

Mitteilung des Senats

vom 9. August 1910.

Inhaltsverzeichnis.

1. Festlegung einer Planstraße in der Feldmark Altbremen.....	S. 1019.
2. Enteignung eines Teils des Grundstücks Halmerweg Nr. 9.....	" 1019.
3. Jahresbericht der Deputation für die Unterweiserkorrektur für das Jahr 1909.....	" 1020.
4. Jahresbericht der Deputation für die Unterweiserkorrektur über die Ausführung der Wehr-, Schleusen- und Turbinenanlage in der Oberweiser bei Bremen für 1909.....	" 1028.
5. Erwerb eines Teils des Grundstücks Leher Chaussee, Kataster-Bezeichnung 658 A A.....	" 1035.
6. Erwerb eines Teils des Grundstücks Schwachhauser Chaussee Nr. 276.....	" 1035.

1. Festlegung einer Planstraße in der Feldmark Altbremen.

Über diesen Gegenstand hat die Deputation für die Stadterweiterung den anliegenden Bericht erstattet. Der Plan nebst Anlage hat zu jedermanns Einsicht ausgelegen. Einwendungen sind gegen denselben nicht erhoben worden. Der Senat stimmt dem Antrage der Deputation zu und ersucht die Bürgerschaft, ihm beizutreten.

Bericht.

Anlage.

Durch Beschluß von Senat und Bürgerschaft ist die Herstellung eines Kanals von der Osterfeuerbergstraße bis zum Hemmigraben beschlossen worden (Verhdlg. 1910, S. 582, 609, 611). Zur Herstellung dieses Kanals ist es erforderlich, daß zwischen Passauerstraße und Hemmstraße eine Straße festgelegt wird, in welche der Kanal eingelegt werden kann. Im beifolgenden Plane ist diese Straße, welche die vorhandenen Querstraßen fast rechtwinklig durchschneidet, mit roter Farbe eingetragen. Sie ist auf der Strecke von der Hemmstraße bis zum I. Hufenweg größtenteils so am Bahnkörper entlang geführt, daß zwischen Bahnkörper und Straße noch eine genügende Bautiefe bleibt. Zwischen dem I. und II. Hufenwege, sowie östlich und westlich von dieser Straße werden die Grundstücke Kataster-Parzellen 87 A, 93 A und 104 F durch die Straße günstig aufgeschlossen. Zwischen dem I. und II. Hufenwege kann später noch die im Plane rot punktiert eingetragene Straße angelegt werden, so daß am Bahndamme nicht zu tiefe Grundstücke entstehen. Bei Festlegung der projektierten Straße ist sowohl den Interessen des Verkehrs, als auch den Interessen der angrenzenden Grundeigentümer nach Möglichkeit Rechnung getragen. Auch wird diese Straße wegen ihrer Lage in der Nähe der Bahn sich einem später aufzustellenden Bebauungsplane gut einfügen.

Die Deputation beantragt demnach, die bezeichnete Straße nach Maßgabe des Planes vom 22. Juli 1910 als Planstraße festzulegen.

Die Deputation für die Stadterweiterung.

J. B.:

(gez.) Hildebrand.

(gez.) J. Deplen.

2. Enteignung eines Teils des Grundstücks Halmerweg Nr. 9.

Die Deputation für die Stadterweiterung hat den beifolgenden Bericht eingereicht, in dem sie beantragt, die Enteignung eines Teils des Grundstücks Halmerweg Nr. 9 zu beschließen. Der Plan nebst Anlage hat den gesetzlichen Bestimmungen gemäß zu jedermanns Einsicht ausgelegen. Einwendungen sind dagegen nicht erhoben worden.

Indem der Senat den Plan nebst Anlage der Bürgerschaft hierneben zugehen läßt, stimmt er dem Antrage der Deputation zu und ersucht die Bürgerschaft, ihm darin beizutreten.

Bericht.

Anlage.

Bei Gelegenheit eines Bauantrages des Eigentümers des Grundstücks Halmerweg Nr. 9, H. Buchholz, über den Bau einer Veranda ist die Abtretung des im beifolgenden Plane grün angelegten Teils dieses Grundstücks verlangt worden. Der Eigentümer forderte jedoch eine so hohe Entschädigung, daß eine Verständigung aussichtslos ist. Es ist daher erforderlich, die Entschädigungssumme im Enteignungsverfahren festzusetzen.

Die in Frage stehende Fläche ist zur Verbreiterung der Seewenjestraße und des Halmerwegs erforderlich, wie sie in dem in Bearbeitung befindlichen Bebauungsplane vorgesehen ist. Sie liegt zurzeit noch brach und es ist im öffentlichen Interesse geboten, sie schon jetzt zu erwerben, um jederzeit, den Verkehrsbedürfnissen entsprechend, die Verbreiterung durchführen zu können.

Die Deputation beantragt deshalb die Enteignung des im Plane grün angelegten Teils des Grundstücks Halmerweg Nr. 9 zu beschließen. Die entstehenden Kosten können aus den der Deputation zur Verfügung stehenden Mitteln bestritten werden.

Die Deputation für die Stadterweiterung.

J. B.:
(gez.) **Hildebrand.** (gez.) **Wuppesahl.**

3. Jahresbericht der Deputation für die Unterweserkorrektion für das Jahr 1909.

Der Senat läßt der Bürgerschaft den Jahresbericht der Deputation für die Unterweserkorrektion für das Jahr 1909 zur Kenntnissnahme hierneben zugehen.

Anlage.

Bericht.

Wie im Jahre 1908, so haben sich auch im Jahre 1909 die Arbeiten für die Unterweserkorrektion in der Hauptsache auf die Unterhaltung der korrigierten Strecken und auf die weitere Ausbildung des Stromes beschränkt.

Ein großer Teil der vorhandenen Baggergeräte war während des ganzen Berichtsjahres, wie im Vorjahre, bei den hiesigen neuen Hafenanlagen und bei den Bauten der Wehranlage in der Oberweser beschäftigt. Drei Dampfprähme der E-Klasse wurden an die Hafenbauinspektion Bremerhaven von Juni bis Dezember leihweise abgegeben. Desgleichen wurden für Rechnung der Bremer Wollkammerei in Blumenthal und des Weser-Nacht-Clubs in Lemwerder Baggergeräte beschäftigt.

Zum Schutze des Fähranlegers bei Lankenau wurden zwei Eisbrecher auf Kosten des Landherrnamtes hergestellt.

Das in Sachen der wegen Uferabbruches von den bremischen Lesum- und Wümmeinteressenten erhobenen Ansprüche eingeleitete Enteignungsverfahren ist noch nicht zum Abschlusse gekommen. Mit der Mehrzahl der Eigentümer der unmittelbar an der Wümme liegenden Gebäude, deren Warfe dem Abbruch ausgesetzt sind, sind Verträge zustande gekommen, wonach sie den dauernden Uferschutz gegen eine Abfindungssumme übernommen haben.

Die wegen des Projektes der weiteren Vertiefung der Unterweser mit Oldenburg schwebenden Verhandlungen sind noch nicht zum Abschlusse gekommen.

Die Arbeiten zur Aufstellung des in gleicher Angelegenheit mit Preußen verabredeten Strominventars werden fortgesetzt.

