

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 17. Mai 1867.

1. Bericht der Convoyedeputation, die Anlage eines öffentlichen Lösch- und Ladeplatzes mit Krahnanlage in der Stephanithorsvorstadt betreffend.

Auch der Senat genehmigt den Ankauf des Woltjen'schen Platzes unter den im Bericht sub 1—3 aufgeführten Bedingungen und ist damit einverstanden, daß der Kaufpreis bei der Fassung baar bezahlt und dem Fond für außerordentliche Verwendungen belastet werde.

2. Bericht der Eisenbahndeputation, verschiedene Gegenstände betreffend.

Der Senat wird die Deputationen für Convoe und Eisenbahnen beauftragen, einen Bericht über die von der Bürgerschaft hervorgehobenen Fragen nach Rücksprache mit der Deputation für den Straßenbau zu erstatten. Er spricht zugleich seinerseits über das ganze auf dem eingereichten Situationsplan als Hof, Bleiche und Stall bezeichnete Areal des Armenhauses die Expropriationspflicht zu Gunsten des Staats aus, hat die Eisenbahndeputation ermächtigt, den letzteren dabei zu vertreten und zu Mitgliedern der Vermittlungsdeputation die Herren Bürgermeister Mohr und Senator Donandt ernannt.

3. Nachbewilligung für das Leuchtschiff „Bremen“.

Einen von der Häfendeputation eingereichten Bericht, in welchem dieselbe Nachbewilligungen für das Leuchtschiff »Bremen« beantragt, läßt der Senat hieneben der Bürgerschaft zu ihrer Erklärung, unter Vorbehalt der seinigen, mit dem Bemerken zugehen, daß die Finanzdeputation die Bewilligung der beantragten Summen anheimstellt.

Anlage
zur Mittheilung des Senats
vom 17. Mai 1867.

Bericht der Deputation für die Häfen und Hafenanstalten, eine Nachbewilligung für das Leuchtschiff „Bremen“ betreffend.

Die Deputation bedauert über verschiedene Unglücksfälle, welche das Leuchtschiff »Bremen« und dessen Befestigungen betroffen haben, berichten und bedeutende Nachbewilligungen dieserhalb beantragen zu müssen.

Das Unglück entstand durch das Brechen der zweizölligen Schiffschette bei dem Sturme des 4. April, worauf eine Reihe von weiteren Unglücksfällen und Mißerfolgen beim Wiederaufsuchen der Mooringketten, veranlaßt durch stets sich erneuende Stürme, eingetreten ist. Eine genaue Schilderung aller dieser Unglücksfälle ergiebt sich aus dem, in der Unteranlage beifolgenden Bericht des Bauconducteurs Handkes, auf welchen, zur Vermeidung von Wiederholungen sich die Deputation bezieht.

Aus diesem Berichte geht hervor, daß für eine geringe Reparatur des Schiffs, für Versuche die verlorenen Moorings, Anker und Ketten wieder aufzufinden und für Anschaffung von Anker und Ketten um das Schiff einstweilen auf seiner Station halten zu können, 2150 Ldr. verausgabt worden sind.

Da aber das Schiff nicht vor der angekauften $1\frac{9}{16}$ zölligen Kette dauernd liegen kann, vielmehr eine sichere Befestigung haben muß, die auch bei schweren Stürmen als ausreichend zu erachten ist, muß dafür unverzüglich gesorgt werden. Die frühere Befestigungsweise der Leuchtschiffe an Moorings, wie sie auch auf der Weser üblich war, ist neuerdings, namentlich in England und auf der Elbe durch ein anderes Verfahren ersetzt worden, welches sich bis jetzt trefflich bewährt hat, und geringere Kosten verursacht als die Moorings. Es ist das System der Anwendung von Schirmankern (Champion) mit Ketten ohne Steg, short link. Die Deputation empfiehlt dies System auch für unser Leuchtschiff zu adoptiren und demgemäß 2 dergleichen Schirmanker, wovon der eine als Reserve dient, und 150 Baden 2 zölliger Ankerketten zu contrahiren, deren Kosten auf 2600 Thaler zu veranschlagen sind. Da man nicht wissen kann, was für Wetter die nächsten Monate bringen werden, und die Anfertigung des Ankers und der Ketten einige Zeit erfordert, würde es zweckmäßig gewesen sein, sofort zu der Bestellung derselben zu schreiten, die Deputation hat jedoch gewünscht, vorab über die Sache zu berichten, in der Hoffnung, daß dadurch nichts versäumt werde. Sie muß dagegen eine recht baldige Bewilligung der Geldmittel anheimstellen.

