Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 4. Juni 1858.

1. **Bau eines neuen Amthauses zu Bremerhaven.**

Dem hierzu unter dem 19. Mai d. J. von der Bürgerschaft ausgesprochenen Wunsche gemäß hat der Senat die Deputation für das Bauwesen mit weiterer Berichterstattung beauftragt.

2. **Bericht der Deputation wegen Anlage einer zweiten Brücke über die Weser nebst Anlagen;**
3. **Bericht der Eisenbahndeputation die Vergrößerung des Schoppens auf dem Weserbahnhofe am Bindwams für die mit der Eisenbahn ankommenden Güter betreffend, nebst Anlagen;**
4. **Bericht der Deputation für die städtischen Löschanstalten, Ankauf eines Grundstückes betreffend;**
5. **Bericht der Straßenbepflasterungsdeputation, eine Nachbewilligung betreffend.**

Der Senat theilt diese ihm zugegangenen Berichte der Bürgerschaft zu ihrer Erklärung, unter Vorbehalt der seinigen und der Bemerkung mit, daß zu 5 die Finanzdeputation Nichts zu erinnern finde.

Anlage I.
zur Mittheilung des Senats
vom 4. Juni 1858.

Bericht

der Deputation wegen Anlage einer zweiten Brücke über die Weser.

Schon im September 1854 erhielt die berichtende Deputation den Auftrag, darüber zu berathen und zu berichten:

> Ob und wie durch eine zweite Brücke eine bessere Communication zwischen der westlichen Altstadt und der Neustadt herzustellen sei.

Wenngleich die Deputation ihre Berathungen über diesen Gegenstand sofort begonnen hat, so befindet sie sich doch erst jetzt in der Lage, ihren Bericht erstatten zu können. Es war nemlich zur gründlichen Prüfung dieses Projects durchaus erforderlich mehrere technische Gutachten, Zeichnungen und Kostenanschläge über die projectirte Anlage einzuziehen. Der mit dieser Arbeit beauftragte Beamte war aber mit anderweitigen dringenden Arbeiten so beschäftigt, daß er zur Erledigung dieser umfangreichen Arbeiten nicht früher Zeit gewinnen

konnte; der Hülfe eines auswärtigen Technikers konnte die Deputation sich aber nicht bedienen, weil es bei der Abgabe der Gutachten gerade auf eine genaue Kenntniß der hiesigen Verhältnisse und des Weserstroms ankam. Eine nachsichtsvolle Berücksichtigung aller dieser Gründe darf die Deputation daher bei dem verspäteten Eingang des Berichts wohl in Anspruch nehmen.

Der der Deputation ertheilte Auftrag zerfällt in zwei Theile, nemlich:

1) Ob durch eine zweite Brücke eine bessere Communication hergestellt werde?

2) Wie die zweite Brücke herzustellen sei?

ad 1. Was nun die erste Frage anlangt, so hängt die Beantwortung derselben vorzugsweise von der Beantwortung der zweiten Frage, von der Construction der projectirten Brücke ab.

Ganz allgemein war man der Meinung, daß eine feste mit keinen Durchlässen für die Schiffe versehene Brücke die Communication sehr verbessern werde, daß aber eine solche Anlage die Schifffahrt oberhalb dieser Brücke ganz hemmen werde, indem schon bei höherem Wasser die Schiffe eine solche Brücke gar nicht passiren könnten, und war man deshalb der Ansicht, von einer solchen Anlage ganz absehen zu müssen.

Das Project, durch eine Schiffsbrücke eine verbesserte Communication herzustellen wurde gleichfalls aufgegeben, weil durch das viele Zeit erfordernde Oeffnen einer solchen Brücke theils die Schifffahrt, theils aber auch die Communication zwischen beiden Ufern sehr gehindert werde und weil eine solche Brücke doch immer nur für einen Theil des Jahres benutzt werden könne, indem dieselbe bei eintretendem Frostwetter in den Hafen gebracht werden müßte.

Es blieb somit endlich nur noch eine feste Brücke mit Durchlässen für die Schifffahrt übrig. Durch eine solche Brücke wird die Communication zwischen den beiden Ufern gewiß erheblich verbessert, wenn man nicht dabei in Erwägung ziehen müßte, daß die Brücke für die durchpassirenden Schiffe sehr häufig geöffnet werden muß und dadurch die Communication unterbrochen werden wird.

