

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 14. Februar 1873.

1. Bremen = Geeste = Bahn.

2. Umbau des Hauptbahnhofs.

Dem Beschlusse der Bürgerschaft vom 12. d. M. tritt der Senat bei.

3. Bau der Hauptschule.

Auch der Senat bewilligt die von der Baudeputation laut Bericht vom 11. October v. J. zur Deckung der Mehrkosten des Baues nachträglich beantragten 282,812 Mark, und ist dem Antrag der Finanzdeputation (Verh. pag. 580) entsprechend damit einverstanden, daß die Jahresquote des laufenden Haushalts auf 120,000 Mark vom Jahre 1873 an bestimmt werde.

4. Hafenabgaben.

Mit der von der Bürgerschaft unterm 5. d. M. beantragten Abänderung der vorgelegten Hafentaxen ist der Senat einverstanden. Hinsichtlich des Tarifs für den Begeßacker Hafen hat der Senat die Deputation für Häfen und Eisenbahnen zur Berichterstattung aufgefordert, und theilt er den eingegangenen Bericht vorbehaltlich seiner Erklärung, der Bürgerschaft zur Beschlußfassung hieneben mit.

Anlage I. mit Unter-Anl.

5. Woltmershauser Canal. (Abschließung des Sicherheitshafens).

In Veranlassung des Wunsches der Bürgerschaft wegen Herstellung einer Kettenfähre über den Canal im Woltmershauser Werder und des ihr demgemäß zugegangenen Auftrags hat die Deputation für Häfen und Eisenbahnen den beifolgenden Bericht erstattet, über welchen der Senat zunächst der Erklärung der Bürgerschaft entgegensteht.

Anlage II. mit Unter-Anl.

6. Ausgaben für Hafenwerke im Jahre 1872.

Dieselbe Deputation hat ihren Rechenschaftsbericht über die vorjährigen Ausgaben für Hafenwerke überreicht, welcher der Bürgerschaft hieneben zugeht.

Anl. III. mit 6 Unt.-Anl.

Anlage I

zur Mittheilung des Senats
vom 14. Februar 1873.

Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, den Begeßacker Hafengeld-Tarif betreffend.

Dem Wunsche, den Tarif des Hafengeldes für den Begeßacker Hafen vorgelegt zu erhalten, kommt die Deputation nach, indem sie die folgenden Bemerkungen hinzufügt.

Ehe Bremerhaven gegründet wurde, war der Begeßacker Hafen der einzige bremische Hafen für See- und Flußschiffe. Derselbe stand nicht unter Verwaltung einer gewöhnlichen Deputation, sondern, wie es genannt wurde, „des Hafendepartements“, welches sich in seinen Mitgliedern, unter Bestätigung des Senats, vermehrt einer „Sternwahl“ selbst ergänzte. Die Verwaltung war eine sehr einfache, sie ließ neben der Erhebung des Hafengeldes die Unterhaltung des Hafens nicht durch einen Wasser-

bautechniker, sondern durch den Hafenmeister besorgen, und änderte auch nach Maßgabe der Umstände mitunter den Tarif des Hafengeldes, bis, so weit die Deputation ermittelt hat, durch Beschluß des Senats und der Bürgerschaft im März 1826 einige Grundzüge vereinbart wurden, wobei jedoch noch Einiges in das Ermessen des „Hafendepartements“ gestellt blieb. Namentlich sollte das Laden und Löschen im Begefacder Hafen nur dann geschehen dürfen, wenn es von Seiten des „Hafendepartements“ für zulässig erachtet werde.

Nach Eröffnung des Hafens zu Bremerhaven nahm die Benutzung des Begefacder Hafens noch mehr ab. Dabei blieb Verwaltung und Tarif in dem herkömmlichen Gleise, und wurde in denjenigen Fällen die in dem Tarife vom 3. April 1826 nicht vorgesehen waren, nach dem Ermessen des Departements resp. des Hafenmeisters verfahren. In diesem Zustande der Dinge ist die Verwaltung des Begefacder Hafens an die Deputation für die Häfen und Hafenanstalten übergegangen, welche gleich wie ihre Nachfolgerin, die berichtende Deputation, nicht nur gesucht hat die Hafenerwerke nach und nach in bessern Stand zu setzen, sondern auch den Tarif des Hafengeldes mehr den thatsächlichen Verhältnissen anzupassen. Es kommt z. B. sehr oft der Fall vor, daß ein Leichterfahrzeug, von Bremen nach Bremerhaven bestimmt und umgekehrt, eine Kleinigkeit Waaren in Begefac zu landen oder abzuholen hat. Diese würden nach dem Tarife von 1826 zu zahlen haben, wenn sie über 30 Last halten, 2 Grote und wenn unter 30 Last 1 Groten per Last ihrer Lasten-trächtigkeit. Diese Abgabe war offenbar zu hoch für Kleinigkeiten, und hat man deshalb dieselbe auf das zu landende oder vom Lande eingenommene Güterquantum gelegt. Auch erheischten die neuerdings eingetretenen Veränderungen durch Führung der Eisenbahn an den Hafen und Verbesserung des Fahrwassers allerlei Rücksichten, um eine bessere Benutzung des Hafens herbeizuführen. Diese Rücksichten hatten mehrfache Veränderungen des Hafengeldtarifs zur Folge, über welche, wegen der Geringfügigkeit der Sache, zu berichten und höhere Genehmigung einzuholen nicht angemessen erschien. Es wird auch noch ferner mit dem Tarife Erfahrung gesammelt werden müssen, und stellt die Deputation anheim, ihr in diesen geringfügigen Tarif-änderungen, wenn sie sich als zweckmäßig erweisen sollten, auch ferner freie Hand zu lassen.

Der letzte Tarif ist vom 1. Juli 1872 und liegt als Anlage bei. Derselbe beschreibt die vorkommenden Fälle mit möglichster Genauigkeit; dennoch kommen mitunter Fälle vor, welche nicht ganz in eine Position des Tarifs passen, und muß dann nach Billigkeit verfahren werden. Die Complicirtheit der Art der Benutzung des Hafens macht es unthunlich einen systematischen Tarif aufzustellen, wie es für die andern bremischen Häfen keine Schwierigkeit hat.

Nachdem jetzt bei See- und Flußschiffen nicht nach Lasten, sondern nach Kubikmetern für Schiffsmaaf, und nach Tonnen von 1000 Kilogrammen für Gewichtsfäße zu rechnen ist, wird der Tarif demgemäß abzuändern und zu rechnen sein

für 50 Last rund 200 Kubikmeter,

„ 75 „ „ 300 „

„ 100 „ „ 400 „

ferner würde, um ganz correct zu verfahren, das Lastgeld statt mit 10 Pfennigen für die Last, auf 5 Pfennige für die Tonne von 1000 Ko. normirt werden müssen.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **Duckwitz.**

(gez.) **Herm. E. Gerdes.**

Unter-Anlage
zur Anlage I der Mittheilung des
Senats vom 14. Februar 1873.

Carif des Hafengeldes

für den Begejacker Hafen.

§ 1. Leichterſchiffe (Kähne und Oberweſerböcke) zahlen, wenn ſie im Begejacker Hafen Winterlage nehmen, 8 Mark 50 Pfennige. Wenn ſie aber, beladen oder unbeladen, wegen Eisgang in den Hafen legen und nach Bremen oder Unterweſerplätzen beſtimmt ſind, ſo bezahlen ſie kein Hafengeld.

§ 2. Für Seefchiffe, welche im Begejacker Hafen Winterlage nehmen, iſt zu entrichten:

für Schiffe unter 50 Laſt	13 Mark,
" " von 50 bis 75 Laſt . . .	16 " 50 Pfennige.
" " über 75 Laſt	20 "

Wenn dieſelben wegen Eisgang in den Hafen flüchten, und ſogleich bei offenem Waſſer ihre Fahrt fortſetzen, ſo iſt für dieſelben, ohne Rückſicht auf ihre Größe, 8 Mark 50 Pfennige Hafengeld zu entrichten.

