

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 29. August 1873.

1. Kaiserbrücke.

Auf Antrag der Baudeputation hat der Senat den Baurath Exner zu einer gutachtlichen Aeußerung über den Bericht des Bauconducteurs Böttcher vom 4. d. M., die Verlegung der Träger der Kaiserbrücke betreffend, veranlaßt und theilt der Bürgerschaft das eingegangene Gutachten anbei mit.

Anlage I.

2. Straßenbau in Bremerhaven.

Mit den in anliegendem Berichte der Häfendeputation enthaltenen Anträgen 1, 2 und 3 erklärt der Senat sich einverstanden und beantragt die Zustimmung der Bürgerschaft. Die Anträge haben der Finanzdeputation vorgelegen und sind im Einklange mit den von derselben dazu gemachten Bemerkungen so, wie sie nunmehr gestellt werden, formulirt.

Anlage II.

Anlage I

zur Mittheilung des Senats
vom 29. August 1873.

Gutachtlicher Bericht des Bauraths Exner,

die Kaiserbrücke betreffend.

In Folge des mir erteilten Auftrages beehre ich mich über den Bericht des Bauconducteur Böttcher vom 4. August cr., betreffend die Verlegung der Hauptträger der Kaiserbrücke an die äußeren Ranten der Fußwege, folgende gutachtliche Aeußerung, bei welcher ich, der Uebersichtlichkeit und Kürze wegen, die in dem gedachten Berichte beobachtete Reihenfolge beibehalte, abzugeben.

Zunächst ist in dem Berichte vom 4. August cr. ganz richtig darauf hingewiesen, daß, da die Verlegung der Hauptträgerwände an die äußeren Ranten der je 10 Fuß, zusammen also 20 Fuß breiten Fußwege eine Verlängerung der die directe Unterstützung der Brückenbahn bewirkenden Querträger um 20 Fuß = 5,787 m bedingt, behufs Erreichung genügender Tragfähigkeit eine Vergrößerung der Höhe dieser Querträger um etwa 2,25 Fuß = 0,651 m erforderlich wird.

Bei dieser Anordnung müssen dann aus statischen Gründen die einzelnen Constructionstheile der Querträger so bedeutend verstärkt werden, daß, selbst nach Abrechnung der nunmehr fortfallenden, bei dem gegenwärtig in Aussicht genommenen Projecte zur Unterstützung der Fußwege angeordneten Consolen, das Gesamtgewicht und demnach die Kosten der Querträger sich auf eine Höhe steigern, welche durch den Vortheil der auf die ganze Brückenlänge frei bleibenden Communication zwischen den beiden Fußwegen resp. zwischen diesen und der Fahrbahn durchaus nicht gerechtfertigt wird.

Diese Kosten würden aber bei solcher Anordnung weiterhin noch dadurch wachsen, daß zunächst das vermehrte Eigengewicht der Querträger eine Vergrößerung der Belastung der Hauptträger und demnach auch eine weitere Verstärkung der letzteren erforderlich macht und daß ferner die Sicherung der verticalen Stellung der Hauptträger, welche mit Hilfe von Windstreben durch die Querträger gegenseitig versteift werden müssen, bei vergrößerter Länge der letzteren einen vermehrten Aufwand an Material zur unvermeidlichen Folge hat.

Ganz abgesehen aber von den bedeutenden Mehrkosten, halte ich, in Uebereinstimmung mit den weiteren Ausführungen des Bauconducteur Böttcher, die Verlegung der Hauptträgerwände an die Außenkanten der Fußwege im vorliegenden Falle deshalb geradezu für nicht zulässig, weil eine Vergrößerung der Höhe der Querträger um 2,25 Fuß, wie solche dann nothwendig werden würde, mit Rücksicht auf die durch die Wasserverhältnisse bedingte und nicht zu vermindernde Höhenlage der Brückenunterkante, eine Höherlegung der Fahrbahnoberkante um das vorhin genannte Maas erforderlich macht, und weil die Terrainverhältnisse eine solche Höherlegung der Fahrbahn nicht gestatten, da eine Vergrößerung des Steigungsverhältnisses der Brückenansfahrten nicht zulässig ist, eine, die Beibehaltung der projectirten noch eben statthafter Neigung ermöglichende Verlängerung der Rampen aber, wegen der dadurch bedingten Hebung der Oberfläche der nächstliegenden Straßen, auf unverhältnißmäßig große Schwierigkeiten stoßen würde.

