

Mittheilung des Senats

vom 8. Juli 1881.

1. Correction des unteren Theils der kleinen Weser.

Der Senat tritt dem Beschlusse der Bürgerschaft vom 6. d. Mts. bei.

2. Nachbewilligungen in Anlaß des Hochwassers.

In den anliegenden Berichten 1 und 2 beantragen die Deputationen für das Bauwesen und für Häfen und Eisenbahnen die Bewilligung derjenigen Ausgaben, welche in Anlaß des diesjährigen Hochwassers theils unumgänglich geworden sind, theils noch für erforderlich erachtet werden, und zwar die Baudeputation zum Betrage von *M.* 51 999.08 (wofür rund *M.* 52 000 zu setzen sein wird) und *M.* 89 500, die Deputation für Häfen und Eisenbahnen zum Betrage von *M.* 28 000. Nach Vernehmung der Finanzdeputation bewilligt der Senat diese Summen auf Cap. 1 der Außerordentlichen Ausgaben des laufenden Haushalts, erklärt sich auch einverstanden mit der von der Deputation für Häfen und Eisenbahnen gewünschten Uebertragbarkeit einiger Etatspositionen, und beantragt unter Bezugnahme der betreffenden Verfassungsvorschriften, daß die Bürgerschaft den Gegenstand als dringlich behandeln wolle.

Anlage 1.

Bericht der Baudeputation, Nachbewilligungen betreffend.

Die durch die außergewöhnlichen Wasser- und Eisverhältnisse des letzten Winters unabwendbar und zum Theil mit dringlicher Eile nöthig gewordenen Ausgaben sind zunächst aus dem für die gewöhnlichen Ausgaben für den Wasserbau bestimmten Fonds (Special-Budget Nr. 71 Tit. II.) bestritten. Eine entsprechende Ergänzung dieses Fonds wird daher erforderlich, um die budgetmäßig vorgesehenen laufenden Arbeiten in der gewöhnlichen Weise weiterführen zu können.

Außerdem ist jetzt die Bewilligung der nöthigen Geldmittel zu beantragen, um mit alsbaldiger Ausführung einer neuen Spundwand vor den eingestürzten Ufermauern des Weserbahnhofs, und mit dem Ersatz der am Neustadtsdeich unterhalb der Eisenbahnbrücke eingestürzten Ufermauer vermittelst unten in Vorschlag gebrachter Lehmossirung beginnen zu können.

I. In Betreff der bereits bestrittenen oder contrahirten Ausgaben ist aus erstattetem Bericht des Bauinspector Heineken das Folgende hervorzuheben:

Das ungewöhnliche Hochwasser im December 1880 beschädigte bekanntlich durch Angreifen und Vertiefen der Flußsohle vor den Ufermauern des Weserbahnhofs diese Mauern in erheblicher Weise. Um einem Weitergreifen dieser Vertiefung und einer Vergrößerung des entstandenen Schadens thunlichst vorzubeugen, mußte so rasch als möglich den Mauern und Spundwänden ein neuer Halt gegeben werden. Nachdem vorab die Hinterfüllungserde nebst Fußböden u. ausgehoben und entfernt war, wurden zu dem Ende, sobald der starke Strom es ermöglichte, vor sämtlichen Mauern, soweit solche noch standen, mehr als 2000 Stück schwerer Steinfaschinen versenkt, und Steinschüttungen vorgebracht. Die Gesamtkosten dieser Arbeiten haben *M.* 12 630.22 betragen. Durch diese Vorsichtsmaßregel ist nach Ansicht der Techniker erreicht, daß das bald nachher im Frühjahr 1881 eingetretene erheblich größere Hochwasser den noch erhaltenen Mauern weniger geschadet hat als das erste. Es ist namentlich die Mauer vor dem Schuppen Nr. 3 unbeschädigt geblieben, während die Mauer vor Schuppen Nr. 4 hat wieder verankert werden können, und der Versuch gemacht werden wird, auch einen Theil der Mauer vor Schuppen Nr. 2 durch Verankerung zu halten. Es hält sich daher der Bauinspector Heineken ebenso wie der Oberbaudirector Franzins überzeugt, daß ohne Anwendung jener Schutzvorkehrungen bei dem letzten Hochwasser eine größere Beschädigung der Mauern eingetreten sein würde.

Die Kosten für die Verankerung der Mauer vor dem Schuppen Nr. 4 haben betragen M. 4126.11. Die Kosten für die bereits begonnene Verankerung der Mauer vor dem Schuppen Nr. 2 sind veranschlagt zu M. 6500.

Die bereits in Ausführung begriffene Arbeit des Abbruchs und Entfernens der theils verschobenen, theils umgefallenen Mauer vor Schuppen Nr. 1 ist veranschlagt für M. 4650.

Der noch zu beschaffende Abbruch der Mauer vor dem Stephanithorsbollwerk ist bereits ausverdingen und sind dafür einschließlich verschiedener kleinerer Arbeiten vor den Schuppen Nr. 2, 3 und 4 veranschlagt ca. M. 8000.

Die Untersuchung der vorbereiteten Mauern und das Entfernen der schweren in die Weser gefallenem Steine machte die Anschaffung eines ohnedies für die Stadt Bremen unentbehrlich gewordenen Taucherapparats, sowie das Anlernen eines zu dessen Handhabung geeigneten Baggermaschinisten erforderlich. Hierfür sind einschließlich des Tauchens und der dabei geleisteten Hülfe M. 2401.25 verausgabt.

Die Ausgaben, welche in Folge der leider im Februar d. J. eingetretenen Eisstopfung nöthig geworden sind, haben betragen

für das Aufbrechen des Eises durch sechs Dampfschiffe	M. 13 690.95
für das Sprengen des Eises	" 3 546.64
an verschiedenen sonstigen Unkosten	" 253.91

im Ganzen... M. 17 491.50

Außerdem haben durch den Eisgang sowie durch das Hochwasser die Strombauwerke, Schlengen etc. stark gelitten, und ist die Coupirung der alten Weser gegenüber der Moorlose-Kirche erheblich beschädigt. Auf dem Mithoop war in der Richtung von der Birener Weser nach der Ochtum ein Loch eingerissen, dessen Schließung bedeutende Kosten verursacht hat. Mit Ausbesserung sämtlicher dieser Schäden ist sofort nach Eintritt eines niedrigen Wasserstandes begonnen und läßt sich noch nicht übersehen, inwieweit das gewöhnliche Budget zur Bestreitung dieser außergewöhnlichen Reparaturkosten ausreichen wird.