Auf Antrag der Aktiengesellschaft „Weser“ wurde die Unterweser vom Hafen II bis zur Mündung soweit vertieft, daß das Linienschiff „Westfalen“ mit Hilfe von seitlich angebrachten Hebeponsons stromabwärts gebracht werden konnte. Bei dem ersten am 30. August unternommenen Versuch geriet jedoch das Schiff bei km 15,5 infolge der Verbiegung eines der zur Hebung des Schiffes dienenden eisernen Tragbänder auf Grund und mußte in den Wersthafen zurückgebracht werden. Der zweite Versuch, der am 28. September unternommen wurde, das Schiff hinunter zu bringen, gelang ohne Zwischenfall in zwei Tiden. Während der ersten Tide wurde es bis Begejaß gebracht und blieb auf der dortigen Schiffsliagestelle bis zum andern Tage liegen. Sodann gelangte es in einer Tide bis Nordenham.

Die Untersuchungen des Weserwassers auf Kochsalzgehalt und auch die Untersuchungen über den Verlauf der Sturmfluten in der Weser und Lesum haben ungünstige Einwirkungen oder Veränderungen nicht ergeben.

Die gemäß Artikel II, Absatz 3 des zwischen Preußen, Oldenburg und Bremen über den weiteren Ausbau der Außenweser abgeschlossenen Vertrages vom 15. November 1906 gebildete Kommission hat ihre zweite Befahrung der Außenweser am 15. Mai 1909 ausgeführt.

Das Baubureau Brake ist mit einer elektrischen Lichtanlage versehen worden.

Die Weltausstellung in Brüssel wurde im März d. J. mit Plänen der Unterweiserkorrektur besichtigt.

Gemäß dem Beschlusse des Senats und der Bürgerschaft über die Neuordnung des Aufsichtsdienstes wurden die Schlingenmeister Evers für den Buschplatz Mittelsbüren und Brede für den Buschplatz Farge angestellt.

Die Baggerführer Goes, Baake und Wulfsen, die Schiffsführer Kettwig, Janßen, Pajmann, Kröger und Dirks und die Schiffsmaschinisten Butz, Suhling, Behrens und Knauer wurden unter die jahrgeldsberechtigten Angestellten aufgenommen. Die bisher gegen Tagelohn beschäftigten Schiffsführer Deters und Ohmstedt wurden anstelle des in Ruhestand getretenen Schiffsführers Kettwig und des bereits im Berichtsjahre 1908 in den Ruhestand getretenen Schiffsführers Meenzen als jahrgeldsberechtigte Schiffsführer angestellt.

Beschäftigt wurden:

8	jahrgeldsberechtigte Baggerführer,
8	" Schiffsführer,
8	" Baggermaschinisten,
8	" Schiffsmaschinisten.

Gestorben ist der Strombauaufseher Röhr in Brake, in den Ruhestand versetzt wurde der Schiffsführer Kettwig.

Außer den bisherigen jahrgeldsberechtigten Führern und Maschinisten wurden am 31. März 1910 beschäftigt:

10	Baggerführer	gegen Monatsgehalt
19	Bagger- und Schiffsmaschinisten	" "
8	Führer	" Tagelohn
5	Maschinisten	" "

Sommerurlaub erhielten 192 Arbeiter, der erteilte Urlaub betrug insgesamt 874 Tage.

Im übrigen nimmt die Deputation Bezug auf den anliegenden XXIII. Jahresbericht der Bauinspektion für die Unterweiserkorrektur.

Über die Bauausführung der Wehranlage wird die Deputation besonders berichten.

In Unteranlage 2 und 3 überreicht die Deputation:

- eine Zusammenstellung der im Jahre 1909 aufgewendeten Kosten;
- eine Übersicht über den Stand der für die Unterweiserkorrektur bewilligten Mittel für die Zeit vom 13. Juli 1886 bis 31. März 1910.

Bremen, den 8. August 1910.

Die Deputation für die Unterweiserkorrektur.

S. B.:

(gez.) **Marcus.** (gez.) **Dr. F. Nielsen.**

XXIII. Jahresbericht der Bauinspektion für die Unterweiserkorrektur.

Unteranlage 1.

I. Unterweiserkorrektur.

Mit den Baggerarbeiten wurde am 1. April 1909 begonnen und zwar auf der Strecke oberhalb Begejaß. Der Baggerbetrieb auf der Unterweiser wurde eingestellt am 23. Dezember 1909 und am 13. Januar 1910 wieder aufgenommen.

Der Bagger B und 6 Stück 150 cbm Schuten waren fast das ganze Jahr hindurch, die Bagger A III, A V, C II, Schutensauger S, die Dampfsprahme D III, IV, V, E II, III, IV, 6 Stück 150 cbm Schuten, 13 Klappschuten, 2 Kohlenhulks und der Dampfer „Süd“ kürzere Zeit auf Kosten der Bauinspektion für Zollausschlußgebiet und Holzhafen bei den Baggerarbeiten im Hafen III und beim Bau des Industriehafens beschäftigt, ferner waren der Bagger A II und der Schutensauger F G II fast das ganze Jahr und die Bagger F II, F III, G II und A III kürzere Zeit für Baggerungen beim Bau der Wehranlage in der Oberweiser in Betrieb. Hierbei haben auch 12 Stück 150 cbm Schuten, 9 Stück 40 cbm Schuten und 3 Stück 9 cbm Schuten, 1 Kohlenhulk und das Motorboot „Bremen“ Verwendung

gefunden. Im Betriebe der Hafenbauinspektion in Bremerhaven waren vom Juni bis Dezember die Dampfsprahme E V, VI und VII tätig.

In der Zeit vom 1. April 1909 bis 31. März 1910 wurden an Strombaumaterialien beschafft:

Schlengenbusch	rund	41 200 cbm
Schlengenpfähle	"	437 200 lfd. m
Steine	"	5 420 cbm
Draht	"	20 000 kg

Es sind während der Korrektionsarbeiten auf der Strecke von Bremen-Freihafen I bis Nordenham im Hauptstrom gebaggert worden:

Im Jahre 1887	rund	170 000 cbm
" " 1888	"	1 700 000 "
" " 1889	"	3 750 000 "
" " 1890	"	4 103 000 "
" " 1891	"	4 750 000 "
" " 1892	"	3 530 000 "
" " 1893	"	4 000 000 "
" " 1894	"	4 435 000 "
" " 1895	"	2 609 000 "
" " 1896	"	1 830 000 "
" " 1897	"	1 563 000 "
" " 1898	"	1 392 000 "
" " 1899	"	1 817 000 "
" " 1900	"	1 946 000 "
" " 1901	"	1 634 000 "
" " 1902	"	1 329 000 "
" " 1903	"	1 263 000 "
" " 1904	"	1 293 000 "
" " 1905	"	492 000 "
" " 1906	"	739 000 "
" " 1907	"	506 000 "
" " 1808	"	858 000 "
" " 1909	"	1 088 000 "

zusammen rund... 46 797 000 cbm

Außer den vorstehend angegebenen, im Jahre 1909 im Hauptstrom gebaggerten sich im genauen Betrage auf 1 087 641 cbm belaufenden Massen, wurden bei der Aufräumung von Sieltiefen und im rechtsseitigen Nebenarm noch 101 737 cbm gebaggert, so daß sich die gesamte Baggerleistung im Jahre 1909 auf 1 087 641 cbm + 101 737 cbm = 1 189 378 cbm stellt.