Aber auch noch in anderer Hinsicht war der April ein Unglücksmonat für das Leuchtschiff. Der Verein für Rettung Schiffbrüchiger hatte das Leuchtschiff „Bremen“ ausersuchen, um auf demselben eine Station zu errichten, weil man annahm, daß gerade in der Umgebung des Schiffes häufige Schiffbrüche vorkommen dürften. Den menschenfreundlichen Absichten des Vereins kam die Deputation bereitwillig entgegen, ungeachtet dabei manche Bedenken auftauchten, und wurde zwischen diesen Beiden eine schriftliche Verabredung des wesentlichen Inhalts getroffen, daß der Verein ein geeignetes Rettungsboot auf das Leuchtschiff schaffe, die nöthigen Einrichtungen und Schlafstellen am Bord auf seine Kosten treffe, 6 Mann Retter, junge rüstige Leute, engagire, welche auch zum Dienst auf dem Leuchtschiffe gleich den alten Seeleuten unter dem Befehle des Capitains verpflichtet würden, und nach der Musterrolle seemannische Beförderung zu erhalten hätten, worüber Deputation und Verein sich demnächst zu berechnen haben sollten.

Diese junge Mannschaft kam am 8. April, als das Leuchtschiff segelfertig zu Bremerhaven lag, an Bord, und hatte alle in dem Berichte des Bauconducteur Handes geschilderten Mängelheiten auf der Weser und nach und von Cuxhaven mitzumachen. Bei den anhaltenden Stürmen hat sich der jungen Mannschaft die Ueberzeugung aufgedrängt, daß Rettungsversuche vom Leuchtschiffe aus bei stürmischem Wetter in hohem Grade gefährlich seien, und, was auch von sachkundigen Schiffen bestätigt wird, es schwerlich möglich sein werde mit dem Rettungsboot, nachdem es Schiffbrüchige aufgenommen hat, das Leuchtschiff wieder zu erreichen, weil Ersteres entweder mit dem Ebbestrom nach See oder mit dem Fluthstrom über die Sände nach der Küste treiben werde. Der Obmann der Rettungsmannschaft hat daher unverhohlen ausgesprochen, daß bei Stürmen, wie sie im April geherrscht haben, die Mannschaft mit dem Rettungsboot keine Rettungsversuche vom Leuchtschiff aus machen könne und werde. Kurz, es ergab sich, daß am Bord des Schiffes sich eine völlige Anarchie einstellte, welcher sich auch die alte Mannschaft angeschlossen, und daß sämtliche Leute unter dem Vorwande, daß der neue Anker mit der $1\frac{9}{16}$ zölligen Kette, die für ein Schiff von 7 à 800 Last in gewöhnlichen Zeiten für ausreichend gehalten wurde, ihnen nicht genügende Sicherheit gewähre, verlangten an Land gebracht zu werden. Da alle Disciplin und Ordnung an Bord aufgehört hatte, mußte dem Verlangen nachgegeben werden, und ist daher die ganze Mannschaft davon gegangen.

Wenngleich es sehr zu beklagen ist, daß dieser Versuch, eine Rettungsstation auf dem Leuchtschiff zu errichten, mißglückt ist, so ist nicht minder zu bedauern, daß die alte Mannschaft des Schiffes, welche stets in Ruhe, Ordnung und mit gegenseitiger Zufriedenheit den Dienst wahrgenommen hat, seitdem sie mit den jungen Seeleuten zusammen am Bord gewesen, zu Widerseßlichkeiten übergegangen ist, so daß die alten Verhältnisse vollständig verändert worden sind.

