

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 9. October 1874.

1. Anstellung von Bauaufsehern.

Indem der Senat der Bürgerschaft die von der Baudeputation und der Deputation für Häfen und Eisenbahnen erstatteten beifolgenden Berichte mittheilt, erklärt er sich mit den in denselben gestellten Anträgen mit dem Bemerken einverstanden, daß er für den Fall der Zustimmung der Bürgerschaft zu diesen Anträgen die Anstellung der Bauaufseher Rust, Luley, Harttig und Walter beschlossen hat.

Anlagen I. und II.

2. Revision der jährlichen Steuern.

Den beifolgenden Bericht der Deputation für das Generalsteueramt über- giebt der Senat der Bürgerschaft mit der Aufforderung, der beantragten, durch den Wegfall der Injeratenabgabe gebotenen Abänderung des Gesetzes über die jährlichen Steuern zustimmen zu wollen.

Anlage III.

3. Neue Anlagen zu Bremerhaven (Budget für 1875).

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen hat über die für das nächste Jahr von ihr beantragten neuen Anlagen in Bremerhaven einen abgesonderten Bericht eingereicht, welcher der Bürgerschaft zur Berücksichtigung bei den Budget- verhandlungen hieneben zugeht.

Anlage IV. mit 2 Unter-
Anlagen (1 Rif.)

4. Straßenanlage am Sicherheitshafen (Budget für 1875).

Zu gleichem Zweck theilt der Senat einen Bericht derselben Deputation wegen Anlegung einer Straße am Sicherheitshafen auf dem Woltmershauser Werder der Bürgerschaft hieneben mit.

Anlage V. mit 3 Unter-
Anlagen (2 Zeichnungen.)

Anlage I

zur Mittheilung des Senats
vom 9. October 1874.

Bericht der Baudeputation, Anstellung von Bauaufsehern betreffend.

(Eingereicht am 7. October 1874.)

In den von Senat und Bürgerschaft genehmigten Anträgen der Deputation wegen der Beamtengehälter ist zwar das Normalgehalt der in dauernder Be- schäftigung stehenden und fest anzustellenden Bauaufseher von *Mk* 1700 bis 2210 bestimmt, jedoch die Feststellung der Zahl und Personen derselben von weiteren Anträgen abhängig gemacht worden. (Verhdl. S. 442.)

Für die Beaufsichtigung der verschiedenen Arbeiten, mit welchen die Bau- deputation beauftragt wird, ist fortwährend eine größere Anzahl von Bauaufsehern erforderlich. Die Deputation hält jedoch die feste Anstellung von fünf Bauauf- sehern, welche nach Bedarf in den Abtheilungen zu verwenden sein werden, vor- läufig für genügend und empfiehlt die Genehmigung dieser Anstellung.

Unter den bisher im Baufach beschäftigten Beamten, welche die Deputation dem Senat für die neuen Stellen vorzuschlagen beabsichtigt, befinden sich unter Andern der Bauaufseher Rust, angestellt im Juli 1862 und der Bauaufseher Luley, angestellt im Juli 1863. Denselben würde zwar nicht die ganze bisherige Dienstzeit, jedoch nach dem Vorgange in anderen Fällen ein angemessener Theil derselben in Betreff der Bestimmung der Alterszulagen in Anrechnung zu bringen sein. Die Deputation erlaubt sich daher den Antrag,

die Anstellung von fünf Bauaufsehern mit dem beschlossenen Normalgehalt, sowie ferner zu genehmigen, daß die Alterszulagen für den Bauaufseher **Rust** im Fall der Anstellung desselben, nach dem Maßstabe einer am 1. Januar 1864 begonnenen Dienstzeit und ebenso für den Bauaufseher **Luley** im Fall der Anstellung desselben vom 1. Januar 1865 an berechnet werden.

(gez.) **Pfeiffer.** (gez.) **Steinhäuser.**

Anlage II

zur Mittheilung des Senats
vom 9. October 1874.

Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, Bauaufseher betreffend.

(Eingereicht am 5. October 1874.)

In Gemäßheit der Aufforderung der Deputation wegen der Beamtengehälter (Verhandlung S. 442) verfehlt die unterzeichnete Deputation nicht zu berichten, daß sie die feste Anstellung von zwei Bauaufsehern der No. 152 des Gehaltsetats No. I. entsprechend für erforderlich hält, und zwar einen für den Dienst auf den stadtbremischen Bahnhöfen, namentlich für Beaufsichtigung der bedeutenden Materialverwaltung, sowie einen zweiten für den Dienst bei den Bahnhofsanlagen zu Bremerhaven und dem Materiallager daselbst.