Endlich sind für den Abbruch der Mauer am Neustadtsdeich unterhalb der Eisenbahnbrücke und für Herstellung dortiger provisorischer Schutzvorrichtungen bis jetzt M. 2700 verausgabt bzw. contrahirt.

Hiernach sind in unvorherzusehender Weise in diesem Jahre bereits verausgabt oder für schon ausverdingene Arbeiten zu verausgaben:

1) für versenkte Steinschiffen, für Steinschüttungen und Entfernung der Hinterfüllungserde	M. 12 630.22
2) für Verankerung der Mauer vor Schuppen Nr. 4 ..	" 4 126.11
3) für Abbruch der Mauer vor Schuppen Nr. 1	" 4 650.—
4) für Abbruch der Mauer vor dem Stephanithorsbollwerk etc.	" 8 000.—
5) für Anschaffung eines Taucherapparats, Tauchen etc.	" 2 401.25
6) für Aufeisen	" 17 491.50
7) für Abbruch der Mauer am Neustadtsdeich unterhalb der Eisenbahnbrücke	" 2 700.—

Summa... M. 51 999.08

um deren Nachbewilligung von der Deputation gebeten werden darf.

II. Was sodann die jetzt unverzüglich in Angriff zu nehmenden übrigen Wasserbauarbeiten betrifft, so wird es unbeschadet der Frage, welche Construction man dem neuen Bollwerk des Weserbahnhofs geben will, auf alle Fälle nöthig, gleich nach Abbruch der beiden umgestürzten Mauern vor Schuppen Nr. 1 und vor dem Stephanithorsbollwerk einschließlich eines Theils der Mauer vor Schuppen Nr. 2 den Pfahlrost zu entfernen. Ebenso sind die unter Wasser und im Grunde liegenden Quadern zu entfernen, weil der Grund erst ganz rein sein muß, bevor an das Einrammen einer Spundwand gedacht werden kann. Umfang und Kosten dieser Beseitigung von Steinen, Pfählen etc. lassen sich laut Bericht des Bauinspector Heineken nur schwer vorher angeben und sind von diesem für eine Strecke von ca. 205 m Länge auf ca. M. 15 000 abgeschätzt. Hinsichtlich der nach Ausführung vorgenannter Arbeiten herzustellenden Spundwand wird mit

Rücksicht auf die jetzigen Verhältnisse und auf eine zu erwartende weitere Vertiefung des Flußbettes technischer Seite die Nothwendigkeit betont, eine starke Spundwand bis auf 8 m unter Null hinunterzutreiben. Zu dem Behuf soll dieselbe aus 0,3 m (1 Fuß) □ starken, mit eisernen Schuhen zu versehenen Pfählen hergestellt werden. Für diese Spundwand mit zugehörigen Leitzangen etc. sind nach Angabe des Bauinspector Heineken ca. 1000 cbm Kiefernholz erforderlich, welche von demselben zu Mk 65 per cbm, zusammen zu Mk 65 000 veranschlagt worden sind. Um mit alsbaldiger Ausverdingung dieser Pfähle vorzugehen zu können, ist um die Bewilligung auch dieser Summe zu bitten, wobei bemerkt werden darf, daß die Projektirung der ganzen am Weserbahnhof beziehungsweise neu herzustellenden oder auszubessernden Uferanlage noch in der Bearbeitung ist und baldmöglichst vorgelegt werden wird.

Der in der Nacht vom 14./15. März d. J. eingestürzte Theil des städtischen Bollwerks am Neustadtsdeich unterhalb der Eisenbahnbrücke war bekanntlich schon früher in schlechtem und baufälligem Zustande. Bereits im Jahre 1877 (cf. Verhandl. 1877, pag. 334 ff.) ist hierauf hingewiesen, jedoch die Aussetzung eines Neubaus anempfohlen und beschlossen. Im Einverständniß mit der Deputation für Häfen und Eisenbahnen erlaubt sich die Baudeputation, jedoch nur als provisorischen Ersatz für den eingestürzten und den daran grenzenden stark beschädigten Theil dieses Bollwerks die vom Bauinspector Heineken (s. anl. Zeichnung) anempfohlene Herstellung einer Lehmossirung bei gleichzeitiger Zurückverlegung des Weges um 8 m zu beantragen. Durch solches als genügend sicher bezeichnete Provisorium würde dem späteren Bau einer Ufermauer in keiner Weise präjudicirt, da auch für den Bau einer solchen Mauer die Entfernung der jetzigen Mauer und der Hinterfüllungserde erforderlich wird. Als durch jenes Provisorium verursachte Mehrkosten werden vom Bauinspector Heineken nur die verhältnißmäßig geringen Kosten der Lehmdecke bezeichnet. Dabei macht derselbe zu Gunsten der vorgeschlagenen Ossirung geltend, daß eine neue Mauer nicht in die Flucht der alten Mauer gesetzt werden kann, daher bei jetziger Herstellung einer neuen Ufermauer zugleich die ganze untere Uferstrecke neu würde gebaut werden müssen. Ein Bedürfniß zur Herstellung so kostspieliger Ufermauern an dieser Stelle wird aber für den Augenblick nicht erfindlich sein. Nach speciellem Kostenanschlag würden sich die Kosten für die jetzt beantragte Herstellung einer Lehmossirung auf Mk 9500 belaufen.

Es würde somit im Fall der beantragten Genehmigung der unter II. aufgeführten Arbeiten eine fernere Nachbewilligung erforderlich werden:

- | | |
|--|-------------------|
| 1) für Beseitigung des alten Pfahlrostes etc. unter dem Bollwerk am Weserbahnhof von | Mk 15 000.— |
| 2) für die zur neuen Spundwand dajelbst verwendbaren Kiefernholz von | " 65 000.— |
| 3) für Herstellung einer Lehmossirung unterhalb der Eisenbahnbrücke von | " 9 500.— |
| | <hr/> Mk 89 500.— |

Indem die Deputation solche Nachbewilligung von Mk 89 500 und von oben unter I. specificirten Mk 51 999.08 (oder rund Mk 52 000) hiermit ergebnis beantragt, stellt sie höherem Ermessen anheim, ob ebenso wie der unter II. aufgeführte Posten auch der Posten unter I. auf Cap. I. Nr. 15 der „Außerordentlichen Ausgaben“ oder aber auf das Specialbudget Wasserbau Nr. 71 Tit. II. (Unterhaltung der Werke resp. Uferanlagen) zu bewilligen sein würde.

