

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 9. April 1873.

1. Correction der Dichtummündung.

In Folge der fortgesetzten Bemühungen des Senats, eine Verbesserung des Fahrwassers der Weser herbei zu führen, beantragte die Großherzoglich Oldenburgische Regierung im Herbst vorigen Jahres eine Revision des Correctionsplans der Weser von Vegeack bis zur Juliusplate durch technische Commissare der Uferstaaten, Preußen, Oldenburg und Bremen. Diesem Antrage wurde Folge gegeben. Die Verhandlungen der technischen Commissare der drei Regierungen fanden darauf in Vegeack statt und wurden die Ergebnisse in ein Protokoll vom 5. November 1872 niedergelegt, welches die Genehmigung der Regierungen erhielt.

In diesem Protokoll hat der Großherzoglich Oldenburgische Commissar die Erklärung abgegeben, daß seine Regierung die Absicht habe, die linksseitige Correction in der Stromstrecke von Vegeack bis zur Juliusplate in der Finanzperiode 1873/1875 zur Ausführung zu bringen. Die zwischen der Juliusplate und der Mühlenplate gelegene Stromstrecke, auf welcher beide Ufer unter Preussischer Hoheit stehen, war zwar nicht Gegenstand der Verhandlungen; doch hat der Bremische Commissar sich bei dieser Gelegenheit überzeugt, daß die Correctionswerke auf dieser Strecke bis auf sieben bereits ausgeführt und die noch fehlenden spätestens im gegenwärtigen Frühjahr vollendet sein werden.

Für die Bremische Stromstrecke wurde die für den Uebergang der Bürener Weser in die Unterweser früher gewählte Curve als zu stark gekrümmt bezeichnet und zur Regulirung derselben eine Verlängerung der Schlengen bei Vegeack, so wie die Verlängerung des Separationswerkes zwischen der Weser und Lesum für erforderlich erachtet. Die Ausführung dieser Anlagen würde jedoch die Begräumung des jetzigen und die Anlage eines neuen längeren Separationswerkes zwischen Weser und Dichtum erheischen, und die Commissare von Oldenburg und Bremen kamen daher überein, bei ihren Regierungen zu beantragen, daß die bereits in dem Vertrage zwischen Bremen und Oldenburg vom 4. Januar 1854 vorgesehene Correction der Dichtummündung, die, abgesehen von dem daraus erwachsenden landwirthschaftlichen Nutzen, für die Correction des Unterweser-Fahrwassers von sehr großer Bedeutung sei, zur Ausführung gebracht werde.

Nachdem das Protokoll von den Regierungen genehmigt war, verständigte sich der Senat mit der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung dahin, daß von beiderseitigen Technikern gemeinschaftlich ein neuer mit den abgeänderten Bestimmungen für die Weser correction verträglicher Plan nebst Kostenanschlag ausgearbeitet werde.

Dieser Kostenanschlag belief sich auf 48,500 Courant-Thaler, worin jedoch die auf 4800 Mark veranschlagten Kosten für sieben Weserschlingen an der Bürener Weser, sowie 7000 Mark für die durch Begräumung des alten Separationswerkes entstehenden Baggerkosten nicht mitbegriffen waren.

Nach der Ansicht unserer Techniker war die Regulirung der unteren Dichtum, deren Ausführung ohnehin auch von Oldenburg nach dem Vertrage von 1854 jeder Zeit gefordert werden konnte, für die Verbesserung des Fahrwassers der Weser durchaus erforderlich. Der jetzt aufgestellte Plan bot aber auch, wie der Oberbaurath Berg und der Bauinspector Heincken in ihren Berichten hervorhoben, vor dem früheren, 1854 vereinbarten, in zwiefacher Hinsicht Vorthelle. Einmal sicherte er eine bessere und regelmäßigere Abwässerung des Gebiets am linken Weserufer, andererseits gewährte er die Möglichkeit, die Bürener Weser und die Arbeiten zur Unterhaltung des Fahrwassers derselben von der bisher gebotenen Rücksicht auf den alten Weserarm und die Dichtum völlig unabhängig zu machen: er gestattete daher namentlich, die durch die Vereinbarung vom 8. April 1864 (Verhandlungen S. 101) nur in sehr beschränktem Maße zugestandene Coupirung vor der Moorlosen Kirche so zu erhöhen, daß bei Hochwasser der Strom zusammengehalten werden und seine ganze Kraft auf die Bürener Weser einwirken kann, wodurch Eisstopfungen in derselben vermieden und die Baggerkosten daselbst sich vermindern werden.

Der Senat beantragte daher bei der Oldenburgischen Regierung commissarische Verhandlungen, um die zur Ausführung dieses Planes erforderlichen Abänderungen

Anlage I. mit Karte und
Anlage II.

des Vertrags vom Jahre 1854 zu vereinbaren. Die darauf ernannten beiderseitigen Bevollmächtigten haben am 5. d. M. auf der angegebenen Grundlage einen Vertrag abgeschlossen, welchen nebst dem Schlussprotokoll der Senat abschriftlich der Bürgerschaft zur Mitgenehmigung hieneben mittheilt.

Der Vertrag gewährt Bremen die im Vorstehenden bezeichneten Vortheile. In Betreff der Kostenvertheilung mußte es bei dem 1854 der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung vertragsmäßig gemachten Zugeständnisse, daß Bremen zwei Dritttheile zu den Kosten beitragen wolle, bewenden; doch werden die sieben Schlingen in der Burener Weser, sowie die Baggerungen zur Begräumung des jetzigen Separationswerks, deren Kosten nach Art. 10 des früheren Vertrags von Bremen allein zu tragen waren, jetzt als Theile des gemeinschaftlichen Unternehmens behandelt. Hinsichtlich der Erhöhung der erwähnten Coupirung ist Bremen für die Zukunft von jeder Beschränkung befreit. Die gleichzeitig getroffene Grenzbestimmung beseitigt die einzige bisher noch hinsichtlich der Trennung der beiderseitigen Hoheitsgebiete verbliebene Unklarheit in zweckmäßiger Weise.

Der Senat findet daher den abgeschlossenen Vertrag den Verhältnissen durchaus angemessen und den Bremischen Interessen entsprechend und ersucht unter Hinweisung auf die vereinbarte Ratificationsfrist die Bürgerschaft um ihre baldige Erklärung über denselben. Er beantragt zugleich, nachdem die Finanzdeputation sich diesem Vorschlage zustimmig erklärt hat, von dem auf Bremen fallenden Kostenantheil im Gesamtbetrage von 104,867 Mark, ein Drittel mit 34,955 Mark auf das Budget des laufenden Jahres nachzubewilligen, da höchstens diese Summe im Jahre 1873 zur Verwendung kommen dürfte. Ueber die Erhöhung der Coupirung des alten Weserarms und die nicht erheblichen Abänderungen an dem Separationswerk zwischen der Weser und Lesum, sowie die Verlängerung der Schlingen vor Begeßack wird der Senat, sobald die Bürgerschaft dem Vertrag ihre Genehmigung erteilt haben und derselbe auch von Seiten Oldenburgs ratificirt sein wird, zunächst eine Berichterstattung der Baudeputation veranlassen.