Die Deputation hat für die erstgedachte Stellung den Bauaufseher **G. Harttig**, welcher dieselbe bereits seit dem Jahre 1864 versieht, sowie für die Letztere den Bauaufseher **J. N. Walter** zu Bremerhaven, welcher seit 1856 als solcher im Dienst ist, in Aussicht genommen und wird deren Anstellung dem Senat empfehlen.

Rücksichtlich der mit dem Gehalte nach den Beschlüssen von Senat und Bürgerschaft verbundenen Alterszulagen wird, da beide Beamte sich in ihrer bisherigen Dienstzeit als sehr tüchtig und zuverlässig bewährt haben, die Anrechnung der bereits vor ihrer definitiven Ernennung in derselben Stellung zurückgelegten Dienstzeit angemessen erscheinen.

Die Deputation trägt daher darauf an, die feste Anstellung von zwei Bauaufsehern mit dem Normalgehalte von ~~Mk~~ 1700 bis 2210 zu genehmigen, auch die Zustimmung zu ertheilen, daß in Betreff der Alterszulagen die Dienstzeit des Bauaufsehers **Harttig** vom 1. Januar 1865, und die Dienstzeit des Bauaufsehers **Walter** vom 1. Januar 1859 an in Anrechnung gebracht werde, falls die Anstellung dieser Beamten vom Senate genehmigt werden sollte.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **Duckwitz.** (gez.) **H. H. Schröder.**

Anlage III

zur Mittheilung des Senats
vom 9. October 1874.

Bericht der Deputation für das General-Steueramt, betreffend Revision der jährlichen Steuern.

(Eingereicht am 9. October 1874.)

Nachdem in Folge des Reichsgesetzes über die Presse vom 7. Mai 1874 die Abgabe von Inseraten vom 1. Juli 1874 an aufgehoben ist, sind auch von

diesem Zeitpunkte an die §§ 79 bis 84 des Bremischen Gesetzes vom 31. December 1873, die Steuern für das Jahr 1874 betreffend, außer Kraft getreten. — Indem die berichtende Deputation im Uebrigen die unveränderte Veröffentlichung dieses Gesetzes auch für das Jahr 1875 zu beantragen sich erlaubt, würde nur eine modificirte Rubricirung stattzufinden haben, da in dem Gesetze nunmehr aufzuführen sein wird:

unter Nr. XI Abgabe von Protesten § 79 bis 81 anstatt XII § 85 bis 87 u. s. w.

Die Deputation hat zwar noch den Auftrag zu erledigen, über eine etwaige besondere Besteuerung von Lebens- und anderweitigen Versicherungspoliceu zu berichten. — In Rücksicht auf die Zweckmäßigkeit einer Besteuerung, wie sie hinsichtlich der See- und Feuerversicherungs-Policeu stattfindet, sind die dieserhalb angestellten Ermittlungen, welche sich nicht allein auf Lebensversicherungen, sondern auch auf eine Reihe anderer Zweige des Asscuranzwesens erstrecken, zu einem bestimmten Resultate noch nicht gelangt. Es muß von der Natur dieser Versicherungen und ihrer mehr oder minder großen Bedeutung abhängen, ob es sich empfiehlt, sie mit einem verhältnißmäßigen Stempel zu belasten und im Bejahungsfalle wird zu erwägen sein, in welcher zweckmäßigen Weise dieser Stempel erhoben werden soll. — Ueber diese Fragen hat die Deputation ein zuverlässiges Urtheil sich noch nicht bilden können und muß sich daher vorbehalten, später auf den Gegenstand zurückzukommen.

Die Deputation für das Generalsteueramt.

(gez.) **Grave.** (gez.) **J. C. Dubbers.**

Anlage IV

zur Mittheilung des Senats
vom 9. October 1874.

Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, verschiedene neue Anlagen zu Bremerhaven betreffend.

(Eingereicht am 5. October 1874.)

Die Deputation verfehlt nicht über die von ihr zu beantragenden im Jahre 1875 in Ausführung zu bringenden neuen Anlagen zu Bremerhaven abgesehen zu berichten.

Von den im vorigen Jahre zum Budget beantragten Gegenständen wurden zwei Drehkräne und eine Laufbrücke über die Schleuse des neuen Hafens für das folgende Jahr zurückgestellt. Die Deputation hält die Errichtung beider Kräne für ein dringendes Erforderniß; denn durch deren Mangel wird der Zug schwerer Güter, Maschinen, Eisenplatten u. s. w., welcher sich in neuer Zeit auf Bremerhaven gewendet hat, in hohem Maße beeinträchtigt. Die Deputation, von dem Wunsche geleitet ihre Anträge auf das geringste Maaß zu beschränken, veranlaßte daher das Hafenamt zu einer Aeußerung darüber, welchen Krahn es für den nothwendigsten halte, um den Antrag für jetzt auf einen Krahn beschränken zu können. Dasselbe hält beide Kräne für unentbehrlich, jedoch den kleinen für den alten Hafen bestimmten für am nothwendigsten. Die Deputation beantragt daher, unter Bezugnahme auf den als Anlage 1 beifolgenden Bericht des Baurath Handes, die Genehmigung der Anschaffung dieses Krahns zu 150 Centner Tragfähigkeit für die Westseite des alten Hafens mit einem Kostenaufwand von *Mk* 28,575.

