

Beschluß der Bürgerschaft

vom 20. März 1872.

1. Uelzen-Langwedeler Eisenbahn.

Die Bürgerschaft hat den Bericht der Deputation für Häfen- und Eisenbahnen dankend entgegengenommen. Sie macht darauf aufmerksam, daß der auf pag. 73 der gedruckten Verhandlungen bei der Zusammenstellung des Geldbedarfs vorkommende Druckfehler:

b. Tit. II bis XIII Baukosten (1 und 2) 85,000 Thaler statt, wie es heißen muß, 1,285,000 Thaler, zu berichtigen sein wird.

2. Drittes Bassin zu Bremerhaven.

Die Bürgerschaft genehmigt die Summe von 2,281,715 Thalern Gold zur Verwendung für die neue von der Deputation für Häfen und Eisenbahnen beantragte Hafenanlage, ersucht dieselbe jedoch, nochmals in Ueberlegung zu ziehen und zu berichten, ob nicht dem anzulegenden Bassin eine größere als die projectirte Breite gegeben werden könne. Zugleich spricht sie den Wunsch aus, daß die Finanzdeputation sofort berathe und berichte, in welcher Weise die für die Anlage nöthigen Geldmittel zu beschaffen sind, indem sie ihre Ansicht schon jetzt dahin erklärt, daß es zweckmäßig sein wird, die Zinsen der zur Verwendung kommenden Gelder während der Bauzeit aus dem Baufond zu entnehmen.

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 22. März 1872.

1. Stellung der Baudirectoren.

Der Baudirector Oberbaurath Berg hat dem Senate ein an ihn gerichtetes Anerbieten von Unternehmern einer Eisenbahnlinie in Preußen mitgetheilt, wonach ihm die Leitung des Baues und dauernde Anstellung im Dienste der Unternehmer unter nachstehenden Bedingungen angetragen wird. Das jährliche Gehalt würde 4000 Thaler und nach Verlauf einer gewissen Anzahl von Jahren 5000 Thaler betragen, für die Bauleitung würde eine Bauprämie von 500 Thalern für die Meile oder von höherem Betrage, wenn es bei der Anlage der zunächst projectirten Linie sein Bewenden behielte, bewilligt werden; hinsichtlich der Pensionirung würden ihm alle Ansprüche, welche der Staatsdienst ihm gewähre, gesichert bleiben. Der Oberbaurath Berg hat an diese Mittheilung die Erklärung geknüpft, daß er, ungeachtet dieser günstigen Bedingungen, den Antrag ablehnen und im bremischen Staatsdienste zu bleiben vorziehen werde, falls er auf eine Verbesserung seiner Stellung, deren jetzige Dotation den von ihm verlangten Arbeiten und Leistungen in keiner Weise mehr entspreche, hoffen dürfte. Wenngleich er sehr wohl wisse, daß der Staat in pecuniären Remunerationen mit Privatgesellschaften nicht wetteifern könne, so glaube er doch sich darauf berufen zu dürfen, daß andere Regierungen ihre Beamten in einer Stellung wie die seinige wesentlich höher als hier geschehe, besoldeten. Ein jährliches Gehalt von 2500 Thalern erscheine ihm, sowohl im Hinblick auf seine amtliche Wirksamkeit als im Vergleiche mit demjenigen, was anderswo für ähnliche Leistungen gezahlt werde, ein wohlbegründeter Anspruch, und jedenfalls werde er, falls Senat und Bürgerschaft ihm dasselbe unter Aufrechterhaltung seiner jetzigen

Wohnungsvergütung zusichern wollten, gern in seinem gegenwärtigen Amtsverhältnisse bleiben.