(gez.) **Tetens.** (gez.) **Weßels.**

Anlage 2.

Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

Der Deputation für Häfen und Eisenbahnen hat Bauinspector Fischer über die Kosten zur Abwendung von Hochwassergefahren und Beseitigung der durch das Hochwasser verursachten Schäden den folgenden Bericht erstattet:

Die Hochwassergefahren des verflossenen Winters, welche auch an verschiedenen Punkten die Eisenbahnanlagen betroffen, haben an mehreren Stellen ein

sofortiges Einschreiten nöthig gemacht, theils um bedrohte Baulichkeiten zu sichern, theils um bereits beschädigte Anlagen vor weiterem Untergange zu bewahren und endlich, um unverfehrt gebliebene Gebäudetheile und Anlagen soweit möglich ihrer bisherigen Bestimmung und Benutzung zu erhalten. Diese Thätigkeit erstreckte sich auf folgende Objecte:

1) Am Weferbahnhofe, wo der Einsturz von Ufermauern die Zerstörung des Vorschuppens No. 1 am Niederlagegebäude, des Windethurms an dem nördlichen Ende desselben und eines Theiles des Schuppens No. 2 nach sich zog und die Bewegungen, welche die Ufermauer vor dem Schuppen No. 4 zeigte, ein Beseitigen der Laufkrähne mit ihrem Gleise und des Schuppenperrons erforderlich machten, war es geboten, die Trümmer der eingestürzten Gebäudetheile, welche zum Theil in gefahrdrohender Höhe schwebten, zu beseitigen, die unverfehrt gebliebenen Gebäudetheile von den beschädigten zu trennen, den Handkrahnen No. 5 und die vier Krahnböcke, welche mit den Ufermauern in unsichere Stellungen gekommen waren, abzunehmen und zu bergen und den Gasmotor No. 4 mit Transmissionen und Winden in Sicherheit zu bringen, und sind für diese Ausführungen *M.* 5369.51 aufgewendet.

2) Der Dampfkrahnschuppen, welcher durch den Sturz der Ufermauer in Gefahr kam, mußte durch provisorische Absteifungen sicher gestellt werden und sind dafür *M.* 85.34 verausgabt.

3) Durch den Einsturz der Ufermauer an der Neustadtsseite dem Weferbahnhofe gegenüber war der Hauptzufuhrweg zum rechtsseitigen Lagerplatze und zum Dreiecke wie auch das auf dieser Straße liegende Eisenbahngleis unfahrbar geworden und mußten daher für Herstellung provisorischer Wege und für Aufnehmen der Gleismaterialien *M.* 260.89 aufgewendet werden.

4) Zwischen zwei Hauptpfeilern der Wefer-Eisenbahnbrücke hatte die Gewalt des Stromes das Flußbett in solchem Maße ausgetieft, daß es geboten war, durch sofortiges Versenken großer Steinmassen, welche auf dem Bauplatze des projektirten Eisenbahnhauptgebäudes zur Verfügung standen und durch Bahntransport auf die schnellste Weise herbeigeschafft werden konnten, die dem Bauwerke drohende Gefahr mit Sicherheit abzuwenden.

In dem für diese Ausführung verrechneten Kostenbetrage von *M.* 7469.27 ist der Werth der versenkten 412,75 cbm Steine mit *M.* 4863.17 enthalten, welcher Betrag durch Umbuchung auf den Fond für den Bau des Hauptgebäudes abzurechnen ist.

5) Das Personengebäude des Hauptbahnhofes, dessen tief liegende Souterrainräume und Lichthöfe durch Canäle nach den jenseits des Bahnhofes liegenden Gräben abwässern, hatte durch das Außenwasser, welches durch die Canäle rückwärts einströmte, erheblich zu leiden.

Es wäre vergebliches Beginnen gewesen, die sämtlichen ausgedehnten Souterrainräume des Gebäudes wasserfrei halten zu wollen und wäre zu befürchten gewesen, daß durch in solchem Falle nothwendig werdendes intensives Pumpen das Gebäude Schaden gelitten haben würde. Es wurden daher alle zeitweilig irgend entbehrlichen Räume, wie der Restaurationskeller, eine Miethwohnung und die Vorrathsräume, dem Wasser überlassen und die volle Thätigkeit darauf gerichtet, die Betriebsräume der Restauration, welche in Rücksicht auf das reisende Publikum nicht entbehrt werden konnten, ihrer Bestimmung zu erhalten.

Dieses ist dadurch erreicht, daß in den Räumen provisorische Fußböden hergestellt, Kochherd, Anrichten und die nothwendigsten Utensilien in die Höhe gebracht und die erkennbaren Zuflußöffnungen durch Sandsäcke und Vermauerungen verstopft wurden und sodann durch mäßiges aber ununterbrochenes Pumpen der Wasserstand in solcher Höhe gehalten wurde, daß er den provisorischen Fußboden nicht erreichte. Für diese mit gutem Erfolge durchgeführten Maßnahmen sind im Ganzen *M.* 3354 verausgabt.

6) Die Böschungen des Bahnhofes, welche auf der Strecke vom Torfstraßen-Tunnel bis zur Osterfeuerbergstraße einer unabsehbaren Wasserfläche gegenüber standen, wurden durch Eisbildung und darnach durch Wellenschlag erheblich gefährdet und mußten zu deren Erhaltung *M.* 879.50 aufgewendet werden.

7) Das Baubureau am Torffstraßen-Tunnel und das Materiallager in der Nähe der Reparaturwerkstatt waren zeitweilig ganz vom Wasser umschlossen und mußten provisorische Abdämmungen und Stege dazu dienen, diese Bauwerke auch während der Hochwasserhältnisse ihrer Bestimmung zu erhalten, was mit bestem Erfolge für den kleinen Betrag von M. 77.25 erreicht ist.

