

Mittheilung des Senats

vom 15. Juni 1880.

1. Erweiterung der Freischule am Buntenthorssteinweg.

Das von der Finanzdeputation eingeforderte Gutachten über den Antrag der Schuldeputation wegen des Schulbaues in der Südvorstadt lautet dahin, daß es, im Hinblick auf die vorausgesetzte Nothwendigkeit und Dringlichkeit des beantragten Baues, gerechtfertigt erscheine, die betreffende Ausgabe von M. 60 000 in das diesjährige Budget, außerordentliche Ausgaben Cap. I. unter No. 7 einzustellen und dagegen den unter dieser Nummer bisher für „provisorische Schulräume“ der Verwaltung der Volksschulen zur Verfügung gestellten Fond aufzuheben, bezw. die von demselben benutzten oder noch zu benutzenden M. 18 000 auf den Etat der ordentlichen Ausgaben, in Gemäßheit des von der Schuldeputation gestellten Antrags, zu übertragen. Es würde dadurch die No. 5 Cap. V. der ordentlichen Ausgaben um M. 18 000, die No. 7 Cap. I. der außerordentlichen Ausgaben um M. 10 000 sich erhöhen, im Ganzen also eine Mehrausgabe von M. 28 000 in Frage kommen. Obwohl an sich die Finanzlage — namentlich im Hinblick auf das Budgetjahr 1881 — auch jetzt noch die Vermeidung aller nicht dringend nothwendigen Ausgaben erheische, so könne doch die hier in Rede stehende Mehrverwendung, wenn Senat und Bürgerschaft sie als unentbehrlich ansähen, auf das diesjährige Budget genommen werden, da laut Mittheilung der Steuerdeputation die Einschätzungen zur Einkommensteuer (bei dem Satze von vier Procent) einen Mehrertrag von M. 145 480 gegen den Anschlag für das laufende Jahr in sichere Aussicht stellen.

Der Senat erklärt hiernach mit der Bewilligung der M. 60 000 auf das diesjährige Budget (gegen Wegfall des Fonds von M. 50 000 unter außerordentliche Ausgaben Cap. I. No. 7 und Uebertragung von M. 18 000 auf den ordentlichen Etat der Volksschulen) sich einverstanden.

2. Erweiterung des Kaiserhafens.

Der Senat theilt der Bürgerschaft hieneben einen Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen mit, betreffend die Erweiterung des Bassins des Kaiserhafens, indem er sich mit dem Antrage der Deputation einverstanden erklärt.

Bericht.

Anlage.

Die Direction des Norddeutschen Lloyd hat der unterzeichneten Deputation vorgestellt, wie sie sich genöthigt sehe, um der Concurrenz der englischen Dampfergesellschaften in der nordamerikanischen Fahrt zu begegnen, auf den Bau von Dampfern Bedacht zu nehmen, welche vermöge ihrer Größe nicht nur dem bedeutend gesteigerten Andrang von Passagieren und Gütern zu genügen, sondern auch den Passagieren größere Bequemlichkeit zu bieten und zudem durch ihre Länge eine größere Schnelligkeit zu erreichen im Stande seien. Der Verwaltungsrath habe daher beschlossen, diesen Bedürfnissen entsprechende Dampfer neu bauen und die alten Schiffe gleichfalls verlängern zu lassen, in der Voraussetzung, daß, gleichwie die Gesellschaft des Norddeutschen Lloyd sich für den Fall der Ausführung des Planes genöthigt sehen werde, das ihr gehörige Trockendock zu Bremerhaven mit bedeutendem Kostenaufwande von 372 Fuß auf 440 Fuß zu verlängern, auch der Bremische Staat sich bereit erklären werde, die Kosten einer entsprechenden Erweiterung des Kaiserhafenbassins auf sich zu nehmen; denn ohne diese Erweiterung müsse von dem Plane Abstand genommen werden, weil der Hafen nur für Schiffe bis zu 400 Fuß Bremer Maß zugänglich sei, die Länge

der neuen Dampfer aber mindestens 420 Fuß englisch = ca. 442 Fuß Bremer Maß betragen und das Bassin daher einer Verbreiterung um ca. 60 Fuß bedürfen werde, um solchen Schiffen die Ein- und Ausfahrt zu gestatten.