Dem Senate war es nicht zweifelhaft, daß es wünschenswerth sei, den Oberbaurath Berg dem hiesigen Staate zu erhalten, und daß dessen Leistungen selbst eine so erhebliche Gehaltserhöhung, wie er sie in Anspruch nahm, rechtfertigten. Er wollte jedoch, ehe er dieserhalb sich an die Bürgerschaft wende, zuvor die Ansicht der beiden bauenden Deputationen vernehmen. Diese haben in einer gemeinschaftlichen Sitzung den Gegenstand berathen und sich einstimmig für die beantragte Bewilligung in der Weise erklärt, daß das Gehalt der Baudirectoren auf 2000 Thaler, ausnahmsweise und persönlich jedoch für den Oberbaurath Berg und nicht minder für dessen verdienten Collegen, den Oberbaurath Schröder, auf 2500 Thaler festgesetzt auch beiden Genannten ihre Dienstwohnung gegen die bisherige Vergütung belassen werde. Dabei theilten die beiden Deputationen die Ansicht des Senats, daß die Frage wegen der dem Oberbaurath Berg für den Bau der Eisenbahn Uelzen-Langwedel gebührenden Vergütung bei dieser Gelegenheit zur Sprache zu bringen und zu entscheiden sei, vorbehaltlich des Termins der Auszahlung, welche erst nach zufriedenstellender Vollendung des Baues zu erfolgen habe.

Daß dem Oberbaurath Berg für die gedachte, außerhalb seiner hiesigen amtlichen Wirksamkeit liegende Bauleitung eine besondere Vergütung zukomme, versteht sich von selbst und schon deshalb, weil, wenn man die Ausführung einem anderen Techniker übertragen hätte, diesem das übliche Bauhonorar dafür hätte gewährt werden müssen. Da die erbaute Bahnstrecke etwa 12 Meilen lang ist, so erscheint die Summe von 5000 Thalern, welche der Senat vorbehaltlich der Zustimmung der Bürgerschaft dem Oberbaurath Berg für diese Arbeit in Aussicht gestellt und mit welcher letzterer sich einverstanden erklärt hat, der Sachlage angemessen und selbst geringer als die in solchen Fällen gewöhnliche Remuneration.

Sodann ist bei diesem Anlasse zur Erwägung gekommen und als zweckmäßig erkannt worden, die Dienstinstruction der Baudirectoren, soweit sie denselben unter gewissen Vorbehalten Privaterwerb gestattet, einer Revision zu unterziehen. Nach Ansicht des Senats wäre die beantragte Gehaltsverbesserung nur unter der Voraussetzung zu gewähren, daß die Baudirectoren auf alle Arbeiten für Dritte und überhaupt allen Nebenerwerb zu verzichten, dagegen aber die Verpflichtung zu übernehmen hätten, technischen Arbeiten für Stiftungen, Schulen, Corporationen und communale Verbände, wenn der Senat sie damit beauftrage, unentgeltlich sich zu unterziehen. Dadurch würde übrigens die den Baudirectoren zustehende Befugniß zur Ertheilung technischer Gutachten und zur Abhaltung von Consultationen gegen Entgelt nicht geschmälert werden, wenngleich es sich empfiehlt in der Dienstinstruction zu bevorzugen, daß diese — den höheren Technikern wohl überall eingeräumte — Freiheit an den Amtspflichten der Baudirectoren ihre Grenze finden müsse. Es wäre mithin die Gestattung solcher Gutachten und Consultationen durch den Zusatz einzuschränken: „soweit nach Ansicht des Senats die Dienstgeschäfte der Baudirectoren nicht darunter leiden.“ Endlich bedarf es kaum ausdrücklicher Erwähnung, daß es nicht die Meinung sein kann durch das Verbot der Privatarbeiten unseren Technikern etwaige technisch-literarische Thätigkeit in ihren Mußestunden zu untersagen.

Ein ferneres Gesuch des Oberbauraths Berg betrifft die Anrechnung seiner in auswärtigem Dienste zugebrachten Dienstjahre bei demnächstiger Bemessung seiner Pension. Der Senat glaubt, daß es der Billigkeit entspricht, dem Oberbaurath Berg bei seiner Pensionirung diejenige Dienstzeit anzurechnen, welche er vor seinem Eintritte in seine jetzige Stellung in einem zur Pension berechtigenden auswärtigen Staatsamte zugebracht hat. Der Nachweis, von welchem Zeitpunkte an diese auswärtigen Dienstjahre zu berechnen seien, muß vorbehalten bleiben; für jetzt wird es genügen, im Principe die Zustimmung zu diesem Gesuche auszusprechen. Für den Oberbaurath Schröder, welcher bereits das Maximum der Pensionsberechtigung erreicht hat, bedarf es eines solchen Beschlusses nicht.