8) Bei mehreren Miethwohnungen, welche von den Bewohnern nicht wohl verlassen werden konnten, mußte die Zukümmlichkeit durch Stege bewirkt und durch Auspumpen des Wassers und sofortige Ausbesserung kleiner Schäden die Räume wieder wohnbar gemacht werden, und sind für solche kleinere Ausführungen im Ganzen M. 222.49 verausgabt.

Außer diesen bereits verausgabten resp. verrechneten Kosten von zusammen M. 17 718.25 kommen nach Schluß des II. Quartals noch etwa M. 3000 zur Abrechnung für verschiedene kleine Arbeiten, welche bei den unter Nr. 1 bis 8 angegebenen Ausführungen erforderlich wurden und nicht sogleich abgerechnet werden konnten. Ferner ist zu bemerken, daß einzelne der provisorischen Anlagen eine dauernde Unterhaltung erfordern und sobald als thunlich wieder beseitigt werden müssen, andere auch vielleicht noch zu verstärken sind oder Abänderungen bedürfen, und wird für solche Ausführungen und zur Abrundung der Anschlags-summe ein Betrag von M. 2281.75 in Aussicht zu nehmen sein.

Endlich aber kann zur Zeit noch nicht übersehen werden, ob nicht etwa ganz unerwartet hier und da Gefahren sich zeigen, welche ein sofortiges Eingreifen nothwendig machen werden, und muß es daher für angezeigt gehalten werden für solche unvorhergesehene Fälle einen Betrag von etwa M. 5000 zur Verfügung zu haben.

Die Deputation hat hiernach zu ersuchen die anlässlich der Nothlage bereits verausgabten und noch zu bezahlenden M. 23 000 nachträglich zu genehmigen und ihr ferner für unvorherzusehende Fälle M. 5000 zur Verfügung zu stellen, mithin die Bewilligung von M. 28 000 anzusprechen. — Auch auf das Specialbudget Nr. 77, Häfen in der Stadt, haben unvorhergesehene Ausgaben angewiesen werden müssen, die indessen eine Ueberschreitung des Budgets nicht veranlassen werden, wenn die Uebertragbarkeit der Pos. 3/8 zugestanden wird.

Um eine Nachbewilligung zu vermeiden, gestattet sich die Deputation bei dieser Gelegenheit ihren bei der Budgetberathung abgelehnten bezüglich den Antrag zu erneuern.

(gez.) **Buff.** (gez.) **Beurmann.**

3. Verbindung des Theerhofs mit der Kaiserbrücke.

Der Senat theilt der Bürgerchaft den anliegenden Bericht der Baudeputation, betreffend Verbindung des Theerhofs mit der Kaiserbrücke, mit, indem er sich nach Bernehmung der Finanzdeputation mit dem Antrage der Deputation, unter Bewilligung der Kostensumme von M. 23 550, einverstanden erklärt. Mit Rücksicht auf die Bestimmung in Art. 8 des Vertrages beantragt der Senat unter Bezug auf §§ 49, 50 der Verfassung die dringliche Behandlung des Gegenstandes.

Anlage.

Bericht.

Bereits in dem Plane für die Kaiserbrücke (Verh. 1871, pag. 479) war die Verbindung des Theerhofs mit derselben vorgesehen. Die Verhandlungen scheiterten indessen (cf. Bericht, Verh. 1872 pag. 575, 578) an den übertriebenen Ansprüchen des Eigenthümers der an der westlichen Spitze des Theerhofs belegenen Packhäuser, Herrn **Carl Poppe**, und sind auch bei ihrer Wiederaufnahme im vorigen Jahre erfolglos geblieben.

Der Theerhof ist zur Zeit eine Sackstraße. Durch eine Verlängerung desselben bis zur Kaiserbrücke wird ein durchgehender Verkehr möglich, welcher zugleich eine Entlastung der Wachtstraße, sowie der großen und kleinen Weiserbrücke, insbesondere von schweren Lastwagen zur Folge haben wird. Auf die außerordentliche Feuersgefährlichkeit des mit Packhäusern bebauten Theerhofs in

jetziger Beschaffenheit, in welchem die Fahrzeuge der Feuerwehr nur an wenigen Stellen wenden können, deren Manövrierfähigkeit also sehr beschränkt ist, ist Seitens des Directors der Feuerwehr wiederholt mit Entschiedenheit hingewiesen, indessen nur die Benutzung der vorhandenen Fußpassage, somit eine nicht ausreichende und den Wagen der Feuerwehr nachtheilige Verbindung mit der Kaiserbrücke, als Nothbehelf erreicht worden. Die Kosten einer fahrbaren Nothbrücke bei etwaigen großen Reparaturen oder dem Neubau der kleinen Weserbrücke würden nach hergestellter Verlängerung des Theerhofs voraussichtlich gespart werden, während ohne die letztere in Fällen, in welchen die kleine Weserbrücke nicht passirbar wäre, bei Feuersbrüsten an der Theerhofstraße und dem Werder der Weg der Feuerwehr, selbst von der Neustadts-Station, bis zur Brandstelle, recht weit sein würde. Erhebliches Gewicht wird auf die durch diese Straßenanlage erleichterte Legung eines Wasserrohrs zur Verbindung der Wasserkunst mit der Rohrleitung der Kaiserbrücke zu legen sein, wodurch eine zweite Verbindung der Wasserkunst mit dem Röhrennetz der Altstadt und Neustadt herbeigeführt und der Betrieb der Wasserkunst auch für den Fall des Bruchs eines Verbindungsrohrs in längst erwünschter Weise sichergestellt wird. Ein Interesse des Staates liegt endlich vor an der Regulirung der Anschlüsse an die **Poppe'schen** Vollwerke, über welche gelegentlich Meinungsverschiedenheit geherrscht hat. Die meisten der angeführten Vortheile kommen dem Staat auch rücksichtlich seiner am Theerhof belegenen Gebäude und Lagerplätze, in erster Reihe aber offenbar der **Poppe'schen** Concurssmasse und deren handfestariischen Gläubigern selbst zu Gute, was ein ebenso dringendes Interesse an der Verständigung auf Seiten derselben wie des Staates ergibt.

