

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 20. November 1874.

Anlage eines Holzhafens.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen hat einen Bericht wegen Anlage eines Holzhafens zwischen den beiden neustädtischen Thoren eingereicht, ^{Anlage} ^{nebst 4 Zeichnungen.} welchen der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerschaft zur Beschlusfassung hieneben zugehen läßt.

Anlage
zur Mittheilung des Senats
vom 20. November 1874.

Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, einen Holzhafen zwischen den beiden neustädtischen Thoren betreffend.

(Eingereicht am 20. November 1874.)

Die Bürgerschaft beschloß unterm 28. Januar 1874:

„Der Anheimgabe der Deputation in ihrem Berichte zum Budget entsprechend (s. Verhandlungen von 1873, October 29, pag. 639), ertheilt die Bürgerschaft derselben den Auftrag, ein speciell auszuarbeitendes Project über die Verbindung des Sicherheitshafens mit dem Neustadtsgraben und Herrichtung des Letzteren zu einem Holzhafen vorzulegen; sie spricht dabei den Wunsch aus, daß dieselbe sich an die früheren Projecte nicht gebunden halte, namentlich auch prüfen möge, ob nicht ohne eine Drehbrücke beim Hohenthore den Erfordernissen Genüge geleistet werden könne.“

Der Senat trat diesem Beschlusse der Bürgerschaft unterm 6. Februar bei. Diesem Auftrage entsprechend veranlaßte die Deputation den Inspector Heineken, ein umfassendes Project für einen Holzhafen zwischen dem Hohenthore und Buntenthore zu bearbeiten, und zwar auf Grund einer Begradigung der Ufer zu beiden Seiten des Stadtgrabens. Diese Arbeit erforderte eine geraume Zeit wegen der unerläßlichen genauen Aufmessungen und Ermittlungen des zur Begradigung unentbehrlichen sehr erheblichen Landes, welches sich in Privathänden befindet, und mehrentheils die Eigenthümer in Folge der eingetretenen Speculation gewechselt hat. Der Inspector Heineken projectirte Landungsvorkehrungen und Verbindungswege zu beiden Seiten des Hafens in der Weise, daß Erstere auch für Schienenstränge zugänglich sein würden. Es ergab sich aber, daß die Kosten einer so umfassenden Anlage mit dem zur Zeit vorliegenden Zweck nicht in Einklang zu bringen waren, indem sie außer dem Aufwand für Landankäufe von ca. 12,000 □-Meter oder ca. 144,000 □-Fuß, sich auf *M.* 691,000 beliefen, mithin die Gesamtkosten nahezu eine Million Mark erreichen dürften.

Die Deputation vergegenwärtigte sich, daß es darauf ankomme, eine Anlage in Vorschlag zu bringen, welche dem gegenwärtigen Bedürfniß entspreche, zugleich aber künftige Erweiterungen nicht ausschließe und nicht minder es thunlich erscheinen lasse, jederzeit an der Stadtseite ähnliche Landungseinrichtungen zu treffen, wie sie bereits am Sicherheitshafen bestehen, und zwar sobald sich ein Erforderniß dafür geltend mache.

Diesemnach glaubte die Deputation annehmen zu dürfen, daß die kostbare Begradigung des Ufers an der Neuenlander Seite zur Zeit überflüssig sei, und daß man um so mehr abwarten könne, ob sich in jenem Gebietstheile ein so reges Verkehrsleben entwickle, daß es sich rechtfertige, die Begradigungskosten aufzuwenden, als die gekrümmte Lage der Deiche nicht verhindert, daß dieselben zum Austragen

von Dielen und Baaren, sowie zum Aufschleifen von Balken an geeigneten Stellen benutzt werden.

