

Mittheilung des Senats

vom 17. Mai 1881.

Ursachen der Ueberschwemmung vom Februar dieses Jahres.

In Erwiderung auf ihren Beschluß Nr. I. vom 23. Februar d. J. hat der Senat der Bürgerschaft am 1. März d. J. mitgetheilt, daß er eine Commission mit den daselbst näher bezeichneten Ermittlungen beauftragt habe. Die Commission hat inzwischen ihre Aufgabe beendet und dem Senate den anliegenden Bericht erstattet. Da dieselbe zur Begründung der Ergebnisse, zu denen sie gelangt ist, sich auf die Untersuchungsakten bezieht, stellt der Senat diese der Bürgerschaft zur Verfügung. Zur Erleichterung ist ein Abdruck der Protokolle und einiger der wesentlicheren Anlagen derselben dieser Mittheilung beigelegt.

Da von den betreffenden Behörden die von ihnen gesammelten Schriftstücke der Untersuchungscommission zur Verfügung gestellt und von dieser zu ihren Akten genommen sind, erledigt sich damit der in dem Beschlusse vom 23. Februar speciell ausgesprochene Wunsch.

Das Ergebnis der Untersuchung anlangend, tritt der Senat der Ansicht seiner Commission bei, daß die Einleitung einer Disciplinaruntersuchung gegen die theilgenommenen Beamten wegen dienstlicher Vergehen nicht gerechtfertigt sei. — Betreffs der in dem Berichte unter 10) angeregten Punkte hat der Senat eine commissarische Prüfung angeordnet und darf sich zu dem Ende die Akten spätestens zu Ende Juni zurückerbitten.

Bericht der Untersuchungscommission wegen der Ueberschwemmung vom Februar 1881.

Anlage 1.

Durch Beschluß des Senats vom 22. Februar d. J. wurde eine Commission niedergesetzt mit dem Auftrage, 1) zu untersuchen, ob die Beamten Oberbaudirector Franzius, Bauinspector Heineken und Bauinspector Clausen eine Verschuldung bezüglich der Ueberschwemmung vom Februar 1881 treffe, und eventuell, welchen Grades diese Verschuldung sei; 2) diese Untersuchung auf die sämtlichen mit der Hochwassergefahr in Verbindung stehenden Vorgänge auszudehnen.

Zu dem Auftrage unter 1) hatte ein von den genannten Beamten gestellter Antrag auf Eröffnung der Disciplinaruntersuchung gegen sie den Anlaß gegeben, ein Antrag, auf den so, wie gestellt, nicht eingegangen werden konnte, da Anklagepunkte gegen sie bisher nicht substantiiert waren.

Die unterzeichneten Senator Pauli und Senator Plump wurden vom Herrn Präsidenten mit dieser Untersuchung beauftragt. Sie zogen den Senatssecretär Dr. Focke als Protokollführer zu, haben die Untersuchung bis jetzt ununterbrochen fortgeführt und beehren sich dem Senate hieneben die Akten der ihres Erachtens nunmehr für beendet zu erklärenden Untersuchung in einem die Protokolle enthaltenden Fascikel mit mehreren Fascikeln Anlagen zu überreichen.

Da es zweckentsprechend erschien, die Protokolle nebst einigen der wichtigsten Anlagen für die Mitglieder des Senats drucken zu lassen, glauben sie einer genaueren und erschöpfenden Mittheilung des Inhalts der Akten sich enthalten zu dürfen und gestatten sich daher nur, folgende Bemerkungen hinzuzufügen.

Durch das Commissorium beschränkte sich die Untersuchung auf die Ueberschwemmung vom Februar d. J., ein Rückgriff auf die vorangegangene Ueber-

schwemmung vom December v. J. war daher nur, insoweit für die erstgenannte von Relevanz, statthast und erforderlich.

Durch die Natur der Sache ergaben sich drei gesonderte Gebiete als Gegenstand der Untersuchung:

- 1) die Maßnahmen zur Abwendung des Hochwassers im Weserstrom und zur Beseitigung desselben, nachdem es eingetreten war und Ueberschwemmungen verursacht hatte;
- 2) die Thätigkeit der Behörden und Beamten rücksichtlich der Deiche;
- 3) diejenige der Polizeidirection und der Baubeamten zum Schutze der Stadt und zur Beseitigung der daselbst entstandenen Wassersnoth.

Zu 1). Was die Baudeputation, Abtheilung Wasserbau, und deren Beamte betrifft, so hatte deren Thätigkeit einen Hauptgegenstand der Untersuchung zu bilden.

Bezüglich des Gesamtbildes dieser Thätigkeit ist auf die Berichte des Herrn Senator Tetens [10/11] und deren Anlagen zu verweisen. Diese Berichte haben durch die Untersuchung im Wesentlichen ihre Bestätigung gefunden.

Aus dem Inhalte der Akten glaubt die Commission namentlich auf Folgendes aufmerksam machen zu sollen:

Ueber die Wasserstände und die Eisverhältnisse des Weserstroms giebt die Liste [15] in [12] Auskunft, über die Thermometerstände die Aufgabe der meteorologischen Station zu Oslebshausen [51] der Akten, über die Niveauverhältnisse des Stroms die vom Oberbandirector Franzius eingereichte Karte [61].

Außerhalb des Kreises der Techniker wurden von einzelnen Personen schon verhältnißmäßig früh Befürchtungen wegen drohender Gefahren gehegt und ausgesprochen, während jedoch andere erfahrene Personen eine Gefahr nicht erblickten.

Schon am 6. Februar ist aus von ihm näher angeführten Gründen der Zeuge Schmidt zur Dungen wegen Wassersgefahr sehr besorgt gewesen und hat den Vorſitzer des Lloyd um Aufsehung angegangen.

Protokoll S. 49.

Der Weideaufseher Lindmeyer bezeichnet mit Bestimmtheit den 13. Februar als den Beginn der wirklichen Gefahr. Er wurde am Sonntag, 13. Februar durch das Eis in seinem Hause auf dem Werder eingeschlossen und konnte dasselbe erst am Donnerstag, 17. Februar, wieder verlassen. Er war dadurch verhindert die Behörden auf die seines Erachtens erforderlichen Maßregeln aufmerksam zu machen. Seines Erachtens hätte am 13. Februar mit Entschiedenheit eingegriffen werden müssen.

Protokoll S. 23, 27, 28.

Der Landmann Depken zu Schwachhausen hatte bereits aus seinen am 10. Februar zu Lantenau gemachten Wahrnehmungen des Wasserstandes in Beihalt mit dem Wasserstande in Bremen und der Berichte aus Begefac eine drohende Gefahr angenommen, was ihn bestimmte, sich demgemäß, am 12. Februar, seiner Angabe nach, sowohl gegen den Inspector Clausen als gegen den Inspector Heineken und auch gegen Herrn Senator Tetens auszusprechen. Er glaubte die Neigung des Stroms zu Eisstauungen constatirt zu haben und machte seine Mittheilungen, obwohl, wie er wußte, das am 10. Februar zwischen Lantenau und Hasenbüren festgestaute Eis in der darauf folgenden Nacht sich gelöst hatte. Darin, daß es sich dann sofort bei Büren wieder festgesetzt hatte, erkannte er eine nur um so dringendere Gefahr.

Protokoll S. 59 ff., S. 156 ff.

Diese Eisversezung, welche dann in der Nacht vom 14./15. zu einer förmlichen Eisstopfung sich verstärkte und über welche auch der Deichhauptmann Peterſen

Protokoll S. 94

sich ausspricht, ist jedoch erst am 15. in Angriff genommen und führte zu der Uebersfluthung der Dichtumdeiche am 17. Februar und zur Ueberschwemmung der Südvorstadt, da ihr Ausbruch erst am 18. Februar gelang.

Der Bauinspector Heineken hatte wie der Deichinspector Clausen aus technischen und Erfahrungsgründen eine Gefahr an dieser Stelle vor dem 15. als

nicht vorhanden angenommen, der Oberbaudirector Franzius nach Lage der Verhältnisse einen Anlaß zum Eingreifen nicht gefunden.

Das unterhalb Begeßack in weiter Strecke festliegende Eis hatte bis zum 11. Februar — bis zu welchem Tage seit einiger Zeit Thauwetter herrschte — den Technikern keinen Anlaß zu Besorgnissen erweckt. An diesem Tage sprach sich der Inspector Heineken wegen ungünstiger Nachrichten von der oberen Weser für das Aufbrechen dieses unteren Eises durch zwei Dampfer des Unternehmers Westphal, mit dem vorsorglich ein Abkommen getroffen war, aus.

Der Oberbaudirector Franzius, von Herrn Senator Tetens befragt, erklärte sich mit großer Bestimmtheit, mit Rücksicht auf das Thauwetter und die Wasserverhältnisse, gegen diese Maßregel.

Erst als ohne sein Zuthun eingeholte Telegramme über den unveränderten Eisstand an der unteren Weser berichteten, erklärte er den Aufbruchversuch mit den Westphal'schen Dampfern für „nützlich“.

[10] der Akten.

Protokoll S. 8, 9, 54.

Die Westphal'schen Dampfer waren, wie sich aus der inzwischen gemachten Erfahrung — sie mußten die am 12. Februar begonnene Thätigkeit am 14. aufgeben — und aus den Äußerungen Sachverständiger zu ergeben scheint, zu der ihnen anfgesonnenen Aufgabe ungeeignet.

Protokoll S. 140, 141, 146, 167.

Wären statt der Westphal'schen am 12. Februar die vom Lloyd offerirten Dampfer „Simson“ und „Vorwärts“ in Thätigkeit gesetzt, so wäre nach den gemachten Erfahrungen nicht allein die untere, sondern auch die obere Eisstopfung rechtzeitig durch sie zu beseitigen gewesen.

Der Behörde waren die Westphal'schen Dampfer als geeignet bezeichnet.

Am 14. Februar gelangte an den gerade in der Sitzung der Baudeputation anwesenden Inspector Heineken ein Telegramm vom Baggeraufseher Klatte, der die Dampfer begleitete,

[64] der Akten

aus welchem zu entnehmen, daß die Dampfer nicht weiter konnten, wobei telegraphische Rückantwort erbeten wurde. Die Nachricht gab weder dem Inspector Heineken noch dem anwesenden Oberbaudirector Franzius Anlaß, Vorschläge zu machen, was den Abtheilungsvorfiger zu der Annahme bewog, daß kein Anlaß zum Einschreiten vorliege, auch kam für denselben hinzu, daß der Termin, bis zu welchem Westphal das Aufbrechen beschaffen wollte, noch nicht abgelaufen war, und daß von irgendwelcher Gefahr überhaupt noch von keinem Techniker gesprochen war. Der Oberbaudirector Franzius erklärt sein passives Verhalten durch den Mangel eines Antrags des Inspector Heineken.

Protokoll S. 55, 80, 81.

Es ist dabei zu beachten, daß es sich um Sistirung einer Maßregel handelte, die am 11. der Baudeputation Inspector Heineken angerathen und der Oberbaudirector für nützlich erklärt hatte und daß die Verhältnisse sich insofern verändert hatten, als an Stelle des am 11. Februar noch theilweise herrschenden Thauwetters am 14. seit zwei Tagen Frostwetter stattfand. Auscheinend hatte man an ein Wiederfestsetzen des Stroms mit normalem Eise gedacht.

Die Frage, ob, als nunmehr am 15. die Eisstopfung bei der Moorlosen Kirche eintrat, nicht, wie geschehen, die obere sondern die untere Eisstopfung zuerst oder beide gleichzeitig in Angriff hätte genommen werden müssen, ist Gegenstand der Ermittlungen der Commission gewesen. Wie die Akten ergeben,

[10], [38] in [13]

Protokoll S. 16 ff., 44 ff., 57 ff., 82

haben darüber bei den Technikern abweichende Ansichten obgewaltet. Der vom Vorfiger zur Vornahme des Erforderlichen an Ort und Stelle entsandte Inspector Heineken hat aus technischen Gründen die vorgängige Beseitigung der oberen Stopfung für richtiger gehalten und ist dieser Ansicht auch noch jetzt.

Ob die Ansicht richtig, ist eine technische Frage.

Im Laufe der — mit großer Aufopferung von ihm geleiteten — Losbrechungsarbeiten der oberen Eisstopfung gelangte der Inspector Heineken laut seinem Telegramm v. 16. d. M.

[20] in [13], Protokoll S. 21.

zu der Ansicht, daß die untere Eisstopfung doch gleichzeitig in Angriff genommen werden müsse. Dies führte dahin, daß nunmehr die Bedenken gegen die bisher zu hoch erschienenen Forderungen des Lloyd überwunden und das Erforderliche veranlaßt wurde, so daß die Dampfer „Simson“ und „Vorwärts“ am 17., — freilich zunächst nur in unzureichendem Maße — in Thätigkeit traten.

Nach den von den beiden Kapitänen der Dampfer gemachten Aussagen muß man annehmen, daß sie, wenn ihre Schiffe, zeitig avertirt, mit ausreichenden Kohlen versehen, gleichzeitig an die Arbeit hätten gehen können, die Arbeit jeder Zeit in etwa drei Tagen hätten bewältigen können.

Es ist ferner darauf aufmerksam zu machen, daß nach den oben angeführten Aussagen der Lloydkapitäne das Vorarbeiten der Ingenieure durch Sprengungen für die Eisbrechungsarbeiten der Dampfer sich als nützlich erwiesen haben, daß aber die Techniker sich gegenüber dem Hinzuziehen von Mannschaften zum Sprengen bis in die letzte Zeit einigermaßen skeptisch verhalten haben.

1. Registratur über die Äußerungen des Oberbaudirector Franzius [9] in [13],

Telegramm des Inspector Heineken [20] in [13], Protokoll S. 12.

Zu 2) kam das rechte Weserufer in Folge des daselbst im December entstandenen Deichbruches und der daraus sich ergebenden Unthunlichkeit jeden Deichschutzes an der Wummeseite nur noch in beschränktem Maße in Betracht. Daß dort nach Eintritt des Hochwassers in Folge der Eisstopfung Mißgriffe oder mangelhafte Pflichterfüllungen vorgekommen, ist von keiner Seite behauptet und fehlte es daher der Commission an Anhaltspunkten für besondere Erhebungen.

Bezüglich des linken Weserufers sind Beschuldigungspunkte in Rücksicht auf unrichtige Maßregeln, denen die am 17. Februar 1881 eingetretene Uebersfluthung der Deiche — in der Verfassung, in der sie sich auf Grund des bisherigen Deichsystems nun einmal befanden — zuzuschreiben wäre, von keiner Seite behauptet und durch die Untersuchung nicht zu Tage getreten.

Der zum Bericht aufgeforderte Landherr hat bezüglich keiner der Deichbehörden oder der Deichbeamten — mit einer untergeordneten, für die Zwecke der Untersuchung nicht in Betracht kommenden Ausnahme — den Vorwurf einer Pflichtversäumnis oder unrichtiger Maßregeln erheben zu können erklärt.

[6] der Akten.

Die Uebersfluthung ist als eine nothwendige, durch angestrenzte und gewissenhafte Anwendung der zur Verfügung stehenden Mittel zur Vertheidigung der Deiche nicht abzuwenden gewesene Folge des Weserhochwassers und speciell der Eisverhältnisse der Weser anzusehen.

Hinsichtlich der Deichbehörden kann es sich deshalb nur darum handeln, ob sie in der Lage und verpflichtet waren, durch Beobachtung der Wasserstände und Eisverhältnisse in der Weser die den Dichtum- und Weserdeichen drohende Gefahr zu erkennen und abzuwenden. Die Kompetenzverhältnisse der im Wesentlichen in Betracht kommenden Behörden — Deichverwaltung und Strombau — sind nicht unbestritten. Nach der Deichordnung § 16 sind die Deichverbände behufs Abwendung einer gemeinen Gefahr zur Anlage und Unterhaltung der Deiche verpflichtet. Nach § 37 der Deichordnung liegen dem Deichinspector die Maßregeln zur Abwehr der Gefahr „bei Hochwasser und Eisgang“ ob. Nach der Aussage des Deichhauptmanns im Oeverland, Solte, und des Gemeindevorstehers Depken hätte es hiernach den Deichhauptleuten und sonstigen Deichbeamten in den Gebietstheilen unterhalb der Stadt obgelegen, die ersten Meldungen von der den Deichen drohenden Gefahr zu machen.

Protokoll S. 66, 70.

Der Deichinspector Clausen, welchen Depken am 12. Februar gewarnt haben will, hat abgesehen von dem Umstande, daß der von Depken ihm berichtete Umstand inzwischen wieder beseitigt, auch ihm bekannt war, daß die Westphal'schen

Dampfer in Thätigkeit gesetzt seien, sich auch um deswillen beruhigen zu können geglaubt, weil Depton seine Wahrnehmungen auch dem Inspector Heineken mitgetheilt hatte.

Protokoll S. 171.

Die Aufsehung der Weser ist bisher stets von der Baudeputation, Abtheilung Strombau, besorgt. Wegen der anscheinend erforderlichen Regelung dieser Verhältnisse s. u. unter 10 c.

Zu 3). Ueber die zur Abwendung der Gefahren für die Stadt und zur Beseitigung der Ueberschwemmung in der Stadt ergriffenen Maßregeln und die Thätigkeit der Behörden und Beamten in dieser Beziehung giebt der Bericht der Polizeidirection [7] der Akten eine zusammenhängende Darstellung. Eine Ergänzung findet er in dem Schreiben von Herrn Senator Schulz vom 18. April d. J. [67] der Akten in Erwiderung auf die Aussage des Zeugen Papendieck.

S. 124 ff. des Protokolls.

Pflichtverletzungen von Behörden oder Beamten sind nicht indicirt.

Daß hie und da Mißgriffe vorgekommen sein mögen, und daß namentlich nicht überall zur rechten Zeit und in ausreichendem Maße die erforderliche Hülfe zur Stelle gewesen sein soll, findet seine Erklärung theils in den Verhältnissen, die auf die Bemeisterung außergewöhnlicher, ein gleichzeitiges und unmittelbares Eingreifen auf den verschiedensten Punkten der ausgedehnten Stadt erfordernder Naturereignisse nicht eingerichtet waren, theils darin, daß der Polizeidirection eigene hiezu bestimmte und geeignete Baubeamte überall nicht zur Verfügung standen, sodaß ein unmittelbares Eingreifen der Polizeidirection ohne Mitwirkung der Baudeputation nur im äußersten Nothfalle eintreten konnte und daher die concentrirte Leitung durch ein mit technischem Beirath und dem erforderlichen Personal ausgestattetes Organ fehlte.

Dem zu Tage getretenen Uebelstande, daß namentlich zu Anfang die leitenden Behörden nicht die wünschenswerthe Fühlung mit einander hatten, ist inzwischen durch die laut Mittheilung des Senats vom 1. März d. J. sub 2 getroffene Anordnung abgeholfen.

Auf Grund des Vorstehenden hat die Commission über die Ergebnisse der Untersuchung sich wie folgt zu erklären:

- 1) Die Commission vermag die Einleitung des Disciplinarverfahrens gegen einen der betheiligten Beamten nach dem Ergebnisse der Untersuchung nicht in Vorschlag zu bringen.
- 2) Gegen Inspector Clausen als Deichinspector ist ein Vorwurf nicht zu substantiiren; es sei denn, daß man auch ihn für verpflichtet erachten wollte, die Strom- und Eisverhältnisse mit Rücksicht auf Ueberschwemmungsgefahr und die Gefahr für die ihm unterstellten Deiche zu beachten und erforderliche Maßregeln zu ergreifen oder anzuregen.

Eine solche Verpflichtung ist aus seiner Instruction als Bauinspector nicht zu entnehmen. Eine besondere Instruction als Deichinspector ist ihm nicht ertheilt.

Das Gleiche gilt von den Deichhauptleuten und Deichgeschworenen.

- 3) Gegen Inspector Heineken ist der Umstand zu constatiren, daß er eine aus Eisstopfungen in der Weser drohende Gefahr nicht rechtzeitig erkannt hat, die von erfahrenen Laien erkannt ist und als begründet sich ergeben hat, und auf die einer derselben ihn ausdrücklich und rechtzeitig aufmerksam gemacht haben will. Doch ist dies Nichterkennen der Gefahr nicht auf Fahrlässigkeit oder mangelndes Pflichtgefühl, sondern auf einen Irrthum in der thatsächlichen und technischen Beurtheilung der Verhältnisse zurückzuführen. Ob aus diesem Irrthum ein schwerer, ein leichter oder gar kein Vorwurf gegen den Inspector Heineken zu erheben sei, entzieht sich unserer Beurtheilung. Es

kommt dabei in Betracht, daß die Instruction in Betreff dieser Angelegenheiten keinerlei Vorschriften enthält.

Von Einholung eines Gutachtens unbetheiligter, also auswärtiger Techniker zu diesem und einigen der folgenden Punkte hat die Commission abgesehen, da sie der Ansicht war, daß, wie dasselbe auch ausfallen möge, es für die von ihr zu lösende Frage der disciplinaren Verschuldung von Ausschlag gebender Bedeutung nicht sei, ganz abgesehen von der Schwierigkeit, falls es von der Ansicht der hiesigen Techniker abweiche, über das Für und Wider ein maßgebendes Urtheil zu fällen.

- 4) Inspector Heineken hat zur Beseitigung des Eises unterhalb Begeßad die Annahme der Westphal'schen Dampfer empfohlen, obwohl dieselben hierzu nach den obwaltenden Verhältnissen anscheinend ungeeignet waren. Wären statt derselben zu freilich höherem Preise die Lloyd-dampfer zur selben Zeit in Thätigkeit gesetzt, so würden voraussichtlich die Eisstopfungen rechtzeitig beseitigt sein.
- 5) Ob Inspector Heineken, nachdem die Ueberfluthung der Dichtungsdeiche eingetreten, darin, daß er zuerst die obere und nicht die untere, auch nicht beide gleichzeitig in Angriff genommen hat, einen Fehler begangen hat, ist eine technische Frage. Mangel an Diligenz und Pfllichteifer ist wie im Uebrigen, so auch in diesem Punkte dem Inspector Heineken nicht vorzuwerfen. Für das von ihm eingehaltene Verfahren führt er eine Reihe technischer Gründe an.
- 6) Auch darin, daß Inspector Heineken zur Beseitigung der Eisstopfungen nicht sofort auf gleichzeitige (neben den Dampfern) Heranziehung von Sprengmitteln gedrungen, kann vom technischen Standpunkt den Inspector Heineken ein Vorwurf treffen, nicht vom Standpunkt pflichtmäßiger Diligenz.
- 7) Bezüglich des Oberbaudirector Franzius ist, wie bezüglich des Inspector Heineken zu constatiren, daß er die Gefahr nicht rechtzeitig erkannt hat und dementprechende Erklärungen auf amtliche Befragung abgegeben hat, wodurch die Behörde von rechtzeitigem Ergreifen der erforderlichen Maßregeln abgehalten ist.
- 8) Ob die Auslegung seiner Instruction von Seiten des Oberbaudirectors Franzius, wonach er zu eigenem Eingreifen ex officio nicht verbunden gewesen, vielmehr Berichte der Abtheilungsvorstände resp. Aufforderung der Behörden abzuwarten gehabt habe, richtig sei, ist zweifelhaft.
- 9) Dem Vorsitzer der Baudputation, Abtheilung Wasserbau, ist durch die Aeußerungen und das Verhalten der Techniker, denen nicht zu vertrauen er keinen Anlaß hatte, das Vorhandensein der Gefahr unbekannt geblieben. Es ist anzunehmen, daß, wenn die Gefahr ihm gezeigt wäre, er auch rechtzeitig das zur Abhülfe Erforderliche veranlaßt haben würde. Wenn Herr Senator Tefens so wenig wie der Deichinspector Clausen und der seit langen Jahren im Wasserbaufach thätige Bauinspector Heineken durch die Bemerkungen des Gemeindevorstehers Depken zu der Ueberzeugung von dem Vorhandensein einer, besondere neue Maßregeln erfordernden Gefahr gelangte, so ist zu berücksichtigen, daß die Techniker sich in entgegen-gesetztem Sinne äußerten und daß damals die nach technischer Empfehlung für geeignet erachteten Westphal'schen Dampfer bereits in Arbeit gesetzt waren.
- 10) Die Untersuchung hat, abgesehen von der bereits laut Mittheilung des Senats vom 1. März d. J. in's Auge gefaßten Concentrirung der Thätigkeit der Behörden bei Hochwassergefahren, die Prüfung folgender Fragen als wünschenswerth mit Rücksicht auf etwaige Aenderungen in den bestehenden Einrichtungen und Dienstsanweisungen ergeben:

- a. ob es erforderlich sei, durch Aenderungen in der Dienstanweisung des Oberbaudirectors denselben ausdrücklich zu verpflichten, unter gewissen näher zu bezeichnenden Voraussetzungen die obere technische Leitung der Aufsehung der Weser und der Abwendung von Hochwassergefahren mit eigener, unmittelbarer Verantwortlichkeit, durch eigene Vornahme oder durch Anordnung von Augenscheinseinnahmen, Ermittlungen und eventuell Anordnung der geeigneten Maßregeln, unaufgefordert in die Hand zu nehmen;
- b. ob auch im Uebrigen eine Präcisirung seiner Verpflichtung zum unaufgeforderten, unmittelbaren Eingreifen, wo Mängel sich zeigen, und daher seiner Pflicht zur Beachtung etwa sich zeigender Mängel erforderlich sei;
- c. ob eine besondere Dienstanweisung des Deichinspectors, der Deichhauptleute und Deichgeschworenen sich empfehle, namentlich auch in der Richtung, daß sie auch die Stromverhältnisse, insonderheit auch die Eisverhältnisse des Stroms, in Rücksicht auf etwaige Ueberschwemmungs- und Deichbruchsgefahren, in's Auge zu fassen haben, und wegen etwa erforderlicher Maßnahmen in diesen Beziehungen zu eigenem Eingreifen oder zur Requisition resp. Avertirung der Wasserbau-Behörde oder -Beamten verpflichtet seien. Ueber diesen Punkt herrschen abweichende Auffassungen bei dem Deichinspecteur und dem Inspector Heineken und anscheinend auch bei den vorgesetzten Behörden;
- d. ob eine Revision der Dienstanweisungen der übrigen oberen Baubeamten, insbesondere des Wasserbauinspectors zu dem Zwecke erforderlich sei, um Pflichten und Befugnisse für außerordentliche, nicht im Jahresbudget vorgesehene Vorkommnisse, klarzustellen;
- e. ob durch Aenderung der Dienstanweisungen der unteren Strombeamten (Schlengenmeister, Stromwächter) oder in sonstiger Weise unter gewissen Voraussetzungen (z. B. bei gewissem Hochwasserstande oder gewissen Eisverhältnissen) eine tägliche genaue Mittheilung über alle Wasser- und Eisverhältnisse von thunlichst vielen Stationen des Bremischen Weserstroms vorzuschreiben sei.

Bremen, 2. Mai 1881.

(gez.) **Pauli.**

(gez.) **Plump.**

1. Geschehen Bremen, den 4. März 1881, Nachmittags 5 Uhr, in der Anlage 2. Güldenhammer des Rathhauses vor der Untersuchungscommission wegen der Ueberschwemmung im Februar 1881.

Gegenwärtig: } Herr Senator Pauli.
 } Herr Senator Plump.
Senatssecretär Dr. Focke als Protokollführer.

2. Nachdem durch Senatsbeschluß vom 22. Februar d. J. eine besondere Senatscommission niedergesetzt worden war mit dem Auftrage, eine Untersuchung darüber zu veranstalten, ob überhaupt und in welchem Maße bezüglich der im Februar d. J. erfolgten Ueberschwemmung irgend eine der beteiligten Behörden oder einen der beteiligten Beamten ein Verschulden treffe und nachdem zu Mitgliedern dieser Commission die Herren Senatoren Pauli und Plump bestellt worden waren, war von der Commission auf heute Termin zur Vernehmung des Bauinspectors Heineken angesetzt.

ad acta: Ladung des Bauinspectors Heineken auf heute c. doc. insin. [1]

Zu den Acten wurde bei Eröffnung der Verhandlung gegeben:

Beschluß der Bürgererschaft vom 23. Februar und Mittheilung des Senats vom 1. März d. J. [2]

Schreiben des Oberbaudirector Franzius vom 21. Februar, [3]

desgl. vom 22. Februar, [4]

desgl. von Herrn Senator Pauli
an die Baudeputation Abtheilung Wasserbau,
an die Polizeidirection und
an den Landherrs } vom 26. Februar, [5] vgl. Anhang Nr. A.

Schreiben des Landherrs vom 28. Februar, [6] vgl. Anhang Nr. E.

3. Schreiben der Polizeidirection vom 1. März nebst Bericht vom 28. Februar, [7] vgl. Anhang Nr. D.

und zwei Convolute Acten, [8]

ferner Bericht Nr. I. } der Baudeputation, Abtheilung Wasserbau, [10] vgl. Anhang Nr. B
Bericht Nr. II. } u. C.

und zwei Convolute Anlagen, bezeichnet Anl. 1 und Anl. 2. [12] [13]

Es erschien der Bauinspecter Hermann Friedrich Heineken, 45 Jahr, seit etwa 1870 Bauinspecter, als Bauconducteur vorher beeidigt, als Bauinspecter auf diesen Eid verwiesen, 1870 mit Dienstankündigung versehen; derselbe erklärte: mein Vorgesetzter ist der Oberbaudirector Franzius; die mir zugewiesenen Sachen, insbesondere den Strombau, habe ich mehr oder weniger selbständig zu behandeln; es ist dies, soviel ich weiß, 1870 angeordnet worden. Meine Selbständigkeit ist beschränkt durch die etwaigen anderweitigen Anordnungen des Oberbaudirectors.

4. Der Comparent wurde sodann mit der Veranlassung seiner Vernehmung bekannt gemacht und aufgefordert, ohne Rücksicht auf irgend eine Person vollständig Auskunft zu geben. Nach Vorlage von [15] zu [12] dieser Acten: diese Aufstellung rührt von mir her.

Sodann wegen des Hochwassers und der bez. Vorgänge im Februar d. J. befragt:

Mit jedem Eisgange ist mehr oder weniger Gefahr verbunden. (In prael.: Im Winter 1880 ist auch ein Ausbrechen durch Lloydsschiffe erfolgt und zwar auf mein mehrfaches Drängen.) Auch im Jahre 1879 schien ein Ausbrechen des Eises erforderlich. Als ich damals nach Vegeack gegangen war, um die Verhältnisse zu untersuchen, sah ich das Eis schon in voller Bewegung. Man kann im Einzelfalle schwer sagen, ob solches Ausbrechen nöthig ist oder nicht. Der Kostenpunkt ist dabei auch stets berücksichtigt worden.

Zum Schreiben [2] in [12] dieser Acten:

Das Motiv zu den in diesem Jahre eingeleiteten Verhandlungen mit dem Lloyd war dasselbe wie in den früheren Jahren. (In prael.: Mit Rücksicht auf die stattgehabte Ueberschwemmung und den Deichbruch ist in diesem Jahre aber besonders früh mit den Verhandlungen begonnen.) Dieses Schreiben ([2] zu [12] act.) habe ich, wie ich sagen muß, allerdings in einem Punkte falsch aufgefaßt, ich habe aus dem Schreiben verstanden, daß der Lloyd M. 1500 auch für jeden Tag der erforderlichen Reparatur habe fordern wollen, während — wie ich etwa am 9. Februar von Herrn Senator Tetens erfuhr — der Lloyd nur auch dann M. 1500 bezahlt haben wollte, wenn nur einer der Dampfer in Arbeit gewesen sei.

Auf ferneres Befragen:

Der Zweck der Verhandlungen über das diesjährige Ausbrechen war die Befreiung des Stromes zur Sicherung der Uferwerke und zur Beseitigung des Hochwassers und die Verminderung des Einflusses eines etwaigen Hochwassers im östlichen Ueberschwemmungsgebiet.

Zu den Worten in [1] zu [12] der Acten: „es durchaus nöthig erscheinen läßt“

Wir haben stets die Abwendung der Hochwassergefahr schon damals im Auge gehabt.

Zu den Verhandlungen mit Westphal ([4] zu [12] dieser Acten:)

Von Hörter bekomme ich täglich zuverlässige Nachrichten über den Wasserstand, welche mich über die hier erforderlichen Maßnahmen orientiren. Von Hörter wurde ein geringes Anwachsen des Wassers am 8. Februar gemeldet. Am 9. Februar Vormittags kam ich mit einer Offerte von Westphal, die mir billig erschien, zu Herrn Senator Tetens und befürwortete das Anerbieten. Herr Senator Tetens schien nach anfänglichem Schwanken mit der Offerte einverstanden zu sein. Der Rechnungsführer Consul Schon, zu dem geschickt wurde, war verreist. Einige Punkte in der Westphal'schen Offerte waren nicht ganz klar und bedurften der Aufklärung. In einer Zusammenkunft am 9. Februar Nachmittags 5 Uhr sollte daher die Westphal'sche Offerte näher berathen werden. Um 3 Uhr etwa erhielt ich ein Schreiben von Herrn Senator Tetens, wonach derselbe für den Tag von der Westphal'schen Offerte absehen zu wollen erklärte. Ich übergebe dieses Schreiben.

Zu [12] aus [12] dieser Acten:

Am 10. Februar kam Westphal zu mir, ich schickte ihn zu Herrn Senator Tetens, damit er mit demselben wegen einiger Punkte noch Rücksprache nähme. Am Freitag Morgen (11. Februar) meldete Hörter starkes Steigen des Wassers. Ich theilte dies Herrn Senator Tetens mit und äußerte ihm, daß nach meiner Ansicht das Ausbrechen vorgenommen werden müsse. Herr Senator Tetens besprach hierbei auch mit mir den Westphal'schen Vertrag. Wenn ich nicht irre, regnete es damals bei starkem Thauwetter, außerdem stand Springfluth

bevor, so daß ein Abgang des Eises auf natürlichem Wege in ziemlich sicherer Aussicht stand, dennoch war ich für das Aufbrechen.

8. Herr Senator Tetens schickte mich zu Herrn Consul Schon. Denselben traf ich etwa um 11 Uhr. Er fragte mich, wie die Eisstände seien, ich möchte noch mal telegraphisch unten anfragen. Ich erhielt darauf Depeschen von Begejack und Farge, wonach das Eis bei Büren und unterhalb Begejack bis Hammelwarden noch stehe. Um 2 Uhr schickte ich diese Telegramme (8) und (9) aus (12) dieser Acten) an Herrn Senator Tetens mit einem Schreiben, worin ich das Aufbrechen nochmals befürwortete. Ich erhielt Nachmittags 4¹/₄ Uhr von Herrn Senator Tetens schriftlich unter meinem Billet die Antwort: Der Oberbaudirector habe um 1 Uhr das Aufbrechen für nicht erforderlich gehalten, ich möge übrigens um 5 Uhr zu ihm kommen, nachdem ich vorher mit dem Oberbaudirector gesprochen haben würde. Als ich mit Herrn Senator Tetens zusammentam, schickte derselbe mich zum Oberbaudirector, den aufzusuchen ich keine Zeit gehabt hatte. Der Oberbaudirector meinte, das Eis werde wohl von selbst abtreiben, aber das Aufbrechen könne nicht schaden. Nach Einsicht der Depeschen war er aber mit dem Aufbrechen einverstanden. Auf Anordnung von Herrn Senator Tetens wurde darauf an Westphal telegraphirt, am folgenden Tage mit dem Aufbrechen anzufangen.

Verlesen wurde (11) aus (12) der Acten.

Auf Befragen:

Ich bin mit dem Oberbaudirector Franzius bis zum 11. Februar wegen des Aufbrechens — abgesehen von dem durchgelaufenen Bericht (1) zu (12) actor.) — nicht in Verkehr getreten. Der Oberbaudirector war durch die ihm täglich zugehenden Eis- und Wasserstände über die Verhältnisse fortlaufend unterrichtet.

Am Sonnabend, den 12. Februar, begann Westphal mit dem Aufbrechen. Der Baggeraufseher Klatte war zur Beaufsichtigung auf einem der Westphal'schen Schiffe anwesend. Am Sonnabend begann es wieder zu frieren, dies hielt in den folgenden Tagen an, am Sonntag oder Montag zeigte sich junges Treibeis, dies Eis ging aber unter dem stehenden Eise gut ab. Am Sonnabend erhielt ich von Farge die Nachricht, die Dampfer seien von dort noch nicht zu sehen. Dieselbe Nachricht erhielt ich Sonntag. Klatte schickte die erste Nachricht am 14. Das Eis an der Stadt brach am 10. Februar Morgens auf.

10. Das Eis bei Büren brach theilweise am 11. Februar auf, setzte sich unterhalb wieder fest zwischen der Moorlosen Kirche und dem Schönebecker Sand, es setzte sich aber nicht an Grund und hinderte nicht erheblich den Abfluß. Der Strom riß sogar größere Löcher ins Eis.

