Mittheilung des Senats

vom 17. October 1879.

1. Witwenanstalt für bürgerliche Beamte.

Der Senat hat, nachdem die Finanzdeputation auf dringendes Ansuchen der Deputation für die Witwenanstalt sich einverstanden erklärt hatte, seinerseits kein Bedenken getragen, dem Antrage der Deputation für die Witwenanstalt auf Uebertragung der Arbeiten der Rechnungsführung bei derselben an die Beamten der Generalkasse gegen eine billige Vergütung von ℳ. 1000 jährlich, beizutreten. Es war hiebei wesentlich der Gesichtspunkt maßgebend, daß es sich um einen vorübergehenden Nothstand handelt, zu dessen Beseitigung andere bessere Vorschläge von keiner Seite zur Zeit haben gemacht werden können.

Dem Beschlusse der Bürgerschaft, den Beamten der Generalkasse ohne jegliche Vergütung die fraglichen Arbeiten zu übertragen, vermag der Senat seine Zustimmung nicht zu ertheilen. Es ist nicht bestritten, daß die Rechnungsführung der Witwenanstalt sehr erhebliche und sehr verantwortliche Arbeiten mit sich bringt, was auch kaum einer näheren Begründung bedarf, wenn man erwägt, daß es sich um Verwaltung eines Capitals von ℳ. 700 000 und um die fortwährende verantwortliche Ueberwachung der stets wechselnden Verhältnisse von ca. 700 Interessenten handelt. Es hat deshalb bereits in diesem Jahre die Deputation dem Rechnungsführer eine ständige Schreibhülfe von monatlich ℳ. 150 oder jährlich ℳ. 1 800 aus den Einnahmen der Anstalt bewilligen müssen. Es liegt jedoch auf der Hand, daß dieser Zustand kein erwünschter sein kann und es namentlich im dringenden Interesse der Anstalt liegt, daß zu der Ueberleitung derselben in die revidirten Gesetze zuverlässige, erprobte Beamte, nicht wechselnde ungeübte Hülfsarbeiter verwandt werden. Ferner ist nicht zu bezweifeln, daß die betreffenden Beamten der Generalkasse zur Zeit bereits in dem Maße von den Geschäften der Generalkasse in Anspruch genommen sind, daß ihnen Unbilliges zugemuthet würde, wenn man ihnen eine derartige erhebliche Arbeit, die außerdem mit ihren Amtsgeschäften in keiner Beziehung steht, ohne jegliche Vergütung übertragen wollte. Daß die beantragte Vergütung mit dem Gesetze, die Rechtsverhältnisse der Beamten betreffend, im Widerspruch stehe, ist nicht erfindlich. In den §§ 25 und 29 dieses Gesetzes ist, soweit sie hier in Betracht kommen, ausgesprochen, daß dem Beamten für amtliche Nebengeschäfte kein Anspruch auf Vergütung zustehe, desgleichen, daß demselben Geschäfte übertragen werden können, welche in seiner Instruktion nicht vorgesehen sind; über das Vorhandensein der erforderlichen Voraussetzungen entscheidet der Senat; es ist jedoch bei der Berathung des fraglichen Gesetzes (Verhandlg. zwischen Senat und Bürgerschaft 1874, pag. 1 und 42) vom Senat mit Zustimmung der Bürgerschaft betont worden, daß eine Durchführung dieser Grundsätze nicht dahin führen dürfe, dem Beamten Unbilliges zuzumuthen, vielmehr eine Vergütung für außerordentliche über das gewöhnliche Maß hinausgehende Anstrengungen vorbehalten bleiben müsse. Da zur Zeit eine definitive Einrichtung der Rechnungsführung bei der Witwenanstalt nicht hat erreicht werden können, werden die weiteren Anträge der verwaltenden Deputation abzuwarten sein. Mittlerweile wird dieselbe mit geeigneter Schreibhülfe den Bedürfnissen der Rechnungsführung thunlichst zu genügen und zu diesem Zweck im jährlichen Budget die Bewilligung einer angemessenen Summe zu beantragen haben, um nicht ferner genöthigt zu sein, die Mittel der Witwenanstalt in Anspruch zu nehmen und hierdurch das vorhandene Deficit zu vergrößern.