Dagegen darf es nach Ansicht der Deputation wohl als wahrscheinlicher bezeichnet werden, daß die Zeit eintreten kann, in welcher die große Zahl der kleinen Bremen erreichenden Seeschiffe, Küstenfahrer und Leichter, welche ihre Masten nicht niederlegen, und daher die feste Kaiserbrücke nicht werden passiren können, in den Sicherheitshafen fahren um daselbst ihre Ladungen zu landen, und daß die daselbst hergestellten Landungsanstalten bei Weitem sich nicht als ausreichend erweisen dürften. Wenn dieser Fall augenblicklich noch nicht eingetreten ist, so hält doch die Deputation dafür, daß bei der Anlage des Holzhafens auf eine Begradigung des Ufers an der Stadtseite zu halten sei. Dieses Ufer könnte von dem jetzigen Landungsplatze für Holz am Sicherheitshafen durch die Bastion der vormals Schörling'schen Mühle bis zur neuen Caserne eine grade Linie von ca. 2000 Fuß Länge bilden, und eintretenden Falls künftig einen ausreichenden Ersatz für die Minderbenutzung der Schlachte bilden. Die Lage eines Landungsplatzes längs dieses Ufers würde im Hinblick auf die vielen Packhäuser in der Neustadt und die directe Verbindung mit der Altstadt und dem Bahnhofe vermittelt der Kaiserbrücke eine ungemein günstige sein. Wenn die Deputation sich diese Andeutung gestattet, so hat damit nur bemerkt werden sollen, daß der Raum für eine solche Anlage vorhanden ist, und daß diese jederzeit, sobald es beliebt werden sollte, ausgeführt werden kann, weil der ganze in Betracht kommende Grund und Boden Eigenthum des Staats ist.

Diese Erwägungen waren erforderlich, um das Programm für die technische Ausarbeitung des Holzhafenprojects festzustellen.

Demnach würde am Holzhafen lediglich vom Hohenthore bis zur neuen Caserne eine grade Uferlinie zu ziehen sein mit Einschluß der Bastion auf welcher die alte Lohmühle steht. Der Raum längs dieser Linie auf dem Neustadtwalle, welcher zur Zeit nur eine sehr geringe Miethe einträgt, würde durch das aus dem Hafen auszuhebende Material auf Deichhöhe zu bringen, und die alte Caserne zu beseitigen sein. In welcher Weise der solchergestalt gebildete Lagerplatz zu verwenden und einzurichten sei, ist zur Zeit noch nicht zu bestimmen, weil es unmöglich ist, jetzt schon anzugeben, worauf das Erforderniß sich vorherrschend erstrecken werde. Werden die über Tausend betragenden, jährlich nach Bremen gelangenden kleinen Seeschiffe und die zur Küstenfahrt verwendeten Rähne zc. den Sicherheitshafen aufsuchen, und eine Erweiterung der vorhandenen Landungsplätze erheischen, so werden andere Einrichtungen für die gedachten Lagerungs- und Landungsplätze zu treffen sein, als wenn sie nur zum Landen und Lagern von Dielen, Bohlen, Steinen und ähnlichen Gegenständen benutzt werden. Die Deputation ist daher auch außer Stande, nähere Angaben über die zu treffenden Landungs- und Lagerungseinrichtungen zu machen, womit es auch um so weniger Eile hat, als der Bau des Hafens doch zwei Jahre erfordern wird, und erst gegen die Zeit der Beendigung des Hafenbaus an eine Verwendung der Lagerplätze gedacht werden kann. Sie bemerkt nur, daß die Entfernung der neuen Caserne von den jetzt am Sicherheitshafen befindlichen Gleisen nahezu 600 Meter beträgt, daß mithin die Kosten von zwei Gleisen von zusammen 1200 Meter Länge à *Mk* 34 *Mk* 40,800 und mit Einschluß von Verbindungsgleisen, Weichen zc. *Mk* 55 bis 60,000 betragen würden. Als selbstverständlich bemerkt die Deputation, daß die Bastion, auf welcher die Mauerreste der Schörling'schen Mühle stehen, von der Berichterstattung über den Holzhafen unberührt bleibt, wenngleich der Uebersichtlichkeit wegen auf der Situationskarte der Holzhafenanlage die Uferlinie durch dieselbe gezogen ist.

