

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 8. Juli 1873.

1. Bau von Volksschulen.

Die Schuldeputation hat, dem Wunsche der Bürgerschaft vom 25. v. Mts. gemäß dazu aufgefordert, dem Senate berichtet, „daß nach ihrem Dafürhalten die von ihr beantragten Schulbauten, sowohl die drei Schulhäuser in der Nordstraße, der Birkenstraße und der Lessingstraße, als das Gebäude für eine zweite Realschule, im Interesse des Schulwesens so bald als möglich herzustellen seien, — daß jedoch, sofern finanzielle Rücksichten zu ihrem Bedauern eine Einschränkung geböten, sie unter Bezugnahme auf ihre Berichte vom 14. Mai und 20. Juni d. J. nur wiederholen könne, daß die Realschule und die Volksschule an der Nordstraße zuerst in Angriff zu nehmen sich dringend empfehle; dabei gestatte sie sich die Bemerkung, daß eben diesen Berichten zufolge für das laufende Jahr nur zum Bau der Realschule 150,000 Mark und zum Bau der Schule in der Nordstraße 175,000 Mark zu bewilligen sein würden, mithin im Ganzen 325,000 Mark, also weniger als der im Berichte der Finanzdeputation vom 13. Juni d. J. bereits bestimmt in Aussicht genommene Betrag von 400,000 Mark“.

Indem der Senat diese Äußerung der Schuldeputation der Bürgerschaft mittheilt, verweist er, was seine eigene Erklärung über die Anträge betrifft, auf seine heutige Mittheilung sub 2 „verschiedene Nachbewilligungsanträge“.

2. Verschiedene Nachbewilligungsanträge.

Im Anschluß an seine Mittheilung vom 20. v. Mts. läßt der Senat zunächst zwei fernere Nachbewilligungsanträge der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, betreffend

- 1) Mehrkosten der Unterhaltung des Bahnhofes Bremerhaven *Mk.* 16,800
 - 2) Errichtung eines Löschplatzes am Sicherheitshafen. „ 111,000
- der Bürgerschaft zugehen. Auch hinsichtlich dieser Anträge wird es einer besonderen Begutachtung der Finanzdeputation nicht bedürfen, da seit dem 20. Juni wesentliche Veränderungen, welche auf die Beurtheilung der finanziellen Mittel Einfluß üben könnten, nicht eingetreten sind.

Dagegen ist es jetzt möglich, verschiedene am 20. Juni nur eventuell in Betracht gezogene Rechnungsfactoren definitiv in Anschlag zu bringen. Nachdem das Reichsmünzgesetz vom Bundesrath und vom Reichstage angenommen ist, wird der Reichskanzler, gemäß der dem Reichstage kundgegebenen und von diesem nicht beanstandeten Absicht, die von Bremen für Einziehung der Silber- und Kupfermünzen aufgewandten Kosten auf die Reichscasse übernehmen. Wenngleich vielleicht ein Theil dieser Kosten, weil localer Natur, uns zur Last bleiben wird, falls nämlich analog den anderen Bundesstaaten gegenüber verfahren werden sollte, so darf doch die Einnahme aus der Rückerstattung auf etwa 270,000 Mark geschätzt werden. Auch die Einnahme aus der Vertheilung des Restes der französischen Kriegsschädigung läßt sich z. B. noch nicht genau berechnen, da die Liquidation der Kriegskosten noch unabgeschlossen ist, man wird jedoch auf eine Summe von ungefähr 800,000 Mark ziemlich sicher rechnen dürfen. Von derselben sind nahe an 400,000 Mark in diesen Tagen bereits eingegangen, und wenn auch die zweite Hälfte vielleicht erst im folgenden Jahre zur Zahlung gelangen mag, so darf doch auch sie schon jetzt in die Rechnung aufgenommen werden, weil die Ausgaben, auf welche es hier ankommt, jedenfalls zu einem erheblichen Theile erst 1874 verfallen.