Vorstehendem nach beantragt der Senat

- 1) daß das Gehalt der Baudirectoren vom 1. April d. J. an auf 2000 Thaler jährlich und ausnahmsweise und persönlich für den Oberbaurath Schröder und den Oberbaurath Berg auf 2500 Thaler jährlich

festgesetzt, dagegen denselben der bisher ihnen gestattete Privaterwerb nach Maßgabe der oben ausgesprochenen Grundsätze, untersagt und die unentgeltliche Uebernahme der ihnen vom Senat aufgetragenen technischen Arbeiten für Stiftungen, Schulen, Corporationen und communale Verbände zur Pflicht gemacht werde;

- 2) daß den beiden gegenwärtigen Baudirectoren ihre jetzige Dienstwohnung gegen die bisherige Vergütung verbleibe;
- 3) daß dem Oberbaurath Berg nach erfolgter zufriedenstellender Ausführung der Eisenbahn Nelsken-Langwedel ein Bauhonorar von 5000 Thalern bewilligt und
- 4) ihm die Anrechnung der in einem auswärtigen, zur Pensionirung berechtigenden Staatsamte zugebrachten Dienstjahre bei Bemessung seines künftigen hiesigen Ruhegehalts zugesichert werde.

2. Gehaltsverhältnisse der Baubeamten.

Bei Gelegenheit der gutachtlichen Äußerung über die Gehaltsverbesserung der Oberbauräthe haben die Deputationen für Baugesundheitswesen und für Häfen und Eisenbahnen empfohlen, nunmehr auch die Stellung und die Gehaltsverhältnisse der in zweiter Linie stehenden Baubeamten einer Revision zu unterziehen. Der Senat ist einer gemeinschaftlichen Berathung dieses Gegenstandes nicht entgegen, und stellt daher anheim, eine Deputation zu dem Ende zu beauftragen.

3. Straßenbau.

Von der Baudeputation ist über die vorigjährigen Straßenbauarbeiten der übliche Bericht erstattet worden, welcher der Bürgerschaft hieneben zugeht.

4. Anlagen der Wunstorf-Bremer und Bremen-Geeste-Bahn.

Den beifolgenden Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, die Bewilligung der erforderlichen Mittel für Ergänzungen verschiedener Anlagen der Wunstorf-Bremer und der Bremen-Geeste-Bahn betreffend, theilt der Senat der Bürgerschaft zu ihrer Erklärung mit, indem er die seinige sich vorbehält.

5. Schuppen am Weserbahnhof.

Unter gleichem Vorbehalte läßt der Senat einen Bericht derselben Deputation, die Wiederherstellung des Schuppens Nr. 3 am Weserbahnhof betreffend, der Bürgerschaft zur Beschlußfassung hieneben zugehen.

6. Besetzung von Deputationen.

In Folge des Ablebens des Herrn Senator Donandt sind nach stattgehabter Ergänzung des Senats in der Besetzung verschiedener Deputationen Veränderungen eingetreten, welche der Senat im Nachfolgenden der Bürgerschaft zur Kenntniß bringt:

- 1) In die Deputation wegen des Zuchthauses und der Gefängnisse ist Herr Senator Pauli,
- 2) in die Deputation wegen des Strafrechts und der Strafproceßordnung, deren Commissorium bis auf die Revision der strafrechtlichen Bestimmungen der Steuergesetze und die Entwerfung eines Disciplinargesetzes erledigt ist, Herr Senator Albert Gröning und Herr Senator Pauli,
- 3) in die Deputation für Verwaltung der öffentlichen Grundstücke, aus welcher Herr Senator Tetens scheidet, Herr Senator Herm. Gröning, ferner an die Stelle des ausscheidenden Herrn Senator Herm. Gröning
- 4) in die Deputation wegen der Gassenreinigung, sowie
- 5) in die Deputation für die öffentlichen Spaziergänge Herr Senator Tetens eingetreten;
- 6) aus der Deputation wegen Abwendung von Wassergefahren sind Herr Senator H. A. Schumacher und Herr Senator Pürman,
- 7) aus der Löschdeputation Herr Senator Herm. Gröning entlassen.