Das Programm für den Holzhafen würde sich demnach darauf beschränken, den jetzt ganz unbenutzten Stadtgraben zwischen dem Hohenthore und Buntenthore zu vertiefen, das ausgehobene Material zur Erhöhung der Deiche auf beiden Seiten des Hafens und des Neustadtwalles vom Hohenthore bis zur neuen Caserne zu verwenden, und das Ufer an der Stadtseite zu begradigen.

Um aber in den Holzhafen zu gelangen, ist eine Einfahrt durch den Hohenthorsdamm erforderlich. Diese kann auf verschiedene Weise bewirkt werden, und verfehlt die Deputation nicht, sich hierüber ausführlicher zu äußern.

Es ist angeregt worden, ob die Anlage eines Siels, sei es durch den Damm des Hohen- oder des Buntenthors, als Einfahrt anwendbar sei. Der Baudirector Berg hatte bereits im Februar 1864 ein Project dazu bearbeitet und vorgelegt, in Mauern und mit einem Verschlussthore gegen Hochwasser, dessen Kosten sich auf 35,500. — Gold (Mk 117,910.71) damals belaufen, und jetzt, nach der Erklärung des Inspectors Heinke um 50 pCt. mehr erfordern würden. Die Kosten der Hafenanlage würden dabei nahezu dieselben bleiben, denn da die Sohle des Stadtgrabens auf 1 Fuß unter Null liegt, mit Ausnahme einiger Stellen, so würde das Wasser bei dem Sommerstande der Weser, durch den Siel abfließen und statt eines Hafens eine trockene Sandfläche sich zeigen, mithin die Austiefung und Ablagerung des Materials auf den Deichen und Lagerplätzen ebenfalls zu geschehen haben. Dabei würde die Schifffahrt von einem unmittelbar neben einer Handelsstadt belegenen, über 3000 Fuß langen Hafen für alle Zeiten ausgeschlossen werden.

Es bleibt sodann zu erörtern, ob der Durchstich des Hohenthorsdammes durch eine feste Brücke von Eisen oder von Holz, oder durch eine eiserne Drehbrücke, oder durch ein hölzernes Klappenjoch zu überbrücken sein wird. In beiden Fällen wird eine feste Brücke einige tausend Mark weniger kosten, sie würde aber andere Nachtheile zur Folge haben, die von großer Bedeutung sind. Denn eine feste Brücke würde unbedingt alle aus der Ostsee und Norwegen kommenden Holzschiffe von der Einfahrt in den Hafen ausschließen, weil diese ihre Masten nicht niederlegen können, und ebenso die Küstenfahrer, welche sich in gleicher Lage befinden. Bei höheren Wasserständen würden auch die Schiffe, welche auf das Niederlegen der Masten eingerichtet sind, nicht in den Hafen gelangen können. Bei der Anlage eines Hafens von über 3000 Fuß Länge kann es sich nicht blos um Aufnahme der von der Oberweser kommenden Holzflöße handeln, sondern zugleich um die Unterbringung von Balken und Quadrathölzern, welche Letztere von der Ostsee und Norwegen eintreffen und nur in Wasser mit Vortheil gelagert werden können. Für diese Hölzer ist im Grunde kein geeigneter Raum vorhanden, denn der einzige Platz, der dazu verwendet wird, ist der kleine Holzhafen am Buntenthore, in welchem diese Hölzer in 5 bis 6 Schichten übereinander aufgestapelt liegen. Da dieser Hafen durch Seeschiffe nicht erreichbar ist, müssen die Hölzer mit schweren Kosten dahin transportirt werden. Weil dieser kleine Hafen bei weitem nicht ausreicht, hat man zur Unterbringung dieser Hölzer sich nothdürftiger Plätze an der Unterweser bedienen müssen. Der Holzhandel, sowohl mit Quadrathölzern als mit ostseeischen Dielen, ist für Bremen ein sehr wichtiger und zumal seit Eröffnung der directen Bahn nach dem Münsterlande und dem Rheine einer großen Ausdehnung fähig, wenn ihm in Bremen Raum im Wasser und am Wasser, sowie zugleich an der Eisenbahn gewährt wird, was hier ohne Schwierigkeit vereint erreicht werden kann. Der bremische Handel mit Dielen und Kanthölzern und Balken hat sich seit 1869 verdoppelt, und belief sich nach der Angabe des statistischen Bureau in 1873