2. Bewilligung eines Ruhegehalts an den Gerichtsboten Hemmelmann.

Der Gerichtsbote **Julius Gottlieb Hemmelmann**, welchem auf sein Ansuchen die Entlassung aus seinem Amt zum 1. October d. J. vom Senat bewilligt ist, hat darum nachgesucht, daß ihm ein Ruhegehalt gewährt werde. Derselbe, jetzt im 75. Lebensjahre stehend, ist 43 Jahre Gerichtsbote und seit dem Jahre 1845 mit der Wahrnehmung der Geschäfte eines Gerichtsboten bei der Pupillencommission beauftragt gewesen, in welcher letzteren Stellung er seit dem Jahr 1846 eine feste jährliche Vergütung von ℔ 130, seit dem Jahr 1850 von ℔ 200 und seit dem Jahr 1862 von ℔ 212 resp. ℳ 704.50 bezogen hat. In Rücksicht hierauf und auf seine von dem Richtercollegium bezeugte große Pflichttreue, Sorgfalt und Beflissenheit in der Wahrnehmung seiner amtlichen Geschäfte hat das Richtercollegium in einem dem Senat erstatteten Bericht ein Ruhegehalt für den Genannten zum Belauf von jährlich ℳ 500 empfohlen. Da derselbe Beamter im Sinne des Beamtengesetzes ist, jedoch nicht zu den pensionsberechtigten Beamten gehört, bedarf es zu der fraglichen Bewilligung eines Beschlusses von Senat und Bürgerschaft. Indem der Senat sich für dieselbe ausspricht, beantragt er, daß auch die Bürgerschaft sich damit einverstanden erkläre, daß dem Gerichtsboten **Hemmelmann** ein jährliches Ruhegehalt von ℳ 500, vom 1. October d. J. an gerechnet, bewilligt werde.

3. Winterhafen für Unterweserfahrzeuge und Seeschiffe, Lagerschuppen in Bremerhaven.

Der Senat theilt der Bürgerschaft einen Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, unter Vorbehalt seiner Erklärung über den gestellten Antrag, hieneben mit.

Anlage.

Bericht.

Nachdem durch die fortschreitende Vertiefung des Fahrwassers der Weser die Stadt Bremen für eine Anzahl von Seeschiffen erreichbar, durch den Bau der festen Kaiserbrücke aber die Schlachte für die Leichterfahrzeuge mit feststehenden Masten unzugänglich geworden ist, hat sich der städtische Sicherheitshafen immer mehr zu einem Verkehrshafen mit dadurch hervorgerufenen Lösch- und Ladeanstalten herausgebildet und seine ursprüngliche Bestimmung eines Schutzhafens für überwinternde Schiffe ist in demselben Maße in den Hintergrund getreten. Um beiden Zwecken gleichmäßig zu dienen, hat sich der Sicherheitshafen zu klein erwiesen, die Wichtigkeit seiner Benutzung als Verkehrshafen überwiegt aber diejenige seiner früheren Bestimmung, zumal es an städtischen Lösch- und Ladeplätzen mangelt und ein Ersatz der am Sicherheitshafen eingerichteten nicht leicht zu finden ist. Viel eher wird sich Aushülfe für den Winterhafen schaffen lassen, und zwar an einer Stelle, welche schon früher für Anlage eines städtischen Hafens ausersehen wurde. Der anliegende ausführliche Bericht des Bauinspectors **Heineken** giebt darüber nähern Aufschluß, wie auf dem Waller Wied eine solche Anlage in billigster Weise herzustellen sein würde. Der Oberbaudirector **Franzius** giebt in Uebereinstimmung mit dem Bauinspector **Heineken** unter den von diesem ausgearbeiteten drei Projekten dem mit Nr. 3 bezeichneten den Vorzug und dieser Ansicht hat sich die Deputation angeschlossen. Sie erlaubt sich daher die Ausführung dieses Projekts zu beantragen und ersucht um Bewilligung des veranschlagten Kostenbetrages von ℳ 78 000 und dessen Einstellung in das Budget für außerordentliche Verwendungen.