Am 14. Februar hatte neues Eis sich oberhalb Büren vor das alte Eis und zwar bis hinauf zum „Niespott“ (Hasenbüren gegenüber) festgesetzt und zwar in ganz regelmäßiger Weise, welche zu keinen Befürchtungen Anlaß gab. Am Dienstag (15. Februar) Morgen bekam ich von dem Schlengenmeister Ahrens in Niederbüren, zu dessen Obliegenheit dergleichen Nachrichten gehören, den Bescheid, daß dieses Eis, welches sich vor das alte Eis bis zum „Niespott“ hinauf gesetzt hatte, Abends vorher und in der Nacht abgegangen und sich unter das alte Eis bei Büren gesetzt habe. (Eine solche gleiche Obliegenheit zur Benachrichtigung liegt auch dem Schlengenmeister und den Stromwächtern in Hasenbüren, Lanfenau, Oslebshausen ob.) Ahrens brachte am Dienstag früh etwa um 9 Uhr mir die Nachricht persönlich.

11. Ich ging sofort zu Herrn Senator Tetens, schilderte ihm die Gefahr, schlug vor, daß ich hinuntergeschickt werden möge, um möglichst mit dem Dampfer „Bremen“, welcher in Begejack lag, die Eisstopfung bei Büren zu beseitigen. Es war dabei noch ausdrücklich davon die

Rede, daß ich mir Vollmacht erbitten müßte, eventuell den Dampfer an der Arbeit zu riskiren, damit nur ja die Gefahr beseitigt werde. Herr Senator Tetens war hiermit einverstanden. Gleichzeitig wurde ich angewiesen, am Mittwoch früh mit dem Lloyd in Verhandlung darüber zu treten, ob der Lloyd noch unter den früheren Bedingungen aufbrechen wolle. Ich ging dann am 15. Mittags 12 Uhr nach Begeßack, der Dampfer ging sofort an die Arbeit und setzte die Arbeit bis Abends 7 $\frac{1}{2}$ Uhr fort, dann kam ich über Oslebshausen Abends 11 Uhr nach Bremen zurück. Zu Hause angelangt, fand ich ein Schreiben von Herrn Senator Tetens vor, des Inhalts, daß ein Detachement Pioniere vom General-Commando in Hannover bewilligt sei, wenn ich noch Etwas zu besprechen habe, möge ich zu ihm kommen. Ich erhielt Nachts von Herrn Senator Tetens die Anfrage, ob ich seinen Brief erhalten habe, worauf ich um 2 Uhr Nachts zu ihm ging, mit ihm Rücksprache nahm und verabredete, daß die Angelegenheit am nächsten Morgen um 10 Uhr in einer Conferenz weiter verhandelt werden solle.

Am Mittwoch (16. Februar) Morgens ging ich sofort zu Hargesheimer, der eine Besprechung der Angelegenheit mit den übrigen Herren vom Lloyd und mir veranlaßte, deren Resultat war, daß 300 M. per Tag und Garantie für den Fall des Verlustes eines oder beider Schiffe und der Reparaturkosten verlangt wurde. Um 10 Uhr wurde in der verabredeten Conferenz mit den Herren Senatoren Alb. Gröning, Tetens, dem Oberbaudirector Franzius, dem Bauinspector Clausen und mir die Forderung des Lloyd besprochen und beschlossen, mit dem Lloyd nochmals wegen günstigerer Bedingungen zu verhandeln.

Compereant überreichte ein Schreiben vom 16. Februar mit dem Bemerken, dieses sei nicht das in der Nacht empfangene, sondern ein am 16. Morgens erhaltenes.

[15]

In der Conferenz war wegen der Pioniere im Allgemeinen die Ansicht die, damit noch etwas zu warten. Dies war auch meine eigene Ansicht. In Betreff der Loydschiffe vertrat ich die Ansicht, daß günstigere Bedingungen schwerlich zu erlangen sein würden. Auf einen bestimmten Beschluß seitens der Techniker wurde nicht gedrungen. Es fiel dabei ins Gewicht, daß mit den in Bremerhaven liegenden Schiffen an die Haupteisstopfung bei Büren nicht heranzukommen war. Mittags ging ich wieder nach Begeßack und setzte das Eisbrechen bis Abends etwa 7 Uhr fort. Dann fuhr ich nach Begeßack zurück, telegraphirte von da an Herrn Senator Tetens, es möge doch jedenfalls mit dem Lloyd abgeschlossen werden, das Eisbrechen mit dem Dampfer „Bremen“ habe nicht ganz meinen Erwartungen entsprochen. Dann habe ich mit dem Dampfer „Bremen“ das Eisbrechen trotz der damit verbundenen großen Gefahr für Schiff und Leute, welche meine persönliche Anwesenheit unbedingt erheischte, während der ganzen Nacht vom 16. auf den 17. fortgesetzt. Als ich Morgens am 17. wieder nach Bremen kam, fand ich ein Schreiben von Herrn Senator Tetens, das ich übergebe, vor mit dem Auftrage, mit den inzwischen bestellten und eingetroffenen Pionieren um 6 Uhr Morgens wieder nach Begeßack zu gehen, was mir, da ich später in Bremen eintraf, nicht mehr möglich war.

[16]

Auf besonderes Befragen:

Am Dienstag den 15. konnte sich die mir ertheilte Vollmacht nur auf die Benützung des Dampfers „Bremen“ beschränken, weil die Loydschiffe in Bremerhaven lagen und durch das von der Huntenundung bis Begeßack noch feststehende Eis nicht nach Büren hinaufkommen konnten und weil Sprengmittel zur Zeit noch nicht in Frage standen. Herr Senator Tetens gebrauchte allerdings den Ausdruck:

Sie haben plein pouvoir.

12.

15.

13.

Auf ferneres Befragen:

Damals, am 15. Februar, war als eine Gefahr nur die Eisstopfung bei Büren zu betrachten, weil das Wasser unterhalb Begejact unter dem dort noch stehenden Eis gut abfloß.

Am 17. (Donnerstag) Morgens etwa zwischen 11—12 Uhr — ich befand mich an dem Tage sehr schlecht — ging ich zu Herrn Senator Tetens, besprach mit ihm die Angelegenheit wegen der Pioniere, welche inzwischen durchpassirt waren, aber wegen mangelnden Materials noch nicht sprengen konnten. Herr Senator Tetens sagte mir, daß der Oberbaudirector Franzius nach Büren zur Besichtigung hinuntergegangen sei. Inzwischen arbeitete der Dampfer „Bremen“ bei Büren weiter. Nachmittags etwa um 4 Uhr — ich hatte wegen Fiebers zu Bett gelegen — besprach ich mit dem Premierlieutenant Büniger die Sache, wie am anderen Tage vorgegangen werden solle. Der Oberbaudirector Franzius kam ebenfalls Nachmittags zu mir und sprach sich dahin aus, daß so fortzuarbeiten sei wie bisher und daß die Pioniere zuzuziehen seien, wenn dieselben das Sprengmaterial bekommen hätten. Abends ging ich noch zu Herrn Senator Tetens, theilte ihm mit, daß ich am andern Morgen mit dem Lieutenant Büniger nach Begejact wieder hinuntergehen wollte, um die Arbeit fortzusetzen.

Auf Befragen:

Von den Westphal'schen Schiffen war in dieser Zeit nicht mehr die Rede, vermuthlich weil der Contract mit Westphal abgelaufen war. Die Westphal'schen Schiffe haben das Eis von Hammelwarden bis zur Guntemündung aufgebrochen.

Zwischen dem 14. und 17. ist unterhalb Begejacks nicht gearbeitet. Auf meine Depesche von Begejact am 16. Abends an Herrn Senator Tetens hat dieser gleich mit dem Lloyd den Vertrag abgeschlossen mit der Abrede, daß am nächsten Morgen die Lloyd'schiffe das Eisaufbrechen beginnen sollten.

Am 18. Februar (Freitag) Morgens ging ich mit dem Lieutenant Büniger wieder nach Begejact. Daß inzwischen die Dichtumdeiche übergelaufen seien, wußte ich damals nicht. Am 17. sprach der Oberbaudirector mit mir über die Gefahr des Ueberlaufens der Dichtumdeiche.

(In prael.: möglich ist es auch, daß er mir damals gesagt, daß sie übergelaufen seien, ich glaube dies aber nicht.) Soviel ich weiß, habe ich erst am 18. Mittags erfahren, daß die Deichvertheidigung aufgegeben sei, als wir um diese Zeit nach Begejact durch Signal zurückberufen waren. In Begejact waren nämlich mehrere Herren (Senator Buff, Senator Delrichs, Inspector Clausen u. A.) eingetroffen und verhandelten, nachdem dieselben an Bord des Dampfers gekommen waren, mit mir darüber, ob, nachdem inzwischen die Ueberschwemmung eingetreten sei, die Arbeiten in der Bürener Weser nicht besser einzustellen seien. Ein Auftrag an den Inspector Clausen, daß die Arbeit eingestellt werden sollte, war nicht ertheilt. Das Aufbrechen wurde bis etwa 4½ Uhr Nachmittags fortgesetzt, dann fuhr der Dampfer nach Begejact, setzte dort die obengenannten Herren ab und fuhr zurück, um auch die Pioniere vom Eise zurückzubefördern. Von mir wurde beordert, daß der Dampfer „Bremen“, welcher inzwischen Kohlen einnahm, um 10 Uhr Abends das Eisaufbrechen fortsetzen solle. Das Eis brach dann von selbst um halb 10 Uhr Abends auf.

Auf Vorhalt, wie es komme, daß trotz der vom Inspector Clausen geäußerten Bedenken mit dem Aufbrechen fortgefahren sei:

Ich war der Ansicht, daß das Aufbrechen fortzusetzen sei.

Erstens nämlich deshalb, weil, wenngleich der Südvorstadt nicht mehr zu helfen sei, das oben aufgebrochene Eis das unterhalb Begejacks stehende, nicht zu einer Eisstopfung verstärkte Eis aller Wahrscheinlich-

ex officio:
aus 13 zu 12
actor. III.
wurde das
Erforderliche
constatirt.

keit nach durchschlagen werde, zumal noch in dem Eise unterhalb Begejacks Tags zuvor Bewegung bemerkt war und das Wasser unter dem Eis abfloß.

Ferner, entgegen der Befürchtung, daß beim Ausbruch des Eises bei Büren das Wasser sich durch die Lesum aufstauen und das Blockland höher überschwemmen werde, sei vielmehr anzunehmen, daß, falls auch das Durchschlagen des Eises unterhalb Begejacks nicht erfolge, das Bürener Eis in die Lesum getrieben und dort vermöge der trichterartigen Beschaffenheit der Lesummündung in der Lesum eine Eisbarriere bilden werde, welche ein starkes Einstürmen des Wassers in die Wumme und ins Blockland verhindern werde. Dies ist auch nach dem Ausbruch des Bürener Eises durch das geringe Steigen des Wasserstandes im Blocklande bestätigt, indem sich in der Lesum nachher eine Eisstopfung gebildet hat. Diese meine Gründe habe ich auch damals dem Inspector Clausen schon mitgetheilt.

Auf Vorlage von [42] in [13] der Acten:

Ich habe dies Telegramm abgelassen, weil wohl der Lieutenant Binger ein Telegramm mir unbekannten Inhalts erhalten hatte, ich aber gar keine Nachricht erhalten hatte, solche Nachrichten aber für mich für erforderlich hielt.

Auf Vorlage von [43] in [13] actor:

Das Wachsen des Wassers zeigte mir, daß eine Stopfung des Eises, die vorher nicht bestanden hatte, sich inzwischen gebildet hatte.

Auf besonderes Befragen:

Das Aufbrechen der Bürener Weser ist durch die Arbeiten erfolgt. Ich will noch bemerken, daß ich auch deshalb für das Aufbrechen des Bürener Eises war, weil, wenn die Dampfer sich unten durchgearbeitet und dann die obere Stopfung aufgebrochen hätten, das aufgebroschene Eis von oben die unten durchgebrochene Rille wieder zugelegt haben würde, ein Fall, der früher schon dem Dampfer „Simson“ passiert ist. In diesem Falle hätten die Dampfer nicht von oben wieder aufbrechen können.

Auf ferneres Befragen: warum die Lloydampfer erst am Donnerstag in Thätigkeit getreten seien, während doch schon am Dienstag Morgen die Gefahr eingetreten und bekannt geworden sei:

Am Dienstag handelte es sich nur erst um die Beseitigung des Bürener Eises, an welches die Lloydschiffe nicht herankommen konnten. Vom Eise unterhalb Begejacks drohte keine unmittelbare Gefahr. Erwogen war ja allerdings der Ausbruch des unten stehenden Eises, dies schien aber nicht als so dringlich.

Auf besonderen Vorhalt:

Am Montag waren 6 Grad Kälte, so daß die Lloydampfer wahrscheinlich nicht hätten durchkommen können, außerdem waren die Verhältnisse damals noch normal, so daß die Ueberschwemmungsgefahr gar nicht in Frage stand. Am Dienstag mußte dann erst das Haupthinderniß: das Eis der Bürener Weser, aufgebrochen werden. Mit dem Lloyd wurde damals ja noch verhandelt. Wenn die Lloydampfer am Mittwoch Morgen bestellt wären, so wären sie, da dieselben doch nur bei Fluth herankommen konnten, doch mit dem Aufbrechen nicht eher fertig geworden. Auch überwog ja am Montag noch die Ansicht, daß bei dem eingetretenen stärkeren Frostwetter die Weser sich ganz normal wieder mit Eis zusetzen werde. In der Conferenz Mittwoch Morgen war die Ansicht die, die Lloydampfer sollten bestellt werden, aber man wolle noch günstigere Bedingungen zu erlangen suchen. Diese weiteren Verhandlungen sind verschoben, weil ich sofort nach Begejacks hinunter mußte und weil dort in der Bürener Weser die Hauptschwierigkeit lag.

Auf besonderes Befragen, warum Compagent am Mittwoch Abend das Be-
stellen der Lloydampfer für so dringend gehalten habe, daß er telegraphirt habe

[20] zu [13]:*) Ich habe telegraphirt, weil ich als möglich voraussah, daß das
Aufbrechen des Eises oben nicht so schnell erfolgen werde, wie ich an-
genommen hatte und weil ich es für möglich hielt, das möglicherweise
doch das obere Eis das untere nicht durchschlagen werde.

Vorgelesen. Genehmigt.

(gez.) Dr. Jode, Secr.

Fortgesetzt den 9. März 1881.

Gegenwärtig: dieselben.

Ladung des Weideauffsehers Lindmeyer und des Bauinspectors Heineken. [17]

Geladen erschien Johann Hermann Lindmeyer, 65 Jahr, Weide-
aufseher auf dem Werder, seit 20 Jahren in dieser Stellung, vorher ca. 15 Jahre
Chausseeaufseher am Buntenthorssteinweg.

Demselben wurden zunächst die Vorgänge über das Hochwasser vom Februar
d. J. kurz vorgeführt und wurde derselbe sodann zunächst befragt, was er von
dem Hochwasser vom Februar im Allgemeinen und über die ergriffenen Maß-
regeln sagen könne:

Schon als Chausseeaufseher habe ich mit dem Wasserbaudirector
Blome mit den Deichangelegenheiten zu thun gehabt, namentlich habe
ich den Deichbruch am Buntenthorssteinweg im Jahre 1845 ausgefüllt.
Ich werde auch häufig bei Deich- und Wassergefahren von den Behörden
zugezogen.

Zur Sache selbst:

Ursache der Eisverstopfung vom Februar d. J. war der Umstand,
daß zu wenig Wasser in der Weser vorhanden war, um das Eis
hinunterzuschwemmen. Am Sonnabend, den 12. Februar, ging ich zum
Bauinspecteur Heineken und erkundigte mich nach den Eis- und
Wasserständen an der Unterweser. Die damals beabsichtigten Maßregeln
mit den Westphal'schen Dampfern von unten aufzubrechen, schienen
mir bei der damaligen Sachlage ganz ausreichend. Ich ging hin zu
Bauinspecteur Heineken, um mich zu orientiren darüber, wie viel
Wasser wohl zu erwarten sei, ich hatte dabei nicht den Gedanken, daß
damals irgend etwas versehen sei. Bauinspecteur Heineken erzählte
mir, daß mit den Westphal'schen Dampfern von unten herauf gearbeitet
werden solle. Dies war zweckentsprechend, weil kein Treibeis vorhanden
und weil erst schwacher Nachtfrost stattgefunden hatte. Als aber am
Sonntag starkes Treibeis in der Weser auftrat, begann damit die

*) Das Telegramm [20] in [13], datirt Vegesack, 16. Februar 1881, 7 Uhr Abends, und versehen
mit Präsentatum 7 1/2 Uhr Abends, von Inspector Heineken an Senator Tetens, lautet:

Eisaufbrechen heute nicht so gut gewirkt als gestern. Hoffe morgen Abend bis Moorlose frei zu
haben. Dampfer gut. Meiner Ansicht nach Pioniere nicht nehmen. Lloydampfer nehmen. Wären diese
unser Eigenthum wie D. „Bremen“ müßten wir auch Mißco der Beschädigung tragen. Bestellungen nach
meiner Wohnung. Bauinspecteur Heineken.

Die Rückseite enthält Folgendes:

Wenn auch günstigen Falls die oberste Stopfung und damit die nächste Gefahr für die Dichtung
Deiche beseitigt sein wird, so kann durch die weit größere untere Stopfung nach ihrer Verstärkung durch
das Eis der oberen Stopfung, möglicherweise eine ebenso große Gefahr für die Dichtung Deiche und für
das Ueberschwemmungsgebiet im Bloßlande sowie für die Werderländischen Deiche entstehen.

Eine Lösung der unteren Stopfung bleibt demnach sehr wünschenswerth und die Benutzung der
beiden Lloydampfer, zur Abwendung dieser Gefahr, geboten.

16./2. 81. (Abends) (gez.) Franzius.

Gefahr. Es war mir schon damals klar, daß die Westphal'schen Dampfer bei dem eingetretenen Frost und Treibeis das Aufbrechen nicht würden bewerkstelligen können und ich fürchtete, daß die Sache nicht gut gehen werde. Wäre der Frost nicht eingetreten, so war kein Zweifel, daß die Sache glatt abgelaufen wäre. Ich war gerade damals von Sonntag bis Mittwoch auf dem Werder vom Eise eingeschlossen und war mir die Verbindung mit der Stadt während vier Tagen ganz abgeschnitten. Ich stieg öfters auf den Thurm des Hirtenhauses und gewann von da das Urtheil, daß die Sache nicht gut gehen werde. Ich glaube, daß, wenn die Bürener Weser frei gewesen wäre, doch die Sache in Folge des feststehenden Eises bei Begeßack für die Süder-
vorstadt ganz dieselbe gewesen wäre, die Lesum würde sich bald angefüllt haben und dann ein Rückstau eingetreten sein, so daß die Ueberschwemmung der Südervorstadt sich nur um etwa 24 Stunden würde verzögert haben. Die Sache war 1841 ebenso, in jenem Jahre war nur eine Eisstopfung bei Begeßack, welche doch ebenso eine Ueberschwemmung der Südervorstadt bewirkte.

Auf Vorhalt, daß der Bauinspector Heineken sich dahin geäußert habe, er habe angenommen, daß das junge Eis unter dem alten Eise hindurch fließen werde, was auch anfangs der Fall gewesen sei:

Darüber läßt sich schwer etwas sagen. Man muß dabei nicht nur an die oben schwimmenden Eisschollen, sondern auch an das Grundeis, welches ganz besonders gefährlich ist, denken. Dieses Grundeis besteht aus den kleinen, im Strom schwimmenden Eistheilen, welche sich an anderen Gegenständen festsetzen und besonders bei weniger starkem Strom gefahrbringend werden können.

Auf Vorhalt, daß von Dienstag bis Freitag in der Bürener Weser gearbeitet sei und ob dies als zweckentsprechend anzusehen sei:

Meiner festen Ansicht nach würde es das einzig Richtige gewesen sein, von unten auf zu arbeiten, nicht aber in der Bürener Weser.*)

Auf Vorhalt, daß Bauinspector Heineken die Arbeiten in der Bürener Weser für richtig gehalten habe, weil das Bürener Eis das Eis bei Begeßack würde weggeschwemmt haben:

Diese Möglichkeit war ja nicht ausgeschlossen, aber es war doch nicht darauf zu rechnen.

Ferner, daß Bauinspector Heineken vom Aufbrechen des Eises bei Büren auch keine Gefahr für die östliche und westliche Vorstadt erwartet habe:

Um dies beurtheilen zu können, hätte ich die Eisverhältnisse selbst sehen müssen. Thatsache ist, daß eine große Menge Wassers in das nördliche Ueberschwemmungsgebiet eingeströmt ist. Ich möchte anheim geben, den Deichhauptmann vom Werderland, Volland in Lesumbrook, über diesen Punkt zu vernehmen. Derselbe wird Auskunft geben können. Das thatsächlich stattgehabte Steigen des Wassers im nördlichen Ueberschwemmungsgebiet kann nur durch das Weserwasser herbeigeführt sein.

Ferner, daß Bauinspector Heineken nach Ausbruch des unteren Eises ein Wiederzusehen der unten gebrochenen Mille durch das von oben heruntergeschwemmte Eis befürchtet habe:

*) s. jedoch Brief Lindmeyer's vom 9. März 1881 an Herrn Senator Pauli □, welcher lautet:
Herrn Senator Dr. Pauli Hochwohlgeboren.
Hochgeehrter Herr Senator.

Als Nachtrag zu der am heutigen Morgen abgegebenen Aussage, in Sachen der Ueberschwemmung im Monat Februar, erlaube ich mir noch nachstehende Bemerkung.

Bei der Eisstopfung in der Niederbürener Weser lag die Gefahr eines Durchbruchs des Weserschlauchs nach der Ochtum hin in der Gegend unterhalb Moorlosen sehr nahe.

Zieht man diesen Umstand bei dem Verfahren des Inspector Heineken, die Niederbürener Weser zuerst eisfrei zu machen, mit in Erwägung, so ist nicht zu verkennen, daß Heineken im Interesse des Strombaues richtig operirt hat und dürfte von diesem Gesichtspunkte aus sein Verfahren in einem milderen Lichte erscheinen.

Hochachtungsvoll
(gez.) H. S. Lindmeyer.

Diese Befürchtung ist allerdings zutreffend, aber dies hätte eben dahin führen müssen, unten bei Begejack keine bloße Rille zu brechen, sondern womöglich den ganzen Strom frei zu machen.

Auf Befragen, ob dem Comparenten die Leistungsfähigkeit der Lloydsschiffe bekannt sei:

Nein, ich weiß nur, daß sie im vorigen Jahre gut gearbeitet haben; die Westphal'schen Schiffe sind schwächer.

Auf Befragen, was nach Eintritt der Meldung des Aufsehers Ahrens an den Bauinspector Heineken etwa hätte geschehen müssen:

Es war durch diese Nachricht die größte Gefahr entstanden; aber der richtige Moment zum Eingreifen war schon am Sonntag, als der Frost eintrat; die Veränderungen am Dienstag waren nur eine Folge des am Sonntag eingetretenen Frostes, das stehende Eis war am Sonntag 2 Zoll und am Dienstag 4 Zoll dick.

Auf Befragen, ob Comparent von Anderen vor dem Sonntag, den 13. Februar, über die durch das Hochwasser drohende Gefahr schon Etwas gehört habe:

Nein, damals war noch gar keine Gefahr vorhanden, es handelte sich damals nur darum, ob das Wasser ein paar Fuß höher steigen würde oder nicht. Mit dem Oberbaudirector habe ich gar nicht gesprochen.

Vorgelesen. Genehmigt. Entlassen.

2) Bauinspector Herm. Friedr. Heineken.

Auf Befragen, ob nicht die Gefahr schon am Sonntag, den 13. Februar, durch das Wiedereintreten des Frostes als vorhanden hätte angenommen werden müssen, zumal die Weser damals keinen starken Strom gehabt habe:

Am Sonnabend und Sonntag wurde ja unten das Eis noch aufgebrochen, dabei stieg noch die Weser sowohl am Sonnabend wie am Sonntag, so daß eine (in prael.: außergewöhnliche) Gefahr nicht vorhanden war. Am Sonntag war der Abfluß des Wassers unter dem Eise bei Begejack ganz normal. Ich hielt daher die Westphal'schen Dampfer für ganz ausreichend. Mit dem Westphal'schen Dampfer „Begejack“ habe ich früher zweimal das Eis in der Bürener Weser mit gutem Erfolge aufgebrochen. Dieser Dampfer „Begejack“ ist fast ebenso wirksam beim Aufeisen wie der Dampfer „Vorwärts“ und annähernd halb so wirksam wie der Dampfer „Simson“.

Auf Vorhalt, daß nach dem Beseitigen des Bürener Eises das Wasser im nördlichen Ueberschwemmungsgebiet doch stark gewachsen und dieses Steigen nicht durch die vorausgesetzte Bildung einer Eisbarriere in der Lesummündung verhindert sei:

Auch wenn unterhalb Begejack keine Eisstopfung vorhanden gewesen wäre, so würde das Wasser der Lesum und Wumme ungefähr ebenso gestiegen sein, wie es gestiegen ist; es würde nur regelmäßiger und langsamer gestiegen sein. Ohne die thatsächlich in der Lesum stattgefundene Eisstopfung würde das Wasser der Wumme erheblich höher gestiegen sein. Wäre bei Begejack der Strom zuerst aufgebrochen, so würde mit dem Aufbruch der oberen Stopfung die Wassermasse von oben, zugleich mit Berücksichtigung der das Abtreiben des Eises verzögernden und eventuell ganz aufhaltenden Fluth, das Wasser in der Wumme, wo sich dann wahrscheinlich keine Eisbarriere hätte bilden können, viel höher gestiegen sein, als es gestiegen ist.

Auf Vorhalt, daß, wenn Comparent beim Aufbruch zuerst von unten ein Zusetzen der unteren Rille durch das Eis aus der Bürener Weser befürchtet hätte, es nahe gelegen hätte, die untere Rille zu verbreitern:

Eine gänzliche Befreiung des unteren Stromes würde mindestens noch drei Tage länger als der Aufbruch unten gedauert haben, also bis

Mittwoch, den 23. Februar. Dann hätte also mit dem Ausbruch des Bärener Eises erst sieben Tage nach dem Beginn der unteren Ausbruchsarbeiten haben begonnen werden können. Und selbst dann wäre bei der knappen fast rechtwinkligen Begeßacker Bucht ein Wiederfestsetzen des Eises in dem schmalen Fahrwasser nicht ausgeschlossen gewesen.

Auf Befragen, ob von dem Grundeis keine besondere Gefahr zu befürchten gewesen sei:

Das Grundeis trat erst am Montag bei stärkerem Froste ein, bis dahin drohte von demselben keine Gefahr.

Auf Befragen, wann Comparent bemerkt habe, daß bei Begeßack eine Eisstopfung eingetreten sei:

Dies habe ich zuerst bemerkt am Freitag Abend, und zwar habe ich dies erst an dem starken Steigen des Wassers bei Begeßack bemerkt. Bis dahin war der Abfluß den Verhältnissen nach regelmäßig.

Auf Befragen, ob Comparent außer der Nachricht des Schlengenmeisters Ahrens noch von andern Angestellten solche Nachrichten erhalten habe und wie diese Nachrichten erfolgt seien:

Dieser Bericht des Ahrens ist mir ebenso, wie Berichte der andern Aufseher und Angestellten, mündlich überbracht worden. Diese Leute berichten mir persönlich und mündlich.

Auf Befragen, ob Comparent mit dem Bauinspector Clausen in amtlichen Verkehr wegen des Hochwassers getreten sei:

Ich theilte dem Bauinspector Clausen die Wasserstände der Wejer und Wumme mit, sonst fand kein Verkehr statt. Ebenso fand mit dem Landherrn kein besonderer Austausch von Mittheilungen statt.

Auf Vorhalt, daß die letzte Dienstinstruction des Comparenten nicht vom Jahre 1870, sondern vom 27. Juni 1876 herrühre:

Diese Instruction ist mir 1876 mit andern für andere Beamte bestimmten Anweisungen vom Oberbaudirector mitgetheilt. Ich habe nicht angenommen, daß diese Instruction von 1876 die frühere Instruction von 1870 aufgehoben habe. Ich betrachtete die Instruction von 1876 als einen Nachtrag zu der früheren.

Nach den vorhandenen Instructionen bin ich nur zur Ausführung der budgetmäßigen Arbeiten, soweit dieselben den Strombau angehen, verpflichtet; für das Aufheben des Stromes für dieses Jahr wie auch früher sind nur M. 900 ausgeworfen.

Vorgelesen. Genehmigt. Entlassen.

(gez.) Dr. Jode, Secr.

Registr. vom 11. März 1881.

[18] Ad acta: Schreiben des Weideaufsehers Lindmeyer an Herrn Senator Pauli vom 9. d. Mts.

(gez.) Dr. Jode, Secr.

Fortgesetzt den 12. März 1881.

Gegenwärtig: dieselben.

[19] Ad acta: Ladung des Bauinspectors Clausen, des Gutsbesizers J. W. Smidt, der Deichhauptleute Claus Volland und Bernhard Meyer nebst drei gesonderten Zustellungsbescheinigungen.

[20-22]

Es erschien:

1) Peter August Wilhelm Clausen, 37 Jahre alt, Bauinspector seit 1. Januar 1879, gleichzeitig Deichinspector, mit der Instruction für die Staats-

baumeister von 1876, sowie mit den Bestimmungen für die Abtheilungsvorstände versehen, mit weiteren Instructionen, abgesehen vom Beamtengegesetz nicht versehen, als Deichinspector auf die Bestimmungen der Deichordnung und der Deichstatuten angewiesen.

Auf Befragen:

ich habe die Inspection der gesammten Deiche der 4 Deichverbände; die Deiche haben eine Länge von 122 Kilometer, es fungiren 22 Deichgeschworne.

Befragt, ob er von dem Antrage des Oberbaudirectors wegen Eröffnung einer Disciplinaruntersuchung vorher Kunde gehabt habe:

Ich habe vorher davon keine Kunde gehabt, habe mich aber nachträglich damit einverstanden erklärt.

Zur Sache befragt zunächst in Betreff des linken Weserufers:

Weihnachten schon entstand durch das Aufstauen des Wassers in der Dichtum die Gefahr des Ueberlaufens der Dichtumdeiche, dies wurde abgewendet durch Belegung der Deiche mit Sandsäcken bis zu dreifachen Lagen über einander. Die gefährdetsten Stellen waren kurz oberhalb der Oldenburger Eisenbahn. Die Weser stand am 27. December 5,24 m; die Dichtum am 29. December am Dichtumpegel zu Warthurn 2,41 m. Die Dichtumdeiche an der bezeichneten gefährdetsten Stelle waren nur 2,20 m hoch, so daß nur mit Sandsäcken das Ueberlaufen verhindert werden konnte. Es kam damals der Deichvertheidigung sehr zu Statten, daß offenes Wasser war, auf dem die Sandsäcke per Schiff leicht an die bedrohten Stellen gebracht werden konnten.

Was dies Hochwasser vom Februar betrifft, so war nach allen Berichten kein so hoher Wasserstand wie im December zu erwarten. Der höchste Wasserstand der Weser war am 17. Februar 4,68 m. Ich erhalte die Weserwasserstände mitgetheilt von der Wasserbauinspection, die Dichtumwasserstände erhalte ich mitgetheilt von dem Wegaufseher Meyer in Warthurn. Am 11. Februar habe ich noch die Deiche im Niedervieland inspicirt, das Ueberströmen der dortigen Deiche erfolgte eher als das Ueberlaufen der Dichtumdeiche. Damals war noch kein Gedanke an ein Ueberlaufen der niedervieländischen Deiche vorhanden. Ich hatte aber gehört, daß bei Hasenbüren eine Eisversetzung eingetreten sei. Am 11. war nach meinen Notizen wieder Frostwetter eingetreten. Als ich in Hasenbüren ankam, war das Eis daselbst wieder in Bewegung gekommen, hatte sich aber bei der Moorlosen Kirche wieder gesetzt.

Am 13. Februar war ich nach den Blockländer Deichen, am 14. mit Herrn Senator Albert Gröning nach den Mahndorfer Deichen, am 15. Morgens war ich wieder nach dem Niedervielande, weil ich am selben Morgen die Nachricht erhalten hatte, daß die Reedeiche anfangen überzulaufen. Zu gleicher Zeit fingen auch die unterhalb gelegenen Ströhmerdeiche an überzulaufen. Dies Ueberlaufen erfolgte ganz außerordentlich stark und schnell. Nachdem ich am Morgen nur mit Mühe zu Wagen hinausgekommen war, konnte ich Abends nur auf den Deichen zurückkommen. Am 14. Nachmittags hatte ich in der Baudeputations-sitzung gehört, daß Westphal das Aufbrechen des Eises aufgegeben haben sollte.

Am 15. ordnete ich, obwohl ich für die Dichtumdeiche noch keine Gefahr erblicken konnte, an, daß mit der Erhöhung der Deiche mit Sandsäcken noch weiter fortgefahren werden sollte, obwohl sie um Weihnachten bis auf 2,41 m erhöht und seitdem so belassen waren. Der Dichtumpegel wies am 15. Nachmittags 1,85 m auf. Die Situation war, verglichen mit Weihnachten, dadurch sehr verschlimmert, daß die Dichtum mit Eis bedeckt war und daß mit Schiffen an die Deiche nicht heranzukommen war, während das Eis auch für Schlitten keine Tragkraft besaß. Die Deichvertheidigung wurde dadurch sehr erschwert.

Auf dem Landherrnamt war ein eiserner Bestand von 3000 Sandsäcken vorhanden, wovon die Deichgeschwornen jederzeit requiriren konnten. Es waren zeitweise 150 Mann bei der Deichvertheidigung an der fraglichen Stelle beschäftigt, dieselben konnten aber nur so viel leisten, wie etwa 30—40 Mann um Weihnachten und es konnten nicht mehr beschäftigt werden, weil sie sich sonst im Wege standen.

Am 15. Abends, als ich zurück kam, fand ich die Nachricht vor, daß auch die Deiche bei Mittelsbüren überzulaufen drohten. In Folge dessen verabredete Herr Senator Albert Gröning mit mir, daß wir am 16. Morgens die Deiche des Werderlandes inspiciren wollten. Am 16. Morgens aber erhielt ich beunruhigendere Nachrichten von den Ochtmündeichen und außerdem war um 10 Uhr eine Conferenz bei Herrn Senator Tetens anberaumt, so daß ich nicht zum Werderland hinauskam.

Nach Mittheilung von [9] in [13] dieser Akten:

Dies ist richtig, ich habe dem nichts weiter hinzuzufügen, als daß es auch meine Ansicht war, daß wegen Gefährdung der Ochtmündeiche zunächst mit aller Energie mit der Beseitigung der oberen Eisverfetzung fortgeföhren werden sollte und daß alle Dispositionen so getroffen werden sollten, daß am 17. Morgens mit dem Eisaufbruch der unteren Eisstopfung begonnen werden könnte, zu welcher Zeit, auch die Pioniere eingreifen konnten.

Nach der Sitzung am 16. fuhr ich sofort mit dem Landherrn nach Warthurn, der Deichgeschworne sagt, dem die Deichvertheidigung dort oblag, war wie ich glaube nicht zur Stelle, und da auf denselben nicht zu zählen war, so hatte ich schon im December und jetzt wieder den Wegaufseher Meyer mit der Deichvertheidigung beauftragt. Es wurde damals mit dem Aufhöhen durch Sandsäcke fortgeföhren. Mittags ging ich dann zu Schlittschuh mit dem Landherrn über Burg nach Niederbüren, um dort die Eisstopfung zu besichtigen. Wir kamen zwischen 3 und 4 Uhr dort an. Ich sah, daß die Deiche oberhalb noch Bord hielten und daher keine Gefahr für dieselben z. B. vorlag. Die Differenz des Wasserstandes oberhalb und unterhalb der Eisstopfung betrug etwa anderthalb Meter auf eine Entfernung von circa 500 Meter. Oberhalb hatten die Deiche noch ca. 30 cm Bord. Ich traf dann die nöthigen Anordnungen zur Aufhöhung mit Sandsäcken und Dünger. Ich fand übrigens dort die Angestellten in bester Thätigkeit und in dieser Beziehung Alles in Ordnung.

Abends, als ich in Bremen wieder ankam, begab ich mich wieder nach Warthurn und ordnete das Fortarbeiten während der Nacht — es war Mondschein — an. Schon damals lief ziemlich viel Wasser über die dortigen Deiche. Mit dem Wachsen des Wassers vergrößerten sich die übergelaufenen Strecken sehr. Die Deicharbeiten waren wegen der Enge des Raumes auf den Deichen sehr gefährlich.

Am 17. Morgens ging ich wieder hinaus nach Warthurn, ich fand das Wasser dort damals schon höher als um Weihnachten. Die Deichvertheidigung wurde fortgesetzt.

