

Anlage II.zur Mittheilung des Senats
vom 8. Decbr. 1854.**B e r i c h t**der Deputation für die Strom- und Uferbauten, Schlachte u.,
Anlegeplätze für die Oberweser-Dampfschiffe betreffend.

Der Aufforderung des Senats über die demselben von der Handelskammer eingereichte Vorstellung, den Mangel geeigneter Anlegeplätze für den Verkehr der Dampfschiffe oberhalb Bremen betreffend, zu berichten, beehrt sich die Deputation für den Strom- und Uferbau, Schlachte u. in dem Folgenden nachzukommen.

Eine regelmäßige Dampfschiffahrt auf der Oberweser wurde zuerst im Jahre 1844 durch die vereinigte Oberweser-Dampfschiffahrts-Gesellschaft begründet und hierauf von der Direction die Anweisung eines geeigneten Anlegeplatzes beantragt. Die Wahl eines solchen fand jedoch schon damals Schwierigkeiten. Der Wasserbaudirector Blohm hielt den am alten Wall, sowohl wegen der neben diesem Plage damals häufig eintretenden Versandung als aus anderen technischen Gründen, für unpassend und empfahl die Anweisung eines Platzes am Werder, während die Direction der vereinten Oberweser-Dampfschiffahrt insbesondere die Gefahr, welche beim Durchlegen durch die Eisbrecher bei Dunkelheit entstehe, hervorhob, den am Eisberge geeigneter erachtete und daher um die Erlaubniß, mit den Dampfschiffen hier anlegen zu dürfen, nachsuchte, die ihr dann auch vorläufig unter der Bestimmung, für die erforderlichen Vorrichtungen auf ihre Kosten zu sorgen, ertheilt wurde. — In den folgenden Jahren wurde von den Gebrüdern Haarmann zu Holzminde das Dampfschiff Herzog Wilhelm auf der Oberweser in Fahrt gesetzt, und es war die Absicht, für dieses ebenfalls den Eisberg zum Anlandeplatz anzuweisen; allein auf die Vorstellung der Direction der Oberweser-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, daß die Benutzung eines Anlegeplatzes durch verschiedene Gesellschaften oder Eigenthümer zu vielfachen Collisionen führen werde, auch auf anderen Strömen jede Gesellschaft einen eigenen Anlegeplatz habe, wurde damit vorläufig Anstand genommen und zunächst der Versuch gemacht, ob sich der Platz im Werder, der Holzstraße gegenüber, für das Bedürfnis eigne, und dieser für den Herzog Wilhelm angewiesen. Später kam dann noch das Georg Rolff in Minden gehörende Dampfboot, der kleine Roland, und im Laufe dieses Jahres auch das der Mindener Gesellschaft gehörende Schleppboot Prinz Adalbert in Fahrt, für welche theils eine Stelle oberhalb des oberländischen Hafens, theils die Holzpforte zum Anlegen, Löschen und Laden bestimmt wurde. Es sind somit außerdem am alten Wall noch drei Plätze zur Benutzung gekommen, allein sie sind sämmtlich von den Eigenthümern der Fahrzeuge für ungenügend befunden, und es ist nicht zu verkennen, daß die dagegen erhobenen Beschwerden zum Theil nicht unbegründet sind. Neben der geschilderten Gefahr bei dem Durchlegen durch die Eisbrecher bei dunklen Abenden und Morgen wird bei Benutzung des Platzes im Werder, der Holzstraße gegenüber, das Anlegen wegen der vielen dort Steine und andere Gegenstände löschenden Schiffe sehr schwierig, ja fast unmöglich; zwischen den oberhalb des oberländischen Hafens angelegten Correctionswerken ist es so leicht geworden, daß der dortige Platz bei niedrigem Wasserstande nicht ferner zum Anlegen von Dampfbooten geeignet erscheint; die Holzpforte kann zwar füglich zum Löschen und Laden von Gütern dienen, allein es erfordert dieses jedesmal ein Zurücklegen der dort liegenden Fahrzeuge, und bei niedrigem Wasserstande ist das Landen der Passagiere beschwerlich. Andere geeignetere Plätze finden sich unterhalb der Eisbrecher nicht, und die Deputation ist zu der Ueberzeugung gelangt, daß solche auch nur oberhalb der Eisbrecher zu beschaffen sein werden; sie hat sich indessen

verpflichtet erachtet, um, wenn irgend thunlich, eine weitere Ausdehnung des Schiffahrtsverkehrs an dem schönsten Theile unserer Wallanlagen zu vermeiden, gleichzeitig mit der Prüfung der von der Handelskammer gemachten Vorschläge zu untersuchen, ob nicht Anlegeplätze für Dampfschiffe am linken Weserufer hergestellt oder doch der gegenwärtige Anlegeplatz am alten Wall für alle auf der Oberweser fahrenden Dampfschiffe benützt werden könne, woraus sich das Folgende ergeben hat.