Nehmen Seefchiffe Sommerlage im Begejacker Hafen, ſei es, um* zu repariren oder aus irgend einem anderen Grunde, ſo beträgt das Hafengeld die Hälfte des Tarifs für die Winterlage.

§ 3. Seefchiffe und Leichterfahrzeuge, welche in den Begejacker Hafen legen, nur Waaren an die Eiſenbahn zu ſofortiger Verladung abzuliefern oder von derſelben einzunehmen, ſind frei vom Hafengeld und Laſtgeld.

§ 4. Seefchiffe und Leichterfahrzeuge, welche in den Begejacker Hafen legen, um (nicht im Eiſenbahnverkehr, § 3) Waaren zu landen oder vom Lande einzunehmen, ſind frei von Hafengeld, haben aber ein Laſtgeld von 10 Pfennigen für die gelandete oder vom Lande eingenommene Laſt, jedoch niemals unter 30 Pfennigen zu entrichten.

§ 5. Seefchiffe, welche im Begejacker Hafen Waaren aus Leichterſchiffen von Bord zu Bord einnehmen oder in dieſelben überladen, haben an Laſtgeld 5 Pfennige für die eingenommene oder übergeladene Laſt zu entrichten. Unter Seefchiff iſt jedes Schiff zu verſtehen, welches von unterhalb Bremerhaven angekommen oder dahin beſtimmt iſt.

§ 6. Flußdampſſchiffe ſind wie Seefchiffe zu behandeln.

§ 7. Von den Holzſtößen, die in den Hafen gelegt werden, wird ein Hafengeld von 3 Mark 50 Pfennigen für den Monat entrichtet.

§ 8. Für Moor- und Torf-Schiffe (Dielenſchiffe), wenn ſie in den Hafen legen, beträgt das Hafengeld 10 Pfennige für das Schiff.

§ 9. Das Deſſnen und Schließen der Drehbrücken über den Hafeneingang darf nur unter der Aufſicht und Mitwirkung der dazu angeſtellten Aufſeher geſchehen, welchen dafür für jedes ein- oder ausgehende Schiff 30 Pfennige zu erlegen ſind.

§ 10. Für Benutzung einer Erdwinde iſt zu zahlen für ein Schiff bis zu 50 Laſt 5 Mark, von 50 bis 75 Laſt 6 Mark 75 Pfennige, über 75 Laſt 8 Mark 50 Pfennige.

Für Benutzung der beiden Erdwinden iſt zu entrichten für ein Schiff bis zu 50 Laſt 6 Mark 75 Pfennige, von 50 bis 75 Laſt 8 Mark 50 Pfennige, von 75 bis 100 Laſt 10 Mark, über 100 Laſt 13 Mark 50 Pfennige.

Bremen, den 1. Juli 1872.

Die Deputation für Häfen und Eiſenbahnen.

Anlage II
zur Mittheilung des Senats
vom 14. Februar 1873.

Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, eine Fährre über den Woltmershauser Canal betreffend.

Die Deputation ist beauftragt worden, über eine über den Canal im Woltmershauser Werder zu errichtende Fährre zu berichten.

Auf eine solche ist schon seit längerer Zeit Bedacht genommen, indem am Canal in der Nähe seiner Einnündung in den Sicherheitshafen an jedem Ufer eine Treppe angelegt worden ist. Ueber die Art und Weise wie am zweckmäßigsten eine solche Fährre einzurichten sei, und wie hoch sich deren Kosten belaufen würden, hat die Deputation den Oberbaurath Berg beauftragt zu berichten. Der Bericht desselben ist eingegangen, und veranlaßte eine weitere Berathung der Deputation, welche zu dem Resultate führte, daß aus den von dem Oberbaurath Berg angegebenen Gründen von einer Kettenfährre Abstand zu nehmen sei, es dagegen sich empfehle auf eine Seilfährre einzugehen.

Wenngleich in der Regel ein Fährboot, oder ein Fährprahm für ausreichend erachtet wurde, so glaubte man doch, daß bei besonderen Veranlassungen, namentlich an Sonntagen wohl zwei Fahrzeuge erforderlich sein möchten. Die Deputation hält jedoch dafür, daß ein Fährmann anzustellen sei, für welchen ein Lohn von 3 Mark per Tag genügend erscheint, auch glaubt die Deputation, daß wohl ein Fährgeld von einem Pfennig für die Person erhoben werden könne.

Diesem nach beantragt die Deputation unter Bezugnahme auf den beiliegenden Bericht des Oberbaurath Berg

- 1) für die Errichtung einer Seilfährre über den Woltmershauser Canal mit senkbarem Seil, einschließlich eines Fährprahms..... *M* 900 — *S*
und für ein Fährboot " 180 — *S*
zusammen *M* 1080 — *S*

- 2) für den Jahresgehalt eines Fährmanns à 3 *M* per Tag die Summe von *M* 1095 zu bewilligen, und

- 3) die Erhebung eines Fährgeldes von einem Pfennig für die Person zu genehmigen, dasselbe würde in eine verschlossene Büchse zu legen, und später weiter zu beschließen sein, ob das erhobene Fährgeld, sobald sich über dessen Belauf urtheilen läßt, an die Generalkasse einzuliefern, oder eine andere Einrichtung zu treffen sei.

Sollte sich demnächst ergeben, daß die Stelle, an welcher die Fährre zu errichten vorgeschlagen wird, nicht die richtige sei, so wird es kaum nennenswerthe Kosten verursachen, die Treppen mit der Fährre zu verlegen.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **Duckwitz.** (gez.) **J. H. Drüner.**

Unter-Anlage
zur Anlage II der Mittheilung des Senats
vom 14. Februar 1873.

Bericht des Oberbaurath Berg, betreffend eine Fährre über den Woltmershauser Canal.

Erhaltenem Auftrage gemäß erlaube ich mir, über die Anlegung einer Kettenfährre über den Canal im Woltmershauser Werder das Folgende zu berichten.

Die Fährre wird zunächst da einzurichten sein, wo der Canal in den Sicherheitshafen eintritt. Die hölzernen Treppen sind an dieser Stelle bereits angebracht, können aber, wenn man später die Fährre nach einer anderen Stelle, weiter abwärts, verlegt zu sehen wünscht, ohne Schwierigkeit und erhebliche Kosten versetzt werden.

Die Errichtung einer Kettenfähre, welche sowohl von beiden Ufern als auch im Schiffe selbst bewegt werden kann, ist möglich, die Kosten dafür werden 1500 Mark betragen.

Die Schwierigkeit, welche bei der Anlage in Frage tritt, besteht in der Beaufsichtigung. Ohne solche wird es nicht ausbleiben, daß das Fährschiff von Knaben u. oft in die Mitte des Canales gedreht und dort der Gefahr des Zerstörens (des Schiffes oder der Kette) durch Fahrzeuge, welche aus oder in den Sicherheitshafen gehen, ausgesetzt wird.

Um solchen Unfug und die daraus erwachsenden Uebelstände und Kosten zu vermeiden, giebt es nur ein Mittel, dies ist die Fähre unter Aufsicht zu stellen.

Geschieht das aber, so erwachsen einmal laufende Kosten, ferner aber ist es, wenn man doch einen Wärter halten muß, nicht nöthig, eine Kettenfähre einzurichten, man kann dann eine Ruder- oder Seilfähre einführen. Die Anlagekosten werden sich dadurch, da eine Bude für den Fährmann erbaut werden muß, um nur 600 Mark verringern, also 900 Mark inclusive Fährprahm betragen.

Die Kosten der Beaufsichtigung, resp. Stellung eines Fährmanns werden sich auf etwa 3 Mark per Tag oder 1095 Mark per Jahr belaufen.