Am selben Tage ging ich, da vom Werderland wieder beunruhigende Nachrichten eintrafen, wieder nach Mittelsbüren. Ich fand, als ich um 3 Uhr Nachmittags ankam, dort Alles ziemlich unverändert, nur der Wasserstand oberhalb und unterhalb zeigte die Differenzen auf größere Entfernungen als am Tage vorher. Ich war mit dem Oberbaudirector dorthin gegangen.

Als ich von Niederbüren zurückkam, fuhr ich direct wieder nach Warthurn, wo ich gegen Dunkelwerden ankam. Ich bemerkte das Wachsen der Gefahr, schon waren 3 oder 4 Leute ins Wasser gefallen, auch waren die Sandsäcke wegen des Frostes so glatt, daß nur schwer damit zu hantiren war. Ich hielt die fernere Deichvertheidigung für

43. hoffnungslos und für die Arbeiter für außerordentlich gefährlich, so daß ich anordnete, die weitere Vertheidigung aufzugeben. Ich blieb dann noch da, bis der letzte Arbeiter in Sicherheit war.

Das Ergebniß dieser ganzen Deichvertheidigung war das, daß die Ueberschwemmung der Südvorstadt um etwa 24 Stunden verzögert ist. Es ist dadurch die rechtzeitige Benachrichtigung der Südvorstädter zur Räumung u. ermöglicht worden.

Am 18. Februar war die Dichtum 2,77 m hoch, die Weser war 4,68 m hoch, dagegen war im December die Dichtum 2,41 m und die Weser 5,24 m hoch, ein Beweis, daß der hohe Wasserstand der Dichtum nur eine Folge der Eisstopfung war.

Befragt wegen seiner Anwesenheit in Begeßack:

44. Ich habe am 18. Februar Vormittags mit dem Oberbaudirector darüber gesprochen, ob es nicht besser sei, nachdem nun die Südvorstadt überschwemmt sei und es nicht so sehr darauf ankomme, ob die Ueberschwemmung dort ein paar Tage länger dauere, nunmehr mit den Arbeiten an der oberen Eisstopfung einzuhalten, weil, wenn die obere Stopfung ohne die untere aufgebrochen werde, für das nördliche Gebiet eine größere Ueberschwemmungsgefahr entstehen werde. Der Oberbaudirector sagte mir, wir wollten die Sache zusammen mit den andern Herren besprechen, wir gingen zu Herrn Senator Schulz, wo wir zugleich in Anwesenheit von Herrn Senator Tetens und Herrn Senator Albert Gröning verabredeten, daß ich mich nach Begeßack hinunterbegeben sollte.

45. Der Oberbaudirector war mehr der Ansicht, daß dies obere Eis das untere mit fortschwemmen werde, während nach meiner Ansicht der obere Eisblock zum Schutz gegen die Ueberschwemmung der Lesum bestehen bleiben müsse. Es wurde beschlossen, daß ich mich hinunterbegeben sollte, und daß, wenn der Bauinspector Heineken einverstanden sei, die Arbeit an der oberen Eisstopfung sistirt werden sollte. Ich fand unten die Pioniere und den Dampfer „Bremen“ im Gange, letzteren mit guter, erstere mit geringerer Wirkung. Da der Bauinspector Heineken der Meinung war, man müsse mit der Arbeit fortfahren, so blieb es dabei. Ich glaube, Bauinspector Heineken führte als Grund an, daß das Eis der oberen Stopfung das untere Eis mit fortreißen werde. Es schien so, als wenn der Bauinspector Heineken durch meine Absendung sich etwas vor den Kopf gestoßen fühlte, er fragte mich, ob ich einen Auftrag habe, die Arbeiten sistiren zu lassen, was ich verneinen mußte, worauf dann die Arbeit fortgesetzt ist. Ich bemerke noch, daß der mit-anwesende Regierungs- und Baurath Beckmann sich mehr zu Heineken's Ansicht neigte.

46. Am 18. Abends nach meiner Rückkehr fand noch eine Conferenz bei Herrn Senator Tetens statt, wo beschlossen ist, die oberen Arbeiten zu sistiren.

Ex officio:
vergl.
38 in 13

Befragt wegen des Wachstums des Wassers im nördlichen Ueberschwemmungsgebiet:

In der Nacht am 18. auf den 19. stieg das Wasser an den Lesumdeichen des Werderlandes sehr hoch, theilweise höher als um Weihnachten.

Am Sonnabend den 19. ging ich mit Herrn Senator Albert Gröning nach Begeßack, ich sah dort ein größeres Eisfeld an der Lesummündung.

Befragt, ob dieses Eisfeld den Wasserandrang in die Lesum beeinflusst habe:

Beeinflusst hat dieses Eisfeld den Wasserandrang jedenfalls, ob derselbe erheblich vermindert ist, kann ich nicht sagen.

Auf Befragen:

Meine Ansicht geht noch immer dahin, daß es richtiger gewesen sein würde, zuerst die untere Eisstopfung zu beseitigen, ich gebe aber zu, daß hierüber verschiedene Ansichten obwalten können.

23-26

Zu den Acten genommen wurden Bremer Nachrichten vom 12., 13., 15., 16. Februar mit Angaben über die Thermometerstände am 11. und 12. Februar, wozu der Comparent bemerkte:

Die Thermometerstände von Oslebshausen sind maßgebender als diese von Angaben des C. Heymann herrührenden Notizen in den Bremer Nachrichten; ich weiß, daß schon am Freitag Frostwetter war.

Befragt unter Bezug auf § 37 der Deichordnung, ob er auch die Wasser- und Eisverhältnisse der Weser zu beaufsichtigen und die erforderlichen Maßregeln anzuordnen habe:

Ich habe zwar ein Auge auf diese Verhältnisse, aber das Eingreifen liegt der Wasserbauinspektion ob. Ich war in diesem Falle auch insofern beruhigt, als ich am Freitag erfuhr, daß die Westphal'schen Dampfer zur Beseitigung des Eises gechartert seien. Die Stärke dieser Schiffe habe ich nicht gekannt; ich glaubte, es sei alles Erforderliche geschehen.

Die Deichgeschworenen sind verpflichtet, mir über drohende Gefahr zu berichten.

Die Deichverbände haben mit Eisstopfungen gar Nichts zu thun, ich habe gar keine Kenntnisse und Mittel, die Eisverhältnisse zu beobachten und in dieselben einzugreifen, die Stromverhältnisse kenne ich amtlich gar nicht. Die Beobachtung und das Eingreifen in diese Sachen liegt nach meiner Ansicht der Wasserbauinspektion ob.

Vorgelesen. Genehmigt. Entlassen.

2) Johann Wilhelm Georg Conrad Smidt, 63 Jahr, zu Dungen wohnhaft.

Zur Sache befragt:

Ich habe als Schwiegersohn des Schiffbauers Lange in Begeßack, der seines Geschäfts wegen an den Wasser- und Eisverhältnissen sehr interessiert war, mir im Laufe langer Jahre eine genauere Kenntniß von den Eis- und Wasserverhältnissen erworben. Ich weiß, daß bei östlichem Winde und bei Frostwetter in Anbetracht des geringen Gefälles der Weser von Begeßack abwärts vom Eise Gefahren zu befürchten sind, indem leicht eine Eisstopfung eintreten kann. Diese Voraussetzungen waren auch im Februar vorhanden, so daß ich damals in großen Sorgen war und deshalb am 6. Februar Consul Meier aufsuchte und ihn bat, Lloydampfer heraufkommen zu lassen, die das Eis aufbrechen sollten, was Consul Meier ablehnte, weil der Lloyd in Folge der Zerstörung des Weserbahnhofs kein Interesse an der Beseitigung des Eises habe. Ich muß aber sagen, daß nach meinen Beobachtungen die Beamten sämmtlich ihre volle Schuldigkeit gethan haben, wenn sie schon damals nicht eingriffen, zumal, wie ich glaube, eine Fluth mit Nordwestwind das Eis ganz beseitigt haben würde. Auch geht den Beamten diejenige Erfahrung nach meiner Ansicht ab, welche nur durch langjährige Beobachtungen erworben werden kann. Schon am 6. Februar habe ich es ausgesprochen, daß eine größere Calamität von dem Eise zu erwarten sei, wenn nicht aufgebrochen würde. Doch will ich auch bemerken, daß erfahrene Leute in Begeßack mehrere Tage vor der Katastrophe ebenfalls der Meinung waren, daß das Eis durch eine Fluth beseitigt werden würde und daß noch keine große Gefahr vorhanden sei.

Vorgelesen. Genehmigt. Entlassen

3) Claus Holland aus Lesumbrook, 45 Jahr, Deichhauptmann des Deichverbandes für das Werderland.

Auf Befragen:

Nachdem die obere Eisstopfung beseitigt war, strömte das Wasser von der Weser sehr stark in die Lesum ein. Es hatte sich auf dem Schönebecker Sande ein Eisdamm gebildet, welcher das Einströmen des Wassers in die Lesum etwas hinderte. Die eigentliche Mündung der Lesum war aber vom Eise freigebieben, so daß das Wasser dort frei einströmen konnte.

Die Eisstopfungen sind veranlaßt durch die Witterungsverhältnisse; wenn wir noch ein paar Tage länger Thauwetter gehabt hätten, wäre alles glatt abgegangen. Am 15. habe ich die Sache noch nicht für gefährlich gehalten, weil das Wasser unter dem Eise noch gut abging. Auch während der Eisstopfung ging noch Wasser unter dem Eise hindurch, was ich daran bemerkte, daß am 18., ehe das Eis aufbrach, das Wasser um ca. 2 Zoll gegen den höchsten Stand gefallen war. Ich hätte daher gewünscht, daß die obere Eisstopfung nicht zuerst aufgebrochen worden wäre, sondern daß von unten mit dem Aufbrechen begonnen wäre.

Auf Befragen:

Am Sonntag und Montag fand noch ein Einströmen von Wasser in die Lesum statt.

Vorgelesen. Genehmigt. Entlassen.

4) Bernhard Meyer, 33 Jahr, Landmann in Walle und Deichhauptmann des Deichverbandes am rechten Weserufer.

Zur Sache befragt:

Von der Eisstopfung bei Büren habe ich wenig beobachtet, das Wasser stieg nach dem Eintritt der Eisstopfung sehr stark, mehr werde ich kaum darüber aussagen können, da mein Bezirk nur bis Oslebshausen reicht. Am 10. Februar habe ich zuerst von der Festsetzung des Eises gehört. Am 14. Februar, als ich mit dem Landherrn und Bauinspector Clausen die Mahndorfer Deiche besichtigte, äußerte letzterer, das Eis werde wohl von selbst aufbrechen, ich weiß noch, daß wir bedauerten, daß wieder Frost eingetreten sei.

Ältere Leute haben wohl davon gesprochen, daß eine große Gefahr von solchen Eisstopfungen zu erwarten sei, aber es hat Niemand gesagt, daß irgend etwas Bestimmtes und Was geschehen müsse.

Meinerseits habe ich keine Anhaltspunkte, um Beamten Vorwürfe zu machen, nachher ist man ja immer klüger.

Vorgelesen. Genehmigt. Entlassen.

(gez.) Dr. Jode, Secr.

Fortgesetzt den 14. März 1881.

Gegenwärtig: dieselben.

Ad acta: Ladung des Oberbaudirectors Franzius und des Deichhauptmanns L. Solte auf heute c. doc. ins.

1) Ludwig Franzius, erklärt befragt:

Ich bin 49 Jahr, Oberbaudirector seit April 1875, als solcher beeidigt, mit Instruction versehen und auf die Grundzüge für die Reorganisation des Bauwesens vom 24. December 1875 hingewiesen, außer diesen Instructionen ist auch der Inhalt der Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft über die Reorganisation des Bauwesens für meine Functionen von besonderer Bedeutung.

Befragt über [3] [4]:

Mit diesen Schreiben hat es seine Richtigkeit, mir ist bekannt, aus welchen Gründen meinem Antrage nicht hat Folge gegeben werden können.

Befragt über [1] zu [12] dieser Acten:

Dieses Schreiben ist mir bekannt, ich mache darauf aufmerksam, daß das Schreiben zwar vom 5. datirt ist, daß es aber laut Stempel erst am 7. bei mir eingegangen ist.

Befragt zu [4] in [12] actor:

Dieses Westphal'sche Erbieten ist nicht durch meine Hände gegangen. Auch ferneres Befragen zu pag. 6 unten, 7 oben des Berichts [10] dieser Acten:

Ich glaube allerdings, daß Herr Senator Tetens mit mir am 11. Februar über das Aufheisen gesprochen hat, ich glaube, daß dieses Gespräch am Vormittage stattgefunden hat und weiß bestimmt, daß es stattgefunden hat, bevor Nachrichten über die Eisstände von unten an mich gelangt waren.

Ich habe, da im Uebrigen die Wasser- und Witterungsverhältnisse dem Abtreiben des Eises günstig waren, mich so, wie in dem Berichte angegeben ist, erklärt.

Befragt über [10] in [12] actor:

Nachdem Bauinspector Heineken mit mir am Nachmittage Rücksprache genommen und mir die inzwischen eingegangenen Telegramme von der Unterweser vorgelegt hatte, habe ich dann erklärt, daß auch ich das Aufbrechen des Eises für nützlich halten müsse.

Auf Vorhalt, daß am 14. Baudeputationsitzung gewesen sei und daß in derselben die Nachricht mitgetheilt sei, daß die Westphal'schen Dampfer wegen Frostwetters ihre Arbeit hätten einstellen müssen:

Ich glaube, daß mir Herr Senator Tetens, welcher in der Baudeputationsitzung neben mir saß, diese Nachricht mitgetheilt hat, eine weitere Besprechung fand aber nicht darüber statt und zu besonderen Vorschlägen gab jene Mittheilung keinen Anlaß. Ich hatte in der Zwischenzeit keinerlei Nachricht über die Westphal'schen Dampfer erhalten, ein Verkehr mit mir darüber hat nicht stattgefunden, insbesondere hat bis zum 14. Inspector Heineken mir keine Berichte erstattet.

Auf Befragen, ob Comparent die Nachricht des Schlengenmeisters Ahrens an Bauinspector Heineken vom 15. Februar Morgens erhalten habe:

Ich erinnere mich nicht, daß ich im Laufe des 15. Februar von diesem Berichte Kunde erhalten habe.

Befragt zu [9] zu [13] dieser Acten:

Den Inhalt kann ich vollständig bestätigen, namentlich auch das abschließliche technische Gutachten.

Ich glaube, in der Nacht vom 16. auf den 17. erhielt ich Morgens 4 Uhr einen Besuch von Herrn Senator Tetens. Es handelte sich bei unserer Besprechung um die Verwendung der Pioniere, welche inzwischen eingetroffen waren. Weiteres habe ich am 16., soviel ich weiß, nicht gehört.

Befragt über [20] zu [13] dieser Acten:

Ich erinnere mich dieses speciellen Punktes nicht mit Bestimmtheit, ich weiß nur, daß die Alternative, ob die obere oder untere Stopfung zuerst anzugreifen sei, eingehend von mir erwogen ist.

Befragt über die Vorgänge am 17. Februar:

An diesem Tage bin ich quer durch's Werderland mit dem Bauinspector Clausen theils zu Fuß, theils zu Schlittschuh zur Besichtigung der oberen Stopfung nach Büren hinuntergewesen. Wir kamen Nach-

mittags zwischen 3 und 4 Uhr dort an und fanden eine Wasserauffstauung von $1\frac{1}{4}$ — $1\frac{1}{2}$ Meter (In prael: Ich will lieber sagen, etwa $1\frac{1}{2}$ Meter) vor, welche mich darin bestärkte, daß zunächst diese Stopfung zu beseitigen sei. Die Pioniere mit einem Unterofficier waren an Ort und Stelle, hatten aber noch kein Sprengmaterial und ich erfuhr, daß der nicht anwesende Officier Abends mit dem Zuge von Begejäck nach Bremen reisen wollte, so daß ich mit demselben daher nicht, wie ich beabsichtigt hatte, mich besprechen konnte. Der Dampfer war nicht da, ich hörte, daß derselbe nach Begejäck gegangen sei, um Kohlen einzunehmen, was mir der Bühnenmeister Ahrens erzählte. Ich schrieb an den Capitain auf einer Visitenkarte, welche der Pionier-Unterofficier sofort zu befördern versprach, der Dampfer sollte sich möglichst beeilen, um bald wieder mit der Arbeit beginnen zu können.

Befragt über pag. 2 von [28] in [13] actor:

Diese Registratur ist vollständig, soweit sie mich angeht, richtig.

Ferner befragt über pag. 3 von [28] in [13] actor:

Auch das ist richtig, gleich nach meiner Rückkehr von Büren bin ich zu Herrn Senator Tetens gegangen.

Zu den Vorgängen am 17. füge ich noch hinzu, daß ich, als ich von Herrn Senator Tetens kam, den Lieutenant Bünger aufsuchte und mich mit ihm über das Vorgehen der Pioniere besprach. Ich überzeugte mich durch die Unterhaltung, daß der Lieutenant Bünger bereits mit Eisprenungsarbeiten — er hatte schon früher in der Weichsel Eis gesprengt — vertraut war. Ich ging dann noch zu Bauinspector Heineken in dessen Privatwohnung, ich hörte, daß er an Fieber leide und theilte ihm mit, es sei beschlossen, daß er in Begejäck bis zur Beseitigung der Stopfung sein Quartier nehmen müsse.

Die weitere Vernehmung wurde hier unterbrochen, ohne daß eine Verlesung dieses Protokolls erfolgen konnte, da des Comparenten anderweitige Beschäftigung in Amtsgeschäften wegen der gegenwärtigen Hochwassersgefahren unentbehrlich war.

(gez.) Dr. Jode, Secr.

Fortgesetzt den 16. März.

Gegenwärtig: dieselben.

Ad acta: Ladung des Landmanns Joh. Depken zu Schwachhausen auf heute c. doc. ins.

Es erschien:

Johann Depken, Landmann zu Schwachhausen, 44 Jahr.

Zur Sache befragt:

Am Montag, den 7. Februar, war es Thatsache, daß die Oberweiser bis Habenhausen eisfrei war, daß von da bis zur Weserbrücke das Eis stand, daß der Fluß zwischen der Weserbrücke und Lankenau eisfrei war und daß von Lankenau an abwärts das Eis stand. Erst später erfuhr ich, daß das Eis bei Begejäck am 7. Februar fort war. Ich sprach am 7. Februar mit dem Weideaufseher Lindmeyer und sagte ihm, daß ich es nicht für recht halte, daß nicht wenigstens das Eis von Habenhausen bis zur Weserbrücke beseitigt sei. Denn, da der Wasserstand der Weser fortdauernd fiel, so war für den Fall des Wiedereintritts des Frostes durch Eisstopfungen eine große Gefahr für die Stadt vorhanden. Lindmeyer stimmte mir bei. Am 7. Februar war Frostwetter, indessen hielt der Frost nicht an, es wurde wieder Thauwetter, welchem dann später wieder Frostwetter folgte. Am 10. Februar überzeugte ich mich persönlich, daß in Lankenau die Weser

etwa 3 Fuß höher war, als sie nach dem Wasserstande bei Bremen hätte sein müssen und daß der Wasserstand nur ca. 2 Fuß niedriger war, als wie er bei einem Wasserstande von 18 Fuß in Bremen hätte sein müssen. Am selben Tage hörte ich, daß in Begejact „Stauwasser“ sei, d. h. daß dort fast gar keine Strömung im Flusse sei, was darauf schließen ließ, daß der Abfluß des Wassers schon damals durch das Eis von Lankenau bis Begejact ganz bedeutend gehemmt wurde. Ich war am 7. bis Hasenbüren hinunter, von Lankenau bis dahin war ein weiteres Aufstauen des Wassers nicht zu bemerken. Auch aus den Berichten über die Hoch- und Niedrigwasserstände bei Begejact in den öffentlichen Blättern ergab sich, daß dort in Begejact zwischen Hoch- und Niedrigwasser nur eine Differenz von 3—4 Centimeter war, woraus hervorging, daß kein normaler Strom bei Begejact vorhanden, sondern daß unterhalb Begejact das Eis das Fluthwasser vom Hinaufströmen abhielt. Ich war nach Lankenau gegangen theils Geschäfte halber, theils aber auch, um mich über die Wasser- und Eisverhältnisse zu orientiren. Außer den Witterungsverhältnissen hatten die erwähnten Wasserstandsberichte in den öffentlichen Blättern mich stutzig und besorgt gemacht. Auch muß ich bemerken, daß vom 12.—15. Februar die Wasserstände des Ueberschwemmungswassers bei Schwachhausen sich gleich blieben, was ebenfalls daher rühren mußte, daß das Wasser nicht abfließen konnte. Am 10. (Donnerstag) erfolgten starke Niederschläge, vom 10. auf den 11. trat heftiger Nordwestwind ein, welcher zur Folge hatte, daß das Eis oberhalb Bremens und unterhalb bis zur Moorlosen Kirche wegging. Das Wasser fiel nun auf kurze Zeit bei Lankenau stark, um dann wieder zu steigen.

Am Donnerstag Abend traf ich den Lloyddirector Lohmann, welcher mir von den Verhandlungen wegen des Charterens der Dampfer Mittheilung machte und mir sagte, daß die Forderung des Lloyd von der Hand gewiesen sei. Ich hatte den Lloyddirector meiner Besorgnisse wegen auf die Sache angerebet.

Am Sonnabend, den 12. Morgens traf ich auf meinem Gange zur Stadt den Bauinspector Heineken und theilte ihm meine Befürchtungen mit. Inspector Heineken meinte aber, das Eis werde bei dem herrschenden Thauwetter von selbst abtreiben. Es war an dem Sonnabend noch Thauwetter. Bauinspector Heineken äußerte auch, daß der Lloyd eine übertriebene Forderung gestellt habe und daß nunmehr ein Westphal'scher Dampfer gemiethet sei.

Ich ging dann zum Baubureau, um mich über die eingelaufenen Wasserstandsberichte von Hörter zc. zu orientiren. Ich traf daselbst den später hinzukommenden Bauinspector Clausen, theilte auch ihm meine Beobachtungen bei Lankenau vom 10. und meine Befürchtungen mit, welche er aber nur theilweise für begründet hielt.

Ich ging darauf zu Herrn Senator Tetens und äußerte auch diesem mein Bedenken, worauf derselbe mir etwa mit den Worten erwiderte: „Ich begreife nicht, wie Sie in diesen Verhältnissen eine so große Gefahr erblicken können, während unsere Techniker hierin keine so große Gefahr sehen.“ Ich machte Herrn Senator Tetens namentlich darauf aufmerksam, daß durch die Eisstockung die Deiche des Niederlandes überlaufen würden, worauf Herr Senator Tetens äußerte, daß die Westphal'schen Dampfer voraussichtlich diese Stockung beseitigen würden, er erwähnte auch, daß die Forderung des Lloyd übertrieben hoch gewesen sei und daß die geforderten Summen außer Verhältniß zur Sache gestanden hätten.

Ich will noch bemerken, daß, als ich mit Heineken und Clausen sprach, Beide wußten, daß eine Eisstopfung in der Weser vorhanden sei. Die Leistungsfähigkeit der Westphal'schen Dampfer ist mir nicht bekannt gewesen.

Als Personen, welche die Sache ebenso ansahen als ich, kann ich namhaft machen: Tönjes Numund in Lantenau, Lüder Meybohm in Rablinghausen und Bernhard Bosse in Gröpelingen.

Auf Befragen:

Ich habe den Bauinspectoren auch meine Beobachtungen über den Wasserstand in Lantenau mitgetheilt.

Ich war am 15. wieder mit T. Numund und Bernhard Bosse zusammen und weiß ich, daß T. Numund mir erzählte, daß L. Meybohm bereits Wasser im Hause habe.

Auf Befragen:

Die ersten Meldungen, daß Gefahr drohe, hätte nach meiner Ansicht der Deichhauptmann Alb. Petersen in Lantenau machen müssen, weil die niedervieländischen Deiche zunächst gefährdet waren und weil dieser Deichhauptmann die Wasserstände sehr genau beobachtete. Ferner hätte Anzeige erfolgen müssen vom Deichhauptmann El. Bolland in Lesumbrook, welcher den Einfluß der Stopfung sehr gut beobachten konnte und welcher früher schon einmal, ich glaube im Jahre 1869, eine Eisstaung mit durchgemacht hat, wobei er damals in Gemeinschaft mit Anderen das Aufbrechen des Eises beim Landherrschafts veranlaßt hat. Der Deich war am 16. in der Nähe der Moorlosen Kirche sehr gefährdet und ein Bruch des werderländischen Deiches würde das ganze Werderland einschließlich einer Menge von Wohnungen unter Wasser gesetzt haben. Dieser Ueberschwemmung würde nur durch einen Durchstich im werderländischen Lesumdeich haben abgeholfen werden können, was wieder ein Einströmen des Weserwassers in die Lesum und von da in das Ueberschwemmungsgebiet des Blocklandes zur Folge gehabt haben würde.

Die weitere Vernehmung des Comparenten wurde hier, ohne daß eine Verlesung des Protokolls stattgefunden hätte, abgebrochen, da Comparent am längeren Bleiben verhindert war.

(gez.) Dr. Jode, Secr.

Fortgesetzt 19. März, Nachmittags 4 Uhr.

Gegenwärtig: dieselben.

Ad acta: Ladung des Deichhauptmanns Ernst Lüder Solte zum heutigen Termin.

Es erschien

1) Geladen Ernst Lüder Solte, 43 Jahr, Landmann am Buntenthorssteinweg, Deichhauptmann des Deichverbandes für das Obervieland.

Zur Sache befragt:

Am Dienstag Morgen, den 15. Februar, begegnete mir der Deichhauptmann Bolland aus Lesumbrook, der mir erzählte, daß bei Niederbüren eine Eisstopfung vorhanden und daß Hochwasser zu befürchten sei. Vorher hatte ich von einer dringenden Gefahr Nichts gehört, sondern nur Kunde davon erhalten, daß das Eis noch nicht vollständig aus der Weser fort sei. Die Eis- und Wasserstände habe ich nicht fortlaufend beobachtet, es gehört dies auch nicht zu meinen amtlichen Functionen. Ich habe nur die Deichvertheidigung und was damit zusammenhängt, zu besorgen. Ich handle gemeinschaftlich mit dem Bauinspecteur Clausen, welcher vorher wohl davon gesprochen hat, daß Gefahr von Hochwasser zu erwarten sei. Einige Tage vor dem 15. erhielten die Deichgeschwornen vom Inspector Clausen ein Schreiben, in welchem Hochwasser angekündigt und die erforderlichen Sicherungsmaßregeln anempfohlen sind. Auch ich habe dieses Schreiben zur Kenntnißnahme erhalten.

Ich muß, da mein Deichverband oberhalb der Stadt liegt, annehmen, daß wegen gefahrdrohender Wasserstände und Eisverhältnisse zunächst die Deichbeamten unten, z. B. Peterßen und Volland nach dem Rechten zu sehen haben.

Am 15. Morgens war der Wasserstand der Dichtum noch so, daß ich keine Gefahr darin erblickte, dagegen am 16. Morgens fand ich, daß das Wasser während der Nacht stark gestiegen sei. Ich habe dann sofort die Vertheidigungsmaßregeln angeordnet. Die Deichvertheidigung ist dann mit allen Kräften bis zum 17., wo sie aufgegeben werden mußte, fortgesetzt.

Auf Befragen:

Als ich von Volland am 15. die erwähnte Nachricht erhielt, war Volland's und meine Meinung allerdings die, daß das Eis bei Zeiten hätte beseitigt werden sollen, weiter kann ich über irgend ein Versehen oder Verschulden von irgend einer Seite Nichts angeben.

Vorgelesen. Genehmigt. Entlassen.

2) Ohne Ladung der Oberbaudirector Ludwig Franzius.

Zunächst wurde dessen Aussage vom 16. d. Mts. verlesen und vom Comparenten genehmigt.

Sodann wurde mit der weiteren Vernehmung fortgefahren.

Nach Verlesung von [38] zu [13] dieser Acten:

Hierzu habe ich nur zu bemerken, daß am 18. nach meiner Erinnerung nicht beschlossen ist, daß ich nach Begeßack hinuntergehen sollte, vielmehr ist Bauinspector Clausen damals beauftragt, nach Begeßack zu gehen. Bauinspector Clausen war gerade dazu bestimmt, weil er das Aufbrechen der oberen Stopfung nicht für richtig hielt. Ich habe erst am 19. Februar Morgens mit Herrn Senator Tetens verabredet, daß ich nach Begeßack hinuntergehen wolle und habe dies am 20. Februar (Sonntag) ausgeführt.

Ferner ist am 18. Februar nicht definitiv beschlossen, die Arbeiten an der oberen Stopfung zu sistiren, ich weiß, daß ich hiergegen geltend gemacht habe, daß es doch bedenklich sei, von Bremen aus in die Sache einzugreifen und weiß, daß daraufhin kein Beschluß über die Sistirung der Arbeiten, sondern die Absendung Clausen's beschlossen ist.

Nach näheren Vorhalten aus den Aussagen des Bauinspector Clausen:

Es mag doch so sein, wie in [38] angegeben ist, indem ich eben nicht bedachte, daß am 18. Februar zwei Conferenzen stattgefunden haben.

Auf ferneres Befragen über die Reise nach Begeßack am 19.:

Als verabredet ist mit Herrn Senator Tetens, daß ich nach Begeßack gehen wolle, wußte ich noch nicht, daß das Eis aus der Bürener Weiser fort sei; Nachts, etwa um 12 Uhr, erhielt ich die Depesche, daß das Eis bei Büren aufgebrochen sei. Als ich dann am 19. Morgens in Begeßack eintraf, fand ich das Wasser bei Begeßack stark gestiegen, und fand ferner, daß das von der oberen Stopfung abgetriebene Eis sich vor das Eis unterhalb Begeßack gesetzt habe. Ich will dabei bemerken, daß ich das Eis unterhalb Begeßack nicht eigentlich für eine Stopfung habe halten können, vielmehr war dies ein bloßes größeres Eisfeld. (Bei Vorlesung: jedoch mit der weiter unten von mir erwähnten Zusammenschiebung am oberen Ende.) Ich ging dann mit Consul Schon, Lieutenant Büniger, Bauinspector Heineken auf der Chaussee bis etwas unterhalb Farge, bis wir die Dampfer, welche bis Farge gegenüber angelangt waren, zu sehen bekamen. Wir haben auf dieser Tour verabredet, daß die Pioniere, wenn sie neues Sprengmaterial erhalten haben würden, in der oberen Parthie des Eisfeldes, wo das Eis sich mehr zusammengeschoben hatte, arbeiten sollten.

Nach meinen Notizen waren die beiden Dampfer bis Mittags 12 Uhr nach Farge gekommen. Der Dampfer „Simson“ war wegen Beschädigung nach Bremerhaven zurückgekehrt, es waren nur die Dampfer „Vorwärts“ und „Begeack“ zu sehen.

Unterhalb von Rönnebeck bis Blumenthal sahen wir etwa 1 Kilometer offenes Wasser, oberhalb Rönnebeck bis zu Ulrich's Schiffswerft war die stärkste Zusammenschiebung. Wir schickten von Farge aus eine Depesche ab, um den dritten Dampfer, dessen Abwesenheit wir uns nicht erklären konnten, heranzuholen.

Auf Befragen:

Ueber die Absendung der Feuerwehrleute kann ich Nichts sagen, ich habe Nichts davon gehört.

Auf weiteres Befragen:

Nachdem das Eis bis Begeack am 20 durchbrochen war, ist noch mit Herrn Senator Tetens und Consul Schon darüber berathen, ob nun auch der Warflether Weferarm aufzueisen sei. Es ist von bestimmten Beschlüssen abgesehen und nur ausgemacht, so viel ich erinnere, daß Bauinspector Heineken nach seinem Ermessen mit dem Aufeisen fortfahren solle.

Auf Vorlesung von [65] in [13] actor:

Dies ist so richtig.

Auf Vorlesung von [64] in [13] actor:

Ein solches Telegramm habe ich auch bekommen und daraufhin äußerte ich mich so wie auf Seite 3 in [65] angegeben ist.

Auf Befragen, weshalb Comparent so wie angegeben gehandelt habe:

Der Oberbaudirector ist nach der neuen Organisation von 1875 nicht wie etwa die früheren Baudirectoren auch für die lokale Untersuchung und Anordnung verantwortlich, sondern nur für die obere Leitung und allgemeine Oberaufsicht über die sämtlichen technischen Geschäfte. Dies geht auch namentlich aus dem Bericht der Baudeputation und der Deputation für Häfen und Eisenbahnen vom 15. October 1875 hervor. Dagegen haben die Bauinspectoren die volle Verantwortlichkeit für alle zu ihrem Geschäftskreise gehörigen Gegenstände und auch für die Thätigkeit der ihnen untergebenen Unterbeamten, z. B. Bühnenmeister u. s. w. Ich beziehe mich namentlich auf Seite 448 und 449 der Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft von 1875. Wenn also der Oberbaudirector keinen Zweifel hegt über die Angaben des betreffenden Bauinspectors, so liegt für ihn kein Grund vor, direct zu untersuchen, selbst an Ort und Stelle zu gehen u. s. w. Dieses Fehlen eines Zweifels über die Angaben des Bauinspectors war thatsächlich in der Zeit vom 2. bis 16. Februar der Fall. Es war nämlich die Anschwellung von oben her und der Eisaustrang von oben her nach den betreffenden Nachrichten vollständig normal und zeigte an keiner Stelle bedenkliche Symptome. Der offene Deichbruch im Wummedeich war nicht zu schließen und konnte deshalb, weil nur ein mäßiges Hochwasser zu erwarten war, zu keinen besonderen Strom- und deichbaulichen Maßregeln Veranlassung geben. Die übrigen Deiche gaben vollends zu keiner Besorgniß Anlaß, weil sie vorher eine weit höhere Anschwellung glücklich überstanden hatten.

Bauinspector Heineken hat jahrelang das Geschäft des Aufeisens im Interesse der Strombauwerke und auch des freien Verkehrs besorgt und zwar in der Regel ohne meine Befragung als ein gewöhnliches laufendes Geschäft. Er kennt namentlich auch die bremische Stromstrecke seit 25 Jahren in allen ihren Details. Ferner sind ihm sämtliche Unterbeamte wie Bühnenmeister und Stromwächter direct unterstellt; seine Angabe vom 5./7. Februar, daß keine Gefahr vorhanden

sei und daß er bei etwa eintretender Nothwendigkeit des Aufeisens weiter berichten werde, mußte mich vollends unbesorgt erhalten.

Auf Vorhalt von Nr. 10 der Grundzüge der Reorganisation des Bauwesens und der §§ 7 b, 4 g, 6 c der geschriebenen Instruction:

Bezüglich § 4 g bemerke ich, daß ich hierin nur eine sehr allgemeine Vorschrift erblicke, die mir nur sehr selten Veranlassung zur Thätigkeit geben kann. Wenn ich Veranlassung und Gelegenheit habe, eine Lokalbesichtigung vorzunehmen, so habe ich selbst mit möglichster Schärfe zu beobachten, abgesehen hiervon ist es aber doch möglich, daß sich Zustände und Verhältnisse, die mir verborgen bleiben, herausbilden können. Dagegen muß ich die Unmöglichkeit hervorheben, jederzeit über Zustände selbst bedeutungsvoller Art, welche sich rasch ausbilden, unterrichtet zu sein. Ich kann nur eine allgemeine Kunde haben, die jederzeitige Beobachtung ist Sache der unteren Beamten. Ich halte es aber selbstverständlich für meine Pflicht, sobald sich ein gefahrdrohender Zustand zeigt, auf denselben aufmerksam zu machen und auf Abhülfe zu dringen.

Bei Anwendung dieser Anschauung auf die hier fraglichen Eisverhältnisse bemerke ich, daß ich, nachdem ich vom Bauinspector Heineken in Verfolg von dessen Bericht vom 5./7. Februar am 11. Februar wieder einen Bericht erhielt, auch ich mich sofort mit der Vornahme des Eisaufbrechens einverstanden erklärt habe. Ich mache hierbei darauf aufmerksam, daß das Eis, abgesehen von dem Abtreiben im Fluthgebiet durch eintretende höhere Fluthen, immer zuerst von oben abtreibt und daß also stets das von oben abtreibende Eis sich vor das unterhalb noch stehende Eis festsetzt.

Auch kommt es häufig vor, daß das sich vor das noch stehende Eis festsetzende Treibeis unter dem stehenden Eis, wenn das Stromprofil durch das Anschwellen des Wassers sich vergrößert hat, glatt abtreibt.

Ich habe bis zum 11. Februar gar keine Gefahr erblicken können, erst der Bericht des Bauinspector Heineken vom 11. ließ das Aufeisen als sehr wünschenswerth erscheinen, ohne daß auch dann eine Gefahr von mir vorausgesehen werden konnte. Außerdem ist bis dahin auch von keiner andern Seite irgendwie auf eine Gefahr hingewiesen. Ich will noch bemerken, daß ich auch darauf rechnete, es werde die damals gerade bevorstehende Springfluth das Abtreiben des Eises beschleunigen.