Die constructiven Bedenken, welche Bauconducteur Böttcher weiterhin dagegen äußert, daß bei der Verlegung der Hauptträgerwände an die Außenkanten der Fußwege, die Auflagerpunkte der Eisenconstruction, in denen sich das Gesamtgewicht des Brückenoberbaus concentrirt, den Pfeilerköpfen zu nahe kommen würden, muß ich vollständig theilen, und zweifle ich gleichfalls, daß bei der eben erwähnten Anordnung der Hauptträger in architectonischer Beziehung den Anforderungen der Aesthetik in gleicher Weise Rechnung getragen werden könnte, als dies bei dem gegenwärtig vorliegenden Projecte der Fall ist.

Im Uebrigen halte ich die durch die zwischenliegenden Hauptträgerwände bewirkte Abtrennung der Fußwege von der für den Wagenverkehr bestimmten Brückenfahrbahn durchaus nicht für einen Uebelstand, vielmehr im Interesse der Sicherheit der Fußgänger, welche dann außerdem noch den Vortheil der freien Aussicht nach einer Seite behalten, für vortheilhaft und bin ich, auf eigenen, an anderen Orten gemachten Erfahrungen fußend, der festen Ueberzeugung, daß die bei starkem Verkehr und namentlich bei außergewöhnlicher einen Andrang großer Menschenmassen hervorrufernde Veranlassung nothwendige Regel des sich Rechtshaltens dem Publikum sehr bald zur Gewohnheit werden und daß dies um so schneller geschehen wird, wenn den verkehrenden Fußgängeru gleich an beiden Anfängen der Brücke besondere, nach einer Richtung hin zu benutzende Bahnen zugewiesen werden.

Aus diesen Gründen muß ich mich mit den von dem Bauconducteur Böttcher in seinem Berichte vom 4. August cr. gestellten Anträgen in allen Punkten einverstanden erklären.

Bremen, den 28. August 1873.

(gez.) **Gxner.**

Anlage II

zur Mittheilung des Senats
vom 29. August 1873.

Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, Nachbewilligungen betreffend.

(Eingereicht am 29. August 1873.)

Durch Beschluß von Senat und Bürgerschaft vom 4./6. October 1871 wurden zum Zweck der herzustellenden Bepflasterung der Grenze, der verlängerten Längen- und der Gasstraße auf einem Gesamtflächenraum von ca. 120 □ Ruthen 4500 Thaler oder 14,950 Mark auf den Fond für „außerordentliche Verwendungen für den Landbau“ bewilligt.

Nachdem jetzt diese durch den Bauinspector Schweizer contrahirte Arbeit unter schließlich Leitung des Bauraths Handes vollendet ist, ergiebt sich nach des Letzteren Bericht für die Bestreitung der noch zu bezahlenden Kosten, welche zu

38 Thalern Gold per □ Ruthe veranschlagt gewesen, ein Mehrbedarf von 3348 Mark 28 Pfg., indem sich die gesammten durch das inzwischen eingetretene Steigen der Preise für Material und Arbeit erhöhten Kosten dieser Bepflasterung auf 18,294 Mark 71 Pfg. belaufen.

Dagegen sind laut Bericht des Bauraths Handels von den für Canalanlagen in Bremerhaven pro 1872 durch Beschluß von Senat und Bürgerschaft vom 29./31. Mai 1872 als halber Beitrag des Staats bewilligten 8900 Goldthlr. oder 29,560 Mark im Ganzen 6900 Mark, mithin für den halben Antheil des Staats 3450 Mark nicht verausgabt.

