbaudirector.

(gez.) **Franzius.**

Unteranlage 2

Unter Bezugnahme auf meinen Bericht vom 6. d. Mts. über die Betriebsfähigkeit des Weserbahnhofes beehre ich mich nach Verlauf von drei Wochen über die inzwischen an demselben gemachten Beobachtungen zu berichten, wie folgt:

Als nachtheilige Aenderung ist nur zu verzeichnen ein mit dem Fallen des Wassers — welches vom höchsten bis zum tiefsten Stande im Ganzen etwa 3,75 m betragen hat — zunehmendes Vorüberneigen der Ufermauern am oberen Ende des Schuppens II. und vor dem Schuppen IV.

Im Ganzen sind jedoch diese Bewegungen im Vergleich zu den während des hohen Wassers stattgehabten Bewegungen nur gering, nämlich in maximo 37 mm.

Indem ich übrigens Alles am 6. d. Mts. Gesagte auch jetzt nur wiederholen kann, darf ich jedoch zunächst mit Bezug auf den Schuppen III. die Hoffnung aussprechen, daß der Betrieb nicht weiter gestört werden wird, als die im Laufe des Sommers vorzunehmenden Sicherheitsmaßregeln erfordern, denn die Mauer dieses Schuppens hat auch bei dem Fallen des Wassers keinerlei Bewegung gezeigt.

Ebenso ist bis jetzt für das Niederlagsgebäude die am 6. d. Mts. ausgesprochene Erwartung nicht getäuscht worden.

Ich halte daher die Benutzung der Niederlagsräume für völlig zulässig, auch selbst dann, wenn etwa noch die vorderste Hauptmauer des ganzen Gebäudes geringe Beschädigungen erleiden sollte, die ich jedoch keineswegs für wahrscheinlich ansehe.

Ich füge hinzu, daß Alles, was zur Sicherung der bedrohten Mauern während des Hochwassers und Frostes geschehen konnte, Seitens der Wasserbauinspektion und Eisenbahnbauinspektion ausgeführt worden ist. Von ersterer sind namentlich an der ganzen Flucht der Mauern entlang Senkfasschinen geworfen, welche nicht nur eine weitere Vertiefung verhindern, sondern auch eine Berflachung bewirken.

Bremen, den 26. Januar 1881.

Der Oberbaudirector.

(gez.) Franzins.

Unteranlage 3

Bericht des Bauinspector Fischer.

In der Anlage beehre ich mich das Project für die zur Fortführung des Betriebes auf dem Weserbahnhofs auszuführenden Schuppenbauten vorzulegen und dabei Folgendes zu berichten.

Wie aus dem Situationsplane des Weserbahnhofes ersichtlich, ist zunächst der Neubau eines hölzernen Schuppens A auf dem Platze zwischen dem Schuppen Nr. IV. und dem Dampfkrahnschuppen in Aussicht genommen. Dieser Schuppen wird eine Länge von 40 m und eine Tiefe von 13,9 = 556 qm Grundfläche erhalten und soll mit 3 Ladethoren nach der Wasserseite und 3 desgl. an der Landseite versehen werden. Ein 7,75 m breiter und 17,6 m langer, demnach 136 qm Fläche haltender Anbau an diesen Schuppen, welcher nach jeder Seite hin ein Ladethor erhalten wird, soll die Verbindung des neuen Schuppens mit dem Schuppen IV. herstellen. Der Schuppen ist möglichst einfach construirt und für den Preis von M. 10,100 zu beschaffen.

Vor der Wasserseite des Schuppens ist, wie der Plan nachweist, ein Gleis für einen Laufkahn anzulegen, wozu das Material des vor dem Schuppen Nr. IV. aufgenommenen Krahngleises verwendet werden kann, und betragen die Kosten für diese Gleisanlage M. 300.

Um aber dieses Gleis legen zu können, muß die Ufertreppe und der Einschnitt für die Anlegebrücke überbaut werden, und sind die Kosten für diese Ausführungen in Holzconstruktion zu M. 430 berechnet.

Die Verbindung des Schuppens mit der Eisenbahn ist in der Weise zu bewirken, daß die Weiche Nr. 16 des Weserbahnhofes in veränderter Richtung verlegt und hieran ein Gleis, wie auf dem Plane roth gezeichnet, angeschlossen wird. Dieses Gleis soll bis vor den Dampfkrahnschuppen verlängert werden, so daß auch von diesem Schuppen auf die Eisenbahn und vor dem unteren Ende

des Schuppens wie bisher auf Landfuhrwerk verladen werden kann. Die Kosten dieses Gleisbaues werden M. 2400 betragen.

Wenn, wie angenommen, der Dampftrahnschuppen auch für Eisenbahngut mitbenutzt werden soll, so muß derselbe verschließbar hergestellt werden und müssen die jetzt noch offenen Theile der Langseiten mit Dielen bekleidet und mit je 4 Ladethoren und den nöthigen Fenstern versehen werden, wofür die Herstellungskosten M. 1350 betragen werden.

Um den erforderlichen Raum für den zu erbauenden Schuppen A zu gewinnen, ist der jetzt vorhandene kleine hölzerne Schuppen, dessen Fußboden ohne Perronanlagen in Terrainhöhe liegt, zu beseitigen.

Endlich ist dann noch die Consumtionseinnahmerbude C aufzunehmen und nach der in Aussicht genommenen neuen Anlegestelle der Dampfschiffe überzuführen, wofür die Kosten zu M. 300 veranschlagt sind.

Um weiteren Schuppenraum am Weserbahnhofe zu gewinnen, ist sodann für den Schuppen Nr. IV. eine Erweiterung in der Weise in Aussicht genommen, daß der bahnwärts belegene Perron D mit einem Schuppen überbaut wird. Es wird dadurch ein bedeckter Raum von ca. 460 qm Größe gewonnen und werden die Kosten dafür M. 3960 betragen.

Die Kosten dieser Ausführungen betragen unter Hinzurechnung von ca. 10 % für unvorhergesehene Fälle, welche sich bei jeder Bauausführung ergeben, im Ganzen M. 20,700.

The first of the three...
The second of the three...
The third of the three...
The fourth of the three...
The fifth of the three...
The sixth of the three...
The seventh of the three...
The eighth of the three...
The ninth of the three...
The tenth of the three...

The first of the three...
The second of the three...
The third of the three...
The fourth of the three...
The fifth of the three...
The sixth of the three...
The seventh of the three...
The eighth of the three...
The ninth of the three...
The tenth of the three...