2. Budget für das Jahr 1873.

Die Baudeputation hat wegen Einschränkung ihres diesjährigen Budgets den anliegenden Bericht eingereicht, über welchen der Senat seine Erklärung sich vorbehält.

3. Kaiserbrücke.

Dem Beschluß der Bürgerschaft vom 4. December 1872 (Verh. pag. 695) entsprechend, hat der Senat die Baudeputation beauftragt, die näher angeregten Punkte in nochmalige Erwägung zu ziehen und wird der darüber eingereichte Bericht nebst Unteranlage und den dazu gehörigen Rissen der Bürgerschaft hieneben mitgetheilt, indem der Senat einer baldigen Erklärung derselben entgegen sieht, damit der Bau der Kaiserbrücke dem Plan entsprechend seinen ungestörten Fortgang nehmen könne.

Zugleich nimmt der Senat keinen Anstand, schon jetzt sich gegen die Herstellung einer festen Brücke und im Wesentlichen mit dem von der Deputation am 11. October 1872 (Verh. pag. 577) vorgelegten Project einer mit zwei Drehjochen versehenen Brücke einverstanden zu erklären. Einer definitiven Entscheidung in Betreff des auf dem Drehpfeiler projectirten Mittelbaues scheint es indessen zur Zeit nicht zu bedürfen, und empfiehlt sich vielmehr eine weitere Berathung und Berichterstattung der Baudeputation über denselben und das in dem begleitenden Berichte des Oberbauraths Berg angeregte Denkmal. Auch hinsichtlich der an den Ausgängen der Brücke projectirten Portale behält der Senat seine Beschlusfassung sich vor, da er eine besondere Berichterstattung der Baudeputation auch darüber wünscht, ob diese Anlage überhaupt oder doch in der vorgeschlagenen Weise sich empfiehlt.

Unter Vorbehalt dieser beiden Punkte genehmigt daher der Senat die Anträge der Baudeputation vom 11. October 1872 und bewilligt die für den Bau der Kaiserbrücke einschließlich der Rampen veranschlagten Gesamtkosten, welche einschließlich des bereits im Jahre 1872 verwandten Betrags (578,232 Mark 56 Pf.) und abzüglich der vorbehaltenen Posten für den Mittelbau (124,000 Mark) und für die Portale (88,000 Mark) sich auf 2,751,000 Mark belaufen. Von dieser Summe werden 1,200,000 Mark auf das diesjährige Separatconto der außerordentlichen Verwendungen zu bringen sein.

Anlage III.

Anl. IV. mit Unter-Anlage.

Anlage Izur Mittheilung des Senats
vom 9. April 1873.**V e r t r a g,**

betreffend Aenderung und Ergänzung des zwischen dem Großherzogthum Oldenburg und der freien Hansestadt Bremen am 4. Januar 1854 abgeschlossenen Vertrags wegen Hoheits- und Eigenthumsgrenzen, sowie wegen Strombauten und sonstiger Verhältnisse auf und an der Weser, in der Strecke von der Moorlosen Kirche bis zur Ausmündung der Ochtum.

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Oldenburg und der Senat der freien Hansestadt Bremen, von dem Wunsche geleitet, die in dem Staatsvertrage vom 4. Januar 1854 in Aussicht genommene Regulirung der Mündung der Ochtum in Rücksicht auf eine zweckmäßigere Abwässerung dieses Flusses sowie auf die angemessene Regulirung des Fahrwassers der Weser in anderer Weise zur Ausführung zu bringen und gleichzeitig die beiderseitige Hoheitsgrenze vollständig festzustellen, haben behufs der zu diesem Zweck zu vereinbarenden Abänderung und Ergänzung des gedachten Vertrages Commissarien ernannt nämlich

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Oldenburg.

Hochstihren Geheimen Ober-Regierungs-rath Ludwig Heinrich Melchior Hofmeister zu Oldenburg

und

Hochstihren Ober-Beg- und Wasserbau-Inspector Friedrich Anton Diederich Euler daselbst,

der Senat der freien Hansestadt Bremen

den Senator Hermann Friedrich Weinhagen zu Bremen.

und

den Oberbaurath Friedrich Rudolf Theodor Berg daselbst, welche, vorbehaltlich der Ratification, die nachstehenden Bestimmungen vereinbart haben.

Artikel I.

Die Artikel 7, 8, 9 und 10 des Vertrags vom 4. Januar 1854 und die durch eine über Abänderung des Art. 7 dieses Vertrags ausgetauschte Erklärung vom 8. März 1864 getroffene Vereinbarung werden aufgehoben und treten an deren Stelle folgende Bestimmungen:

§ 1. (Artikel 7.)

Das von der freien Hansestadt Bremen im westlichen (früher Haupt-) Weserarm auf Bremischem Staatsgebiete angelegte Coupirungswerk, welches nach der Vereinbarung vom 8. März 1864 in 300 Fuß Länge nur die Höhe des gewöhnlichen Wasserstandes haben darf, kann auf Kosten Bremens beliebig erhöht werden.

§ 2. (Artikel 8.)

Die Ochtum wird nach dem am 3. Januar 1873 von den beiderseitigen Technikern entworfenen, nach Maßgabe der Bestimmung im folgenden Absatz vervollständigten und auf der diesem Vertrage beigelegten, von den beiderseitigen Bevollmächtigten beglaubigten Karte verzeichneten Plane eben unterhalb des Ausflusses der Bürener Weser in die Weser geleitet.

Die Beseitigung des gegenwärtig zwischen der (Bürener) Weser und der Ochtummündung bestehenden Separationswerkes, die an dem künftigen Separationswerk auf der Weserseite herzustellenden sieben Schlengen, sowie die unterhalb der Ochtummündung an dem Oldenburgischen Ufer herzustellenden, in dem Kostenanschlage vom 3. Januar 1873 als Weserschlengen bezeichneten drei Schlengen (Nr. 44 d e f) werden als Theile dieses gemeinschaftlichen Unternehmens der Correction der Ochtummündung angesehen.

§ 3. (Artikel 9.)

Die Ausführung des im § 2 erwähnten Plans, sowie die Unterhaltung der Anlagen geschieht, soweit nicht etwas Anderes ausdrücklich vereinbart ist, unter Leitung der Großherzoglich Oldenburgischen Behörden. Sollte bei Ausführung des Plans es sich als wünschenswerth herausstellen, das eine oder andere Werk von dem ihm in der Karte angewiesenen Platze nach einer etwas anderen Stelle zu verlegen, auch die Wurzelsenden einzelner Werke zu verlängern oder abzukürzen, so können solche geringfügige Abänderungen des in die Karte eingetragenen Planes stattfinden; jedoch soll die Absicht solcher Aenderungen vorab den Bremischen Technikern mitgetheilt werden, um denselben Gelegenheit zu etwaigen Einwendungen zu geben. Bei denjenigen Anlagen, deren künftige Unterhaltung ganz oder theilweise der freien Hansestadt Bremen obliegt (§ 4), steht den Bremischen Technikern eine Mitwirkung bei der Ausführung, bezw. die jederzeitige Einsicht in die Arbeiten zu.

Die Ausführung dieses Planes wird sofort nach dem Austausch der Ratificationen dieses Vertrags vom unteren Ende der Ochtum aus begonnen und so betrieben, daß sämtliche Werke spätestens innerhalb drei Jahren vollendet sind.