Die Deputation muß dem Verwaltungsrathe des Norddeutschen Lloyd vertrauen, daß er die Bedürfnisfrage reiflich erwogen habe, da er sich entschließt, für Rechnung der Gesellschaft kostspielige Neubauten auszuführen; sie hat sich daher nur die Fragen vorgelegt, ob das Unternehmen die staatsseitige Unterstützung in Anspruch zu nehmen genöthigt und berechtigt sei und wie bejahendenfalls die Erweiterung des Hafenbassins ausgeführt werden könne. In Anbetracht der großen Wichtigkeit, welche die diesseitigen Handelsbeziehungen mit den Vereinigten Staaten von Nordamerika nicht allein für Bremen, sondern auch für das Deutsche Reich haben, muß das Bestreben im allgemeinen Interesse dahin gehen, den Norddeutschen Lloyd den englischen Dampfergesellschaften gegenüber concurrenzfähig zu erhalten, und wenn dieses Ziel nur dadurch erreicht werden kann, daß eine andere Bauart der Schiffe adoptirt wird, insbesondere die Länge derselben den Anforderungen der Neuzeit entspreche, so wird eine unvermeidliche Folge davon sein, daß die Hafenanstalten in ihrer Einrichtung sich diesem Bedürfnisse, so weit es irgend thunlich ist, anpassen, vor Allem die Möglichkeit bieten, die Schiffe in die Bassins aufzunehmen und sie an die Löss- und Ladeplätze zu bringen. Indem die Deputation diesem nach die erste Frage bejahen zu müssen glaubte, hat sie bezüglich der zweiten Frage sich vergegenwärtigt, welcher Plan dem Bau des Kaiserhafens seiner Zeit zu Grunde gelegt worden ist. In seinem Berichte vom 15. December 1871, als Anlage zu dem Deputationsberichte vom 9. Februar 1872 pag. 85 der Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft, äußert sich der Baurath **Handes** mit Bezug auf den Binnenhafen wie folgt:

„Die Länge dieses neuen Bassins beträgt 585 Meter = ca. 2022 Fuß, die größte Breite desselben 115 Meter = ca. 397 Fuß; die Tiefe soll mit der neuen Schleuse correspondirend und 4,3 Meter = 15 Fuß unter Null betragen.

Die Seiten des Hafenbassins sollen mit massiven Ufermauern eingefast werden, mit Ausnahme des nördlichen Endes, wo das Ufer für einen Weiterbau frei zu halten ist, und eines 100 Meter = 345 Fuß breiten Einschnitts an der Ostseite des Hafens, gerade der Schleuse gegenüber. — Durch diesen Einschnitt, der beliebig vertieft werden kann, wird es ermöglicht, Schiffe von 150 Meter, reichlich 500 Fuß Länge, welche also die Breite des Hafens bedeutend überragen, in den Hafen zu bringen und daselbst zu schwoien und beliebig zu bewegen.

Auch wird bei eintretendem Bedürfnis an Stelle dieses Einschnittes ein weiterer Ausbau der Hafenanlagen in das Land hinein jederzeit leicht und zweckmäßig stattfinden können.“

Demnach ist schon bei der ersten Anlage des Kaiserhafens auf das eventuelle Bedürfnis der Erweiterung des Bassins Rücksicht genommen worden; der oben erwähnte, der Schleuse gegenüberliegende Einschnitt aber ist die Stelle, wo die jetzt in Frage kommende Erweiterung zur Ausführung gebracht werden muß. Die Deputation hat nun den Baurath **Handes** zu einem Berichte über die zweckmäßigste Art der Ausführung und die damit verbundenen Kosten aufgefordert, um sich ein bestimmtes Urtheil darüber bilden zu können, ob sie das Projekt zur Genehmigung empfehlen solle. Nach Prüfung dieses Berichts, welchen sie als Anlage hieneben zu überreichen sich beehrt, nimmt die Deputation keinen Anstand, die Ausführung der als nothwendig sich darstellenden und mit einem mäßigen Kostenaufwande zu bewerkstelligenden Verbreiterung des Kaiserhafenbassins an der bezeichneten Stelle und nach dem vom Baurath **Handes** vorgeschlagenen und vom Oberbaudirector **Franzius** nach eingehender Superrevision gebilligten Plane zu beantragen und um die Genehmigung zu ersuchen, aus den für den Bau des Kaiserhafens einstweilen als Saldo der bewilligten Gesamtsumme noch zurückgestellten M. 100 000 (vergl. Verh. 1878, S. 226, 3. Abj., 1879, S. 130 und 1880, S. 124) die auf M. 50 000 veranschlagten Kosten entnehmen zu dürfen.