Als günstige Umstände für das Abtreiben des Eises lagen also vor: das Thauwetter, die vorgeschrittene Hochwasserwelle von oben und die Springfluth.

Auf Befragen, warum Comparent keine Anordnungen getroffen, nachdem am 14. Februar die Nachricht eingegangen sei, daß die Westphal'schen Dampfer nicht hätten weiter arbeiten können:

Ich hatte keinen Anlaß zum Eingreifen auf diese Nachricht hin, da mir kein Bericht des Localbeamten zugegangen war und Bauinspector Heineken hätte berichten müssen, wenn eine Gefahr vorgelegen hätte. Außerdem kommt es ja sehr häufig vor, daß Eis sich zeitweilig in Bewegung setzt und dann wieder zeitweilig festsetzt.

Auf Befragen, ob nicht wegen des andauernden Frostwetters die Gefahr von Eisstopfungen vorhanden gewesen sei:

Bis zum 12. Februar war hier Thauwetter und fortwährend steigendes Oberwasser, was vermuthen ließ, daß das Eis unterhalb sich heben und abtreiben werde. Auch befanden wir uns gerade vor der Springfluthperiode.

Für mich beginnt die gefährliche Zeit erst am 16. Februar, am Mittwoch. Ich wurde in der Bürgerschaftssitzung zuerst von Herrn Papendieck darauf angeredet, ob ein Deichbruch oder ein Ueberlaufen der Deiche stattgefunden habe. Am nämlichen Tage fand die Conferenz statt, über welche ich mich schon oben geäußert habe.

Auf Befragen, warum am 16. nicht auch sofort die Beseitigung der unteren Stopfung als dringlich anerkannt und darnach Maßregeln getroffen seien:

Es war auch damals noch von keiner Stelle auf eine so drohende Gefahr aufmerksam gemacht, daß auch ein Angriff der unteren Stopfung unbedingt geboten gewesen wäre.

Auf Befragen, ob Comparent das Ausbrechen oben für richtig gehalten habe:

Ich habe allerdings das Ausbrechen der oberen Stopfung für richtig gehalten. Ich nahm an, daß das oben aufgebrochene Eis das untere Eis mitwegnehmen werde. Erst auf den Bericht des Bauinspector Clausen vom 17., daß er am 16. Februar eine große Aufstaumung bei Büren bemerkt habe, konnte von mir eine dringende Gefahr als eingetreten angesehen werden. Ich bemerkte, daß bei einer solchen Eisstopfung die Anzeichen der Gefahr und die Gefahr selbst fast gleichzeitig eintreten pflegen. Daraus erklärt sich auch, daß anscheinend von den Deichbeamten bei Büren nicht eher eine Nachricht hier angelangt ist.

Auf die Nachricht des Inspector Clausen bin ich sofort mit diesem selbst nach Büren zur Besichtigung hinuntergegangen und habe die dortigen Verhältnisse als eine wirkliche große Eisstopfung erkannt. Ueber die Einzelheiten habe ich mich schon oben geäußert und will mir noch bemerken, daß das Wasser unterhalb der oberen Stopfung verhältnißmäßig tief stand, nämlich etwa 2,4 m. Ich schloß hieraus, daß das untere Eis keine Stopfung bilde, der Wasserstand müßte sonst höher gewesen sein.

Auf Vorhalt, daß von anderer Seite darauf hingewiesen sei, daß die Wasserstände bei Begeßack schon in der Woche vorher auffallend geringe Unterschiede aufgewiesen hätten, woraus das Vorhandensein einer Stopfung unterhalb Begeßack gefolgert sei:

Diese Erscheinung ist nicht auf die bezeichnete Woche beschränkt gewesen, vielmehr tritt dies, wenn auf einer längeren Strecke das Eis feststeht, immer ein. Es sind dann die Ebbe- und Fluthdifferenzen stets sehr gering. Ich habe dies schon früher selbst oft beobachtet.

Befragt über das Verfahren des Bauinspector Heineken bei Beseitigung der oberen Stopfung:

Ich halte dies Verfahren für vollständig richtig.

Befragt, ob Comparent sonst dem Bauinspector Heineken wegen seines Verhaltens einen Vorwurf zu machen habe:

Ich habe dem Inspector Heineken, als ich ihn am 19. in Begeßack traf, gesagt, ich hätte es für wünschenswerth gehalten, wenn er sich über die ersten Anzeichen der Eisstopfung von seinen Unterbeamten zeitiger hätte berichten lassen, namentlich für den 14. oder 15. Februar wären etwas bestimmtere Nachrichten erwünscht gewesen. Ich wiederhole aber, daß eine Eisstopfung und deren Folgen sehr rasch eintreten. Einen Vorwurf darüber, daß Bauinspector Heineken die Stopfungen nicht schon mehrere Tage vorhergesehen hat, kann ich demselben nicht machen.

Vorgelesen. Genehmigt. Entlassen.

(gez.) Dr. Jode, Secr.

Fortgesetzt den 23. März 1881, Vormittags 11 Uhr.

Gegenwärtig: dieselben.

Ad acta: Ladung c. doc. ins. für:

- 1) Albert Lahmann,
- 2) Wilh. Schön,
- 3) Chr. S. Papendieck

zum heutigen Termin.

Erschienen war:

Albert Lahmann. Derselbe erklärte befragt:

Ich bin 55 Jahr alt, Rechnungsführer der Baudeputation, Abtheilung Hochbau, der Blocklander Entwässerungsanstalt, der Torfkanäle und des Kuhgrabens.

Zur Sache befragt:

Ich habe an Herrn Senator Plump ein Schreiben gerichtet, in welchem ich meine Vernehmung hier gewünscht habe, weil ich von verschiedenen Seiten darauf angerebet bin, als ob ich Herrn Senator Tetens vom Chartern der Lloydampfer abgerathen hätte.

Ich bemerke darüber Folgendes:

Ich habe Herrn Schon, den Rechnungsführer der Baudeputation, Abtheilung Wasserbau, schon im vorigen Jahre häufig, vielleicht während eines halben Jahres, vertreten. Ich habe diese häufige Vertretung als für sehr nachtheilig für den betreffenden Verwaltungszweig erkannt und habe dies auch Herrn Senator Tetens schon im Herbst vorigen Jahres mitgetheilt. Dies führte dazu, daß mir von Herrn Schon gesagt wurde, diese öftere Vertretung werde nur noch auf kurze Zeit nöthig werden. Herr Schon wollte anderweitige Einrichtungen treffen. Am 9. Februar d. J. erhielt ich die Aufforderung von Herrn Senator Tetens, wegen zeitiger Abwesenheit des Herrn Schon zu ihm zu kommen. Ich that dies und Herr Senator Tetens legte mir einen Bericht des Inspector Heineken vom 5. Februar und ein Anerbieten von Westphal vom 9. Februar vor mit dem Ersuchen mich darüber zu äußern. Ich erwiderte, ich vermöchte die Tragweite der Maßregeln nicht zu überblicken, hielt es übrigens für bedenklich, bei dem Thauwetter und wachsenden Wasserstände solche Arbeiten, zumal für dieselben keine Fonds vorhanden seien, anzuordnen. Ich ersuchte Herrn Senator Tetens, sich jedoch über diese Sache mit seinen Herrn Kollegen von der Baudeputation zu besprechen. (Bei Vorlesung: mit dem Hinzufügen, daß ich die Verantwortlichkeit ablehnen müsse.)

Herr Senator Tetens erzählte mir ein paar Tage darauf, daß er dies gethan habe unter Zuziehung des Oberbaudirector Franzins. Einige Tage später, ich glaube es war an einem Freitag Abend, theilte mir Herr Senator Tetens mit, daß nunmehr doch die Westphal'schen Dampfer zum Eisaufbrechen gechartert worden seien; sie, die senatorischen Mitglieder der Baudeputation, hätten dies dem Oberbaudirector über den Kopf genommen.

Auf Befragen, ob bei der Besprechung vom 9. Februar, von Gefahr die Rede gewesen sei:

Nein, gar durchaus nicht, es war nur die Rücksicht auf die Stromwerke erwogen und maßgebend gewesen.

An einem späteren Tage, als die Eisstopfung schon eingetreten war, ging ich zu Herrn Senator Tetens und traf dort Herrn Senator Delrichs. Herr Senator Tetens zeigte mir ein Schreiben des Lloyd und fragte mich um meine Meinung darüber. Ich erblickte in diesem Schreiben des Lloyd eine Ablehnung der bisherigen Verhandlungen.

Nach Vorlesung von [19] zu [13] dieser Acten:

Ich erinnere mich jetzt, daß als Herr Senator Tetens mir dieses Schreiben vorlegte, Herr Senator Delrichs nicht zugegen war. Letzteren habe ich einen oder ein paar Tage früher bei Herrn Senator Tetens getroffen.

Bei diesem früheren Gespräch mit den Herren Senatoren Tetens und Delrichs war davon die Rede, daß die Gesellschaft Neptun die Hergabe von Dampfern zum Eisaufbrechen abgelehnt habe und was nun zu machen sei. Ich war der Ansicht, daß man suchen müsse von Geestemünde einen Dampfer zu bekommen und daß Inspector Heineken

Ex officio:

[1] und [4]

in [12]

dieser Acten.

telegraphisch angewiesen werden müsse, sich mit dem Preussischen Bau-
inspector Tolle in Grohn darüber ins Benehmen zu setzen. Die Herren
Senatoren Tetens und Delrichs waren der Meinung, daß man
besser thue, durch den Baurath Hantkes die Verhandlungen zu führen.
Später hörte ich, daß der letztere Weg gewählt sei und daß Baurath
Hantkes abschlägige Antwort erhalten habe.

Ex off. cf.
[15] und [24]
in [13]
actorum.

Nach näheren Vorhalten:

Diese letztere Unterredung wird wahrscheinlich am 16. Februar
stattgefunden haben.

Vorgelesen. Genehmigt. Entlassen.

(gez.) Dr. Jode, Secr.

Ad acta wurde genommen:

- 1) Zusage von Chr. Papendieck.
- 2) desgl. von W. Schon.
- 3) Ladung für Joh. Depken.
- 4) Schreiben von Herrn Senator Pauli an den Herrn Landherrn
mit dessen Erwiderung, in Abschrift.

(gez.) Dr. Jode, Secr.

Fortgesetzt den 23. März, Nachmittags 4 Uhr.

Gegenwärtig: dieselben.

Ad acta: Zustellungsbescheinigungen, betr. Schreiben an

- Lüder Meybohm zu Rablinghausen.
- Tönjes Numund zu Lankenau.
- Albert Petersen in Lankenau.
- Bernhard Boße in Gröplingen.

[31]
[32]
[33]
[34]

[35]
[36]

Es erschien

- 1) Albert Petersen, derselbe erklärte befragt:

Ich bin 47 Jahre alt, Deichhauptmann des Deichverbandes für
das Niedervieland, ich wohne in Lankenau.

Zur Sache befragt, insbesondere darüber, ob Comparent die Gefahr der
Eisstopfung und Ueberschwemmung vorhergesehen habe:

Ich habe vom 10. Februar an nach dem im vorigen Jahre in
Hasenbüren angebrachten Pegel den Wasserstand genau beobachtet und
täglich notirt. Das Wasser begann damals so stark zu wachsen, daß
ich Gefahr davon befürchtete. Ich wußte, daß unterhalb Eisstopfungen
eingetreten waren.

Ich bemerke, daß bei normalen Verhältnissen der Wasserstand bei
Hasenbüren ca. 1 Meter niedriger sein muß als in Bremen.

Am 11. ging ich wegen dieses wachsenden Wasserstandes zum
Wasserbau-Bureau zu Inspector Clausen und theilte ihm meine Be-
fürchtungen mit. Inspector Clausen wußte damals schon, daß unten
Eisstopfungen sich gebildet hatten. Ich war zu Inspector Clausen
gegangen, weil ich als Deichhauptmann es für meine Pflicht hielt, ihn
zu warnen. Inspector Clausen versicherte, es solle alles Mögliche
gethan werden.

Am Sonntag Morgen schickte ich Botenschaft zu Inspector Clausen,
daß es so nicht mehr ginge;*) unsere Sandsäcke und unser Material war
aufgebraucht, das Wasser lief schon 2—3 Fuß hoch über die Deiche
unterhalb Hasenbüren. Ich schrieb ihm durch den Deichgeschwornen
Boße in Hasenbüren, daß, wenn das Eis nicht fortgebracht würde,

*) i. jedoch Aussage des Inspector Clausen S. 169, 170 des Protokolls und [114], welche lauten:
Bremen, den 24. März 1881.

Herrn Regierungsjetretair Dr. Jode

Hier.

Anbei verfehle ich nicht das gewünschte Schreiben von dem Deichgeschwornen Boße in Original
mit dem ergebensten Bemerkten zu übersenden, daß das Schreiben nicht vom 13. sondern vom 17. Februar
datirt und am 18. Februar, nachdem die Südvorstadt bereits überschwemmt war, in meine Hände gelangt ist.
Die von Boße gewünschte Benachrichtigung über Ausbrechen des Eises mittelst Dampfers war unabhängig
von diesem Schreiben inzwischen bereits am 17. Februar durch einen Boten diesseits veranlaßt worden.

Hochachtungsvoll (gez.) Clausen.

wir mit Mann und Maus zu Grunde gehen müßten. Schon am Sonnabend hatte ich Inspector Clausen gesagt, das Eis müßte vor allem weg. Inspector Clausen ist auch dann einmal bei uns gewesen, ich weiß nicht mehr genau an welchem Tage. Er sagte, er könne sich um uns nicht so viel bekümmern, er habe sonst so viel zu thun.

Auf Befragen:

Die Eisstockung selbst konnten wir der Entfernung wegen nicht beobachten, ich habe meine Beobachtungen nur an der Wasserfläche gemacht.

Ich kann jedoch sagen, daß schon am Sonnabend bei Büren Eisberge etwa von der doppelten Höhe dieses Zimmers (e. o. der Guldensammer) in Folge der Stopfung zu sehen waren.

Die offene Weser hatte auch bei Hasenbüren keinen Strom, nur an der Hasenbürener Seite zeigte sich eine kleine Rille starken Stroms.

Am „Miethoop“ hat der Strom, entsprechend der schrägen Richtung der Eisstopfung, ein tiefes Loch in's Land gerissen. Das Wasser strömte da in die Ochtum hinein. Letzteres beruht auf Beobachtungen Anderer. Die Spuren davon sollen noch jetzt zu sehen sein.

Auf Befragen:

Joh. Depken habe ich in jenen Tagen nicht gesehen und gesprochen.

Ich bemerke noch, daß die Niedervielander bei dem guten Zustande der dortigen Deiche, von welchen die Ochtumdeiche einen Wasserstand von 16 Fuß abhalten können, während die Weserdeiche bei Lankenau auch bei dem hohen Wasserstande von 19 Fuß nicht übergelaufen sind, nicht vom Wasser gelitten haben würden, wenn das Eis rechtzeitig beseitigt worden wäre.

Auf Befragen:

Ich bin in Lankenau geboren und kenne die Wasserverhältnisse genau. Anfang der vierziger Jahre habe ich in Lankenau auch eine größere Eisstockung mit durchgemacht.

Befragt, ob in der betreffenden Woche vor der Ueberschwemmung Comparent in Lankenau Treibeis beobachtet habe:

Es war in jenen Tagen so wenig Treibeis zu sehen, daß wir uns über die geringe Menge gewundert haben.

Vorgelesen. Genehmigt. Entlassen.

2) Tönjes Numund. Zunächst über seine Person befragt:

Ich bin 50 Jahre alt, wohnhaft in Lankenau, Landmann, bin Beigeordneter des Deichhauptmanns Petersen.

Zur Sache befragt:

Wir haben in unserem Dorfe Lankenau viel davon gesprochen, daß wenn das Eis aus der Weser nicht wegginge, unsere Deiche in Gefahr kommen würden. Es war dies ein paar Tage vor der Ueberschwemmung. An welchem Tage das war, kann ich nicht mehr mit Bestimmtheit sagen.

Auf Befragen, ob Comparent mit Joh. Depken gesprochen habe:

Ich habe in jenen Tagen mit Depken in Lankenau oder Seehausen wegen des Heerdbuchs gesprochen. Bei dieser Gelegenheit hat Depken sich auch nach den Eis- und Wasserverhältnissen erkundigt und waren wir Beide der Ansicht, daß ein Unglück für das rechte Weserufer zu befürchten sei, wenn das Eis nicht fortginge.

Auf Befragen:

Ich habe nicht bemerkt, daß in der Weser zu jener Zeit weniger Strom gewesen ist als sonst.

Von der Eisstopfung bei Büren habe ich Nichts gesehen.

Vorgelesen. Genehmigt. Entlassen.

Hasenbüren, den 17. Februar 1881.

An den Herrn Deich- und Wegbauinspector Clausen.

In Folge des Hochwassers sind weiter keine Deichschäden vorgekommen, aber das Wasser ist stets im Steigen, es zeigte an der Wasseruhr vor Hasenbüren heute Morgen 4,20 m und alle Deiche zwischen Seehausen und Hasenbüren sind bereits gestaut, die Chaussee ist eine Strecke gestaut und in vielen Häusern

3) Lüder Meybohm. Zunächst über seine Person befragt:

Ich bin Landmann aus Rablinghausen, 51 Jahr alt, Deichgeschworne.

Zur Sache befragt:

Schon in den Tagen, als vor der Ueberschwemmung wieder Frostwetter eintrat, war von der Ueberschwemmungsgefahr, welche entstehen könnte, wenn das Eis nicht wegginge, die Rede. Es war bekannt, daß das Eis bei Büren sich gesetzt hatte.

Auf Mittheilung, daß am 15. Februar die Nachricht von der Bürener Eisstopfung hieher gekommen sei und befragt, ob in Rablinghausen schon vorher dies bekannt gewesen sei:

Dies war schon mehrere Tage vorher bei uns bekannt, man meinte, wenn das Eis nicht bald wegginge, werde es uns schlimm gehen.

Auf Befragen:

Mit Depken habe ich am 15. auch über diese Verhältnisse gesprochen.

Auf Befragen über Depkens Aussage pag. 66 unten:

Wasser habe ich nicht im Hause gehabt, es ist freilich nahe daran gewesen. Schon vor dem 17. war das Wasser in der Nähe meines Hauses.

Vorgelesen. Genehmigt. Entlassen.

4) Bernhard Bosse. Zunächst über seine Person befragt:

Ich bin Landmann in Gröplingen, Beigeordneter, 49 Jahre alt.

Zur Sache befragt:

An einem Donnerstag, so viel ich mich erinnere — es war jedenfalls noch vor der Ueberschwemmung — war ich mit Joh. Depken und Tönjes Numund nach Seehausen hinunter. Wir sprachen darüber, daß es schlimm aussehe, wenn das Wasser noch weiter wachsen würde. Mir ist damals aufgefallen, daß die Deiche schon so weit im Wasser saßen.

Ich kenne sonst die Wasserverhältnisse wenig und bekümmere mich auch nicht darum.

Vorgelesen. Genehmigt. Entlassen.

(gez.) Dr. Fode, Secr.

Fortgesetzt den 26. März 1881.

Gegenwärtig: dieselben.

Ad acta: Zustellungsbescheinigungen für

- 1) Joh. Depken,
- 2) Lloyddirector Lohmann,
- 3) Stromwächter Segelken und Schlengenmeister Grote,
- 4) Schlengenmeister Ahrens,
- 5) Stromwächter Rogge.

Es erschien:

- 1) Johann Depken.

Zunächst wurde das Protokoll über die Vernehmung des Comparenten vom 16. d. Mts. vorgelesen und genehmigt.

Die Vernehmung wurde dann fortgesetzt.

Am 16. Abends begann das Ueberlaufen der Ochtmendeiche von Wahrthurm bis zum „Geeren“, was ich am Abend des 16. in der

ist Wasser und viele Familien sind ausgezogen nach den höher belegenen Häusern. Wenn es so im Steigen bleibt, geht das ganze Dorf unter Wasser und erlaube Sie, doch benachrichtigen zu wollen, ob Dampfer im Eise zu brechen sind, denn das ist das einzige Mittel, um das Wasser zu verhindern, denn Sand und sonstige Materialien sind nicht mehr vorhanden.

Mit Hochachtung
(gez.) Herm. Fode,
Deichgeschworne.

Bürgerchaft etwa um 8 Uhr durch Dr. Pavenstedt hörte, der mir sagte, daß Herr Fitger sich davon durch eigene Anschauung überzeugt habe.

Nachdem inzwischen das Eisaufbrechen bei Büren fortgesetzt und dies das Abtreiben des Eises am 18. Februar Abends zur Folge gehabt hatte, begann vom 19. Morgens an das rapide Anwachsen des Ueberschwemmungswassers im Blocklande. Nach meiner Ansicht war das Aufbrechen der oberen Eisstopfung ohne gleichzeitige Beseitigung des unteren Eises, nachdem nun einmal die Südevorstadt überschwemmt war, eine völlig verkehrte Maßregel.

Am Sonntag Abend, den 20. Februar, war bei Schwachhausen der damalige höchste Wasserstand mit 1,52 m über Bremer Null erreicht. Befragt über die Angabe des Inspector Heineken pag. 30:

Ich muß ganz entschieden bezweifeln, daß im nördlichen Ueberschwemmungsgebiet der Wasserstand noch höher gestiegen sein würde, wenn das Eis unterhalb Begejäck vor demjenigen der oberen Stopfung beseitigt sei; ich bin vielmehr der entschiedenen Ansicht, daß der Wasserstand ein niedrigerer geblieben wäre, wenn die obere Stopfung nicht beseitigt sei.

Bei der ersten Ueberschwemmung im December, als in Bremen 18 Fuß Wasser waren, hatten wir in Schwachhausen nur 1,37 m über Bremer Null, dagegen bei dem bedeutend niedrigeren Wasserstande im Februar stieg bei Schwachhausen das Ueberschwemmungswasser auf 1,52 m. Auch spricht für meine Ansicht, daß der Wasserstand im nördlichen Ueberschwemmungsgebiet nach dem Durchbruch des Eises unterhalb Begejäck sehr rasch fiel.

Gegen die Ansicht des Inspector Heineken spricht auch der Umstand, daß, wenn das Eis am 20. Februar bei Begejäck nicht weggegangen wäre, wir in Schwachhausen einen Wasserstand von 1,90 m hätten haben müssen, während wir thatsächlich 1,52 m erhalten haben, da inzwischen das Eis unterhalb Begejäck wegging. Den Stand von 1,90 m hätten wir haben müssen, weil der Begejacker Pegel 2,25 m unter dem Bremer Pegel liegt und in Begejäck am 20. ein Niedrigwasserstand von 4,15 m gemessen wurde. Wir haben in Schwachhausen nur, da glücklicherweise wegen des eintretenden Eisaufbruchs keine völlige Auspiegelung mit dem Begejacker Wasser eintrat, 1,52 m Wasser erhalten. In der Nacht vom 18. auf den 19. von 11 Uhr Abends bis 7 Uhr Morgens ist das Wasser am Burger Pegel um 35 cm gestiegen, ein Beweis, daß die Eisbarriere in der Lesum das Wasser nicht erheblich aufgehalten hat.

Vorgelesen. Genehmigt. Entlassen.

[42] Herr Senator Pauli übergab zu den Acten ein Schreiben des Zeugen Alb. Petersen vom 24. d. Mts., eingegangen am 25. d. Mts., wonach der von ihm pag. 93 erwähnte Brief des Bohe an Inspector Clausen nicht am Sonntag den 13., sondern erst einige Tage später abgeschickt ist.

[43] Ferner wurde zu den Acten genommen: Schreiben des Inspector Clausen vom 24. d. Mts. *) nebst eingelegtem Schreiben des Deichgeschwornen Bohe.

[44] Ferner: Schreiben des Inspector Heineken vom 25. März mit Anlage, wonach er das Seite 8 erwähnte br. m. Schreiben des Herrn Senator Tetens nicht habe auffinden können.

[45] 2) Johann Georg Lohmann, 50 Jahre alt, Director des Norddeutschen Lloyd hieselbst.

Auf Mittheilung von [2] in [12] actor:

Dieses Schreiben ist mir bekannt, ich kann dessen Inhalt nur bestätigen. Am Morgen des 2. Februar war Bauinspector Heineken

*) s. Note zu Druckseite 239.

am Comptoir des Lloyd und fragte, ob die Dampfer zu haben seien. Von einer Gefahr durch Eis wurde damals nicht gesprochen. Die Anfrage Heinekens war als eine vorläufige zu betrachten.

Ich bemerke, daß die Meinung unserer Forderung die war, daß die 1500 M. für beide Dampfer gelten sollten, aber daß sie auch zu zahlen seien, wenn einer der Dampfer reparaturbedürftig werden sollte.

Ich weiß dann, daß Herr Hargesheimer zu Herrn Senator Tetens gegangen ist, daß Letzterer nach Angabe des Herrn Hargesheimer unsere Forderung zu hoch befunden hat und daß daraufhin auf meinen Rath diese Forderung auf 300 M. per Tag und Uebernahme der Reparaturkosten Seitens des Staats abgeändert ist. Aber auch darauf ist nicht eingegangen.

Später, an einem Sonnabend, wahrscheinlich am 12. Februar, hat Herr Schon, Rechnungsführer der Baudeputation, Abtheilung Wasserbau, sich dem Lloydpersonal gegenüber an der Börse berüht, daß der Staat viel billiger sich Dampfer verschafft habe.

Wieder einige Tage darauf kam Inspector Heineken früh Morgens an das Lloydcomptoir und ersuchte mich wiederum um Herabgabe von Dampfern und Angabe der Bedingungen. Ich sprach persönlich mit Inspector Heineken und sagte ihm, daß bei den inzwischen sehr veränderten Eisverhältnissen von der ersten Forderung nicht mehr die Rede sein könne, sondern daß an der Forderung von 300 M. per Tag und Uebernahme der Reparaturkosten festgehalten werden müsse. Inspector Heineken ließ fallen, wir könnten ja eine höhere Summe als 1500 M. fordern. Ich lehnte dies ab, weil der Lloyd überhaupt bei der ganzen Sache keinen Vortheil haben, sondern sich nur gegen Schaden hüten wollte.

Auf Vorlage von [18] und [19] in [13] actor. *)

Hiermit hat es seine Richtigkeit. Wenn ich recht erinnere, ist der Brief [19] schon Mittags geschrieben; Abends, etwa gegen 8 Uhr, kam Herr Senator Tetens an's Comptoir und bemerkte, daß, wenn die Verwendung der Dampfer „zwecklos“ sei, davon überhaupt nicht weiter die Rede sein könne. Ich erwiderte, daß ich diesen Ausdruck schon meinerseits monirt habe, da dies ja nicht unsere Sache sei. Auf weiteres Befragen von Herrn Senator Tetens erklärte ich, daß, wenn die Dampfer zu unseren Bedingungen verlangt würden, sie jeder Zeit zur Verfügung gestellt werden sollten. Zum Abschluß kam es aber damals nicht. Abends, ungefähr um 9 Uhr, erhielt ich dann einen Brief von Herrn Senator Tetens, in welchem unsere Dampfer zu unseren Bedingungen requirirt wurden.

*) [18] und [19] in [13] lauten:

Bremen, den 16. Februar 1881.

An die Direction des Norddeutschen Lloyd hieselbst.

Vor definitiver Entscheidung in Betreff der von verehrlicher Direction heute Morgen dem Bauinspector Heineken gestellten Bedingungen wegen Aufeisung der Weser durch dortseitige Dampfer „Simson“ und „Vormärts“ erlaubt sich die Unterzeichnete ergebenste Anfrage, ob es etwa thunlich sein würde, diese Dampfer im Laufe des Tages so zu placiren, daß dieselben nöthigen Falls morgen früh mit dem Aufbrechen des Eises würden beginnen können.

Die Baudeputation (Abtheilung Wasserbau).

(gez.) Tetens.

Bremen, 16. Febr. 1881.

An die Baudeputation, Abth. Wasserbau hier.

Auf Ihre gefällige Anfrage erlauben wir uns ganz ergebenst zu erwidern, daß ein Eisbrechen mit Dampfern bei den augenblicklichen Eisverhältnissen unserer Ansicht nach ganz zwecklos sein würde. Ehe wir an diese Arbeit gehen können ist ein Feststellen der Bedingungen, wie wir dieselben heute Vormittag Herrn Inspector Heineken im Allgemeinen mittheilten erforderlich, und sehen Ihren gefälligen Dispositionen hierüber entgegen.

Direction des Norddeutschen Lloyd.

(gez.) Hargesheimer.

Nach Vorlesung von [20] in [13] der Acten:

109.

Das ist der Brief.
Nach Empfang desselben habe ich sofort ein dringendes Telegramm an die Lloydagentur in Bremerhaven abgesandt, zu dessen Expedition ich glücklicherweise (weil kein Nachtelegraphendienst ist) noch den Boten des Herrn Senator Tetens benutzen konnte, so daß Herr Wendt das Telegramm noch am selben Abend erhielt. Ganz früh Morgens am 17. hat dann der Dampfer „Simson“ die Arbeit begonnen, der „Vorwärts“, welcher erst ausgeschleust werden mußte, folgte etwas später im Laufe des Morgens.

Auf Befragen:

Die von uns in diesem Jahre zuerst gestellte Forderung von M. 1500 war so hoch gestellt, weil wir im vorigen Jahre, wo wir M. 300 per Tag erhielten, ca. M. 7000 Reparaturkosten gehabt haben.

110.

Auf Befragen:

Das Interesse des Lloyd an dem Eisaufbruch war nur secundärer Natur. Wir leiden nur dadurch, daß sich in Folge des Güterandrangs die Beförderung der Güter in Bremerhaven verzögert, ein directer Schaden erwächst uns durch die Eissperre nicht, da in unseren Kon- nassamenten die Klausel enthalten ist, daß, wenn der Strom durch Eis gesperrt ist, doch die Eisenbahnfracht bezahlt werden muß.

Auf Befragen:

Wir mußten unsere Offerte als abgelehnt ansehen, weil wir keine Antwort darauf erhielten, eine ausdrückliche Ablehnung ist nicht erfolgt.

Auf ferneres Befragen:

Die Westphälischen Dampfer kenne ich sehr gut, dieselben sind zum Eisaufbrechen absolut ungeeignet.

Auf Befragen:

Ich traf Herrn Depken in der Pferdebahn, wo mir derselbe erzählt hat, er komme von Hasenbüren und es sehe dort schlimm aus, worauf ich ihm erwiederte, es sei eine Sünde, daß man so kleinlich verfahren und unsere Offerte abgelehnt und dadurch das ganze Unglück herbeigeführt habe. Dies Gespräch fand, wie ich glaube, am 12. Februar statt.

111.

Vorgelesen. Genehmigt. Entlassen.

3) Johann Grote aus Lantenau, 31 Jahr alt, Schlengenmeister in Lantenau:

Ich habe die mir von der Wasserbauinspektion, meiner vorgesetzten Behörde, aufgegebenen Arbeiten an den Schlengen u. s. w. auszuführen. Mir ist auch eine Instruction über meine Pflichten ertheilt. In derselben steht auch unter Anderen, daß ich auf die Eis- und Strom- verhältnisse zu achten und, wenn es erforderlich erscheint, darüber Nachricht zu geben habe. Auch habe ich den Wasserstand an dem nahe bei meinem Hause befindlichen Pegel täglich zu notiren und diese Notirungen monatlich an das Wasserbaubüreau einzusenden.

112.

Auf Befragen:

Auch bei hohem Wasserstande oder bei Eisgang zc. habe ich die Wasserstandsnotizen nur monatlich einzuschicken; in diesem Winter ist mir eine frühere oder öftere Einsendung nicht zur Pflicht gemacht.

Auf Befragen:

Am 5. Februar brach das Eis vor Lantenau auf und dies habe ich schriftlich dem Bauinspector Heineken berichtet. Vor der langen Bucht blieb damals das Eis wieder sitzen. In der folgenden Zeit habe ich nichts Besonderes weiter berichtet. Auch über die Eisstopfung in der Zeit bis zu deren Aufbruch habe ich Nichts beobachtet.

Der Strom war anscheinend regelmäßig, vielleicht hätte er etwas stärker sein können, aber ich kann Nichts darüber sagen.

Auf die Pegelverhältnisse in Bremen und die etwaigen Unterschiede mit unserm Pegel habe ich nicht geachtet.

4) Heinrich Hermann Segelken, 72 Jahre alt.

Ich bin seit 1846/47 Stromwächter in Lankenau. Ich bin mit Instruction versehen. Ueber das Festsetzen und den Aufbruch des Eises habe ich schriftlich oder mündlich dem Bauinspector Heineken jederzeit berichtet.

Nachdem das Eis im Februar d. J. — der Tag ist mir nicht erinnerlich — aufgebrochen und sich in der langen Bucht wieder gesetzt hatte, habe ich auch dies sofort berichtet.

Daß das Wasser darnach dann etwas aufgelaufen ist, habe ich wohl beobachtet, weiter ist mir am Flusse Nichts aufgefallen.

Auf Befragen:

Die Eisstopfung, die sich am Glockenstein bei Hasenbüren gebildet hatte, habe ich mir angesehen; nach einigen Tagen ist dort das Eis weggegangen und hat sich bei Büren wieder festgesetzt. Letztere Stopfung habe ich nicht gesehen.

Auf Befragen:

Ich habe nach meiner Instruction täglich den Pegelstand in Woltmershausen zu notiren und diese Notizen monatlich dem Bauinspector Heineken einzusenden.

Eine besondere Instruction irgend einer Art habe ich in diesem Winter nicht erhalten.

Auf Befragen:

Ich habe von Niemandem gehört, daß durch die Eisstopfung bei Büren Gefahr entstanden sei.

Vorgelesen. Genehmigt. Entlassen.

5) Christian Ahrens, 39 Jahre alt, Schlengenmeister in Niederbüren:

Ich bin 1870 angestellt und habe auch eine Instruction erhalten. In diesem Winter habe ich keine besondere Instruction irgend einer Art erhalten. Nach meiner Instruction habe ich den Eisgang zu beachten.

Das Eis hat sich in diesem Winter, nachdem es beim Glockenstein aufgebrochen war, soviel ich weiß, am 11. Februar bei Niederbüren eben unterhalb des Dorfes wieder gesetzt. Ich bemerke, daß ich an der Grenze der Niederbürener und Lesumbrooker Feldmark wohne und daß die Stelle, wo dieses Wiederfestsetzen des Eises stattfand, eine Strecke oberhalb meiner Wohnung liegt. Bei dem Festsetzen war zunächst nichts Besonderes zu bemerken; dies theilweise Aufbrechen und Wiederfestsetzen kommt öfters vor. Am 12. und 13. ging der Strom noch gut unter dem Eise hindurch, auch hörte ich, daß Eischollen unterdurchgingen. Das Eis war ca. 12 Zoll stark. Am Sonntag den 13. brachen im Eise noch Löcher etwa von der Größe dieses Zimmers auf (s. o. Guldensammer), was auch bewies, daß noch starker Strom durchfloß. Am selben Tage bemerkte ich zuerst Grundeis, aber es hemmte den Strom noch nicht stark. Am Montag stand das neue Grundeis bis zum „Riespott“ hinauf; auch damals ging noch das Wasser genügend unter dem Eise durch. Am Montag Nachmittag etwa um 3 Uhr brach dieses Grundeis auf und drängte sich theils unter das alte Eis bei Niederbüren, theils über den „Mietthof“ in die Dohm. Stellenweise hatte sich das alte Eis schon am 11. ca. 1—1½ Fuß, also nur unerheblich,

zusammengeschoben, dagegen staute sich das neue Grundeis am oberen Ende der Eisstopfung ca. 6 Fuß hoch auf. Etwas Strom ging auch damals nach dem Aufbruch des Grundeises noch hindurch, jedoch war der Strom erheblich gehemmt.

Am Morgen des 15. bemerkte ich, daß der Ueberlauf nach der Ochtum hin durch Eis sich allmählich zugefegt hatte.

Auf Befragen:

Ich habe am 12. und 15. Februar nach Bremen berichtet, am 12. schickte ich, weil ich krank war, einen Boten herauf, da ich dies für meine Pflicht hielt; eine besondere Gefahr konnte ich damals in den Verhältnissen nicht erblicken. Am 15. Februar Morgens erschien mir die Sache gefährlich, der Wasserstand war schon damals reichlich so hoch wie um Weihnachten.

Auf Befragen:

Die Eisstopfung bewirkte ein starkes Aufstauen des Wassers, das Wasser lief am Pegel bei der Moorlosen Kirche 15 Fuß 3 Zoll hoch auf, dies war, wenn ich recht erinnere, am 16. Den Wasserstand am Pegel beobachtet dort der Lehrer.

Vorgelesen. Genehmigt. Entlassen.

6) Johann Rogge, 73 Jahre alt, Stromwächter in Oslebshausen:

Bei meiner Anstellung im Jahre 1856 habe ich eine Instruction erhalten, wonach ich auf die Strom- und Eisverhältnisse, auf Fluth und Ebbe zc. zu achten habe. Ein Pegel ist in Oslebshausen nicht vorhanden.