§ 4. (Artikel 10.)

Bremen trägt zwei Dritttheile der Anlagekosten der zur gedachten Durchführung des Correctionsplanes erforderlichen Werke und Arbeiten, und erstattet dieselben alljährlich sofort nach Mittheilung des Jahresbetrages der gehaltenen Auslagen an die Großherzogliche Regierung, welche nach Beendigung der sämtlichen Arbeiten dem Senate eine Zusammenstellung der erwachsenen Kosten mittheilen wird.

Die demnächstige Unterhaltung der ganzen Anlage fällt ausschließlich Oldenburg zur Last, jedoch mit Ausnahme desjenigen Theils des zwischen der Bürener Wejer und der Ochtummündung aufzuführenden neuen Separationswerkes, welcher zwischen der Hoheitsgrenze (Artikel II.) auf dessen Mittelrippe und der Weser liegt, indem Bremen diesen Theil des Werkes nebst den weserseitig anschließenden Schlengen nach deren Vollendung durch seine Techniker und auf seine Kosten unterhalten läßt.

Artikel II.

§ 1.

Die Hoheitsgrenze stromabwärts von dem im Artikel I des Vertrages vom 4. Januar 1854 bezeichneten Punkte G. (unterhalb der Weserschlange Nr. 39) soll auf dem Mittelrücken des neuen Separationswerkes bis an dessen Spitze und von hier aus in einer continuirlichen Curve nach dem in der Mitte des Stromes unterhalb Begefacks gelegenen Endpunkte der Preussisch-Oldenburgischen Grenze sich hinziehen.

§ 2.

Diese Grenzlinie ist auf der dem gegenwärtigen Vertrage laut Artikel I. § 2 beigelegten Karte durch die Punkte G. H. I. K. L. M. bezeichnet. Der am Ende des neuen Separationswerkes befindliche Punkt H. liegt in der geraden Linie von der unteren westlichen (der Wejer zugekehrten) Ecke des Wohnhauses auf dem Lange'schen Werft zu Begefack nach der oberen östlichen (der Weser zugekehrten) Ecke des mittleren der drei außendeichsiegenden Vollers'schen Gebäude zu Lemwerder, und zwar 320 Meter von der Vollers'schen Hausecke entfernt.

Der Punkt J. liegt in der geraden Linie, welche fest gelegt wird durch die östliche, obere, der Weser zugekehrte Ecke des unter dem sog. Begefacker Berge stehenden Wähmann'schen Pachthauses und die bei der Festlegung des Punktes H. beschriebene Ecke des Vollers'schen Gebäudes zu Lemwerder, und zwar 375 Meter von der Vollers'schen Hausecke entfernt.

Der Punkt K. liegt in der geraden Linie von dem Ende der am Fuße des sog. Begefacker Berges zwischen den Grundstücken von Dudwiz und Wille Wittwe stehenden Befriedigungsmauer, nach der östlichen, der Weser zugekehrten oberen Ecke von Behrens' Hause zu Lemwerder, und zwar 453 Meter von der oben beschriebenen Ecke des Behrens'schen Hauses entfernt.

Der Punkt L. liegt in der geraden Linie von dem Ende der am Fuße des sog. Begefacker Berges in der Grenze zwischen den Grundstücken von Friße und Finke stehenden Befriedigungsmauer nach der östlichen oberen, der Weser zugekehrten Ecke von Joh. Diedr. Schlüters Wohnhause zu Lemwerder, und zwar 470 Meter von der oben beschriebenen Hausecke von Joh. Diedr. Schlüter entfernt.

Der Punkt M. liegt in der Preussisch-Oldenburgischen Hoheitsgrenze.

§ 3.

Die in § 2 bestimmte Grenzlinie soll alsbald durch beiderseitige Geometer auf gemeinschaftliche Kosten an den in der Karte mit den Buchstaben G. und H. angegebenen Stellen mit Grenzpfählen besetzt werden, bezeichnet an der Oldenburgischen Seite mit O., an der Bremischen Seite mit B., oben mit den entsprechenden Buchstaben G. und H.

Die übrigen Grenzpunkte J. K. und L. sollen in gleicher Weise durch Pfähle am Festlande bezeichnet werden, welche in die oben beschriebenen geraden Linien, unter protokollarischer Feststellung ihrer Entfernungen, sowohl von den Punkten J. K. L. der Grenzlinie auf der Weser, als auch von den an der Oldenburger Seite liegenden, als Festpunkte angenommenen Gebäuden, gesetzt und oben mit den entsprechenden Buchstaben J. K. L. versehen werden.

Die künftige Erneuerung oder Herstellung der vorbezeichneten Grenz- und Merkzeichen geschieht von den beiderseitigen Localbehörden auf gemeinschaftliche Kosten.

§ 4.

Die vorstehend festgestellte Grenzlinie bildet zugleich die Eigenthumsgrenze dergestalt, daß mit der Hoheit auch das Eigenthum am Grund und Boden dem betreffenden Staate zufällt.

Artikel III.

Der gegenwärtige Vertrag soll alsbald zur Ratification vorgelegt und die Ratificationen binnen sechs Wochen ausgewechselt werden.

Dessen zur Urkunde haben die beiderseitigen Bevollmächtigten den gegenwärtigen Vertrag in doppelter Ausfertigung, unter Beidrückung ihrer Siegel, unterzeichnet. So geschehen zu Bremen, am 5 April 1873.

(gez.) **H. F. Weinbagen.** (L. S.) (gez.) **Berg.** (L. S.)

(gez.) **L. H. M. Hofmeister.** (L. S.) (gez.) **A. Euler.** (L. S.)

Anlage II.

zur Mittheilung des Senats
vom 9. April 1873.

Schlußprotokoll.

Bei der Unterzeichnung des am heutigen Tage abgeschlossenen Staatsvertrages, betreffend Abänderung des Vertrages vom 4. Januar 1854 wegen Correction der Dichtummündung u. s. w., bemerkten die Großherzoglich Oldenburgischen Bevollmächtigten zum Art. I. § 3 des Vertrages, sie hätten die Verpflichtung zur Ausführung des ganzen jetzt vervollständigten Correctionsplanes für ihre Regierung nur in der Voraussetzung übernehmen können, daß für die Arbeiten behufs Beseitigung des alten Separationswerkes Bremischer Seits die erforderlichen Baggergeräthe gegen die übliche Miethe und Vergütung hergeliefert würden und daß die Kosten dieser Arbeiten sich auf höchstens 7000 Mark belaufen würden.

Die Bremischen Bevollmächtigten erklärten sich mit diesen Voraussetzungen einverstanden.

Sodann wurde constatirt, daß die im § 3 des Art. II. des Vertrages verabredete Bezeichnung der Grenzpunkte J. K. L. durch Pfähle am Festlande bereits zur Ausführung gebracht, auch darüber das erforderliche Protokoll am 2. d. Mts. aufgenommen sei.

Endlich bemerkten die Bremischen Bevollmächtigten zum Art. III. des Vertrages, daß die Genehmigung des Vertrages durch die Bremische Bürgerschaft, welche übrigens sofort beantragt werden solle, Voraussetzung für die vom Senate zu ertheilende Ratification sei.