Die Herstellung von Anlegeplätzen am linken Weserufer ist zunächst in Erwägung gezogen und der Bauinspector Brockmann beauftragt worden, alle Verhältnisse genau zu untersuchen und Vorschläge darüber zu machen; allein der hierbei erfolgende Bericht desselben ergibt leider, daß nicht allein die Hindernisse, welche dadurch für die Benutzung des Leinpfades entstehen, sondern auch neben einem bedeutenden Kostenaufwande so erhebliche technische Bedenken solchen Einrichtungen entgegenstehen, daß davon gänzlich abzusehen sein dürfte.

Die Deputation hat sodann in Berathung gezogen, ob nicht durch eine mäßige Verbreiterung des Eisberges und dadurch vom Staate zu treffende Vorrichtungen ein genügender allgemeiner Anlegeplatz für die Dampfschiffe der Oberweser beschafft werden könne; allein die bereits vorliegende Erfahrung hat zu der Ueberzeugung geführt, daß bei der Schnelligkeit, mit der die Expeditionen ankommend und abgehend beschafft werden müssen, das Anlegen von Dampfböten, welche nicht unter einer und derselben Direction stehen, unfehlbar zu Collisionen führen werde und überdies die durch eine mäßige Verbreiterung jenes Platzes gewonnene Fläche schon für den gegenwärtigen Geschäftsverkehr nicht ausreichen dürfte, bei der zu erwartenden Ausdehnung aber fortwährend der Vergrößerung bedürfen und daß also dieses Auskunfts Mittel in seinem Endresultat mit dem von der Handelskammer gemachten Vorschlage zusammen treffen würde. Dieser geht nämlich dahin, die oberhalb des Eisberges befindliche dem Staate gehörende niedrige Wiese, der Sandberg genannt, welche auch seither für das der Mindener Gesellschaft gehörende Schleppboot bei niedrigem Wasserstande zum Anlegen benützt worden ist, auf einer solchen Strecke, wie es zu den verschiedenen Anlegeplätzen für die neben den der Vereinigten Weserdampfschiffahrtsgesellschaft gehörenden Dampfschiffen die Oberweser befahrenden Böte erforderlich sein wird und in der Weise zu erhöhen, daß sie auch bei eintretendem Hochwasser diesem Zwecke vollständig genüge.

Dem Bauinspector Brockmann ist dieser Vorschlag zur Begutachtung mitgetheilt, und dessen Bericht ergibt folgende drei Vorschläge, entweder

- a. die Strecke von dem auf der Karte bezeichneten Punkt A unterhalb und bis zu dem mit B bezeichnetem Punkt oberhalb des Eisberges bis zur Höhe des letzteren (ca. 18 Fuß Pegelhöhe) aufzuheben, welches einen Kostenaufwand von ca. 9,650 Thalern erfordern würde, oder
- b. die ganze Strecke von A bis C durch einen Deich von 60 Fuß Rappenbreite ca. 18 Fuß über O Wasserstand des Pegels abzuschließen und den Hinterraum bis zur Wallmauer mit Sand aufzufüllen, wofür die Kosten auf 15,000 Thalern berechnet sind, oder
- c. die ganze Strecke von A bis C durch einen Deich von 60 Fuß Rappenbreite und 18 Fuß Pegelhöhe wie bei B abzuschließen, diesen Deich an der innern Seite nur mit einer Dossirung zu versehen und die weitere Ausfüllung des Raumes zwischen dieser und der Wallmauer fürs Erste ganz auszusetzen, bis ein Bedürfnis dafür eintritt. Dadurch würden die Kosten der ersten Anlage auf 10,800 Thaler vermindert werden.