Da neue Mannschaft nicht sofort zu bekommen war, das Leuchtschiff jedoch seine Station einnehmen mußte, sind Leute vom Leuchthurm und Dampfbagger zu

einstweiliger Besatzung auf das Schiff gebracht; es ist indessen gelungen, diese Leute dieser Tage durch Andere abzulösen. Es hat denselben jedoch eine um 3 à 4 Thaler pro Monat höhere Gage bewilligt werden müssen, zu welchem Behufe der betreffende Budgetposten um 200 Thaler bis auf Weiteres zu erhöhen sein wird.

Sie recapitulirt ihre Anträge auf Nachbewilligung in dem Folgenden:

- 1) Bereits gemachte Verausgabungen laut näherem Nachweis in dem Berichte des Bauconducteur Hancles $\text{Rp} 2,150.$ —
 - 2) 2 Schirmanker und 150 Faden Kette $\text{« } 2,600.$ —
 - 3) für erhöhte Gagen der Mannschaft $\text{« } 200.$ —
- $\text{Rp } 4,950.$ —

Bremen, 6. Mai 1867.

Die Deputation für die Häfen und Hafenanstalten.

(gez.) **Duckwitz.** (gez.) **Herm. S. Gerdes.**

Unter-Anlage
zur Anlage der Mittheilung des Senats
vom 17. Mai 1867.

Bericht des Bauconducteur Hancles vom 4. Mai 1867, betreffend Weser-Leuchtschiff „Bremen“.

Nachdem, wie bekannt, das Leuchtschiff »Bremen« in Folge der anhaltenden starken Stürme des letzten Monats wiederholt in Havarie gekommen ist und sich auf der Station nicht hat halten können, so beehre ich mich Ihrem geehrten Auftrage nachkommend, Ihnen in Nachstehendem eine Zusammenstellung derjenigen Ausgaben zu überreichen, welche uns durch die das Leuchtschiff betreffenden Unglücksfälle erwachsen sind.

Dabei erlaube ich mir zunächst in einem kurzen Resumé der einzelnen Vorkommnisse Erwähnung zu thun.

Das erste Unglück ereignete sich am Abend des 4. April, als in Folge des hohen Seegangs die an den Moorings befestigte 2 Zoll engl. starke Schiffskette brach und das Schiff ins Treiben kam. Der ausgeworfene schwere Schiffsanker war nicht im Stande das Schiff sicher zu halten und ist, wie sich später herausgestellt hat, mitten im Schaft gebrochen. Es konnte deshalb nicht verhütet werden, daß das Schiff nach dem Hohenweg hinüber trieb, hier wiederholt stark an Grund stieß und nur mit Noth davon wieder abkam.

Das Leuchtschiff kam nun am 5. April nach Bremerhaven aufgesegelt und da es, nach Aussage des Capitains, so stark gestossen hatte, daß derselbe es für gefährlich hielt, ohne Weiteres damit wieder hinunter zu segeln, mußte es zunächst ins Dock gebracht und untersucht werden. Glücklicherweise hatte das Schiff aber nur geringen Schaden und von untergeordneter Bedeutung genommen, so daß es am zweiten Tage vollständig hergestellt war und die Station wieder einnehmen konnte.

Schlimmer stand es aber mit den für das Schiff nöthigen schweren Befestigungen. Das Wetter war fortwährend so stürmisch und ungünstig, daß die verlorenen Moorings nebst ca. 30 Faden 2zölliger Schiffskette nicht aufgefunden werden konnten, und auch die mit großem Kostenaufwande veranstalteten Nachsuchungen mittelst Dampfer und Fischereiver haben bis jetzt ein günstiges Resultat noch nicht herbeigeführt. Die zu neuen Moorings erforderlichen Anker waren hier am Plage aber gar nicht zu haben und ließen sich überhaupt nicht schnell beschaffen.