Wollte man diese letztgedachte Ausgabe durch die Zahlung von Fährgeld decken, so müßten täglich durchschnittlich 3 Mark eingenommen werden, was bei Zahlung von 2 Pfennigen 150 einzelne Ueberfahrten bedingen würde. Es ist möglich, daß an einzelnen Tagen mehr als 150 Passanten die Fähre benutzen, an sehr vielen Tagen wird indessen diese Zahl bei weitem nicht erreicht werden. Auch ist die Zahlung eines Fährgeldes von 2 Pfennigen für die Arbeiter, welche hier wesentlich in Frage kommen, zu hoch gegriffen.

Ich erlaube mir daher, da man einer Aufsicht, mithin eines Fährmannes nicht wird entbehren können, Folgendes ergebenst vorzuschlagen:

- 1) Die Errichtung einer Seilfähre mit senkbarem Seil zu dem Preise von 900 Mark;
- 2) Die Annahme eines Fährmannes zu dem Tageslohn von 3 Mark;
- 3) Die Anordnung der Zahlung von 1 Pfennig Fährgeld von jedem Passanten, welches in eine verschlossene Büchse zu werfen sein wird. Es wird sich dann nach Verlauf eines gewissen Zeitraumes ergeben, wie weit diese Abgabe zur Deckung der laufenden Tageskosten beizutragen im Stande ist.

Es würde, wenn diese Anträge angenommen werden sollten, die Bewilligung von $900 + 1095 \text{ Mark} = 1995 \text{ Mark}$ zu beantragen sein.

(gez.) **Berg.**

Anlage III

zur Mittheilung des Senats
vom 14. Februar 1873.

Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, die Abrechnung über die vorjährigen Ausgaben für Hafenwerke betreffend.

I. Gewöhnliche Unterhaltung der Hafenwerke zu Bremerhaven.

Für den Wasserbau stellt sich die Abrechnung wie folgt:

		Bewilligung.			Veranschlagt.			Bestand.	
		Goldthaler		Mark	Pf.	Mark	Pf.	Mark	Pf.
Wasserbau	a.....	32,800	—	108,942	86	102,515	56	6,427	30
"	b.....	6,760	—	22,452	86	18,067	19	4,385	67
"	c.....	1,730	—	5,746	07	4,849	72	896	35
"	d.....	10,420	—	34,609	28	32,271	76	2,337	52
		51,710	—	171,751	07	157,704	23	14,046	84

sind mithin Mark 14,046.84 Pf. unverausgabt geblieben.

Für Unterhaltung der Straßen und Wege (Landbau) waren bewilligt 1300 Thaler oder 4317 Mark 86 Pf., ausgegeben 3754 Mark 33 Pf., mithin nicht verwendet 563 Mark 53 Pf.

Für Gehalte und Verschiedenes war bewilligt:

Gehalte	Rthlr.	10,415.63	Gr.
ab für den zum Staatsdiener beförderten Schreiber	"	450.—	"
	Rthlr.	9,965.63	Gr.
	Mk	33,099.94	ℒ
angewiesen	"	32,555.80	"
bleibt Rest	Mk	544.14	ℒ
Verschiedenes	Rthlr.	8,900.—	Gr.
Nachbewilligt für Gasleitung	"	500.—	"
	Rthlr.	9,400.—	Gr.
	Mk	31,221.43	ℒ
angewiesen	"	25,374.27	"
übrig	Mk	5,847.16	ℒ

II. Einnahme von Bremerhaven.

Der Anschlag war für Hafengebühren 30,000 Thaler oder 99,642 Mark 86 Pfennige.

Dagegen sind eingegangen:

Hafengeld	Mk	76,740.81	ℒ
Sheers	"	5,150.90	"
Bootmiethe	"	1,561.65	"
übrige Einnahmen	"	6,088.21	"
	Mk	89,541.57	ℒ

Die Mindereinnahme an Hafengeld rührt daher, daß im vorigen Jahre 137 Schiffe weniger in den Hafen gekommen sind als 1871. Eingelaufen sind 1872 im Ganzen 1528 Schiffe.

Die übrigen gewöhnlichen Einnahmen waren angenommen zu 19,090 Thaler oder 63,406 Mark 07 Pf. Dieselben haben eingetragen 78,137 Mark 81 Pf.

Für verkaufte Bauplätze und außerordentliche Weinkaufsgelder sind eingegangen 696,306 Mark 67 Pf. Dabei ist jedoch zu bemerken, daß die im vorigen Jahre verkauften 57 Bauplätze nur einen Ertrag von 493,564 Mark 29 Pf. geliefert haben, die 1872 mehr eingegangenen 202,742 Mark 38 Pf. bestehen daher in Zahlungen für im Jahre 1871 verkaufte Plätze.

III. Außerordentliche Verwendungen für den Wasserbau zu Bremerhaven.

a. Vorkehrungen für den Schiffsverkehr an der Eisenbahn-Geeste-Brücke.

Die Herstellung dieser auf gemeinschaftliche Kosten mit Preußen errichteten Anlage ist als beendet anzusehen, und haben die halben Kosten für Bremen 1070 Mark 80 Pf. betragen, so daß von den dafür bewilligten 400 Thalern oder 1328 Mark 57 Pf. unverausgabt geblieben sind 257 Mark 77 Pf.

b. Verbreiterung des neuen Hafens.

Hinsichtlich dieses Bauwerks bezieht sich die Deputation auf den als Anlage 1. beiliegenden Bericht des Bauraths Handes, und hebt hier nur hervor, daß von den für Verbreiterung des Hafens aus 1871 vorgetragenen 28,843 Thalern 17 Groten oder

in 1872 verausgabt sind	Mk	95,800.—	ℒ
	"	75,601.86	"
so daß verblieben	Mk	20,198.14	ℒ
Ferner für Verlegung des Weserdeichs vorgetragen waren			
16,372 Thaler 5 Groten oder	Mk	54,380.—	ℒ
und angewiesen	"	54,314.90	"
	Saldo	"	65.10 ℒ
nicht verwendet	Mk	20,263.24	ℒ

Es werden jedoch für Beendigung der kleinen Rückstände nur noch etwa 10,000 Mark erforderlich sein, so daß nur diese Summe auf Nachtrag aus 1872 wieder vorzutragen ist.

c. Ufermauer an der Ostseite des neuen Bassins zu Bremerhaven.

Auf den Bericht der Deputation vom 12. Januar 1872 wurden dafür bewilligt 97,300 M Gold oder M 323,175.—

Laut Bericht des Bauraths Haundes, Anlage 2, worauf die Deputation Bezug zu nehmen sich gestattet sind dafür in 1872 verausgabt " 292,614.98

verbleiben M 30,560.02

Es sind jedoch nur wieder vorzutragen: für Pflasterarbeiten und für eine Caution von 300 M , im Ganzen M 20,300.— S , so daß für dies Bauwerk M 10,260.02 S in Wegfall kommen.

d. Bau des Norderhafens oder dritten Bassins zu Bremerhaven.

Ueber dies wichtige Werk hat der Baurath Haundes ausführlich sich geäußert, und bezieht die Deputation sich auf dessen, als Anlage 3, beiliegenden Bericht, welchem sie, da derselbe alle Punkte übersichtlich erörtert, nichts hinzuzufügen hat.

Es sind für das Hafenwerk bewilligt Ld'or. 2,281,715 oder M 7,578,553.39 darauf sind 1872 angewiesen " 362,945.73

Vortrag M 7,215,607.66

Wie viel von diesem Betrage im Jahre 1873 zur Verausgabung kommen werde, hängt sehr wesentlich vom Wetter ab, namentlich davon, ob die Frühjahrsarbeiten durch späten Frost, und die Herbstarbeiten durch frühen Frost gestört werden. Der Baurath Haundes hält dafür, daß die Vermendungen im Jahre 1873 zwischen 700,000 und 750,000 Thlr. betragen dürften, daß mithin die Ausgabe in 1873 auf 2,500,000 Mark angenommen werden könne, welchen Betrag denn die Deputation auch als Bedarf für 1873 aufzustellen empfiehlt.