Der Bauinspector macht auf die Nachtheile, welche die Ausführung des ersten Plans hervorbringt, sowie auf die großen Vortheile aufmerksam, welche von der Anlage eines Deichs, der sich einem auf den Grundstücken von Depken und Poppe projectirten Deiche anschließen würde, für die Regelung des Strombettes und dadurch sowohl für das Fahrwasser wie für den Abfluß des Hochwassers zu erwarten sind, und empfiehlt daher die Anlage desselben auf der ganzen Strecke, sei es nach dem 2ten oder nach dem 3ten Vorschlage. — Durch die Ausführung des einen wie des andern Vorschlags werden indessen zwei Eisbrecher weggelassen und da deren Zustand einen Neubau derselben in nahe Aussicht stellt, so werden die dafür zu verwendenden auf ca. 4000 Thaler veranschlagten Kosten erspart werden.

Eine sorgfältige Prüfung aller vorliegenden Verhältnisse hat demnach zu der Ueberzeugung geführt, daß nur die Strecke am alten Wall sich zu Anlegeplätzen für die Dampf-

Unter-Anlag
Vollge II der Wirtshaus
vom 8. Decr.
mit Anlagen 1. A

in Herstellung v
Ober

Solange des m
am nicht über di
Dienste während d
Es am linke
lange Liff- und Lade
Es am Bückempegel
mader großen Berfch
Schiffabgängen erleide
Ben dem so

Reiten von 320 Fu
Anlagen, und zwar
den Wall Wasserstan
werden können, da d
des tiefsten auf die

Wenn nun d
die Fahrgezug, welche
den bisherigen Weise
werden, da wegen i
im Stelle nicht mel

Der jetzige
zum Liffplage mitg
werden, die Steine

schiffe der Oberweser eigne, und daß bei den nicht zu verkennenden Nachtheilen einer theilweisen Erhöhung des sogenannten Sandberges von dem Punkte A bis B und bei den wohlthätigen Folgen, welche dagegen bei der Durchführung des Deichs bis zu dem Punkte C für die Strombahn, das Hochwasser und den Eisgang in Aussicht stehen, der letzte Plan unzweifelhaft vorzuziehen sei. Die Deputation hält jedoch dafür, daß, wenn dieser Damm eine Kappenbreite von 60 Fuß erhält, damit dem Bedürfnisse für die Dampfschiffe auf das vollständigste genügt werde und daher die Aufhöhung des zwischen diesem Damm und der Ballmauer befindlichen Raums bis zu einem dafür eintretenden Bedürfnisse auszufüllen und der Deich nur mit einer angemessenen Dossirung zu versehen sei; sie empfiehlt daher die Annahme dieses dritten Vorschlags und die Bewilligung der dafür veranschlagten Kosten von 10,800 Thalern auf das Budget des nächsten Jahres.

Bremen, den 5. December 1854.

(gez.) J. F. W. Iken.

(gez.) Joh. Fr. Philippi.

Unter-Anlage I

zu Anlage II der Mittheilung des Senats
vom 8. Decbr. 1854
mit Beilagen 1, A, B, C.

B e r i c h t,

die Herstellung von Anlege-, Lösch- und Ladeplätzen für die auf der Oberweser fahrenden Dampfschiffe betreffend.

Zufolge des mir gewordenen sehr geehrten Auftrages beehre ich mich im Folgenden meine Ansicht über die Herstellung von Anlege-, Lösch- und Ladeplätzen für die auf der Oberweser fahrenden Dampfschiffe ganz ergebenst auszusprechen.

Ein am linksseitigen Ufer der Weser auf dem unteren Theile des Werders herzustellender Lösch- und Ladeplatz für die auf der Oberweser fahrenden Dampfschiffe muß mit 13 Fuß am Brückenpegel mindestens gleich gelegt und gepflastert werden, da bei dem mehr oder minder großen Verkehre, welcher auf demselben stattfinden wird, eine Grasnarbe erhebliche Beschädigungen erleiden, und keinen Schutz gegen die Angriffe des Stromes gewähren würde.

Von dem so erhöhten Ufer müssen von den resp. Eigenthümern der Dampfschiffe Brücken von 320 Fuß Länge bis zu den außerhalb der Werke festzulegenden so genannten Anlegern, und zwar ebenfalls in der Höhe von 13 Fuß, das Geländer aber bis 17 Fuß über Null Wasserstand ausgeführt werden, welche bei steigendem Wasser nicht abgekürzt werden können, da die Dampfschiffe, nachdem sie gewendet worden, ohne Gefahr zu laufen, daß dieselben auf die Werke gerathen, weder über dieselben weg noch dazwischen fahren dürfen.