Hinsichtlich der Schiebebrücke über die Schleuse des neuen Hafens, verweist die Deputation zur Vermeidung von Wiederholungen auf die ausführliche Erörterung in dem anliegenden Berichte des Baurath Handes, indem sie bemerkt, daß sie dessen Ausführungen in allen Theilen beistimmt und die Herstellung dieser Schiebebrücke für ein dringendes Verkehrserforderniß erachtet. Sie beantragt daher die Bewilligung der Kosten dieser Brücke mit *Mk* 27,200 und bezieht sich auf die mit ihrem October-Berichte von 1873 übergebene Specialzeichnung.

Der Baurath *Handes* beantragt sodann, laut Bericht, die Anschaffung von
6 Stück Baggerschiffen zu 50 Kubikmeter

2	"	"	35	"	"
Raum, und zwar von Holz, unter Verstärkung nach näherer Angabe, da die eiserne Baggerschiffe sich nicht bewährt haben. Diese Baggerschiffe sind nicht zu entbehren, und beantragt daher die Deputation die Bewilligung der Kosten für					
6	Baggerschiffe	zu 50	Kubikmeter	à	M ^{ks} 10,000 mit M ^{ks} 60,000
2	"	"	35	"	à " 8,000 " " 16,000
					im Ganzen mit M ^{ks} 76,000.

Derselbe stellt ferner vor, daß der nun etwa dreißig Jahre alte Dampfbagger abgängig wird und daher nur noch kurze Zeit wird dienen können. Eine ausreichende Baggerung ist für unsere Häfen ein so unabweisliches Erforderniß, daß man unter keinen Umständen mit der Anschaffung eines neuen Baggers warten darf, bis der alte Bagger seine Functionen ganz einstellt. Es darf daher nicht unterlassen werden im Laufe des Winters einen Contract über Lieferung eines neuen Baggers abzuschließen, welcher in Dienst zu nehmen sein wird, wenn auch der alte Bagger noch daneben einige Zeit im Gebrauch bleiben sollte. Es wird daher erforderlich, für den neuen Bagger auf ein halbes Jahr die Kosten des Betriebes und der Löhnung der Mannschaft mit in den Anschlag aufzunehmen. Der Baurath *Handes* veranschlagt die Kosten des neuen Baggers auf M^{ks} 200,000 und die Betriebskosten für ein halbes Jahr auf " 12,000

zusammen M^{ks} 212,000.

Indem die Deputation auf die Bewilligung dieser Summe anträgt, bemerkt sie, daß es sich dabei um einen Dampfbagger nach der jetzt üblichen Construction handelt. Der Baurath *Handes* hat jedoch, wie er in seinem Berichte weiter ausführt, Versuche gemacht, durch ein Pumpwerk den Schlick in den Häfen auszuheben. Diese Versuche haben aber noch nicht zu einem sicheren Resultate geführt, und müssen noch fortgesetzt werden. Sollte sich ergeben, daß das System eines Pumpwerks statt der Cimer sich bewährt, so würde der Baurath empfehlen, dem Bagger eine entsprechende Construction zu geben, wodurch sich die Kosten um etwa M^{ks} 80,000 vermindern dürften.

Da das Letztere aber noch ziemlich zweifelhaft ist, ersucht die Deputation um Bewilligung der angegebenen M^{ks} 212,000 unter Vorbehalt der Ermäßigung des Betrags, falls die Erwartung des Bauraths *Handes* sich bestätigen sollte, welches sich jedenfalls vor dem Ende des Jahres entscheiden wird.

Endlich beantragt der Baurath *Handes* die Verlängerung der Straße an der Westseite des alten Hafens bis über das Terrain des Fort Wilhelm. Da das letztgedachte Terrain jetzt mit in das Verkehrsleben gezogen und die ganze Strecke zwischen Fahrstraße und Weiserdeich zu Lagerungen verwandelt wird, empfiehlt sich jetzt die Vollendung dieser Straße, deren Situation aus der als Anlage 2 beifolgenden Zeichnung ersehen werden wolle.

Die Kosten berechnen sich auf M^{ks} 15,000.