IV. Außerordentliche Verwendungen für den Landbau zu Bremerhaven.

Bewilligt waren für Pflasterarbeiten Ld'or. 4,500.—

Nachbewilligt als Zuschuß für Canalanlagen " 8,900.—

Ld'or. 13,400.—

oder M 44,510.—

verausgabt " 14,574.76

Rest M 29,935.24

welche als Uebertrag vom Jahre 1872 wieder vorzutragen sind.

Weil aller Bemühungen unerachtet die rechtzeitige Anfuhr der nöthigen Pflastersteine durch die Eisenbahn nicht zu erreichen war, hat ein zwar nur kleiner Theil der im vorigen Jahre zu beschaffenden Pflasterarbeiten nicht mehr vollendet werden können. Die Arbeit wird deshalb in nächster Zeit wieder aufgenommen und dann binnen kurzer Frist die genehmigte Pflasterung der Grenzstraße, Gasstraße und der verlängerten Langenstraße gänzlich vollendet werden.

Von den von der Gemeinde Bremerhaven in Angriff genommenen Canalbauten, zu deren Kosten, zufolge Beschlusses des Senats und der Bürgerschaft vom 29./31. Mai v. J., staatsseitig die Hälfte beigetragen wird, sind im verflossenen Sommer der Hauptcanal vom neuen Hafen unter der Lloyd- und Jacobsstraße bis zum Geestfied, ferner der Nebencanal unter der Grenzstraße und endlich der Nebencanal der verlängerten Langenstraße auf Kosten der Gemeinde ausgeführt. Eine Abschlagszahlung auf den staatsseitig zu leistenden Zuschuß von den dafür bewilligten oben aufgeführten 8900 Gold-Thalern ist bis jetzt noch nicht erfolgt.

V. Begeßad.

a) Begeßader Hafenhöft.

Laut des als Anlage 4 beiliegenden Berichts des Inspectors Heineken ist für dies Werk bewilligt 36,500 Gold-Thaler oder M 121,232.14

nachbewilligt für die Drehbrücke " 6,476.—

M 127,788.14

angewiesen " 118,043.53

demnach wieder vorzutragen M 9,664.61

Ob eine geringe Ueberschreitung dieser Summe nothwendig sein wird, aus genügend bekannten Gründen, nämlich der Steigerung der Löhne und der Preise des Materials läßt sich zur Zeit noch nicht angeben.

b) Gewöhnliches Budget für Begeesack.

Die Einnahme war veranschlagt zu 710 Gold-Thaler oder.....	<i>Mf</i>	2,358.21
eingegangen sind.....	"	2,956.30
Die Ausgaben waren veranschlagt zu 3,710 Gold-Thaler oder....	<i>Mf</i>	12,322.50
es ist angewiesen.....	"	11,605.99
übrig	<i>Mf</i>	716.51

Der Bau-Inspector Heineken hat jedoch der Deputation berichtet, daß die bewilligte Treppe am Kielholplatz im vorigen Jahre nicht habe zur Ausführung kommen können, weil die benachbarten Bollwerke sich als so sehr schadhaft erwiesen hätten, daß ohne diese zugleich in Angriff zu nehmen, die Treppe nicht wohl ausführbar erscheine. Die Reparatur der fraglichen Bollwerke ist im Budget für 1873 vorgesehen, wird daher der für 1872 bewilligte Kostenbetrag der gedachten Treppe am Kielholplatz als Nachtrag aus 1872 für das Jahr 1873 mit 716 Mark 51 Pfennigen wieder vorzutragen sein.

VI. Beleuchtung der Wefermündung.

Das Leuchtschiff hat im vorigen Jahre unausgesetzt seine Station innehalten können.

Das Budget pro 1872 betrug.....	<i>Ld'or</i>	5,458.—
	<i>Mf</i>	18,128.35
Angewiesen.....	"	15,242.56
Nicht ausgegeben	<i>Mf</i>	2,885.79

Am Leuchtturm zeigten sich die sämtlichen Theile des Bauwerks, wie die Umgebung desselben, so wohl erhalten, daß im letzten Sommer dafür keinerlei Reparaturarbeiten erforderlich gewesen sind.

Es war dafür bewilligt.....	<i>Gold</i>	3,346.—
	<i>Mf</i>	11,113.50
Ausgegeben.....	"	9,171.28
Rest	<i>Mf</i>	1,942.22

VII. Wangerrooger Kirchthurm.

Die Deputation bezieht sich auf den unter Anlage 5 beiliegenden Bericht des Bauvaths Haude, dessen erfreulicher Inhalt gern vernommen werden wird.

Von den für die Unterhaltung des Thurmes bewilligten ..	<i>Gold</i>	1000.—
(<i>Mf</i> 3321.43).....	<i>Mf</i>	3320.—
sind nur verausgabt.....	"	1356.90
Es bleiben daher übrig	<i>Mf</i>	1963.10

VIII. Häfen in der Stadt.

Als Einnahme war angenommen:

Für den Oberländischen Hafen.....	<i>Gold</i>	150.—
	<i>Mf</i>	498.21
Es ist dafür eingegangen	<i>Mf</i>	622.91

Für den Sicherheitshafen.....	<i>Gold</i>	500.—
	<i>Mf</i>	1660.71
Eingegangen	<i>Mf</i>	2142.87

Für den Holzhafen.....	<i>Gold</i>	100.—
	<i>Mf</i>	332.14
Eingegangen	<i>Mf</i>	336.57

Die Ausgaben waren veranschlagt:

Für den Oberländischen Hafen zu.....	<i>Gold</i>	225.—
	<i>Mf</i>	747.32
ausgegeben...	"	746.99
Rest	<i>Mf</i>	— .33

Für den Sicherheitshafen	Gold ² 1,660.—
	<i>Mf</i> 5,513.57
Angewiesen	" 4,484.86
	Rest <i>Mf</i> 1,028.71
Für den Holzhafen	Gold ² 300.—
	<i>Mf</i> 996.43
ausgegeben	" 946.80
	Rest <i>Mf</i> 49.63

Alle drei Häfen geben zu besonderen Bemerkungen keinen Anlaß.

IX. Woltmershäuser Canal.

Die Deputation überreicht als Anlage 6 einen Bericht des Bau-Inspectors Heineken, mit welchem sich der Oberbaurath Berg einverstanden erklärt hat. Es ergibt sich aus demselben, daß für diese Anlage im November 1870 bewilligt sind *Ed'or.* 63,000 oder *Mf* 209,250.— ferner unterm 11. December 1872 " 5,900.— *Mf* 215,150.—

Ausgegeben sind:

für Landwerb	<i>Mf</i> 48,704.12
für den Bau	" 164,422.49
	<i>Mf</i> 213,126.61
würde als Nachtrag vorzutragen sein	<i>Mf</i> 2,023.39
für die Beendigung des Canals ist noch erforderlich	<i>Mf</i> 30,450.—
davon ab die vorgetragenen	" 2,023.39
es würden daher	<i>Mf</i> 28,426.61
auf's Neue zu bewilligen sein, welche die Deputation daher zu beantragen sich ge-	
nöthigt sieht.	

Außer dieser Bewilligung werden noch nicht unerhebliche Kosten für den Erwerb der unter Expropriation gestellten, für die Canalanlage erforderlichen, in dem Bericht des Inspectors Heineken angeführten Grundstücke erforderlich sein, worüber die Deputation sich vorbehalten muß, seiner Zeit weiter Bericht zu erstatten.