Um aber das Schiff nicht unnötig lange von der Station entfernt zu halten, war dasselbe sofort mit einer ca. 1½ Zoll engl. schweren Kette, der stärksten,

die überall am Plage zu haben war, und entsprechendem Anker ausgerüstet und lag am 8. April in allen Theilen fertig. Allein es stürmte fortwährend sehr heftig. Und als am 10. April das Leuchtschiff mittelst Dampfer hinunter bugsiert wurde, konnte es doch nur bis zum Leuchthurm gelangen und mußte hier bis zum 20. liegen bleiben, an welchem Tage es endlich gelang, mit dem Schiffe an der rechten Stelle wieder vor Anker zu gehen. Aber es sollte nur kurze Zeit daselbst verbleiben, denn schon am 22. April wurde vom Leuchthurm telegraphirt, daß das Leuchtschiff von der Station verschwunden und nicht zu entdecken sei, und Tags darauf erfuhr man, daß es mit Verlust von Anker und 75 Baden Kette nach See hatte flüchten müssen und darauf ohne erhebliche Beschädigung in Cuxhaven eingelaufen war.

Das Leuchtschiff mußte nun mittelst eines Bugsierdampfers von Cuxhaven wieder nach der Weser herumgeschleppt werden, auch wurde von Bremerhaven aus ein schwerer Anker nebst einer Kette von $1\frac{9}{16}$ Zoll engl. Stärke an Bord des Schiffes gebracht.

Inzwischen war aber an Bord des Leuchtschiffes die Disciplin in der Weise gelockert, daß die Mannschaft sich weigerte, mit dieser Kette die Station wieder einzunehmen. Da eine stärkere Kette aber nicht herbeigeschafft werden konnte, vielmehr erst angefertigt werden mußte, auch Sachverständige die obige Kette für die jetzige Jahreszeit als vorläufig genügend erachteten, zudem das Schiff nothwendig sobald als möglich wieder auf die Station kommen mußte, blieb nichts übrig als die Mannschaft des Schiffes zu entlassen und neue dafür einzusetzen. Dies geschah dann auch sofort, und weil für den Augenblick durchaus keine andere Mannschaft zu haben war, so hat dieselbe vor der Hand aus unsern Angestellten vom Leuchthurm und von den Dampfbaggern gebildet werden müssen. Hiermit liegt das Leuchtschiff seit dem 2. dss. Mts. wieder auf seiner Station.

Die durch obige Unglücksfälle uns herbeigeführten Kosten sind nun die folgenden:

1) Für Reparaturen am Schiff.....	circa	200
2) Für Schlepplohn an Dampfer incl. Hilfsleistungen beim Auf- fischen der Moorings.....	»	720
3) Für neue Anker und Ketten.....	circa	700
4) Für Auffischen und Transportiren von Anker und Ketten...	»	150
5) Für Auffischen und Heben der Moorings, was noch geschehen muß	»	200
6) Für Auffischen der zuletzt verlorenen 75 Baden Kette nebst Anker plm.....	»	130
7) Für kleine Ausgaben.....	»	50

Zusammen... \$ 2150

Dies sind diejenigen Kosten, welche vor der Hand nothwendig verausgabt resp. contrahirt werden mußten. Es kommen dazu noch die Kosten für jedenfalls erforderliche Anschaffung einer 2 Zoll starken neuen Kette nebst Anker.

Es hat sich nun aber herausgestellt, daß die bei unserem Leuchtschiff schon seit vielen Jahren gebräuchliche Befestigungsweise nicht die zweckmäßigste ist, und hat man namentlich auch auf der Elbe, wo die Schiffe früher ebenso festgelegt wurden und wo man, da daselbst 3 Feuerschiffe ausliegen, größere Erfahrungen hat sammeln können, diese Methode schon seit vielen Jahren verworfen und dafür zweckmäßigere Einrichtungen getroffen, wobei es niemals vorkommen wird und vorkommen kann, daß das Leuchtschiff einen ganzen Monat von der Station entfernt bleiben muß.