Die Deputation überreicht daher ein Budget: Neue Anlagen zu Bremerhaven (Wasserbau):

- | | |
|--|-------------------------|
| 1) Drehkrahnen am alten Binnenhafen | M ^{ks} 28,475 |
| 2) Laufbrücke über die neue Schleuse | " 27,200 |
| 3) Dampfbagger nebst Betrieb | " 212,000 |
| 4) 6 Stück Baggerschiffe | " 76,000 |
| 5) Straßenverlängerung | " 15,000 |
| | M ^{ks} 358,675 |

und empfiehlt deren Genehmigung. Für den Straßenbau werden keine neue Anlagen beantragt.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) *Duckwitz.* (gez.) *Franz Tecklenborg.*

Unter-Anlage 1
zur Anlage IV der Mittheilung des Senats
vom 9. October 1874.

Bericht des Baurath Handkes.

Bremerhaven, den 22. September 1874.

Verschiedene von mir beantragte neue Anlagen für die hiesigen Hafenanstalten wurden bereits für das gegenwärtige Jahr als sehr wünschenswerth erachtet, von deren Ausführung jedoch, aus verschiedenen Gründen, vor der Hand Abstand genommen.

Nachdem nun aber laut Beschluß der Deputation vom 17. September von obigen Ausführungen

- 1) ein Drehkrahn von 150 Centner Tragfähigkeit für die Westseite des alten Hafens, und
- 2) die Schiebebrücke über die Schleuse des neuen Hafens als besonders nothwendig erkannt sind und wieder in Vorschlag gebracht werden sollen, so verhehle ich nicht über die Ausführung dieser Gegenstände gewünschtermaßen von Neuem zu berichten.

1. Drehkrahn von 150 Centner Tragfähigkeit für die Westseite des alten Hafens.

Schon in meinem vorjährigen Bericht zum Budget vom 28. September habe ich hervorgehoben, wie spärlich unsere Hafenanlagen mit solchen Hebevorrichtungen ausgestattet sind, und muß heute constatiren, daß der Mangel an Krahnanstalten fortlaufend zu Klagen Veranlassung gegeben hat.

Indem ich mich des Weiteren auf meine Vorlage vom letzten Jahre zu beziehen mir erlaube, bemerke ich, daß in Folge Zurückgehens der Eisenpreise, die Kosten für einen solchen Krahn etwa *Mk* 2000 geringer, und jetzt folgende sein werden:

1) Für Erdarbeiten	<i>Mk</i> 792
2) Für Ramm- und Zimmerarbeiten	" 2,259
3) Für Mauer- und Steinhauerarbeiten	" 5,424
4) Für Eisenarbeiten	" 20,000
Summa <i>Mk</i> 28,475	

2. Schiebebrücke über die neue Schleuse.

Indem ich bezüglich dieser Anlage ebenfalls auf meinen vorjährigen Bericht Bezug zu nehmen mir erlaube, bemerke ich, daß die Ausführung einer solchen Verkehrserleichterung über die neue Schleuse sich von Tag zu Tag als wünschenswerther und nothwendiger herausstellt.

Nach vorgenommenen Ermittlungen wird die jetzige leichte Brücke der Schleusenthore täglich von mehr als 4000 Personen betreten, und würde diese Zahl noch bedeutend größer sein, wenn die Schleuse nicht zu jeder Hochwasserzeit um mehrere Stunden ganz geöffnet, und somit der Verkehr abgeschnitten wäre.

Es passirten z. B. die Schleuse

Donnerstag, den 27. August	4297 Personen, davon 398 per Boot,
Freitag, " 28. "	4427 " " 485 " "
Sonnabend, " 29. "	4543 " " 345 " "
Sonntag, " 30. "	4139 " " 74 " "
Montag, " 31. "	4424 " " 224 " "

woraus hervorgeht, daß der Verkehr ein ziemlich gleichmäßiger ist. An diesen Tagen lagen Veranlassungen für eine besondere Frequenz nicht vor. Auch ist zu erwähnen, daß die Lloydarbeiter in obigen Zahlen nur zum Theil begriffen, da diese angewiesen sind, um den Hafen herum zu gehen.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß die vorgeschlagene Brücke für den Verkehr ein wirkliches Bedürfnis geworden ist und, daß das vorliegende Project den einzig richtigen Weg angiebt, um alle Unbequemlichkeiten in dieser Beziehung auf

ein Minimum zu reduciren. Dabei ist die Brücke so stark construirt, daß dieselbe mit Sicherheit eine Belastung durch Menschengedränge zu tragen im Stande sein wird, und ist dieselbe an einer Stelle projectirt, wo so wenig die im Mauerwerk der Schleuse befindlichen Mechanismen zum Bewegen der Thore u. s. w. darunter leiden, als auch der bis an der Südseite der Schleuse geführte Eisenbahnbetrieb dadurch gestört wird.

Die Vortheile, welche eine solche Brücke gewährt, werden für den Schiffsverkehr, wie für den Personenverkehr gleich groß sein.