Anlage I mit Unter-Anlage
Anlage II mit 2 Unter-Anl.
(1 Zeichnung.)

Danach betragen die zur Verfügung stehenden Mittel:

1) Fond für Nachbewilligungen, bei Feststellung des Budgets angenommen zu	Mk 200,000.—
2) Reservefond der Ueberschüsse früherer Jahre	" 1,018,000.—
3) Erstattung der Unkosten der Münzeinziehung	" 270,000.—
4) Antheil an der französischen Kriegsschädigung	" 800,000.—
	Mk 2,288,000.—

Dagegen sind laut Bericht der Finanz-Deputation vom 20. v. M. (pag. 458 der Verhandlungen) an Nachbewilligungen bis dahin zum Ausgabenbudget hinzugekommen

Mk 1,467,109.87	
wovon vorläufig auf Grund modificirter Anträge die für Volksschulen geforderten	" 400,000.—
abzusetzen sind.	Mk 1,067,109.87

Sodann ist das budgetmäßige Deficit des laufenden Jahres mit

	<u>Mk 1,767,109.87</u>
--	------------------------

auf den Fond der ebengedachten außerordentlichen Einnahmen zu übernehmen. Da dieser Fond wie vorstehend Mk 2,288,000.—

beträgt, so bleibt nach Absatz nebiger

ein disponibler Rest von

Die neuangemeldeten Geldforderungen, über welche nunmehr Beschluß zu fassen ist, sind die folgenden:

1) Bauten in der Bürener Weser	Mk 47,500
2) Canalanlagen in der östlichen Vorstadt	" 168,000
3) Anfertigung des Quartierregisters	" 4,000
4) Laufbrücke über den Boltmershauser Canal	" 13,000
5) Areal für die Volksschule in der Schmidtstraße	" 8,775
6) Unterhaltung des Bahnhofs Bremerhaven	" 16,800
7) Errichtung eines Löschplatzes am Sicherheitshafen	" 111,000
8) Schulbauten (vgl. Nr. 1 der heutigen Mittheil.)	" 325,000
	Mk 694,075

Die beantragten Ausgaben überschreiten mithin die disponiblen Mittel um ca. 173,000 Mark, und für etwaige in der zweiten Jahreshälfte vorkommende unabweisliche Nachbewilligungsanträge würde keine Deckung vorhanden sein. Unter diesen Umständen ist, wenn die Erhebung eines Vermögensschosses im laufenden Jahre vermieden werden soll, die Bewilligung sämtlicher Anträge unmöglich, und es wird darauf ankommen, die minder dringlichen unter ihnen auszuscheiden und zurückzustellen. Der Senat hält dafür, daß zunächst die Summen sub 1, 2, 5 und 6 zu bewilligen seien, und er beantragt dazu die Zustimmung der Bürgerschaft.

Nr. 3 und 4 können ohne Bedenken zurückgestellt werden.

Was Nr. 7, „Errichtung eines Löschplatzes am Sicherheitshafen“, betrifft, so mag die Nützlichkeit dieser Anlage nicht zu bestreiten sein, das Bedürfnis für dieselbe ist aber keineswegs ein plötzlich hervorgetretenes, das bei Aufstellung des Budgets nicht vorauszusehen gewesen wäre, und schon deshalb eignet es sich nach den bestehenden gesetzlichen Vorschriften nicht zum Gegenstande einer Nachbewilligung, zumal in einem Augenblicke, wo alle finanziellen Mittel des Staats auf das Aeußerste angespannt sind. Der Senat verweist daher den Antrag zur ordnungsmäßigen Erledigung bei Feststellung des Budgets für 1874: es muß sich alsdann finden, ob der Haushalt neben den sonstigen an ihn erwachsenden Anforderungen diese Ausgabe zu tragen im Stande sein wird.