Eine besondere Instruction ist mir für diesen Winter nicht erteilt. Ueber den Eisaufbruch bei Oslebshausen habe ich persönlich auch in diesem Jahre berichtet. Es war dies Anfang Februar, den Tag erinnere ich nicht mehr.

Zu weiteren Berichten habe ich keinen Anlaß gehabt.

Auf Befragen:

Bei uns war von irgend etwas Auffallendem im Strom sonst nichts weiter zu berichten.

Vorgelesen. Genehmigt. Entlassen.

(gez.) Dr. Jode, Secr.

Fortgesetzt den 7. April 1881.

Gegenwärtig: dieselben.

Ad acta: Ladung für

[47]

W. Jhon,

[48]

Chr. H. Papendiek,

[49]

Baggeraufseher Klatte,

[50]

Capitän Krudewolf.

[51]

Schreiben der Regierungskanzlei an das Amt Bremerhaven.

Aufgabe der Station Oslebshausen über die Thermometerstände vom 1.—18. Februar.

[52—54]

Drei Dienstabweisungen für Stromwächter und Schlingenmeister.

[55]

Stenographischer Bericht über die Verhandlungen der Bürgererschaft vom 23. Februar d. J.

Es erschien:

1) Wilhelm Siegfried Carl Schon, 45 Jahr, Kaufmann hieselbst, Rechnungsführer der Baudeputation, Abtheilung Wasserbau.

120. Nach Mittheilung des Wesentlichen aus den bezüglichen Vorgängen im Februar d. J. erklärt derselbe, befragt:

Die mir angegebenen Thatfachen kann ich im Allgemeinen nur bestätigen.

Nach Vorlesung der Aussage des Bauinspector Heineken, pag. 8 des Protokolls:

Im Ganzen ist dies richtig, nur war ich schon vorher bei Herrn Senator Tetens gewesen, so daß, als Bauinspector Heineken mir in der Wachtstraße begegnete, ich demselben sofort sagte, er solle telegraphisch unten über die Eis- und Wasserstände Erkundigungen einziehen. Nachmittags ging ich wieder zu Herrn Senator Tetens und sprach mich nach Kenntnißnahme des Inhalts der inzwischen eingegangenen Telegramme dafür aus, daß die Westphal'schen Dampfer requirirt würden.

Auf Befragen:

Den Oberbaudirector Franzius habe ich in jenen Tagen nicht gesprochen. Von seinen Aeußerungen habe ich ja indirect öfter erfahren.

121. Der Comparent gab sodann Mittheilungen über die ihm bekannten Vorgänge vom 14. und 15. Februar, welche mit dem in den Acten bereits Enthaltenen übereinstimmten.

Auf Befragen:

Daß in der Sitzung der Baudeputation vom 14. auf die Depesche an Bauinspector Heineken hin nichts Weiteres veranlaßt und von den Technikern keine besonderen Maßregeln angeordnet sind, wird daran gelegen haben, daß man damals keinerlei Gefahren voraussah. Auch ich dachte mir bei dieser Nachricht nur, es würde nun zum Nachtheil der Schifffahrt die Befreiung des Flusses vom Eise ein paar Tage länger auf sich warten lassen. Auch habe ich auf die Fortsetzung der Arbeiten des Eis-aufbrechens aus dem Grunde keinen erheblichen Werth gelegt, weil namentlich dem Lloyd an der früheren Beseitigung des Eises, wie ich wußte, nicht besonders gelegen war.

122.

Auf Vorhalt der Aeußerung des Comparenten pag. 101 Sp. 1 und pag. 104 Sp. 1 von [55] actor:

Ich habe diese Summe von 27 000 M. aus dem Munde von Herrn Consul H. H. Meier gehört. Später habe ich allerdings von Capitän Hargessheimer gehört, daß die Summe für die eigentlichen Reparaturkosten nicht so hoch gewesen sei, vermuthlich werde Herr Consul Meier auch entgangenen Gewinn mit eingerechnet haben.

Auf Befragen:

Am 16. und 17. Februar war ich von hier abwesend, so daß ich über die Vorgänge dieser Tage Nichts sagen kann.

123.

Ueber die Berathungen am 18. Februar äußerte sich Comparent in Uebereinstimmung mit den bereits registrirten Aussagen.

Am 19. Februar begleitete ich den Oberbaudirector Franzius nach Begeßack hinunter, wo wir den Dampfer „Begeßack“ neben dem einen Lloydampfer in voller Thätigkeit sahen. Wir telegraphirten von Farge aus, daß es nothwendig erscheine, auch den zweiten Lloydampfer sofort in Thätigkeit treten zu lassen, da wir nicht wußten, daß der zweite Dampfer bereits gearbeitet hatte, aber reparaturbedürftig geworden war.

Auf Befragen, ob dem Comparenten von einer Eisstopfung oder der Gefahr einer solchen vor dem 15. Februar etwas bekannt geworden sei:

Ich habe vorher von keiner Seite irgend etwas hierüber gehört, erst am 15. erfuhr ich davon.

Vorgelesen. Genehmigt. Entlassen.

2) Christoph Helwig Papendieck, Kaufmann, 41 Jahre alt.

Auf Befragen über etwaige Versehen oder sonstige relevante Vorgänge in Betreff der Februarüberschwemmung:

Am Freitag, den 18., etwa Mittags 12 Uhr, traf ich auf der Straße den Oberbaudirector Franzius und den Ingenieur Gräpel, die sich nach der Südvorstadt begeben wollten. Ich fragte den Oberbaudirector, ob nicht, wenn die obere Eisstopfung beseitigt werde, die Ueberschwemmung im nördlichen Gebiet sehr zunehmen würde. Oberbaudirector Franzius sagte mir, das sei allerdings der Fall, es würden aber Vorkehrungen getroffen werden, um durch Erhöhung der zum Schutz der östlichen Vorstadt schon früher aufgeworfenen Schutzdeiche die Gefahr abzuwenden. Indessen könne diese Erhöhung der Dämme nur eine bestimmt begrenzte sein. Da mir die angegebene Erhöhung zu gering erschien, ging ich zur Polizeidirection, um mit Herrn Senator Schulz darüber zu sprechen. Ich traf aber Herrn Senator Schulz nicht an. Nachmittags ging ich nach Büren hinunter, um mir dort die Verhältnisse anzusehen und wunderte ich mich, daß dort noch gesprengt und mit dem Dampfer fortgearbeitet wurde trotz der mir von den Technikern Mittags gemachten Mittheilungen. Am Freitag, Abends, war ich mit Herrn Consul Achelis bei Herrn Senator Schulz, um mich Namens der Handelskammer zu erkundigen, ob die Packhäuser in der Neustadt gefährdet seien. Wir erwirkten eine schriftliche beruhigende Erklärung von Herrn Senator Schulz, die folgenden Tags in den Blättern erschien. Bei dieser Gelegenheit erwiderte mir Herr Senator Schulz auf meine weitere bez. Erkundigung, daß die dem Schutze der nördlichen und östlichen Vorstadt dienenden Dämme nur deshalb bis zu einer bestimmten Höhe erhöht werden könnten, weil sonst das Wasser „hinten herumlaufen“ würde. Eine Aufklärung dieser von den Technikern herrührenden Angabe konnte mir Herr Senator Schulz nicht geben. Ich ersuchte ihn in dieser Beziehung den Techniker Graepel nochmals zu fragen, ob nicht doch eine weitere Höherführung der Schutzdämme als die beabsichtigte möglich sei.

Am Sonnabend Morgen, als durch den erfolgten Eisaufruch bei Büren die Gefahr für die östliche und westliche Vorstadt herrannah, ging ich zu den Schutzdämmen an der Schwachhauser Chaussee und an den andern Stellen, fand aber dort so gut wie gar keine Arbeiter bei denselben beschäftigt. Ich erkundigte mich sofort etwa gegen 9 Uhr an der Polizei, traf aber dort nur den Inspector Rasch, der über die bezüglichen Verhältnisse nichts wußte; als dann Herr Senator Schulz ca. um 9 Uhr kam, hatte derselbe auch keine Nachrichten von der Bürener Weser. Er verschaffte sich dieselben während meiner Anwesenheit von Herrn Senator Tetens, diese Nachrichten waren aber nicht jüngeren Datums als die bereits aus der Weserzeitung mir bekannten. Auf meine Frage, was mit den vorstädtischen Dämmen nun geschehen solle, erklärte Herr Senator Schulz, daß das gestern besprochene „Hintenherumlaufen des Wassers“ mit den Eisenbahndurchlässen in der Richtung auf Walle zu zusammenhängen werde, ich schlug Herrn Senator Schulz nun vor, die zuständigen Eisenbahnbeamten zu veranlassen, sich mit der Schließung der Eisenbahndurchlässe einverstanden zu erklären, und erforderlichenfalls Arbeiter und Militär zu requiriren. Auf Befragen, was von Ingenieur Graepel inzwischen für die Höherführung der Dämme geschehen sei, erwiderte Herr Senator Schulz, er habe noch gar keine Nachricht von diesem erhalten, wisse auch nicht, wo derselbe im Augenblick zu finden sei. Den von mir gemachten Vorschlägen zu entsprechen, erklärte sich Herr Senator Schulz bereit. Von Herrn Regierungsrath Beckmann hatte ich schon früher gehört, daß derselbe schon im December mit Schließung der Eisenbahndurchlässe sich einverstanden erklärt hatte.

Vom Stadthause begab ich mich zur Redaktion der Weserzeitung, wo man sich darüber beschwerte, daß man die am Abend vorher um 11 Uhr eingetroffene Depesche über den Eisausbruch bei Büren in Ermangelung eines Nachtdienstes bei der Polizei nicht habe anbringen können.

Mittags auf der Börse veranlaßte ich einige Herren mit mir bei Herrn Senator Schulz die von mir schon am Morgen empfohlenen Maßregeln nochmals dringend zu befürworten. Uns wurde die Antwort ertheilt, daß alle diese Maßregeln bereits getroffen seien.

Abends, als ich nochmals die Schutzdämme inspicierte und nun die Arbeiter an denselben überall in Thätigkeit fand, erzählte mir Inspector Meißner, den ich bei der Leitung der dortigen Arbeiten an der Schwachhauser Chaussee traf, daß er trotz zweimaligen Hinschickens zur Polizei nicht die erforderlichen Arbeiter habe bekommen können und er militärische Hülfe wünschen müsse. Ich begab mich Abends um 10 Uhr mit Herrn Consul Achelis zu Herrn Senator Schulz in dessen Privatwohnung, wo wir veranlaßten, daß telegraphisch Militär requirirt wurde. Ich will noch bemerken, daß ich später vom Inspector Meißner gehört habe, daß nur durch die Hülfe des Militärs, unter der sachverständigen Leitung des Ingenieur Graepel, es gelungen sei, den während der Nacht entstandenen Wasserdurchbruch unter dem Eisenbahntunnel bei der Gasanstalt zu schließen.

Zum Schluß möchte ich bemerken, daß ich bei allen Behörden und Beamten die größte Bereitwilligkeit und Thätigkeit gefunden habe, da die Beamten in jener Zeit ja Tag und Nacht auf den Weinen gewesen sind. Dagegen scheint es mir allerdings an der nöthigen Centralisation gefehlt zu haben. Dafür spricht auch, daß die Zuführungswege zum Rhienberger Friedhof unpassirbar geworden wären, wenn nicht der Gemeindevorsteher von Schwachhausen Johann Depken selbstständig das Erforderliche veranlaßt hätte.

Vorgelesen. Genehmigt. Entlassen.

Vgl. [67] Druckseite 252.

3) Diedrich Klatte, 55 Jahr, erklärt über seine Person befragt:

Ich bin angestellt als Baggeraufseher, jetzt fungire ich als Aufseher im Dienste der Baudeputation, Abtheilung Wasserbau.

Zur Sache befragt:

Abends am 11. Februar (Freitag) bin ich im Auftrage von Herrn Senator Tetens mit dem letzten Zuge nach Bremerhaven gefahren, um bei den Eisausbruchsversuchen der Westphal'schen Dampfer zu assistiren. Ich wurde instruiert einmal wegen des Contracts- abschlusses, dann aber dahin, die Arbeit der Dampfer zu beaufsichtigen. Am 12. Februar, Morgens um 8 Uhr, verließen die Dampfer „Bremen“ und „Begejack“ den Hafen, ich war an Bord des Dampfers „Begejack“. Schon bei Nordenhamm trafen wir viel Treibeis, das feste Eis fand sich erst bei Hammelwarden. Wir begannen die Arbeit und setzten sie bis Abends 6 Uhr fort. Wir kamen am 12. bis Ober-Hammelwarden. Am 13. fingen wir um 1/26 Uhr Morgens wieder an. Das Eis war ungefähr 1 Fuß dick. Am Sonntag den 13. langten wir bei Lienen an, wir sahen dort Abends, daß das Eis von Lienen aufwärts in Bewegung gerathen war und sich übereinander schob; um 6 1/4 Uhr Abends stellten wir wegen Dunkelheit die Arbeit ein. Am Montag Morgen zeigte sich, daß das in Bewegung gerathene Eis sich festgesetzt hatte und eine Wand quer durch den Strom gebildet hatte, die etwa eine Viertelstunde von uns entfernt und durch die festgebliebene Eisdecke von uns getrennt war. Wir begannen um 6 Uhr wieder mit der Arbeit und arbeiteten uns bis 11 Uhr Vormittags bis zu jener Wand durch, wo, in Folge des Durchbruchs dieser Wand, ein so reißender Strom entstand, daß die Dampfer sich kaum dagegen halten konnten. Die Eis-

wand war nämlich bis auf den Grund des Wassers gegangen und hatte den Strom aufgestaut. Von dieser von uns durchgebrochenen Eisstopfung bis zum Ostergatt (Eisfleh gegenüber) war der Fluß eisfrei. Vom Ostergatt aufwärts stand das Eis überall ganz fest und zeigte nirgends Lücken. Dabei war so starkes Frostwetter, daß wir nur sehr wenig vorwärts kommen konnten und außerdem Gefahr liefen, daß das Eis sich hinter uns wieder zusammenschließen würde. Wir gaben deshalb nun die Arbeit auf, dampften nach Brake, wo wir um etwa 3 1/2 Uhr eintrafen und wo ich an Baninspector Heiniken telegraphirte, daß wegen des starken Frostes das Eisauflbrechen nichts mehr helfen könne, ich hätte aber um Rückantwort. Letztere traf nicht ein, ich blieb Nachts in Brake und ging am andern Morgen nach Bremen zurück. Befragt, ob nach seiner Ansicht damals die Lloyd dampfer die Schwierigkeiten würden haben beseitigen können:

Nach meiner Ansicht nicht, ich kenne die Lloyd dampfer „Vorwärts“ und „Simson“, weil ich auf diesen Schiffen im vorigen Winter den Eisauflbruchsarbeiten assistirt habe. Beide Schiffe sind zwar stärker als die Westphal'schen Dampfer, aber es sind Raddampfer und dadurch sind sie den Beschädigungen durch Eis beim Aufseisen mehr ausgesetzt. Auf Vorhalt, daß doch später diese Dampfer das Eis durchbrochen hätten: Die Thatfache muß ich anerkennen, aber riskant war die Arbeit jedenfalls.

Auch war die Witterung später milder als am Montag, und erfahrungsmäßig bricht dann das Eis leichter.

Auf Befragen:

Am Montag war vom Ostergatt aufwärts nur eine Eisdecke zu sehen; soviel ich bemerkt habe, ging kein Eis unter der Eisdecke hindurch, der Strom war, wenn auch nicht stark, so doch noch so kräftig, daß bei Begeßack, sowie überhaupt oberhalb damals noch keine Eisstopfung vorhanden sein konnte.

Auf Befragen:

Am 16. Februar war ich bei den Eisauflbruchsarbeiten des Dampfers „Bremen“ in der Bürener Weser thätig, wo nun eine Eisstopfung sich gebildet hatte.

Vorgelesen. Genehmigt. Entlassen.

von 4) Christian Rudewolf, 50 Jahre alt, wohnhaft in Bremerhaven, Kapitän des Lloyd dampfers „Vorwärts“.

Zur Sache befragt:

Die erste Ordre, daß wir uns fertig halten sollten, um jeden Augenblick mit dem Eisauflbrechen beginnen zu können, erhielten wir am 1. oder 2. Februar. Wir erhielten diese Nachricht durch Inspektor Wenke. Ich habe schon im vorigen Jahre für Lloydrechnung Eis aufgebrochen, damals passirte das Malheur, daß das Eis sich hinter uns zusammenschob und wir die Arbeit einstellen mußten. Da man abwärts das Eis nicht aufbrechen kann, so mußte ein anderer Dampfer mich damals befreien.

Die Ordre zum sofortigen Aufbrechen des Eises erhielten der „Simson“ und mein Schiff in der Nacht vom 16. auf den 17. Februar um 11 Uhr Abends. Der „Simson“, der nicht im Hafen lag, konnte am 17. Februar früh Morgens anfangen, der „Vorwärts“, der im Hafen lag und erst ausgeschleust werden mußte, folgte um Mittag 12 1/2 Uhr. Ich fand den „Simson“ bei Oberhammelwarden an der Arbeit und war zunächst thätig, das Festsetzen des abtreibenden Eises unterhalb zu verhindern. Am 18. wurde fortgearbeitet; der Dampfer „Begeßack“ kam uns zu Hülfe. Am 18. Abends mußte der „Simson“ nach Bremerhaven zurück, um Kohlen einzuholen. Am Nachmittage des 19. trat der „Simson“ wieder in Thätigkeit, nachdem er inzwischen

einen Schaden am Rade in Bräse hatte ausbessern müssen. Am Sonntag fanden wir beim Aufbrechen sehr schwere Arbeit, das Eis hatte sich stellenweise bei 9—10 Fuß Wasser bis an Grund festgesetzt. Am 20. Abends gegen 7 Uhr kamen wir bis Begejack durch. Von Mosen bis nach Ulrich's Werft war auf der ganzen Strecke das Eis mehr oder weniger zusammengehoben und reichte theilweise bis auf den Grund. Der Eisaufbruch war auf dieser Stelle sehr schwierig, nur an den Stellen, wo durch die Pioniere gesprengt war, und wo ringförmige Lösungen des Eises erfolgt waren, war die Arbeit etwas leichter. Die Pionierarbeiten haben also ohne Zweifel sehr genützt. Als wir bei Ulrich's Werft anlangten, trat eine sehr starke Strömung im Flusse ein. Oberhalb Ulrich's Werft war eine glatte Eisdecke von etwa $\frac{3}{4}$ Fuß Dicke, die leichter zu durchbrechen war.

Noch am 20. Februar erhielten wir Ordre, am 21. die gebrochene Stromrille zu verbreitern, was wir dann auch thaten.

Auf Befragen:

Die Stromrille war etwa 200—300 Schritt breit.

Die Verbreiterung der Stromrille brachten wir am 21. fertig, auch lösten wir am selben Tage das Eis in der Lesum.

Auf Befragen:

Die unten von uns gebrochene Rille hätte sich sehr leicht wieder zusammenfügen können, wenn erst nachher das Eis bei Büren aufgebrochen wäre, wie sich die Rille denn auch schon ohne das Bürener Eis wieder hätte zusammenschieben können. Dagegen hätte sich die von uns verbreiterte Rille nicht wieder haben zusammenfügen können und würde durch diese Rille das Bürener Eis gefahrlos durchgegangen sein.

Auf Befragen:

Die Westphal'schen Dampfer sind zum Eisaufbrechen ganz ungeeignet, ein Westphal'scher Dampfer hat nach meiner Ansicht ungefähr nur den fünften Theil der Kraft eines der Lloyd-Dampfer, der „Simson“ hat ca. 120 und der „Vorwärts“ ca. 70 Pferdekraft, indessen steht doch der „Vorwärts“ dem „Simson“ beim Eisaufbrechen nicht nach, weil ersteres Schiff für das Eisaufbrechen gebaut ist. Der Westphal'sche Dampfer „Begejack“ hat zwar mit uns gleichen Schritt gehalten, aber er hatte weit leichtere Arbeit, denn er arbeitete zwischen dem „Simson“ und „Vorwärts“ und hatte nur das von uns bereits gespaltene Eis zu beseitigen.

Auf Befragen, ob wohl die Lloyd-Schiffe am Montag, wo die Westphal'schen die Arbeit aufgaben, hätten fortarbeiten können:

Das glaube ich jedenfalls, ich bemerke aber, daß das Eisaufbrechen an einem Tage viel leichter ist, wie an den andern, selbst die Windrichtung hat großen Einfluß darauf.

Am 22. und 23. Februar Vormittags haben wir schließlich dann noch bei Warfleth gearbeitet. Am 23. Februar revidirten wir auf Geheiß des mitanwesenden Inspectors Heineken das ganze Revier, fanden alles in Ordnung und dampften dann wieder nach Bremerhaven zurück.

Vorgelesen. Genehmigt. Entlassen.

(gez.) Dr. Jode, Secr.

Äußerung des Herrn Senator Schulz zur Aussage von
Herrn Ch. S. Papendieck. (Protokollseite 124—131).

An
die Untersuchungskommission wegen der Ueberschwemmung
Herrn Senator Dr. Pauli.

Der mir am 16. d. M. zugegangenen Aufforderung
mich über die in der Anlage enthaltenen Angaben des Herrn Papen-
dieck zu äußern
beehre ich mich im Nachstehenden ergebenst Folge zu leisten.

Wie ich in meinem Schreiben vom 28. Februar d. J. bemerkte, beschränkte ich mich, als die Baudeputation nach dem 20. December v. J. in die ihr ressortmäßig obliegende technische Vertheidigung der Stadt gegen das Hochwasser eingetreten war, im Wesentlichen darauf, die mit der Polizeidirektion in ständiger Fühlung gebliebenen Techniker zu rechtzeitiger Vorbereitung erforderlicher Vorsichtsmaßregeln aufzufordern und ihnen sowie der Baudeputation selbst Mannschaften, Geldmittel und polizeilichen Beistand aller Art bei allen vorkommenden Gelegenheiten zur Verfügung zu stellen. Die technische Vertheidigung zu kritisiren und eventuell über den Kopf der Baubehörde hin selbst in die Hand zu nehmen, hatte die Polizeidirektion zunächst keine Veranlassung.

Als in Folge der Eisstopfung die zweite Ueberfluthung drohte, forderte ich Herrn Gräpel im Anschlusse an frühere Besprechungen zu einer bestimmten Erklärung darüber auf, ob zum Schutze der östlichen und westlichen Vorstadt das Erforderliche geschehen sei. Er versicherte wiederholt, zuletzt in Gegenwart des Herrn Oberbaudirektors, daß er für Alles gesorgt habe und daß die Dämme, deren Aufhöhung vorgesehen sei, einen Wasserstand kehren könnten; der den Weihnachtswasserstand um 30 cm überrage. Einem höheren Stande des Ueberfluthungswassers zu begegnen, sei er allerdings nicht in der Lage, da ihm dann das Wasser über die Chaussee her in den Rücken kommen werde. — Am Freitag, den 18. Februar, Abends gegen 9 Uhr suchten mich die Herren Papendieck und Achelis am Stadthause auf, um in Betreff der für die Neustadt vorbereiteten Sicherungsmaßregeln Auskunft zu erbitten. Ich konnte ihnen auf Grund des von Herrn Inspector Böttcher mir erstatteten Berichts eine beruhigende Erklärung geben, die von ihnen in der Weserzeitung veröffentlicht ist. Bei dieser Gelegenheit fragten sie nach den für die östliche und westliche Vorstadt getroffenen Anstalten. Ich referirte das mir von Herrn Gräpel Berichtete. Herr Papendieck wünschte, daß ich ihm die Gründe näher erkläre, aus denen die Techniker eine Abwehr höherer als der von Herrn Gräpel angegebenen Wassermassen nicht für möglich hielten. Hierzu erklärte ich mich außer Stande. Herr Papendieck bemerkte dabei, daß er auf unsere Techniker kein Vertrauen setze und rieth mir dringend, mich an die Herren Beckmann und Meißner zu wenden, die auch die Decemberfluth abgewendet haben würden. Zugleich bat er mich, Herrn Gräpel nochmals zu fragen, ob nicht und weshalb nicht eine weitere Erhöhung der Dämme möglich sei. Ich erklärte ihm, daß mir ein Urtheil über unsere Techniker nicht zustehe, daß man auf alle Fälle auf dieselben angewiesen sei, und daß in Betreff der im December von ihnen geäußerten Ansichten Herr Regierungsrath Beckmann mit ihnen einverstanden gewesen sei. Bei dieser Unterredung war Herr Senator Lülmann am Stadthause zugegen; ob noch andere von den vielen Herren, die im Laufe des Nachmittags und Abends auf der Polizeidirection Auskunft und Beruhigung suchten, ist mir nicht mehr erinnerlich.

Ich schrieb in Anlaß der Unterredung noch Abends 10 Uhr an Herrn Gräpel, wiederholte meine Aufforderung, alles Mögliche für die Sicherung der Vorstädte anzuordnen, erklärte nochmals, daß ich ihm Arbeitskräfte und Material in jeder von ihm gewünschten Weise zur Verfügung zu stellen bereit sei und

ersuchte ihn zugleich, zu überlegen, ob nicht durch Dichtung der Eisenbahndurchlässe bis nach Walle hin größerer Schutz für die Stadt zu erreichen sei.

Als ich am 19. Februar gleich nach 9 Uhr am Stadthause eintraf, fand ich dort Herrn Papendieck vor. Derselbe bemerkte, daß die Vorstadt in größter Aufregung sei, weil an den Sicherungsdämmen gar nicht gearbeitet werde. Er wünschte Nachrichten über die Bürener Weser, über die mir seit dem Abend vorher Nichts zur Kunde gekommen war, und fragte, ob ich mit Herrn Gräpel bereits in der gestern angeregten Weise verhandelt habe. Ich verneinte letzteres mit dem Bemerken, daß Herr Gräpel trotz eines ihm noch gestern Abend geschriebenen Briefes nicht bei mir gewesen und daß ich auch nicht wisse, wo ich ihn in diesem Augenblicke zu suchen habe. Herr Papendieck wiederholte darauf seine Anheimgabe, mich an die preussischen Eisenbahntechniker zu wenden, und forderte mich auf, meinerseits die Vertheidigung der Stadt über den Kopf unserer Techniker hin in die Hand zu nehmen, namentlich auch Militär zu requiriren.

Ich schickte zunächst den Polizeirath Raben und den Inspector Rasch auf verschiedenen Routen zu allen vom Wasser bedrohten Punkten der Vorstadt mit der Weisung, sich zu überzeugen, ob und mit welchen Mannschaften an den Dämmen gearbeitet werde und mit dem Auftrage, Herrn Gräpel zu einer Besprechung nach dem Stadthause zu holen. Beide Herren kamen nach etwa einer Stunde mit dem Bemerken wieder, daß Herr Gräpel nicht zu finden gewesen sei, er solle mit Herrn Wessels zusammen beim Ankauf von Sandsäcken beschäftigt sein. An den Dämmen werde bis jetzt nicht gearbeitet; ein oder der andere dort beschäftigte Mann sei ohne nähere Anweisung gewesen.

Diese Berichte und die Erwägung, daß eiliges Handeln durch die Umstände bedingt war, bestimmten mich in der in meinem Schreiben vom 28. Februar d. J. geschilderten Weise einzugreifen. Es wurden an alle in Betracht kommende Punkte Arbeiter mit Geräthen zur Verfügung der Baubeamten gesandt. Die Herren Beckmann und Meißner wurden gebeten, die Dichtung der Eisenbahndurchlässe zu übernehmen. Herr Oberst von Rauchhaupt erklärte sich bereit, für die Polizeidirektion 200 Soldaten auf telegraphische Ordre verfügbar in der Kaserne zu konsigniren. An jedem Arbeitsplatze wurde ein Polizeiposten zur Beachtung der Arbeiter und mit der Weisung aufgestellt, eintretenden Falls am nächsten Bureau Militär zu requiriren. Die Büreaus hatten den betreffenden Wunsch zum Stadthause zu telegraphiren, welches mit der Kaserne in Verbindung stand.

Wiederholte Revisionen aller Vertheidigungspunkte überzeugten mich, daß die angeordneten Arbeiten bis zum Eintritt der Nacht und dem dann zu erwartenden Eintreffen der Hochfluth vollständig vollendet sein würden. Mittags erschien Herr Gräpel am Stadthause, um Aufklärung über die von der Polizei angeordneten Arbeiten zu erhalten. Er bemerkte dabei, daß ihn mein am Abend vorher geschriebener durch einen Polizeidiener am Baubureau abgegebener Brief noch nicht erreicht habe, daß er auch seinerseits mit den Arbeiten in der Stadt rechtzeitig fertig geworden sein würde, daß er die polizeilich gestellten Arbeiter nicht sämtlich beschäftigen könne, daß er Militär nicht nöthig habe. Die Schließung der Eisenbahndämme bis nach Walle sei ihm sehr angenehm. Dieselben Erklärungen gab mir später der Oberbaudirektor, der mit der Frage am Stadthause erschien, wer Herrn Meißner veranlaßt habe, die Arbeiten an der Schwachhauser Chaussee in die Hand zu nehmen.

Abends gegen 10 Uhr ging ich vom Stadthause zu einer kurzen Rast in meine Privatwohnung. Gleich nach mir trafen dort die Herren Papendieck und Acheles mit der Meldung ein, daß an der Schwachhauser Chaussee Arbeiter fehlten und daß Militär requirirt werden müsse. Ich gab den Herren eine Requisition auf 30 Mann Militär zum nächsten Bureau mit und folgte ihnen dorthin selbst, um nach der Ursache des nach meinen Anordnungen mir nicht erklärlichen Arbeitermangels zu sehen. Am Bureau versicherte man, daß Grund zur Requisition von Militär nicht vorgelegen. Die Arbeiter, die sich zum Essen auf eine halbe Stunde vom Arbeitsplatze wegbegeben, seien bereits wieder in Thätigkeit. Ich fand dies an Ort und Stelle bestätigt. Das einmal requirirte

Militär traf aber ein und hat im Laufe der Nacht an Stelle anderer zu Haus geschickter Arbeiter bei den Dämmen wesentliche Hülfe geleistet.

Die Klage des Redacteurs Mohr, daß er am Abend vorher um 11 Uhr eine ihm zugegangene den Eisgang in der Bürener Weser betreffende Nachricht nicht mehr am Polizeibüreau habe anbringen können, war auch mir im Laufe des Tages zur Kunde gekommen. Herr Mohr hatte statt des während der Nachtstunden fungirenden Lindenhofbüreaus, welches wie jedes der andern Nachtbüreaus die Depesche selbstverständlich an mich weiter gegeben haben würde, das nach 10 Uhr Abends nicht mehr geöffnete Stadthausbüreau aufgesucht. In Anlaß dieses Vorkommnisses wurde während der Hochwasserzeit auch im Stadthause ein Nachtbüreau eingerichtet.

Bremen, 18. April 1881.

(gez.) **Schulz.**

Fortgesetzt den 11. April 1881, Vormittags 11 Uhr.

Gegenwärtig: dieselben.

Ad acta: Schreiben nach Bremerhaven und Ladung für Capitän Schaar Schmid.

Ladung für Bauinspector Heineken und Oberbaudirector Franzius.

Es erschien:

1) Robert Schaar Schmid, 47 Jahr, Capitän des Lloyd dampfers „Simson“, wohnhaft in Bremerhaven.

Befragt wegen des Bereithaltens zu Anfang Februar und wegen der in der Nacht vom 16./17. Februar erhaltenen Ordre erklärte sich Comparent ebenso wie Capitän Rudewolf.

Auf ferneres Befragen:

Um 1/28 Uhr fuhr der „Simson“ von Bremerhaven ab, etwa um 1/21 Uhr traf ich am Ostergatt, Lienen gegenüber, auf eine feste Eisdecke. Wir brachen am 17. eine ziemliche Strecke auf und zwar etwa 1 1/2—2 englische Meilen. Ich bemerke, daß ich schon früher mit der Arbeit begonnen hätte, wenn ich nicht bei Brake an Grund gerathen und dort ein paar Stunden festgesehen hätte. Das Eis war über 6 Zoll stark, stellenweise sogar fußdick und noch dicker. Am 18., sobald wir sehen konnten, begannen der „Vorwärts“ und „Simson“ wieder die Arbeit, auch an diesem Tage kamen wir etwa ein paar englische Meilen weiter. Am 18. Abends ging ich nach Bremerhaven, um Kohlen einzunehmen. Ich konnte erst am 19., Nachmittags gegen 4 Uhr, wieder eingreifen, weil das eine Rad schadhaft geworden und in Brake hatte wieder reparirt werden müssen. Am 18., wie ich glaube Nachmittags, fing der Dampfer „Begeack“ an mit uns zu arbeiten. Am Sonntag, den 20., hatten wir die schwerste und meiste Arbeit. Das Eis hatte sich stellenweise bis auf Grund festgesetzt.

Comparent äußerte sich sodann wie Zeuge Rudewolf pag. 138/139 und fügte noch hinzu:

Oberhalb der festen Eisstopfung hatte sich das Wasser stark aufgestaut, so daß eine so mächtige Strömung entstand, daß der „Vorwärts“ und für einen Augenblick auch der „Simson“ kaum sich dagegen halten konnte.

Meistens arbeiteten der „Vorwärts“ und „Simson“ an beiden Seiten und der Dampfer „Begeack“ zwischen uns.

Die von uns aufgebrochene Rille war ungefähr 2—300 Schritt breit. Auf Befragen, ob die zuerst gebrochene Rille vor deren Verbreiterung sich durch das nachträglich aufgesprengte Bürener Eis wohl wieder würde zugesetzt haben:

Das glaube ich nicht, vollends nach der späteren Verbreiterung würde das nicht der Fall gewesen sein.

Auf Befragen:

Dies Verbreitern der Rille dauerte ungefähr 3/4 Tag.

Ferner befragt:

Die Westphal'schen Dampfer sind nicht brauchbar zum Eis aufbrechen, jedenfalls können sie nur langsam vorwärts kommen.

Auf Befragen:

Ich glaube, daß wir auch bei stärkeren Kältegraden, also am Montag und Dienstag vorher, das Eis würden haben aufbrechen können, im Gegentheil glaube ich, daß bei stärkerer Kälte das Eis spröder und leichter zum Brechen geneigt ist als bei milderem Wetter.

Ueber die Vorgänge vom 21.—23. Februar äußerte sich Compagent wie Rudewolf.

Vorgelesen. Genehmigt. Entlassen.

2) Bauinspector Heineken.

Befragt über die Aussage des Aufsehers Klatte wegen der erbetenen telegraphischen Rückantwort:

Nach Rücksprache mit Herrn Senator Tetens und dem Oberbaudirector Franzius wurde während der Deputationsitzung beschlossen, dem Klatte nicht zu antworten, zumal — wie Herr Senator Tetens hervorhob — der Vertrag mit Westphal noch lief und es zweckmäßiger schien, Westphal das Erforderliche zu überlassen.

Auf Mittheilung der Aussagen der Pioniercapitäne über den Werth der Pionierarbeiten:

Meine Ansicht ging dahin, daß Pioniere in Verbindung mit Dampfern beim Eis aufbrechen gut wirkten, daß dagegen Pioniere allein nicht genügend wirken könnten, weil sie nur Risse in's Eis machen, aber das Eis nicht genügend zum Abtreiben bringen können. So habe ich mich auch gegen Herrn Senator Tetens geäußert mit dem Hinzufügen, daß die Pioniere mit Dampfern zusammen etwa wie ein Dampfer wirkten. Diese Aeußerung habe ich aber erst hinterher gemacht, vorher habe ich mich meines Wissens nur einmal oder zweimal und zwar auf die Frage geäußert, ob Pioniere allein zuzuziehen seien, wovon ich abgerathen habe. Uebrigens haben die Pioniere nur am Sonnabend Nachmittag und Sonntag zwischen Begejack und Lobbendorf gearbeitet, abgesehen von ihrer Arbeit in der Birener Weser.

Auf Mittheilung der Aussage des Cl. Bolland pag. 50:

Es haben zwei Pionddampfer am 21. Februar wenigstens 3—4 Stunden gebraucht, um das gerade in der Stromrille der Lesum festfahende und bis an Grund gehende Eis durchzubrechen. Das Eis ragte sogar über den Wasserspiegel hervor. Ich bekam auch nach Begejack hin ein Telegramm von Herrn Senator Tetens, daß der Landherr die Beseitigung dieser Eisstopfung wünsche.

Befragt über die Aussage Lindmeyer's pag. 23, 24 des Protokolls:

Im Allgemeinen ist dies Urtheil Lindmeyer's richtig, am Sonntag war zwar Treibeis, darunter war aber nur sehr wenig junges Eis, das meiste war altes Eis.

Ich bitte mir vorbehalten zu dürfen, über diese Verhältnisse mich schriftlich äußern zu können.

Auf ferneres Befragen über Lindmeyer's Aussage pag. 28:

Ich habe damals noch kein 4 Zoll dickes Eis gesehen, diese Eisstärke kann damals nur ganz stellenweise vorgekommen sein, im Allgemeinen muß ich die Angabe bezweifeln.