Da die hoch vorstehenden Geländer der Ebethore später ganz beseitigt werden können, so wird das Durchschleusen der großen Schiffe sehr wesentlich erleichtert und es ist kein Zweifel, daß dadurch eine große Zahl von Havariesfällen, deren Kosten meistens den Staat treffen, unterbleiben wird. Für den Personenverkehr wird die Brücke aber ein unbezahlbarer Gewinn sein; denn der Weg über die Schleuse wird dann nur in kleinen Intervallen, während des Durchschleusens der einzelnen Schiffe, unterbrochen sein, während jetzt bei jeder Hochwasserzeit, oft drei Stunden hintereinander aller Verkehr abgeschnitten ist, und nur auf eine höchst unbequeme und gefährvolle Weise mittelst eines Bootes vermittelt werden kann.

Es ist noch zu bemerken, daß, falls die Ausführung der Brücke beschloffen werden sollte, eine für nöthig zu erachtende Reparatur der Schleusenthorgeländer, wofür im Budget der gewöhnlichen Ausgaben

Mk 3600

beantragt sind, in Wegfall kommen wird.

Die für die Brücke erforderlichen Kosten gestalten sich z. B. etwas günstiger als im vorigen Jahre, indem die Eisenpreise eine nicht unwesentliche Reduction erfahren haben.

Es wird jetzt dafür zu beantragen sein:

1) Erdarbeiten pp.....	Mk 918
2) Zimmerarbeiten.....	" 4,640
3) Mauerarbeiten.....	" 2,537
4) Eisenarbeiten.....	" 17,000
5) Insgemein.....	" 2,105

Summa Mk 27,200

Hiernach stellen sich die Gesamtkosten jetzt um pl. m. Mk 6000 billiger.

Zu obigen, bereits für das gegenwärtige Jahr in Vorschlag gebrachten Anlagen gesellen sich nun noch weitere, durchaus erforderliche Anschaffungen, über welche zu berichten mir gleichfalls der Auftrag geworden ist.

Es handelt sich nämlich um die Ergänzung, resp. Vermehrung der Mittel zum Fortschaffen der Schlickablagerungen aus unseren Hafenanlagen.

Dabei kommt zunächst in Frage

3. die Anschaffung von acht Stück neuen Baggerschiffen.

Wenn gegen Ende des nächsten Jahres der dritte Hafen in Betrieb kommen soll, so ergiebt sich von selbst, daß alsdann größere Mittel für Baggerungen disponibel gehalten werden müssen.

Dazu kommt, daß 6 Stück der vorhandenen Schiffe,

4 hölzerne, erbaut 1838 und

2 eiserne, erbaut 1854,

abgängig werden, daß diese Schiffe unter allen Verhältnissen nicht mehr verwendet werden dürfen und eine außergewöhnliche Reparatur derselben sich nicht empfiehlt.

Demnach wird es nöthig sein, für jetzt auf die Anschaffung von acht neuen Baggerschiffen, wovon

6 Stück je 50 Kubikmeter und

2 Stück je 35 Kubikmeter

Schlick fassen, Bedacht zu nehmen.

Die kleineren, namentlich kürzer herzustellenden Schiffe sollen vorzugsweise beim Baggern in den beiden neuen Schleusen dienen, da hierfür die vorhandenen Schiffe eine zu große Länge haben.

Seit dem Jahre 1854 sind für den Hafenbau nur eiserne Baggerschiffe angeschafft worden, weil man diese allgemein für vortheilhafter hielt. Allein die

erhoffte Dauer haben diese Schiffe nicht gezeigt. Möglich, daß die Eisenstärken zu schwach gewählt sind; aber von den zuerst angeschafften Schiffen haben zwei Stück bereits vor vielen Jahren fast ganz neu gemacht werden müssen und zwei andere sind, wie schon oben angeführt, jetzt nahezu abgängig, während mehrere, etwa acht Jahre früher erbaute Holzschiffe noch im Gebrauch sich befinden, und wahrscheinlich noch sehr lange aushalten würden, wenn sie von Haus aus nicht sehr schwach construirt wären.

Nach den vorliegenden Erfahrungen kann man es als Thatsache annehmen, daß die eisernen Baggerschiffe nicht nur in Bezug auf die erste Anschaffung, sondern überhaupt auch auf die Dauer viel theurer zu stehen kommen als gute Holzschiffe.

Für eisernen Baggerschiffe von 50 Kubikmeter Tragfähigkeit fordert die Actiengesellschaft „Wefer“ circa *Mk* 18,000, während dieselben aus Holz für *Mk* 10,000 pro Stück zu bekommen sind.

Ich muß demnach als das Wichtigste die Anschaffung guter Holzschiffe empfehlen. Bezüglich der Construction bemerke ich hierzu noch, daß dabei die Spanten aus Eisen, der Boden von Buchenholz, Kielschweine, Schlickbad und Deck von pitch pine, alle andere Theile aber von bestem Eichenholz veranschlagt sind.