Von diesen Massen wurden fortgeschafft:

durch Dampfsprahme der D-Klasse	200 200 cbm
durch Dampfsprahme der E-Klasse	299 400 "
	499 600 cbm
durch 40 cbm Klappschuten	118 380 "
durch Schwemmapparate	528 793 "
an Private abgegeben	42 605 "

Zusammen... 1 189 378 cbm.

Von den durch Dampfsprahme und Klappschuten fortgeschafften Massen wurden 617 980 cbm unmittelbar durch Verklappen zur Ablagerung gebracht.

Mit leihweise abgegebenen Geräten wurden gebaggert:

822 090 cbm im Hafen III in Bremen und den Industrieböden bei Oslebshausen,
110 500 " auf der Außenweser bei Langlütjen I und II und
655 440 " beim Bau der Wehranlage in der Weser bei Bremen.

Es wurden ferner für fremde Rechnung gebaggert:

103 470 cbm bei Lemwerder für Rechnung des Weser-Yacht-Clubs,
148 080 " bei Blumenthal für Rechnung der Bremer Woll-Kämmerei.

Auf der Strecke Bremen-Begejaß wurden zur Befestigung der Ufer in der Niedrigwasserlinie weitere 215 laufende Meter Pfahlwände hergestellt und hinterfüllt. Es sind hierbei ausschließlich Kanthölzer zur Verwendung gekommen.

Zwischen Fahrzeugen der Unterweserkorrektion und fremden Schiffen sind vier Zusammenstöße vorgekommen.

Im Betriebe sind 107 Personen durch Unfälle verletzt, von denen einer tödlich verlief.

II. Außenweserkorrektion.

Zur Erhaltung der vorhandenen Tiefen im Hauptfahrwasser waren die drei Seebagger „Columbus“, „Franzius“ und „Everland“ fast das ganze Jahr hindurch in Tätigkeit.

Neue Korrektionswerke sind nicht zur Ausführung gekommen.

Im Langlütjenfahrwasser und an den Landungsstegen der beiden Forts Langlütjen I und II wurden zur Herstellung und Erhaltung der mit dem Reichs-Marine-Amt vereinbarten Tiefe im Fahrwasser Baggerungen ausgeführt, zu denen die Eimerbagger A III und F III benutzt wurden.

Es sind während der Korrektionsarbeiten in der Außenweser im Hauptfahrwasser gebaggert worden:

Im Jahre 1896.....	rund	1 569 000	cbm
" " 1897.....	"	1 329 000	"
" " 1898.....	"	1 761 000	"
" " 1899.....	"	2 215 000	"
" " 1900.....	"	1 600 000	"
" " 1901.....	"	1 551 000	"
" " 1902.....	"	2 333 000	"
" " 1903.....	"	1 920 000	"
" " 1904.....	"	2 160 000	"
" " 1905.....	"	2 180 000	"
" " 1906.....	"	2 180 000	"
" " 1907.....	"	2 146 000	"
" " 1908.....	"	2 658 000	"
" " 1909.....	"	3 808 000	"
Zusammen... rund		29 410 000	cbm

Bremen, den 12. Juli 1910.

Die Bauinspektion für die Unterweserkorrektion.

(gez.) **Deltjen,**
Baurat.

Die im Rechnungsjahre 1909 von der Deputation aufgewendeten Kosten Unteranlage 2. haben betragen 1 906 701,11 M und setzten sich zusammen wie folgt:

I. Landankauf und Entschädigung.

Pos. 1.	Erwerbung von eingedeichtem Land.....	M	—
" 2.	" " Außendeichsland.....	"	—
" 3.	Entschädigung für eingedeichtes, bei der Korrektion auszudeichendes Land.....	"	—

II. Graben, Baggern und Fortschaffen von Boden.

Verdingene Arbeit.

Pos. 1.	Baggerarbeit, einschließlich Transport	M	—
" 2.	Grabarbeit	"	—

Eigener Betrieb.

Pos. 3.	Betriebsmaterialien	"	429 655,64
" 4.	Löhningen	"	530 069,99
" 5.	Geräte, Anschaffung und Unterhaltung	"	434 202,30

III. Korrektionswerke.

Pos. 1.	Backwerk und Sinkstücke, Material	"	108 971,81
" 2.	" " " " Arbeit	"	48 343,13
" 3.	Uferbefestigung, Material	"	8 053,66
" 4.	" " " " Arbeit	"	24 152,87

IV. Nebenanlagen.

Pos. 1.	Deichverlegungen	"	—
" 2.	Änderung der Be- und Entwässerungsanlagen, Unterhaltung des Holzwardener Außentiefs, Löhne für Unterhaltung des Kleinenfieler Außentiefs, Unterhaltung der Anlandevorrichtung beim Kleinenfieler Außentief, Beitrag zur Unterhaltung der Ritterhuder Schleuse	"	33 187,81

V. Bauverwaltung.

Pos. 1.	Gehalte und Reisekosten	"	117 014,87
" 2.	Allgemeine Kosten, Mieten, Bureaubedarf	"	119 954,24
" 3.	Bereisungsdampfer, Barkassen und Boote zum Messen etc.		
a.	Anschaffung, Unterhaltung und Betriebsmaterialien	"	15 091,72
b.	Löhningen	"	31 434,07
" 4.	Unvorhergesehenes	"	6 569,—
		M	1 906 701,11

Der Bedarf für 1909/10 war angeschlagen

Angewiesen vom 1. April 1909 bis 31. März 1910

Hiervon ab:

Abzuführende außerordentliche Einnahmen

446 568,87

Nicht verausgabt und soweit vorhanden dem Hauptfonds wieder zugeführt

753 431,13

Bremen, den 31. März 1910.

Die Bauinspektion für die Unterweserkorrektion:

(gez.) **Deltjen,**
Baurat.

Unteranlage 3. Übersicht über den Stand der für die Unterweserkorrektion bewilligten Mittel für die Zeit vom 13. Juli 1886 bis 31. März 1910.

I. Landankauf und Entschädigung.

Pos. 1.	Erwerbung von eingedeichtem Land	M	—
" 2.	" " " " Außendeichsland	"	—
" 3.	Entschädigung für eingedeichtes, bei der Korrektion auszuzeichnendes Land	"	—

II. Graben, Baggern und Fortschaffen von Boden.

Verdungene Arbeit.

Poj. 1. Baggerarbeiten, einschließlich Transport	M	1 661 797,50
Poj. 2. Grabarbeit, einschließlich Transport	"	—,—

Eigener Betrieb.