Kanthölzer und Balken	39,900 Last,	Werth	Mk 3,610,866. —
Bretter und Bohlen..	48,450 "	"	" 5,002,406. —
Zusammen..	88,350 Last,	Werth	Mk 8,613,272. —

Dieses große Quantum ist zu lagern, und werden beide Ufer des Holzhafens, sowie der Hafen selbst, sich dazu vortrefflich eignen. Es ist das aber nur möglich, wenn die Schiffe, welche diese Hölzer bringen, und durchweg feste Masten führen, auch in den Hafen fahren können. Dazu aber ist eine offene Brücke eine Nothwendigkeit.

Erwägt man ferner, daß die Zeit kommen kann, in welcher ein Ersatz für einen Theil des Verkehrs an der Schlachte und an andern oberhalb der Kaiserbrücke belegenen Plätzen und Packhäusern geschaffen werden muß, und es ergäbe sich, daß die Landungsplätze am Sicherheitshafen dazu nicht genügen, so würde eine feste Brücke über die Einfahrt durch den Hohenthorsdamm es unmöglich machen den trefflich gelegenen Landungsplatz an der Stadtseite des Holzhafens dazu mit zu verwenden. Eine offene Brücke, sei es eine eiserne Drehbrücke oder eine hölzerne Klappenbrücke wird keine andere Belästigung des Publikums herbei führen, als daß zu nächtlicher Stunde, etwa nach Mitternacht, wenn Schiffe passiren

sollen, dieselbe auf eine kurze Zeit geöffnet werde. Das Durchlegen der Schiffe wird um so rascher vor sich gehen als hier keine Strömung zu überwinden ist. Das Offenlegen der Brücke wird daher stets nur eine kurze Zeit erfordern.

Diesemnach kann die Deputation nur empfehlen, einer offenen Brücke den Vorzug zu geben.

Nach diesen Vorerörterungen wurde der Inspector Heineken beauftragt, das Project des Holzhafens zu bearbeiten und zu veranschlagen.

Nach der Berichterstattung dieses Technikers liegt die Sohle des Stadtgrabens vorherrschend auf 1 Fuß unter Null, und an einigen Stellen bis zu 3 Fuß unter Null. Bei dem Stande der Weser während eines großen Theils des letzten Sommers von 3 bis $3\frac{1}{2}$ Fuß unter Null, würde daher, sobald die Verbindung mit dem Sicherheitshafen hergestellt wäre, der Hafen trocken liegen. Es ist daher eine Ausgrabung und Ausbaggerung erforderlich. Diese würden sich für die ganze Fläche auf 7 Fuß (2 Meter) unter Null, und für einen Streifen von 60 Fuß Breite längs des begrabigten Ufers an der Stadtseite bis zur neuen Caserne auf mindestens 9 Fuß unter Null, damit hier die nöthige Tiefe für Schiffe gefunden werde, zu erstrecken haben. Wird der Hohenthorsdamm durchbrochen, so tritt das Hochwasser der Weser vom Sicherheitshafen aus in den Holzhafen, und müssen folgeweise zu beiden Seiten die Deiche entsprechend erhöht werden. An der Neuenlander Seite haben die Deiche nur eine Höhe von 12 bis 14 Fuß über Null, sie werden daher durchschnittlich um 7 Fuß zu erhöhen sein. An der Stadtseite liegt der Deich auf 15, theilweise 16 Fuß, derselbe wird demnach um 4 bis 5 Fuß aufgetragen werden müssen. Das Aufhöhungsmaterial wird aus dem Hafen gegraben und gebaggert, die erforderliche Bedeckung mit einer angemessenen Lehmsschicht dagegen theils aus der zur Begradigung abzutragenden Bastion, auf welcher die alte Lohmühle steht, theils an der Landseite der alten Deiche entnommen werden. Das ferner auszuhebende Baggeregut wird zur Aufhöhung des Wallgrundes vom Hohenthor bis zur alten Caserne verwendet, so wie zu den Rampen, welche an beiden Seiten der Brücke erforderlich werden. Das etwa dann noch überschießende Material wird nicht erheblich sein und gern zur Aufhöhung neuer Straßen im Neuenlander Felde abgeholt werden.