Die Deputation hat sich nicht verhehlt, daß die ungünstige Finanzlage von Ausführung kostspieliger Staatsbauten abhalten muß; gleichwohl hält sie sich verpflichtet, zu gegebener Zeit auf ein Bedürfniß aufmerksam zu machen, welches immer dringender wird und nach Verlauf eines weitern Jahres so störend werden dürfte, daß entweder der Verkehr im Sicherheitshafen beschränkt oder die Winterlage suchenden Schiffe abgewiesen werden müßten. Das Eine wie das Andere könnte nicht ohne Schädigung unserer Handelsinteressen geschehen. Da für Winter-

lage der Schiffe Hafengeld bezahlt wird und der Ausfall an solcher Einnahme im Sicherheitshafen durch den vermehrten Verkehr derjenigen Schiffe, die ihn zum Löschen und Laden aufsuchen, höchst wahrscheinlich ersetzt werden wird, so dürfte die Ausgabe von ℳ. 78 000 auch eine genügende Verzinsung versprechen, wenn man außerdem berücksichtigt, daß die Einbuße an Pachterlös aus dem Waller Wied durch die Pacht für Grasschnitt zum großen Theile wieder ersetzt werden wird. Eine Kündigung der jetzigen Pachtverträge muß vor Martini dieses Jahres geschehen und wird die Deputation das Erforderliche dieserhalb veranlassen.

Von der auf dem Bahnhof Bremerhaven den Betrieb führenden königlich preußischen Eisenbahnverwaltung ist schon zu wiederholten Malen darauf hingewiesen worden, daß in Zeiten lebhaften Verkehrs die auf jenem Bahnhofe vorhandenen Güterschuppen zur Aufnahme der Güter nicht ausreichen, weshalb sie die Erbauung je eines neuen Güterschuppens am alten Hafen und am neuen Hafen als dringend nothwendig bezeichnete. Die Deputation muß dieses Bedürfniß anerkennen. Im letzten Winter hat es sich öfter ereignet, daß größere Waarenmengen bei den ungünstigsten Witterungsverhältnissen im Freien gelagert werden mußten, weil es an Schuppenraum mangelte, und nachgewiesenermaßen hat im Laufe dieses Jahres von den Schiffen, welche in den neuen Hafen legten, eine größere Anzahl ungebürlich lange warten müssen, ehe sie einen Schuppenplatz zum Löschen oder Laden erhalten konnten; mehrere legten in den Kaiserhafen, um nur in die Nähe eines Schienenstranges zu kommen, andere wurden nach Geestemünde beordert. Diese Calamität hat die Direction des Norddeutschen Lloyd veranlaßt, gleich wie sie schon vor mehreren Jahren am alten Hafen auf Staatsgrund einen Schuppen errichtet hat, bei der Deputation um pachtweise Ueberlassung eines Staatsgrundstücks am neuen Hafen nachzusuchen, zum gleichen Zwecke der Erbauung eines hölzernen Schuppens, in welchem ihre Dampfer die angebrachten Güter direct löschen können. Die Deputation hat diesem Ansuchen sofort durch Ueberweisung des noch freien Platzes an der Ostseite des neuen Hafens zwischen dem ersten Staatsgüterschuppen und der den alten und neuen Hafen trennenden Straße entsprochen; die Ausführung des Planes wird ehestens in Angriff genommen werden.