Die Weser zwischen der großen und der projectirten Weserbrücke bildet recht eigentlich einen Hafen und wird als solcher mehr denn als Fluß benutzt, häufig befinden sich in diesem Hafen 250 Schiffe, diese fahren, um ihre Ladungen ein- und auszuladen, hin und her und werden ein so häufiges Oeffnen der Brücke verlangen, daß durch eine solche Anlage die Communication eben nicht erheblich verbessert werden wird. Zur Beseitigung dieser Besorgnisse wurde empfohlen, bestimmte Stunden für das Durchlassen der Schiffe vorzuschreiben, für die übrige Zeit aber die Brücke immer geschlossen zu halten.

Wenngleich nun eine Verständigung über diese divergirenden Ansichten nicht zu erreichen war, so beschloß man doch dieses Project weiter zu prüfen.

ad 2. Aus dem Vorgetragenen ergiebt sich denn auch die Beantwortung der zweiten Frage, daß nemlich, wenn durch eine zweite Brücke eine bessere Communication zwischen der westlichen Altstadt und der Neustadt hergestellt werden soll, dann jedenfalls nur eine feste Brücke, mit Durchlässen für die Schifffahrt, zu erbauen sei.

Zur weitern Prüfung dieser Angelegenheit wurde nun der Bauinspector Brockmann beauftragt, über die Ausführbarkeit eines solchen Projectes, über die dadurch vielleicht verletzt werdenden anderweitigen Interessen und über die Stelle — entweder an der alten Fähre oder vor der Hohenthorstraße, — wo am zweckmäßigsten die Brücke anzulegen sei zu berichten, sowie Kostenanschläge u. s. w. über ein solches Project einzureichen.

In dem sub Unteranl. 1 angebogenen Berichte und den dazu gehörenden Zeichnungen empfiehlt der Bauinspector Brockmann nun als die passendste Stelle diejenige vor der Hohenthorstraße, dabei projectirt er, den Theerhof und die Schlachte bis zu dieser Brücke zu verlängern. Die Brücke soll mit 2 Durchlässen — Drehbrücken — einen für die große und einen für die kleine Weser versehen werden und soll die eiserne Gitterbrücke auf 2 in der großen und einen in der kleinen Weser stehenden Pfeiler ruhen. Der Inspector ist der Ansicht, daß durch eine zweite Brücke die Schifffahrtsinteressen sehr verletzt werden, bezieht sich in dieser Hinsicht auf seinen bereits früher abgestatteten Bericht und schlägt die Baukosten einer solchen Brücke, einschließlich der Verlängerung des Theerhofes und der Schlachte, auf 990,000 Thaler an.

Nach sorgfältiger Prüfung dieses wirklich großartigen Projects wurde der Bauinspector, in Erwägung daß dasselbe wegen der dafür erforderlichen bedeutenden Kosten schwerlich zur Ausführung kommen werde, beauftragt, darüber zu berichten, ob und wie sich

unter möglichster Kostenersparniß eine zweite Brücke erbauen lasse, die indessen, bei vollkommener Dauerhaftigkeit, den früher beschlossenen Erfordernissen genüge und weder dem Wasserablaufe noch dem Eisgang noch der Schifffahrt größere Schwierigkeiten bereite als das vorliegende Project.

Der Bauinspector erstattete darauf den sub Unteranl. 2 angebogenen zweiten Bericht, in welchem und nach der mitbeigefügten Zeichnung er die im ersten Bericht projectirten drei Strompfeiler um zwei zu vermehren, also fünf Strompfeiler zu errichten vorschlägt, wodurch die Höhe der Gitterwände der Brücke sehr ermäßigt werden könne und daher diese Brücke, einschließlich der bei dem ersten Projecte beabsichtigten Verlängerung des Theerhofs und der Schlachte, für 814,000 Thaler, also um 176,000 Thaler billiger, herzustellen sei.