Die alte Caserne wird im zweiten Baujahre abzubauen, und die alte Lohmühle, welche auf städtischem Grunde steht, anzukaufen oder zu versetzen sein. Zu weiterer Veranschaulichung bezieht sich die Deputation auf die beiliegende Situationskarte Anlage 1, und auf die Profilzeichnung Anlage 2.

Der Inspector Heineken legt sodann zwei Projecte für die Ueberbrückung vor, und zwar eine eiserne Drehbrücke und eine hölzerne Klappenbrücke. Die Erstere, nämlich eine eiserne Drehbrücke würde auf 2 Stirnmauern ruhen, eine Fahrbahn von 20 Fuß (5,8 Meter) Breite erhalten mit zwei angehängten Fußwegen à 6 Fuß (1,7 Meter). Die Durchfahrt würde eine lichte Weite von 40 Fuß (11,6 Meter) haben. Die Construction der Brücke ergibt sich aus der Anlage 3. Die Kosten dieser Brücke mit den Kosten des Durchstichs des Hohenthorsdammes, der beiden Stirnmauern, ein interimistischer Nothdamm während der Bauzeit, nebst Vorrichtung zum Durchziehen der Schiffe sind veranschlagt zu *M* 185,000.

Das zweite Project einer Klappenbrücke von Holz mit hölzernem Bollwerke, einschließlich der eben erwähnten Vorrichtungen, ist aus der Zeichnung Anlage 4 näher ersichtlich. Diese Klappenbrücke würde nach der speciellen Veranschlagung des Inspectors Heineken *M* 89,000 kosten, einschließlich der Kosten des Nothdammes, mithin *M* 96,000 weniger als die eiserne Drehbrücke. Für die hölzerne Klappenbrücke spricht nur die größere Wohlfeilheit. Man kann bei ihr auf eine Dauer von 15 bis 20 Jahren rechnen, auch würden die Unterhaltungskosten größer sein als bei einer eisernen Brücke mit massiven Stirnmauern.

Beide Brücken werden gleiche Höhe haben müssen mit den beiden Eisenbahnbrücken, um sowohl stets über Hochwasser zu liegen als auch um eine Fortführung der Gleise vom Neustadtbahnhofe bis zur neuen Caserne zu ermöglichen. Sie werden daher um ca. 6 Fuß (1,8 Meter) höher zu liegen kommen, als die Fahrstraße des jetzigen Hohenthorsdammes, welcher bekanntlich um 4 bis 5 Fuß niedriger liegt als der kleine Schuttdamm, der ihn gegen Hochwasser des Sicherheitshafens bisher sicherte. Es wird daher von der Brücke an der Stadtseite

eine Rampe mit einem Gefälle von 1 zu 70 bis in die Hohenthorsstraße abdachen und nach den Nebenstraßen am Neustadtswall in gleichem Gefälle ablaufen. Das Gleiche wird der Fall sein nach der Gebietseite hinsichtlich der Chaussee nach Barthurm und der Wege nach dem Schützenhof und nach Woltmershausen.

Die jetzige Straße nach den oben angegebenen drei Richtungen senkt sich von der Höhe des jetzigen Hohenthorsdammes um etwa 2 Fuß bis zu der Stelle wo das Zollgebäude erbaut werden soll. Vor diesem Gebäude wird die Straße horizontal liegen müssen, damit die zollamtlich abzufertigenden Wagen sicher stille stehen können. Da nun die Brücke 6 Fuß höher liegen wird als der jetzige Hohenthorsdamm, und von der Brücke an bis vor das Zollgebäude eine horizontale Fläche herzustellen ist, so ergibt sich, daß die Straße vor dem Zollhause um 8 Fuß höher angelegt werden muß als gegenwärtig der Fall ist. Der Bau des Zollgebäudes kann daher nicht eher vorgenommen werden als nicht über diese Rampenlage ein definitiver Beschluß gefaßt ist. Ein solcher empfiehlt sich ferner aus dem Grunde, daß verschiedene Straßen von der Woltmershäuser Fahrstraße ab projectirt und genehmigt sind, bei welchen an eine so erhebliche Erhöhung dieser Fahrstraße nicht gedacht ist, und daß ferner längs der Barthurmer Chaussee eine Reihe Häuser in nächster Zeit gebaut werden sollen. Auch diese würden sehr empfindlich durch die Erhöhung der Chaussee berührt werden, und diese Hauptstraße vom Thore ab ein sehr schlechtes Ansehen erhalten, wenn mit dem Bau der Häuser begonnen würde, bevor über die Rampe ein Beschluß gefaßt ist.