Poj. 3. Betriebsmaterialien	"	4 574 940,44
" 4. Löhnungen	"	7 167 935,13
" 5. Geräte, Anschaffung und Unterhaltung	"	9 383 459,45

III. Korrektionswerke.

Poj. 1. Packwerke und Sinkstücke, Material	"	5 569 346,51
" 2. Packwerke und Sinkstücke, Arbeit	"	2 473 669,31
" 3. Uferbefestigung, Material	"	172 722,71
" 4. Uferbefestigung, Löhne	"	307 825,66

IV. Nebenanlagen.

Poj. 1. Deichverlegungen	"	—,—
" 2. Änderung von Be- und Entwässerungsanlagen	"	1 223 405,90

V. Bauverwaltung.

Poj. 1. Gehalte, Reisekosten	"	1 811 500,57
" 2. Allgemeine Kosten, Mieten, Bureaubedarf	"	1 693 333,63
" 3. Bereisungsdampfer, Barkassen und Boote zum Messen zc.		
a. Anschaffung, Unterhaltung und Betriebsmaterialien	"	463 906,12
b. Löhne	"	681 023,96
" 4. Unvorhergesehenes	"	241 098,97
	M	37 425 965,86

Hiervon ab:

Abzuziehende außerordentliche Einnahmen: (Baggerungen für andere Behörden, Grasverkauf zc.)	"	1 460 132,24
	M	35 965 833,62

Hinzuzufügen sind folgende Ausgaben:

1) Durchstich der Langen Bucht (Verhdln. 1888 S. 295)	"	2 163 127,01
2) Verlegung der Weser bei Bremen (Verhdln. 1888 S. 267)	"	240 605,22
3) Kosten an Preußen für Vorarbeiten gemäß Artikel 3 des preussisch-bremischen Vertrages vom 12. Februar 1887	"	35 028,25
4) Entschädigung an die Warflether Gemeinde	"	15 000,—
5) Entschädigung an Oldenburg	"	2 478 000,—

Ferner:

6) Bare Auslagen für die Herstellung einer neuen Fahrbahn in der Außenweser	"	2 156 255,79
7) Für Erwerbung von Ablagerungsflächen am Holz- und Fabrikenhafen, Kaufpreis und Unterhaltungskosten	"	511 216,60
	M	43 565 066,49

Übertrag... M 43 565 066,49

276*

Übertrag... M 43 565 066,49

Hiervon ab:

1) Zurückgezahlter Vorschuß für die Herstellung einer neuen
Fahrbahn in der Außenweiser:a. Bare Auslagen nach Abzug einer Einnahme von
M 5233,45 für 1893/94

für 1891/92...	M 986 866,04	
" 1892/93...	" 493 608,75	
" 1893/94...	" 444 503,32	
" 1894/95...	" 62 167,21	
" 1895/96...	" 31 503,94	
" 1896/97...	" 137 606,53	
(April/Mai)		M 2 156 255,79

b. Anteil an Verwaltungskosten

für 1891/92...	M 68 004,30	
" 1892/93...	" 46 194,56	
" 1893/94...	" 39 161,97	
" 1894/95...	" 10 869,64	
" 1895/96...	" 3 828,37	
" 1896/97...	" 23 733,74	
(April/Mai)		" 191 792,58

c. Mieten für Bagger und Fahrzeuge
für 1892/93..... " 47 040,—d. Verzinsungs- und Amortisations-
quote für 1892/93..... " 29 890,66e. Verauslagte Gehalte und für ab-
gegebene Betriebsmaterialien für
1892/93..... " 14 859,652) Einnahmen aus dem Budget der außer-
ordentlichen Verwendungen bis einschließ-
lich 31. März 1910, welche für den
Fonds „Unterweiserkorrektur“ gebucht und
diesem Fonds wieder zugute kommen:

Beitrag von Preußen	" 1 135 000,—
Beitrag von Oldenburg	" 330 000,—
Beitrag von Bremen	" 2 527 680,—

Sonstige Einnahmen: verkaufter Bagger-
sand, geleistete Arbeiten für Preußen, für
die Deputation für Häfen und Eisenbahnen,
verkaufte Grundstücke, Rückerstattung vom
Fonds für die Außenweiserkorrektur, Erlös
aus verkauften Geräten und Mieten für
von der Bauinspektion für Zollauschluß-
gebiet und Holzhafen zu Bremen benutzte
Geräte, Beitrag Oldenburg zur Dichtung-
verlegung, Pachterträge etc.

" 3 295 001,97 M 9 727 520,65

M 33 837 545,84

Zur Verfügung gestellt sind ursprünglich M 30 000 000,—
 Hierzu kommen:

1) Die Nachzahlung vom Fonds Wasserbau für zu wenig gezahlte Entschädigung für die Unterhaltung der Weserstrecke Bremen-Begejack in den Jahren 1889/1900 ..	M	570 240,—	
2) die Erstattung der Kosten für die im Interesse der unschädlichen Abführung des hohen Oberwassers durch die Stadt unterhalb des Freihafens ausgeführten Baggerungen ..	"	800 000,—	
3) a. Vorschuß auf die vorhandenen Geräte ..	M	629 760,—	
b. Jahresbewilligung für 1905 ..	"	613 000,—	
Jahresbewilligung für 1906 ..	"	430 000,—	
Jahresbewilligung für 1907 ..	"	450 000,—	
Jahresbewilligung für 1908 ..	"	300 000,—	
Jahresbewilligung für 1909 ..	"	450 000,—	
Bewilligung gemäß Beschluß von Senat und Bürgerschaft vom 10./12. März 1909 ..	"	265 000,—	
Beschluß von Senat und Bürgerschaft vom 16./18. Februar 1910 ..	"	11 400,—	
	"	3 149 160,—	" 4 519 400,—
			M 34 519 400,—
Ausgabe ..	"		33 837 545,84
Bleibt Bestand überhaupt ..	M		681 854,16

Bremen, die 31. März 1910.

Die Bauinspektion für die Unterweserkorrektion.

(gez.) **Deltjen,**
 Baurat.

4. Jahresbericht der Deputation für die Unterweserkorrektion über die Ausführung der Wehr-, Schleusen- und Turbinenanlage in der Oberweser bei Bremen für 1909.

Der Senat läßt der Bürgerschaft den obenbezeichneten Bericht zur Kenntnisnahme hierneben zugehen.

Anlage.

Bericht.

Mit Bezug auf den anliegenden Jahresbericht der Bauinspektion bemerkt die Deputation das Folgende.

Das den „Vereinigten Werkstätten für Kunst im Handwerk“ gehörende, auf dem aufgehöhten Gelände auf dem rechten Weserufer gelegene Grundstück wurde am 7. Dezember 1909 zurückgekauft und sodann der Olfabrik Groß-Gerau Bremen mit der Maßgabe vermietet, daß der Mietvertrag demnächst in einen Erbbauvertrag übergehe.

Zur Sicherung der Anschlußstelle zwischen Turbinen- und Wehranlage wurde beschlossen, an dieser Stelle eine Verstärkung der Fundamente und eine Vermehrung der Spundwände vorzunehmen.

Bezüglich des beweglichen Wehres wurden im Berichtsjahre folgende Änderungen genehmigt:

- 1) Die Herstellung des Gelenkes aus Gußeisen statt aus Stahlguß.
- 2) Die Anbringung je einer selbsttätigen Reguliervorrichtung für beide Wehröffnungen.
- 3) Die Verstärkung der Pumpe auf dem Mittelpfeiler von 40 P. S. auf 60 P. S.
- 4) Die Beschaffung der oberen Abdämmungsböcke für beide Wehröffnungen statt nur für eine Öffnung.
- 5) Die Verlegung des Fußgängersteiges von der Unterwasserseite nach der Oberwasserseite des Wehres und die Mitbenutzung des Steiges für die Überführung der Kabel der Turbinenanlage.

Für den Bau des Wehres wurden folgende Lieferungen und Arbeiten vergeben:

- 1) Die Herstellung eines Gleisanschlusses zur Wehrbaustelle.
- 2) Die Lieferung der Basaltsäulen für die Verblendung der Pfeiler und des Abfallbodens des Wehres.
- 3) Die Lieferung der Granitwerksteine für die Kantenverkleidung der Wehrpfeiler.
- 4) Die Lieferung der Eisenverkleidungen für das Wehr.
- 5) Die Lieferung von Kantholz für die Kadelverschlüsse des Wehres.