Das gegenwärtige Schlußprotokoll soll bei Ratification des Vertrages vorgelegt werden und mit demselben gleiche Gültigkeit haben, ohne daß es einer besonderen Ratification dieses Protokolls bedarf.

Dessen zur Urkunde ist gegenwärtiges Schlußprotokoll in doppelter Ausfertigung von den beiderseitigen Bevollmächtigten unterzeichnet worden.

Bremen, den 5. April 1873.

(gez.) **H. F. Weinhausen.**

(gez.) **Berg.**

(gez.) **L. M. S. Hofmeister.**

(gez.) **A. Euler.**

Anlage III
zur Mittheilung des Senats
vom 9. April 1873.

Bericht der Baudeputation,

das Specialbudget No. 56 betreffend.

(Eingereicht 1873 April 7.)

Durch Beschlüsse des Senats und der Bürgerschaft vom 22. und 24. März d. J. hat die Baudeputation den Auftrag erhalten, einen neuen auf die Gesamtsumme von 112,000 Mark beschränkten Etat des Specialbudgets 56 aufzustellen, wobei Seitens der Bürgerschaft verschiedene aufschiebbare Arbeiten namhaft gemacht sind.

Da die Ansätze „für gewöhnliche Unterhaltung“ auf festen, durch die Erfahrung als durchschnittliches Bedürfnis sich ergebenden Anschlägen beruhen, so kann davon nichts abgesetzt werden. Es handelt sich also nur um die „besonderen Bauarbeiten“ und faßt die Deputation ihren Auftrag dahin auf, Vorschläge zu machen, wonach von denselben bei einer Gesamtsumme des Specialbudgets von 142,268 Mark für dieses Jahr 30,268 Mark gestrichen werden sollen.

Sie erlaubt sich darüber das Folgende zu berichten:

I. Zunächst erklärt sie sich damit einverstanden, daß folgende Posten für dieses Jahr ausgesetzt werden:

1. VII. 2. a. 12 Doppelfenster 810 Mark, auf deren Herstellung der Schulvorsteher wegen der exponirten Lage des Gebäudes und zur Ersparung von Feuerung, freilich auf Kosten der Ventilation, angetragen hatte.

2. VII. 2. b. 3. Unterwölbung 2500 Mark. Von dem Schulvorsteher war darauf angetragen, weil der zu wölbende Raum feucht ist und nachtheilig auf die in dem darüber befindlichen Zimmer aufgestellten Sammlungen einwirkte, was beim Wegfall des Postens fortauern wird.

3. IX. 3. b. 1. Schweinestall 750 Mark.

4. IX. b. 2. a. Renovirung der Giebel 3000 Mark,

5. IX. b. 4. a. Renovirung der Giebel 1660 Mark, wobei die Deputation aber bemerken muß, daß es sich dabei nicht allein um Herstellung der Fagaden, sondern auch um Befestigung vieler Sandsteinverzierungen handelt, durch deren Herabfallen Unglück entstehen kann.

6. X. 1. 2. Verlängerung des Saugrohrs 4000 Mark, wogegen sie die Position X. 2. ad 350 Mark stehen zu lassen bittet, da der massive Schornstein schadhaft ist. Die Deputation wird aber die Ausführung aufschieben bis die in Berathung begriffene Frage über die Beseitigung der Dampfmaschine erledigt ist.

7. Was den angeregten Abstrich auf die Rubrik XII. betrifft, so ist bei keiner der Positionen eine Verringerung der Anschläge der einzelnen Positionen möglich.

Was namentlich den nunmehr als Vermessungsbeamten bezeichneten Justus Müller und dessen Gehalt betrifft, so ist dies kein neuer Posten, sondern der Techniker ist bereits seit etwa sieben Jahren bei der Vermessung der Baulinien angestrengt thätig und so unentbehrlich, daß bei der herrschenden Baulust seine Arbeitskraft kaum

ausreicht, um die sich häufenden Anträge zu bewältigen. Was seine Bezeichnung betrifft, so sollte deren Beifügung nur den Kreis seiner Thätigkeit bezeichnen und legt die Deputation nicht den geringsten Werth darauf, wenn sie Anstoß erregt. Das ihm ausgesetzte Gehalt von 1750 Mark ist nicht einmal ausreichend bemessen und wird erhöht oder durch Alterszulagen verbessert werden müssen. Denn es ist ihm kürzlich von einem hiesigen Bureau eine Staatsanstellung mit 2325 Mark angeboten und ist es nur durch die gewährte Aussicht auf Verbesserung seines Gehalts und seine Vorliebe für seinen jetzigen Beruf gelungen, ihn dem Baubureau zu erhalten. Was den Ansat für außerordentliche Hilfsarbeiten betrifft, so sind die Anforderungen an das Baubureau so exorbitant, daß, wenn nicht Anträge von Behörden abgewiesen oder die Ausfertigung von Zeichnungen mit deren Duplicaten eingeschränkt werden sollen, für die Deckung des Bedarfs nothwendig Vorsee getroffen werden muß. Ob der Ansat von 12,580 Mark ganz in Anspruch genommen werden wird, hängt von dem Maße der gestellten Anforderungen ab.

8. XIII. Die Steigerung der Preise der Baumaterialien hat eine Erhöhung des Postens um 1660 Mark erforderlich gemacht, wobei selbstverständlich die Anschaffungen nach dem Bedürfnisse bemessen werden. Dem Ausgabeposten steht übrigens eine Einnahme von 650 Mark gegenüber (Spec.-Budg. 11).

9. XIV. Der Anschlag für unvorhergesehene größere Reparaturen ist rein willkürlich, weil er von gänzlich ungewissen Ereignissen abhängt. Die Deputation rath nach den vorigjährigen Erfahrungen davon ab, den Posten herabzusetzen, da lästige Anträge auf Nachbewilligung erfahrungsmäßig unausbleiblich sind und der Posten nur, soweit erforderlich, in Anspruch genommen wird.

Die Gesamtsumme der vorstehend ad 1—6 bemerkten Abminderungen beträgt zwar nur 12,720 Mark. Indeß empfiehlt die Deputation, es dabei zu lassen.

Nach aber die, obwohl inzwischen veränderte finanzielle Lage gerade bei der Unterhaltung der öffentlichen Gebäude dennoch die Aussetzung anderer außerordentlicher kleinen Arbeiten erforderlich, so kann dies nur mit größeren oder geringeren Nachtheilen geschehen, und wird nur dazu dienen, das nächstjährige Budget anzuschwellen.

Als solche im Nothfall aufschiebbare Arbeiten bezeichnet die Deputation

10. II. b. 1. Nachwachenbureau 270

obwohl dasselbe reparaturbedürftig ist.

V. b. Eindecken des Daches des Gewerbehause 2500

11. VI. c. Blizableiter 264

obwohl dieselben bei einer voraussichtlich bevorstehenden Verlegung des Pulvermagazins transportabel sind.

12. VI. 4. a. Schuppen des Tonnenhofs 900

obwohl der Zustand derselben desolat ist und mutmaßlich eine Nachbewilligung veranlaßt.

13. IX. 2. b. Brückenwagen 4000

obwohl die vorhandenen höchst unzuverlässig sind und den gesetzlichen Anforderungen nicht entsprechen.