Für nicht erledigte Gegenstände werden daher die folgenden Beträge wieder vorzutragen sein:

Für den Wasserbau:

1) Aus Bewilligungen für 1870:	
Woltmershäuser Canal	<i>Mf</i> 2,023.39
2) Aus Bewilligungen für 1871:	
a) Verbreiterung des neuen Bassins zu Bremerhaven.	" 10,000.—
b) Begeßacker Hafenhöft	" 9,664.61
3) Aus Bewilligungen für 1872:	
a) Ufermauer an der Ostseite des neuen Bassins zu Bremerhaven	" 20,300.—
b) Bau des Norderhafens zu Bremerhaven, Vortrag im Ganzen <i>Mf</i> 7,215,607.66 wovon in 1873 zur Verwendung gelangen	" 2,500,000.—
c) Aus dem Ausgabe-Budget für Begeßack wegen einer Treppe	" 716.51
und wird endlich eine neue Bewilligung von <i>Mf</i> 28,426.61 für die Beendigung des Baues des Woltmershäuser Canals beantragt.	

Für den Landbau:

außerordentliche Verwendungen sind vorzutragen aus

Bewilligungen in 1872 *Mf* 29,935.24

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) Duckwitz. (gez.) Franz Tecklenborg. (gez.) Herm. S. Gerdes.
(gez.) J. H. Drünert.

Unter-Anlage 1
zur Anlage III der Mittheilung des
Senats vom 14. Februar 1873.

Bericht des Bauraths Handkes, betreffend Verbreiterung des neuen Hafens.

Ueber die im Jahre 1869 bewilligten Arbeiten für die
Verbreiterung des neuen Hafens
und der damit in naher Verbindung stehenden

Verlegung des Weserdeichs,
erlaube mir, in Nachstehendem ganz ergebenst zu berichten und zu bemerken, daß
diese Anstalten bereits seit 2 Jahren im Betriebe sind, obgleich dieselben noch nicht
in allen Theilen als ganz vollendet angesehen werden können.

A. Verbreiterung des neuen Hafens.

Hierfür erübrigten noch pro 1872 im Wesentlichen folgende Arbeitsaus-
führungen:

- 1) Erbauung einer etwa 10 Meter langen Ufermauer im Anschluß an das
Trockendock des Norddeutschen Lloyd;
- 2) Anlegen eines Helgens für die Reparatur der Baggerfahrzeuge;
- 3) Herstellen der Abwässerungsanlässe;
- 4) Beseitigung der Absperddämme, soweit dieselben unter Wasser be-
findlich, mittelst der Dampfbagger.

Diese Arbeiten waren theils aus Zweckmäßigkeitsgründen noch nicht zur
Ausführung gekommen, theils aber hatten sie durch Umstände und Verhältnisse
bedingt, unterbleiben müssen. Nunmehr sind dieselben aber sämmtlich als beendet
anzusehen, bis auf das Wegbaggern der Erdreste von den Dämmen. Für diese
Arbeiten ließen sich die vorhandenen Dampfbagger nicht genügend zur Disposition
stellen, da zunächst die gewöhnliche Verschlickung der Häfen beseitigt werden mußte.
Indessen hat dies für den Schiffsverkehr im Hafenbassin keine merkliche Hindernisse
im Gefolge gehabt und die ganzen Baggerarbeiten werden sich zum Frühjahr in
4—6 Wochen, mit einem Kostenaufwand von 10,000 Mark vollständig zu Ende
führen lassen.

Für die Arbeiten zur Verbreiterung des Hafens waren pro 1872 disponibel geblieben	Mk 95,800.—	S	
verausgabt sind davon	" 75,601.86	"	
verbleiben	Mk 20,198.14	S	

B. Verlegung des Weserdeichs.

In Bezug hierauf kann ich berichten, daß der Bau in allen Theilen als
fertig und abgeschlossen zu betrachten ist. Auch die Abtragung des alten Weserdeich-
körpers, wovon die Erde in Folge der beschlossenen Anlage eines dritten Hafens
Verwendung finden konnte, ist bereits geschehen, wodurch es zugleich möglich geworden
ist, eine vollständige Verlegung der Fahrstraße nebst Gasleitung ebenfalls vornehmen
zu können.

Die Haltbarkeit des auf ganz niedrigem Schlickwatt angelegten Deiches ist in
jeder Beziehung als ausgezeichnet zu betrachten. Es hat sich die dabei angewendete
Construction, welche ein Verschieben auf dem weichen Untergrunde verhüten sollte,
ganz besonders bewährt.

Ein Gleiches kann von der am Fuße des neuen Deiches angelegten Stein-
böschung behauptet werden.

Für die Verlegung des Weserdeichs waren noch disponibel

geblieben	Mk 54,380.—	S	
davon verausgabt	" 54,314.90	"	

Verbleiben	Mk 65.10	S	
------------------	----------	---	--

Von der ganzen Bauſumme ſind demnach noch unverausgabt geblieben:

A. Verbreiterung des Hafens	Mf 20,198.14 S
B. Verlegung des Weſerdeichs	" 65.10 "
Summa...	Mf 20,263 24 S

Für die Beendigung der Arbeiten wird es genügen, wenn dazu eine Summe von 10,000 Mark zur Verfügung gehalten wird.

Bremerhaven, den 18. Januar 1873.

(gez.) **Hanckes.**

Unter-Anlage 2

zur Anlage III der Mittheilung des Senats
vom 14. Febr. 1873.

Bericht des Baurath Hanckes,

betreffend Ufermauer an der Oſtſeite des zweiten Hafens.

Die Arbeiten für die Erbauung einer maſſiven Ufermauer an der Oſtſeite des zweiten Hafenbaffins, welche Mitte März vorigen Jahres in Angriff genommen wurden, ſind, ſoweit deren Ausführung wünſchenswerth war, ganz zur Vollendung gekommen. Es erübrigt nur noch die Abpflaſterung der Raje, deren theilweiſe Be- ſtandung bereits ſtattgefunden hat.

Dieſe Abpflaſterung iſt aus Zweckmäßigkeitsgründen vorläufig unterblieben, weil die friſche Hinterfüllung der Ufermauer für die erſte Zeit ſtarke Verſackungen vorausſehen ließ.

Die Conſtruction der Mauer, deren Fundament bei einem geſenkten Hafen- wasserſtande ausgeführt iſt, hat ſich vollkommen bewährt und hinreichend ſtabil bezeugt, ſodaß bei bereits ſtattgehabter Hinterfüllung der Waſſerſtand im Hafen ſtets ohne Gefahr herabgeſaſſen werden konnte.

Die Herſtellungskosten waren veranſchlagt mit..... Goldſg 97,300.—

oder Mf 323,175.— S

Berausgabt ſind davon

" 292,614.98 "

Verbleiben noch

Mf 30,560.02 S

Für die Beendigung der Pflaſterarbeiten werden erforderlich Mf 20,000.— S

Als Caution für die Unterhaltung der Maurerarbeiten

ſind in dieſem Jahre noch zu zahlen

" 300.— "

Demnach bleiben nöthig und ſind wieder vorzutragen. Mf 20,300.— S

wodurch ſich für jezt eine Erſparung von..... Mf 10,260.02 S gegen den Koſtenanſchlag nachweiſt.

Bremerhaven, 18. Januar 1873.

(gez.) **Hanckes.**

Unter-Anlage 3

zur Anlage III. der Mittheilung des Senats
vom 14. Februar 1873.

Bericht des Baurath Hanckes,

betreffend: Bau eines dritten Hafens.

Ueber die für die Anlage eines dritten Hafens im verfloſſenen Jahre in An- griff genommenen Arbeiten ſowie über deren Weiterführung, verſehle nicht in Nach- ſtehendem einen detaillirten Bericht zu erſtatten.