Die zu beantragenden Kosten werden hiernach folgende sein.

a. Für 6 Baggerschiffe à 50 Kubikmeter Tragfähigkeit	
pro Stück <i>Mk</i> 10,000	<i>Mk</i> 60,000
b. Für 2 desgleichen à 35 Kubikmeter Tragfähigkeit	
pro Stück <i>Mk</i> 8,000	„ 16,000
8 Baggerschiffe Summa	<i>Mk</i> 76,000

Für die nothwendige Unterhaltung der Häfen ist noch ferner Bedacht zu nehmen auf

4. die Anschaffung eines neuen Dampfbaggers.

Der Zustand des vorhandenen etwa dreißig Jahre alten Baggers ist ein solcher, daß er den Ansprüchen nur sehr unvollkommen genügt und in Folge seiner Beschaffenheit voraussichtlich nur noch kurze Zeit wird dienen können. Nicht nur der ganze Apparat ist sehr abgenutzt, sondern auch das ganze Schiff ist durchweg in einem sehr schlechten Zustande.

Dazu kommt, daß in Folge des Verkehrs der Schraubendampfschiffe in den Häfen der Schlick nicht so recht zur Ablagerung gelangt, sondern mehr flüssig gehalten wird, was ein Zutagefördern mit dem bereits mangelhaften Apparate sehr erschwert.

Bei der Anschaffung eines neuen Dampfbaggers wird man davon auszugehen haben, daß er nicht nur möglichst vollkommen eingerichtet wird, sondern auch eine Leistungsfähigkeit erhält, die etwa 25 pCt. größer als die des vorhandenen neuen Dampfbaggers ist.

Wenn der alte Bagger dann nicht mehr tauglich ist, so wird man nicht nöthig haben, denselben zu ersetzen.

Ich habe schon angedeutet, daß durch den Verkehr mit Schraubendampfern der Schlick in den Häfen mehr flüssig gehalten wird. In Folge dessen liefern unsere Schaufelbaggerapparate nicht so günstige Resultate wie früher, wo der Schlick sich mehr zu einer festen Masse ablagerte. Es hat mir dies Veranlassung gegeben eine andere Art der Förderung des Baggerguts, mittelst Pumpen, ins Auge zu fassen.

Die in dieser Beziehung angestellten Versuche haben bis soweit leider ein zufriedenstellendes Resultat noch nicht ergeben, indem der Schlick ganz unerwartete Widerstände zeigte, und beim Eintritt in die Pumpe immer zu sehr vom Wasser verdrängt wurde, so daß letzteres statt des Schlicks gehoben wurde.

Es ist aber Grund vorhanden, anzunehmen, daß diese Schwierigkeiten durch geeignete Vorkehrungen sich werden überwinden lassen. Wenn die fortgesetzten Versuche zu einem günstigen Resultat führen, so wird ein solcher Pumpenbagger um so mehr als das allein richtige Förderungsmittel zu bezeichnen sein, als derselbe einen wesentlich geringeren Kraftaufwand, als ein Schaufelbagger erfordert und die Kosten der Anschaffung, wie auch der Unterhaltung nur reichlich die Hälfte betragen dürften.

Zur Zeit bin ich jedoch noch nicht in der Lage der Deputation die Anschaffung eines solchen Pumpenbaggers zu empfehlen, hoffe aber im Laufe der nächsten Monate das nöthige Material zu gewinnen, um in dieser Sache ganz bestimmte Vorschläge unterbreiten zu können, was schon jetzt der Fall sein würde, wenn nicht die Anlieferung der Versuchsapparate durch Schuld des Lieferanten um fast zwei Monate sich verzögert hätte.

Die Anträge für die erforderlichen Geldbewilligungen dürften aber nicht aussetzen sein, und gebe ich deshalb gehorsamst anheim, vorläufig von der Anschaffung eines neuen eisernen Dampfbaggers früheren Systems auszugehen, wofür die Kosten betragen werden. *Mk* 200,000
Hierbei dürften noch zu veranschlagen sein die Unterhaltungskosten für eine halbjährige Benutzung dieses Baggers mit. " 12,000

Mk 212,000
Die Anschaffung eines neuen Baggers nebst Baggerschiffen wird um so weniger verschoben werden dürfen, als gerade im nächsten Jahre die Baggerarbeiten ganz besondere Kräfte erfordern. Denn außer Beseitigung der gewöhnlichen Anschlickung kommt für die nächste Zeit die Beseitigung der bedeutenden Erdmassen von drei verschiedenen Absperrdämmen bei der in Ausführung begriffenen neuen Hafenanlage.