Wenn nun auch durch diesen Bau vermehrte Gelegenheit zum Löschen in bedeckte Räume nicht allein den Dampfern des Norddeutschen Lloyd, sondern bei zeitweiliger Nichtbenutzung des Liegeplatzes durch diese, auch andern Schiffen, wie es ausbedungen worden, geboten werden wird, so kann dennoch nicht erwartet werden, daß damit dem oben geschilderten Bedürfniß vollständig abgeholfen sei. Denn für andere als Lloydschiffe wird der Schuppen in Wirklichkeit keine große Bedeutung haben, da der Norddeutsche Lloyd die aus seinen Dampfern zu löschenden Güter zwar nicht auf längere Zeit in dem Schuppen lagern, aber doch nach den Adressen der Empfänger sofort sondern will, damit sie, wenn alsdann mittelst Eisenbahn oder Leichter der Stadt Bremen zugeführt, den Raum der Empfangsstellen auf den Bahnhöfen und der städtischen Löschplätze nur für möglichst kurze Zeit in Anspruch nehmen. Es können also die aus anderen Schiffen eventuell zu löschenden Güter nur direct durch den Schuppen durchgeführt werden. Auch die Entlastung der Staatsschuppen durch den Bau des Lloydschuppens wird nicht so durchgreifend sein, um eine Vermehrung der ersteren entbehrlich zu machen, daher hat sich die Deputation mit dem Plane beschäftigt, an der Ostseite des neuen Hafens einen fünften Staatsschuppen zu erbauen. Es wurde anfangs ein massiver Schuppen projektirt; um jedoch die Kosten des Baues, ℳ. 190 000 einschließlich der Kaje, möglichst zu ermäßigen, wurde die Herstellung eines provisorischen hölzernen Schuppens in Aussicht genommen, dessen Kosten auf ℳ. 44 000 und einschließlich der Kaje auf ℳ. 70 000 veranschlagt worden sind. Auch diesem Projekte ist noch nicht näher getreten, denn vor Kurzem hat eine Anzahl hiesiger Getreidefirmen, welche von demselben Kenntniß erhalten hatten, der Deputation das Anerbieten gemacht, für eine gewisse Reihe von Jahren den Raum für ein bestimmtes Quantum Getreide oder andere Güter in feste Miethe zu nehmen, falls der Staat, anstatt des hölzernen Schuppens, welcher, einstöckig erbaut, nur zum Löschen und Laden

der Güter dienen würde, ein Niederlagegebäude mit Unterraum und zwei Böden bauen lassen sollte, dessen Unterraum dem ebengenannten Zwecke der Durchführung der Güter vom Schiffe auf die Eisenbahn und umgekehrt, dessen Böden aber als Lagerraum dienen würden. Selbstverständlich handelt es sich dabei um einen kostspieligen massiven, stark zu fundamentirenden Bau, über dessen Herstellungsplan im Einzelnen, die Veranschlagung der Kosten und seine Rentabilität durch Vermiethung erst noch genaue Ermittelungen anzustellen sind, bevor darüber ein zuverlässiger Bericht erstattet werden kann. Indem die Deputation sich diesen noch vorbehält, hat sie geglaubt, des Projekts bei dieser Veranlassung erwähnen zu sollen, ohne sich schon jetzt für dasselbe zu erklären; sie wird ehestens auf den Gegenstand zurückzukommen sich erlauben, welcher, wenn der Plan in einer oder anderer Weise zur Ausführung geeignet befunden werden sollte, in das Separatbudget der außerordentlichen Verwendungen einzustellen sein würde.

(gez.) **Grave.** (gez.) **Franz Tecklenborg.**

(gez.) **H. Woltjen.** (gez.) **Beurmann.**

Unteranlage.

Bericht des Bauinspector Heineken.