Nachdem laut Beschluß von Senat und Bürgerchaft vom 20./27. März 1872 der Bau des dritten Hafens beschlossen und die nöthigen Geldmittel zur Verfügung gestellt worden waren, konnte leider nicht sofort mit dem Bau vorgegangen werden, weil bezüglich des Erwerbes des für die Anlage erforderlichen Grundeigenthums mit den betreffenden Eigenthümern eine Einigung sich nicht hatte erzielen lassen.

Erst im Monat August, nachdem der Ankauf der sämtlichen Außendeichsländereien zum Abschluß gekommen war, konnte ein Theil der Anlagen in Angriff genommen werden. Dieser Zeitpunkt lag aber sehr ungünstig, denn einmal ließen sich die erforderlichen Arbeitskräfte nicht sofort heranziehen und ferner war die Jahreszeit bereits so weit vorgerückt, daß ein energisches Vorgehen nicht mehr zu rechtfertigen war, weil keine Aussicht vorlag, die vor allen Dingen zunächst erforderliche Eindeichung des Bauplatzes rechtzeitig fertig gestellt zu bekommen und somit eine hohe Sturmfluth alles wieder hätte zerstören können.

Der ursprüngliche Bauplan konnte deßhalb nicht inne gehalten und das letzte Jahr darf als eigentliches Baujahr daher nicht angesehen werden. Nur die Herstellung solcher Theile des Baues, welche entweder binnenlands belegen oder so gesichert werden konnten, daß etwaige Sturmfluthen oder Eisgang nicht im Stande sein würden, daran besondern Schaden zu verursachen, durfte ins Auge gefaßt werden und im Uebrigen ist die Anschaffung von Materialien für rechtzeitige Inangriffnahme der Arbeiten zum Frühjahr, berücksichtigt.

Tit. I.

Uferschutz und Deiche.

Von den hierunter begriffenen Arbeiten sind sofort in Angriff genommen: die Aufhöhung des Schlickwattes zur Höhe des Deichfußes, von der Weserhauptbatterie bis an die Südseite des Vorhafens, sowie das Auslegen des Packwerfbaues als Unterlage für die Steinböschung in dieser Strecke.

Diese Arbeiten sind in der beabsichtigten Weise bis gegen Ende December fertig geworden und befinden sich in einem Zustande, der sie gegen Sturmfluthen und Eisgang sicher stellt.

Vorausgabt ist für diese Arbeiten bis so weit 69,762 Mark 59 Pfg.

Tit. II.

Vorhafen.

Für diesen Theil des Baues ist die Auslegung der südlichen Mole in Angriff genommen und soweit ausgeführt worden, daß mit Beginn der günstigen Jahreszeit die Rammarbeiten für das Mauerfundament sofort in Angriff genommen werden können, was insofern nicht ohne Bedeutung ist, als im Frühjahr häufig anhaltende, der Arbeit günstige, niedrige Wasserstände vorkommen. Zu diesem Zwecke befindet sich auch bereits ein bedeutender Theil der erforderlichen Rammpfähle am Plage.

Für die Anlage des Vorhafens wurde vorausgabt 69,807 Mark 78 Pfg.

Tit. III.

Einfahrt-Schleuse.

Mit den Erdarbeiten zur Herstellung der Schleusengrube ist bereits der Anfang gemacht. Es sind daselbst etwa 15,340 Kubikmeter Erde ausgehoben, welche zum Ausbau der südlichen Mole des Vorhafens Verwendung gefunden haben.

Von dem provisorisch anzulegenden Deich zur Abschließung der Baugrube gegen Hochfluthen, welche auf das weiche Schlickwatt fällt und quer durch den Vorhafen führt, hat der Fuß desselben bis zur Höhe des Maifeldes bereits fertig hergestellt werden können, was für die Stabilität des Deiches nicht ohne Nutzen sein wird.

Vorausgabt wurden hier 20,086 Mark 45 Pfennige.

Tit. IV.

Binnenhafen.

Als erste Arbeit kommt hier die Herstellung einer Strecke Ufermauer an beiden Seiten des Hafenbassins in Betracht, über welche ein provisorischer Deich quer durch den Hafen zu führen ist.

Die Erdarbeiten für diese Baugruben sind zum Theil vollendet, auch hat die Anschaffung der zuerst erforderlichen Kammhölzer bereits stattgefunden, so daß die Kammarbeiten gleich zum Frühjahr beginnen können.

Für Arbeiten und Materialienanschaffungen wurden verausgabt 82,611 Mark 94 Pfennige.

Tit. V.

Verbindungs-Schlenje.

Für diesen Bau konnte die Inangriffnahme der Erdarbeiten nur in beschränktem Maße geschehen, weil ein Theil der Baugrube durch die Petroleum-Lager eingenommen wurde, deren sofortige Verlegung nicht zulässig war, weil dafür theilweise erst ein neuer Platz, durch Aufhöhung des Terrains, künstlich geschaffen werden mußte.

Ein Theil der Baugrube ist indeß bis etwa 1 Meter unter Null ausgehoben und sind im Ganzen etwa 31,885 Kubikmeter Erde daraus verkarrt, die zur Formirung des neuen Weferdeichs, namentlich Aufhöhung des Schlickwatts bis zum Fuße desselben, Verwendung gefunden haben.

Es sind hierfür, sowie für die Anschaffung verschiedener Baumaterialien verausgabt 52,030 Mark 36 Pfennige.

Tit. VI.

Verschiedene Anlagen.

A. Abtragung der Weferhauptbatterie.

Die sämtlichen Erdkörper, welche das Glacis, die verdeckten Wege und dergleichen bildeten, sind bis zur Höhe des Maifeldes abgetragen und auf das Schlickwatt gefahrt. Ebenso ist ein Theil des Mauerwerks der zu beseitigenden Pulvermagazine zc. abgebrochen, mit dem weiteren Abbruch jedoch Einhalt gethan, weil dies zweckmäßig erst dann geschieht, wenn das Material beim Bau der neuen Steinböschung am Weferufer direct Verwendung finden kann.

Verausgabt sind hier in Summa 18,431 Mark 28 Pf.

B. Abtragung verschiedener Deichkörper.

Diese Arbeiten können der Hauptsache nach erst dann in Angriff genommen werden, wenn die Herstellung der neuen Deiche stattgefunden hat.

Für die Beseitigung einiger, an der Rückseite der Deiche lagernden, Erdkörper sind indeß bereits verausgabt 1589 Mark 10 Pf.

C. Zollgraben und Pallisaden.

Die Arbeiten hierfür sind sofort in Angriff genommen und so weit vollendet, als das dazu erforderliche Areal käuflich erworben ist. Es erübrigt hier noch die Acquisition von etwa 67 Quadratruthen eines Grundstücks der reformirten Schule zu Lehe, worüber eine Einigung nicht zu erzielen war, da der betreffende Kirchenvorstand seine Forderung über alle Gebühr hoch gestellt hat. In Folge dessen hat an gedachter Stelle die Ausführung von Zollgraben und Pallisaden in etwa 60 Meter Länge zurückbleiben müssen.

Gleichzeitig mußte auch der Anschluß an die frühere Grenze, wegen des vorläufig dort frei zu haltenden Leher Fahrweges, unausgeführt bleiben.

Verausgabt sind für diese Arbeiten 16,030 Mark 90 Pf. und ist bestimmt voranzusehen, daß der von dem Anschlage noch verbleibende Rest für die Beendigung der Arbeiten ausreichen wird.

D. Entwässerungscanal nach der Weser.

Hierfür sind noch keinerlei Arbeiten zur Ausführung gekommen.

E. Entwässerungsgraben im Leher Außendeich.

Diese Anlage ist bis auf kleine Nebenarbeiten vollständig fertig. Verausgabt sind dafür 2973 Mark 96 Pfennige und reicht der verbleibende Rest für die noch auszuführenden kleinen Arbeiten jedenfalls aus.