Auf Mittheilung der Aussage Depken's pag. 59—64 65 in fine:

Mit Depken habe ich am 12. Februar, Morgens gegen 9 Uhr, über die Wasserstände im Ueberschwemmungsgebiet gesprochen. Als Depken sich dahin aussprach, daß das Eis beseitigt werden müsse, sagte ich ihm, das sei meine Meinung auch, und ich freue mich, ihm sagen zu können, daß Dampfer zum Eis aufbrechen engagirt seien. Von den Pionddampfern ist, soviel ich erinnere, nicht die Rede gewesen,

möglich ist dies jedoch. Von irgend etwas Außergewöhnlichem, insbesondere von einer speciellen Gefahr oder Eisstopfung ist meines Erinnerns bei der Unterhaltung mit Depken nicht die Rede gewesen. Ich erinnere nicht, daß Depken mir von seinen Beobachtungen in Lankenau Mittheilung gemacht hat, aber wenn es geschehen wäre, so würde ich darin nichts Ungewöhnliches erblickt haben, weil solche zeitweilige Aufstauungen beim Eisabtreiben sich oft ereignen.

Was sodann die Bemerkungen Depken's über die Unterlassung der Eisbeseitigung von Habenhausen bis zur Weserbrücke betrifft, so waltete dabei kein Strombauinteresse, sondern nur ein Interesse des Deichschutzes ob. Daher würde es den Deichbehörden obgelegen haben, wenn sie es für die Deiche für erforderlich gehalten hätten, das Aufeisen zu veranlassen.

Auf Vorhalt der Aeußerung des Inspector Clausen, pag. 48:

Soweit es sich um den Deichschutz handelt, ist das jedenfalls Sache der Deichbehörden. Dem Deichinspector ist, wie auch anderen Behörden, regelmäßig Mittheilung von den Wasserständen gemacht, soll aber zum Deichschutze von der Wasserbauinspektion eingegriffen werden, so muß letztere dazu requirirt werden.

Vorgelesen. Genehmigt. Entlassen.

3) Oberbaudirector Ludwig Franzius.

Befragt über die Aussage des Inspector Heineken, pag. 9, wegen der Mittheilungen der Eis- und Wasserstände.

Dies ist richtig.

Desgl. zu pag. 11 unten, pag. 12:

Ich habe nach meiner Stellung diesen Verhandlungen mit dem Lloyd ziemlich fern gestanden; so viel ich erinnere, aber mit Bestimmtheit kann ich dies nicht sagen, wollte man mit dem Lloyd fest abschließen, aber nur noch möglichst günstige Bedingungen zu erlangen suchen. Ich weiß, daß uns die Forderung der Reparaturkosten Seitens des Lloyd sehr bedenklich erschien.

Auf Vorlesung der Aussage des W. Smidt pag. 49—50 und des Joh. Depken pag. 60 ff.:

Soviel ich erinnere, herrschte am 6. Februar noch kein Ostwind, die Wasserstände zeigten durchaus keine Abnormitäten.

Daß der Wasserstand in Lankenau am 10. Februar ein total anomaler gewesen ist, muß ich bestreiten. Diese Angabe muß auf einer Verwechslung beruhen, die amtlichen Wasserstandsnotizen von Hasenbüren, die von denjenigen zu Lankenau wenig verschieden sein werden (ein amtlicher Pegel befindet sich meines Wissens in Lankenau nicht), sind berechnet nach ihrem eigenen Nullpunkte und es würde folglich, wenn am Hasenbürener Pegel am 10. Februar 3,49 m gemeldet ist, dieser Stand auf Bremer Null bezogen, etwa 2,49 m entsprechen haben, falls, wie ich annehme, das Gefäll von Bremen bis Hasenbüren etwa 1 m beträgt.

Wäre ein plötzliches Steigen des Wassers bei Lankenau um 3 Fuß über den normalen Stand eingetreten, so würde ja allerdings eine besondere Gefahr eingetreten und erkennbar gewesen sein.

Nach Mittheilung der Aussage Lindmeyer's pag. 23, 24:

Diese Aussage giebt mir zu besonderen Bemerkungen keinen Anlaß, ich kann nur bei meinen Aussagen bleiben. Ich kann nur bedauern, daß Diejenigen, welche eine Gefahr voraussahen, dies nicht bei den Behörden rechtzeitig befürwortet haben. Es ist ja nicht zu bestreiten, daß solche Leute, welche am Wasser wohnen und langjährige Erfahrungen über die Wasserverhältnisse besitzen, ein sehr sicheres Urtheil, und zwar ein sichereres als das durch theoretische Speculation gewonnene, über diese Dinge sich aneignen können.

Vorgelesen. Genehmigt. Entlassen.

(gez.) Dr. Jode, Secr.

156.

Fortgesetzt den 14. April 1881.

Gegenwärtig: dieselben.

Ad acta: Ladung des Bauinspector Clausen und Johann Depfen. Außerdem war eingeladen Herr Senator Tetens.

59

Bauinspector Clausen hatte Amtsgeschäfte halber sich für heute mündlich entschuldigt.

Es erschien:

1) Johann Depfen.

Nach Vorhalt seiner Aussage pag. 60 unten und pag. 61, sowie nach Mittheilung der Aussage des Oberbandirectors pag. 154 und auf Befragen, ob Comparsent bei Beobachtung des Wasserstandes in Lankenau die Verschiedenheit der Nullpunkte des Lankenauer und Bremer Pegels beachtet habe:

Meine Beobachtung in Lankenau ist erfolgt mit Berücksichtigung des verschiedenen Nullpunktes von Bremen und Lankenau. Daß der Wasserstand in Lankenau damals so wie von mir angegeben, gewesen ist, weiß ich ganz bestimmt. Auch Tönjes Numund hat sich davon überzeugt, derselbe hat gerade mit mir besprochen, daß dort in Lankenau 3 Fuß Wasser zu viel vorhanden sei. Am 10. Februar habe ich nämlich mit Tönjes Numund wegen des Heerdbuchs eine Besprechung gehabt. Bevor ich nach Lankenau ging, hatte ich mich am Bremer Pegel über den Wasserstand informiert und sah am Lankenauer Deich sofort, daß das Wasser dort im Verhältniß zum Bremer Pegel viel zu hoch sei, weil ja die Deiche bei 18 Fuß das Wasser abgehalten hatten, jetzt aber nur noch drei Fuß Bord zeigten. Numund bestätigte mir dann auch, daß in Lankenau ungefähr drei Fuß Wasser zu viel sei; den Bremer Wasserstand hatte ich ihm nämlich mitgetheilt. Die Erscheinung war nur erklärlich durch die Eisaufstauung, die bei Lankenau ihren Anfang nahm.

157.

Ad acta wurde hier genommen Schreiben des Oberbandirectors Franzius vom 11. d. Mts. nebst Karte.

60 61

Auf Vorlegung der Karte:

Der Wasserstand bei Lankenau war nicht so, wie auf der Karte durch die blaue Linie angenommen ist. Aus der Karte sehe ich übrigens, daß der Wasserstand bei Hasenbüren am 10. dem in Bremen nicht völlig entsprochen hat, sondern etwa 9—13 c zu niedrig gewesen ist. Daraus scheint sich nun vollends zu ergeben, daß das Wasser zwischen Lankenau und Hasenbüren unter der Eisstopfung nicht gehörig hindurch konnte und deshalb bei Hasenbüren wegen des mangelnden Zuflusses von oben einen anormal niedrigen Stand aufgewiesen hat. Ob in Lankenau ein Pegel ist, ist mir unbekannt. Diese Wahrnehmung zeigte die Neigung des Stromes zu gefährlichen Eisstopfungen und theilte ich sie daher am 12. den Bauinspectoren Heineken und Clausen mit, obwohl mir bekannt war, daß die Stopfung unterhalb Lankenau in der Nacht vom 10. auf den 11. Februar abgetrieben war.

158.

Auf Mittheilung der Aussage des Bauinspector Heineken pag. 151, 152:

Ich bleibe bei meinen Aussagen, namentlich auch dabei, daß ich dem Bauinspector Heineken über meine Beobachtungen in Lankenau Mittheilung gemacht habe. Ich kann auch als Zeugen dafür den Dr. Fleischer, Vorsteher der Moorversuchstation, anführen. Bei meinem Gespräch mit Heineken kam auch zur Sprache, daß das Eis sich bei Büren wieder gesetzt habe, wodurch die Gefahr nur um so größer geworden war. Auch sprach ich mich noch unwillig darüber aus, daß am selben Morgen die Bremer Nachrichten die unrichtige Mittheilung gebracht hatten, daß die Weser eisfrei geworden sei, wodurch das Publikum in Sicherheit gewiegt würde, während doch augenscheinliche Gefahr vorhanden sei.

159.

160.

Vorgelesen. Genehmigt. Entlassen.

2) Senator Dr. Carl Heinrich Harenz Tetens, 58 Jahr.

Derfelbe bezog sich, befragt, zunächst auf die Berichte [10][11] actor:

Befragt über [6] in [12] actor:

Ich erinnere nicht, zu welcher Tagesstunde und auf welche Art ich am Freitag (11. Februar) diesen Brief erhalten habe und erinnere auch nicht, daß ich über diesen Brief mit dem Bauinspector Heineken gesprochen habe. Dagegen kann ich bestimmt sagen, daß speciell von den in jenem Schreiben erwähnten Eisstopfungen resp. Eisfestsetzungen der Inspector Heineken mir bei den Besprechungen mit demselben vor Freitag keinerlei Mittheilung gemacht hat. Bezüglich des Freitags mache ich darauf aufmerksam, daß an diesem selben Tage die Westphal'schen Dampfer requirirt wurden und deshalb vielfache und dringliche Verhandlungen stattfanden.

Auf Mittheilung der Angaben Depfens pag. 64, 65:

Dies ist vollkommen richtig, bis auf einen Punkt. Depfen hat nämlich nicht vom „Ueberlaufen“ der Deiche, sondern von einer „Gefährdung“ der Deiche gesprochen. Meine Entgegnung wegen des Urtheils der Techniker bezog sich darauf, daß der Oberbaudirector Tags zuvor sich wegen der Gefahr eines Bruchs der Ochtumdeiche geäußert und angegeben hatte, daß wegen des Gefrorenseins der Deiche kein Bruch zu befürchten sei. So habe dann auch ich bei der Unterhaltung mit Depfen nur an die Gefahr eines Bruchs der Deiche gedacht. An eine Ueberfluthung der Deiche habe ich überhaupt gar nicht gedacht. Diese Unterredung mit Depfen fand übrigens gelegentlich der Besprechung über einen anderen Gegenstand statt, Depfen war nicht wegen der Besprechung der Wassergefahr zu mir gegangen.

Auf Mittheilung der Aussage von Alb. Lahmann pag. 87, 88:

Diese Aussage ist im Uebrigen richtig, jedoch hat Herr Lahmann nicht die Verantwortlichkeit des Unterlassens des Contractabschlusses abgelehnt, sondern er hat nur, wie ich bestimmt erinnere, gesagt, daß er die Ausgabe nicht verantworten könne und zwar aus den von ihm angeführten Gründen.

In Betreff des Schlusses von [1] in [12] und über die Äußerung des Bauinspector Heineken hierüber pag. 5 in fine im Beihalt von [11] pag. 3 unten befragt:

Jener Schlusssatz kann nur im Allgemeinen auf eine Gefahr des Hochwassers, er kann nicht auf eine specielle Gefahr oder auf eine vorhandene und in Aussicht genommene Gefahr sich bezogen haben. Insbesondere ist daher von der Gefahr des Ueberfluthens der Ochtumdeiche damals nicht — wie überall nie — die Rede gewesen ist.

Auf Befragen, warum, wenn das Eisaufbrechen für erforderlich gehalten war, nach Empfang des in der Baudeputationsitzung zur Besprechung gekommenen Telegramms des Baggeraufsehers Klatte keine weiteren Maßregeln getroffen seien:

Das Telegramm cursirte während der Sitzung, die Techniker verließen die Sitzung früher als die Deputationsmitglieder, so daß eine nähere Erwägung des Telegramms nicht stattgefunden hat. Ich habe meinerseits durch das Telegramm nur den Eindruck erhalten, daß nunmehr weitere Maßregeln nutzlos sein würden und daß die Weser wieder zufrieren werde. Ich bemerke noch, daß das ruhige Hinnehmen des Telegramms seitens der Techniker jeden Gedanken einer zu beseitigenden Gefahr von mir fern hielt.

Das Eingreifen weiterer Maßregeln würde nur dann in Frage habe kommen können, wenn damals irgend wie nur im geringsten von einer Gefahr die Rede gewesen wäre. Das war aber nicht der Fall. Zum Beleg, daß auch im Kreise der Deputation kein Interesse an den Aufeisungsarbeiten obwaltete, übergebe ich ein Billet des Dr. Pavenstedt vom 28. Februar, welchem ich geschrieben hatte, um zu constatiren,

daß ich in der Deputationsitzung vom 14. Februar — was meine senatorischen Kollegen überhört haben — über die Aufeisungsarbeiten einen Vortrag eingeleitet habe, und welcher bezeugt, daß Letzteres allerdings der Fall gewesen ist. An der Fortsetzung des Vortrages bin ich damals durch den Vorsitz wegen fortgeschrittener Zeit gehindert. Aus dem Briefe ergibt sich, daß kein Mitglied der Deputation eine weitere Erörterung der Angelegenheit provocirt hat.

Auf Befragen, warum auf die Nachricht des Ahrens über die Eisstopfung bei Büren am 15. nicht auf die Heranziehung der Lloydampfer Bedacht genommen sei:

An den Lloyd ist damals nicht gedacht worden, erstens weil zuvor der Bericht Heinekens, welchem freieste Vollmacht gegeben war, abgewartet werden mußte; dieser Bericht Heinekens blieb aber bis 3 Uhr Nachts aus. Zweitens konnte der Lloyd auch deshalb nicht in Betracht kommen, weil die Lloydampfer sich erst durch das Eis unterhalb Begejaß hätten durcharbeiten müssen, um an die Eisstopfung bei Büren herankommen zu können.

165. Auf Befragen, warum auch am Vormittage des 16. Februar nicht mit dem Lloyd abgeschlossen sei:

Am Morgen des 16. hatten sich die Verhältnisse mit dem Lloyd dadurch geändert, daß der Lloyd gerade an diesem Morgen den Bauinspector Heineken gegenüber seine frühere Offerte zurückgezogen hatte. Auch war am 16. eine eminente Gefahr von den Technikern noch nicht erkannt, weshalb von mir auch nicht auf sofortigen Abschluß mit dem Lloyd gedrungen werden konnte. (Bei Vorlesung: Auch verweise ich auf das Schreiben [19] in [13], wonach die Bereitwilligkeit des Lloyd, die Schiffe überhaupt noch arbeiten zu lassen, fraglich erscheinen mußte.)

Auf Mittheilung der Aussage Heinekens pag. 11 unten, 12 actor:

Dies ist übrigens richtig, jedoch wurde in der Conferenz um 10 Uhr nicht beschloffen, zu versuchen, von dem Lloyd günstigere Bedingungen zu erlangen, sondern es ist in der Conferenz aus dem Grunde mit dem Lloyd nicht abgeschlossen, weil ich das finanzielle Risiko, das eventuell sich auf Hunderttausende belaufen konnte, nicht auf meine Verantwortung nehmen konnte. Ich ging deshalb im Laufe des Tages zum Präsidenten des Senats und ist dann am Abend nach Einholung der Ermächtigung desselben der Vertrag abgeschlossen.

Nach Vorlesung der Aussage des Lloyddirector Lohmann pag. 106, 107:

Die zweite Forderung des Lloyd wegen der 300 M. r. ist zwischen mir und Hargesheimer gar nicht besprochen, ich habe erst am 16. vom Inspector Heineken davon gehört. Ich nehme auch Bezug auf meine Registratur in [1] zu [12] pag. 3.

Befragt über die Aussage Heinekens pag. 148:

Vor dem 15. Februar habe ich mit Heineken über die Heranziehung der Pioniere überhaupt nicht gesprochen. Eine Verwendung der Pioniere allein ist meiner Erinnerung nach nie erwogen worden. Ich kann meine Angabe auf pag. 10 unten in [10] nur bestätigen und nehme Bezug auf [20] in [13] actor.

Comparent erklärt schließlich:

Wie ich jetzt überzeugt bin, war der Mißgriff der, daß die Westphal'schen Dampfer überhaupt in Benutzung genommen sind, welche nach den mir nachträglich gewordenen Äußerungen des Sachverständigen Hargesheimer ganz untauglich zum Aufeisen bei der hier fraglichen Eisstärke sind und welche daher, auch wenn sie früher als am 12. in Thätigkeit gesetzt wären, ebensowenig genutzt haben würden. Inspector Heineken hatte mir aber auf ausdrückliches Befragen gesagt, er kenne die Dampfer aus Erfahrung und sie seien dazu geeignet.

Mein Kummer geht dahin, daß nicht am 7. Februar die Auf-
eifung durch die Lloydsschiffe angeordnet ist, obwohl dieselbe von den
Technikern damals als noch nicht erforderlich bezeichnet war.

Vorgelesen. Genehmigt. Entlassen.

(gez.) Dr. **Jode**, Secr.

Fortgesetzt den 20. April 1881.

Gegenwärtig: dieselben.

[63]—[66] Ad acta: Schreiben des Bauinspector Heineken vom 16. d. Mts. nebst
drei Anlagen.

[67] Schreiben von Herrn Senator Schulz vom 18. d. Mts. (oben abgedruckt
nach Protokollseite 142).

[68] Desgl. des Deichhauptmanns Petersen in Lankenan vom 16. d. Mts.

[69] Ladung für Bauinspector Clausen, Dr. Fleischer und Buchhalter
Spatholaweck zum heutigen Termin.

Es erschien:

1) Bauinspector Clausen.

Auf Mittheilung der Aussage des Deichhauptmanns Petersen pag. 92
unten und 93.

Eines Besuchs von Petersen am 11. Februar erinnere ich mich
nicht, ich war gerade am 11. Februar nach Hasenbüren hinunter; wie
ich jetzt mich bestimmt zu entsinnen glaube, habe ich den Deichhauptmann
Petersen bei der Hasenbürener Mühle am 11. Februar getroffen
und gesprochen. Petersen wird das Datum wohl verwechselt, wie
er auch das Datum des Bohe'schen Briefes (e. o. vergl. [43] [44] actor.)
verwechselt hat.

Wenn Hochwasser zu erwarten war, habe ich an die Deichhauptleute
und Deichgeschwornen gedruckte Schreiben zur Warnung und Beachtung
versandt. Als Hochwasser betrachten wir einen zu erwartenden Wasser-
stand von 14 Fuß.

Auf Befragen:

Daß der Wasserstand in Lankenan vor dem 11. Februar ein ganz
abnorm hoher gewesen sei, ist mir nicht bekannt.

Auf Mittheilung der Aussage des Joh. Depken pag. 64, 158:

Depken war, nachdem ich nach Hasenbüren hinunter gewesen war,
also wohl am 12. Februar, bei mir, ich konnte ihm mittheilen, daß
in der Nacht zum 11. das Eis bei Hasenbüren abgetrieben sei und
daß das übrige noch feststehende Eis durch Dampfer aufgebrochen werden
sollte. Ich weiß, daß ich mit Depken auch über die Eisstauung bei
Büren gesprochen habe, daß Depken dagegen von dem abnorm hohen
Wasserstande bei Lankenan gesprochen hat, erinnere ich nicht, doch will
ich dies nicht bestreiten. Depken kam zu mir, um von mir zu erfahren,
wie er sich wegen der Abdeichung des Rhienberger Friedhofs zu ver-
halten habe. Ich bemerkte übrigens, daß ich mich nicht verpflichtet
fühlte, auf die Mittheilungen Depken's hin Etwas zu ver-
anlassen, da dies Sache der Wasserbauinspektion war und ich von
Depken wußte, daß er auch mit Bauinspector Heineken gesprochen
habe. Uebrigens hat mir Heineken am selben Abend mitgetheilt, daß
das Aufheisen im Gange sei.

Auf Befragen, ob nicht, nachdem eine Eisversetzung bei Lankenan statt-
gefunden und dieselbe nach dem Aufbrechen sich bei Büren wiederum festgesetzt hatte,
nun doch aus dem Wiederfestsetzen auf eine größere Gefahr hätte geschlossen
werden müssen:

Das kommt ganz auf die Strom- und Witterungsverhältnisse an. Die Erfahrung hat gezeigt, daß in diesem Falle eine Gefahr vorhanden war, aber allgemein kann man dies nicht sagen.

Auf Vorhalt der Aussage des Bauinspector Heineken pag. 152:

Ueber die Eisverhältnisse im Strom haben die Deichbehörden nie amtliche Mittheilungen erhalten. Nur bei Treibeis liegt es natürlich den Deichbehörden ob, die Deiche gegen solches Treibeis zweckmäßig zu schützen. Im Uebrigen empfängt die Deichinspektion nur die Mittheilung von den Wasserständen der Oberweser. Ich bemerke übrigens, daß der Landherr, mit dem ich Rücksprache genommen, meine Auffassung über das Verhältniß zur Wasserbauinspektion theilt. Wenn die Deichbehörden beim Aufeisen hätten miteingreifen müssen, so würden doch auch die Deichverbände in irgend einer Weise zu den Kosten haben beitragen müssen, dies ist aber, soviel ich weiß, in keinem Falle geschehen. Auch hat die Deichinspektion von den Eisstopfungen nie etwas erfahren, speciell von der Eisstopfung unterhalb Begefac habe ich erst am Mittwoch, den 16. Februar, amtliche Kenntniß erhalten.

Nach § 37 der Deichordnung halte ich mich nur für verpflichtet, die Deiche gegen „Hochwasser“ und „Eisgang“ zu schützen.

Ich mache noch darauf aufmerksam, daß die Deichinspektion von der Baudeputation, Abtheilung Wasserbau, zu den Verhandlungen mit Westphal und dem Lloyd bis zum 16. Februar gar nicht zugezogen ist. Ueberhaupt bin ich am 16. Februar zuerst zu diesen Verhandlungen zugezogen worden.

Vorgelesen. Genehmigt. Entlassen.

2) Dr. Hermann Anton Moriz Fleischer, 38 Jahr alt, Vorsteher der Moorversuchstation hieselbst.

Auf Mittheilung der Aussagen Depken's pag. 64, Heineken's pag. 151 und Depken's pag. 159:

Der fraglichen Unterredung erinnere ich mich sehr wohl, ich habe aber damals dem Gespräch keine besondere Bedeutung beigelegt, zumal ich den Sachverhalt nicht näher kannte. Erst als später die Wassergefahr dringender wurde, erinnerte ich mich wieder jener Unterhaltung und dachte bei mir, daß Depken mal wieder Recht gehabt habe. Depken hat aber mit mir, ehe er mit Heineken sprach, über die Sache gesprochen und ich vermag jetzt nicht mehr genau auseinanderzuhalten, was Depken mit mir und was er mit Heineken besprochen hat. Ich weiß, daß von Eisausbrechen und vom Chartern der Lloyd-schiffe die Rede gewesen ist und daß Depken von Beobachtung gefährlicher Wasserstände und davon gesprochen hat, warum nicht gesprengt werde, worauf Heineken, wie ich glaube, vom engagierten Dampfer „Begefac“ sprach.

Vorgelesen. Genehmigt. Entlassen.

3) Anton Otto Wilhelm Szlacholawek, Buchhalter am Baubüreau, 31 Jahre alt.

Auf Vorlesung von [6] in [12] actor:

Ich habe aufgeschrieben, was der Baggeraufseher Wiggers mir gemeldet hat. Ich habe von den Verhältnissen selbst keinerlei Kunde gehabt, ich habe angenommen, daß Inspector Heineken von den Verhandlungen unterrichtet sei.

Vorgelesen. Genehmigt. Entlassen.

(gez.) Dr. Fode, Secr.

Fortgesetzt den 30. April 1881.

Gegenwärtig: dieselben.

vergl.
Anhang
Nr. F.

70 Ad acta: Schreiben des Bauinspector Heineken vom 24. d. Mts.
71 Bericht desselben vom 24. d. Mts.
72 Ladungen für:

Oberbaudirector Franzius,
Bauinspector Böttcher,
Ingenieur Graepel,
Baggeraufseher Wiggers.

Es erschien:

1) Oberbaudirector Franzius.

Derselbe erklärte befragt über die Aussage Papendieck's pag. 124—128:

Darüber, um wie viel die dem Schutze der Vorstädte dienenden Dämme erhöht werden konnten, bedauere ich augenblicklich keine genauere Auskunft geben zu können. Ich bitte hierüber den Ingenieur Graepel zu vernehmen, der speciell mit den fraglichen Arbeiten betraut war.

Ich kann nur im Allgemeinen Folgendes anführen. Nach dem Andringen der ersten Fluth in Folge des Deichbruchs wurden vor gewissen Durchlässen nach der östlichen und westlichen Vorstadt hin Dämme aufgeführt, um niedrig gelegene Strecken des vorstädtischen Bezirks vor der Ueberschwemmung zu schützen. Diese Dämme vermochten indessen nur einen Wasserstand von gewisser Höhe abzuwehren, stieg das Wasser höher, so würde dasselbe hinten herum durch zahlreiche andere Zuwege, welche ihrer Beschaffenheit und Ausdehnung wegen gar nicht abgedämmt werden konnten, in die Stadt eingedrungen sein.

Auf Verlesung des Berichts der Polizeidirection über die Vorgänge vom 29. December v. J. (8. Druckseite 273, 274):

Zu den Worten: „Dämme seien keine Deiche“, bemerke ich zur Erläuterung, daß ich gesagt habe, daß die Bahndämme in ihrer jetzigen Beschaffenheit keine Deiche seien, während ich vor vier Jahren ja selbst ein Project ausgearbeitet habe, um die Bahndämme in Nothdeiche umzuschaffen. In diesem Sinne habe ich mich Herrn Senator Schulz gegenüber geäußert und bemerke noch, daß die Durchlässe nicht geeignet und namentlich nicht mit den nöthigen Spundwänden versehen sind, um, wenn sie oberflächlich verstopft wären, eine unterirdische Ausbildung von Wasseradern oder eine Unterspülung zu verhindern. Eine ähnliche Erfahrung hatten wir noch vor Kurzem an der Wahrthürmer Chaussee gemacht. Das Erforderliche damals nachzuholen fehlte es natürlich an Zeit.

Solche unterirdische Wasseradern sind namentlich für Eisenbahndämme als ganz besonders gefährlich zu bezeichnen.

Ferner habe ich nicht den Ausdruck von dem „Ueber den Haufen werfen der Bahndämme durch das Wasser“ gebraucht. Dieser Ausdruck beruht auf einem Mißverständniß. Meine Meinung ging dahin, daß der intensive Druck des Wassers, nachdem die Durchlässe unterspült worden, eine gründliche Zerstörung des Dammes hätten verursachen können.

Endlich muß ich noch bestimmt in Abrede stellen, daß ich mich dem Polizeiaessor Dr. Lange gegenüber „weniger entschieden“ ausgesprochen haben soll. Ich habe in der kurzen Unterredung natürlich nicht meine sämtlichen Gründe wiederholt, sondern habe nur gesagt, daß, wenn Regierungsrath Beckmann positiv Alles auf sich nehmen wolle, dann meiner wegen die Schließung der Durchlässe vorgenommen werden könne. In meiner technischen Ansicht war ich ganz unverändert.

Ich muß es als ganz etwas Verschiedenartiges betrachten, die Schließung einer Anzahl von in ihrer Construction und baulichen

Beschaffenheit nicht genau bekannten Oeffnungen und Durchlässen im Augenblick der Gefahr anzuordnen und die angeordneten großen Gefahren dadurch heraufzubeschwören oder mit Ruhe und genügender Zeit eine derartige Schließung vorzunehmen. Wenn deshalb diese Oeffnungen nachträglich nach dem Rücklauf des Ueberschwemmungswassers mit Erfolg haben verschlossen werden können, so darf das nicht als ein Beweis gelten, daß der Protest gegen die Verschließung im Augenblick der Gefahr und mit unzureichenden Mitteln und Kenntnissen ein unbegründeter gewesen sei. Man konnte nicht absehen, ob nicht das Wasser in einer Höhe andringen würde, welche eine vorzeitige Schließung verhängnißvoll machen würde.

Vorgelesen. Genehmigt.

Auf erfolgte mündliche Aufforderung war erschienen:

2) Dr. jur. Wilh. Lange, Polizei-Assessor, 30 Jahr alt.

Auf Mittheilung des betreffenden Passus in [8] actor. und der darüber abgegebenen Aussage des Oberbaudirector Franzius pag. 180:

Ich traf den Oberbaudirector etwa um 5 Uhr Nachmittags auf der Weserbrücke; derselbe äußerte sich auf meine Mittheilungen nicht mit der nämlichen Bestimmtheit wie am Morgen, wo ich seine Auseinandersetzungen ebenfalls gehört hatte.

Ich nahm an, daß Herr Oberbaudirector sich minder entschieden geäußert habe, weil ich ihm die Ansichten der anders urtheilenden Herren mitgetheilt hatte.

Uebrigens erinnere ich mich der Einzelheiten nicht genau mehr.

Herr Oberbaudirector Franzius erwiderte hierauf:

Ich bleibe bei meiner Erklärung, daß ich nur geäußert habe, daß, wenn Regierungsrath Beckmann die Verantwortung übernehmen wolle, ich natürlich nicht dagegen sein würde.

Herr Dr. Lange entgegnete:

Es mag wohl sein, obwohl ich es nicht erinnere, daß Herr Oberbaudirector sich so geäußert hat; technische Fragen sind zwischen uns nicht erörtert. Ich habe aus den Äußerungen des Herrn Oberbaudirectors nur die Schlußfolgerung gezogen, daß derselbe seine technischen Bedenken nicht mehr in dem Maße wie vorher aufrecht erhalten habe.

Vorgelesen, genehmigt und wurden darauf Oberbaudirector Franzius und Polizeiaffessor Dr. Lange entlassen.

Geladen erschien ferner:

3) Emil Friedrich Böttcher, 44 Jahr alt, Bauinspector.

Auf Mittheilung des Passus von [8] betr. Abschluß der Kanäle (s. Druckseite 277 Abs. 2.)

Ich kann dies nur bestätigen. Ich habe auf Wunsch von Herrn Senator Tetens der Sanitätsbehörde mündlich über die betreffenden Fragen Vortrag gehalten. Ich will mich über die betreffenden Punkte noch in einem kurzen schriftlichen Bericht äußern, den ich in den nächsten Tagen einreichen werde.

vergl. Anhang
Nr. G.

Vorgelesen. Genehmigt. Entlassen.

4) Rico Friedrich Graepel, 33 Jahr alt, Ingenieur, angestellt bei der Baudeputation, Abtheilung Straßenbau.

Auf Mittheilung der Aussage Papendiek's pag. 124 ff.:

Bei Anlage der Schutzdämme für die Vorstädte nach der ersten Ueberschwemmung ging ich davon aus, daß das Wasser eine Höhe von 1,70 m im nördlichen Ueberschwemmungsgebiet erreichen könne. Nach den in den Straßen angebrachten Höhenzeichen habe ich nach der ersten Ueberschwemmung an der Schleismühle einen Wasserstand von 1,88 m constatirt. Wenn es durchaus erforderlich gewesen wäre, hätten die Dämme noch wohl höher geführt werden können, indessen waren die Dämme bei Frostwetter aufgeführt, so daß es sehr fraglich war, ob sie bei Höherführung einen entsprechenden Wasserstand abwehren konnten.

Auf Befragen, ob auch das Vertheidigungsgebiet dann hätte ausgedehnt werden müssen:

Allerdings hätte auch eine weitere Ausdehnung der Dämme haben stattfinden müssen. Dies hätte auch jederzeit vorgenommen werden können, da das Wasser nicht so schnell steigt.

Auf Befragen:

Ich glaube, daß ich Herrn Papendieck gegenüber die Höhe von 1,70 m erwähnt habe.

Ich bemerke übrigens noch, daß es sehr fraglich gewesen wäre, ob die durch Sandsäcke bewirkten Verstopfungen der Durchlässe vom Bahnhof abwärts bis Oslebshausen einen höheren Wasserstand hätten abhalten können. (Bei Vorlesung: es war fraglich, ob die Dämme nicht so viel Wasser durchgelassen haben würden, daß wir nicht dagegen hätten pumpen können.) Dies würde mich jedoch nicht abgehalten haben, erforderlichenfalls die nöthigen Arbeiten vorzunehmen. Das Wasser bei der Februarüberschwemmung erreichte eine Höhe von 1,54 m.

Vorgelesen. Genehmigt. Entlassen.

5) Johann Wiggers, 33 Jahr alt, Baggeraufseher, in Hasenbüren wohnhaft.
Auf Mittheilung von [6] in [12] actorum:

Am 5. Februar brach das Eis auf und blieb dann bei der Oslebshausener Mühle und bei dem Hasenbürener Bulten wieder sitzen.

Auf Befragen:

Daß das Wasser sich aufgestaut hat, habe ich nicht bemerkt, weil ich darüber keine Beobachtungen angestellt habe.

Ich habe den Ausdruck „Eisstopfung“ gebraucht, weil das Eis sich wieder gesetzt hat.

Die Stopfung bei der Oslebshausener Mühle befand sich gegenüber Lankenau, aber etwas unterhalb. Am 11. Februar ging dann das Eis bei Oslebshausen und Hasenbüren ab.

Vorgelesen. Genehmigt. Entlassen.

i. f.

(gez.) Dr. **Gode**, Secr.

Registratur vom 2. Mai 1881.

vergl.
Anhang
Nr. G.

[73]

Ad acta Bericht des Bauinspectors Böttcher.

(gez.) Dr. **Gode**, Secr.

Anhang.

Nr. A.

5**Schreiben der Untersuchungscommission an die Baudeputation,
Abtheilung Wasserbau.**

Bremen, den 26. Februar 1881.

Die Baudeputation, Abtheilung Wasserbau, ersucht der Unterzeichnete Namens der Untersuchungscommission, betreffend die Ursachen der Ueberschwemmung vom Februar 1881, ergebenst um eine schriftliche Mittheilung darüber, was von der Abtheilung und ihren Beamten

- 1) vor Eintritt der Uebersfluthung des Ochtumdeiches am 17. Februar zur Abwendung eines solchen Ereignisses, namentlich zur Beseitigung des Eises aus der Weser,
- 2) nach Eintritt des ad 1 gedachten Ereignisses zur Beseitigung der Ursachen desselben und weiteren Schadens

geschehen ist.

Da die gewünschte Mittheilung sich auf alle in Betracht kommenden Umstände und relevanten Punkte, soweit sie in das dortseitige Ressort fallen, zu erstrecken haben wird, glaubt der Unterzeichnete von Hervorhebung einzelner derselben absehen zu sollen, und macht nur darauf aufmerksam, daß jedenfalls die in dem Antrage der Bürgerschaft vom 23. d. Mts. bezeichneten einzelnen Punkte werden Berücksichtigung finden müssen.

Sollte nach dem Erachten der Abtheilung von Seiten der Beamten saumseliges Verhalten oder sonstige Pflichtverletzungen oder Mißgriffe vorgekommen sein, sieht der Unterzeichnete gefälliger Aeußerung darüber entgegen.

Zugleich wird um gefällige Mittheilung der vorhandenen Akten, insonderheit auch der etwaigen Correspondenzen mit anderen Behörden ersucht. Endlich wolle die Abtheilung gefälligst eine detaillirte Mittheilung über Wasserstand und Eisverhältnisse, fortlaufend nach den einzelnen Tagen, über die gesammte in Frage kommende Zeit und über das gesammte in Frage kommende Stromgebiet von den betreffenden Beamten zusammenstellen lassen und der Commission mittheilen.

Hochachtungsvoll

(gez.) **Pauli.**

An
die Baudeputation, Abth. Wasserbau.

Berichte der Baudeputation, Abtheilung Wasserbau, in Erwiderung auf **5.**

Nr. B.

10**Bericht No. I**

über die Eisstopfung in der Weser im Februar 1881.

Nachdem am 28. Januar d. J. das Thauwetter begonnen hatte, berichtet am 5./7. Februar Bauinspector Heineken schriftlich mit „Einverstandenen Franzius“, daß er sich wie in früheren Jahren so auch in diesem Jahre bei der Direction des Lloyd erkundigt habe, ob und event. unter welchen Bedingungen dieselbe zu einer Aufbrechung des Eises der Unterweser, behufs Ermöglichung rascheren Abtreibens des Eises, bereit sei.