Die Kosten der Anlage des Holzhafens betragen nach specieller Veranschlagung des Inspectors Heineken:

- | | |
|---|--------------------|
| 1) Ausgraben und Ausbaggern des Hafens und Erhöhung der Deiche an beiden Seiten des Hafens .. | <i>M</i> 135,870.— |
| 2) Verfarrung und Planirung auf den Lagerplätzen an der Stadtseite .. | " 12,130.— |
| 3) Durchstich des Hohenthorsdammes, zwei Stirnmauern, die eiserne Drehbrücke mit Vorrichtungen zum Durchziehen der Schiffe, nebst Nothdamm während der Bauzeit .. | " 185,000.— |
| 4) Rampen an beiden Seiten der Brücke, nebst Pflasterung nach specieller Veranschlagung .. | " 32,000.— |
| 5) Für Geräthe und Bauaufsicht, Treppen und insgemein .. | " 14,000.— |
| | <i>M</i> 379,000.— |

Würde man statt der eisernen Drehbrücke mit massiven Stirnmauern eine hölzerne Klappenbrücke mit hölzernem Bollwerke vorziehen, so würden sich die Kosten um *M* 96,000 vermindern, und der Gesamtbetrag sich auf *M* 283,000 stellen. Dabei ist zu bemerken, daß die Kosten des Ankaufs oder der Versetzung der alten auf Staatsgrund stehenden Lohmühle nicht mit veranschlagt sind. Dieselben können jedoch nicht erheblich sein, da die alte Mühle nur einen geringen Werth hat.

Die Bauzeit wird zwei Jahre erfordern und werden sich die Kosten auf ungefähr die Hälfte für jedes Jahr vertheilen. Dabei wird nach dem folgenden Bauplan zu verfahren sein. Zunächst sofort nach Genehmigung der Anlage wird, soweit es die Witterung zuläßt, mit der Schüttung der Rampen an der Barthurmer Chaussee, der Woltmershäuser Fahrstraße und des Weges nach dem Schützenhofe, so wie mit der horizontalen Fläche vor dem Zollhause begonnen werden, und zwar erst mit der einen Hälfte zur Erhaltung der Communication und sodann mit der anderen Hälfte. Zugleich wird ein Nothdamm neben dem Hohenthorsdamm errichtet und die Rampe nach der Hohenthorsstraße geschüttet werden müssen, damit gleichzeitig mit dem Bau des Zollhauses diese Rampenanlagen fertig werden. Das Material wird aus dem neuen Hafen entnommen und sind dessen Aushebungs- und Transportkosten bis auf die Deichkappe unter Pos. 1 berechnet. In dem ersten Baujahre wird, außer der Rampenschüttung, die Ausgrabung und Ausbaggerung des Hafens so weit gefördert, daß die Deiche an beiden Seiten die erforderliche Höhe erhalten, weil der Hohenthorsdamm nicht eher durchstochen werden kann, bis um den Hafen herum die volle

Deichhöhe hergestellt ist. Im zweiten Baujahre wird die Aushebung des Bodens und die Aufhöhung des Wallgrundes beendet, und die Brücke auf die Stirnmauern oder Bollwerke, je nachdem eine eiserne oder eine Holzbrücke vorgezogen wird, gelegt werden, und damit das Werk beendet sein.