F. Leher Feldweg.

Die Arbeiten für die Herstellung des Leher Feldweges sind gleichzeitig mit denen für den Zollgraben in Angriff genommen. Das Planum dieses Weges ist vollständig hergerichtet, mit Ausnahme derjenigen Strecke, wo derselbe über das schon beschriebene Grundstück der reformirten Schule zu Lehe führt, wo aus bekannten Gründen die Ausführung unterbleiben mußte. Die Herstellung der Steinbahn auf

diesem Wege ist bereits ausverdingen. Danach ist voranzusehen, daß die veranschlagten 9300 Thaler Gold oder 30,889 Mark 28 Pfennig für die Arbeit ausreichen werden.

Verausgabt sind dafür bis jetzt 4382 Mark 55 Pfennig.

G. Straßen und Abpflasterungen.

Diese Anlagen werden im Wesentlichen erst zur Ausführung gelangen können, wenn die eigentlichen Hafenbauten fertig sind. Für jetzt handelt es sich nur um die Herstellung provisorischer Straßen für die am Nordende des zweiten Hafenbassins befindliche Fahrbahn, welche von der Baugrube für die Ausgleichungsschleuse durchschnitten und deshalb um dieselbe herumgeführt werden mußte. Diese Arbeit ist bereits geschehen und dafür incl. Materialanschaffung vorausgabt 15,453 Mark 09 Pfennig.

H. Gasleitung.

Hierfür gilt dasselbe, was für die neu anzulegenden Straßen gesagt ist. Für Ankauf von Gasröhren, sowie für geleistete Arbeiten sind bereits vorausgabt 9785 Mark 73 Pf.

I. Gleisanlagen.

Hierfür ist noch Nichts vorausgabt. Es sind nur die erforderlichen Eisenbahnschienen contrahirt, welche vorläufig bei dem Transport der Erdmassen mittelst Interimshahnen Verwendung finden sollen.

Nachdem ich somit den Stand der Arbeiten für die einzelnen Theile der Hafenanlage näher vorgeführt habe, gebe ich gleichzeitig eine Zusammenstellung der bewilligten und vorausgabten Summen, woraus sich dann ergibt, welcher Posten wieder vorzutragen ist.

	Bewilligung				Verausgabt		Bestand	
	Gold	fl.	gr.	sch.	fl.	sch.	fl.	sch.
Tit. I. Uferschutz und Deiche.	147,900	—	—	491,239 29	69,762 59	—	421,476 70	—
Tit. II. Vorhafen.	300,320	—	—	997,491 43	69,807 78	—	927,683 65	—
Tit. III. Einfahrt-Schleuse	487,000	—	—	1,617,535 71	20,086 45	—	1,597,449 26	—
Tit. IV. Binnenhafen	691,425	—	—	2,296,518 75	82,611 94	—	2,213,906 81	—
Tit. V. Verbindungs-Schleuse.	408,200	—	—	1,355,807 14	52,030 36	—	1,303,776 78	—
Tit. VI. Verschiedene Anlagen.	246,870	—	—	819,961 07	68,646 61	—	751,314 46	—
Summa.	2,281,715	—	—	7,578,553 39	362,945 73	—	7,215,607 66	—

Ob nun mit den verbliebenen fl. 7,215,607.66 sch. der ganze Bau in der beabsichtigten Weise sich wird zu Ende führen lassen, wage ich nicht zu behaupten. Die Preise für Material und Arbeit haben in dem letzten Jahre eine solche Steigerung erfahren, daß kaum darauf hingewiesen zu werden braucht, wie eine Ueberschreitung des Kostenanschlages unvermeidlich erscheinen muß. — In welchem Maße diese aber eintreten wird, dürfte sich, bei der jetzigen Unsicherheit in Preisermittelungen, wo Lieferanten auf längere Zeit hinaus Verpflichtungen nicht übernehmen wollen, kaum berechnen lassen.

Ich kann nur, wie in meinem Bericht vom 15. December vor. Jahres gesagt, wiederholen, daß die Veranschlagungen mit der größten Sorgfalt geschehen, dabei nichts vergessen und zugleich einem Steigen der Preise für Material und Arbeit, wenn auch nicht in dem inzwischen eingetretenen Maße, Rechnung getragen ist.

Wenn nun aber auch diese Preise von 20 bis 70% in die Höhe gegangen sind, so ist daraus auf keinen Fall zu schließen, daß die Kosten des ganzen Baues in ähnlicher Weise sich vertheuern werden. Vielmehr werden bei mehreren Theilen der Ausführung die veranschlagten Kosten, wie solches oben auch bereits speciell hervorgehoben, vollständig ausreichen.

Ganz wesentliche Ueberschreitungen dürften überhaupt nur da eintreten, wo die Verwendung von Eisen in Frage kommt, weil hierfür die Preissteigerung die größte gewesen ist. Die vorzüglichsten Eisenarbeiten werden aber erst in 1—2 Jahren zu contrahiren sein, und da in dieser Zeit immerhin eine Reaction eintreten kann, so wird sich über die wirklichen Kosten derselben jetzt kaum etwas Bestimmtes sagen lassen.

Bremerhaven, den 18. Januar 1873.

(gez.) **Händes.**

Unter-Anlage 4
zur Anlage III der Mittheilung des Senats
vom 14. Februar 1873.

Bericht des Baninspectors Heineken,

Uebertragung des Fonds für das Begeßacker Hafenhöft betreffend.

Für den Neubau des Begeßacker Hafenhöfts sind bewilligt am 21. Juli 1871	Edor. 36,500 =	121,232.14	§
Ferner Nachbewilligung für Neubau der Drehbrücke, bewilligt am 3. Juli 1872		6,476. —	"
		127,708.14	§
Ausgegeben sind bis 31. December 1872		122,913.57	§
Hiervon ab der Betrag für verkaufte überschüssige Materialien, Geräthe, Gerüste 2c.		4,870. 4	"
		118,043.53	"

Bleibt disponibel 9,664.61 §

Die durch verspätete Eisenlieferung verzögerte Aufstellung der Drehbrücke, welche augenblicklich in Begeßack aufgestellt und in einigen Tagen der Benutzung übergeben werden kann, verhinderte die Vollendung des Baues im vorigen Jahre. Der noch disponible Restbetrag wird voraussichtlich zur Fertigstellung genügen, eine Ueberschreitung, wenn solche eintritt, wird nicht über 6—700 Mark betragen.

Bremen, den 25. Januar 1873.

(gez.) **Fr. Heineken.**

Unter-Anlage 5
zur Anlage III der Mittheilung des Senats
vom 14. Februar 1873.

Bericht des Bauraths Handkes,

Unterhaltung des Schutzwerks am Wangerooger Kirchthurm betreffend.

Ueber die Beschaffenheit des Schutzwerks am Wangerooger Kirchthurm sind im letzten Jahre stets günstige Berichte von der Insel eingelaufen und eine Lokalbefichtigung hat dieselben bestätigt. Zur Unterhaltung des Werks ist es daher nur erforderlich gewesen, die Südseite desselben mit einer neuen Decklage zu versehen. Dadurch ist das ganze Schutzwerk in vollkommenen guten Zustand gesetzt und wird ohne Zweifel allen Winterstürmen Trotz bieten können.

Die Umgebung des Thurms hat ebenfalls keine nachtheiligen Veränderungen erfahren.

Die Ebbelinie in der Nähe des Kirchthurms ist in der frühern Entfernung von letzterem verblieben und der Strand zeigt durchweg ein schönes ebenes Ansehen, wobei er eher höher als niedriger geworden ist.

In Folge kleiner Buschpflanzungen am Fuße der Dünen hat sich daselbst ziemlich Sand abgelagert und von den Dünen unweit des Thurms ist im letzten Jahre nichts verloren gegangen.