Am 6. Mai 1909 erteilte die Königliche Eisenbahndirektion Münster die Genehmigung für die Herstellung eines Anschlußgleises nach der Wehrbaustelle.

Die Schleppzugschleuse wurde am 3. Mai 1909 und die kleine Schleuse am 1. Juli 1909 in Betrieb genommen.

Die Betriebszeit der Schleuse wurde nach vorgängiger Befragung der Handelskammer im Einvernehmen mit der Weserstrombauverwaltung in Hannover geregelt.

Für den weiteren Ausbau der Schleusenanlage sind im Baujahr 1909 folgende Arbeiten vergeben worden.

- 1) Herstellung von 5 Duedalben vor dem Unterhaupt der Schleppzugschleuse.
- 2) Kleiabdeckung des Schleusengeländes.
- 3) Verkleidung der Duedalben vor dem Unterhaupt der Schleppzugschleuse.
- 4) Herstellung von Reibehölzern zum Schutz der Böschung am Schleusenunterkanal.

5) Bau von 3 Wärter- und Steuerhäuschen auf dem Schleusenplateau.

6) Der Bau des Schleusenmeistergehöftes wurde der Baudeputation, Abteilung Hochbau, übertragen.

Folgende Änderungen wurden genehmigt:

1) Abänderung des Antriebes für die Bewegungsvorrichtungen, um für die Treidellokomotive Raum zu gewinnen.

2) Umänderung des Stromzuführungskabels auf der Mittelmauer von einer Freileitung in ein Unterwasserkabel.

3) Ersatz der Freileitung für die Beleuchtungsanlage der Schleuse durch ein Gummibleitkabel unter der Decke der Mittelmauer.

Die nähere Bearbeitung der Schaltanlage des Wasserkraftwerkes ergab als zweckmäßig eine vollständige Trennung der Schaltanlage vom Turbinenhaus und die Herstellung einer gemeinsamen Schaltanlage für das Dampfwerk und das Wasserkraftwerk auf dem Gelände am rechten Weserufer.

Um eine Grundlage für die Verhandlungen mit der Deputation für die Erleuchtungs- und Wasserwerke wegen Übernahme des Betriebes des Wasserkraftwerkes zu gewinnen, holte die Deputation über die Bewertung der Wasserkraftanlage von dem auf diesem Gebiete eine besondere Sachkunde aufweisenden Stadtbaurat a. D. Roehn in Charlottenburg ein Gutachten ein.

Die Lieferung des 45 t Lauftranes für das Turbinenhaus, die Lieferung und Herstellung der Bohlenbeläge für die Turbinenanlage, die Lieferung der Damm balken und die Lieferung und Aufstellung der Eisenkonstruktion des Turbinengebäudes wurden vergeben.

Nachdem die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren gemäß den Verhandlungen zwischen bremischen und preussischen Kommissaren am 16. Juli und 2. August 1909 durch Erläuterungen und Verzeichnisse über die nach § 14 des Enteignungsgesetzes auszuführenden Anlagen (Wege, Vorflutanlagen etc.) und zwar getrennt nach den beiden Regierungsbezirken Stade und Hannover und nach Gemeinden ergänzt worden waren, erfolgte ihre Auslegung in den einzelnen Gemeinden.

Zur Prüfung der erhobenen Einsprüche war für die Gemeinden am rechten Weserufer Termin auf den 21. Dezember 1909 in Hemelingen und für die Gemeinden am linken Ufer für 7. Januar 1910 in Dreye und Alhausen anberaumt.

Über die von der Gemeinde Hemelingen erhobenen Einsprüche, die den Umbau der südlichen Hafenböschung, die Anpassung der Hemelinger Badeanstalt und den Umbau der südlichen Hafennole betrafen, wurden Verhandlungen mit der Gemeinde geführt, die bis zum Schlusse des Berichtsjahres noch nicht beendet waren.

Die in den Gemarkungen Niede, Sudweyhe und Kirchweyhe erhobenen Einsprüche bezogen sich im wesentlichen auf Schaffung einer genügenden Entwässerung. Es ist deshalb ein Projekt zur Entwässerung der Außendeichsländereien am linken Weserufer in Bearbeitung genommen worden.

Da nach der Inbetriebnahme des Wehres eine Ausbesserung der unter Wasser gesetzten preussischen Buhnen und Leitwerke nur mit erhöhtem Kostenaufwand vorgenommen werden kann, werden die vorhandenen Bauwerke vor dem Eintreten des Stauens von der preussischen Weserstrombauverwaltung soweit wie möglich in guten baulichen Zustand gesetzt. Um die ausgebesserten Buhnen auch zum Schutz der Ufer wirksam heranziehen zu können, sollen sie schon jetzt bis an das hohe Ufer verlängert und die Ecken, die sie an ihrer abwärts liegenden Seite mit dem Ufer bilden, soweit es notwendig ist, mit Packwerk und Boden ausgebaut werden.

Die Kosten dieser letzteren Arbeiten sind durch den Stau verursacht und deshalb von Bremen zu tragen.

Über den infolge der Stauanlage an dem fiskalischen Löschplatz in Dreye notwendig werdenden Maßnahmen sind Verhandlungen mit der Weserstrombauverwaltung im Gange.

Das Projekt für die Entwässerung der Arberger Marsch vom Jahre 1906 wurde einer nochmaligen ausführlichen Bearbeitung unterzogen. Die für die Herstellung des Entwässerungsgrabens erforderlichen Grunderwerbsverhandlungen sind, nachdem die Deputation die geforderten Grundstückspreise genehmigt hatte, nahezu zum Abschluß gebracht. Eine Enteignung wird voraussichtlich nicht nötig sein.

Bezüglich der Anlage des offenen Kanals, des Dükers und des Rohrkanals auf Hemelinger Gemeindegrund sind mit der Gemeinde Hemelingen besondere Verträge abgeschlossen worden.

Die Bauten wurden am 2. Oktober 1909 von Senat und Bürgerschaft besichtigt. Außerdem haben zahlreiche Behörden, Vereine, Fachschulen und Fachleute des In- und Auslandes die im Bau begriffenen Anlagen besucht.

Eine Zusammenstellung über die im Rechnungsjahre 1909 für die Wehranlage aufgewendeten Kosten ist beigelegt.

Bremen, den 8. August 1910.

Die Deputation für die Unterweiserkorrektur.

S. B.:

(gez.) **Marcus.**

(gez.) **Dr. F. Nielsen.**

Unteranlage 1. Jahresbericht der Bauinspektion für die Unterweiserkorrektur über die Ausführung der Wehr-, Schleusen- und Turbinenanlage in der Oberweiser bei Bremen für das Jahr 1909.