Die Anträge der Schuldeputation anlangend, so schließen dieselben, wenngleich zunächst nur 325,000 Mark gefordert werden, eine weitere, im nächsten Jahre zu bewilligende Ausgabe von 428,500 Mark in sich, da die Gesamtkosten für die Realschule auf 454,400 Mark, diejenigen für den Bau in der Nordstraße auf 299,100 Mark, im Ganzen 753,500 Mark angeschlagen sind. Es würde daher, wenn die Anträge genehmigt würden, thatsächlich eine Summe von 428,500 Mark auf das

Budget des Jahres 1874 bewilligt werden. Dies kann der Senat, bei der Lage unserer Finanzen, für zulässig nicht erachten. Für das Budget für 1874 sind schon jetzt mehrere beträchtliche außerordentliche Ausgaben, wie die zweite Rate der Kosten des Dampfbaggers u. a., in Aussicht genommen, und andererseits ist in keiner Weise darauf zu rechnen, daß die bestehenden Einnahmequellen im Jahre 1874 über den gewöhnlichen Bedarf des Haushalts hinaus ausreichen werden, um eine erhebliche Ausgabe im Extraordinarium zu decken. Eine weitere Belastung des letzteren sollte daher nicht erfolgen, bevor nicht der gesammte Bedarf des nächsten Jahres und eine Uebersicht über dessen Einnahmen vorliegt, damit beurtheilt werden kann, in wie weit die letzteren den Anforderungen genügen und wie, im Falle der Unzulänglichkeit, entweder neue Deckungsmittel zu beschaffen oder mit Aussetzung der minder dringlichen Ausgaben zu verfahren sei. Der Senat muß daher empfehlen, den Beschluß über den Bau der zweiten Realschule, so unerwünscht solches auch ist, bis zur Feststellung des nächstjährigen Budgets zu verschieben, in welchem Falle er sich einverstanden damit erklären könnte, daß der Bau der Volksschule an der Nordstraße genehmigt, und die ganze Bausumme mit 299,100 Mark schon jetzt bewilligt und auf den durch die Einnahmen aus der Reichscaffe zu verstärkenden Reservefond angewiesen werde.

Hiernach würden die Bewilligungen umfassen:

1) für Bauten in der Bürener Weser	Mk 47,500
2) „ Canalanlagen in der östlichen Vorstadt ...	„ 168,000
5) „ Areal für die Volksschule in der Schmidtstraße ..	„ 8,775
6) „ Unterhaltung des Bahnhofes Bremerhaven .	„ 16,800
8) „ die Volksschule an der Nordstraße	„ 299,100
	<u>Mk 540,175</u>

und den disponiblen Fond ungefähr begleichen.

Für die Volksschule an der Nordstraße wäre demgemäß die erste Rate in den diesjährigen Etat mit 175,000 Mark aufzunehmen, die zweite Rate mit 124,100 Mark käme in das Budget für 1874, welches in Einnahme mit einem gleichen Betrage aus dem Reservefond zu dotiren sein würde.

Anlage I

zur Mittheilung des Senats
vom 8. Juli 1873.

Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, eine Nachbewilligung für die Unterhaltung des Bahnhofes Bremerhaven betreffend.

(Eingereicht am 4. Juli 1873.)

Unsere Techniker haben darauf aufmerksam gemacht, daß die im Budget Nr. 65 V bewilligten Kosten für Unterhaltung der Gleise zu Bremerhaven nicht ausreichend seien, daß namentlich das Reinigen der Gleisanlagen und das Ausheben der Gleise nach dem alten Profil C und Ersetzen derselben durch die neuerdings allgemein eingeführten schwereren Gleise nach Profil D Kosten herbeigeführt hätten, auf welche bei Aufstellung des Budgets nicht gerechnet sei. Der Inspector Fischer berichtet darüber ausführlich in der Anlage und beantragt im Einverständniß mit dem Oberbaurath Schröder eine Nachbewilligung auf Pos. a Erdarbeiten zu 250 Mark per Monat

.....	Mk 1,500.—
sodann für Unterhaltung der Gleise 1300 Mark per Monat, beträgt	
für sechs Monate	„ 7,800.—
größere Schwere der D Schienen	„ 7,500.—
	<u>Mk 16,800.—</u>