Nachdem nun die Deputation beschlossen hat, in Gemäßheit meines Antrages, auf eine zweckmäßigere und zugleich billigere Befestigungsweise des Leuchtschiffes einzugehen, verfehle ich nicht Ihnen untenstehend die dazu erforderlichen Kosten aufzugeben, indem ich mir erlaube, Folgendes im Allgemeinen dabei zu bemerken.

Das Leuchtschiff war bis jetzt mittelst einer gewöhnlichen Schiffskette mit Stegen, an Moorings befestigt, welche in den Grund des Stromes ihren Halt hatten. Dabei hat es sich aber gezeigt, daß durch die fortwährenden Bewegungen des Schiffes die Stege in der Kette nicht zu halten sind, wodurch letztere dann gleich bedeutend an Haltbarkeit verliert. Auch waren die Moorings, wenn die Kette einmal gebrochen war, immer nur mit unverhältnißmäßig großen Kosten wieder aufzufinden, und im Jahre 1859, als die Schiffskette ebenfalls brach, mußten sogar ganz neue Moorings gelegt werden, welche damals etwa 1500 Thaler gekostet haben.

Statt dieser Moorings soll nun, als erfahrungsmäßig genügend, ein Schirmanker, sog. Champion, der etwa den dritten Theil kostet, ausgelegt werden und die Schiffskette soll keine Steg- sondern eine sog. Krabnkette, short link sein.

Anker und Kette müssen dabei aus dem besten Material bestehen, namentlich muß zu der Kette das dazu am meisten geeignete, best scrap iron in Verwendung kommen.

Die Kosten für diese Anschaffungen werden sich folgendermaßen stellen:

- | | |
|---|--------|
| 1) 1 Schirmanker mit allem Zubehör etwa 5000 Pfund schwer und 1 desgl. als Reserveanker, 2 Schirmanker à Stück 300 Thaler | » 600 |
| 2) 150 Faden 2 zöllige Ankerkette, short link, incl. der nöthigen Reserve von best scrap iron, pro Faden etwa 216 Pfund schwer macht 324 Centner à 5 1/4 Thaler | » 1701 |
| 3) 1 schwere Boje zur Bezeichnung von Anker nebst Kette, mit Einschluß der nöthigen Perpendikularkette | » 250 |
| 4) für Transportkosten und Auslegen von Anker und Kette an der richtigen Stelle | » 49 |

Summa . . . 2600

Schließlich erwähne ich noch, daß Anker sowohl als Kette besonders angefertigt werden müssen, es daher durchaus nöthig ist, dieselben sobald es möglich in Bestellung zu geben. Denn sollte die jetzige provisorische Kette des Schiffes einmal brechen, so wird es gar nicht möglich sein, so schnell eine andere Kette von ähnlicher Stärke herbeizuschaffen, und das Schiff müßte dann vielleicht wiederum längere Zeit von der Station entfernt gehalten werden.

Namens der Baudirection.

(gez.) Hauckes.

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 20. Mai 1867.

1. Verbindung des Vegesacker Hafens mit dem Bahnhofe Grohn-Vegesack.

Einen von den vereinigten Deputationen für die Häfen und Hafenanstalten und für die Eisenbahnen über das Project der Verbindung des Vegesacker Hafens mit dem Bahnhofe Grohn-Vegesack eingereichten Bericht, welchen der Senat zunächst zur Aeußerung über die beantragte Geldbewilligung an die Finanzdeputation hat gelangen lassen, theilt er hieneben mit dem von der letzteren darüber erstatteten Berichte der Bürgerschaft zu ihrer Erklärung, unter Vorbehalt der seinigen, mit.

2. Herstellung eines Fußwegs zur Verbindung der durch den Eisenbahndamm getrennten beiden Theile der Huchtinger Chaussee.

Unter demselben Vorbehalt läßt der Senat den anliegenden Bericht der Wegbaudeputation, die Herstellung eines Fußwegs zur Verbindung der durch den Eisenbahndamm getrennten beiden Theile der Huchtinger Chaussee betreffend, der Bürgerschaft zu ihrer Erklärung zugehen.