Der Sicherheitshafen hat bei seiner Anlage und lange Jahre hindurch einzig und allein den Zweck gehabt, den Weserfahrzeugen Schutz gegen die Gefahren des Eisganges zu geben, daher auch sein Name. Es war verboten, im Sicherheitshafen zu löschen oder zu laden. Erst in späteren Jahren wurde die Expedition der Auswanderer nach dem Sicherheitshafen verlegt. In neuerer Zeit ist bekanntlich der Sicherheitshafen der Haupt-Lösch- und Ladeplatz für tiefgehende Fahrzeuge. Nicht nur der allergrößte Theil des Verkehrs, der früher an der Schlachte war, hat sich nach dem Sicherheitshafen gewandt, sondern auch eine nicht kleine Anzahl Seeschiffe der Europäischen Fahrt suchen jetzt, nachdem das Fahrwasser der Weser sich nicht unerheblich gebessert hat, die Stadt Bremen auf und können, wenn sie tiefer gehen, nur im Sicherheitshafen einen Liegeplatz finden, wo sie auch bei niedrigem Wasser flott liegen.

Es dient jetzt also der Sicherheitshafen zwei ganz verschiedenen Zwecken, die zeitweise nur schwer oder gar nicht mit einander zu vereinigen sind. Gewiß ist die Nothwendigkeit eines Hafens für kleinere Seeschiffe mit Lösch- und Ladevorrichtungen in möglichster Nähe der Stadt allgemein anerkannt. Auch kann der Sicherheitshafen mit dem Woltmershauser Kanal den Ansprüchen noch auf längere Jahre genügen, weil eine Vergrößerung und Vermehrung der Lösch- und Ladevorrichtungen leicht zu erreichen ist. Anderen Theiles ist aber auch ein Winterhafen, der den Schiffen Schutz gegen die Gefahren des Eisganges giebt, nicht zu entbehren. Außerdem ist zu berücksichtigen, daß den Seeschiffen der Europäischen Fahrt, welche im Herbst hier kommen und dann meistens den Winter über hier bleiben, ein Platz zum Ueberwintern angewiesen werden muß.

Die Ostseehäfen sind im Winter und Frühjahr durch Eis geschlossen. Die Holländischen und Ostfriesischen Schiffe legen gewöhnlich im Herbst auf. Wollte man diesen Schiffen einen Liegeplatz verweigern, so würden die Schiffe im Herbst Ladung nach anderen Plätzen oder eine erhebliche höhere Fracht nehmen, außerdem wäre im Frühjahr bei Eröffnung der Schiffahrt kein Angebot von Schiffen.

Die Lage Bremens ist derart, daß man den hierkommenden Schiffen berechtigte Forderungen nicht abschlagen darf. Unterhalb Bremen liegen an der Weser mehrere Häfen, deren Concurrenz Bremen zu bestehen hat.

Diese Winterlage der Seeschiffe dauert von Anfang November bis in den März hinein. Das Gesetz: „Benutzung der städtischen Häfen betreffend" sagt: daß Schiffe, welche in den Monaten November bis März einschließlich zum Löschen oder Laden in den Hafen legen, nur dann von Hafengeld befreit sind, wenn sie denselben binnen 10 Tagen wieder verlassen.

Diese Zeit von 5 Monaten ist als Dauer der Winterlage zu betrachten, und in der That liegen selbst im April noch häufig Seeschiffe im Sicherheitshafen, welche auf Fracht oder Eröffnung der Schiffahrt nach der Ostsee warten.

Wenn nicht gerade durch Eisgang die Weserschiffahrt gesperrt ist, dient der Sicherheitshafen sowohl zur Winterlage als auch dem Verkehr und diese beiden Zwecke lassen sich nicht vereinigen. Schon im vorigen und auch in diesem Frühjahr zeigten sich Unzuträglichkeiten.

Es kommt hinzu, daß die Lösch- und Ladevorrichtungen am Sicherheitshafen dringend einer Vermehrung bedürfen. Hierzu ist die den jetzigen Anlagen gegenüberliegende Seite des Sicherheitshafens am geeignetsten. Diese Seite des Hafenbassins wird aber vorwiegend als Liegeplatz für Seeschiffe gebraucht.