Endlich ist noch

5. die Verlängerung der Straße an der Westseite des alten Hafens bis über das Terrain des Fort Wilhelm für nächstes Jahr in Vortrag zu bringen.

Dieses Areal hat schon seit längerer Zeit mit in den Verkehr gezogen werden müssen und ist zur Zeit mit verschiedenen Gütern fast ganz bedeckt. Bis soweit läßt es sich jedoch nur sehr unvollkommen ausnutzen, da der nöthige gepflasterte Zuweg daselbst fehlt und das Terrain bei nassem Wetter für Fuhrwerk kaum zugänglich ist.

Es ist deshalb die Weiterführung der Straße an der Westseite des Hafens um etwa 230 Meter Länge dringendes Bedürfnis und wird diese Anlage einen Kostenaufwand von

Mk 15,000

erfordern.

Nach Obigem werden für außergewöhnliche Anlagen und Anschaffungen pro 1875 nun folgende Kosten zu bewilligen sein:

- 1) Drehtrahn für die Westseite des alten Binnenhafens . . . *Mk* 28,475
- 2) Brücke über die neue Schleuse " 27,200
- 3) Acht Stück neue Baggerchiffe " 76,000
- 4) Ein neuer Dampfbagger *Mk* 200,000
- dazu Unterhaltungskosten " 12,000

- 5) Fortführung der Straße an der Westseite des alten Hafens über das Fort Wilhelm-Areal " 15,000

Mk 358,675

Anlage V

zur Mittheilung des Senats
vom 9. October 1874.

Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, eine neue Anlage am Sicherheitshafen auf dem Woltmershauser Werder betreffend.

(Gingereicht am 9. October 1874.)

Die beschlossene Landungseinrichtung am Sicherheitshafen wird etwa zu Ende des Monats October dem Betriebe übergeben werden können. In welchem Maße die Benutzung dieser Anlage stattfinden wird, läßt sich zur Zeit noch nicht mit

völliger Sicherheit übersehen. Sobald hierüber eine Gewißheit vorliegen wird, dürfte eine Erwägung einzutreten haben, in welcher Weise eine Erweiterung der Anlage sich empfehlen werde.

Wenn demnach die Deputation für jetzt von Anträgen, die Erweiterung der Landungseinrichtung am Sicherheitshafen betreffend, absieht, glaubt sie einen anderen Gegenstand der Erwägung empfehlen zu sollen.

Es betrifft die Nutzbarmachung des durch die Herstellung des Woltmershauser Canals entstandenen wasserfreien Dreiecks auf dem Woltmershauser Werder. Der hier gewonnene Raum eignet sich ganz vorzüglich zum Lagern von Holz, Steinen und ähnlichen Gegenständen, kann dazu aber nicht benutzt werden, wenn keine Fahrstraße die Lagerplätze mit der Stadt verbindet. Die Deputation hat daher den Inspector Heineken beauftragt, über die Anlage einer Fahrstraße nach dem Woltmershauser Werder und über die daselbst zu errichtenden Lagerplätze einen Bericht zu erstatten. Den Letzteren überreicht die Deputation als Anlage 1 und die zur Klarstellung desselben erforderliche Zeichnung als Anlage 2. Der projectirte Fahrweg würde von der Straße am Neustadtsdeich durch das Haus des Verwalters der Theerhäuser führen, von einem dieser alten hauffälligen Häuser ein Stück abschneiden, und sodann längs der Weser mit einer Biegung zu den Lagerplätzen gelangen. Der Inspector Heineken berechnet die Kosten dieser Fahrstraße auf *M* 32,400 und empfiehlt zugleich von dem neuen Löschplatze am Sicherheitshafen, welcher eine sehr mangelhafte Fahrverbindung mit der Straße am Deiche hat, einen Fahrweg in grader Richtung nach der vorerwähnten Fahrstraße anzulegen, wie solches aus der beiliegenden Zeichnung ersichtlich ist. Die Kosten dieses Fahrweges sind veranschlagt zu *M* 15,200 und würden mithin die Kosten der ganzen Straßenanlage *M* 47,600 betragen.

Die Deputation kann nur empfehlen, diese Verwendung zu genehmigen, da nur durch die Herstellung dieser Straßenverbindung es möglich wird, die werthvollen Lagerplätze längs des Woltmershauser Canals zu verwerthen, und weil die bessere Verbindung des Löschplatzes am Sicherheitshafen mit der Straße Am Deiche durch den graden Fahrweg dem Verkehr sehr wesentlich zu Gute kommen wird.

Die Deputation beantragt daher die Bewilligung von *M* 47,600 für die näher bezeichnete Straßenanlage, und knüpft daran, im Fall der Bewilligung die ferneren Anträge, nämlich daß

- 1) die Baudeputation, Abtheilung Straßenbau, mit der Bepflasterung der Straße beauftragt,
- 2) der berichtenden Deputation die Vermietbung der Lagerplätze überlassen,
- 3) das Wohnhaus des Theerhausverwalters abgebrochen werde.