Während von Herrn **Poppe** bei den Verhandlungen über die Verlängerung des Theerhofs im Jahre 1872 die Kosten zu 79 440 M Gold, im Jahre 1874 zu 84 440 M Gold berechnet wurden und die von ihm im vorigen Jahre erhobenen Ansprüche in den Berichten als maßlos bezeichnet werden, ist es jetzt gelungen, mit dem **Poppe'schen** Concurssverwalter, Herrn Rechtsanwalt Dr. **Wiegand**, unter Zustimmung des Gläubigerausschusses und der bei den in Betracht kommenden vier Packhäusern am Theerhof No. 20, 20 a, 20 b und 20 c betheiligten handfestariischen Creditoren eine Verständigung auf folgender Basis zu erzielen.

Dem Staat wird das Areal zu einer zweispurigen öffentlichen Straße von 6,10 m (beim Theerhof 7,50 m) Breite in der Fortsetzung des Theerhofs bis an die Westgrenze des außerhalb der Packhäuser belegenen **Poppe'schen** Vorhofs zum Anschluß an die Kaiserbrücke abgetreten und verlassen. Diese Straße wird in gleichmäßiger Steigung auf der angegebenen ganzen Strecke vom Staat auf seine Kosten in Macadam oder einem zur Abschwächung der Erschütterung der Packhäuser nach dem Ermessen der Behörde für den Straßenbau ebenso geeigneten anderen Material gepflastert, mit Wasserleitung und Beleuchtung versehen; der Eigenthümer der vier näher bezeichneten Packhäuser, jetzt dessen Concurssverwalter, erhält für dieselben das Ausgangsrecht mit allen gesetzlichen Rechten und Pflichten der Anlieger. Der Concurssverwalter ist verpflichtet, im Laufe dieses Jahres nach Maßgabe der näher vereinbarten Beschreibung sowie vorbehaltlich der näheren Vorschriften der Polizeidirection auf eigene ausschließliche Rechnung und Gefahr eine Durchfahrt in 4 m (beim westlichen Ausgang mindestens 3,80 m) lichter Höhe über der Oberkante des Pflasters (die Wegunterführungen durch die Eisenbahndämme haben 3,64 m, 3,74 m und 3,79 m lichte Höhe) durch die näher bezeichneten vier Packhäuser herzustellen und dieselben demgemäß umzubauen, und bleibt berechtigt, diese Durchfahrt in vereinbarter Höhe auch im Fall erforderlicher Um- und Neubauten beizubehalten und wieder herzustellen. Als Entschädigung für Straße und Durchfahrt zahlt der Staat an den **Poppe'schen** Concurssverwalter nach geschehener Herstellung und Verlassung M . 18 000. Die Pflasterkosten sind zu ca. M . 5300 veranschlagt. Nach Auskunft der Deputation für Gas- und Wasserwerke werden die zu M . 2100 veranschlagten Kosten der Wasserleitung und Beleuchtung aus deren laufenden Fonds bestritten werden. In den Anlagen 1 und 2 wird der demgemäß abgeschlossene Vertrag nebst Situationsriß überreicht. Der **Poppe'sche** Concurssverwalter ist an den Vertrag nicht gebunden, sofern nicht

bis zum 1. August dieses Jahres die Genehmigung von Senat und Bürgerchaft erfolgt ist.

Hiernach richtet die Baudeputation an Senat und Bürgerchaft den ergebensten Antrag,

den anliegenden Vertrag zu genehmigen und die darnach dem Staat zur Last fallenden Summen der Entschädigung mit M. 18 000 und der Pflasterkosten mit M. 5 300, sowie der Lassungskosten mit M. 250, zusammen M. 23 550 unter Erlaß der Verkaufsabgabe zur Disposition der Baudeputation nachzubewilligen,

indem sie der Beschlußnahme im Laufe dieses Monats entgegensteht.

(gez.) **Sermann Gröning.** (gez.) **Lahmann.**

Unteranzl. 1.

Vertrag.

Zwischen der Baudeputation, vertreten durch Senator **Sermann Gröning** und **Albert Lahmann**, unter Vorbehalt der Genehmigung von Senat und Bürgerchaft, einerseits, und der Concurssmasse von **Carl Poppe**, vertreten durch deren Concurssverwalter Rechtsanwalt Dr. **Wiegand** unter Zustimmung des mitunterzeichneten Gläubigerausschusses und derjenigen ebenfalls unterzeichneten Gläubiger, denen Handfesten auf die zu der Masse gehörigen auf dem Theerhof unter No. 20, 20 a, 20 b, 20 c belegenen Pachthäuser versezt sind, andererseits, ist heute folgender Vertrag abgeschlossen.

Art. 1.

Seitens der Concurssmasse wird im Laufe dieses Jahres eine von der Theerhoffstraße bis über den Wendepfad vor der Kaiserbrücke durchstreckende und gleichmäßig ansteigende Durchfahrt durch die auf der Theerhoffspitze belegenen Pachthäuser und der hierdurch erforderlich werdende Umbau derselben gemäß dem anliegenden Plane und der beigefügten Baubeschreibung für ihre ausschließliche eigene Rechnung und Gefahr vorbehaltlich der näheren Vorschriften der Polizeidirection hergestellt. Diese Durchfahrt wird eine öffentliche Straße. Die Eigenthümer der vier näher bezeichneten Pachthäuser erhalten Ausgangsrecht nach derselben mit allen gesetzlichen Rechten und Pflichten der Anlieger.

Art. 2.

Das Straßenterrain der Durchfahrt wird in einer Breite von 6,10 m (beim östlichen Eingang von 7,50 m) und einer Länge von ca. 65,00 m, beginnend an der östlichen Umfassungsmauer des Theerhof-Pachthaus No. 20 und endigend an der westlichen Seite des vor den Pachthäusern belegenen Wendepfades an den Bremischen Staat verlassen. Die Kosten der Lassung trägt der Staat.

Der Staat ist berechtigt, diesen Wendepfad mit dem Platz vor der Kaiserbrücke nach eigenem Ermessen in Verbindung zu setzen, vorbehaltlich seines Eigenthums an dem letzteren bis zum Bollwerk des **Poppe'schen** Wendepfades an dessen Westseite.

Art. 3.