A. Bau der Wehranlage.

Nach Entfernung des Fangedammes der Turbinenanlage wurde am 8. April 1909 mit den Rammarbeiten für die Herstellung der Abdämmungen der Wehrbaugrube durch die Firma Ph. Holzmann & Co., der die Ausführung des festen Wehres am 12. Februar 1909 übertragen war, begonnen. Die Arbeiten wurden mit vier Schwimmrammen betrieben. Zunächst wurde der Fangedamm im Anschluß an die Turbinenanlage hergestellt und darauf die Kernwand im oberen Damm und die Flügelwände für den oberen und unteren Sanddamm geschlagen. Die Rammarbeiten wurden so beschleunigt, daß am 3. Mai 1909 die Sperrung der Weiser für die Schifffahrt erfolgen mußte, nachdem am gleichen Tage die Eröffnung der Schleusen stattgefunden hatte. Größere Schwierigkeiten stellten sich beim Schließen der Kernwand des oberen Dammes ein, da hierdurch die Weiser abgesperrt und aus ihrem alten Lauf über die im Mittel etwa 1,20 m über dem Flußbett liegenden Fundamente der Turbinenanlage gedrängt werden mußte. Der erste Versuch am 19. Mai 1909, die letzte etwa 40 m weite mittlere Öffnung in der Kernwand zu schließen, mißlang, da infolge der bei Ebbe stark einsetzenden Strömung unter der Kernwand ein Rolt von 7 m Tiefe entstand, so daß die für die Unterstüßung der Wand gerammten Pfahlböcke unterspült und ein 45 m langes Stück der Kernwand fortgerissen wurde. Am 4. Juni wurde der Versuch, die Kernwand zu schließen, wiederholt, nachdem die Firma Holzmann die Böcke bedeutend verstärkt und für die Wand längere Spundbohlen beschafft hatte. Diesmal gelang es der Firma, die Wand während einer Flut zu schließen und durch Anschütten und Verklappen von Boden die Wand so zu sichern, daß sie dem am Ende der folgenden Ebbe eintretenden Stau von 1,05 m standhielt. Die Verfüllung des Fangedammes und die Herstellung der Sanddämme geschah mit Hilfe von zwei Elevatoren der Wasserbauinspektion und dem Elevator „Unterweiser“ der Unterweiserkorrektur. Gleichzeitig erfolgte die Ausbaggerung der Wehrbaugrube durch zwei Bagger der Unterweiserkorrektur bis zu einer Tiefe von — 5,00 m NN, das ist 4,30 m unter der durchschnittlichen Höhe der Flußsohle. Am 22. Juni 1909 wurde die nur aus Sand hergestellte untere Abdämmung der Wehrbaugrube geschlossen, und am 23. Juni begann die Absenkung des Wasserspiegels in der Baugrube auf — 1,50 m NN mit Hilfe von Oberwasserpumpen, um die Herstellung der Grundwasser senkungsanlage zu ermöglichen. Für diese wurden sodann 132 Grundwasserbrunnen gebohrt und 727 lfd. Meter Rohrleitungen verlegt. Am 20. Juli konnte mit der weiteren Absenkung des Wasserspiegels in der Baugrube mit Hilfe der Grundwasser senkungsanlage begonnen werden, und am 25. Juli war die Baugrube bis — 5,00 m NN vollständig trocken gelegt.

Die Rammarbeiten für die Herstellung der Spundwände des Wehres begannen am 23. Juli und wurden am 31. August beendet. Es wurden im ganzen 624,39 lfd. Meter Spundwand hergestellt.

Die Betonierungsarbeiten begannen am 16. August und waren am 8. November bis über den Weferwasserspiegel fertig gestellt. Im ganzen wurden im Berichtsjahre für das Wehr rund 18500 cbm Beton verarbeitet, ferner wurden rund 2000 qm Verblendung aus harten Steinen hergestellt.

Mit dem Fortschreiten der Betonierungsarbeiten fand die Verlegung der Eisenkonstruktion für die Verankerung des beweglichen Wehres und der Nadelverschlüsse durch die Brückenbauanstalt Gustavsborg, der die Lieferung des beweglichen Wehres am 8. März 1909 übertragen war, statt. Die Böcke für die beiden oberen Nadelverschlüsse wurden im Oktober 1909 in ihre Lager eingesetzt und niedergelegt.

Die Herstellung der Sohlenbefestigung oberhalb und unterhalb des Wehres erfolgte in eigener Regie. Der größte Teil des Ufer- und Sohlenschutzes konnte in trockener Baugrube als Pflaster aus Bruchsteinen mit Schotterunterlage hergestellt werden. Der untere Teil des Sturzbettes wurde nach Beseitigung der Dämme durch eine 50 cm starke Schotterdecke befestigt, die unter Wasser eingebracht wurde. Im ganzen wurden für die Sohlen- und Uferbefestigung beim Wehr im Berichtsjahre rund 3600 cbm Bruchsteine und rund 3200 cbm Steinbrocken verbraucht.

Am 8. November 1909 waren alle Arbeiten in der Wehrbaugrube soweit fertiggestellt, daß die Wasserhaltung ganz eingestellt werden konnte.

Am 30. Oktober 1909 wurde mit der Beseitigung der Abdämmungen begonnen und am 26. November 1909 erfolgte der Durchstich des unteren Dammes, womit der Durchfluß der Weser durch die beiden Wehröffnungen freigegeben wurde. Das für das Baujahr 1909 gesteckte Hauptziel, den festen Unterbau des Wehres soweit zu vollenden, daß die Weser vor Eintritt des Winters in ihr altes Bett zurückgeleitet werden konnte, war damit erreicht.

Der aus den Abdämmungen und dem Sturzbett entfernte Boden wurde zur Aufhöhung des Geländes auf dem linken Weserufer oberhalb der Schleuse und auf dem rechten Weserufer beim Jakobsberg verwandt.

Bis zum Ende des Berichtsjahres wurden die Pfeiler des Wehres über dem Weferwasserstande bis zu einer Höhe von + 6,5 m N. N. resp. + 8,5 m N. N. fertiggestellt.

Am 18. März 1910 wurde mit der Aufrichtung der Böcke der oberen Abdämmung für die rechte Wehröffnung durch die Brückenbauanstalt Gustavsborg begonnen. Damit nahmen am Ende des Berichtsjahres die Arbeiten für die Aufstellung der beweglichen Wehrverschlüsse ihren Anfang.

Um die Transporte nach der Wehrbaustelle zu erleichtern, wurde das Anschlußgleis des Elektrizitätswerkes bis zur Baustelle verlängert. Diese Arbeiten wurden am 19. August 1909 fertiggestellt.

B. Bau der Schleusenanlage.

Auf der Schleusenbaustelle wurden im Baujahre 1909 zunächst die Zementrohrleitungen für die Bewegungsvorrichtungen hinter den eisernen Seitenwänden weiter verlegt. Die Arbeiten waren am 19. April 1909 beendet.

Die durch den anhaltenden Frost stark verzögerte Hinterfüllung der Kammerwände wurde am 13. April durch den hiesigen Unternehmer Janßen in Angriff genommen und nach Möglichkeit beschleunigt.

Entsprechend dem Fortschritte dieser Arbeiten wurden die nach dem Verlauf des Hochwassers am 26. Februar aufgenommenen Baggerungen zur Beseitigung der Querdämme und zur Herstellung der Vorhäfen fortgesetzt. Am 20. April wurde der untere, am 28. April der obere Sanddamm durchgebaggert. Nachdem überall eine genügende Fahrwasserbreite und Tiefe hergestellt war, konnte am 3. Mai die Weser gesperrt und die Schleusenanlage dem Betriebe übergeben werden.

Es dauerte jedoch noch bis Ende Juni, bis in den Schleusenkanälen allorts die planmäßigen Profile hergestellt waren.

Die Hinterfüllung der Kammerwände war am 15. Mai beendet. Es war dafür insgesamt eine Bodenbewegung von 31 960 cbm erforderlich.