Anlage I.

Anlage II.

Anlage III m. 4 Unter-Anlag.
(1 Zeichnung.)

Anlage I.
zur Mittheilung des Senats
vom 22. März 1872.

Bericht der Baudeputation,

die im Jahre 1871 ausgeführten und in der Ausführung begriffenen
Straßenbauarbeiten betreffend.

Die Deputation erlaubt sich auf Grund eines von der Abtheilung für den Straßenbau erstatteten Berichts über die derselben aufgetragenen Arbeiten des Jahres 1871 das Folgende mitzutheilen:

I. Von den im Jahre 1870 begonnenen Arbeiten wurde die Straße Auf Rembertikirchhof vollendet, während die Aufhöhung und Canalisirung der Feld- und Horner-Straße wegen vielfacher Verhandlungen mit den Eigenthümern der anliegenden Grundstücke und des später eingetretenen Expropriationsverfahrens nicht zum Abschluß gebracht werden konnte. Die Deputation hofft indeß im Laufe des Sommers mit diesen Arbeiten fertig zu werden.

II. Die beschafften Neubauten sind folgende:

Dobben und Sielwall, von der Brangenstraße bis Osterdeich, Canalisirung, Neulegung der Fahrbahn, sowie des Trottoirs bis zum Triebel'schen Hause.

Kleine Helle, Canalisirung, Neulegung der Fahrbahn und des Trottoirs.

Vor Stephanikirchhof, theilweise Canalisirung, Umlegung der Fahrbahn und des Trottoirs.

Lingenstraße, Canalisirung, Neulegung der Fahrbahn und des Trottoirs.

Georgstraße, Neulegung der Fahrbahn und des Trottoirs.

Kaufmannsmühlentamp, theilweise Pflasterung.

Haserkamp, theilweise Canalisirung, Pflasterung und theilweise Trottoir.

Fehrsfeld, Canalisirung, Neulegung der Fahrbahn und des Trottoirs.

Osterdeich, Canalisirung, Pflasterung und theilweise Trottoir.

Hoppenbank und Adlerstraße, Canalisirung, Regulirung der Bau-
linien, Neulegung der Fahrbahn und des Trottoirs.

Bahnhofstraße, vom Breitenweg bis zum Heerdenthor, Neulegung
der Fahrbahn und des Trottoirs.

Alte Nordstraße, Canalisirung, Neulegung der Fahrbahn und des
Trottoirs.

Grünenstraße, von der Allee bis zur Brautstraße, Canalisirung,
Neulegung der Fahrbahn und des Trottoirs.

III. Umlegungen des Pflasters haben bei den nachstehend verzeichneten Straßen
stattgefunden:

Große Hundestraße, Fahrbahn und Trottoir.

Löningstraße, Fahrbahn und Trottoir.

Breitenweg, theilweise Umlegung des Trottoirs.

Wiesenstraße, Umlegung des Trottoirs.

Brautstraße, Umlegung des Trottoirs.

Glockenstraße, Fahrbahn und Trottoir.

Gerhardstraße, Umlegung des Trottoirs.

Pelzerstraße, Fahrbahn und Trottoir.

Philosophenweg, Fahrbahn und Trottoir.

IV. Größere Reparaturen ließ die Deputation ausführen:

Am Osterthorssteinweg, an der Osterthorstraße und der Domschaide, am Torfcanal, an der Contrescarpe zwischen Nichtweg und Heer-
denthor, und besorgte endlich als Privatarbeit

V. a. für die Baudeputation (Abtheilung Hochbau)

die Canalisirung, Bepflasterung der Fahrbahn und des Trottoirs
des Stephanithors-Vollwerks und Fischerdeichs,

sowie

Verbreiterung und Bepflasterung der Sonnenstraße;

b. für die Polizeidirection

die Anlage des Wagenplatzes in der Neustadt;

außerdem

c. für verschiedene Unternehmer die Canalisirung, Bepflasterung zc. der
Umlandstraße, Mathildenstraße, Kronenstraße, Alwinenstraße,
Friesenstraße, Lutherstraße, Contrescarpe bei der Schillerstraße,
Bürgerstieg, Hornerstraße, Ahornstraße, An der Aue, Am Fesens-
feldt, Am Bredenkamp, Landwehrstraße, Schröderstraße,

welche indeß zum Theil noch nicht haben vollendet werden können, da
die Fertigstellung derselben von dem Fortschreiten anderer Neubauten
abhängt.