Der Bremische Staat zahlt für Ausführung der Arbeiten an die Concurssmasse die Summe von M. 18 000, zahlbar nach Fertigstellung der Arbeiten sowie nach erfolgter Lieferung und Lassung des Straßenareals.

Art. 4.

Die Kosten der Aufhöhung des Terrains, der ersten Pflasterung und der Einrichtung der Beleuchtung der Durchfahrt trägt der Bremische Staat. Die Pflasterung ist in Macadam oder einem zur Abschwächung der Erschütterung der Gebäude nach dem Ermessen der Behörde für den Straßenbau gleichgeeigneten anderen Material von der letzteren herzustellen.

Art. 5.

Der Bremische Staat ist berechtigt, in dem an ihn zu verlassenden Straßenterrain Abzugskanäle und Wasserröhrren, Wasserleitungs- und Gasröhrren anzulegen und ist derselbe bei ordnungsmäßiger Ausführung dieser Arbeiten für etwaige

dadurch entstehende Schäden der Pächthäuser und Bollwerke der Poppe'schen Concurssmasse nicht verantwortlich.

Art. 6.

Den Eigenthümern der anliegenden Immobilien Theerhof No. 20, 20 a, 20 b und 20 c steht das Recht zu, bei etwaigem Abbruch oder Umbau der Pächthäuser die Straße in der in der Baubeschreibung vorgesehenen Höhe der Durchfahrt wiederum zu überbauen, vorbehaltlich der näheren polizeilichen Vorschriften; indessen muß alsdann sowohl die Ueberdeckung als die Seiteneinfassung massiv und feuerfest hergestellt werden.

Art. 7.

Die Concurssmasse beziehungsweise die späteren Erwerber der Immobilien Theerhof No. 20, 20 a, 20 b, 20 c sind berechtigt, bei einer etwaigen Neuausführung der Bollwerke des Wendepfades dieselben vorbehaltlich der näheren Vorschriften der Polizeidirection und der Baudeputation, Abtheilung für den Wasserbau, in der Verlängerung des Theerhofspfeilers, indessen nur im Anschluß an denselben, im Uebrigen dem anliegenden Plan entsprechend, herzustellen.

Dem Staat verbleibt das Recht, auch seinerseits seine Bollwerke nach Ermessen mit den Bollwerken der Poppe'schen Concurssmasse zu verbinden.

Art. 8.

Die Concurssmasse ist an diesen Vertrag nicht gebunden, sofern bis zum 1. August d. J. die Zustimmung von Senat und Bürgerschaft nicht erteilt ist.

Demgemäß ist dieser Vertrag in zweifacher Ausfertigung von den Contrahenten beiderseits unterzeichnet.

So geschehen Bremen, am 3. Juli 1881.

Die Baudeputation.

(gez.) **Hermann Gröning.**

(gez.) **Lahmann.**

Der Concurssverwalter

von **C. Poppe** Concurssmasse.

(gez.) **H. Wiegand, Dr.**

(Folgen die Unterschriften des Gläubigerausschusses und der handfestarischen Gläubiger von **Carl Poppe.**)

Beschreibung der Anlage einer Durchführung der Straße „Theerhof“ bis zur Kaiserbrücke.

Unterantl. 2.

Die Durchführung der Straße „Theerhof“ durch die Pächthäuser Theerhof No. 20, 20 a, 20 b und 20 c ist, wie die anliegende Zeichnung angiebt, mit einer Breite von 7,50 m an der südöstlichen Einfahrt des Pächthauses No. 20 beginnend, mit der normalen Breite von 6,10 m zwischen den Einfassungsmauern, auszuführen.

Die an das Haus No. 20 grenzende Umfassungswand des Pächthauses No. 21 ist als Einfassungsmauer der neuen Durchfahrt zu benutzen; die übrigen Einfassungsmauern sind neu, massiv, 1½ Stein stark, bis unter die Decke des Unterraumes reichend, herzustellen.

Die Decke der neuen Durchfahrt ist massiv und feuersicher auszuführen.

Die Durchfahrtsöffnungen in den Außen- und Scheidemauern sind in der Breite von 6,10 resp. 6,50 m herzustellen und müssen eine lichte Höhe von mindestens 4,0 m resp. am westlichen Giebel von 3,80 m von Oberkante Fahrbahn gemessen, haben.

Die Wände und Decken der Durchfahrt sind mit heller Farbe zu streichen.

Sämmtliche Pflaster- und Erdarbeiten zur Straßenanlage werden für Rechnung des Staates von der Behörde für den Straßenbau nach deren Ermessen ausgeführt.

Die an der Westseite befindliche Durchfahrt kann aufgehoben werden.

Nach der neuen Durchfahrt erhalten die Keller- und Unterräume der Pächthäuser Ausgänge, deren Stufen zc. indeß innerhalb der Pächträume liegen

müssen; ebenso sind etwaige Windelufen nur auf dem Privatgrund und Boden herzustellen.

Wasserabläufe nach der Durchfahrt sind verboten, falls ein Straßentanal nicht angelegt wird; bei Anlage eines solchen können dieselben, jedoch nur auf Kosten der Anlieger, hergestellt werden.

Sämmtliche vorstehenden Arbeiten, einschließlich aller dabei vorkommenden oder dadurch veranlaßten weiteren Arbeiten und Verstärkungen der Bollwerke sind, soweit der Staat dafür Zahlung zu leisten hat, auf achtzehntausend Mark veranschlagt und ist diese Summe als Beitrag des Staates zu den Kosten demgemäß vereinbart.

Bremen, den 4. Juli 1881.

Der Concursverwalter von C. Poppe.

(gez.) H. Wiegand, Dr.

Der Bauinspector.

(gez.) Joh. Rippe.

Die Baudeputation.

(gez.) Hermann Gröning. (gez.) Sahmann.