14. IX. c. 2. Befriedigung 230

welche eine theilweise zerstörte lebendige Hecke ersetzen soll. Beim Wegfall würde der Garten noch ein Jahr nicht gehörig befriedigt sein.

15. IX. b. 1. a. Anstrich der Fagaden des Theaters 2300

welcher zur Erhaltung des äußeren Ansehens nothwendig ist.

IX. b. i. b. eine neue Decoration 1500

16. XI. b. 1 d. Bollwerk an der kleinen Weser 800

obwohl das vorhandene sehr schadhaft ist.

17. XI. b. 4. a. d. b. Anstriche 570

obwohl die Erhaltung namentlich des Holzwerks die vorgeschlagene Arbeit erforderlich machte.

Die berichtende Deputation kann nicht glauben, daß es die Meinung sein kann, auch diejenigen Maler- und Decorationsarbeiten an den Dienst- und vermiethten Häusern, namentlich Schulgebäuden, welche zur Erhaltung derselben unbedingt erforderlich sind, in diesem Jahre gänzlich zu unterlassen. Würde dahin Beschluß gefaßt werden, so würden noch ca. 3000 Mark wegfallen.

Die Deputation hat nicht die Zeit gehabt, sich vorab mit den betreffenden Verwaltungen in Verbindung zu setzen und muß es diesen überlassen, ihre Anträge zu vertreten, event. Nachbewilligungsanträge zu stellen.

Wiederholt muß aber die Deputation bei dem nicht erheblichen Betrage der weiteren Abstriche von einem Eingehen auf dieselben entschieden abrathen, zumal bei einer Anwendung dieses nur anscheinend ökonomischen Princip's sich Ausgaben von erheblich größerem Betrage vielleicht bei anderen Verwaltungen vermeiden oder aussetzen ließen. Ohnehin ist von den Anträgen auf Specialbudget 56 bereits Seitens der Deputation eine größere Zahl gestrichen und hat dieselbe sich auf das ihr erforderlich Erscheinende beschränkt.

Mit dem in die Aufträge an die Baudeputation eingeflochtenen Commissorium, über die Zweckmäßigkeit der Veräußerung verschiedener Gebäude zu berichten, ersucht die Baudeputation, welcher die Erträge unbekannt sind, sie zu verschonen und damit etwa die Deputation zur Verwaltung der öffentlichen Grundstücke, zu deren Ressort die Aufsicht über die öffentlichen Gebäude gehört, zu beauftragen.

Bremen, den 31. März 1873.

(gez.) **Lampe.**

(gez.) **Steinhäuser.**

Anlage IV

zur Mittheilung des Senats
vom 9. April 1873.

Bericht der Baudeputation,

den Bau der Kaiserbrücke betreffend.

(Eingereicht am 4. April 1873.)

Bekanntlich ist das am 15. December 1871 vorgelegte Project für die Kaiserbrücke durch Beschluß von Senat und Bürgerschaft vom 20./22. December 1871 im Ganzen und Großen genehmigt, die dabei von der Bürgerschaft ausgesprochenen Modificationen sind in den Bauplan nachträglich aufgenommen, und wurde es als ein nothwendiges Erforderniß des Schiffsverkehrs bezeichnet, die Brücke nicht nur mit einem Drehjoch für die große Weser, sondern auch mit einem Drehjoch für die kleine Weser zu versehen. Die Baudeputation erhielt den Auftrag, mit dem Bau vorzugehen, insoweit dadurch der offenen Frage über den Oberbau nicht präjudicirt werde, und wurden ihr dazu nach und nach 600,000 Mark zur Verfügung gestellt, welche größtentheils zur Verwendung gekommen sind. Nachdem aber am 11. October 1872 die Detailzeichnungen und speciellen Kostenanschläge vorgelegt waren, und über die in Veranlassung der mittlerweile eingetretenen colossalen Steigerung der Arbeitslöhne und Preise der Materialien erforderliche Mehrforderung von 302,054 Ldr. = 1,073,108 Mark, berichtet werden mußte, durch welche der Gesamtbetrag der zu bewilligenden Kosten für die Kaiserbrücke einschließlich der Rampen die Höhe von 2,963,000 Mark erreicht, setzte am 4. December 1872 die Bürgerschaft den Beschluß über diese Bewilligung aus und ersuchte die Deputation, zunächst über folgende Punkte zu berathen:

I. ob es sich empfehle und eine Kostenersparniß zur Folge haben werde, wenn die Brücke anstatt der projectirten zwei einarmigen Drehjoche mit einem doppelarmigen Drehjoch versehen werde,

II. ob überhaupt die Kaiserbrücke nicht einfacher und billiger hergestellt werden könne,

III. ob für den Fall, daß im Uebrigen das am 15. December 1871 (Berh. S. 574 ff.) vorgelegte Project zur Ausführung gelangt, der ornamentale Bau auf dem Drehpfeiler wegfallen könne.

Die Deputation beehrt sich über diese Fragen, in welche das erteilte Com-
missorium zerfällt, hiemit ihren Bericht zu erstatten. Sie überreicht zugleich den
technischen Bericht des Oberbauraths Berg und die dazu gehörigen Risse und Zeich-
nungen.

Ad. I. lag der gestellten Frage ein von Carsten Waltjen gestellter Antrag
zum Grunde und setzte die Deputation sich mit demselben zur Berathung und Be-
arbeitung dieses Vorschlages unverzüglich in Verbindung. Das Project ist auf dem
Bureau der Actien-Gesellschaft „Weser“ ausgearbeitet und wird veranschaulicht durch
die Zeichnung.

Dies Project ist ausführbar, und, weil an Eisen gespart wird, um
70,800 Mark billiger herzustellen als der von dem Oberbaurath Berg vorgelegte Plan;
außerdem ist der ornamentale Mittelbau damit unvereinbar, dessen Kosten mit
124,000 Mark wegfallen; im Ganzen würden also die Kosten um 194,800 Mark
gemindert werden.

Gleichwohl empfiehlt die Baudeputation auf dieses Project nicht einzugehen.