VI. Bezüglich der für das laufende Jahr in Aussicht genommenen und be-
willigten Arbeiten, welche nunmehr begonnen werden, muß die Deputa-
tion schon jetzt die Befürchtung aussprechen, daß zu der Beschaffung
derselben die veranschlagten Mittel schwerlich genügen werden, wenn die
eingetretene nicht unerhebliche Steigerung der Materialpreise und der
Löhne in Folge der vergrößerten Thätigkeit auf allen Gebieten des
Bauwesens eine dauernde sein sollte, und daß sie sich daher, wenn auch
zur Zeit das Bedürfniß noch nicht zu übersehen ist, in diesem Falle
Nachbewilligungsanträge wird vorbehalten müssen.

(gez.) Lampe.

(gez.) Bade.

Anlage II

zur Mittheilung des Senats
vom 22. März 1872.

Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen,

verschiedene Ergänzungen und Erweiterungen auf der Wunstorf-Bremer-
und Bremen-Geeste-Bahn betreffend.

Von der Königlich Preussischen Eisenbahn-Direction ist die Mittheilung hierher
gelangt, daß die folgenden Bauausführungen, wofür Preussischerseits die Kosten aus
Betriebsfonds bestritten werden, erforderlich geworden und deshalb für 1872 in
Aussicht genommen seien:

- 1) Herstellung von Hecken 1,060
- 2) Anpflanzung von Akazien und Obstbäumen incl. Anlage von
Baumschulen " 940
- 3) Herstellung zweier Bahnwärterwohnhäuser " 2,000
- 4) Anbau von 9 Wärterwachtbuden an Dienstwohngebäuden
à 150 1/2 " 1,350
- 5) Herstellung eines eisernen Gitters zum Abschluß des Perrons
auf Bahnhof Nienburg " 290

Transport 5640
56

	Transport	⸥	5,640
6)	Vergrößerung der Warteräume auf Bahnhof Geestemünde..	"	1,200
7)	Vergrößerung des Locomotivschuppens auf Bahnhof Geestemünde um 3 Stände.....	"	5,000
8)	Vergrößerung des Stationsgebäudes zu Eistrup (excl. der unterm 12./14. Juli 1871 bereits bewilligten 1900 ⸥)...	"	1,900
9)	Vergrößerung beider Petroleum-Rampen auf Bahnhof Geestemünde.....	"	1,275
10)	Anlage einer Viehrampe daselbst	"	540
11)	Erweiterung der Entwässerungsanlagen zur Trockenlegung des Bahnhofes Nienburg	"	800
12)	Erweiterung der Entwässerungsanlagen zur Trockenlegung des Bahnhofes Verden.....	"	1,500
13)	Beschaffung von Laternen zur besseren Beleuchtung der Perrons und Zufuhrwege	"	228
14)	Vergrößerung der Wasserstation auf Bahnhof Stubben	"	930
Zusammen.....			⸥ 19,013

Da die vorbezeichneten Ergänzungen einestheils zur sichern Betriebsführung erforderlich erscheinen, anderntheils aber nothwendig sind, um den Ansprüchen des mehr und mehr zunehmenden Verkehrs zu genügen, so beantragt die Deputation, die auf Bremen entfallende Hälfte der Kosten mit 9506½ Thaler Courant und zwar den hiesigen Einrichtungen entsprechend für Rechnung des Baues der betreffenden Bahnstrecken zu bewilligen.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.
(gez.) Dackwitz. (gez.) H. H. Schröder.

Anlage III
zur Mittheilung des Senats
vom 22. März 1872.