Die gedachten beiden Posten von 14,950 Mark für Bepflasterung und von 29,550 Mark für Bepflasterung sind im Separatbudget für außerordentliche Verwendungen (Verh. pag. 219 sub II. 5 von 1873) in einer Summe mit 44,510 Mark ausgeworfen und hierfür nach Abzug der 1872 verausgabten 14,574 Mark 76 Pfg. wieder vorgetragen, zusammen 29,935 Mark 24 Pfg. Der Mehrbedarf von 3348 Mark 28 Pfg. für Pflasterarbeiten kann durch die Ersparung von 3450 Mark bei den Canalanlagen ausgeglichen werden. Es bedarf daher keiner Nachbewilligung. Die Deputation ersucht vielmehr nur

1) um die Ermächtigung, jene Mehrausgabe auch auf den gedachten Fond des Separatbudgets sub II 5 anzuweisen. Außerdem ist vom Baurath Handels in Betreff der pro 1873 für Straßenbepflasterungsarbeiten in Bremerhaven laut Specialbudget No. 113 sub II. veranschlagten und bewilligten 38,424 Mark 75 Pfg. unter Vorlage specificirter Berechnung berichtet und nachgewiesen worden, daß bei jetzigen Arbeitslöhnen und Materialpreisen sich die Kosten

1) für die Straße am Hafen auf	Mk 9,818.60.
2) für die Bürgermeister Smidtstraße	" 13,336.60.
3) für die Ankerstraße	" 10,124.—.
4) für die Gasstraße	" 2,672.30.
5) für die Sonnenstraße	" 9,179.—.

demnach die Gesamtkosten sich auf Mk 45,130.50. |

belaufen würden, anstatt bewilligter " 38,424.75. |

so, daß mehr erforderlich würden. Mk 6,705.75. |

Die Deputation beantragt daher

2) die Nachbewilligung dieser Mk 6,705.75 S |

Endlich ist der Deputation von Seiten des Gemeinderaths in Bremerhaven angezeigt, daß die unlängst an den Mindestfordernden zur Ausführung gegebenen für dies Jahr beschlossenen Canalisationsarbeiten (im Specialbudget Nr. 113 sub III veranschlagt zu 34,803 Mark) für Mk 36,600. |

ausverdingen worden seien, zu welchem Kostenaufwand noch für die auch nach dem Bericht des Bauraths Handels durchaus erforderliche specielle Beaufsichtigung ca. " 1,000.— |

hinzuzurechnen seien Mk 37,600.— |

demnach der Voranschlag von " 34,803.— |

um circa Mk 2,800.— |

werde überschritten werden, wovon die Hälfte ad ca. 1400 Mark der Staatscasse zur Last fallen werde.

Die Deputation trägt hiernach

3) darauf an, daß die sub III des gedachten Specialbudgets zur Hälfte des Staats ausgeworfene Summe von 17,401 Mark 50 Pfg. dem Bedarfe gemäß auf 18,800 Mark erhöht werde.

Bremen, den 29. August 1873.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) Pfeiffer. (gez.) H. H. Schröder.

The following table shows the results of the investigation of the cases of the disease in the different districts of the city of Chicago, during the year 1900.

The following table shows the results of the investigation of the cases of the disease in the different districts of the city of Chicago, during the year 1900.

The following table shows the results of the investigation of the cases of the disease in the different districts of the city of Chicago, during the year 1900.

The following table shows the results of the investigation of the cases of the disease in the different districts of the city of Chicago, during the year 1900.

The following table shows the results of the investigation of the cases of the disease in the different districts of the city of Chicago, during the year 1900.

The following table shows the results of the investigation of the cases of the disease in the different districts of the city of Chicago, during the year 1900.

The following table shows the results of the investigation of the cases of the disease in the different districts of the city of Chicago, during the year 1900.

The following table shows the results of the investigation of the cases of the disease in the different districts of the city of Chicago, during the year 1900.

The following table shows the results of the investigation of the cases of the disease in the different districts of the city of Chicago, during the year 1900.

The following table shows the results of the investigation of the cases of the disease in the different districts of the city of Chicago, during the year 1900.

The following table shows the results of the investigation of the cases of the disease in the different districts of the city of Chicago, during the year 1900.