Ob die Construction einen angenehmen Eindruck erzeuge, läßt die Bau-
deputation dahin gestellt sein, indem sie über diesen Punkt ihre Auffassung
nicht zu sehr hervortreten zu lassen vorzieht und die Entscheidung anheimstellt.
Ohne den Mittelbau oder einen Ersatz für denselben wird die Brücke allerdings
unter allen Umständen unschön ausfallen, ein derartiger Aufbau wird durch die
Construction dieses Projects aber für jetzt und alle Zukunft unmöglich gemacht;
ohnehin sind die ohne einen derartigen Aufbau nicht motivirte Ungleichheit in den
Distanzen der Pfeiler, deren Fundamente bereits fertig sind, die offenen Seiten und
das Hervorragen der Gitterträger über dem Drehjoch um drei Fuß, die Verlegung
der eventuellen Verbindung mit dem Theerhof nach einer Seite, die Durchfahrt nach
dem Theerhof, nachdem die Verbindung mit demselben zu Stande gekommen, wohl
kaum geeignet, einen gefälligen Eindruck zu gewähren. Jedenfalls ist aber auf die zweck-
mäßigste Einrichtung der Verbindung mit dem Theerhof bei der Anlage der Brücke Ge-
wicht zu legen, in der bestimmten Erwartung, daß sich für die Herstellung dieser Verbin-
dung im Laufe der Zeit einmal Gelegenheit finde. In dieser Hinsicht leidet das
Project an dem Mangel, daß die Verbindung mit dem Theerhof bei jeder Oeffnung
des doppelarmigen Drehjoches vollständig aufgehoben wird, wogegen dieselbe bei der
Anlage von zwei Drehjochen nach Einer Seite hin stets offen bleibt. Unerachtet
der Stärke der in Aussicht genommenen oberen Eisenconstruction ist ferner nach der
Erklärung des Oberbaurath Berg keine vollständige Sicherheit dagegen vorhanden,
daß dieselbe beim längeren Gebrauch der Drehjochs sich überall nicht durchbiege;
sollte dies aber eintreten, so würde das Oeffnen des doppelarmigen Drehjoches eine
Sache der Unmöglichkeit werden. Im Ganzen hat das Project vor dem von dem
Oberbaurath Berg aufgestellten Project nichts voraus, und in Betracht der
geltend gemachten Bedenken ist die Ersparung von 70,800 Mark nach Ansicht der
Baudeputation im Verhältniß zur ganzen Bausumme für zu gering zu erachten, als
daß Veranlassung vorläge, mit Rücksicht auf dieselbe diesem Project den Vorzug
zu geben.

Ad II. An den Kosten des Brückenbaues wird erheblich gespart werden
können, wenn man vorziehen sollte, die Drehjochs aufzugeben und eine feste Brücke
herzustellen.

Einer festen Brücke würde eine Durchfahrts Höhe von 24 Fuß (8 Zoll höher,
als das Mitteljoch der großen Weserbrücke) verliehen werden können, in dem man die
Bahn nicht bloß, wie projectirt, an den den Ufern zunächst liegenden Jochen, sondern
auch nach der Mitte zu um zwei Fuß steigen ließe. Die Kostenersparniß würde
circa 340,000 Mark betragen, weil der in der Verlängerung des Theerhofes liegende
Mittelpfeiler beschränkt werden könnte. Fiele auch der Mittelbau weg, so würden
fernere 124,000 Mark gespart werden. Es handelt sich also im Ganzen um eine
beträchtliche Verminderung der Kosten, und schon aus diesem Grunde wird dies Pro-
ject in gewissenhafte Erwägung zu ziehen sein. Zu Gunsten desselben ist aber vor
allem die Lebhaftigkeit des Verkehrs in Betracht zu ziehen, zu dessen Vermittelung
die Kaiserbrücke vollends dann bestimmt ist, wenn ein neuer Bahnhof vor der Neu-
stadt angelegt würde, und ist es nicht geradezu unmöglich, daß dieser Verkehr im
Lauf der Zeit eine solche Stärke gewönne, daß die mit der Oeffnung der Drehbrücke

Stunden lang verbundene Sperrung wegen der dadurch verursachten Verkehrsstockungen und der Nothwendigkeit, den Umweg über die jetzt vorhandenen Brücken einzuschlagen, selbst während der Nacht, als der vorzugsweise in Aussicht zu nehmenden Zeit der Oeffnung der Drehbrücken, als ein so unleidliches Verkehrshinderniß empfunden würde, daß, im Fall auch einstweilen die Drehbocke beibehalten blieben, auf die Schließung derselben später einmal Bedacht genommen werden müßte. Der hinter dem Theerhof liegende Mittelpfeiler würde solchen Falles vermöge seiner Lage dem Abfluß des Hochwassers nicht hinderlich sein. Die durch die Drehbocke verursachte größere Stärke desselben würde aber unnütz werden und der dadurch verursachte Mehrbetrag der Kosten verloren sein.

Gegen die Anlage einer festen Brücke sind indessen, so oft während nimmehr fast dreißig Jahren diese Frage zur Erörterung gekommen ist, stets überwiegende Bedenken geltend gemacht, und diese bestehen nach Ansicht der Deputation auch gegenwärtig in voller Kraft. Diese Bedenken sind als bekannt vorauszusetzen und wird es genügen, dieselben kurz in Erinnerung zu bringen.

Der an die Schlachte, den Theerhof und den Neustadtsdeich reichende Theil der großen und kleinen Weser ist der natürliche Hafen der Stadt und sind laut Aufgabe des Steuereintnehmers am Weserbahnhof im letzten Jahre von der Unterweser 7585 Schiffe hier angelangt. Von diesen hat bei Weitem die größere Hälfte ihre Ladungen oberhalb der projectirten Kaiserbrücke gelöscht und eingenommen. Unter diesen Schiffen sind freilich manche, welche keinen Mast haben, wie die Schleppfähne, oder mit einer Vorrichtung zum Niederlegen des Mastes versehen sind; für diese Schiffe würde das Vorhandensein einer festen Brücke bei gewöhnlichem Wasserstand kein Hinderniß abgeben, bei Hochwasser würden auch sie davon zu leiden haben. Die Mehrzahl der nach Bremen fahrenden fremden Schiffe und so ziemlich alle nach der Weser zu Hause gehörenden Segelfähne würden aber ihrer Masten halber eine feste Brücke nicht passiren können und bei denselben die Einrichtung der Masten zum Niederlegen auf Schwierigkeiten stoßen; die Segelschiffahrt würde also von den oberhalb der Brücke belegenen Löschplätzen so gut wie ausgeschlossen sein. Eine nochmalige Umladung aus den angekommenen Schiffen in Lichterfahrzeuge ohne Masten (Schuten) wäre das beschwerliche Auskunftsmittel, um mit Hülfe von Dampfschleppern die Waaren nach den Löschplätzen und Packhäusern, sowie von denselben die einzunehmende Ladung wieder an die Rähne heran zu bringen. Ebenso würde, wenn eine feste Brücke zu Stande käme, der Schiffsverkehr durch den Eintritt des Hochwassers und des Frostes in höherem Grade als bisher benachtheiligt werden, letzteres wegen der Gefahr des Einfrierens, welches für die Schiffe selbst, so wie für die Brücken und sonstigen Wasserbauten nicht unbedenklich ist; die Schiffe würden alsdann, während der Verkehr zu solchen Zeiten oft sehr lebhaft zu sein pflegt, um so früher unterhalb der Eisenbahnbrücke zu legen haben. Von einer derartigen Abnahme des Verkehrs an den Löschplätzen oberhalb der projectirten Kaiserbrücke ist aber eine Verminderung des Werthes der daselbst belegenen Packhäuser und anderer Grundstücke zu besorgen, deren Eigenthümer benachtheiligt würden; nicht minder würden viele Personen davon Schaden haben, welche durch den jetzigen Verkehr an der Schlachte ihren Unterhalt gewinnen; auch ist die Vertlichkeit dieses Verkehrs inmitten der Stadt, nicht bloß den Waarenverkehr sondern auch den Kleinverkehr anbelangend, für das Publikum von großem Interesse, schon mit Rücksicht auf die zu Schiff an die Schlachte gelangenden Lebensmittel, z. B. Fische, Getreide, Obst, Butter, Kohl u. s. w., welche von Bord verkauft werden, daher diese Schiffe thunlichst ihren Liegeplatz an der Schlachte behalten resp. mit Rücksicht auf die provisorisch eingetretene Verlegung während des Brückenbaues, wieder einnehmen müssen.