Um solchen Schiffen einen andern Liegeplatz anzuweisen, fehlt es an Raum. Der Theil des Sicherheitshafens oberhalb der Eisenbahnbrücke ist für Holz reservirt. Ueber den Mangel an Wasserfläche zum Liegen von Holz ist schon lange berechtigte Klage geführt, so daß hier wohl kein Platz abgenommen werden darf. Außerdem muß von diesem Raume in nächster Zeit ein Theil abgenommen werden, um eine Fahrt an der Stadtseite offen halten zu können, damit die aus deutschen Ostseehäfen kommenden, mit Holz, Getreide 2c. beladenen Schiffe ihre Güter zur ungehinderten Wiedereinführung in den Zollverein löschen können.

Auch die Ufer des Woltmershauser Kanals sind, wie bekannt, zum größten Theil schon zu Lösch- und Ladeplätzen bestimmt, so daß auch hier kein genügender Ersatz geboten werden kann.

Es bleibt, wenn man nicht den Verkehr im Sicherheitshafen stören oder den Schiffen das Liegen in Winterlage verbieten will, nichts Anderes übrig, als für die Winterlage der Seeschiffe und Unterweserfahrzeuge einen neuen Winterhafen zu schaffen, was nicht ausschließen würde, daß auch der Sicherheitshafen noch zu diesem Zwecke gebraucht würde, soweit dadurch das Löschen und Laden, überhaupt der Verkehr nicht gestört wird.

Als sehr passende Stelle für einen solchen Winterhafen ist das an der Weser liegende, dem Staat gehörige Waller Wied zu nennen.

Schon 1870, bei Gelegenheit des Ankaufes des sogenannten Melkerplatzes von der St. Stephanikirche wurde mit dieser ein Vertrag über Herstellung eines Hafens auf der St. Stephanikirchenweide gemacht. Dem Vertrage liegt ein bestimmtes Projekt zu Grunde; auf 10 Jahre abgeschlossen, kann derselbe auf Erfordern verlängert werden. Die Frist von 10 Jahren läuft im Jahre 1880 ab. Eine Nothwendigkeit zur Anlage des ganzen Projektes liegt nicht vor. Der Sicherheitshafen wird noch längere Zeit als Verkehrshafen ausreichen. Eine Verlängerung des Vertrages wird sowohl im Interesse des Staates als auch der Kirche liegen.

Unbeschadet dieser Verlängerung und ohne den Vertrag mit der Kirche zu berühren, könnte aber ein Theil des Projektes, so weit der neu anzulegende Kanal auf Staatsgrund liegt, ausgeführt werden. Dies ist die auf dem Waller Wied liegende Strecke des Kanales, der als Winterhafen dienen könnte und deshalb, weil hier nur leere Schiffe liegen sollen, nicht gleich auf die volle Tiefe hergestellt zu werden braucht.

In dem Vertrage von 1870 ist die Breite des Kanales zu 200 Fuß angenommen, jedoch soll der Staat das Recht haben, die Breite auf 250 Fuß zu vergrößern.

Es entsteht nun die Frage, will man den neuen Winterhafen auf 200 Fuß oder auf 250 Fuß Breite anlegen. Ich halte für die spätere Benutzung die Breite von 250 Fuß als durchaus erforderlich, wohl kaum als ausreichend, für den jetzigen Zweck aber die Breite von ca. 210 Fuß genügend.

In anliegenden Zeichnungen habe ich 3 Arten der Ausführung dargestellt:

1) Kanal in 200 Fuß Breite.
2) Kanal in 250 Fuß Breite.
3) Kanal in 210 Fuß Breite mit einem Bankett von 40 Fuß Breite nach der Weserseite.