Was die unmittelbare Rentabilität der Anlage dieses Holzhafens, und deren Unerläßlichkeit betrifft, so haben sich schon die Deputationen für die Convoje und der Eisenbahnen in ihren Berichten von 1865 pag. 330, 1867 pag. 271, 1869 pag. 413 und die berichtende Deputation 1873 pag. 639 mehr oder minder ausführlich darüber ausgesprochen, und mag hier nur wiederholt werden, daß abgesehen von dem indirecten Vortheile für Handel und Verkehr, in der Miethe für Holzlagerungen im Wasser und auf den Lagerplätzen ein entsprechendes Aequivalent für den Kostenaufwand gefunden werden dürfte, so daß es sich keinesweges um große Opfer bei der Anlage dieses Holzhafens handelt.

Die Deputation muß aber dringend empfehlen zunächst mit der Rampenschüttung zu beiden Seiten des Hohenthors vorgehen zu lassen, weil wie schon angedeutet worden ist, ohne dieselben das Zollhaus nicht gebaut werden kann, und daraus erhebliche Schwierigkeiten hinsichtlich des Zollanschlusses entstehen werden, und ferner weil diese Rampen von großem Einfluß auf die Straßenanlagen und Privatbauten in der Nähe des Hohenthors sein werden. Die Kosten der Rampen und deren Pflasterung sind veranschlagt zu *M* 32,000. Will man dieselben vereinzelt beschließen, so würden noch die Kosten der Aushebung des Materials aus dem Hafen und dessen Transports bis über den Hafendeich hinzukommen, welche unter Pos. 1 des Anschlags berechnet sind, und sich nach Angabe des Inspector Heineken auf *M* 16,000 belaufen werden. Die Gesamtkosten der Rampen, welche auf dem Hohenthorsdamm zusammentreffen, mit Einschluß der Aushebung und des Transports des Materials werden sich daher auf *M* 48,000 belaufen, und beantragt die Deputation wenigstens vorläufig diesen Betrag für die Schüttung der Rampen zu bewilligen, indem die unterzeichnete Deputation mit der erforderlichen Erdschüttung und die Baudeputation, Abtheilung Straßenbau, mit den Pflasterungsarbeiten beauftragt würden. Dabei ist noch darauf aufmerksam zu machen, daß wenn diese Rampenanlage nicht bald beschossen werden sollte, dieselbe namentlich im Hinblick auf die Zollverhältnisse später nur mit ganz außerordentlichen Mehrkosten und schwer zu überwindenden Schwierigkeiten auszuführen sein wird. Im Fall der Genehmigung dieser Rampen würden *M* 16,000 von der Position 1 im Kostenanschlage des Hafenbaues abzusetzen sein.

Endlich muß die Deputation darauf aufmerksam machen, daß die Abwässerung der Neustadt am Theermagazin nach der Weser nur bis zu einem Wasserstande von 7 Fuß (2 Meter), bei höherem Wasserstande der Weser jedoch durch den im Hohenthorsdamm liegenden Canal längs der Chaussee nach Warthurm stattfindet. Durch die Durchstechung dieses Dammes wird dieser Abfluß aufgehoben. Schon in dem Berichte der Deputation wegen Abwässerung der Neustadt von 1864 pag. 273 ist zur Vermeidung des Abflusses des neustädtischen Schmutz-, Regen- und Ruverwassers nach der Neuenlander Feldmark die Ziehung eines Canals vom Hohenthor bis zur Weser am Theerhause im Kostenanschlage von 20,000 *fl* Gold, so wie die Errichtung einer Pumpstation am Theerhause zum Ueber-schöpfen bei höheren Wasserständen mit einem Kostenanschlage von 16,000 *fl* Gold beantragt worden. Die Canalanlage wurde damals bewilligt und ausgeführt, eine Beschlußfassung über die Pumpstation jedoch ausgesetzt, weil zu jener Zeit von einer Durchstechung des Hohenthorsdammes nicht die Rede war, und die Neuenlander Feldmark noch ein offenes Feld bildete. Die sich ändernden Verhältnisse machen es nothwendig, nunmehr auf die Pumpstation zurückzukommen. Die Deputation darf dabei Bezug nehmen auf den unterm 2. Februar 1864 (Verh. pag. 273) erstatteten Bericht des Baudirector Berg. Derselbe hat ermittelt, daß während der Jahre 1848 bis 1862 durchschnittlich jährlich der Stand der Weser in 85 Tagen den Abfluß aus dem Canal verhindert hat, dagegen stand, nach Aufgabe des Inspectors Heineken von 1863 bis 1873 die Weser im Mittel von nur 64 Tagen über dieser Höhe; es würde mithin, diesen Angaben zufolge, sobald der Abfluß des neustädtischen Wassers durch den Hohenthorsdamm nach dem