4. Pensionirung des Kanzlisten bei dem Hanseatischen Oberlandesgericht Peter Christian Ludwig Schulke.

Der Kanzlist bei dem Hanseatischen Oberlandesgericht Peter Christian Ludwig Schulke hat bei den Senaten aus Gesundheitsrücksichten um seine Versetzung in den Ruhestand nachgesucht. Das Gesuch ist von dem Präsidenten des Oberlandesgerichts befürwortet, da zufolge eingeholten Physikatsgutachtens der seit acht Monaten wegen Krankheit dienstunfähige Antragsteller in Folge eines unheilbaren chronischen Lungenleidens für dauernd dienstunfähig zu erachten ist. Der im 66. Lebensjahre stehende Antragsteller, seit dem Jahre 1849 im Hamburgischen Staatsdienst und im Jahre 1879 als Kanzlist bei dem Oberlandesgericht angestellt, bezieht als Kanzlist aus der Sustentationskasse des Gerichts ein Gehalt von M. 2200 und aus der Hamburgischen Staatskasse eine jährliche Zulage von M. 3465.02. Nach den in Hamburg für Pensionirungen von Beamten maßgebenden Grundsätzen beträgt unter Zugrundelegung einer 32jährigen Dienstzeit die Pension 73 % des Gehalts, was einen Ruhegehaltsbetrag von M. 4150 ergibt, zu welchem im ungefähren Verhältniß der jetzigen Beiträge die Sustentationskasse zwei Fünftel beizutragen haben würde. Auf Grund dieser Verhältnisse haben die Senate ihrerseits beschlossen, den Kanzlisten Schulke mit einem jährlichen Ruhegehalt von M. 1660 in den Ruhestand zu versetzen, einem Ruhegehalt, an welchem Bremen mit einem Sechstel, also M. 276.66 theilhaftig ist. Es werden die Bedenken um so weniger erhoben werden können, als bei Zugrundelegung des Bremischen Beamtengesetzes das Ruhegehalt 80 % des Gehalts betragen würde. Der Senat beantragt demgemäß die Zustimmung der Bürgerschaft dazu, daß der Kanzlist bei dem Hanseatischen Oberlandesgericht Peter Christian Ludwig Schulke mit einem jährlichen Ruhegehalt von M. 1660 in den Ruhestand zu versetzen und der Zeitpunkt der Pensionirung der näheren Bestimmung der drei Senate zu überlassen sei.

5. Anschaffung eines Eisbrechdampfers.

Der Senat läßt der Bürgerschaft hieneben einen von der Deputation für Häfen und Eisenbahnen erstatteten Bericht, die Anschaffung eines Eisbrechdampfers betreffend, unter Vorbehalt seiner Erklärung zugehen.

Bericht.

Anlage.

Die Deputation ist durch Beschluß vom 28. Februar/1. März d. J. beauftragt, darüber zu berichten, ob es sich empfiehlt, einen Eisbrechdampfer anzuschaffen. Die Beantwortung dieser Frage wird wesentlich davon abhängig zu machen sein, ob die Anschaffungs- und Unterhaltungskosten eines oder mehrerer

solcher Dampfboote zu den damit erreichbaren Vortheilen in angemessenem Verhältniß stehend erachtet werden.

Der Wunsch liegt nahe, durch Dampfeisbrecher die Flußstrecke zwischen Bremerhaven und Bremen für den Schiffsverkehr stets offen zu halten. Das wird aber, wenn überhaupt, nur bei gelindem und nicht anhaltendem Frostwetter möglich und auch dann nur von beschränktem Werthe sein. Bei Treibeis können nur eiserne Schiffe mit einiger Sicherheit und auch nur mit Hülfe von Dampfschleppern die Weser befahren, das Fahrwasser der Weser gestattet lediglich den Transport der kleineren Seeschiffe und der Leichterfahrzeuge. Diese sind aber vermöge ihrer jetzigen Bauart für einen Verkehr im Eise nicht geeignet. Der Norddeutsche Lloyd, der mit seinen Leichterkähnen hier vorzugsweise in Betracht kommen möchte, nimmt überdies an der Offenhaltung der Weser kein erhebliches Interesse, er benutzt die Zeit, während der der Fluß durch Eis gesperrt ist, da während dieser Zeit die Güter in Bremerhaven an Bord der Seedampfer geliefert und abgenommen werden, zur Reparatur seiner Flußfahrzeuge, die ohnehin vermöge ihrer Bauart zum großen Theil für den Verkehr im Eise nicht geeignet sind. Der Nutzen von Eisbrechern für die Schifffahrt ist daher nicht hoch anzuschlagen, mit ihrer Hülfe kann höchstens der Fluß um einige Tage früher eisfrei und dem Verkehr zurückgegeben werden. Auf die Erfolge, welche mit Eisbrechern auf der Elbe unterhalb Hamburg erreicht werden, ist hier nicht wohl Bezug zu nehmen. Die größere, nur unter dem Einfluß von Ebbe und Fluth wechselnde, auch sehr in's Breite sich erstreckende Fahrtiefe der Elbe bedingt und gestattet die Anwendung kräftiger, ausschließlich für diesen Dienst gebauter Schraubendampfer, welche nur im Winter benutzt und, wenn kein Eis mehr zu erwarten ist, aufgelegt werden.

Die beiden auf der Elbe thätigen Dampfer haben mit Wasserballast einen Tiefgang von 4,57 m, Maschinen von nom. 200 Pferdekraften, kosten je Mk. 294 000 und erfordern an Unterhaltung, Verzinsung, Betriebskosten jährlich je ca. Mk. 49 614, mithin zusammen ca. Mk. 100 000.

Nach den vorliegenden Berichten über die Thätigkeit dieser beiden Dampfer im Januar und Februar d. J. waren es vorzugsweise Seedampfer und von Schleppdampfern geschleppte größere Seeschiffe, denen dieselben aufwärts oder abwärts Hülfe leisteten, sie aus dem Eise befreiten oder bei Havariesfällen in Sicherheit brachten. Segelschiffe und kleinere Dampfer laufen nach wie vor Cuxhaven ein oder wenden sich nach Bremerhaven.

Die Beförderung des Eisaufbruchs auf der Weser würde wie auf der Elbe das Arbeiten von zwei Dampfern bedingen, von denen der eine größere nicht über 2 m tief gehen dürfte. Der geringe Tiefgang ist geboten, weil der Dampfer nicht immer nur in der tiefen Fahrtrinne, sondern auch oft seitlich davon arbeiten muß und vorzugsweise bei der Ebbe seine Thätigkeit erforderlich ist, weil eben dann nur das Eis abwärts treibt.