Die Deputation erlaubt sich schließlich noch die Bemerkung, daß, wenn auch für den Fall der Genehmigung des Antrages die Inangriffnahme des Baues vermuthlich nicht vor nächstem Frühjahr zu erwarten steht, dennoch eine recht

baldige Beschlußfassung gewünscht werden muß, weil die Direction des Norddeutschen Lloyd einen Contract wegen des Baues neuer Dampfer nicht eher abschließen kann, als bis sie des fraglichen Ausbaues des Kaiserhafens sich versichert halten darf, die möglichste Beschleunigung der Herstellung jener verbesserten Betriebsmittel aber von der größten Wichtigkeit für sie ist.

(gez.) **Grave.** (gez.) **Franz Tiedlenborg.**

Bericht.

Einem geehrten Auftrage vom 28. v. Mts. nachkommend, beehre ich mich, Unteranlage. betreffs eines Ausbaues des Einschnittes gegenüber der Schleuse des Kaiserhafens, in Nachstehendem Bericht zu erstatten, sowie eine Situations- und eine Constructionszeichnung beizufügen.

Als man vor etwa zehn Jahren das Programm für den Bau des jetzigen Kaiserhafens aufstellte, war man allseitig der Ansicht, daß man dabei weniger eine wesentliche Zunahme in den Schiffsbreiten in's Auge zu fassen, als auf eine Vergrößerung des Tiefganges und namentlich auf eine Zunahme der Länge der Seeschiffe zu rechnen habe.

Man nahm deshalb auch keinen Anstand, die Schleuse wesentlich enger zu construiren als die noch für große Raddampfer berechnete Einfahrt zum neuen Hafen. Dagegen wurde aber die Tiefe der Schleuse um 0,3 (reichlich 1 Fuß) vergrößert und gleichzeitig in dem Hafenbassin, der Schleuse gegenüber, eine 100 m lange Uferstrecke ohne Einfassung gelassen, um durch einen daselbst zu errichtenden Einschnitt leicht zu der Möglichkeit gelangen zu können, Schiffe, deren Länge die Breite des Hafens überragt, in dem Bassin schwimmen zu können.

Die Erfahrung hat schon nach verhältnißmäßig kurzer Zeit gelehrt, daß die genannten Voraussetzungen richtig und die Vorsichtsmaßregeln sehr am Platze waren.

Im letzten Winter sind wiederholt Schiffe von 24—25 Fuß engl. Tiefgang in den Kaiserhafen eingelaufen, ein Tiefgang, wie er seither nicht vorgekommen, und für welchen die Schleuse des neuen Hafens nicht genügt haben würde.

Nachdem nun an den Norddeutschen Lloyd, um seine Schifffahrt auf der Höhe der Zeit zu halten, die Nothwendigkeit herangetreten, Passagierdampfer von größerer Länge zu bauen, macht sich ebenso rasch das Bedürfniß geltend, zum Zweck des Schwommens solcher Schiffe im Kaiserhafen, mit der möglich gelassenen Verbreiterung des Bassins der Schleuse gegenüber vorzugehen. Immerhin documentirt sich damit ein nicht zu unterschätzender Aufschwung in dem Weserschifffahrtsverkehr, den man selbstredend von allen Seiten wird unterstützen und fördern müssen.

Es mag mir bei dieser Gelegenheit noch gestattet sein, hinsichtlich des Kaiserhafens zu bemerken, daß die Bedeutung und der Nutzen dieses Hafens schon seit Jahren ein viel größerer gewesen ist, als von vielen Seiten angenommen wird, und daß diejenigen Recht gehabt haben, welche den Bau desselben von Haus aus als eine für den Weserhandel nothwendige Verkehrsanstalt bezeichnet haben.

Wer nur einigermaßen orientirt ist und Gelegenheit hat, die Verhältnisse an Ort und Stelle zu beobachten, wird sich der Einsicht nicht verschließen können, daß ohne den Kaiserhafen der in den letzten Jahren stattgehabte Schiffsverkehr absolut unmöglich gewesen wäre, oder doch arge Schädigungen hätte erleiden müssen.