Das Riff im Norden hat sich allmählig immer weiter nach Osten bis gegen die frühere Saline vorgehoben. Es ist aber zu constatiren, daß sich im Westen, nahe der Harle, wiederum ein neues Riff aufwirft, was vermuthlich ebenfalls eine fortschreitende Bewegung längs des Strandes annehmen und dann nicht minder günstig auf die Erhaltung des Kirchthurms einwirken wird.

Für die Unterhaltungsarbeiten im Jahre 1872 sind verausgabt 1356 Mark 90 Pf., so daß von den bewilligten 1000 Goldthalern oder 3320 Mark nicht zur Verausgabung gekommen sind: 1963 Mark 10 Pf.

Bremerhaven, den 18. Januar 1873.

(gez.) **Sanders.**

Unter Anlage 6

zur Aut. III. der Mittheilung des Senats
vom 14. Februar 1873.

Bericht des Bauinspectors Heineken,

betreffend Uebertragung des Fonds für den Woltmershauser Canal.

Am 2. November 1870 bewilligte die Bürgererschaft für Anlage des Canales auf dem Woltmershauser Werder die Summe von 63,000 Ld'or. $\frac{1}{2}$ Pf., die sich vertheilten auf 48,000 Ld'or. $\frac{1}{2}$ Pf. für bauliche Anlagen und 15,000 Ld'or. $\frac{1}{2}$ Pf. für Grunderwerb.

Der Kostenanschlag, welcher im September desselben Jahres aufgestellt ist, ging von der Voraussetzung aus, daß die Erdarbeiten in dem folgenden Frühjahr 1871 begonnen werden sollten. — Die Verhandlungen mit den Anliegern über Landankauf und Austausch zogen sich indeß so in die Länge, daß erst in dem darauf folgenden Jahre 1872 begonnen werden konnte. Nur mit 5 Anliegern war ein gütlicher Austausch und Kaufcontract zu erzielen, während bei 7 anderen Expropriation eintreten mußte, deren Resultat bis jetzt noch nicht bekannt ist.

Die zwischen Woltmershauser Deich und Canal liegenden Interessenten, mit denen ein Vergleich geschlossen wurde, verlangten die Aufhebung der ihnen verbleibenden Landparcellen, der eine bis zu einem bestimmten Termin.

Die aus dem Canal geschaffte Erdmasse reichte hierzu nicht aus und hat Material vom Bagger zu Hilfe genommen werden müssen, um den eingegangenen Verpflichtungen nachzukommen. Die Kosten des Verkarrens dieses Baggermaterials sind von dem Fond für den Canal bezahlt, wären anderen Falles aber zu Lasten des Fonds für Baggerung in der Weser gewesen.

Für Verkarren von solchem Baggermaterial welches in der Weser und nicht im Canal gewonnen ist, sind verausgabt Ld'or. $\frac{1}{2}$ Pf. 1930 + 2467 Mark oder 8877 Mark, außer diesen sind verausgabt für Zahlungen an Stange Witwe, Belling, v. Bremen, J. H. Knidmann sowie für sonstige Landerwerbkosten 39,827 Mark 12 Pf., so daß im Ganzen verausgabt sind hierfür 48,704 Mark 12 Pf. Veranschlagt waren Ld'or. $\frac{1}{2}$ Pf. 15,000 = 49,821 Mark 42 Pf. Es sind noch zu bezahlen die Ländereien von Hinr. Bagt, Päder Bagt, Pauprecht, C. Waltjen, Berend Bagt, Straßburg und Sanders, welche sämmtlich unter Expropriation stehen. Der Restbetrag von ca. 1220 Mark wird dazu sicher nicht ausreichen.

Der Kostenanschlag von 48,000 Thalern Gold für die baulichen Anlagen welcher im October 1870 aufgestellt wurde, war nach den damaligen Preisen und Verhältnissen eben ausreichend. Es waren die damals gültigen Preise zu Grunde gelegt; auch war angenommen, daß die städtischen Bagger die nöthigen Baggerarbeiten und eine vorhandene Locomobile das erforderliche Wasser schöpfen würde besorgen können. Die verspätete Inangriffnahme machte beides unthunlich, die vielen Arbeiten des Jahres 1872 machten die nicht vorgesehene Anschaffung einer neuen Locomobile mit 1500 Thalern Gold Kosten erforderlich, während der sehr niedrige Wasserstand die vorhandenen Baggermittel so in Anspruch nahm, daß die Bagger des Norddeutschen Lloyd und der Actiengesellschaft „Weser“ miethweise übernommen werden mußten.

Die erhebliche Steigerung des Arbeitslohnes vom October 1870 bis 1872 ist bekannt und wird es aus diesem und den obigen Gründen erklärlich sein, daß bei der größten Sparsamkeit das ganze Werk nicht für den ursprünglichen Kostenanschlag hergestellt werden kann.

Der Canal ist so weit hergestellt, daß er der Benutzung übergeben werden konnte, es fehlen noch

- 1) Herstellung der Dossirung mit Aufhöhung einer Strecke von 15 Meter Länge an der westlichen Seite und 55 Meter Seitendossirung, hierzu sind erforderlich 4900 Kub.-Meter Sand und 910 Kub.-Meter Klei, wofür die Kosten 4200 Mark betragen.
- 2) Herstellung der Dossirung an der östlichen Seite auf eine Höhe von 3 Meter über Null, abfallend nach der Weser hin auf 1,5 Meter über Null, auf 650 Meter Länge. Die Kosten hierfür incl. Planiren und Besoden betragen 3250 Mark.
- 3) Vertiefung der unteren Strecke des Canales in 110 Meter Länge und 1 Meter Tiefe; diese Arbeit konnte im vorigen Herbst des hohen Wassers wegen nicht mehr auf die volle Tiefe von 2,0 Meter unter Null gebracht werden. Es sind hier auszubaggern 3300 Kub.-Meter mit einem Kosten- aufwande von 3200 Mark.
- 4) Herstellung eines Packwerkes an der Spitze zwischen Canal und Weser mit 9100 Mark Kosten.
- 5) Herstellung zweier Bollwerke aus Tannenholz, an beiden Seiten der Einfahrt in zusammen 200 Meter Länge mit 8700 Mark Kosten.
- 6) Herstellung einer Kleidecke auf den in der Hafeneinfahrt hergestellten Abschlußdeich. 350 Kub.-Meter incl. Besoden und Planiren 500 Mark.
- 7) Kleine Reparaturen an der vollendeten Dossirung, Treppen, Befestigen des Weges von dem Canalwege bis zur Woltmershauser Allee in 10 Meter Breite mit Klei zc. 1500 Mark. Die Gesamtkosten für die noch herzustellenden Arbeiten betragen demnach 30,450 Mark. Bewilligt sind am 2. November 1870 Ld'or. M^{f} 63,000 gleich = M^{f} 209,250. — S
11. December 1872 " 5,900. — "
- Summa M^{f} 215,150. — S

Ausgegeben sind:

1) Für Landerwerb.....	M^{f} 48,704.12 S
2) Für den Bau.....	" 164,422.49 "
	" 213,126.61 "
Bleibt Rest M^{f} 2,023.39 S	
Erforderlich sind noch	" 30,450. — "
so daß fehlen.....	M^{f} 28,426.61 S
	oder ca. 28,500 M^{f}

außer den Kosten für Landerwerb, welche noch unbekannt sind.

Die Summe von 2023 Mark 38 Pf. ist auf 1873 zu übertragen.

Die Aufhöhung der Insel zwischen Canal und Weser wird durch Bagger- material aus der Weser nach und nach beschafft werden (siehe Bericht der Conduite- Deputation und Anlage vom 28. October 1870), und ist diese Arbeit hier deshalb auch nicht veranschlagt.

Bremen, den 23. Januar 1873.

Gesehen (gez.) **Berg.** (gez.) **Fr. Heineken.**