Als nun auch dieses Project von der Deputation der großen Kosten wegen für nicht ausführbar gehalten wurde, kam die Anlage einer hölzernen Brücke mit hölzernen Pfeilern in Berathung, und wenngleich einige Mitglieder sich von vornherein dagegen erklärten, in unserer Zeit eine solche Brücke über die Weser zu erbauen, welcher Bau durch die jährlich wiederkehrenden bedeutenden Unterhaltungskosten als der kostspieligste sich erweisen werde, so wurde doch, um das der Deputation ertheilte Commissorium ganz zu erschöpfen, auch ein Bericht über eine solche Anlage eingezogen.

Nach diesem sub Unteranl. 3 angebogenen Berichte und der dazugehörenden Zeichnung projectirt der Bauinspector Brockmann eine Brücke von Holz mit 5 hölzernen und 2 steinernen Strompfeilern, letztere als Auflagen für die Drehbrücke, und beläuft sich der Kostenanschlag für diese Brücke bei gleicher Verlängernng des Theerhofs und der Schlachte auf 561,500 Thaler.

Nach längeren Berathungen konnte die Deputation einerseits wegen der divergirenden Ansichten über die Frage, ob durch eine Brücke mit Durchlässen die Communication wirklich verbessert werde und ob der Schifffahrt daraus Hindernisse erwachsen würden, und andererseits wegen des so sehr großen Kostenaufwandes zu einer Entscheidung über das eine oder das andere der vorliegenden Projecte nicht gelangen.

Unter diesen Umständen hat die Deputation nicht unterlassen, ihr Augenmerk auch darauf zu richten, ob nicht auf anderweitige Weise die Communication zwischen der westlichen Altstadt und der Neustadt verbessert werden könne, und wollten einige ihrer Mitglieder eine bedeutende Verbesserung der bestehenden mangelhaften Einrichtung der Fähre schon darin finden, wenn die Fährpacht ganz aufgehoben und das Ueberschiffen Jedem unter polizeilicher Aufsicht und unter Festsetzung einer Taxe freigegeben werde.

Eine wirksamere Hülfe versprach man sich aber von einer einzurichtenden Dampffähre, worüber hier und auswärts Erkundigungen eingezogen sind, nach welchen unweit Albany in den Vereinigten Staaten eine solche Dampffähre über den Hudson, welcher daselbst unserer Weser sehr ähneln soll, bereits seit längerer Zeit bestehe und zu keinen Inconvenienzen Veranlassung gegeben habe.

Hiesige über eine solche Einrichtung befragte Sachverständige haben sich für eine solche Dampffähre ausgesprochen und sind der Meinung, daß dadurch die Communication zwischen der westlichen Altstadt und der Neustadt sehr verbessert werde.

Gern ist die Deputation bereit, über diesen Gegenstand ihre Berathungen fortzusetzen und genaue Kostenanschläge einzureichen, indeß hat sie ihrer Mehrzahl nach geglaubt, darüber nicht ohne speciellen Auftrag ausführlicher berichten zu dürfen. Die Deputation hielt sich verpflichtet, da bereits eine lange Zeit seit dem ihr ertheilten Commissorium verflossen ist, über ihre bisherigen Berathungen zu berichten und sieht nunmehr einer weiteren Entscheidung entgegen.

Um die Erstattung des Berichts nicht noch weiter hinaussetzen zu müssen und um die stark beschäftigten Techniker nicht von anderen dringenderen Arbeiten abzuhalten, sind von den einzelnen Projecten Duplicate nicht angefertigt worden.

Bremen, den 31. Mai 1858.

Die Deputation
wegen Anlage einer zweiten Brücke über die große Weser.

(gez.) **J. W. Bredenkamp,** Dr. (gez.) **Karl Th. Oelrichs,** Dr.

Unter-Anlage 1
zur Anlage I der Mittheilung des Senats
vom 4. Juni 1858.

Gutachtlicher Bericht

über den Bau einer zweiten Brücke über die Weser.

Dem mir ertheilten sehr geehrten Auftrage, meine Ansicht über den Bau einer zweiten Weserbrücke auszusprechen, beehre ich mich im Folgenden ganz ergebenst nachzukommen und würde ich denselben schon früher ausgeführt haben, wenn nicht meine Zeit anderweitig so sehr in Anspruch genommen worden und zu der Feststellung und Entwerfung des Projectes nicht ein so sehr bedeutender Zeitaufwand erforderlich gewesen wäre.