Hafenburger See und der Dichtum unterbrochen ist, die Pumpmaschine höchstens 70 Tage zu arbeiten haben. Da aber durch die Correction des Weferbettes die Flußrinne sich erheblich gesenkt hat, und sich wahrscheinlich noch mehr senken wird, dürfte die Thätigkeit der Maschine sich noch weiter vermindern. Der Baudirector **Berg** berechnet das abzuleitende Spül-, Regen- und Ruverwasser der Neustadt bei Hochwasserständen auf 6 Kubikfuß Wasser pr. Secunde bei einer Stromgeschwindigkeit im Canale von 2 Fuß. Der Kostenanschlag des Baudirector **Berg** belief sich auf 16,000 Thaler Gold (Mk 53,142.85). Dagegen berechnet der Inspector **Heineken** jetzt die Kosten wie folgt:

1) Erdarbeiten	Mk 4,369.50
2) Mauerarbeiten des Pumpschachts, des Brunnens, der Verbindung des Abzugscanals und Pumpschachts...	" 4,830.—
3) Zwanzigpferdige Dampfmaschine incl. Baggerapparat zum Entfernen der Sinkstoffe.....	Mk 26,200.—
Centrifugalpumpe	" 3,200.—
	" 29,400.—
4) Die Röhren und Abschluß und Schlußvorrichtungen, Wassers schöpfen und insgemein	" 14,200.50
5) Maschinenhaus 18 M. lang und 10 M. breit.....	" 16,200.—
	Mk 69,000.—

Die Kosten des Arbeitens der Pumpmaschine während der ca. 70 Tage jährlich veranschlagt der Inspector **Heineken** auf höchstens Mk 3= bis 4000, weil einer der Maschinisten der Dampf bagger, welche bei höheren Wasserständen außer Function treten, den Dienst bei der Pumpstation wahrnehmen kann.

Auch abgesehen von der Durchstechung des Hohenthorsdammes wird die Ausgabe für eine Pumpstation nicht zu vermeiden sein, weil, nachdem jetzt der Gebietstheil außer dem Hohenthore sich mit Straßen und Wohnungen bedeckt, es unthunlich erscheint, bei einem Stande der Wefer von über 7 Fuß diesem Gebietstheil das Spül- und Ruverwasser der Neustadt zuzuführen. Es können daher die Kosten der Pumpstation nicht wohl den Kosten des Holzhafens beigezählt werden; die Deputation hält sich aber verpflichtet darauf aufmerksam zu machen, daß es unerläßlich sei diese Pumpstation zu errichten, sobald der Hohenthorsdamm durchstoßen wird. Es würde mit der Anlage derselben schon während des ersten Baujahres des Holzhafens zu beginnen sein, damit wenn im zweiten Baujahre ein höherer Stand der Wefer eintreten sollte, die Station in Betrieb gesetzt werden könne. Die Kosten werden sich zu ungefähr gleichen Hälften auf beide Baujahre vertheilen.

Bremen, 19. November 1874.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **Duckwitz.**

(gez.) **J. H. Drünert.**

6
von 21. 1

Die Bürger
auf nicht Acker
In dem Ge
in § 2 a. H.
jagen
wähle
komm
daran
komm

in § 3 c.
in § 5, Zei
det
und
Ein
Ein
selb
gen

in § 6, H.
dar
Si
ni
di
bi
H

in § 7 a.
un
Pi
We
Ho

in § 9, 3
in § 13,
er
de
§

mit 2, für
für
we
des

mit 3, de
für
für
zu
ein
hat
ist