Bereits im vorigen Jahre sah die Baudeputation sich genöthigt, darüber zu berichten (cfr. Verh. 1872 pag. 548 und 551), daß in Folge des gewaltigen Aufschwunges, welchen in den letzten Jahren Handel und Schifffahrt genommen haben, ein empfindlicher Mangel an Löschplätzen sich herausgestellt und vielfach zu berechtigten Beschwerden Veranlassung gegeben habe, ein Mißstand, welcher nachgerade in eine unleidliche Calamität ausgeartet ist und der Abhülfe bedarf. Es würde aber geradezu nicht möglich sein, den starken Schifffahrtsverkehr an der Stadt zu bewältigen, wenn man die Ausnutzung der besten Löschplätze, welche hier vorhanden sind, durch Erschwerung oder Einschränkung ihrer Zugänglichkeit in Frage stellen wollte,

ehe für einen ausreichenden Ersatz gesorgt wäre. Die Anlage einer festen Brücke würde unbedingt die gleichzeitige Herstellung neuer Lössplätze unterhalb derselben zur Folge haben, etwa am Sicherheitshafen oder durch die Verlängerung der Schlachte bis zur Wichelnsburg. Die Kosten derartiger neuen Anlagen würden aber den Betrag der jetzigen Ersparung an den Baukosten der Kaiserbrücke bei weitem übersteigen und schwerlich damit ein dem Verkehr völlig genügender und gleich bequemer Ersatz an Stelle der vorhandenen Schlachte geboten werden. Das aus der Kostenersparnis zu Gunsten der festen Brücke zu entnehmende Argument ist also mit Vorsicht aufzunehmen.

Gegenwärtig prävaliren nach Ansicht der Deputation entschieden die Interessen der Stromschiffahrt, welche die Anlage von Drehjochen erfordern. Es ist möglich, aber abzuwarten, ob in Zukunft einmal der Verkehr über die Kaiserbrücke so colossale Dimensionen annimmt, daß die Drehjoch geschlossen werden müssen, was alsdann ohne Schwierigkeiten geschehen kann. Daß in so ungewisser Zukunft die Mehrkosten der Drehjoch allerdings verloren sein würden, kann gegen die gegenwärtig aus der Anlage der festen Brücke mit Grund zu besorgenden Nachtheile für das Publikum und den Schiffahrtsverkehr, sowie die voraussichtlichen Kosten neuer Landungsstellen schwerlich entscheidend in Betracht kommen.

Die Baudeputation giebt hiernach höherem Ermessen anheim, ob auf das Project einer festen Brücke eingegangen werden solle.

Ad III. Die Construction der projectirten Brücke gestattet unbedenklich, auf den Mittelbau zur Zeit zu verzichten, und würden dadurch an Kosten circa 124,000 Mark erspart werden. Auch die Portale an beiden Seiten der Brücke ließen sich allenfalls vereinfachen, so daß die dafür veranschlagte Summe auf etwa die Hälfte = 42,000 Mark ermäßigt würde, was im Ganzen eine Kostenverminderung von circa 166,000 Mark begliche. Die Deputation giebt die Entscheidung hierüber anheim, kann indessen nicht umhin, darauf aufmerksam zu machen, daß ohne eine solche Zierde auch das Project des Oberbauraths Berg einen sehr häßlichen Eindruck macht und in dieser Beziehung vor dem Waltjen'schen Project im Wesentlichen nur den Vorzug hat, daß der Mittelbau oder ein sonstiger Ersatz dafür späterhin nachgeholt werden kann, was bei dem Waltjen'schen Project nicht möglich ist. Wie aber aller Orten bei öffentlichen Gebäuden ersten Ranges auf eine würdige Fassade gehalten wird, so sollte man auch dieses großartige Bauwerk nicht alles Schmuckes entkleiden, vielmehr sich vergegenwärtigen, daß der Gesamtbetrag des Postens G. des Kostenanschlages für die Kaiserbrücke (Verh. 1872 pag. 579) im Wesentlichen erforderlich ist, um der Kaiserbrücke ein würdiges, das jetzige Geschlecht in den Augen der Nachwelt ehrendes Ansehen zu verleihen.

Bezüglich des an Stelle des Mittelbaues jetzt oder später etwa aufzustellenden Denkmals, dessen der technische Bericht des Oberbauraths Berg Erwähnung thut, glaubt die Deputation in Ermangelung eines Auftrages einer Aeußerung sich enthalten zu sollen.

Die Deputation bittet nunmehr auf ihren Antrag vom 11. October 1872 (Verh. pag. 576) die Entscheidung abgeben zu wollen.

Sollte dieselbe zu Gunsten der Drehjoch ausfallen, so würde in diesem Jahre der ganze Unterbau der Kaiserbrücke vollendet und die dafür laut Separatbudget für außerordentliche Verwendungen veranschlagte Summe von 1,200,000 Mark verausgabt werden, der Oberbau dagegen im Laufe des Jahres 1874 zur Aufstellung gelangen. Im Fall einer festen Brücke der Vorzug gegeben würde, wäre die Zurückverweisung der Sache an die Deputation zur Bearbeitung der demgemäß zu modificirenden Risse und Kostenanschlages erforderlich und eine neue Verzögerung des Brückenbaues unerachtet thunlichster Beschleunigung der Pläne unvermeidlich.

Die Baudeputation.

(gez.) Hermann Gröning.

(gez.) Helmken.

Unter-Anlage
zur Anlage IV der Mittheilung des Senats
vom 9. April 1873.

Bericht des Oberbauraths Berg, die Kaiserbrücke betreffend.

Der Baudeputation erlaube ich mir, unter Bezugnahme auf den Beschluß der Bürgerschaft vom 4. December 1872, über die proponirte Veränderung in der Construction und Gestaltung der Kaiserbrücke das Folgende zu berichten:

Wie der Baudeputation bekannt ist, hatte die Bürgerschaft das Project, wie solches in den anliegenden Zeichnungen vorliegt, mit zwei Drehbrücken und Mittelbau auf der Verlängerung des Theerhofes, im großen Ganzen genehmigt.

Nachdem die erhebliche Steigerung aller Materialpreise und Arbeitslöhne eine große Vermehrung der für die Erbauung der Brücke zu machenden Ausgaben als unvermeidlich ergeben hatte, wurde auf Bewilligung des Gesamtbetrages von 2,963,000 Mark angetragen.

Die Genehmigung der Summe wurde zunächst ausgesetzt und beschlossen untersuchen zu lassen, ob sich die beiden Drehbrücken durch eine einzige doppelarmige Drehbrücke ersetzen lassen und ob der ornamentale Bau auf dem Drehpfeiler wegfallen könne.

Die diesbezüglich angestellten Ermittlungen sind vollendet, und lege ich deren Resultat nachstehend vor, verweise auch auf die auf der Originalzeichnung angebrachten Klappen A und B.

Die mit A bezeichnete Klappe giebt die Construction einer doppelarmigen Drehbrücke an, bei welcher, da sie sonst nicht geöffnet werden kann, der ornamentale Mittelbau in Wegfall kommen muß.