Nach den mir zur Beantwortung gestellten Fragen habe ich meine Ansicht auszusprechen:

1) über die Ausführbarkeit einer stehenden Brücke,
2) über die Wahl des Platzes entweder bei der letzten Schlachtpforte oder aber vor der Hohenthorstraße,
3) über die dadurch vielleicht in Frage gestellten anderweitigen Interessen und
4) über die für den Bau der Brücke erforderlichen Kosten.

Was zunächst die Ausführbarkeit einer stehenden Brücke anlangt, so liegt kein Grund vor, daran zu zweifeln, daß an irgend einer Stelle innerhalb der Stadt der Bau einer stehenden Brücke, sie mag construirt werden wie sie wolle, mit vollständiger Sicherheit ausgeführt werden kann, indeß wird vor Allem weiter unten die Frage zu erörtern sein, ob der Bau einer Brücke dennoch empfehlenswerth ist.

Bei der Wahl des Platzes kommt es darauf an, daß die Brücke an der Stelle zur Ausführung kommt, wo sie den Verkehrsverhältnissen am Besten entspricht und wo zugleich gute Zugänge bereits vorhanden oder doch leicht herzustellen sind.

Der größte Verkehr in den westlichen Stadttheilen zwischen der Alt- und Neustadt wird durch die Fähre von dem unteren Ende der Schlachte nach dem Neustadtsdeiche vor der Allee vermittelt und scheint die Erbauung einer Brücke an dieser Stelle den Verkehrsverhältnissen sehr zu entsprechen; allein wenn man dabei die nicht sehr große Entfernung der schon vorhandenen Brücken und die bedeutende Ausdehnung der Stadt von diesem Punkte ab näher betrachtet, so ergiebt sich, daß der Verkehr zwischen der Alt- und Neustadt die Erbauung der Brücke an einer weiter abwärts belegenen Stelle erfordert.

Die Zugänge zu der Brücke würden an dieser Stelle auf der einen Seite die letzte Schlachtpforte auf der andern Seite die Allee bilden, und wenn auch diese als ausreichend breit zu der Anlage einer Straße erachtet werden muß, so ist es doch keineswegs die letzte Schlachtpforte, indem die davor liegende sehr schmale Langenstraße den Verkehr, welcher sich zu Zeiten dort entwickeln würde, nicht aufnehmen kann, und auch die Schlachte dazu nicht ausreichend breit ist. Außerdem kommt hier aber noch in Betracht, daß von der Richtung der letzten Schlachtpforte aus andere Verbindungsstraßen nur mit Aufwendung von unverhältnißmäßig großen Summen hergestellt werden können.

Die geeignetste Stelle zu der Anlage einer Brücke findet sich dagegen vor der Hohenthorstraße; sie liegt im Mittelpunkt des Verkehrs und den sich fortwährend immer mehr ausdehnenden westlichen Theilen der Altstadt schon erheblich näher als die Schlachte.

Die Hauptstraße, welche von der Neustadt aus zu der Brücke führen würde, ist die Hohethorstraße und kann in deren Verlängerung fast unter einem rechten Winkel die Brücke über die Weser geführt werden. Von der Altstadtseite muß zwischen dem Fangthurm und der großen Fischerstraße eine neue Straße durch den Abbruch von ein Paar Häusern in der Richtung der Brücke hergestellt werden, welche gerade auf die Burgstraße

trifft, und durch eine Verbreiterung dieser Straße wird eine vollständig gute und ausreichende Verbindung von der Brücke aus mit dem Geeren resp. der Langenstraße, der Faulenstraße, Oelmühlenstraße ꝛc. hergestellt. Es würde aber die Herstellung einer directen Verbindung mit der Schlachte einerseits und der Straße »hinter der Mauer«, sowie der Kalkstraße ꝛc. durch die Verlängerung der Ufermauer von der Schlachte bis zur Huckpforte nothwendig sein, wenn die Brücke ihrem Zweck, eine Erleichterung des Verkehrs herzustellen, in jeder Beziehung entsprechen soll. Durch den Bau dieser Ufermauer und der Aufhöhung des gewonnenen, so wie des vorhandenen Terrains wird zugleich ein entsprechender Anlegeplatz für die Dampfschiffe hergestellt.