Diesem Bericht wird bezügliches Schreiben der Lloydirection an Bauinspector Heineken d. d. 2. Februar beigelegt, worin dieselbe sich bereit erklärt, zu geeigneter Zeit die Dampfer „Simson“ und „Vorwärts“ zum Aufeisen zur Verfügung zu stellen und für solchen Fall (anstatt im vorigen Jahre M. 300) pro Tag M. 1500 resp. mit der Bedingung verlangt, diese Summe auch für den Fall beanspruchen zu müssen, daß der Eine der beiden Dampfer wegen einer durch das Eisbrechen entstandenen Beschädigung vom Aufeisen zurückgezogen und in Reparatur genommen werden müßte. Mit Rücksicht auf die nicht zu übersehende Consequenz einer

so weitgehenden Verpflichtung, berichtet Bauinspector Heineken, habe er sich auch an die Bugsiggesellschaft „Union“ gewandt, welche jedoch laut beigelegten Schreibens keinen Dampfer zur Verfügung habe. Es schließt der Bericht mit den Worten:

„unter diesen Umständen muß ich augenblicklich von einem bestimmten Antrage absehen. Falls der Verlauf des Eisgangs ein Aufbrechen als durchaus nöthig erscheinen läßt, werde mir erlauben weiter mündlich oder schriftlich zu berichten.“

Der am 7. Februar dem Herrn Rechnungsführer Schon von mir zur Kenntnißnahme und Besprechung mitgetheilte Bericht wird von demselben mir am 8. Februar mit dem Hinzufügen zurückgesandt, daß er für Ablehnung der Forderung des Lloyd stimme. Der zufällig am gleichen Tage in anderweitiger Geschäftsangelegenheit mich besuchende Herr Hargesheimer wurde gelegentlich dessen auf jene Forderung des Lloyd von mir angesprochen, und notirte ich mir nach seinem Fortgang für alle Fälle die von Herrn Hargesheimer mir gewordene Aufklärung.*)

Im Uebrigen war obigem zufolge weiterer Bericht der Techniker abzuwarten und für den Augenblick keinerlei Grund vorhanden, der event. Forderung des Lloyd näher zu treten. Dieselbe blieb übrigens formell von Seiten der Abtheilung unbeantwortet.

Am 9. Februar behändigte mir persönlich Bauinspector Heineken ein auf offenem halben Briefbogen an die Wasserbaudirection gerichtetes schriftliches Anerbieten des Unternehmers Westphal, für M. 2 000 mit seinen beiden Dampfern „Begejack“ und „Wejer“ das Eis der Unterweser aufzubrechen. Ohne die Annahme dieses Anerbietens mit irgendwie entschiedener Bestimmtheit unter Geltendmachung dringlicher Gründe als nöthig zu beantragen, verstellte Bauinspector Heineken dasselbe, es befürwortend, zu weiterer Ueberlegung. Wir kommen überein, daß es unter allen Umständen wünschenswerth sei, auf alle Fälle für etwa künftige Annahme einer derartigen Westphal'schen Offerte deren einzelne Bedingungen näher zu präcisiren. Zu dem Zweck übernimmt es Bauinspector Heineken, den Westphal zum Nachmittag zu mir zu bestellen (oder zu begleiten, was mir nicht bestimmt erinnerlich). Gleich darauf habe ich dem zu mir gerufenen Herrn Albert Lahmann in dessen Eigenschaft als regelmäßiger Stellvertreter des der Zeit verreisten Rechnungsführers Herrn Schon auch diese Westphal'sche Offerte zur Entschließung vorgelegt. Derselbe erklärte nach weiterer Berathung entschieden, bei den für das Abgehen des Eises augenblicklich günstigen Witterungsverhältnissen könne er in beregter Stellung fragliche Ausgabe zur Zeit nicht verantworten. Dies bestimmte Urtheil des auch in Wasserverhältnissen praktisch erfahrenen, als überlegend verständiger Mann bekannten Herrn Albert Lahmann bekräftigte mich wesentlich in der Ansicht für's Warten, welche kurz vorher meinerseits — selbstredend ohne den leisesten Gedanken an das Vorhandensein irgend welcher (vom Bauinspector in keiner Weise angedeuteten) Gefahr, sowie ohne damit einem bestimmten Widerspruch des Technikers zu begegnen — gegenüber dem Bauinspector Heineken vertreten worden war. In Folge dessen hat ich den Bauinspector Heineken, den Westphal, der zu jeder Zeit erreichbar war, zum Nachmittag nicht zu mir kommen zu lassen.

Am Vormittag, den 10. Februar, erscheint Westphal bei mir mit der Bitte um Entschließung wegen seiner Offerte, da er noch am Nachmittag nach Bremerhaven zu fahren denke. Mit Rücksicht hierauf concertire ich mit demselben die von mir kurz notirten näheren Vertragsbestimmungen, welche in Kraft treten würden, sobald Westphal im Falle diesseitiger Entschließung zum Aufseilen von mir telegraphisch mit dem Beginn desselben würde beauftragt werden. Von diesen Bestimmungen beruht die des eventuellen Verzichts auf jede Vergütung auf Westphal's eigenem bekants früher gegenüber Bauinspector Heineken gemachten Anerbieten. — Da Herr Rechnungsführer Schon noch von Bremen abwesend war, so lag es mir nahe, die Frage wegen etwaigen Beginns mit dem Aufseilen in der am Nachmittag desselben Tages (10. Februar)

*) i. d. in S. 3. Die Aufklärung enthält eine Motivirung der Preisforderung und eine Erläuterung der Bedingungen.

5 Uhr stattfindenden Baucommissionsitzung auch meinen beiden Herren Kollegen Hermann Gröning und Delrichs zur Sentirung vorzutragen. Nach Abwägung der für und wider die Aufeisung anzuführenden Gründe sprachen sich dieselben, insonderheit der Herr Vorsitz, Senator Herm. Gröning, mit Entschiedenheit gegen die Aufeisung aus, und kamen wir vorzugsweise unter dem Eindruck des stark fortschreitenden Thaumvetters überein, die Sache bis auf Weiteres ruhen zu lassen. Nebenbei erinnere ich im Laufe dieser Besprechung bemerkt zu haben, daß bis dahin — mit einziger Ausnahme eines mir zufällig unmittelbar vor der Commissionsitzung auf der Straße begegneten näheren Bekannten — von keiner einzigen Seite aus dem Publikum mir irgend welche Aeußerung zugegangen oder bekannt geworden sei, welche ein Vorgehen mit dem Aufeisen als geboten bezeichnet habe. Freie ich nicht, so ward ein Gleiches von den beiden Kollegen constatirt.

Am folgenden Morgen, Freitag, den 11. Februar, spricht sich vor der Senatsitzung Bauinspector Heineken, unter Abwägung der Gründe für und gegen das Aufeisen, für nunmehrigen Beginn mit dem Aufeisen resp. durch Westphal's Schiffe und zwar am nächstfolgenden Sonnabend Morgen aus. Nach gleich darauf von mir genommener Rücksprache mit Herrn Consul Schön, wurde Bauinspector Heineken zu rascher Einziehung von zwei Telegrammen über augenblicklichen Eisstand in der Unterweser veranlaßt und habe ich dann — unmittelbar nach darauf folgender kurzer Senatsitzung — gelegentlich einer bereits Tags zuvor angesetzten, am Baubureau von den Herren Senatoren Herm. Gröning, Delrichs und mir vorgenommenen Localbesichtigung dem Herrn Oberbaudirector Franzius in Gegenwart genannter Kollegen die Frage gestellt, ob auch er jetzt das Aufeisen durch Dampfer in der Unterweser für erforderlich halte? Die mit größter Entschiedenheit, jeden Einwand eines Laien fast ausschließende Antwort des Oberbaudirectors lautete absolut verneinend mit dem Zusatz: „Das Eis geht jetzt rasch fort, höchst wahrscheinlich noch heute, jedenfalls aber morgen.“

Eine oder zwei Stunden später übersendet mir Bauinspector Heineken mit kurzem Begleitischreiben, dessen Wortlaut mir nicht genau erinnerlich (es ward ihm sofort mit hr. m. Antwort remittirt und blieb in seinen Händen), die inzwischen von ihm eingezogenen 2 Telegramme von resp. Meyer aus Begejaß und Kruse aus Farge. Wie ich nicht zweifle, wird in diesem Schreiben, gestützt auf beregte 2 Telegramme, dem vor etlichen Stunden vom Bauinspector Heineken empfohlenen morgenden Beginn mit dem Aufeisen von Bremerhaven her kurz und bestimmt das Wort geredet sein. Ich remittirte das Schreiben aus meiner Privatwohnung gegen 3 Uhr Nachmittags sofort durch den Ueberbringer mit hr. m. Bemerkung, daß vor etwa 2 Stunden der Herr Oberbaudirector sich mit aller Bestimmtheit im entgegengesetzten Sinne geäußert habe, sowie mit der Aufgabe an Bauinspector Heineken, nach von ihm vorgängig zu nehmender Rücksprache mit Herrn Oberbaudirector mir um 5 Uhr Nachmittags in meinem Bureau das definitive Gutachten beider Herren mitzutheilen. Um 5 Uhr erschien der Bauinspector Heineken, ohne jedoch den Oberbaudirector zu Rathe gezogen zu haben, weshalb ich ihn direct zum Oberbaudirector entsandte, um auch dessen jetzige Ansicht einzuholen. Als bald darauf behändigte mir Bauinspector Heineken eine Abschrift vorerwähnter beider Telegramme mit darunter vermerkttem Gutachten des Oberbaudirectors, wonach dieser „hiernach den Versuch einer Lösung des Eises von unten auf für nützlich halte.“

Sofort ging telegraphische Weisung an Westphal nach Bremerhaven ab, morgen zeitig mit Eisaufbrechen durch die beiden Dampfer „Begejaß“ und „Wefer“ zu beginnen. Außerdem wurde mit dem 10 Uhr Abendzug desselben Tages der Aufseher Klatte nach Bremerhaven geschickt, um ihm mitgegebenen Vertrag für Westphal am folgenden Morgen von diesem vollziehen zu lassen und um Westphal während des Aufeisens zu begleiten.

(Ueber Westphal's Arbeiten s. anl. Registratur vom 21. Febr.)

Am Nachmittag des 14. Februar, bis wohin mir in Aufeisungssachen, soweit ich erinnere, keinerlei Bericht technischerseits wieder zugegangen war,

während Sitzung der Baudeputation, empfangt Bauinspector Heineken Telegramme, daß Westphal in Folge des (am Abend des 12. Februar begonnenen) Frostwetters heute seine Arbeiten habe einstellen müssen. Das Telegramm ist mir nicht zur Hand, es verblieb bei Heineken. Von dieser Sachlage habe ich in beregter Sitzung der Baudeputation beim Schluß zweier Vorträge kurze Mittheilung gemacht. Es ist dabei von keinem Anwesenden auf das jetzige Vorhandensein einer Gefahr durch Eiszstopfung oder dergleichen hingewiesen, insonderheit auch nicht von dem in der Sitzung anwesenden Oberbaudirector Franzius und Bauinspector Heineken.

Bis zu diesem Abend resp. folgenden Morgen bin ich persönlich ohne jede Ahnung gewesen von dem Vorhandensein der Gefahr einer Eiszstopfung, und ist bis dahin von einer Eiszstopfung mir gegenüber technischerseits nie gesprochen worden.

Am Dienstag, den 15. Februar, Morgens gegen 10 Uhr, zeigt Bauinspector Heineken mir mündlich an, er habe nicht unbedenkliche Nachrichten erhalten über außerordentlich hohen Wasserstand am Pegel bei der Moorlosen Kirche und über eine schräg gegenüber Niederbüren nach der Dichtumseite hin eingetretene Eisausschiebung, welche letztere auf die Möglichkeit eines Bruchs des darunter befindlichen niedrigen Leitdeichs schließen lasse. In Folge dessen ward der Bauinspector Heineken sofort mit unbeschränkter Vollmacht zur Anordnung des Erforderlichen und mit Auftrag zu baldthunlichem Bericht an Ort und Stelle abgesandt.

Von dieser Meldung Heineken's, welche theilweise auch dem Herrn Landherrschafts-Präsidenten zugewandt war, wurde in der Senatsitzung Anzeige gemacht und dort n. A. eventuelle Heranziehung von Militär zum Sprengen angeregt. Mit den Herren Senatoren Alb. Gröning und Schulz kam ich überein, meinerseits im Laufe des Tages die Verfügbarekeit betreffenden Militärs sicher zu stellen, um je nach dem gegen Abend zu erwartenden Bericht des Bauinspectors Heineken definitiv requiriren zu können.

Nachdem bis 2½ Uhr Morgens am 16. Februar vom Bauinspector Heineken kein Bericht, dagegen auf meine resp. an General-Commando Hannover und an Pionier-Bataillon No. 10 in Minden nur eventuell erlassene Requisition von letzterem zu gedachter Stunde definitive Antwort eingetroffen war, daß ein Commando Pioniere zum Eissprengen am 16. Februar abgehen werde, veranlaßte ich den erst in der Nacht in Bremen wieder eingetroffenen Bauinspector Heineken um 3 Uhr Morgens zu mir zu kommen. Derselbe berichtete über die von ihm zur Aufbrechung des Eises in der Birener Weiser mit Staatsdampfer „Bremen“ begonnenen und mit gutem Erfolg fortgeführten Arbeiten, versprach sich von Heranziehung der Pioniere keinen wesentlichen Erfolg, hielt im Gegentheil deren Cooperiren mit dem Dampfer für schwierig und wurde von mir zum

Morgen des 16. Februar zu weiterer Conferenz bestellt, zu welcher außerdem die Herren Senator Alb. Gröning, Oberbaudirector Franzius und Bauinspector Clausen eingeladen wurden.

(Ueber diese Conferenz s. besondere Registratur.)*

9 in 13

*) Diese Registratur lautet:

Bremen, 16. Februar 1881, Vormittags 10 Uhr.

In heutiger Conferenz, Senator Alb. Gröning, Oberbaudirector Franzius, Bauinspectoren Heineken und Clausen nebst Unterzeichnetem,

wurde beschlossen: für heute noch den Erfolg der zur Aufbrechung des aufgestauten Eises in der Birener Weiser fortgesetzten Arbeiten des Dampfers „Bremen“ abzuwarten — und erst nach heute Abend zu ersattendem telegraphischen Bericht des Bauinspectors Heineken wegen event. Requisition der Pioniere Entschluß zu fassen,

sodann mit Rücksicht auf event. unterhalb Begejadt wünschenswerth werdende Eiszpyrgung (loco der Lloyd-Dampfer) im Laufe des Tages sich bezüglich des Einverständnisses der Oldenburger und Preussischen Behörden zu vergewissern,

endlich thunlichst den Lloyd dahin zu bestimmen, daß derselbe heute seine beiden Dampfer „Simon“ und „Vorwärts“ so placiren läßt, daß möglicher Weise — falls staatsseitig auf neueste Offerte des Lloyd eingegangen werden möchte — morgen früh mit den Arbeiten derselben zur Beseitigung des zwischen Begejadt und Eisleth vorhandenen Eisblocks begonnen werden könne. NB. Lloyd verlangt M. 300 pro Tag per Schiff und unlimitirtes Risiko des Staats für den Fall von Reparatur oder Verlust der Schiffe.

Nach Ansicht der Techniker ist Dampfer „Bremen“ entschieden wirksamer zur Eisaufbrechung als die Pioniere — ist ferner von der jetzigen Verstopfung bei der Moorlooser n. die Hauptgefahr für die Dichtumdeiche, also für die Süderpfortstadt und nur die geringere Gefahr für das Werderland (Leinungsaufftaunung) zu befürchten.

Heutige Adresse des Bauinspectors Heineken Hafenmeister Meyer in Begejadt.
(gez.) Tetens.

Unmittelbar vor derselben war dem hierüber berichtenden Bauinspector Heineken von Seiten der Direction des Norddeutschen Lloyd mündlich als nunmehrige Bedingung für Verwendung der Lloyd-Dampfer M. 300 per Tag und Schiff nebst unbegrenztem Risiko des Staats für den Fall von Reparaturbedürftigkeit oder Verlust der Schiffe mitgetheilt.

Auf diese Bedingung des Lloyd ist am Abend des 16. Februar nach vorgängiger Rücksprache mit dem Herrn Präsidenten des Senats beziehungsweise im Einvernehmen mit den Herren Senatoren Alb. Gröning und Schulz definitiv eingegangen, ebenso auch das Pionier-Commando definitiv und zwar noch so zeitig requirirt, daß dessen hiesiges Eintreffen zu 1 Uhr in der nächsten Nacht — nicht später, als ursprünglich von Minden aus avisiert — ermöglicht blieb. Beiden diesen Maßregeln war ein nicht so günstiger Abendbericht des Bauinspectors Heineken, wie Tags vorher über den Erfolg des Eisbrechens in der Bürener Weser vorausgegangen, ein telegraphischer Bericht, in welchem der Bauinspector Annahme der Lloyd-Dampfer, jedoch Weglassung der Pioniere empfiehlt.

Am Abend des 16. Februar beordert der Lloyd telegraphisch die Dampfer „Simson“ und „Vorwärts“ mit dem Aufbrechen der unteren Eisstopfung am Morgen des 17. Februar zu beginnen.

In der Nacht 16./17. Februar, 1 Uhr, trifft hier das Pionier-Commando unter Premier-Lieutenant Büniger, jedoch noch ohne Sprengmaterial ein, um mit dem 7 Uhr Morgenzuge am 17. Februar nach Begeßad weiter zu gehen.

Da Bauinspector Heineken — ohne hierüber zu berichten — die ganze Nacht 16./17. Februar hindurch in der Bürener Weser beschäftigt geblieben, wurde Herr Premier-Lieutenant Büniger nach Rücksprache mit Oberbaudirector Franzius von mir persönlich Morgens 6 Uhr für seine Aufgabe in Begeßad instruiert.

(Ueber den Verlauf des 17. Februar cf. anliegende Registratur von diesem Tage.)*

Es wurde schriftlicher Vertrag der Baudeputation (Abtheilung Wasserbau) mit der Direction des Norddeutschen Lloyd vollzogen.

Am Vormittag des Freitag, 18. Februar, nachdem während vorausgegangener Nacht die südliche Vorstadt u. vom Ochtmwasser überschwemmt worden, mithin auf Abwendung dieser Gefahr nicht mehr Rücksicht zu nehmen war, wurde in einer Conferenz am Stadthause (Herren Senatoren Alb. Gröning, Schulz, Oberbaudirector Franzius, Bauinspector Clausen und Unterzeichner)

*) Die Registratur lautet im Auszuge:

Bremen, 17. Februar 1881, 10 Uhr Vormittags.

Da bis heute Morgen 6 Uhr Herr Bauinspector Heineken nicht von Begeßad zurückgekehrt war, wurde nach vorgängiger Rücksprache mit Herrn Oberbaudirector Franzius der mit Pionier-Commando von 30 Mann in der Nacht 1 Uhr hier eingetroffene Premierlieutenant Büniger von mir persönlich angewiesen, mit dem 7 Uhr Morgen-Zug heute nach Begeßad mit seinen Mannschaften abzugehen. Derselbe ist dabei für den Fall, daß er den Bauinspector Heineken nicht in Begeßad (Hafenhaus) vorfinden möchte, näher instruiert behufs seiner zunächst nur in der Bürener Weser anzustellenden Orientirung. Vorzugsweise ist u. Büniger an den Führer des Staatsdampfers „Bremen“ verwiesen, welcher auf Grund seiner Aufweisungsarbeiten während letzter zwei Tage im Stande sein werde, ihn genau über die Sachlage aufzuklären.

Premierlieutenant Büniger hatte bemerkt, daß für heute ein Beginn mit den Sprengarbeiten noch nicht möglich werde, weil das erforderliche Sprengmaterial erst mit nächstem Nachtzug 1 Uhr in Bremen eintreffen könne.

Eodem 12 Uhr Vormittags.

Herr Oberbaudirector Franzius zeigte an, daß er in Begleitung des Deichinspectors Clausen heute Mittag auf directem Wasser- und Landwege die betreffenden Eiszustände besichtigen und es versuchen werde, sich mit Premierlieutenant Büniger in Benehmen zu setzen. Gleichzeitig befragte der Oberbaudirector die entschiedene Nothwendigkeit, daß für die nächsten Tage Herr Bauinspector Heineken sein ständiges Quartier in Begeßad aufschlage, sowie daß die Sprengungsversuche vor der Hand nur auf die Bürener Weser zu beschränken seien, damit das jeßige Ueberlaufen der Ochtmdeiche auf das Minimum reducirt werde.

Eodem 7 Uhr Nachmittags.

Premierlieutenant Büniger hat hier mit dem Herrn Oberbaudirector und Bauinspector Heineken eingehende Rücksprache genommen. Derselbe geht morgen früh zugleich mit Herrn Bauinspector Heineken von hier nach Begeßad ab. Adresse der beiden Herren dort: Hotel Bellevue. Zur Ergänzung seines zunächst aus nur 40 Eisprengebüchsen bestehenden Sprengmaterials requirirte Premierlieutenant Büniger auf meine Veranlassung vom Artilleriedepot Geestemünde sämtliche dort fertige Büchsen zu 1,5 Kilogramm nach Begeßad.

(gez.) Tetens.

sofortige Absendung des Bauinspector Clausen nach der Bürener Wejer beschlossen, behufs dortiger Verathung mit Bauinspector Heineken, ob es nicht im Hinblick auf die durch Ausbruch des oberen Eisblocks entstehende für das Werder- und Blockland (östliche Vorstadt) bedenkliche Gefahr einer Aufstauung des Wassers bei Begejact (in der Lesum u.) geboten sei, ausschließlich nur an der Eistopfung unterhalb Begejact zu arbeiten. Gleichzeitig wurde das Pioniercommando angewiesen, mit Beginn des Sprengens bis zur Ankunft Clausen's zu warten.

Nachdem Bauinspector Clausen in Begleitung des an Ort und Stelle gewesenen Herrn Senator Delrichs hieher zurückgekehrt war, fand Abends 7 Uhr Conferenz der Herren Senatoren Alb. Gröning, Schulz, Delrichs, Oberbaudirector Franzius, Bauinspector Clausen, Ingenieur Graepel und des Unterzeichneten statt, um über einzuhaltendes Verfahren Beschluß zu fassen.

[38] in [13]

(cf. Registratur vom 18. Februar.)*

Gemäß diesem Beschlusse ging mit Morgenfrühzug des 19. Februar Herr Oberbaudirector Franzius nach Begejact, um dem dort arbeitenden Bauinspector Heineken die beschlossene Instruction zu erteilen, wonach alle und jede auf Aufeisung der Bürener Wejer gerichteten Arbeiten bis zur Aufeisung der Wejer unterhalb Begejact zu sistiren waren.

Vormittags wurde wegen Verabfolgung eines Eisbrechers nach Hasenamt Geestemünde und nach Hamburg telegraphirt.

Es ging Meldung des Hafenmeisters in Begejact ein, daß das Eis in der Bürener Wejer aufgebrochen sei, das Eis unterhalb Begejact fest bleibe.

*) Dieselbe lautet:

Bremen, 18. Februar 1881, Abends 7 Uhr.
Conferenz.

Anwesend die Herren Senatoren Alb. Gröning, Schulz, Delrichs, der Oberbaudirector Franzius, Bauinspector Clausen, Ingenieur Graepel und der Unterzeichnete.

Die gestern Abend eingetretene Ueberschwemmung des Ochtumgebiets bis zur Südvorstadt hatte die obengenannten Techniker heute Morgen zu der Ueberzeugung geführt, es sei mit Eintritt dieses Unglücks der maßgebende Beweggrund für die zuerst und hauptsächlich in Angriff zu nehmende Beseitigung der Eistopfung in der Bürener Wejer wegfällig geworden. Die Herbeiführung dieser Beseitigung trage vielmehr jetzt die Gefahr in sich, daß dadurch eine Aufstauung vor der unteren Eistopfung bei Begejact bewirkt, und damit ein für die Stadt Bremen sehr bedenklicher Wasserstand in Lesum und Wumme verursacht werden werde.

Auf Grund dieser Erwägung wurde von den Senatoren A. Gröning, Schulz und dem Unterzeichneten beschlossen, dem in der Bürener Wejer heute zum Beginn mit den Sprengungen schreitenden Premierlieutenant Büniger die telegraphische Weisung zugehen zu lassen, mit diesem Beginn zu warten bis zur Ankunft des Mittags 12 Uhr dorthin von hier abgehenden Bauinspectors Clausen. Dieser war beauftragt, nach vorgängiger Ueberlegung mit dem an Ort und Stelle die Sprengarbeiten und das Aufeisen durch Staatsdampfer „Bremen“ leitenden Bauinspector Heineken die für Büniger maßgebende weitere Entscheidung zu treffen.

Von dem heute Nachmittag 5 Uhr hieher zurückgekehrten Bauinspector Clausen war berichtet, daß sein College Heineken auf das dringendste befürwortet habe, ihn mit Dampfer „Bremen“ und den Sprengungen unbeirrt fortfahren zu lassen. Heineken sei dabei wesentlich von der Annahme ausgegangen, daß das zum Ausbruch gebrachte Eis der Bürener Wejer durch seinen Anprall die untere Eistopfung bei Begejact mit sich fortreißen werde. In Folge dessen sei bis heute Abend mit Sprengen und Aufeisen fortgefahren von Heineken.

Hiernach stand heute Abend zur Verathung, welches Verfahren für morgen u. s. w. anzuordnen sei? Nach eingehendem Vortrag der Techniker und allseitiger Abwägung des Für und Wider, gelangte man einstimmig zu dem Beschluß, daß alle auf die Beseitigung der oberen Eistopfung gerichteten Arbeiten fortan einzustellen seien und zunächst Alles daran zu setzen sei, die untere Eistopfung bei Begejact zum Weichen zu bringen. Für diesen Beschluß fiel entscheidend ins Gewicht, daß die Nachteile einer möglichen Aufstauung bei Begejact und der dadurch entstehenden Erhöhung des Wasserstandes in der Lesum, bezüglicher Gefährdung der Lesumdeiche durch die damit verbundene Erhöhung des Wasserstandes im jetzigen Inundationsgebiet des Blocklandes für die Stadt Bremen von ungleich größerer Bedeutung werden könnten als andererseits der Gewinn für die jetzt einmal überschwemmte Südvorstadt u. im Falle der Beseitigung des Eises aus der Bürener Wejer. Die jetzigen Schutzvorrichtungen unserer östlichen Vorstadt reichen nämlich nur bis zu 30 Centimeter Höhe, wogegen eine denkbare Aufstauung der Lesum und Wumme eine Erhöhung des jetzigen Standes des Ueberschwemmungswassers im Blockland um 80 cm bis vielleicht 1 m möglich erscheinen lassen. Der hierdurch event. für die Stadt Bremen herbeigeführte Zustand ward als ein geradezu unerträglich erkannt.

Demzufolge wurde Oberbaudirector Franzius ersucht, mit Morgen-Frühzug sich zum Bauinspector Heineken nach Begejact zu begeben, und denselben unter Klarlegung obiger Motive zur Sistirung seiner jetzigen Arbeiten und Uebertragung derselben auf die untere Eistopfung bei Begejact-Blumenthal u. anzuweisen.

NB. Die beiden Dampfer des Lloyd waren nach heutigem Telegramm 5.33 Minuten Abends bis in die Nähe von Aethum durchgedrungen.

Eine etwaige Vermehrung der unterhalb Begejact arbeitenden Eisbrecher hielt man für unthunlich, weil die Arbeiten hemmend. Es ist daher von bezüglichem Anerbieten der Schiffe sowohl der Gesellschaft Union als des u. Westphal abzusehen.

Angeregt wurde etwaige Heranziehung eines Reisereschiffes zum Eisauflösen von Hamburg.
(gez.) Tetens.

Laut Depesche von Farge waren Morgens 9 Uhr die Lloydampfer dort passirt.

Nach abschlägiger Antwort des Hafenamts Geestmünde wurde wiederholtes dringendes Ersuchen dorthin telegraphirt unter Erbieten eines Lloydampfers für interimistischen Hafendienst in Geestmünde.

Abends 7 Uhr 15 M. Lloydampfer bis Rönnebeck aufgebrochen.

Von Hamburg abschlägige Antwort wegen dortiger Unentbehrlichkeit des übrigen für die Weiser zu tief gehenden Eisbrechers.

Abends 10 Uhr ging Brandmeister Giersberg mit 16 Feuerwehrleuten zur Unterstützung der Pioniere nach Begejacks ab.

20. Februar:

Um 12 Uhr 20 M. Mittags sind die beiden Lloydampfer und Westphal's „Begejack“ bei Ulrichs in Begejack vor dortigem Packeis eingetroffen.

Mittags geht Eisbrecher „Njar“ von Geestmünde zur Hilfsleistung ab.

Abends 7 Uhr langen die Dampfer „Simson“ und „Begejack“ im Hafen zu Begejack an, die Dampfer „Vorwärts“ und „Njar“ bei Fähr Ulrichs. Das Wasser ist im Ganzen um 6 Decimeter gefallen.

21. Februar:

Auftrag an Bauinspector Heineken zur Aufeisung des Warflether Arms resp. Beseitigung der Eisstopfung in der Lesummündung.

Abends 10 Uhr Rückkehr der Feuerwehr.

Bericht des Bauinspector Heineken, daß Rinne unterhalb Begejack verbreitert, die Eisstopfung vor und unter der Lesum entfernt sei und mit Aufbrechen des Warflether Arms begonnen werde.

Eisbrecher „Njar“ fährt nach Geestmünde zurück.

22. Februar:

Morgens passirt das Pioniercommando die Stadt Bremen auf der Rückfahrt.

Laut Abendsbericht des Bauinspectors Heineken ist der Warflether Arm bis Mogen aufgebrochen.

23. Februar:

Bericht des Bauinspectors Heineken, daß der Warflether Arm eisfrei und sämtliche 4 Schiffe Begejack verlassen haben.

Vorstehender auf Thatächliches beschränkter Bericht ist aus den Acten und der Erinnerung des ergebenst Unterzeichneten nach bestem Wissen zusammengestellt.

Bremen, den 26. Februar 1881.

Die Baudeputation (Abth. Wasserbau).

(gez.) **Tetens.**

An
die vom Senat wegen neuerlicher Eis-
stopfung in der Weiser niedergesetzte
Untersuchungs-Commission.

z. H. des Herrn Senator Dr. Pauli.

Mr. C.

11

Bremen, den 28. Februar 1881.

Bericht No. II,

betreffend die Eisstopfung in der Weiser im Februar 1881.

Beim diesseitigen Empfang des geehrten Schreibens vom 26. d. Mts. war bereits der hiebei mitfolgende mit No. I bezeichnete Bericht des ergebenst Unterzeichneten zur Reinschrift abgegeben. Derselbe beschränkt sich auf eine Darstellung dessen, was zum Zweck der Aufeisung der Weiser unterhalb Begejack, sowie zur Beseitigung der in der Bühren Weiser am 15. d. Mts. eingetretenen Eisstopfung Seitens der Abtheilung Wasserbau und ihrer Beamten thatächlich geschehen ist. Es dürfte daher die im gefälligen Schreiben der Untersuchungscommission unter Ziffer 1 und 2 gestellte Frage in jenem Bericht größtentheils

ihre Erledigung gefunden haben. Behufs der außerdem verlangten diesseitigen Aeußerung ist das folgende ergebenst zu bemerken:

I. Antrag der Bürgerchaft vom 23. d. Mts. betreffend, und zwar rücksichtlich der speciell gestellten Frage: ob es wirklich wahr sei, daß das Anerbieten des Norddeutschen Lloyd, mit 2 Dampfern das Eis zu durchbrechen, wegen der immerhin verhältnißmäßig geringen Kosten abgelehnt worden sei?

(cf. auch beifolgenden Bericht No. I.)

Bei dem an den Norddeutschen Lloyd gerichteten Ersuchen, seine Bedingungen für etwaige Aufeisung der Weser, wie in früheren Jahren, so auch für diesen Winter namhaft zu machen, war als der alljährliche Zweck zunächst nur in's Auge gefaßt, für das im Interesse der Schifffahrt und Stromwerke etwa nöthig werdende Aufeisungsgeschäft sich rechtzeitig eines Unternehmers zu vergewissern. Bei Abwägung der Höhe des verlangten Preises ist deshalb dessen Verhältniß zu der Bedeutung irgend welcher abzuwehrenden Gefahr — deren Vorhandensein in keiner Weise indicirt war — überall nicht in Betracht gezogen. Die Offerte des Lloyd ging nur dahin, zu geeigneter Zeit das Geschäft der Aufeisung übernehmen zu wollen. Hat zwar die Abtheilung mit Rücksicht auf die im Vergleich zu früheren Jahren außerordentliche Höhe der Preisforderung dieselbe sofort anzunehmen Bedenken getragen, so ist doch eine förmlich schriftliche Ablehnung von Seiten der Abtheilung nicht erfolgt. Wenn auch der Rechnungsführer schon dem Herrn Vertreter des Norddeutschen Lloyd das obige Bedenken mündlich mitgetheilt hat, so blieb es im Sinne des Vorsitzers doch Mangels anderer geeigneter Aushilfe jeder Zeit unbenommen, auf dieses Anerbieten zurückzukommen.

II.

Ganz ergebenst

Namens der Baudeputation, (Abth. Wasserbau.)

(gez.) **Tetens.**

An

die Untersuchungs-Commission des Senats,
betreffend die Ursachen der Ueberschwem-
mung vom Februar 1881.

J. H. des Herrn Senator Pauli.

Bericht der Polizeidirection auf ein [5] (Druckseite 265) entsprechendes Schreiben
der Untersuchungskommission.

Nr. D.

[8]

Die gegen die Wassergefahren der letzten Monate gerichtete Thätigkeit der Polizeidirection beschränkte sich zunächst auf die in ausreichender Weise organisirte ständige Beachtung der städtischen Weiserdeichstrecken und auf Sicherung und Herbeischaffung des nöthigen Vertheidigungsmaterials. Zu Besorgnissen gab der Zustand der Deiche selbst bei dem höchsten Wasserstande (5 Meter 24 Centm. am 27. December v. J.) keine Veranlassung.

Als in den Weihnachtstagen ein Theil der Werderstraßen und verschiedene an der Weser gelegene Partien der Altstadt und Neustadt überschwemmt wurden, mußte die von den Baubeamten unter ressortmäßiger Leitung der Baudeputation in Angriff genommene Abschossung der Straßenkanäle, sowie die Abdeichung der gegen das Wasser zu schützenden Straßen, Gänge und Höfe polizeilich beachtet und, soweit erforderlich, durch entsprechende Anordnungen unterstützt werden. Außerdem wurde für Räummung überschwemmter Häuser, für Unterbringung obdachloser Familien und für Aufrechthaltung des Verkehrs in den überschwemmten Straßen gesorgt. Die kleine Weserbrücke wurde auf Anheimgabe der Techniker für einige Tage gesperrt.

Am 26. December v. J. wurde es erforderlich, die Bewohner der Süder-
vorstadt in Anlaß einer der Polizeidirection mündlich übermittelten Warnung des Inspectors Clausen auf die Möglichkeit eines Bruches der Dichtumdeiche vorzu-
bereiten. Viele Lagerräume wurden in Folge dessen geräumt, die Polizeimannschaften des 7. und 8. Districts wurden während der Nacht verstärkt, um den Bewohnern mit Hülfe und Rath zur Seite stehen zu können.

Der Zustand der Blockländer Deiche wurde noch am 26. December durch dieselbe mündliche Mittheilung des Inspectors Clausen als ziemlich zufriedenstellend bezeichnet.

Am 28. December theilte Herr Landherr in der Senatsitzung mit, daß auch die Blockländer Deiche stellenweise hart gefährdet seien und ein an diesem Tage gegen 1 Uhr durch einen Boten überbrachter Zettel des Deichhauptmanns Meyer, mittelst dessen um Sendung von Hülfsmannschaft ersucht wurde, verstärkte die ausgesprochenen Befürchtungen. Die Hülfsmannschaft (160 Mann, darunter Feuerwehrlente mit Jackeln), wurde herbeigeschafft und zwischen 3 und 4 Uhr unter polizeilicher Geleitung (soweit angängig, zu Wagen) an die Blockländer Deiche geschickt. Ohne entgegengeandte Führer im Dunkeln auf den Deichen langsam vorwärts kommend, sind sie erst in der Nacht auf der gefährdeten Stelle angelangt und nicht mehr von Nutzen gewesen. Inzwischen wurden die Bewohner der östlichen und westlichen Vorstadt auf die ihnen drohende Gefahr und die von ihnen in Betreff ihrer Kanalarabschlüsse zu ergreifenden Maßregeln durch öffentliche Mittheilungen aufmerksam gemacht. Am 29. December gegen 12 Uhr ging die Meldung ein, daß der Blockländer Deich zwischen Sinning und Kroppe gebrochen sei.

Ich ließ, noch ehe die Nachricht officiell bestätigt wurde, alle auffindbaren Baubeamten zum Stadthause holen und legte ihnen in Gegenwart der oberen Beamten der Polizeidirection die Frage vor, ob die Stadt in irgend einer Weise, namentlich durch Verschließen der Eisenbahndurchlässe, gegen das herandringende Wasser zu schützen sei.