Die Arbeiten zur Befestigung der Sohlen und Ufer der Schleusenkanäle wurden am 23. April durch die Aktiengesellschaft für Hoch- und Tiefbauten wieder aufgenommen, und zwar zunächst am linken Ufer. Am 21. Juni wurde auch auf dem rechten Ufer mit dem Verlegen der Betonstäbe begonnen. Es waren hierfür insgesamt 38 590 Betonsteine erforderlich. Die Arbeiten wurden am 7. August fertiggestellt.

Nachdem über die elektrische Schleppvorrichtung endgültige Entscheidung getroffen war, konnten auch die noch ausstehenden Betonierungsarbeiten für die Decke der Mittelmauer ausgeführt werden.

Mit der Aufstellung der elektrischen Schlepplokomotive, die bei der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft, Berlin, in Auftrag gegeben war, wurde am 5. August begonnen. Um das Stromzuführungskabel zur Mittelmauer beim Überschreiten der kleinen Schleuse unter Wasser anbringen zu können und zugleich um die für eine vorübergehende Abdämmung der Schleusenhäupter vorgesehenen Vorrichtungen zu erproben, wurde Anfang September die kleine Schleuse für den Schiffsverkehrsverkehr auf eine Woche gesperrt, und ihr Oberhaupt trocken gelegt. Die Aufstellung der Treidellokomotive war am 18. September beendet, jedoch erforderte die Abstellung verschiedener Mängel, die sich bei dem anschließenden Probebetriebe herausstellten, noch längere Zeit. Die Lokomotive hat sich bis jetzt gut bewährt.

Zur gleichen Zeit mit der Schlepplokomotive wurde die elektrische Beleuchtung der Schleusenanlage durch dieselbe Firma eingerichtet.

Da sich die Schwimmkästen in den Schleusentoren als nicht dicht erwiesen, wurden sie von der Lieferantin, der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg, Werk Gustavsburg in den Monaten September—November unter Zuhilfenahme von Druckluft von innen gedichtet.

Zur Erleichterung der unteren Einfahrt in die Schleppzugschleuse wurde dort am linken Ufer eine Duedalbenreihe geschlagen, die später noch durch eine zwischengeschaltete Holzverkleidung ergänzt wurde.

Die Böschungen am Schleusenunterkanal, die im hohen Maße Beschädigungen durch die daranher schleifenden Schiffe ausgesetzt sind, wurden zum Schutze dagegen im Frühjahr 1910 mit Reibehölzern versehen. Für die Böschungen im Oberkanal ist ein ähnlicher Schutz geplant.

Infolge ungewöhnlich lange andauernden Winterhochwassers wurden in der Mündung des Schleusenoberkanals beträchtliche Sandmassen abgelagert, die wiederholte Baggerungen erforderlich machten.

Am 1. März wurde mit dem Bau des Schleusenmeistergehöftes durch die Hochbauinspektion I begonnen.

Die sonstigen Arbeiten bestanden in der Herstellung der Aufhöhung für das Schleusenmeistergehöft, in dem Ausbringen von Klei auf den frisch aufgeschütteten Flächen, sowie dem weiteren Einbau der Bewegungsantriebe für die Schleusentore und Umlaufschützen.

Die Schleusenanlage wurde im 1. Betriebsjahr bis einschließlich 31. März 1910, abgesehen von den Ruderbooten und sonstigen kleinen Fahrzeugen, von insgesamt 11 313 Schiffen befahren, die in 2373 Schleusungen befördert wurden.

C. Turbinenanlage.

Die Hauptarbeiten an der Turbinenanlage, die der Aktiengesellschaft für Hoch- und Tiefbauten in Frankfurt am Main übertragen waren, waren am Ende des vorigen Berichtsjahres in der Hauptsache fertiggestellt. Die Entfernung des Fangedammes für die Turbinenbaugrube war am 18. April beendet, so daß der Herstellung der Fangedämme für die Wehrbaugrube nichts mehr im Wege stand. Die Baggerarbeiten im Ober- und Unterbecken der Turbinenanlage wurden so betrieben, daß von Mitte April an die Weser teilweise über die Turbinenanlage geleitet werden konnte, bis nach Fertigstellung der oberen Abdämmung der Wehrbaugrube am

4. Juni die Weser vollständig aus ihrem alten Bett gedrängt war, und ausschließlich über die Turbinenanlage abfloß. Die Böschungen am Turbinen- Unter- und Oberbecken, sowie die Sohle unterhalb des Gebäudes wurde durch Steintwurf und Pflaster gegen den Angriff des Wassers geschützt.

Am 18. Oktober 1909 begann der hiesige Unternehmer A. Müller mit dem Aufbau über den Kammern 7 bis 11 bis zur Höhe des Maschinenfußbodens + 9,70 m N. N. Diese Arbeiten wurden mit einigen Unterbrechungen durch Frost am 31. März 1910 vollendet.

Um den Durchfluß von Eis durch die Turbinenanlage zu verhindern, und diesen auf die beiden Wehröffnungen zu beschränken, wurden im Dezember 1909 sämtliche Kammern der Turbinenanlage nach dem Oberwasser mittels Dammbalken abgedämmt.

Durch die Bagger wurde an Boden bewegt:

1) Im Oberkanal der Schleusenanlage	173 760	cbm
2) Im Unterkanal der Schleusenanlage	88 640	"
3) Im Ober- und Unterbecken der Turbinenanlage	284 250	"
4) In der Weser zur Herstellung der Wehrbaugrube und zur Beseitigung der Wehrabdämmungen	208 620	"
Insgesamt	755 270	cbm

Von dem gebaggerten Boden wurden bewegt:

a. durch Elevatoren:

1) Für die Hinterfüllung der Schleusenwände	34 440	cbm
2) Für die Herstellung der Böschungen an den Schleusenkanälen	14 000	"
3) Für die Aufhöhung des Schleusenmeistergehöftes	2 360	"
4) für die Herstellung der Böschungen am Turbinen-Ober- und Unterbecken	8 120	"
5) für die Wehrabdämmungen	110 480	"

b. durch Schutensauger:

1) für die hochwasserfreie Aufhöhung des Geländes am linken Ufer des Schleusenoberkanals durch die Presse G II	181 440	"
2) für die Aufhöhung des Geländes zwischen Weser und Jakobsberg durch die Pressen G II und F G II	291 600	"
3) für die Aufhöhung des Wehrdammes durch die Presse F G II	22 320	"

c. verklappt wurden hinter dem Leitdamm am rechten Ufer unterhalb des Wehres und zwischen den Schlengen oberhalb des Wehres

90 510 "

Insgesamt... 755 270 cbm

An Fahrzeugen sind während des Berichtsjahres folgende verwendet worden:

- 1) Die Bagger A II, A III, F II und F III, die Schutensauger F G II und G II, der Elevator „Unterweser“, fünfzehn 150 cbm-, dreizehn 40 cbm-, sechs 9 cbm-Schuten, ein Kohlenhulk und das Motorboot „Bremen“, sämtlich der Deputation für die Unterweserkorrektur gehörend,
- 2) die Elevatoren I und II, neun 40 cbm-Schuten und eine Kranschute der Wasserbauinspektion,
- 3) zwei Schleppdampfer.