Eine vollständige Verbindung sämmtlicher Stadttheile erreicht man aber nur durch die Verlängerung des Theerhofes bis zur Hohethorstraße und ist diese um so nothwendiger, als dadurch die in dem Staue des Theerhofes sich bildende Sandablagerung fast vollständig beseitigt und also eine sehr wesentliche und in der Folge ohnehin nothwendige oder doch mindestens wünschenswerthe Correction des Flußbettes erlangt wird.

Der hierdurch gewonnene Platz würde als Lösch- und Ladeplatz sehr geeignet sein, da die zu benutzende Länge circa 700 Fuß, die mittlere Breite circa 90 Fuß, also der ganze Flächeninhalt circa 63000 □ Fuß — fast die halbe Flächengröße der Schlachte — enthalten und dabei von zwei Seiten, von der großen und von der kleinen Weser aus, zugängig sein würde. —

Die Brückenbahn würde mit 23 Fuß über Null des Brückenpegels gleich zu liegen kommen, während die Hohethorstraße vor der Westerstraße eine Höhe von 12 Fuß hat, und würde zur Herstellung einer bequemen Anfahrt von der Westerstraße ab die Erhöhung der Straße stattfinden müssen, da alsdann immerhin auf 130 Fuß noch 1 Fuß Steigerung kommt. Ein Theil der Häuser, welcher zwischen der Westerstraße und dem Neustadtsdeiche an der Hohethorstraße belegen sind, werden dann viel niedriger als die Straße zu liegen kommen und wird ein Theil der beiden an der Hohethorstraße und am Deiche belegenen Erben angekauft werden müssen, weil auch zu beiden Seiten der Brücke die Straße am Neustadtsdeiche in gleicher Weise erhöht werden muß, wodurch denn noch manche der neben dieser Aufhöhung am Neustadtsdeiche vorhandenen Häuser so weit verschüttet werden, daß eine Benutzung der unteren Räume zu Wohnungen nicht mehr möglich sein wird.

Das im Vorstehenden beschriebene Project habe ich in den anliegenden Grundriß der Stadt mit rother Farbe eingetragen und zugleich mit roth punctirten Linien die Verlängerung der Straße in der Richtung der projectirten Brücke und der Hohethorsstraße bezeichnet, für den Fall, daß es, wenn die Brücke zur Ausführung kommt, später vielleicht die Absicht sein sollte, diese Straße in grader Richtung nach dem Bahnhofe zu führen.

In Betreff der dritten Frage kommt zunächst der Schifffahrtsverkehr in Betracht und kann ich hier im Wesentlichen dasselbe nur wiederholen, was ich bereits am 10. Juni 1853 in meinem über die Anlage einer zweiten Brücke abgestatteten Gutachten angeführt habe.

Es ist eine bekannte Thatsache, daß innerhalb der Stadt fast ununterbrochen ein sehr lebhafter Schiffsverkehr stattfindet, die Segelschifffahrt gewissermaßen hier endigt und die Weser ein großes Hafenbassin bildet, in welchem ein reger Schiffsverkehr von dem einen zu dem andern Ufer stattfindet. Die sehr große Zahl der Schiffe, welche hier ankommen und abgehen und oft an einem Tage 150 betragen mag, würde schon allein sehr oft das Oeffnen und Schließen der Drehbrücke erforderlich machen; außerdem müssen aber eine große Anzahl Kähne, welche laden oder löschen und deßhalb nach sehr verschiedenen Plätzen verlegt werden, die Brücke häufig mehreremale passiren, wodurch nicht unerhebliche Störungen des Brückenverkehrs eintreten werden, welche die von der Anlage der Brücke hinsichtlich der Erleichterung des Verkehrs gehegten Erwartungen ganz wesentlich schmälern und zum Theil zu nichte machen werden. Die Beschränkungen, welche der Schifffahrt durch die Anlage einer zweiten Brücke auferlegt werden würden, sind so bekannt, daß ich sie hier kaum nochmals anzuführen brauche, und will ich nur hervorheben, daß wenn eine solche Brücke nur während einer gewissen Zeit an jedem Tage geöffnet würde, es sich sehr oft zeigen dürfte, daß die Schiffe, welche dort passiren sollen, oft lange liegen müssen, bis sie durchgelegt werden können, wodurch mancherlei Verlegenheiten und selbst große Opfer dem einzelnen Kaufmann sowohl, als auch dem Schiffer aufgebürdet werden. Die Verhältnisse hier auf der Weser sind ganz anderer Art, als z. B. auf dem Rheine bei Cöln; hier ist eine vollständige Segel- und Seeschifffflotte, welche ankommt und denselben Weg wieder zurückfährt, dort sind

