Anlage I.
zur Mittheilung des Senats
vom 16. April 1858.

Ueber die Verbesserung des Fahrwassers der Wumme von der s. g. Hohen-Brücke bei Borgfeld bis nach Kuhsiel und der Lesum von der Brücke zu Burg bis zu ihrem Ausflusse in die Weser ist unter den dieserhalb Königlich Hannoverscher und Hansestadt Bremenscher Seits ernannten Commissarien, als:

1) Königlich Hannoverscher Seits:
dem Regierungsrathe Stegemann in Blumenthal,
2) Hansestadt Bremenscher Seits:
den Senatoren Iken und Meier in Bremen

folgende Uebereinkunft mit Vorbehalt der Genehmigung ihrer beiderseitigen hohen Regierungen abgeschlossen.

I. Verbesserung des Fahrwassers der Wumme in der Strecke von der Hohen-Brücke bei Borgfeld (unweit Lilienthal) bis Kuhsiel.

§. 1.

Das Flußbett der Wumme in dieser Strecke soll an beiden Seiten durch Parallelwerke (Längs-Faschinendämme) unter Mitanwendung einzelner Verbindungswerke zwischen denselben und den zurückliegenden höhern Ufern eingeschränkt und durch Ausbaggerung zwischen diesen Parallelwerken vertieft werden.

§. 2.

Die Entfernung zwischen den projectirten Normaluferlinien, längs welchen die Parallelwerke angelegt werden sollen, ist auf 4 Ruthen = 64 Fuß hannoversches Maaß festgestellt.

§. 3.

Die herzustellende und zu erhaltende Tiefe des Flußbetts zwischen den Parallelwerken soll in der Mitte 3 Fuß und an den Seiten der Parallelwerke 2 Fuß unter der gewöhnlichen niedrigsten Ebbe, welche dem Stande von 0 Fuß 8 Zoll am Wumme-Pegel der Borgfelder Brücke entspricht, betragen.

§. 4.

Die festgestellten Richtungen der Normal-Uferlinien für die Parallelwerke sind in der unter A. anliegenden Wummecharte von Lilienthal bis Kuhsiel von den Punkten A. bis P. am rechten und a. bis o. am linken Ufer durch rothe Linien bezeichnet.

§. 5.

Die beiderseitigen Parallelwerke sollen mit ihrer Krone, ohne jedoch deren demnächstige Bespreutung mitzurechnen, um $2\frac{1}{2}$ Fuß über den im §. 3 bezeichneten Ebbestand hervorliegen.

Die Stärke derselben ist zu 7 Fuß Kronenbreite mit einer $\frac{3}{4}$füßigen Dossirung an der Außenseite (Flußseite) und einer $\frac{1}{4}$füßigen Dossirung an der Binnenseite (Landseite) bestimmt.

§. 6.

Die zur Verbindung der Parallelwerke mit den zurückliegenden höhern Ufern anzulegenden Verbindungswerke (Quer-Faschinendämme) sind in den dafür festgesetzten Stellen auf der Charte doch rothe doppelte Linien angegeben und mit den Buchstaben c, d und D, f und F, g und G, h und H, i und I, k und K, k ¹, l und L, m und M, n und N und O bezeichnet.

Die Kronenbreite dieser Quer-Faschinendämme ist zu 7 Fuß bei ½füßiger Dossirung der Seiten festgestellt. Die Höhe der Quer-Faschinendämme, wo sie an das Parallelwerk und das Ufer anschließen, soll der Höhe resp. des Parallelwerks und des Ufers gleich sein, in der Mitte jedoch in der Länge von 1 bis 3 Ruthen auf die Höhe der gewöhnlichen hohlen Ebbe beschränkt werden dürfen.

§. 7.

Behuf Entwässerung und Aufschlickung der hinter den Parallelwerken bleibenden Niederungen werden Einlaßöffnungen in den Parallelwerken an den dafür auf der Charte angegebenen Stellen und in der dort verzeichneten Breite angelegt.

II. Verbesserung des Fahrwassers der Lesum von Burg bis zur Weser.

§. 8.

Um diese Flußstrecke für Schiffe von 6—7 Fuß Tiefgang unter Benutzung der gewöhnlichen, durchschnittlich ungefähr 2 Fuß betragenden halben Fluthöhe fahrbar herzustellen, soll eine Einschränkung der Flußbreite (mit Rücksicht auf Beibehaltung der erforderlichen Lavirbreite) vermittelst systemartig geordneter Buhnenanlagen vorgenommen werden.

§. 9.

Die zu dem Ende anzunehmenden idealen Uferlinien, bis an welche die Buhnen in den Fluß hineintreten sollen, werden bei Burg eine Entfernung von 16 Ruthen = 256 Fuß hannoversches Maaß erhalten. Diese Entfernung soll mit Rücksicht auf die stattfindende bedeutende Fluth- und Ebbeströmung von Burg an bis in die Nähe der Weser allmählig um 2 Ruthen = 32 Fuß zunehmen, so daß sie in der Nähe der Lesum-Mündung 18 Ruthen = 288 Fuß hannoversches Maaß beträgt.

§. 10.