Ich halte das 3. Projekt für das augenblicklich zweckmäßigste. Die Breite von ca. 60 Meter=210 Fuß ist für die nächste Zeit und für den jetzigen Zweck

genügend. Die stehenbleibende Berme von 11,5 Meter=40 Fuß Breite stört den Verkehr nicht und ist, wenn man später eine größere Breite haben will, leicht zu entfernen. Ich empfehle deshalb Annahme dieses Projectes No. 3.

Die Sohle des Kanales kömmt auf 2 Meter=7 Fuß unter Horizontale durch Null zu Bremen zu liegen, was gleichbedeutend ist mit einer Tiefe von ca. 1,6 Meter oder 5½ Fuß bei 0 Wasserstand. An der dem Gröpelingerdeiche zugekehrten Seite wird keine Erde aufgekarrt; dies Terrain in ca. 675 Ar Größe wird nach und nach durch Baggermaterial aufgehöht und werden so mit der Zeit nutzbringende Lagerplätze geschaffen, während Gelegenheit gegeben ist, das in der Stadt und dem Sicherheitshafen zur Unterhaltung des Fahrwassers oder Tieferlegung der Fluß= oder Hafensohle gewonnene Baggermaterial vortheilhaft zu verwerthen. Die Dossirungen des Kanales sind zweifach (1:2). An der der Weser und der Kirchenweide zugekehrten Seite wird der Kanal, soweit das aus der Ausschachtung gewonnene Material, das ursprüngliche Project und der Abfluß des Hochwassers dies gestatten, mit einem Plateau auf Deichhöhe umschlossen.

Dies Plateau erhält eine Kronenbreite von 58 Meter=200 Fuß längs des Kanales und von 10 Meter quer vor dem Kanal und vor der Kirchenweide. Das Plateau erhält nach der Weser hin eine mit Klei bedeckte Dossirung mit fünffacher Anlage. Es wird auf diese Weise durch die obere Strecke des Kanals ein gegen Hochwasser und Eisgang geschütztes Bassin von ca. 420 Meter (ca. 1400 Fuß) Länge und 60 Meter ca. 210 Fuß Breite, also ein Bassin von 25 200 Quadratmeter geschaffen. Zum Befestigen der in Winterlage liegenden Schiffe wird das Bassin mit 8 Duc d'Alben aus Pitchpine=Holz und 20 Landfestpfählen aus Eichenholz, sowie mit einem Schließbaum versehen. Der untere, der Weser zugekehrte Theil des Sicherheitshafens zwischen Woltmershauser Kanal und Weser, welcher durch seine jetzige Verwendung zu Lösch= und Ladezwecken für Winterlage nicht mehr dienen kann, hat eine Größe von ca. 18 200 Quadratmeter (260 Meter lang und ca. 70 Meter breit). Wenn nun auch die neue Fläche etwas größer ist, als diese abgehende, so ist zu berücksichtigen, daß in dem oberen Theile des Sicherheitshafens zwischen Eisenbahnbrücke und Hohethor durch eine, neben dem Stadtufer herzustellende Fahrrille von ca. 20 Meter Breite und ca. 360 Meter Länge ebenfalls ca. 7200 Quadratmeter der jetzt als Liegeplatz für Holz dienenden Wasserfläche genommen werden. Es wird also durch die neue Anlage etwa ebensoviel Wasserfläche für die Winterlage und Holzlager wieder hergestellt, als durch die veränderten Verkehrsverhältnisse dem Sicherheitshafen genommen werden.

Der Deich, welcher den Kanal gegen das Einströmen des Wassers von der Kirchenweide her schützt, wird mit einem Durchlaß zur Abführung des Himmelwassers resp. Oberwassers der Kirchenweide versehen. Hierdurch wird in dem Wasser des Kanales eine ganz geringe, aber bei dem großen Querschnitt so gut wie gar nicht merkbare Bewegung hervorgebracht. Dieser Deich schließt an den Gröpelingerdeich an und wird auf der Kappe desselben, sowie auf dem Plateau längs des Kanales ein Fußweg und ein, durch aufgebrachte Steinbrocken, Schutt ꝛc. befestigter Fahrweg hergestellt. Eine ordnungsmäßige Pflasterung dieses Weges ist zur Zeit nicht erforderlich, weil der Weg auf dem Gröpelingerdeich den Augenblick noch nicht gepflastert ist.