es ankommende und durchgehende Schiffe, meistentheils Dampfschiffe und Flußschiffe, welche letztere aufgeschleppt werden. Anderntheils ist aber auch das Geschäft selbst ein ganz anderes geworden, seitdem die Dampfschiffe von der Weser nach Amerika fahren. Die Leichterschiffe, welche die für jene bestimmten Waaren laden, müssen, sobald sie nur eben fertig sind, rasch expedirt werden, sie müssen die Ebbe benutzen und können also nicht darauf liegen bleiben, daß erst vielleicht nach mehreren Stunden die Brücke geöffnet wird, da sie dann mitunter die erforderliche Fluthhöhe zur Ebbezeit verfehlen und manchmal auch zu spät in Bremerhaven eintreffen würden.

Es läßt sich gar nicht verkennen, daß eine nochmalige Verbindung der Altstadt und Neustadt durch eine zweite Brücke für beide Stadttheile von sehr großer Wichtigkeit ist, allein anderntheils verdienen die Handelsverhältnisse und auch die Schifffahrt bei der allenthalben stattfindenden großen Concurrenz eine so wesentliche Berücksichtigung und die möglichst geringsten Belästigungen, daß es in der That noch sehr zweifelhaft erscheinen mag, ob die Vortheile, welche die Anlage der Brücke bietet, nachhaltig größer sein werden als die Nachtheile, welche der Schifffahrt durch den Bau der Brücke auferlegt werden.

Der Aufstau, welcher vor den Brückenpfeilern sich bildet, wird circa 4 Zoll zur Zeit des höchsten Wasserstandes betragen und daher keinen erheblichen Einfluß auf den Hochwasserstand ausüben und darf bei den zu wählenden großen Durchflußöffnungen eine Eisstopfung nicht befürchtet werden.

Zur Ermittelung der Kosten war die Entwerfung eines Brückenprojects erforderlich, welches ich hierneben überreiche und dabei bemerke, daß, wie auch aus der Zeichnung ersichtlich ist, in der großen Weser zwei, in der kleinen Weser ein Pfeiler erbaut werden müssen und die Drehbrücke auf der unteren Spitze des zu verlängernden Theerhofes liegen soll, wodurch eine Durchlaßöffnung von 50 Fuß für die Schifffahrt nach der großen Weser und eine gleiche Oeffnung für diejenige nach der kleinen Weser bei der Oeffnung der Brücke hergestellt wird. Die Drehbrücke ist so projectirt, daß von derselben eine directe Fahrt nach dem Theerhofe statt finden kann und schließt sich zu dem Ende eine zum Heben und Senken eingerichtete Brücke dicht an dieselbe an, welche beim Oeffnen der Drehbrücke gesenkt wird und sobald diese geschlossen ist, wieder gehoben werden muß.

Die Brückenpfeiler müssen massiv von Grauwerksverkleidung, im Innern von Backsteinen, die Ufermauern in gleicher Weise ausgeführt werden. Letztere werden auf einem Pfahlroste fundirt, die Ersteren auf einer starken Betonschicht, nachdem zuvor die erforderlichen Spundwände eingerammt sind und der Grund so tief als erforderlich ausgebaggert ist.

Die Brücke würde aus schmiedeeisernen Gitterwänden mit Bindern von Eisenblech anzufertigen, mit Bohlen und Klotzbelag zu versehen und die Trottoirs ganz von der Fahrbahn zu trennen sein.