Auf der unter B. angeschlossenen Charte der Lesum von Burg bis zur Weser sind die Richtungen jener Uferlinien (Kopflinien der Buhnen) durch roth punktirte Linien und die anzulegenden Buhnen durch doppelte rothe Linien unter den Buchstaben A, B, C, D, E, F, G. L, O, U, W, Y, B′, H′, J′, K′, L′, M′, N′, O′, P′, Q′, S′, U′, W′, X′, Y′, Z′, A″, B″, C″, D″, E″, F″, G″, H″, J″ und K″, am rechten und den Buchstaben a, b, c, d, e, f, g, h, i, k, l, m, n, o, p, q, r, s, t, u, v, w. x, y, z, a′, b′, c′, d′, e′, f′, g′, h′, i′, k′, l′, m′, n′, o′, p′, q′, r′, s′, t′, u′, v′, w′, d″, e″, f″, g″, h″, i″, k″, am linken Ufer bezeichnet.

§. 11.

Die anzulegenden Buhnen sollen am Kopfe eine Höhe von 2½ Fuß über dem Spiegel der gewöhnlichen hohlen Ebbe = 0 Fuß 8 Zoll am Pegel zu Vegesack erhalten und gegen das Ufer hin in der Art allmählig ansteigen, daß diese Steigung auf die ersten 100 Fuß der Buhne vom Kopfe an 1½ Fuß beträgt, in der noch übrigen Länge aber der Höhenlage des hinterliegenden Ufers angepaßt wird.

Die Buhnen erhalten eine Kronenbreite von 8 bis 10 Fuß, je nachdem sie einen geringern oder stärkern Stromanfall zu erleiden haben.

Die Dossirung derselben soll an den Seiten einfüßig, am Kopfe 1½- bis 2füßig sein.

§. 12.

Die St. Magnus-Insel und die Grohner Plate, soweit sie innerhalb der idealen Uferlinien liegen, sollen auf zwei Fuß unter dem gewöhnlichen Ebbestande (0 Fuß 8 Zoll am Pegel zu Vegesack) abgegraben werden.

§. 13.

Behuf Beseitung der in der Mündung der Lesum und nächst vor derselben stattfindenden bedeutenden Sandablagerungen soll zugleich ein Ausbau der Lesummündung vorgenommen werden. Derselbe geschieht am rechten Ufer durch Anlegung der auf der Charte bezeichneten Buhnen A, B, C und am linken Ufer durch das dort gleichfalls bezeichnete, mit Erde auszufüllende Faschinenwerk α, a, a.

Der hannoverschen Regierung wird vorbehalten, statt Vorrichtung der Buhnen A.

B. C. dem Schiffsbaumeister Lange in Grohn zu gestatten, daß derselbe in der Kopflinie jener Buhnen Behuf Erweiterung seiner Schiffswerfte zu Grohn ein hölzernes Bollwerk oder eine massive Kaimauer in einer für seinen Betrieb angemessenen Höhe anlege.

Der Hansestadt Bremen bleibt vorbehalten, die Linie a, a des Faschinenwerks a, a, a dahin abzuändern, daß sich dieselbe den oberhalb belegenen Wesercorrectionswerken anschließt. Soweit es diese Abänderung mit sich bringen würde, darf auch die Spitze des Werks über den Punkt a hinaus verlängert werden.

III. Gemeinsame Bestimmungen.

§. 14.

Die im Vorstehenden vereinbarten Werke sollen am rechten Ufer der Wumme und Lesum hannoverscher Seits und am linken Ufer Stadt Bremenscher Seits, von jedem Theile auf seine Kosten, hergestellt und unterhalten werden.

Die Ausbaggerungen zwischen den Parallelwerken in der Wumme geschehen jedoch im Ganzen auf gemeinschaftliche, von jeder Seite zur Hälfte zu tragende Kosten. Dasselbe gilt für Ausbaggerungen in der Lesum, wenn solche erforderlich werden sollten.

Die Abgrabungen auf der St. Magnus-Insel und der Grohner Plate (§. 12.) geschehen von demjenigen Staate, dessen Angehörigen die abzugrabenden Flächen gehören, mithin auf der ersten Insel von Hannover allein, auf der letztern theils von Hannover und theils von Bremen.

§. 15.

Die Ausführung der Correctionen an jedem der beiden Flüsse geschieht gleichzeitig und wird auf die drei Jahre 1858, 1859 und 1860 vertheilt.

Die Lesum-Correction oberhalb der St. Magnus-Insel wird jedoch vorläufig ausgesetzt, ist aber im Ganzen oder in einzelnen Strecken unter Festhaltung des Bauplans dann vorzunehmen, wenn es wegen Mangels der im §. 8 gedachten Fahrtiefe sich als nöthig ergeben und von der einen oder andern Seite innerhalb jener 3 Jahre oder später verlangt werden sollte.

§. 16.

Damit sich die beiderseitigen Correctionsanlagen in ihrer Wirkung unterstützen, sind dieselben gleichzeitig — einander gegenüber — an beiden Ufern vorzurichten. Die Correction der Wumme soll von oben herab ausgeführt, bei der Correction der Lesum dagegen mit dem Ausbau der Mündung und mit der untersten Strecke begonnen werden.

Die weitere Verabredung über die in jedem Jahre vorzunehmenden Arbeiten wird durch die mit der Leitung der Bauten zu beauftragenden beiderseitigen Baubeamten erfolgen.

§. 17.

Die Hoheitsverhältnisse in den corrigirten Flußstrecken richten sich nach den seither für die Hoheit bestandenen Normen und Rechtsverhältnissen.

Dessen zur Urkunde ist diese Uebereinkunft doppelt ausgefertigt und mit den dazu gehörigen Charten von den beiderseitigen Commissarien eigenhändig vollzogen.

So geschehen Bremen, den 30. März 1858.

(gez.) **D. Stegemann.** (L. S.) (gez.) **J. F. W. Iken.** (L. S.) (gez.) **J. D. Meier,** Dr. (L. S.)