Wenn nun dergleichen Vorkehrungen zur Ausführung kommen sollten, dann müssen die Fahrzeuge, welche aufgesperrt werden sollen, bis oberhalb des Anlegeplatzes entweder in der bisherigen Weise oder durch Dampfschiffe mit nicht unerheblichen Kosten hinaufgeschleppt werden, da wegen der vorhandenen großen Hindernisse die Pferde an der jetzt dazu benutzten Stelle nicht mehr vorgespannt werden können.

Der jetzige von der Straßenpflasterungsdeputation benutzte Steinlagerplatz muß zum Löschplatz mitgenommen, und also weiter auf den Werder hinauf verlegt und gepflastert werden, die Steine können also an den bisherigen Stellen nicht mehr ausgeladen werden,

der Transport derselben wird dadurch aber sehr vertheuert, und betragen die dafür erforderlichen Mehrkosten bei einem jährlichen Quantum von 108,000 □ Fuß à 100 □ Fuß 9 Grote, 90 Thaler.

Ein sehr wesentlicher Umstand kommt hierbei aber noch in Betracht, nämlich der, daß der Steinlagerplatz weit auf den Werder hinauf recht in die heftige Strömung zu liegen kommt, welche von der großen nach der kleinen Weser bei Hochwasserständen hier vorhanden ist, und es wird sich oft ereignen daß bei Eisgängen auf und neben den hohen Steinhäufen große Eismassen sich ablagern, welche die Strömung, wenn auch nur zeitweilig, noch mehr absperren und also auch zu der Zerstörung des anliegenden Landes, durch die heftiger werdende Strömung, nicht unerheblich beitragen werden.

Die Kosten für Herstellung eines Lösch- und Ladeplatzes würden nach dem anliegenden Kostenanschlage 10,025 Thaler betragen.

Die Uebelstände, welche durch die Anlegung von Lösch- und Ladeplätzen am linksseitigen Ufer der Weser für die Schifffahrt überhaupt hervorgerufen werden, sind so bedeutend, daß ich davon überall abrathen muß, und die Herstellung derselben in keinem Falle empfehlen kann.

Dagegen ist die Herstellung von Anlege-, Lösch- und Ladeplätzen für die auf der Oberweser fahrenden Dampfschiffe am Zweckmäßigsten am rechtsseitigen Ufer der Weser auf dem neben dem alten Walle belegenen städtischen Grundstücke, der Sandberg genannt, auszuführen, und indem ich mich beehre, daß in dem anliegenden Situationsplane eingetragene Project vorzulegen, erlaube ich mir zunächst darüber Folgendes hervorzuheben.

Das Project, welches in dem anliegenden Situationsplane eingezeichnet ist, fällt mit einem anderen Projecte, zur Regulirung des sehr unregelmäßigen Ufers und zur Feststellung der künftigen Baulinie auf den oberhalb des städtischen Grundstückes belegenen Privatgrundstücken, zusammen, und erstreckt sich dieses von der vorspringenden Ecke des Puntendeiches bis zur Holzspforte und schließt sich an die dazwischen liegenden weit vortretenden Punkte, den Eisberg auf der ehemaligen Depken'schen Bleiche und den Eisberg am Altenwalle, an.

Der auf den Privatgrundstücken aufzuführende Deich soll eine Höhe von 23 Fuß über Null Wasserstand, eine Kappenbreite von 40 Fuß und eine 4füßige Dossirung erhalten, und wird, wenn derselbe im Laufe der Zeit zur Ausführung kommt, dem dahinter liegenden Theile der Stadt völlige Sicherheit gewähren; hauptsächlich ist aber der Einfluß zu beachten, welcher durch die Ausführung des ganzen Projectes, sowohl auf das Flußbett als auf den Abfluß des Hochwassers und auf den Eisgang erfolgen wird, denn die nachtheilige Wirkung, welche das jetzige sehr unregelmäßig gestaltete Ufer auf die Strömung während des Hochwassers und gleichzeitig auf die Wirkung derselben auf das Flußbett ausübt, so wie die Eisstopfungen, welche seither fast regelmäßig an den vorspringenden Punkten erfolgt sind, werden durch die Herstellung einer regelmäßigen Uferlinie aufgehoben, welche sich der allgemeinen Krümmung des Flusses entsprechend anschließt.