Die Gesammtkosten, welche für den Bau der Brücke einschließlich der Verlängerung des Theerhofes, der Stirnmauer an dem Neustadtsdeiche und der Ufermauer, welche von der Schlachte bis zur Huckpforte erbaut werden muß, betragen einschließlich der Erwerbung von Grundstücken nach dem beifolgenden speciellen Kostenanschlage:

1)	Kosten des Oberbaues der Brücke		ℳ 430,000
2)	Für 3 Strompfeiler à 40,000 Thlr		« 120,000
3)	Für 2 Landpfeiler mit den Portales		« 60,000
4)	Für den Unterbau der Drehbrücke		« 6,750
			ℳ 616,750
5)	Für 995 Fuß Mauern an der Altstadtseite mit Hinterfüllung	ℳ 87,500	
6)	Für 2075 Fuß Mauern zur Verlängerung des Theerhofs nebst Erhöhung des Terrains	« 175,000	
7)	50 Fuß Mauern an der Neustadt nebst den Anfahrten	« 30,000	
8)	Die bewegliche Anfahrt auf dem Theerhofe	« 10,000	« 302,500
9)	Für Ankauf von Grundstücken und für die Straßenanlagen und Pflasterungen		« 70,750
		Zusammen die Summe von	ℳ 990,000

ein Betrag, welcher zwar sehr hoch erscheint, aber noch überschritten werden dürfte, wenn die Preise der Materialien und die Arbeitslöhne höher werden sollten als sie es in den letzten Jahren bereits geworden sind.

Bremen, den 28. April 1857.

(gez.) **Joh. Brockmann.**

Unteranlage 2
zur Anlage I der Mittheilung des Senats vom 4. Juni 1858.

Zweiter Bericht,

den Bau einer zweiten Brücke über die Weser betreffend.

Nachdem das zweite Project für den Bau einer zweiten Brücke über die Weser vollendet ist, beehre ich mich dasselbe hierneben zu überreichen und das Folgende dabei zu bemerken.

Ich habe auch bei diesem Projecte die Ansicht festhalten müssen, daß der Bau einer zweiten Brücke über die Weser nur in der Richtung der Hohenthorsstraße zu empfehlen sei und am rechtsseitigen Weserufer, an der Altstadt, eine entsprechende Verbindung mit der Brücke nur durch Herstellung einer Straße nach dem Geeren und nach der Faulenstraße, so wie durch Verlängerung der Ufermauer von der Schlachte nach der Huckpforte und Zuschüttung des hier gewonnenen Raumes geschaffen werden kann. Nicht minder bin ich auch gegenwärtig noch der Ansicht, daß bei Ausführung des Brückenprojectes die Verlängerung des Theerhofes bis unterhalb der Hohenthorstraße, wie dieselbe im Situationsplane angegeben ist, ebensowohl wegen einer vollständigen Verbindung der einzelnen Stadttheile mit der Brücke als auch namentlich deshalb nothwendig ist, um die großen Sandablagerungen innerhalb der Stadt möglichst zu beseitigen und eine bessere Ausbildung des Flußbettes in dieser Strecke herbeizuführen.

Ich muß hier noch besonders hervorheben, daß die Verlängerung des Theerhofes bis unterhalb der Hohenthorstraße auch bei diesem Projecte ebenso nothwendig wie bei dem früher vorgelegten Projecte ist, weil sonst die Sandablagerungen, welche sich jetzt regelmäßig unterhalb dem Theerhofe bilden, durch die Aufstauung, welche sich vor den Brückenpfeilern zeigen wird, noch sehr vermehrt werden und eine Ausdehnung erreichen würden, welche der Schifffahrt nur zum größten Nachtheile gereichen könnte.

Das vorliegende Project unterscheidet sich von dem früheren Project dadurch, daß 3 Pfeiler mehr projectirt und also die lichten Oeffnungen kleiner sind, wodurch auch die Höhe der Gitterwände niedriger angeordnet werden konnte und die Portale fortfallen.