Endlich erlaubt sich die Deputation zu empfehlen, daß, so wie es mit dem Sicherheitshafen bereits der Fall ist, fortan auch der Woltmershauser Canal einschließlich seiner Dossirung der städtischen Polizei unterstellt werde. In Folge davon würde denn auch das zwischen dem Woltmershauser Canal, dem Sicherheitshafen und der Weser belegene Dreieck, in anliegendem Situationsriß Anlage 3 mit a. b. c. bezeichnet, als der städtischen Polizei unterstellt angesehen werden müssen.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) Duckwig. (gez.) J. H. Drünert.

Unter-Anlage 1

zur Anlage V der Mittheilung des Senats
vom 9. October 1874.

Bericht des Baninspector Heineken.

Bremen, den 29. September 1874.

Hierdurch erlaube ich mir über die Anlage von Lagerplätzen auf dem Woltmershauser Werder und Herstellung eines Fahrweges nach demselben das Folgende zu berichten.

Das dem Staat gehörige Dreieck zwischen Sicherheitshafen, Woltmershauser Canal und Weser ist, wie bei Anlage des Woltmershauser Canals beschlossen wurde, durch Baggermaterial jetzt soweit aufgehöhht, daß ein Theil desselben als Lagerplatz wird verwerthet werden können und zwar der hinter den Wohnhäusern und am Woltmershauser Canal liegende Theil. Es wird dadurch die Zimmerei und die andern verpachteten Gebäude in ihrem Pachtwerthe nicht geschädigt. Die Pacht beträgt jetzt für das ganze Dreieck *Mk* 500 jährlich; sie ist so niedrig, weil das große Areal gar keine Fahrwegverbindung mit der Stadt oder Woltmershausen hat.

Lagerplätze an jener Stelle, hart an tiefem Wasser liegend, werden gesucht sein und gut bezahlt werden, wenn sie Wagenverbindung mit der Stadt haben. Es ließen sich jetzt fünf gute Lagerplätze von circa 2500 — 3700 □Meter (30 — 40,000 □Fuß) nutzbarer Fläche herstellen, die gewiß einem vorhandenen Bedürfnis abhelfen und eine gute Einnahme bringen werden; ebenso wird der Miethwerth des übrig bleibenden Theiles des Dreiecks sich erhöhen.

Die Anlage eines Fahrweges nach dem Dreieck in der Verlängerung der Fahrstraße am Neustadtsdeich bedingt die Entfernung des Wohnhauses des Theermagazinverwalters und eines Stückes von circa 12 Metern (40 Fuß) des vor dem untern Krahn stehenden Theermagazinschuppens. Beide Baulichkeiten sind alt, und erfordern jährlich viel Reparatur. Im Kostenanschlage habe ich die Herstellung eines neuen hölzernen Giebels für den Theermagazinschuppen mit aufgenommen.

Der neue Löschplatz am Sicherheitshafen, welcher in vier Wochen vollendet ist, hat eine sehr schlechte Wagenverbindung nach dem Deiche zu, die Verbesserung dieser Wagenverbindung ist dringend nöthig, am zweckmäßigsten wird der Weg in gerader Linie bis zum Deich verlängert, wo er dann in den oben beschriebenen Weg nach dem Dreieck einmünden würde.

Ich erlaube mir deßhalb den Vorschlag, beide Wege zu genehmigen.

Die Kosten würden betragen nach speciellem Kostenanschlage

I. Weg nach dem Dreieck

1) Erd- und Planierungsarbeiten	<i>Mk</i> 9,500
2) Schutzmauer für den Fußweg, Umlegen einer Treppe	" 3,800
3) Pflasterarbeit, 3520 □Meter à 5 <i>Mk</i>	" 17,600
4) Abbruch und Wiederherstellen des Theermagazinschuppens, sowie insgemein	" 1,500
	<i>Mk</i> 32,400

II. Verbindungsweg mit dem neuen Löschplatze

a. Erd- und Planierungsarbeiten	<i>Mk</i> 6,500
b. 1500 □Meter Pflaster à 5 <i>Mk</i>	" 7,500
c. Allgemein, Versetzen der Befriedigung des Theermagazins etc.	" 1,200
	" 15,200

Summa *Mk* 47,600

Die Verkleinerung des Theermagazins durch diese Arbeiten ist unbedeutend, auch die Verlegung der Wohnung des Aufsehers in das gegenüberliegende städtische Gebäude wohl nicht schwierig.

In dem anliegenden Plan sind die neuen Wege und Löschplätze eingetragen; auch ist in blau punktirten Linien angegeben, in welcher Weise später eine Schienenverbindung mit dem Dreieck möglich ist.