Indem die Deputation die Bewilligung dieses Betrages beantragt, bemerkt sie, daß seit dem Anfange dieses Jahres keine Schienen nach dem seither gebräuchlichen Profile C mehr zur Verwendung kommen, weil allgemein eine schwerere Sorte nach einem D genannten Profile vorgezogen werden. Die Deputation hat daher ihre neueren Ankäufe auf das letzterwähnte Profil beschränkt, und werden daher die abgängig werdenden älteren Schienen allmählich durch die neueren ersetzt und ausgewechselt. Da sie schwerer sind, als die alten, so entstehen daraus die Mehrkosten, welche der Inspector Fischer zu 7500 Mark veranschlagt hat.

Bremen, 3. Juli 1873.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

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

Unter Anlage

zur Anlage I der Mittheilung des Senats
vom 8. Juli 1873.

Bericht des Bauinspector A. Fischer,

betreffend Nachbewilligung für die Unterhaltung des Bahnhofes
Bremerhaven.

Die in dem diesjährigen Budget unter Nr. 65 V vorgesehenen Beträge für die Unterhaltungsarbeiten des Bahnhofes Bremerhaven reichen bezüglich der Ansätze für

- | | |
|---------------------|--------------|
| a. Erdarbeiten..... | Mk 1,660 und |
| b. Oberbau..... | „ 11,630 |

nicht aus.

Für Erdarbeiten, worin auch das Reinigen der Gleise und Weichen, der Fahrstraßen und der Entwässerungscanäle, sowie Ausbesserungen von Pflasterungen eingeschlossen ist, hat bislang, um nur die einzelnen Theile in ordnungsmäßigem Stande zu erhalten, fast der ganze zur Verfügung stehende Betrag aufgewendet werden müssen, und es werden voraussichtlich für die noch übrigen sechs Monate dieses Jahres noch durchschnittlich 250 Mark pro Monat für derartige Arbeiten, sowie für event. Schneeschaukeln und Aufeisen von Wasserabzugscanälen erforderlich sein.

Mit den für den Oberbau zur Verfügung stehenden Mitteln konnte deshalb nicht ausgereicht werden, weil die Uebergangsperiode von dem früheren Schienenprofil C zu dem neuen Profile D eingetreten ist. Um die vorhandenen Gleise ausbessern zu können, müssen zur Gewinnung von Schienen des Profiles C andere Gleise in D Schienen umgebaut werden, wodurch die Unterhaltung der Gleise sich in diesem und den nächsten Jahren höher stellen, später aber, wenn die Hauptgleise umgebaut sind, auch eine wesentliche Verminderung der Unterhaltungskosten eintreten wird.

Für die gewöhnliche Unterhaltung werden pro Monat noch rund 1300 Mark erforderlich sein, wozu dann für das Mehrgewicht der einzubauenden schwereren Schienen im Ganzen 7500 Mark hinzuzurechnen sind, so daß für die Unterhaltung des Oberbaues noch für 6 Monate = 6.1300 Mark + 7500 Mark = 15,300 Mark erforderlich sein werden.

Die für die Rubriken c Hochbauten, e Insgemeinkosten und f Inventarien vorgesehenen Beträge von beziehungsweise 4520 Mark, 1830 Mark und 340 Mark werden voraussichtlich für das Jahr ausreichen, ohne aber Aussichten auf erhebliche Ersparungen zu eröffnen.

Ich erlaube mir daher um die Gewährung einer Nachbewilligung für die Rubriken

a. Erdarbeiten im Betrage von 1,500 Mark und

b. Oberbau im Betrage von 15,300 „

zusammen 16,800 Mark

hierdurch gehorsamst nachzusuchen.

Bremen, den 25. Juni 1873.

Der Bauinspector.

(gez.) A. Fischer.

Revidirt (gez.) A. Schröder.

Anlage II

zur Mittheilung des Senats
vom 8. Juli 1873.

Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen,

die Errichtung eines Vöschplatzes betreffend.

(Eingereicht am 4. Juli 1873.)

Die Klagen über die Unzulänglichkeit unserer Landungsplätze sind allgemein und mehren sich von Jahr zu Jahr. Die Schlachte, auf ganz andere Verhältnisse berechnet, genügt nicht mehr für den so sehr bedeutend erweiterten Handels- und Schiffahrtsverkehr Bremens, und der neuerdings beschlossene Landungsplatz unterhalb des Weserbahnhofs wird wegen seiner Belegenheit mehr den Lagerungsanstalten in der Stephani-Vorstadt zu Gute kommen als denjenigen in der Altstadt und Neustadt. Es ist daher ein wahrhafter Nothstand für das Landen und Verschiffen der Waarenklassen aller Art vorhanden, und ein dringendes Erforderniß, für Abhülfe zu sorgen.

Glücklicherweise ist diese Abhülfe zu erlangen. Durch die Herstellung des Canals durch den Woltmershauser Werder in einer Fahrtiefe von mindestens 10 Fuß unter Null gestaltet sich der Sicherheitshafen zu einem jederzeit für schwerbeladene Schiffe zugänglichen Schiffahrtsbassin, in welchem die Schiffe weder durch Strömung noch durch Eisgang belästigt werden können. An beiden Ufern desselben sowie an der Ostseite des Woltmershauser Canals ist weiter Raum vorhanden, um Lagerungen vorzunehmen. Es erübrigt daher nur, Einrichtungen zu treffen, daß diese Ufer und Räume für den Handel nutzbar gemacht werden. In Erwägung dieser Umstände hat die Deputation den Bauinspector Heineken beauftragt, das Project eines Landungsplatzes an der Stadtseite des Sicherheitshafens zu bearbeiten, und legt dessen darüber erstatteten Bericht in der Anlage 1 und die dazu gehörende Situationskarte in der Anlage 2 vor.

Nach diesem Projecte wird die Uferlinie an der Stadtseite begradigt, in der Länge von 600 Fuß (174 Meter) mit einer tiefen Spundwand versehen, hinter welcher jederzeit demnächst, sobald man die Geldmittel dazu disponibel machen will, eine Ufermauer aufgeführt werden kann. Es wird vorgeschlagen, einen eisernen Krahn zu 4500 Kilo Tragfähigkeit für schwere Güter, namentlich für große Holzblöcke anzubringen, und einen Krahn von Holz für leichte Güter, indem der vorhandene Krahn als zweiter für letztgedachte Güter dienen würde. Daneben sind einige Ladebrücken für das Auftragen von Waaren vorgesehen. Eine Fahrstraße wird die Anlage mit der neben der vormals Schörling'schen Mühle vorbeiführenden Straße, sowie andererseits die vorhandene, freilich etwas mangelhafte Straße neben dem Theermagazin dieselbe mit der Straße am Deich verbinden. Der Raum zwischen der Anlage und der Eisenbahn, auf welchem sich die beiden Lazarethe befinden, würde zu temporären Lagerungen verwendbar sein. Die Kosten dieser Anlage veranschlagt der Inspector Heineken zu 111,000 Mark.

Die Deputation ist davon überzeugt, daß diese Anlage von unserer Kaufmannschaft und den Schiffen sehr willkommen geheißen und daß dadurch der bestehende Nothstand erleichtert werden wird. Sie empfiehlt daher die Genehmigung dieser Kosten, indem sie hervorhebt, daß die empfohlene, 22 Fuß tief einzuschlagende Spundwand nicht nur das Anlegen schwer beladener Schiffe hart am Ufer zuläßt, sondern auch die Aufführung einer Ufermauer jederzeit thunlich macht, so daß alle Erleichterungen der Neuzeit beim Landen von Waaren, namentlich auf Schienen bewegliche Dampffrähne, eingeführt werden können, sobald es verlangt wird. Die Anlage ist daher eine vorbereitende für ein künftiges Definitivum und präjudicirt das Letztere in keiner Weise.