B e r i c h t

der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, die Wiederherstellung des Schuppens Nr. 3 am Weserbahnhofs betreffend.

Am 30. November vorigen Jahres stürzte ein Theil des Dachs des Güterschuppens Nr. 3 am Weserbahnhofs in Folge heftigen Schneetreibens ein. Aus dem unter Anlage 1 beiliegenden Bericht des Bauinspectors Schweizer vom 2. December und Nachtrag des Oberbauraths Schröder von gleichem Datum ergibt sich, wie sich dies Ereigniß zugetragen hat.

Die Deputation beauftragte darauf unsere Techniker, zu überlegen, auf welche Weise die Wiederherstellung des Schuppens am besten und sichersten zu beschaffen sei. Da dieselben während des Winters auf vielfache Weise in Anspruch genommen waren, hat sich deren Berichterstattung bis jetzt verzögert. Es ist indessen jetzt der Bericht des Bauinspectors Schweizer, Anlage 2, und derjenige des Oberbauraths Schröder, Anlage 3, nebst einer Zeichnung, Anlage 4, eingegangen, aus welchen sich ergibt, daß es sich empfiehlt die nördliche interimistische Blechwand in eine massive Mauer umzuwandeln, da die Beweglichkeit der Ersteren als eine Hauptursache des Einsturzes des Daches angesehen wird. Außerdem wird das südliche Querdach, welches nicht unerheblich gelitten hat, einer gründlichen Reparatur zu unterziehen sein, und endlich das ganz eingestürzte nördliche Dach in der in dem Berichte der Techniker angegebenen Weise wieder aufzubauen sein.

Die Kosten dieser drei Bauausführungen sind zu 4222 Thalern veranschlagt, und zwar

für Herstellung der nördlichen Seitenmauer	fl. 522
für das nördliche Querdach	" 1850
für das südliche Querdach	" 1850
	fl. 4222

Das nicht wieder zur Verwendung kommende Eisenblech ist, weil der Verkaufswert nicht genau angegeben werden kann, von der vorstehenden Summe nicht abgesetzt worden. Es wird daher beabsichtigt, dies Material zu verkaufen und den Ertrag auf Materiallager in Einnahme zu bringen.

So sehr die Deputation bedauert, daß eine so erhebliche Reparatur nothwendig geworden ist, muß sie doch die thunlich rascheste Wiederherstellung des Schuppens dringend empfehlen und beantragt daher die Bewilligung der dazu erforderlichen 4222 Gold-Thaler.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **Duckwitz.**

(gez.) **H. H. Schröder.**

Unter-Anlage I

zur Anlage III. der Mittheilung des Senats
vom 22. März 1872.

Bericht des Bauinspectors Schweiker,

Zerstörung eines Theiles vom Wellenblechdache des Güterschuppens Nr. 3
am Weserbahnhofe betreffend.

Ueber den am 30. November d. J. Nachmittags zwischen 5 und 6 Uhr erfolgten Einsturz des Eisenwellenblechdaches auf dem letzten Fach am Nordende des Güterschuppens No. 3 am Weserbahnhof, 40' breit und ca. 100' lang, beehre ich mich Folgendes zu berichten:

Nach Aussage der im Schuppen beschäftigten Arbeiter und Zimmerleute, welche letztere am Fußboden arbeiten, ist der Unfall plötzlich und ohne daß vorher ein Anzeichen durch Knattern oder dgl. bemerkt ist, eingetreten. Sämmtliche Queranfer sind an den Enden, mit welchen sie in den Gußsäulen der äußern, bekanntlich nicht massiv, sondern provisorisch mit Wellenblech gedichteten Wand, befestigt gewesen, abgerissen, nachdem die Gußsäulen selbst sich um 6—9 Zoll oben nach Innen geneigt und dadurch das Einknicken der Blechdachung herbeigeführt. Allen Anzeichen nach ist als Ursache eine starke einseitige Anhäufung des nassen Schnees wahrscheinlich, welche in der Kehle zwischen dem zerstörten und dem nächsten Dachfache, durch Windströmungen begünstigt, entstanden und bei dem dichten Schneefall und der Dunkelheit nicht bemerkt werden konnte. Der dadurch entstandene starke Druck, welchem auf der andern Seite des runden Daches kein Gegendruck entgegengewirkt hat, weil hier das Dach endigt und also übergroße Schneemasse sich nicht sammeln kann, hat die Dachconstruction einseitig durchgebogen, dadurch schließlich die Anfer an den Enden auf Bruch angestrengt, der dann an den schwächsten Stellen der Schraubengewinde eingetreten ist.