Das Waller Wied ist in 2 Parcelen verpachtet zu ca. ℳ. 1130 jährlicher Pacht. Diese Parcelen müssen gekündigt werden. Nach Herstellung des Kanales ist die Pacht für Grasschnitt ꝛc. auf ca. ℳ. 800—900 anzuschlagen. Ferner wird für Winter= und Holzlage eine Einnahme erzielt werden.

Das Hafengeld für Winterlage für ein Schiff von 250—350 cbm beträgt ℳ. 30.

Die Aufsicht über den Hafen würde zuerst durch die jetzigen Beamten unter Zuhülfenahme von Stromwächtern wohl geschehen können. Mit den Jahren wird für den sich mehrenden Verkehr im Sicherheitshafen doch irgend welche Ausgleichung getroffen werden.

Die Kosten der Anlage werden betragen.

1) Erd- und Baggerarbeiten	ℳ.	66 047.—
2) Duc d'Alben, Landfestpfähle	„	6 240.—
3) Sohle im Deich, Herstellen und Befestigen der Wege	„	2 900.—
4) Allgemein	„	2 813.—
Summa	ℳ.	78 000.—

Ich bemerke zum Schluß, daß das zu der Anlage erforderliche und verpachtete Staatsareal vor Martini dieses Jahres gekündigt werden muß.

Vorstehendem Bericht habe ich hinsichtlich der Motivirung der Nothwendigkeit eines besonderen Winterhafens Nichts hinzuzusetzen.

Auch die Lage des neu zu schaffenden Winterhafens kann meines Erachtens kaum zweifelhaft sein, da einerseits nirgends mit gleich geringen Kosten und Nachtheilen für bestehende Interessen ein solches Bassin geschaffen werden kann und anderntheils dies Bassin der weiteren unvermeidlichen Ausbildung der städtischen Hafenanlagen voll zu Gute kommen wird.

Unter den vorgelegten Projekten entspricht das Projekt No. 3 am vollkommensten den Rücksichten sowohl für die Ausnutzung des Winterhafens als auch für die spätere Ausbildung eines Verkehrshafens. Denn die dabei projektirte Berme kommt den Winterlage suchenden Schiffen für manche Zwecke sehr zu Statten und sie erleichtert demnächst den definitiven Ausbau des Hafens. Für den zukünftigen Verkehrshafen wird zwar, wie dies in dem schon aus früherer Zeit vorliegenden generellen Projekt vorgesehen ist, das eigentliche Hafenbassin möglichst nahe der Stadt, am oberen Ende der Stephanikirchenweide liegen müssen.

Der Eingang zum Hafen kann dagegen nur da liegen, wo auch jetzt der Eingang zum Winterhafen angenommen ist. Wie die Ufer zwischen diesem Eingang und dem oberen zukünftigen Bassin auszubilden sind, darf einstweilen eine offene Frage bleiben. Jedenfalls ist es gut, zunächst weder das Winterhafenbassin zu breit zu machen, noch auch die Ufer desselben mit hoher Erdschüttung zu bedecken.

Die Gelegenheit, eine große Menge aus der Weser genommener Baggererde in planmäßiger Weise ablagern und damit die wichtigste Aufgabe der Zukunft, Verbesserung des Weserfahrwassers und Anlage des neuen Hafens und Güterbahnhofes zu fördern, ist endlich kaum hoch genug anzuschlagen.

Ich empfehle demnach dringend das vorliegende Projekt No. 3 zur baldigsten Ausführung.

Der Oberbaudirector:

(gez.) **Franzius.**