Ob nun ein so flach gehender Schraubendampfer, dessen Tiefgang höchstens einen Schraubendurchmesser von 5 Fuß gestattet, im Stande ist, eine Eisstopfung wie die des letzten Winters zu durchbrechen, ist sehr fraglich. Die Anschaffungskosten eines solchen Dampfers, welcher mit einer Schraube zu treiben wäre, sind auf rund Mk. 100 000, die jährlichen Unkosten für Verzinsung und Amortisation, Reparatur, Gage für 12 Monate, Betriebsausgaben für 250 Tage, auf rund Mk. 30 000 zu veranschlagen. Der zweite Dampfer ist erforderlich, um das abtreibende Eis in Bewegung zu halten, damit es sich bei Stauwasser nicht wieder setzt, und um dem oben arbeitenden Dampfer nöthigenfalls Hülfe zu leisten; für diesen Zweck würde vielleicht der Dampfer „Bremen“ ausreichen, den die Strombauverwaltung bereits zu ihrer Verfügung hat. Es würde also in diesem Falle die Anschaffung eines Dampfers genügen, der aber bei seinem geringen Tiefgange und damit verbundenen geringen Maschinenkraft bei Bremerhaven während des Sommers keine Verwendung finden könnte, während dieser Zeit nur, soweit sein Tiefgang es gestattet, zum Schleppen der Baggerchiffe oberhalb Brake zu benutzen sein würde.

Es würde dann aber das Anlagecapital und die jährliche Ausgabe für Unterhaltung in der Hauptsache dem Conto „Aufreisen“ zur Last fallen.

Es ist im weiteren erwogen worden, ob ein solcher Dampfer während der Sommermonate von der Hafenverwaltung in Bremerhaven zu benutzen sei. Ein so flach gehender Schraubendampfer mit geringer Maschinenkraft würde aber dort keine Verwendung finden. Die Hafenverwaltung schlägt deshalb einen Raddampfer vor mit kräftiger Maschine und starker Räderkonstruktion, dessen Tiefgang noch unter 2 m sein könnte, sowie er von der Hafenverwaltung zu Geestemünde schon seit einigen Jahren zum Schleppen der Baggerchuten und Aufbrechen des Eises benutzt ist. Die Anschaffungskosten dieses Dampfers betrugen M. 190 000, die jährliche Ausgabe dafür, an Gagen, Reparaturen, Kohlenverbrauch u. s. w., Verzinsung und Amortisation ist auf M. 51 350 zu veranschlagen; dieser Dampfer würde aber nur in beschränktem Maße zum Schleppen der Baggerchuten dienen können. Zunächst würde der alte Hafen mit der nur 11,5 m breiten Schleuse für den Dampfer nicht zugänglich sein. Sodann findet das Schleppen der Baggerchuten aus den Häfen häufig zur gleichen Zeit statt, da die Schleusen nur zur Zeit vor Hochwasser geöffnet werden; der eine Dampfer würde daher diese Arbeiten nur zum Theil beschaffen können und es würde sehr häufig die Hilfe eines zweiten, auch eines dritten Dampfers erforderlich sein. Das Eisaufbrechen in den Häfen würde aber zum größten Theil durch fremde Dampfer beschafft werden müssen, da ja dann in der Regel der Dampfer für das Aufbrechen des Eises oben in der Weser würde bereit gehalten werden müssen. Es muß daher angenommen werden, daß im günstigsten Falle das Schutenschleppen zum vierten, das Eisbrechen aber zum dritten Theil, immer noch durch fremde Dampfer wird beschafft werden müssen. Nun sind in den letzten Jahren bezahlt für Eisbrechen in 1876/1881: M. 395, M. 450, M. 2662.50, M. 2777.50, M. 5420, durchschnittlich M. 2000; für Schleppen der Baggerchuten in 1876/80: M. 13 040, M. 10 667.50, M. 12 936, M. 19 080, M. 24 040, durchschnittlich ca. M. 16 000, wobei zu bemerken ist, daß im letzten Jahre außergewöhnlich viele Schuten haben geschleppt werden müssen, weil die sehr tief gehenden Petroleumschiffe eine Vertiefung der festen Sohle des Kaiserhafens erforderlich machten, diese reine Kleierde aber mit der Pumpsanrichtung sich nicht fördern läßt.

Die Verbreiterung, sowie die noch nicht ganz durchgeführte Vertiefung des Kaiserhafens werden in den nächsten Jahren noch mehr Schleppdampfer als sonst erfordern; später wird aber dafür eine Ausgabe von M. 20 000 jährlich genügen. Es kann darnach angenommen werden, daß ein eigener Dampfer für Bremerhaven wird leisten können: das Schleppen der Baggerchuten während der Arbeitszeit von 9 Monaten zu $\frac{3}{4}$ der dafür veranschlagten M. 24 000 = M. 18 000 und das Aufeisen in den Häfen zu $\frac{2}{3}$ der dafür anzusetzenden Summe von M. 3000 = M. 2000 oder zusammen rund M. 20 000. Diese Annahmen sind sehr zu Gunsten des Dampfers, es blieben dann noch von den oben angegebenen jährlichen Unterhaltungskosten ungedeckt und zu Lasten des „Aufeisens der Weser“ M. 31 350.

Den eigenen Dampfer zum Schleppen von Schiffen mit den Schleppern der Bugfirgesellschaften concurriren zu lassen, dürfte schon um deswillen nicht thunlich sein, um den Dampfer für die bestimmten Zwecke, für die er hergerichtet ist, disponibel zu halten.

Nach alledem vermag die Deputation von ihrem Standpunkte die Anschaffung eines Dampfers für die Häfen in Bremerhaven mit der Nebenbestimmung für Aufeisen der Weser oberhalb Brake nicht zu befürworten, da man sich der Benutzung fremder Dampfer doch nicht wird entziehen können, und solche Dampfer in mehr oder minder geeigneter Form und Stärke auf der Weser in hinreichender Anzahl vorhanden sind. Sie hält dafür, daß deren Hilfe bei nothwendig werdendem Eisaufbruch voraussichtlich genügen würde und daß es finanziell vortheilhafter sein würde, wenn durch Vertrag mit Privatunternehmern für solche Fälle die Inbetriebstellung eines zum Eisaufbrechen geeigneten Dampfers von langer Hand her thunlichst gesichert wäre.

(gez.) **Buß.**

(gez.) **Beurmann.**