Ein Blick auf die Situationszeichnung weist darauf hin, daß wenn man den ganzen Sicherheitshafen, das heißt auch die Nordost- und die Nordwest-Seite mit ähnlichen Anlagen umgeben und selbst längs der Ostseite des Woltmershauser Canals solche fortsetzen will, sich hier eine sehr bedeutende Uferstrecke dazu eignet, vorausgesetzt, daß auf eine Verlegung des Theermagazins Bedacht genommen würde. Wenn weitere Erörterungen dieser Frage, sowie der Vervollständigung und Verbesserung der empfohlenen Anlage, sowie deren Verbindung mit der Eisenbahn der Zukunft vorbehalten werden mögen, so dürfte es sich sehr empfehlen, jetzt dasjenige zu beschließen, was mit mäßigen Kosten rasch ausgeführt werden kann, und unter allen Umständen als zweckmäßig erscheint, nämlich das vorgelegte Project zu genehmigen und die Kosten mit 111,000 Mark zu bewilligen.

Bremen, den 3. Juli 1873.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **Duckwitz.**

(gez.) **Franz Tecklenborg.**

Unter-Anlage 1

zur Anlage II der Mittheilung des Senats
vom 8. Juli 1873.

Bericht des Bauinspectors Heineken,

betreffend: Lagerplatz am Sicherheitshafen.

Hierdurch erlaube mir den Entwurf eines Berichtes, betreffend neue Löschplätze am Sicherheitshafen, ergebenst vorzulegen.

Der Staat besitzt am Sicherheitshafen die beiderseitigen Ufer; außerdem am Woltmershauser Canal das ganze rechte Ufer, und am linken Ufer zwei Plätze von je 140 und 40 Meter Wasserfronte. Eine gute Verbindung mit der Stadt hat bis jetzt nur das Neustadts-Ufer des Sicherheitshafens, während die anderen Plätze entweder gar nicht, oder wie die linksseitigen Plätze am Canal nur eine sehr schlechte Fahrverbindung mit der Stadt haben.

Für die Anlage neuer Löschplätze am Sicherheitshafen wäre deshalb vorzugsweise die Neustadtsseite in's Auge zu fassen, es liegt an dieser Seite die Strecke von der Oldenburger Eisenbahnbrücke bis zur Weser noch fast unbenutzt; die vorhandenen kleinen Löschvorrichtungen, als Ladebrücken und Krahn, sind vorzugsweise für beladene, im Winter Schutz suchende Schiffe bestimmt. Die ganze als Löschplatz nutzbar zu machende Länge beträgt 280 Meter (ca. 1000 Fuß).

Das jetzige Ufer des Sicherheitshafens hat von der früheren Bestimmung als Festungsgraben noch verschiedene Krümmungen, die, wenn ein ordentlicher Lösch- und Ladeplatz hergerichtet werden soll, begradigt werden müssen. Es wird dann der Theil des Sicherheitshafens zwischen dem Woltmershauser Canal und Weser ein Bassin von ca. 220 Meter (800 Fuß) Länge und 70 Meter (250 Fuß) Breite bilden.

Am Ende bleibt ein auf Deichhöhe herzustellendes Terrain von 50 Meter (170 Fuß) Breite, welches zu Lösch- und Ladeplätzen und zur Herstellung einer Fahrstraße und Gleisanlagen nach dem Dreieck zwischen Canal und Weser benutzt werden kann.

Bei Anlage neuer Löschräume am Sicherheitshafen ist es gewiß zweckmäßig, auf die spätere Ausführung dieses in allgemeinen Umrissen gezeichneten Planes Bedacht zu nehmen, und die neuen Anlagen mit diesem Plane in Einklang zu bringen.