Was nun die Bestimmung über die Größe der Erweiterung im Hafenbassin anlangt, so wird es richtig sein, dafür nicht das kleinste Maß zu nehmen, gleichzeitig aber auch den Verkehrsinteressen am Lande Rechnung zu tragen.

Es führt das zu dem Project, wie es auf der Situationskarte Anlage A näher dargestellt ist.

Der Einschnitt erhält darnach die bereits vorhandene Länge von 100 m und tritt an den Seiten 22,80 m, in der Mitte aber 31,09 m gegen die Ufermauer des Hafenbassins zurück. Am Ende wird derselbe durch eine freisbogensförmige

Linie begrenzt, für welche der Mittelpunkt an der inneren Mündung der Schleuse zu suchen ist.

Durch die hierdurch an der Breite des Hafens genommenen Abmessungen wird man die von dem Norddeutschen Lloyd in Aussicht genommenen Dampfschiffe von 420 Fuß engl. = 128 m auch dann noch drehen können, wenn das Ufer an der Westseite des Hafens neben der Schleuse mit Schiffen belegt, oder in der Verbreiterung ein Schiff zum Löschen placirt sein sollte.

Der längs des Kaiserhafens stattfindende Verkehr wird durch vorstehenden Bau nicht alterirt, indem Straße, Gas- und Wasserleitungen, Schiffsbefestigungen u. s. w. in der jetzigen Weise um den Einschnitt oder die Verbreiterung des Hafens herumgeführt, resp. daselbst wieder errichtet werden.

In die bestehenden Gleisanlagen greift der Bau nicht ein. Eine etwa wünschenswerthe Verlängerung auch der beiden westlichen Gleise daselbst bis zum Deich wird indeß dadurch auf das eine Gleis sich beschränken müssen; dafür aber event. nach Osten hinüber reichlich Ersatz geschaffen werden können.

Ueber das Technische der Ausführung mag unter Bezugnahme auf die Zeichnung Anlage B das Folgende bemerkt werden.

Die Seiten des Einschnitts sind schon zum Theil auf je 11,60 m Länge mit ganz fertigen Ufermauern eingefast. Für jede Seite ist außerdem das Fundament für eine solche Mauer bereits um 11,20 m weiter geführt. Die Einfassung für die beiden Seiten des Einschnitts ist daher durch die Fertigstellung der zum Theil vorhandenen Mauern von selbst gegeben.

Für die Längsseite des Einschnittes ist ein leichtes Bollwerk projectirt, wofür die Kosten sich auf pl. m. M. 14 000 berechnen. Dasselbe ist so construirt, daß es bei niedrigem Hafenwasserstande ausgeführt, mithin bei etwaigen Eventualitäten auch jederzeit leicht wieder entfernt werden kann.

Für die Bollwerkspfähle, sowie für alle mit der Luft in Berührung kommenden Hölzer, ist pitch pine veranschlagt, wogegen die Spundwand, wie auch die Verankerungen, aus gewöhnlichem Tannenholz genommen werden können.

Mit der Ausführung des Bollwerks ist erst nach beschaffter Aushebung der Erdmassen aus dem Einschnitt, und nachdem das anliegende Terrain einigermaßen sich gesetzt haben wird, vorzugehen.

Von der Einfassung dieses Ufers mittelst einer mit Koppjoden aufgeführten Erdböschung, anstatt des Bollwerks, muß entschieden abgerathen werden. Das jetzige in dieser Weise gehaltene Ufer erfordert fortwährend sehr umfangreiche Reparaturen und würde auf die Dauer kaum zu erhalten sein. In meinem Jahresbericht über den Bau des Kaiserhafens vom Januar 1877 habe ich bereits hervorgehoben, daß der durch die vorherrschenden westlichen Winde erzeugte Wellenschlag, namentlich aber das auf dem Hafenwasser treibende und alle Vegetation sofort tödtende Petroleum, die Erhaltung der fraglichen Erdböschung sehr erschwere und es im Laufe der nächsten Jahre erforderlich werden dürfte, dieselbe auf solidere Weise zu schützen.