Beim Bau der Wehranlage waren außer dem unterzeichneten Baurat beschäftigt:

Der Abteilungsbaumeister Kölle, der Regierungsbaumeister Bundschuh, sowie die Ingenieure Quanz, Plate, Bauer, Giendke, ferner 10 Techniker, 9 Schreiber und 1 Bote.

Die Kanzlei- und Rechnungsarbeiten wurden im Zentralbureau der Unterweiserkorrektur ausgeführt.

Bremen, den 13. Juli 1910.

Die Bauinspektion für die Unterweiserkorrektur.

(gez.) **Deltjen,**
Baurat.

Einverstanden.

Der Oberbaudirektor.

F. B.

16. 7. 10. (gez.) **Gracpel.**

Unteranlage 2.

Die im Rechnungsjahre 1909 für die Wehranlage aufgewendeten Kosten haben betragen 2 305 235,09 M und setzen sich zusammen wie folgt:

Titel A Grunderwerb	M	68 684,90
" B Wehranlage	"	1 238 589,23
" C Schleusenanlage	"	472 619,88
" D Turbinenanlage	"	383 925,69
" E Hochbauten	"	1 209,17
" F Nebenanlagen	"	4 076,62
" G Entschädigungen		
Einnahme	M	8 607,50
Ausgabe	"	5 600,38

bleibt Einnahme M 3 007,12

Titel H Insgesamt

M 2 308 242,21

ab Einnahme Titel G

3 007,12

Gesamtausgabe 1909

M 2 305 235,09

Dazu:

1) Ausgaben für Vorarbeiten, 23. Juli 1904 bis 13. August 1906	"	35 300,45
2) Ausgaben im Rechnungsjahre 1906	"	742 980,21
3) Ausgaben im Rechnungsjahre 1907	"	1 385 268,40
4) Ausgaben im Rechnungsjahre 1908	"	2 420 036,86
Gesamtausgaben bis 31. März 1910	M	6 888 821,01

Bewilligt

M 8 000 000,—

Ausgaben

" 6 888 821,01

Bleibt Bestand des Fonds am 1. April 1910

M 1 111 178,99

Bremen, den 13. Juli 1910.

Die Bauinspektion für die Unterweiserkorrektur.

(gez.) **Deltjen,**
Baurat.

5. Erwerb eines Teils des Grundstücks Leher Chaussee, Kataster-Bezeichnung 658 A A.

Die Deputation für die Stadterweiterung hat über diesen Gegenstand einen Bericht erstattet, den der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerschaft zur Beschlußfassung hierneben übersendet.

Bericht.

Anlage.

Der Eigentümer des Grundstücks Leher Chaussee, Kataster-Bezeichnung 658 A A, C. Boschen, hat einen Bauantrag auf Errichtung eines Wohnhauses auf diesem Grundstück eingereicht. Aus diesem Anlaß ist die Abtretung des außerhalb der neuen Straßenlinie liegenden, im beigefügten Lageplane grün angelegten Teils des Grundstücks verlangt worden. Die mit dem Eigentümer eingeleiteten Verhandlungen führten wegen der zu hohen Forderung Boschens zu keiner Verständigung. Es muß demnach das Abtretungsverfahren nach §§ 25—28 der Bauordnung eingeleitet werden.

Die Deputation beantragt daher, die Abtretung des außerhalb der neuen Straßenlinie liegenden, im beigefügten Lageplane grün angelegten Teils des Grundstücks Leher Chaussee, Kataster-Bezeichnung 658 A A, nach §§ 25—28 der Bauordnung zu beschließen. Die entstehenden Kosten können aus den der Deputation aus dem Fonds für Außerordentliche Verwendungen zur Verfügung stehenden Mitteln bestritten werden.

Die Deputation für die Stadterweiterung.

J. B.:

(gez.) **Hildebrand.** (gez.) **J. Depfen.**

6. Erwerb eines Teiles des Grundstücks Schwachhauser Chaussee Nr. 276.

Über diesen Gegenstand hat die Deputation für die Stadterweiterung einen Bericht eingereicht, den der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerschaft zur Beschlußfassung hierneben übersendet.

Bericht.

Anlage.

Zum Ausbau der Schwachhauser Chaussee in 24 m Breite ist mit allen Anliegern, die Teile ihrer Grundstücke abtreten mußten, entweder eine Einigung über die Höhe der Entschädigungen erzielt, oder es ist die Enteignung eingeleitet, so daß das Gericht über die Höhe der Entschädigung zu entscheiden hat. Nur mit B. Klatte Ehefrau, der Eigentümerin des Grundstücks Schwachhauser Chaussee Nr. 276, hat die unterzeichnete Deputation sich weder einigen können, noch ist die Enteignung bis jetzt beantragt. Da die Abtretung der im beigefügten Plane rot angelegten, etwa 60 qm großen Fläche aber für den Ausbau der Chaussee notwendig ist, beantragt die unterzeichnete Deputation das Abtretungsverfahren nach §§ 22—28 der Bauordnung. Die Kosten können aus den der Deputation zur Verfügung stehenden Mitteln des Budgets für Außerordentliche Verwendungen bestritten werden.

Die Deputation für die Stadterweiterung.

J. B.:

(gez.) **Hildebrand.** (gez.) **Wuppesahl.**

2. Versuch einer Kritik der philosophischen Systeme

Die Philosophie ist die Wissenschaft von dem Wesen der Dinge, von dem Ursprung der Erkenntnis, von der Natur der Seele, von der Entstehung der Gesellschaften, von der Regierung der Staaten, von der Erziehung der Kinder, von der Kunst, die Glückseligkeit zu erlangen, von der Vermeidung der Unglücksfälle.

Die Philosophie ist die Wissenschaft von dem Wesen der Dinge, von dem Ursprung der Erkenntnis, von der Natur der Seele, von der Entstehung der Gesellschaften, von der Regierung der Staaten, von der Erziehung der Kinder, von der Kunst, die Glückseligkeit zu erlangen, von der Vermeidung der Unglücksfälle.

Die Philosophie ist die Wissenschaft von dem Wesen der Dinge, von dem Ursprung der Erkenntnis, von der Natur der Seele, von der Entstehung der Gesellschaften, von der Regierung der Staaten, von der Erziehung der Kinder, von der Kunst, die Glückseligkeit zu erlangen, von der Vermeidung der Unglücksfälle.

3. Versuch einer Kritik der philosophischen Systeme

Die Philosophie ist die Wissenschaft von dem Wesen der Dinge, von dem Ursprung der Erkenntnis, von der Natur der Seele, von der Entstehung der Gesellschaften, von der Regierung der Staaten, von der Erziehung der Kinder, von der Kunst, die Glückseligkeit zu erlangen, von der Vermeidung der Unglücksfälle.

Die Philosophie ist die Wissenschaft von dem Wesen der Dinge, von dem Ursprung der Erkenntnis, von der Natur der Seele, von der Entstehung der Gesellschaften, von der Regierung der Staaten, von der Erziehung der Kinder, von der Kunst, die Glückseligkeit zu erlangen, von der Vermeidung der Unglücksfälle.

Die Philosophie ist die Wissenschaft von dem Wesen der Dinge, von dem Ursprung der Erkenntnis, von der Natur der Seele, von der Entstehung der Gesellschaften, von der Regierung der Staaten, von der Erziehung der Kinder, von der Kunst, die Glückseligkeit zu erlangen, von der Vermeidung der Unglücksfälle.