Ich habe zunächst die Abspreizung der nächsten Säulenreihe angeordnet, um dieselbe gegen etwaigen ungewöhnlichen Seitenschub zu sichern, lasse ferner eine Holzwand längs derselben ziehen, um den Schuppen von dem unbedachten Fache abzuschließen und die Theile des zerstörten Daches so unterstützen, daß die darunter liegenden nicht zahlreichen Waaren ohne Gefahr entfernt werden können.

Außerdem habe ich das ebenfalls gefährdete Dachfach längs und zunächst dem Bureauegebäude, welches durch Herabstürzen des Schnees von dem hochliegenden Dache

der Wohnung gelitten hat, der Vorsicht wegen durch Holzsäulen unter der Mitte abgestützt.

Nach Begräumen des zerstörten Dachfaches werde ich sofort weiter darüber berichten, welche Maßregeln zur Wiederherstellung des Daches zu ergreifen sein möchten und inzwischen die nothwendigen Erkundigungen wegen Materialbeschaffung einziehen.

Bremen, den 2. December 1871.

(gez.) J. W. Schweizer.

Bei Ueberreichung des vorstehenden Berichtes verfehle ich nicht, außerdem noch darauf aufmerksam zu machen, daß die vor etwa anderthalb Jahren durch die Erneuerung des Bollwerks nothwendig gewordenen tiefen Ausgrabungen und die Bloßlegung der Wand- und Pfeilerfundamente möglicherweise von nachtheiligem Einfluß auf die innere Verbindung der Eisenconstruction, welche bisher so viele Jahre hindurch viel stärkeren Stürmen und Schneeanhäufungen widerstanden haben, gewesen sind.

Die von dem Bauinspector Schweizer angeordneten Maßregeln sind nothwendig und zweckmäßig und dürften keinen Augenblick verschoben werden. Ich ersuche daher dieselben nachträglich zu genehmigen.

Ueber die vollständige Wiederherstellung kann erst, wenn sich Alles übersehen läßt, speciell Bericht erstattet werden.

Bremen, den 2. December 1871.

(gez.) A. Schröder.

Unter-Anlage 2
zur Anlage III. der Mittheilung des
Senats vom 22. März 1872.

Bericht des Bauinspectors Schweizer,

Wiederherstellung des zerstörten Daches auf dem Güterschuppen Nr. 3
des Weserbahnhofes betreffend.

Hierneben überreiche ich Zeichnung und Kostenanschlag über die Wiederherstellung des Daches auf dem Güterschuppen Nr. 3 des Weserbahnhofes.

Da es sich empfiehlt, die Bedachung von Schiefer auf Schalung zu wählen, so habe ich leichte schmiedeeiserne Gitterträger als Binder angenommen, welche ihr Auflager und ihre Befestigung an den starken schmiedeeisernen Gossenträgern finden und in Entfernungen von 3^m 57. die 7 Pfetten tragen, auf welchen die Sparren schluß der Querdächer bleiben unverändert, an der Landseite dagegen sind dieselben nördlichen Ende des Gebäudes dreieckig aufzuziehen. Außerdem ist die jetzt an dem zu ersetzen.

Da außer dem zerstörten nördlichen Querdach auch das südliche zunächst der Wohnung stark gelitten hat, so erlaube ich mir den Vorschlag, diese beiden Querdächer neu herzustellen, zur Ueberdeckung des Perrons aber vorläufig das Wellenblechdach in jetziger Form beizubehalten. Die Kosten stellen sich nach Ausweis des Anschlags im Ganzen auf 4222 Thaler.

Bremen, den 27. Februar 1872.

(gez.) J. W. Schweizer.

Unter-Anlage 3

zur Anlage III. der Mittheilung des Senats
vom 22. März 1872.