Gegen eine solche Erdböschung spricht in dem vorliegenden Fall noch ferner der dadurch verloren gehende Raum, sowie der Umstand, daß beim Ausgehen der Dampfer durch die Schrauben ein starker Wellenschlag erzeugt wird, der nicht ohne schädliche Wirkung auf die Erdböschung bleiben kann.

Die Beseitigung der Erdmassen aus dem Hafenausbau wird bis zur Höhe von etwa 2 m über Null und ferner, soweit die Abgrabung hinter einem an der Wasserseite zu haltenden Damm dies zuläßt, mittelst Wagen- und Handkarrentransport nach dem nördlich des Schlafdeichs belegenen bremischen Grundeigenthum erfolgen.

Der Rest der Ausgrabung bis zur Tiefe von 5 m unter Ebbe oder Nulllinie ist mittelst des Schaufelbaggers in Baggerschiffe zu fördern und durch Zuhülfenahme von Schleppdampfern nach dem oldenburgischen Ufer zu transportiren.

Bei der Zusammenstellung der Kosten haben neben den Hauptarbeiten für die Hafenerweiterung auch sämtliche damit zusammenhängende Nebenarbeiten, als Verlegung der Straße und Gasleitung, Versehen der Schiffsbefestigungen u. s. w., Berücksichtigung gefunden.

Nach diesem Anschlage stellen sich die erforderlichen Ausgaben auf rund *M.* 50 000, nämlich für:

I. Erdarbeiten	<i>M.</i> 23 840.—
II. Zimmerarbeiten	" 13 381.95
III. Mauerarbeiten	" 7 655.06
IV. Eisenarbeiten	" 1 281.40
V. Pflasterarbeiten	" 2 125.25
VI. Verschiedenes	" 1 716.34
	<i>M.</i> 50 000.—

Bezüglich der für den Bau des Kaiserhafens noch disponiblen Mittel mag hier noch kurz das Folgende angeführt werden.

In dem ursprünglichen Kostenanschlage für den Hafenbau war eine Fortführung der Bahngleise über die Verbindungsschleuse nach der Westseite des Hafens, sowie eine Befestigung der Raken mit behauenen Pflastersteinen vorgesehen.

Die Ausführung dieser Arbeiten wurde aber im Jahre 1877 als vor der Hand nicht erforderlich erachtet und dieserhalb eine Summe von *M.* 200 000 im Budget zurückgestellt. Indes documentirte der zunehmende Verkehr schon im folgenden Jahre die Nothwendigkeit für eine Fortführung der Gleisanlagen nach der Westseite des Hafens und wurde dafür die Hälfte obiger Summe mit *M.* 100 000 zur Disposition gegeben.

Unter Mitbenutzung von vorhandenen alten Bahnschienen hat dieser Betrag ausgereicht, die sämmtlichen Gleisanlagen fertig zu stellen und gleichzeitig die verschiedenen Raken, für welche von Haus aus eine Abpflasterung veranschlagt war, nach und nach mittelst Kohlschlacken u. s. w. zu befestigen.

Mit diesen Schlacken und Abfällen, welche namentlich aus den Porzellanfabriken an der Weser unentgeltlich bezogen worden sind, ist das Terrain in einer vollkommen genügenden Weise befestigt worden, so daß von der projectirten Abpflasterung auch für die Folge ganz abgesehen werden kann, zumal sich diese Pflasterungen nicht auf Straßen, sondern nur auf Terrainflächen beziehen, welche mehr zum Lagern von Gütern dienen.

Die auf diese Weise erzielte Ersparung ist so groß, daß es nicht nöthig sein wird, für die Vollendung der alten Arbeiten auf die noch reservirten *M.* 100 000 zu recurriren.

Man wird daher diesen Posten, soweit erforderlich, lediglich zur Deckung der Kosten für die im Kaiserhafen erforderlich gewordene Verbreiterung verwenden können.

Hinsichtlich der Zeit, welche die Ausführung dieses Baues in Anspruch nehmen wird, ist zu bemerken, daß, wenn man damit etwa im April n. J. beginnt, die Arbeit sich in 4—5 Monaten fertig stellen, eventuell aber auch noch rascher vollführen läßt.

Bremerhaven, den 5. Juni 1880.

(gez.) **Handes.**

3. Polizeigebühren.

Der Senat tritt dem Beschlusse der Bürgerschaft vom 9. d. M. bei und wird das betreffende Gesetz demnächst publiciren.