Was nun die Herstellung eines Lösch- und Ladeplatzes auf dem städtischen Grundstücke anlangt, so kann dieselbe in zweierlei Weise zur Ausführung gebracht werden, entweder durch Aufhöhung des Theil vom Punkte A unterhalb bis zum Punkte B im Situationsplane, oberhalb des Eisberges, welcher Raum für das Anlegen von 3 Dampfschiffen ausreichend ist, oder durch Aufhöhung des ganzen Grundstückes und zwar vom Punkte A bis zu der ehemaligen Depken'schen Bleiche; da jedoch in diesem Falle die Kosten für die Aufhöhung des ganzen Grundstückes sich zu hoch belaufen dürften, so kann auch die Aufhöhung in einer Breite von 60 Fuß von der Außenkante an geschehen, und der übrig bleibende Theil in späteren Jahren allmählig zugeschüttet, mithin die ganze Ausgabe auf mehrere Jahre vertheilt werden, und kann in solchem Falle für jedes Dampfschiff ein Platz von ca. 200 Fuß Länge und 60 Fuß Breite angewiesen werden. Die Anlieger sowohl als auch die Dampfschiffe können sehr gut zwischen die am rechtsseitigen Ufer der Weser vorhandenen kleinen Werke gelegt werden.

Der letzte Plan verdient entschieden den Vorzug, weil durch denselben in Verbindung mit dem auf den ehemaligen Bleichen von Depken und Grote (jetzt Plump und Poppe Grundstücke) auszuführenden Deich, dessen Ausführung im nächsten Jahre gesichert scheint, in einer bedeutenden Strecke eine gleichmäßige Uferlinie dargestellt wird, während die vorhandenen Unregelmäßigkeiten des Ufers und die daraus für das Flußbett und für das Hochwasser und den Eisgang entstehenden Nachtheile in dieser Strecke noch durch die Ausführung des ersteren Planes vergrößert werden würden.

Durch die Ausführung des einen oder des anderen Planes werden 2 Eisbrecher fort-
fallen, welche so schadhast sind, daß ihre Erneuerung im nächsten Jahre nicht wird umgangen
werden können, wenn der vorliegende Plan nicht zur Ausführung kommt, da aber die Kosten
für die Erbauung eines Eisbrechers 2000 Thaler, mithin für Beide 4000 Thaler betragen,
so sind die Kosten für Herstellung eines Löff- und Ladeplazes, wie sie in dem anliegenden
Kostenanschlage berechnet sind, nach Abrechnung jener ohnehin zu verwendenden Summe, nicht
sehr bedeutend; außerdem muß aber dabei noch in Betracht gezogen werden, daß dann auch
die, gewöhnlich sehr kostspielige Unterhaltung jener beiden Eisbrecher, so wie die Unterhaltung
der Ufermauer neben dem Altemwalle in einer Länge von 1200 Fuß fortfällt.

Daß zur Auffüllung erforderliche Material kann zum größten Theile aus Sand be-
stehen, nur muß zu der äußeren Dossirung Klei verwendet werden, wie auch in dem anlie-
genden Querschnitt angegeben ist, welcher, wie auch die Soden, vom Werder entnommen
werden muß.

Die Auffschüttung würde bis zu der Höhe des Eisberges aufzuführen, und derselben
auf dem oberen Theile des Grundstücks eine 4-füßige, dagegen unten eine 2-füßige Dof-
sirung zu geben sein, weil sonst der Anschluß der später etwa von hier bis zur Holzpforte
auszuführenden Ufermauer nicht zweckmäßig geschehen kann, und die Offenhaltung des
Fahrwassers vor der Holzpforte erschwert werden würde.

Unter der Auffschüttung muß ein eisernes 2-füßiges Rohr nach der Pumperei
am Stadtgraben durchgelegt werden, und habe ich die dafür erforderlichen Kosten im
Kostenanschlage mit berechnet.

Die anliegenden Kostenanschläge betragen:

A. für Auffschüttung des Terrains vom Punkte A bis zum Punkte B.. 9,650 ₰

B. die Aufhöhung des ganzen Grundstücks..... 15,000 >

C. die Herstellung eines Deiches von 60 Fuß Rappenbreite in der ganzen
Länge auf dem in Rede stehenden Grundstücke..... 10,800 >

In dem letzteren Falle wird, wie auch schon oben angeführt ist, der noch übrig
bleibende Raum in den nächsten Jahren zuzuschütten und der Betrag von 4200 Thalern
dafür zu verwenden sein.