Die Gesammtkosten, welche für den Bau der Brücke nach dem anliegenden Projecte erforderlich sind, berechnen sich folgendermaßen:

1)	Kosten des Oberbaues der Brücke mit Wärterwohnung	ℳ	384,000.
2)	Für 5 Strompfeiler	«	75,000.
3)	Für 2 Landpfeiler und für den Unterbau der Drehbrücke	«	22,000.
	Zusammen	ℳ	481,000.
4)	Für 995 Fuß Ufermauern an der Altstadtseite mit Hinterfüllung	ℳ	87,500.
5)	Für 2075 Fuß zur Verlängerung des Theerhofes nebst Erhöhung des Terrains	«	175,000.
6)	Ankauf von Grundstücken, Pflasterungen und Straßenanlagen	«	70,500.
		«	333,000.
	Zusammen	ℳ	814,000.

Bremen, den 6. August 1857.

(gez.) **Joh. Brockmann.**

Unter-Anlage 3
zur Anlage I der Mittheilung des Senats vom 4. Juni 1858.

Dritter Bericht,

den Bau einer zweiten Brücke über die Weser betreffend.

Dem mir ertheilten sehr geehrten Auftrage gemäß beehre ich mich anbei ein Project für den Bau einer zweiten Brücke über die Weser vorzulegen, wenn dieselbe von Holz erbaut werden soll.

Das Project zeigt ein Joch der Brücke in der Ansicht im Querschnitt und im Grundrisse und würden in der großen Weser 4 und in der kleinen Weser 3 Joche, jedes von 80 Fuß lichte Weite zu erbauen sein. Die Drehbrücke muß von Eisen wie beim Projecte Nr. 2 construirt werden und die Oeffnung in der großen Weser ca. 70 Fuß weit sein, während für die Durchfahrt nach der kleinen Weser eine Oeffnung von ca. 38 Fuß ausreichen wird.

Der von Holz zu erbauende Theil der Brücke besteht aus Gitterwerk und wird ganz von Tannenholz, mit Ausnahme des Klotzpflasters und der hölzernen Pfeiler, wozu Eichenholz genommen werden muß, erbaut. Die Trottoire sind von der Fahrbahn getrennt, welches auch, wie sonstige Einzelnheiten und Constructionstheile die Zeichnung ergiebt.

Die Gründe, welche ich in meinem ersten Berichte für die Erbauung der Brücke vor der Hohenthorstraße angeführt habe, sind auch für dieses Project völlig zutreffend, wenn indeß dieselbe vor der Allee ausgeführt werden soll, dann paßt dieses Project hinsichtlich der Breite des Flusses auch hier vollkommen und sind für solchen Fall die Kosten für die Verlängerung des Theerhofes und Verlängerung der Schlachte bis zur Huckpforte mit 240,000 Thaler abzusetzen.

In solchem Falle sind indeß zur Verlängerung des Theerhofes 500 Fuß Ufermauern erforderlich und muß die Schlachte in der Nähe der Brücke um 7 Fuß, bis zur Brückenoberkante erhöht, und die Ufermauer an der Schlachte, weil dieselbe den Druck nicht aushalten kann, in ca. 800 Fuß Länge umgebaut werden. Auch werden statt einer Drehbrücke zwei erforderlich.

Die für diese Bauten erforderlichen Kosten werden alsdann dem Anschlage wieder hinzuzusetzen sein.

Die Kosten für den Bau der Brücke in der Richtung der Hohenthorstraße betragen nach dem speciellen Kostenanschlage:

1)	für 5 hölzerne Strompfeiler à 5600 Thaler	℔	28,000
2)	für 7 feste Joche von Holz à 8000 »	»	56,000
3)	für 2 steinerne Strompfeiler als Auflager für die Drehbrücke	»	30,000
4)	für den Landpfeiler an der Altstadt	»	11,000
5)	für den Landpfeiler an der Neustadt	»	11,000
6)	für die eiserne Drehbrücke laut Kostenanschlag des zweiten Projects zu der Brücke mit Maschinerie ꝛc.	»	101,500
7)	für Erd- und Pflasterarbeiten	»	14,000
8)	für den Ankauf von Grundstücken und für Entschädigungen	»	70,000
9)	für den Bau der Ufermauern, welche für die Verlängerung des Theerhofes und der Schlachte in einer Länge von 3070 Fuß erforderlich sind	»	240,000
	Zusammen	℔	561,500

Bremen, den 22. April 1858.

(gez.) **Joh. Brockmann.**