Bei der stattfindenden Berathung wurde zunächst unter Beihalt einer Archivacte über den Deichbruch von 1841 festgestellt, welche Theile der Vorstädte vom Wasser bedroht seien, sodann, daß bis zum Herantreten des Wassers an die Stadt mindestens noch 12 Stunden verstreichen würden und endlich, daß zwar nicht der Bürgerpark und die jenseits der Bahnlinsen belegenen Theile der westlichen Vorstadt, wohl aber die übrige Stadt vor dem Wasser zu schützen sei, sofern die Eisenbahndämme als Deiche benutzt werden und die Durchlässe derselben von Walle bis Hastedt gedichtet werden könnten. Daß für die letztere Arbeit Zeit genug sei, erschien nicht zweifelhaft. Die erforderlichen Mannschaften und Materialien zu beschaffen, konnte ich mich bereit erklären.

Der Oberbaudirector Fränzius setzte nun aber auseinander, daß die Eisenbahndämme als Deiche nicht benutzbar seien und daß er deßhalb eine Dichtung der Durchlässe nicht empfehlen könne.

Es sei eine Wassermasse zu erwarten, die in Höhe von 3 bis 4 Fuß gegen die Dämme andringen und vor denselben wochenlang stehen bleiben werde. Die Dämme seien keine Deiche; das an sich schon für Deichzwecke ungeeignete, durchlässige Material derselben sei durch längere Regenzeit aufgeweicht. Wenn das Wasser die Unterführungen verstopft finde, werde es die Dämme entweder sofort über den Haufen werfen oder es werde sich innerhalb weniger Stunden oder Tage einen Weg durch die Dämme bahnen, und zwar mit der größten Wahrscheinlichkeit gerade in der Nähe der verstopften Durchlässe. Ich möge dabei an den vor wenigen Wochen eingestürzten Langwedler Damm denken. Es sei durch die Benutzung der Dämme demnach die der Stadt drohende Katastrophe seiner Meinung nach höchstens um einige Tage, vielleicht nur um Stunden, zu verzögern. Die unwahrscheinliche Aussicht, daß die Dämme länger halten würden, rechtfertige es nicht, ein Experiment zu wagen, welches, wenn es mißlinge, den Handel und Verkehr Bremens auf Wochen hinaus lahm legen könne. Mit Rücksicht auf diese Gefahr bezweifelte er auch, daß die preussische Regierung sich mit Benutzung der Dämme zu Deichzwecken einverstanden erklären werde.

Ich bemerkte, daß Rücksicht auf die preussische Regierung und auf die Verkehrsinteressen von mir nicht als maßgebend erachtet werden würden, daß ich aber, wenn ein anderer Erfolg eines Schließens der Eisenbahndämme als der Erfolg einer kurzen Verzögerung der Ueberschwemmung nach seiner für mich maßgebenden technischen Ansicht nicht als wahrscheinlich bezeichnet werden könne, eine solche Schließung der Dämme meinerseits nicht anordnen werde.

Er wiederholte seine Bedenken und die Conferenz endete damit, daß die nachträglich am Stadthause erschienenen Inspector Böttcher und Ingenieur Gräpel beauftragt wurden, die allseitig als nothwendig bezeichnete Abschließung der Kanäle fertig zu stellen und die Aufstellung von Pumpwerken zum Ueberpumpen des Kanalwassers zu beschleunigen.

Während diese Arbeiten möglichst beeilt wurden, erschienen im Laufe des Nachmittags am Stadthause eine Reihe von Personen, welche auf das Abschließen der Eisenbahndurchgänge drangen. Von einigen Antragstellern wurde behauptet, daß ein Aufseher der Köln-Mindener Bahn sich verwundert über das Unterlassen der gewünschten Maßregel geäußert habe und daß auch der Regierungsrath Beckmann sich in ähnlicher Weise ausgesprochen haben solle. Ich ließ dies durch den Polizeiaffessor Lange Herrn Oberbaudirector Franzius mit der Anfrage sagen, ob er trotz solcher Äußerungen bei seiner Ansicht bleibe.

Herr Assessor meldete, daß er Herrn Oberbaudirector auf der Straße getroffen und daß derselbe sich weniger entschieden, als am Morgen ausgesprochen habe. Wenn der Regierungsrath Beckmann in Betreff des Bahnbetriebes wirklich keine Bedenken habe, könne man ja vielleicht an den Versuch denken. Uebrigens glaube er nicht, daß die Berichte über die Beckmann'schen Äußerungen wahr seien. Ich ließ nun Herrn Regierungsrath Beckmann, nachdem ich ihn am Bureau vergeblich zu treffen versucht und Herrn Betriebsinspector Meißner zum Stadthause zu kommen, bitten. Letzterer war nicht zu finden. Ersterer erschien gegen 6 Uhr. Auf meine Anfrage bemerkte er, daß er allerdings der Meinung sei, daß der Stadt durch die Verstopfung der Eisenbahndurchlässe geholfen werden müsse und daß er diese Verstopfung für so wenig bedenklich halte, daß er willig sei, die Gefahr einer Betriebsschädigung seinerseits zu übernehmen, wenn ich für etwaige am Bahnkörper entstehende Schäden eventuell Namens des bremischen Staats haften wolle. Ich erklärte mich hierzu sofort bereit.

Von den während dieser Conferenz zum Stadthause gerufenen bremischen Technikern konnte nur der Inspector Heineken betroffen werden. Dieser bemerkte, daß, wenn ihm Arbeiter, Säcke, Sand und Eisenbahnwagen in ausreichender Weise geliefert würden, er den Versuch machen wolle, noch im Laufe der Nacht alle Durchlässe zu dichten.

In Betreff des bei Walle gelegenen Bahndurchlasses sei der Erfolg indeß zweifelhaft. Mehrere Polizeibeamten wurden darauf mit Hindirigirung aller am Weiserdeich vorhandenen Sandsäcke zum Bahnhofe beauftragt. Herr Regierungsrath Beckmann stellte Arbeiter, Sand und Bahnwagen zur Verfügung. Zur technischen Mitleitung der Arbeiten wurde noch Herr Inspector Fischer herbeigeholt. Während diese Vorbereitungen im Gange waren, sagte ich Herrn Regierungsrath Beckmann, daß mich seine Entscheidung frappire, da mich Herr Oberbaudirector Franzius aus den vorstehend angegebenen Gründen von der Benutzung der Dämme abgehalten habe. Herr Beckmann erwiderte nach Mittheilung der Franzius'schen Erwägungen, er werde an der Richtigkeit seiner Entscheidung irre. Die Sache komme ihm jetzt so bedenklich vor, daß er zunächst seine Techniker befragen müsse. Er begab sich zu diesem Zwecke zum Bahnhofe, während zum Stadthause die Inspectoren Fischer, Heineken und die von mir entsandten Beamten, letztere mit der Meldung zurückkehrten, daß wegen Anschaffung der Sandsäcke das Erforderliche besorgt sei.

Ich sandte hierauf beide Inspectoren und den Polizeiaffessor Lange zum Bahnhof, um die Beckmann'sche Entscheidung einzuholen. Dieselbe ging, nachdem sich in der dortigen Conferenz u. A. auch der Inspector Scheuch in ganz gleichem Sinne ausgesprochen, dahin, daß, wenn es sich nur um eine Wasserstauung von wenigen Tagen gehandelt haben würde, die Dichtung der Durchlässe als unbedenklich hätte bezeichnet werden können, daß aber, da ein längeres Stehenbleiben des Wassers zu erwarten sei, die Genehmigung zur Benutzung der Dämme als Deiche nicht ertheilt werde. In Folge dieses Bescheides wurden die Techniker, von denen übrigens Herr Inspector Fischer ebenfalls seine Bedenken gegen die Dichtung der Durchlässe äußerte, von mir entlassen. Herr Inspector Heineken

hatte, soweit ich erinnere, wenigstens Nachmittags gegen die Verschließung der Unterführungen keine erheblichen Einwendungen zu machen.

Im Laufe der Nacht trat das Wasser an die Stadt heran, der Eisenbahndamm wurde im ersten Anpralle sowohl bei Walle als bei Dreie ernstlich beschädigt. Während der auf den 29. December folgenden Wochen wurde die Thätigkeit der Polizeidirection in den verschiedensten Richtungen angespannt. In Beziehung auf die Abschossung der Kanäle, die Beschaffung und Aufstellung der Pumpen und die Errichtung der noch jetzt bestehenden kleinen Schutzdeiche trat die Baudeputation allerdings unmittelbar nach dem 29. December ihrerseits in Thätigkeit. Hier hatte die Polizeidirection nur in sehr häufigen Conferenzen mit dem Herrn Vor- sitzer der Abtheilung Straßenbau, mit dem Rechnungsführer und namentlich mit den ihr fast täglich mündlich berichtenden Inspectoren Böttcher und Gräpel Wünsche zu äußern, für alle als erforderlich bezeichneten Anschaffungen Sicherheit zu übernehmen, Arbeiter zu stellen und durch gelegentliche in der ersten Zeit alltägliche und fast allnächliche vorgenommene Revisionen sich von den Erfolgen der Arbeit und dem Vorhandensein von Mannschaften an allen bedrohten Plätzen zu überzeugen.

Im Uebrigen mußte, was die im Ueberschwemmungsgebiete belegenen Stadttheile anlangte, für Räumung bedrohter Häuser, für sanitäre Inspection der Wohnungen und Brunnen, für Unterstützung der Bemühungen des Hilfscomités, namentlich aber für Sicherung der Communication gesorgt werden. Es wurden Schiffe gemiethet, bemannt, Stege hergestellt und die Legung eines Knüppelweges über den Eisenbahndamm zur Schwachhauser Chaussee veranlaßt. Ueberall war während der Nacht für Beleuchtung und Bewachung zu sorgen.

In den nicht im jetzigen Ueberschwemmungsgebiet belegenen Stadttheilen war zunächst hauptsächlich gegen das Kanalwasser und das Grundwasser zu kämpfen. So lange die Pumpwerke noch nicht im Stande waren alles zulaufende Wasser abzuführen, mußte für Minderung des Wasserzuflusses gesorgt werden. Es geschah dies im Wesentlichen durch Warnung vor Wasserverschwendung. In einem Falle — bei der Badeanstalt am Breitenweg — wurde die Einleitung des Wassers in die Kanäle inhibirt. Viele Bedenken richteten sich gegen den Gebrauch der sog. Ejectoren, durch welche einzelne Hausbesitzer ihre Erben mit Hilfe von Leitungswasser auf Kosten der Kanäle wasserfrei hielten. Gingeschritten ist gegen diese Maschinen nicht, weil die Zahl derselben sich in so mäßigen Schranken hielt, daß sie die allgemeine Wassercalamität nicht wesentlich vermehrten.

Wo Nachbarn sich über mißbräuchliche Anwendung von Ejectoren oder sonstige Rücksichtslosigkeiten beschwerten, wurde thunlichst vermittelt.

Nach Vervollständigung der Pumpstationen und nach Fertigstellung der an die Eisenbahndämme sich anlehnenden kleinen Schutzdeiche konnten die diesseits der Deiche belegenen Stadttheile entwässert werden.

Die betreffenden Bemühungen der Baubeamten wurden Seitens der Polizeidirection durch Heranziehen der Feuerwehr unterstützt, die mit Dampfsprizen und mittelst Einlegung größerer von der Polizeidirection angeschaffter Ejectoren nach und nach mit dem Auspumpen bedrängter Straßenkomplexe vorging. Eine der Dampfsprizen war gleich am 30. December bei Schwachhausen zur Freihaltung des Weges zum Rhienberger Kirchhofe Seitens der Polizeidirection aufgestellt worden.

Mit dem Wegfalle des Wassers in der zweiten Januar-Hälfte minderten sich die Sorgen der östlichen und westlichen Vorstadt. Die Pumpen konnten, da die Kanäle natürlichen Abfluß wieder gewannen, vielfach außer Thätigkeit gesetzt werden und nur der starke Schneefall der letzten Januar-Woche erweckte einige Besorgnisse. Ein rasches Thauwetter würde die Kanäle überfüllen und die Ueberschwemmung der niedriger gelegenen Stadttheile haben veranlassen können. Die Polizeidirection sorgte dafür, daß der Straßenreinigungspächter nach Kräften Schnee abfuhr und war ihrerseits gerüstet, bei plötzlichem starken Thauwetter mit 60 bis 100 Wagen bei diesem Geschäfte helfend einzutreten. Glücklicherweise vermochten die Kanäle alle ihnen bei Thauwetter zugeführten Wassermassen zu bewältigen.

Inzwischen wurde mit genauer sanitätspolizeilicher Revision der überschwemmt gewesenen Wohnungen fortgefahren, für Regelung der in vielen Straßen in Un-

ordnung gekommenen Abfuhrverhältnisse gesorgt, Anweisungen für Austrocknung von Souterrains bekannt gemacht. Daneben mußten Maßregeln für die im Frühjahr zu erwartende Wiederkehr des Hochwassers erwogen und vorbereitet werden.

In dieser Richtung wurde für Ausarbeitung einer Deichpflichtigenliste gesorgt, um gegebenen Falls rasch und ohne Kosten den Ochtumdeichen gewünschte Hilfe senden zu können. Außerdem wurden die Techniker ersucht, Vorschläge zu weiterem Schutze der Vorstädte und der Neustadt einzureichen.

Nach den Berichten der Techniker waren die östliche und westliche Vorstadt gegen Wiederholung einer Ueberschwemmung durch die vorhandenen Einrichtungen genügend geschützt. Eine Erhöhung der Schutzdämme um weitere 30 cm wurde dabei als ausführbar bezeichnet.

Für die Neustadt waren Vorsichtsmaßregeln gegen Ueberschwemmung nicht in Vorschlag zu bringen. Es wurde aber als nöthig bezeichnet, eventuell eine starke Pumpe am Hohenthor aufzustellen, durch welche die Kanäle freigehalten werden könnten. Für Abhossung der letzteren seien alle Einrichtungen geordnet. Die Südvorstadt sei nicht zu schützen. Eine Aufhöhung der Neuenlanderstraße um 1,20 m, die eventuell unerläßlich sein würde, lasse sich, selbst wenn man von den Kosten absehen wolle, vor Eintritt des Frühjahrs nicht ausführen.

Die Polizeidirection berichtete mit dem Antrage auf Bewilligung der verausgabten und für die Neustadt-Pumpe noch in Aussicht zu nehmenden Kosten über diese Sachlage am 15. Februar d. J. an Senat und Bürgerschaft. In ihrem Berichte konnte bemerkt werden, daß die Deputationsreise sich auf Anregung der Polizeidirection mit Berathung eines auf definitiven Schutz der Vorstädte berechneten Eindeichungsprojectes zu beschäftigen begonnen habe.

In der Senatsitzung vom 15. Februar bezeichnete Herr Landherr die Gefahr einer Ueberfluthung der Ochtumdeiche als nicht so fern liegend, wie die Polizeidirection annehme. Es sei in der Weser eine Eisstopfung zu befürchten, die das zurückstauende Wasser den Ochtumdeichen zuführe. Der Herr Vorsitz der Abtheilung Wasserbau bestätigte diese Thatsache, von der der Polizeidirection bis dahin weder durch ihn noch durch seine Techniker eine Andeutung geworden war und äußerte sich über die zur Beseitigung des Eises getroffenen Anstalten.

Ich regte in der Senatsitzung das Heranziehen von Pionieren zur Sprengung des Eises an und habe dann am 15. Februar wie an den folgenden Tagen verschiedentlich Gelegenheit gehabt, das Interesse der Stadt bei den Berathungen über die Sprengung der Eisstopfung zu vertreten. Am 16. Februar Morgens konnte ich Herrn Senator Tetens bitten, die mir mitgetheilte neue Offerte des Lloyd, trotz der von ihm gegen dieselbe hervorgehobenen Bedenken, unbedingt zu acceptiren. Bei einer Berathung am 18. Februar wirkte ich mit dem Herrn Landherrn zusammen auf den Entschluß ein, die Sprengung der oberen Stopfung zu unterlassen und alle Energie an die Beseitigung der Lobbendorfer Eisstopfung zu verwenden. Ebenso befürwortete ich die Verstärkung der Pioniere durch Mannschaften der Feuerwehr.

Inzwischen mußte zunächst für den Schutz der Neustadt und der Südvorstadt gesorgt werden. Gegen die letztere drängte das Wasser schon am 16. Februar vor. Hier hatte sich die Polizeidirection nach Ueberfluthung der Neuenlander Straße auf Warnung der Bewohner und im Laufe der folgenden Tage auf Unterstützung des Hilfscomités bei Beschaffung von Wohnungen zu beschränken. Außerdem waren natürlich die nöthigen Communicationsmittel zu stellen und es mußte nach dem Abfließen des Wassers auf Fortschaffung des auf den Straßen gelagerten Eises und auf Auspumpen der in einzelnen Straßentheilen zurückgebliebenen Wassermassen Bedacht genommen werden. Zu letzterer Arbeit, die heute beendet sein wird, ist wieder die Hilfe der Feuerwehr erbeten worden.

Für die Neustadt war nach dem oben Bemerkten eine starke Pumpe zu schaffen. Der Bauinspector Böttcher, der am 17. Februar Morgens zur Berichterstattung sich einfand, bemerkte, daß hier eine Pumpe nicht zu haben sei. Nach Berathung mit dem Oberbaudirector und nach telegraphischen Anfragen in Hamburg, Berlin und Bremerhaven wurde Herr Inspector Böttcher von mir Mittags nach Barel geschickt, wo zwei Lokomobilen zur Disposition standen, die

er für die Polizeidirection miethete. Dieselben wurden am 18. Morgens verladen und kamen am 19. Februar in Bremen an, wo sie am 19. und 20. Februar aufgestellt werden konnten. Die dazu nöthigen Pumpen wurden von Bremerhaven besorgt und als sich die eine Pumpe als unzureichend erwies, durch eine dritte noch am 21. Februar d. J. in meinem Auftrage von Berlin erbetene Pumpe verstärkt. Bis zur Aufstellung der Locomobilen gelang es, die Neustadt-Kanäle durch Oeffnung der Schosse zum Sicherheitshafen und durch Einlegung einiger Sjectoren frei zu halten. Das am 18. Februar erfolgte Angebot des Herrn G. H. Bruns jun., persönlich von Hannover einen Dampfsejctor zu holen und denselben dann mittelst einer von Herrn Regierungsrath Beckmann bereitwillig zur Verfügung gestellten Locomotive in der Nähe des Sicherheitshafens zum Leerpumpen der Kanäle in Betrieb zu stellen, wurde Seitens der Polizeidirection acceptirt, weil es sich zu empfehlen schien, nicht nur auf die Vareler Locomobilen angewiesen zu sein. Später stellte es sich heraus, daß auch ohne die erst nach mehreren Tagen beendete Aufstellung dieser Maschine die Neustadt sich hätte freihalten lassen. Wesentlichen Schaden hat das Wasser der Neustadt nicht zugefügt. Allerdings trat das Kanalwasser an einigen Tagen, namentlich am 18. Februar, in einzelnen Theilen der Neustadt auf kurze Zeit zu Tage. Es gelang aber immer, den Ablauf nach einigen Stunden wieder zu ordnen.

Behauptungen, daß die Kanäle am 17. an unrichtiger Stelle abgeschlossen worden, daß die Maschinen am Hohenthor in unnöthiger und unzweckmäßiger Weise statt in den Sicherheitshafen zu entwässern das Kanalwasser in den Neustadt-wallgraben und später in den Abzugskanal leiteten, mußten trotz der Unterstützung, welche dieselben in der Presse fanden, bei näherer Prüfung als unbegründet bezeichnet werden. Dieser Auffassung schloß sich später auch die um ihre Ansicht befragte Sanitätsbehörde an, welcher Herr Inspector Böttcher am 25. Februar über den Sachverhalt berichtete.*)

Für die östliche und westliche Vorstadt war mit dem Eintreten der Eisstopfung, namentlich aber nach vorzeitiger Beseitigung der oberhalb Begejacks festgelegten Eismassen ein Wasserstand zu erwarten, der weit über das im December erreichte Maß hinaus gehen mußte. Die Polizeidirection ersuchte deshalb den Ingenieur Graepel, der die betreffenden Arbeiten leitete, schriftlich und mündlich die Erhöhung der provisorischen Dämme rechtzeitig in Angriff zu nehmen, stellte ihm auch alle nöthigen Materialien, sowie Arbeiter in unbeschränkter Weise zur Verfügung.

Auch Herr Oberbaudirector, der sich am 18. Februar am Stadthause einfand, wurde benachrichtigt, daß die Polizeidirection für alle erforderlichen Mannschaften und Materialien zu sorgen bereit sei. Ein Eingreifen der Polizeidirection wurde zunächst weder von ihm noch von Herrn Graepel beantragt. Ebenso wenig machten beide auf die Nothwendigkeit eines Abschlusses der oberhalb und unterhalb Bremens belegenen Bahndurchlässe aufmerksam. In der Nacht vom 18./19. Februar löste sich die obere Eisstopfung. Am 18. Abends und am 19. Februar früh wurde die Polizeidirection von verschiedenen Bewohnern der östlichen Vorstadt mit der Bitte bestürmt, die Bertheidigung der Vorstädte unter Zuziehung des Betriebsinspector Meißner selbst zu organisiren, da Seitens der Techniker nicht die nöthige Energie entfaltet werde. Es fehlten Mannschaften an den bedrohten Punkten, die Eisenbahndurchlässe, für die Nichts geschehe, mußten gedichtet werden.

Eine um 10 Uhr angeordnete polizeiliche Revision des gesammten Arbeitsfeldes schien diese Befürchtungen zu bestätigen. Der leitende Ingenieur war mit dem Rechnungsführer Herrn Wessels bei Besorgung von Sandsäcken in der Stadt beschäftigt. An den provisorischen Dämmen waren nur einzelne Arbeiter zu finden. Der in der Nacht vom 17./18. Februar gebrochene Schutzdamm an der Plantagenstraße harrete noch der Dichtung. Die hinter demselben befindlichen Straßen waren überschwemmt. Klagen, daß der Deich nicht fest genug gewesen, nicht genügend beachtet worden, wurden von allen Seiten laut. Die Polizeidirection entschloß sich unter diesen Umständen, ihrerseits einzuschreiten. Es wurden etwa 100 Arbeiter mit Geräthen unter polizeilicher Aufsicht an die Schutzdämme dirigirt und weitere Hilfe durch eine vom Militärcommando bereitwillig gewährte Bitte

*) Vergl. Anhang No. G.

um Zuweisung von 200 Soldaten gesichert. Dann wurden Herr Regierungsrath Beckmann und Herr Betriebsinspector Meißner zum Stadthause eingeladen, welche es übernahmen, die von ihnen bei dem augenblicklich gefrorenen Zustande der Eisenbahndämme als ganz unbedenklich bezeichnete Dichtung der Eisenbahndurchlässe von Walle bis Hastedt in soweit ihrerseits zu besorgen, als nicht die bremischen Beamten für solche Dichtung bereits gesorgt hätten.

In Folge dessen wurden im Laufe des Tages durch Herrn Meißner die Unterführungen am Bürgerpark, an der Schwachhauser Chaussee und an der Wisch in Vertheidigungszustand gesetzt, während Herr Regierungsrath Beckmann die Unterführungen jenseits der westlichen Vorstadt bis nach Walle dichten ließ. In der Stadt selbst gelang es Herrn Graepel bis zum Abend den Bruch des Dammes an der Plantage zu dichten und die übrigen Dämme in genügender Weise aufzuheben. Eine in der Nacht vom 19./20. erfolgte Unterspülung des Durchlasses am Bürgerpark konnte ohne Schaden anzurichten bewältigt werden.

Die Polizeidirection beachtete bis zum Fallen des Wassers alle bedrohten Punkte, sorgte für Herbeischaffung von Material und Arbeitern, sobald Mangel eintrat und ordnete, wo es nöthig schien, den Verkehr namentlich in den wieder überschwemmten Straßen der westlichen Vorstadt.

Bremen, den 28. Februar 1881.

Die Polizeidirection.

(gez.) **Schulz.**

Bericht des Landherrn an die Untersuchungskommission.

Nr. E.

6

Bremen, den 26. Februar 1881.

Den Herrn Landherrn ersucht der Unterzeichnete Namens der Untersuchungskommission betreffend die Ursachen der Ueberschwemmung vom Februar 1881 ergebenst um eine schriftliche Mittheilung darüber, worin die Thätigkeit des Herrn Landherrn als Obergewaltungsbehörde in Deichsachen und oberste Verwaltungs- und Polizeibehörde für das Landgebiet in Betreff der Verhütung der Ueberschwemmung und der Beseitigung ihrer Folgen bestanden hat.

Zugleich wird um eine Mittheilung darüber ersucht, welche Wahrnehmungen bezüglich des Verhaltens der Deich-Behörden und -Beamten gemacht, sowie ob von Seiten dieser und der dem Herrn Landherrn unterstellten Beamten Mißgriffe, Saumseligkeiten oder sonstige Pflichtwidrigkeiten vorgekommen sind.

Insbefondere ist auch eine gefällige Aeußerung darüber erwünscht, ob bezüglich Abwendung der Ueberschwemmung der Ochtumdeiche irgend ein Verschulden von Behörden oder Beamten vorliegt.

Zugleich wird um gefällige Mittheilung der vorhandenen Akten, insbesondere auch der etwaigen Correspondenzen mit Behörden ersucht.

Hochachtungsvoll

(gez.) **Pauli.**

An den Herrn Landherrn.

Br. m. ergebenst zurück mit folgender Erwiderung. Ich habe gemäß § 58 der Deichordnung, sobald das Wasser erheblich anwuchs, mich vergewissert, daß alle Vorkehrungen für den Fall einer Deichgefahr getroffen, namentlich die Deichgeschworenen benachrichtigt, Wasserwachen bestellt, und die erforderlichen Materialien gesichert waren. Akten sind darüber indeß nicht vorhanden, da ich den Deichinspektor Bauinspektor Clausen mündlich darüber befragt, resp. von ihm Mittheilung darüber erhalten habe. Ich habe dann dafür gesorgt, daß am Landherrnamente beständig ein Lager von 3000 Sandsäcken vorhanden war, und daß davon auf Requisition der Deichbeamten jedesmal sofort das verlangte Quantum abgegeben wurde. Ferner habe ich selbst am 16. Februar Morgens mit Bauinspektor Clausen und am 17. Mittags allein mich durch Augenschein vom Stand der Dinge an der bedrohten Strecke des Ochtumdeichs oberhalb der Oldenburger Eisenbahn überzeugt, ferner am 16. die Mittels- und Niederbürener Wejer-

deiche und am 19. (nachdem am Abend vorher das Eis bei Niederbüren weggegangen, und in Folge davon die Lesum plötzlich stark angewachsen war) den Lesumdeich von Burg bis Lesumbrot besichtigt. Zu Anordnungen meinerseits fand sich bei allen diesen Besichtigungen keine Veranlassung, weil ich Alles, was geschehen konnte, im besten Gange fand, und die im Augenblick etwa noch erforderlichen Anordnungen von den Deichbeamten selbst getroffen wurden. Vom 15. ds. an habe ich außerdem an mehreren Konferenzen wegen der Eissprengungen theilgenommen. Nachdem das Wasser seinen höchsten Stand überschritten hatte, habe ich mehrfach mit dem Bauinspektor Clausen wegen möglichst rascher Beseitigung desselben aus dem Ueberschwemmungsgebiete des Obervielandes incl. Südevorstadt konferirt und mich überzeugt, daß auch dafür sofort das Erforderliche angeordnet war, indem zunächst die auf den Dichtumdeich aufgelegten Sandsäcke successive abgenommen wurden, und dann der Deich selbst, soviel es im Hinblick auf ein etwaiges Frühjahrshochwasser unbedenklich schien, theilweise abgegraben wurde. Ich habe während der ganzen Zeit gefunden, daß alle Deichbehörden und Deichbeamten mit Einer, übrigens entschuldbaren und für den Erfolg irrelevanten, Ausnahme in vollem Maße ihre Pflicht gethan haben, und glaube nicht, daß irgend welche Mißgriffe dabei begangen sind. Die Ueberfluthung der auf einer langen Strecke nur 2,15—2,30 m hohen Deiche war, da das Wasser einen Stand von 2,77 m erreichte, nicht mehr zu verhindern. — — —

Schließlich bemerke ich noch, daß der wichtigste Theil meiner Thätigkeit zur Verhütung von Ueberschwemmungen eigentlich in die ganzen letzten Jahre fällt, indem ich mich bestrebt habe, eine Vervollständigung des Deichschutzes herbeizuführen, welche, wenn sie bereits durchgeführt wäre, alle Deichvertheidigungsmaßregeln für das Obervieland gegenüber dem Wasserstande vom Februar d. J. überflüssig gemacht haben würde. Daß die Verbesserungen noch nicht völlig durchgeführt waren, habe ich, wie ich glaube, nicht zu verantworten; ich bin übrigens, wenn es gewünscht wird, gern bereit, mich darüber eingehend zu äußern, und bemerke nur noch, daß es bereits vor der Ueberschwemmung von diesem Monat bestimmt beabsichtigt war, die Regulirung der Dichtumdeiche in diesem Jahre soweit fortzuführen, daß im nächsten Winter der oben bezeichnete Wasserstand keine Ueberfluthung mehr herbeiführen würde; das Projekt war bereits zu Anfang Februar fertig, ich werde es morgen dem Senate zur Bestätigung vorlegen. Zu jeder weiteren Auskunft bin ich natürlich gern bereit.

Bremen, den 28. Februar 1881.

Der Landherr.
(gez.) Gröning.

Nr. F.

[71]

Bericht des Bauinspectors Heineken über die Aussage Lindmeyer's, Protokollseite 23, 24, vergl. auch Protokollseite 150.

Herrn Senator Dr. Pauli Hochwohlgeboren.

Die Weser unterhalb Bremen hat zur Abführung des Hochwassers, ev. des mit dem hohen Oberwasser abfließenden Eises bis zur Moorlose oder eben oberhalb der Moorlosetirche ein einheitliches Abschlußprofil, bestehend aus dem mehr oder weniger in der Mitte liegenden Flußschlauch und den zu beiden Seiten des Flußschlauches liegenden Außendeichsländereien.

Unterhalb der Moorlosetirche ändert sich dies; es sind 2 Flußschläuche, einer links der andere rechts, beide getrennt durch eine langgestreckte schmale Landzunge.

Die rechtsseitige Bührenener Weser führt nur bei mittlerem Stande der Weser das Oberwasser allein ab.

Bei Wasserständen über 2 Meter zu Bremen tritt schon die linksseitige sog. alte Weser, jetzt Dichtumbett, zur Abführung des Oberwassers mit in Thätigkeit.

Wie viel Wasser diese (alte Weser) im Verhältniß zur Bührenener Weser abführt, geht aus der Vergleichung der Breiten hervor.

Die Bührenener Weser hat bei Moorlose eine Breite von 400 Fuß und endet mit 500 Fuß Breite oberhalb Begeßack. Sie läuft ziemlich nahe am

Bremischen Deich. Von dem Weserdeiche rechts bis zu dem die Bührenener Weser auf der linken Seite einschließenden erhöhten Ufer (auf der schmalen langgestreckten Landzunge) sind ca. 900 Fuß, während von diesem erhöhten Ufer bis zum linksseitigen Oldenburger Deich ca. 1600 Fuß Breite ist. Die alte Weser, jetziges Ochtumbett, liegt mit einigen Krümmungen in diesem Außendeichslande.

Fast regelmäßig geht ein großer Theil des bei hohem Wasser abtreibenden Eises über dieses breite Außendeichsland aus dem Ochtumbett und treibt dann an der linken (Oldenburger) Seite der Weser Begejack vorbei.

In dem vorliegenden Falle der Eisstopfung in der Bührenener Weser am 14./15. Februar ist dieser zweite Hauptabfuhrungsweg des Oberwassers mit dem abtreibenden Eise zuerst noch offen gewesen. Es fand ein Abfluß hier statt, wie der schräg von oben nach unten erfolgte Durchbruch der Landzunge zwischen Bührenener und alte Weser zeigt.

Erst nachdem auch die alte Weser durch eine Eisstopfung, welche oberhalb dem Begejack gegenüberliegenden Oldenburgischen Orte Lemwerder sich gebildet haben muß, verschlossen wurde, trat die ungünstige Wirkung für die Ochtum ein.

Es ist in früheren Jahren vorgekommen, daß das ganze Eis der Weser von Moorloje bis Bremen den Weg durch die alte Weser nahm. Die Bührenener Weser mußte dann aufgeeist werden, um die Schifffahrt zwischen Bremerhaven und Bremen wieder eröffnen zu können, weil die Bührenener Weser noch mit Eis besetzt war, während das Eis von Begejack abwärts fort war.

Mit vorzüglicher Hochachtung

(gez.) F. Heineken.

Bremen, den 24. April 1881.

Nr. 6.

73

Bericht des Bauinspectors Böttcher in Ergänzung seiner Aussage, Protokollseite 184.

Bremen, den 1. Mai 1881.

Herrn Senator Dr. Pauli Hochwohlgeboren

als Vorsitz der Untersuchungscommission
des Senats wegen der Ueberschwemmung
im Februar.

Dem mündlichen Auftrage vom 30. v. Mts. gemäß erlaube ich mir, das Nachstehende zu berichten.

Die Entwässerung der Neustadt erfolgt durch einen Kanal am Hohenthor nach dem Neuenlandersfelde. Dieser Kanal hat am Hohenthor eine Verbindung mit dem Neustadtwallgraben, welche bei dem Eintreten des Ueberlaufens der Ochtumdeiche im Februar d. J. geschlossen wurde, um ein Volllaufen des Neustadtwallgrabens zu verhüten und denselben für vorkommende Fälle zu reserviren. Der Entwässerungskanal nach dem Neuenlande wurde aber nicht abgesperrt, weil, wenn dieses geschehen wäre, das Wasser in den Kanälen der Neustadt rascher angestiegen wäre, als das Wasser im Felde, was daraus zu erkennen war, daß fortwährend, trotz des Steigens des Wassers im Felde, noch ein Abfließen des Wassers im Kanal stattfand. Der Abschluß durfte daher eigentlich erst dann erfolgen, wenn das Wasser der Neustadt durch Pumpen beseitigt werden konnte, da anderenfalls eine frühere Ueberschwemmung der Neustadt bewirkt wäre.

Der Abfluß der Kanäle der Neustadt konnte natürlich nicht tiefer erfolgen, als der Wasserstand an der Ausmündung des Hauptkanals war; wie nun also das Wasser an der Ausmündung die Höhe erreicht hatte, daß die niedriggelegenen Straßen der Neustadt nicht mehr wasserfrei blieben, wurde, um bis zur Ankunft der Pumpmaschinen Zeit zu gewinnen, der Kanal am Hohenthore abgeschloßt und das Kanalwasser durch Öffnen des Schosses nach dem Neustadtwallgraben, diesem zugeführt, wodurch eine Trockenlegung der Straßenoberfläche erreicht wurde.

Wäre also die Verbindung mit dem Neustadtswallgraben nicht vorher geschlossen, so hätte die Trockenlegung der überschwemmten Straßen nicht mittelst dieses Grabens, sondern erst nach Inbetriebsetzung der Pumpmaschinen erreicht werden können.

Die Abschöpfung eines anderen oder eines verkehrten Kanals am Hohenthore konnte nicht erfolgen, da außer vorerwähntem Hauptkanal ein zweiter Kanal sich dort nicht befindet.

Nach Aufstellung der Pumpmaschinen am Hohenthore konnte nur das Wasser von einer Pumpe nach dem Sicherheitshafen geführt werden, weil für die anderen Pumpen die erforderlichen Rohrleitungen trotz aller Mühe nicht so schnell zu beschaffen waren. Das Kanalwasser nach dem Sicherheitshafen in offene Gassen zu führen, konnte auch nicht geschehen, weil der Wagenverkehr oder vielmehr die Expedition der Kaufmannsgüter am Hohenthore, wegen der nur an dieser einen Stelle befindlichen Zollabfertigungsstelle, nicht unmöglich gemacht werden durfte; es hätten nun zwar die Gassen zur Abführung des Wassers nach dem Sicherheitshafen so hoch gelegt werden können, daß die Wagen unbehindert darunter durchpassiren konnten, aber auch dieses war nicht möglich, da für diese große Förderhöhe des Wassers wieder die zur Verfügung stehenden Maschinen nicht ausreichten. Stärkere Maschinen konnten, weil dieselben selten sind, nicht rasch genug beschafft werden.

Die Abführung des ausgepumpten Kanalwassers nach dem Ueberschwemmungsgebiet durfte auch nicht geschehen, weil die Kellergeschosse der an der Neustadtscontrescarpe und Hohenthorschauflée belegenen Häuser hätten verunreinigt werden können, und konnte erst in das Ueberschwemmungsgebiet erfolgen, als der fragliche Abzugsgraben in seine Ufer zurückgetreten war.

Es blieb also nichts weiter übrig, als den Neustadtswallgraben, welcher nebenbei gesagt, schon öfter mit Kanalwasser verunreinigt sein wird, auch weiter zu benutzen.

Der Bauinspector:

(gez.) **Böttcher.**