Wenn indeß der zur Aufhöhung des ganzen Grundstücks (nach dem Anschlage B.)
erforderliche Sand durch den Dampfbagger herausgefördert werden kann, dann werden die
dafür berechneten Kosten sich um 3000 Thaler geringer stellen.

Bremen, den 21. November 1854.

(gez.) Joh. Brockmann.

Beilage 1.

Kostenanschlag

über die

Herstellung eines Lösch- und Ladeplatzes auf dem unteren Theile
des Werders für die auf der Oberweser fahrenden Dampfschiffe.

		Rthlr.	Gr.
240	Pott Erde und Sand à 6 ₰.....	1,440	—
3750	Zonnen große Steine à 48 ₰.....	2,500	—
250	[-Ruthen Pflaster-Legen à 1½ ₰	375	—
800	Cubikfuß Rauwehr à 2½ ₰.....	2,000	—
	Allgemein.....	260	—
		6,575	—
	Dazu kommt noch:		
	die nothwendige Pflasterung des Steinlagerplatzes, wofür incl. Sand erforderlich sind	1,200	—
	und die jährliche Mehrausgabe der Bepflasterungsdeputation laut Bericht 90 ₰ oder mit 4 pCt. capitalisirt	2,250	—
	Zusammen.	10,025	—

Bremen, den 21. November 1854.

Joh. Brockmann.

Beilage A.

K o s t e n a n s c h l a g

über die

Erhöhung des neben dem Altenwalle vorhandenen Grundstücks,
und zwar vom Punkte A. bis zum Punkte B. in dem anliegenden
Situationsplane.

		Rthlr.	Gr.
240	Pott Klei anzuschiffen und anzufahren à 10½ \$.....	2,520	—
95,760	Sonnen Sand zu baggern und anzubringen à 4 gr.....	5,320	—
176	[] Ruthen Soden anbringen und legen.....	176	—
	Für ein Faschinenwerk zum Schutz der Dossirung:		
44,500	Cubikfuß Packwerk à 1000 Cubikfuß 20 \$.....	890	—
	Für Karren, Dielen, Geräthschaften und Aufsicht.....	744	—
	Zusammen....	9650	—

Bremen, den 21. November 1854.

Joh. Brockmann.

Joh. Brockmann.

Beilage B.

K o s t e n a n s c h l a g

über die

Erhöhung des neben dem Altenwall vorhandenen städtischen Grundstückes.

		Rthlr.	Gr.
319	Pott Klei anzuschiffen und anzufarren à $10\frac{1}{2}$ ₰.....	3349	36
159,600	Lommen Sand zu baggern und anzubringen à 4 g.....	8874	32
220	[] Ruthen Soden zu legen à 1 ₰.....	220	—
	Für ein Faschinenwerk zum Schutze der Dossirung:		
44,500	Cubikfuß Packwerk à 1000 Cubikfuß 20 ₰.....	890	—
	Für ein 2füßiges eisernes Rohr incl. Legen, 272 Cubikfuß à 3 ₰	816	—
	Für Karren, Dielen, Geräthschaften und Aufsicht.....	850	4
	Zusammen....	15,000	—

Bremen, den 21. November 1854.

Joh. Brockmann.

Beilage C.

K o s t e n a n s c h l a g

über die

Erhöhung des neben dem Altenwalde vorhandenen städtischen
Grundstücks in 60 Fuß Breite.

		Nthr.	Gr.
319	Pott Klei anzuschiffen und anzufahren à 10½ P.....	3349	36
85,600	Sonnen Sand zu baggern und anzubringen à 4 gr.....	4755	40
220	[] Ruthen Boden zu legen à 1 P.....	220	—
	Für ein Faschinenwerk zum Schutze der Doffirung:		
44,500	Cubikfuß Packwerk à 1000 Cubikfuß 20 P.....	890	—
	Für ein eisernes 2füßiges Rohr incl. Legen, 272 Cubikfuß à 3 P.....	816	—
	Für Karren, Dielen und Aufsicht.....	768	68
	Zusammen...	10,800	—

Bremen, den 21. November 1854.

Joh. Brockmann.