Die Herstellung zweier neuer Kräne an der jetzigen Dossirung, mit langen, für Wagen schlecht zu benutzenden Ladebrücken, einem Buschfuß etc., wird bei einer Ausgabe von ca. 25,000 Mark ohne Pflasterarbeiten, immer nur einen unbequemen Löschräum liefern, besonders wenn man auf tiefgehende Schiffe Rücksicht nimmt, welche vor dem Löschräum flott liegen sollen. Die aufgewandten Kosten würden später bei einer Vergrößerung der Anlage zum größten Theil verloren sein.

Ich empfehle deshalb die neuen Kräne gleich in die spätere Uferlinie zu setzen, und diese Uferlinie in 175 Meter (600 Fuß) Länge dadurch herzustellen, daß eine Spundwand (Kernwand) eingerammt wird, an welche sich eine Dossirung mit einfacher Anlage anlehnt. Die Kernwand, welche bis auf 22 Fuß (ca. 7 Meter) unter Null reicht, ist zum Bau einer massiven Uferschälung auch erforderlich, sie bildet also einen Theil des Ganzen. Sie gestattet auch die Tieferlegung der Sohle des Hafens vor den Löschräumen bis zu 12 Fuß (3—4 Meter) und mehr unter Null, was erforderlich ist, wenn tiefgehende Schiffe flott liegen sollen. Bei einer Dossirung mit einfacher Anlage reicht der Krahn so weit auf das Ufer, daß die Wagen der Länge nach unter demselben stehen können, und sind nur kleine kurze Krahnbrücken erforderlich.

Auf der ganzen Länge des Löschräum läuft hart am Ufer ein 7 Meter (24 Fuß) breiter, mit behauenen Steinen gepflasterter Fahrweg, neben dem Fahrweg ist ein 10 Meter (34 Fuß) breiter, ebenfalls gepflasterter Lagerplatz angenommen.

Als Abfuhrstraße ist die neben dem früheren Auswandererschoppen abgehende und bei dem früher Baumann'schen Hause in die Straße „am Deich“ mündende Straße vorhanden.

Am Ufer werden zwei neue Kräne, einer für 4500 Klg. und einer für 2000 Klg. Tragfähigkeit aufgestellt, der vor dem Hafenhause befindliche Krahn wird in die neue Linie hineingerückt. Es können auf diese Weise drei Kräne in Thätigkeit gesetzt werden.

Bedingt der Verkehr eine Vermehrung der Krahnanstalten, so wäre die massive Uferschälung herzustellen, und die Anlage durch Schienenstrang und Dampfkräne zu vervollständigen.

Selbst während des Baues dieser vergrößerten Anlage könnten zwei Kräne stets in Thätigkeit bleiben. Die Herstellung dieser vergrößerten Anlage macht aber die Entfernung des Theermagazins nothwendig.

Die Anlage dieser Löschräume wird zur Folge haben, daß weniger Schiffe wie früher im Winter eine sichere Winterlage im Sicherheitshafen finden, weil der Zuweg zu dem Löschräum nicht ganz zugelegt werden kann. Es wird deshalb der hintere Theil des Hafens, welcher bisher als Winterhafen für Flöße und Quadrat-hölzer diente, theilweise zum Winterhafen für Flußschiffe gezogen werden müssen, wodurch der jetzt schon so empfindliche Mangel eines Holzhafens noch mehr hervortritt.

Die Kosten der neuen Löschräume und Ladeanlage in 600 Fuß (174 Meter) Länge werden betragen:

1) Für den Uferschutz durch die Kernwand nebst deren Verankerung	Mk 55,000
2) Erd- und Baggararbeiten	" 16,000
3) Zimmerarbeiten, Herstellung von drei Krahnbrücken, drei Ladebrücken und drei Treppen, Verlegen des Krahns vor dem Hafenhause	" 11,000
4) Ein neuer hölzerner Krahn für 2000 Klg., ein neuer eiserner für 4500 Klg. Tragfähigkeit nebst Fundirung, Verankerung etc.	" 13,000
5) Pflasterarbeiten u. s. w.	" 16,000
Summa	Mk 111,000

Bremen, den 26. Juni 1873.

(gez.) Fr. Heincken.