Das Project ist auf dem Bureau der Actiengesellschaft Weser ausgearbeitet. Den von diesem Bureau aus gemachten Angaben zufolge wird durch die Aenderung an der Ausgabe für den eisernen Oberbau der Brücke eine Ersparung von 70,800 Mark entstehen; durch Wegfall des Mittelbaues zc. können 124,000 Mark erspart werden.

Es würde sich also die Gesamtersparung auf 194,800 Mark belaufen.

Dieser allerdings nicht unerheblichen Ersparung gegenüber muß ich indessen hervorheben, daß das ganze Bauwerk in seinem architektonischen Vorkommen ganz erheblich geschädigt wird und daß ich die durch die vorliegende Construction bedingte Verbindung mit dem Theerhofe für eine sehr erheblich schlechtere halten muß, als solche bei dem ursprünglichen Projecte erreicht wurde. Ich muß die ganze Anlage, wie sie mir vorliegt, wenn ich auch die Möglichkeit der Ausführbarkeit nicht bestreiten will, für ein Experiment halten und kann von einem Eingehen auf dasselbe, aus Verkehrs- und Sicherheitsgründen, nur abrathen.

Geht man von dem Gesichtspunkte aus, daß man an dem Bau der Brücke absolut Ersparungen machen müsse, so giebt es, meiner Ansicht nach, ein anderes Mittel, welches in dieser Beziehung zu einem weit ausgiebigerem Ziele führt und die Harmonie und Aesthetik des ganzen Baues nicht schädigt.

Man würde, wenn man die Anlegung der beiden Drehbrücken ganz aufgibt, die Brückenbahn nach der Mitte zu um weitere zwei Fuß steigen lassen und dadurch eine Durchfahrts Höhe von 24 Fuß über Null (8 Zoll höher als das Mitteljoch der großen Weserbrücke) erreichen können. Bei solcher Annahme, deren Zulässigkeit wohl in ernste Erwägung gezogen zu werden verdient, läßt sich der Mittelpfeiler (Verlängerung des Theerhofes) auf pr. pr. 80 Fuß Breite einschränken und auf dem unteren Theile desselben statt des Mittelbaues ein Monument errichten, wie solches in der der Zeichnung hinzugefügten Klappe B dargestellt ist.

Die Ersparung, welche in diesem Falle, unter Fortlassung des Mittelbaues, eintreten würde, beträgt 464,000 Mark. Rechnet man von dieser für das Monument eine Ausgabe von 160,000 Mark ab, so würde sich (für diesen Fall) doch immer noch eine Ersparung von 304,000 Mark ergeben.

Man würde selbstredend auch von dem Monumente absehen und den Mittelbau — natürlich in etwas verkleinerter Form — beibehalten können und würde, wenn man dieses beschließen sollte, die Gesamtersparung rund 400,000 Mark betragen.

Würde man endlich von der Anlage der Drehbrücke nicht absehen zu können glauben, so müßte die Stärke des Mittelpfeilers in der auf der Originalzeichnung angegebenen Weise selbstredend beibehalten werden.

Wollte man in diesem Falle von der Ausführung des Mittelbaues, wozu ich indessen aus ästhetischen Gründen nicht rathen kann, absehen, so würden pr. pr. 124,000 Mark erspart werden. Man erhielte dadurch eine Brücke von sehr schlechtem Aussehen und würde den jetzigen guten Totaleindruck des gesammten Werkes vollkommen zerstören. Würde man sich entschließen an Stelle des Mittelbaues (auf dem Drehbrückenpfeiler) ein Monument, in ähnlicher Weise wie solches in der Klappe B dargestellt ist, den Dimensionen des Pfeilers entsprechend, zu erbauen, so wird nicht allein keine Ersparung, sondern eine Ueberschreitung des Kostenanschlages von pr. pr. 56,000 Mark eintreten. Meiner Ansicht nach muß bei der Entscheidung über die vorliegenden Fragen vor allen Dingen die Vorfrage, ob die Anlegung von Drehbrücken umgangen werden kann und ob durch das Weglassen derselben die Schifffahrt zwischen der Kaiserbrücke und der großen Weiserbrücke in erheblicher Weise gefährdet werden wird, in Betracht gezogen werden. Fällt die Entscheidung dahin aus, daß die Drehbrücken entbehrt werden können, so liegt es wohl auf der Hand, daß es sich empfiehlt die Ausführung nach Maßgabe der Klappe B. der Zeichnung entweder mit Monument oder mit Mittelbau auszuführen und im ersten Falle 304,000 Mark, im letzteren Falle 400,000 Mark zu ersparen.

Fällt dagegen die Entscheidung dahin aus, daß die Drehbrücken nicht entbehrt werden können, so empfiehlt sich meiner Ansicht nach lediglich und allein die Beibehaltung des jetzigen Projectes mit Mittelbau, wobei eine Ersparung nicht eintritt, event. Herstellung eines Monumentes an Stelle dieses Mittelbaues, wobei der bisherige Anschlag um weitere 56,000 Mark vergrößert werden müßte.

Die Erbauung einer doppelarmigen Drehbrücke, wie solche auf der Klappe A der Zeichnung dargestellt ist, vermag ich aus den oben angeführten Gründen, trotz der dadurch entstehenden Ersparung von 194,800 Mark nicht zu empfehlen.

Schließlich füge ich noch hinzu, wie bei der Erwägung der Frage, ob die Drehbrücken entbehrt werden können, vor allen Dingen in Betracht zu ziehen sein wird, daß man durch die Anlage der neuen Kaiserstraße und Kaiserbrücke einen Hauptverkehrsweg quer durch die Stadt zu schaffen beabsichtigt, von dessen Nothwendigkeit die gesetzgebenden Factoren unseres Staatswesens vollkommen durchdrungen waren. Ob es nun möglich sein wird, die Unterbrechung dieses Hauptverkehrsweges durch zeitweiliges Deffnen der Drehbrücken aufzuheben und in andere Bahnen zu lenken, das glaube ich mit Recht bezweifeln zu dürfen.

Mag man auch jetzt der Ansicht huldigen, daß die Deffnung der Drehbrücken nur zur Nachtzeit, vielleicht zwischen 1 und 3 Uhr erfolgen und das Durchbringen der Fahrzeuge bei electrischer Beleuchtung geschehen könne, so glaube ich doch mit Recht annehmen zu dürfen, daß auch ein derartiges Arrangement, namentlich wenn zwischen Hohen- und Buntenthor ein Bahnhof erbaut werden sollte, schon in Kürze unausführbar werden wird. Es wird bald eine Zeit kommen, in welcher die Drehbrücken nicht mehr benutzt werden und wird man dann bedauern, ein Capital unnöthig verausgabt zu haben, dessen Ersparung jetzt noch im Bereiche der Möglichkeit liegt.

Mag nun aber auch die Entscheidung ausfallen wie sie wolle, so viel steht fest, daß dieselbe jetzt endlich getroffen werden muß, da ohne solche an eine Weiterführung des Baues des Mittelpfeilers nicht gedacht werden kann, bei einer weiteren Sistirung desselben aber die Fertigstellung der ganzen Brücke wiederum auf unbestimmte Zeit verschoben werden wird.

(gez.) Berg.