Indem ich hierdurch Bericht und Anschlag des Bauinspectors Schweizer über Wiederherstellung des im vergangenen Winter durch Sturm beschädigten Daches über dem Güterschuppen Nr. 3 überreiche, erlaube ich mir darüber Nachstehendes zu berichten.

In dem Berichte sind eigentlich drei Anträge enthalten, nämlich Wiederherstellung der Dachfläche über dem äußersten Theile des qu. Schuppens und Errichtung einer massiven Giebelmauer an der nordwestlichen Seite anstatt der bisherigen provisorischen Blechwand und endlich Erneuerung der ebenfalls durch Sturm beschädigten Dachfläche an der südöstlichen Seite.

Aus denselben Gründen, welche bereits bei Errichtung des Güterschuppens Nr. 2 maßgebend waren, wird auch hier die Ersetzung der durch Sturm zerstörten Eisenblechdeckung durch Schiefer empfohlen.

In Betreff der Ersetzung der Blechwand am nordwestlichen Ende des Schuppens wird nur zu bemerken sein, daß der qu. Schuppen eigentlich auf drei Abtheilungen zu je 120 Fuß berechnet war, indessen im Jahre 1858 erst in zwei Abtheilungen aufgeführt, nur durch eine leichte Blechwand geschlossen worden ist, letzteres, weil man annahm, daß die vollständige Herstellung des Schuppens in der ursprünglich projectirten Ausdehnung in wenigen Jahren erfolgen würde.

Da indessen hierzu auch jetzt noch wenig Aussicht vorhanden ist, so empfiehlt es sich um so mehr den Schuppen durch eine stabilere massive Wand abzuschließen, als die Beweglichkeit der Blechwand eine Hauptursache der Beschädigung des Daches durch den vorjährigen Sturm gewesen ist.

Die Construction und Kostenberechnung des Bauinspectors Schweizer habe ich im Einzelnen revidirt und richtig befunden.

(gez.) A. Schröder.

Berichtigungen.

Auf Seite 73 der Verhandlungen ist Zeile 20 von unten zu lesen: b) Tit. II. bis XIII. Baukosten 1,285,000 Thaler.

Auf Seite 185, Zeile 6 von unten, bei „Inseratensteuer“ unter „1869“ ist statt „18,100“ zu lesen: 18,000.

Auf Seite 186, Zeile 15 von unten, ist nach den Worten „bewilligten Ausgaben-Etat von“ statt „2,605,079 Thaler“ zu lesen: 2,695,079 Thaler.

Auf Seite 187, Zeile 6 von oben, beim Jahre 1871 ist unter der Rubrik „Wirklicher Bedarf“ statt „3,542,000“ zu lesen: 2,542,000.

Historische

Die Geschichte der Stadt ist eine der interessantesten und wichtigsten der Welt. Sie ist eine der ältesten Städte der Welt und hat eine lange Geschichte.

Die Geschichte der Stadt ist eine der interessantesten und wichtigsten der Welt. Sie ist eine der ältesten Städte der Welt und hat eine lange Geschichte.

Die Geschichte der Stadt ist eine der interessantesten und wichtigsten der Welt. Sie ist eine der ältesten Städte der Welt und hat eine lange Geschichte.

Die Geschichte der Stadt ist eine der interessantesten und wichtigsten der Welt. Sie ist eine der ältesten Städte der Welt und hat eine lange Geschichte.

Die Geschichte der Stadt ist eine der interessantesten und wichtigsten der Welt. Sie ist eine der ältesten Städte der Welt und hat eine lange Geschichte.

Die Geschichte der Stadt ist eine der interessantesten und wichtigsten der Welt. Sie ist eine der ältesten Städte der Welt und hat eine lange Geschichte.

(1875) 11. April

Die Geschichte der Stadt ist eine der interessantesten und wichtigsten der Welt. Sie ist eine der ältesten Städte der Welt und hat eine lange Geschichte.

Die Geschichte der Stadt ist eine der interessantesten und wichtigsten der Welt. Sie ist eine der ältesten Städte der Welt und hat eine lange Geschichte.