

Mitteilung des Senats

vom 2. April 1891.

Neubau von zwei Eisböcken.

Die Baudeputation, Abteilung Wasserbau, beantragt in dem beifolgenden Berichte die Bewilligung von M. 42 000 für die Herstellung von zwei eisernen Eisböcken oberhalb der großen Wejerbrücke auf den Fonds Außerordentliche Ausgabe für den Wasserbau zum Budget für 1891/92. Der Senat ersucht unter Vorbehalt seiner Erklärung die Bürgerschaft um ihre Beschlußnahme, indem er bemerkt, daß die zur Äußerung aufgeforderte Finanzdeputation berichtet hat, sie finde nichts zu erinnern; die Deckung der Ausgabe sei im Budget für 1891/92 vorhanden, falls die von der Budgetkommission der Bürgerschaft beantragten Streichungen genehmigt werden sollten.

Bericht der Baudeputation, Abteilung Wasserbau, betreffend den Neubau von zwei Eisböcken oberhalb der großen Wejerbrücke. * Anlage.

Nachdem durch den neulichen Eisgang von den oberhalb der großen Wejerbrücke vorhandenen drei Eisböcken die beiden hölzernen Böcke fortgerissen und zerstört worden sind, hält sich die berichtende Deputation auf Grund des hierneben mit Zeichnung und Lageplan überreichten technischen Berichts für verpflichtet, die neue Herstellung und zwar von zwei eisernen Eisböcken beantragen zu müssen.

Wenngleich durch das Vorhandensein dieser Eisböcke immerhin die Schifffahrt in gewissem Grade belästigt, andererseits die Gefahr von Eisstopfungen keineswegs absolut beseitigt wird, so wird doch dieser Gefahr nach dem übereinstimmenden Urteil des Oberbaudirektors Franzius und des Bauinspektors Heineken in Betracht der besonderen örtlichen Verhältnisse durch solche Eisböcke so wirksam vorgebeugt, daß die Baudeputation eine Unterlassung des gegenwärtigen Antrags bei dessen entschiedener Befürwortung von seiten der Techniker nicht glaubt verantworten zu können.

Demgemäß wird unter Bezugnahme auf den hierneben angeschlossenen Bericht des Bauinspektors Heineken, wonach die Kosten der Herstellung eines jeden der empfohlenen beiden eisernen Eisböcke auf M. 21 000 veranschlagt worden sind, die nachträgliche Bewilligung von insgesamt M. 42 000 für die Herstellung von zwei eisernen Eisböcken oberhalb der großen Wejerbrücke auf den Fonds Außerordentliche Ausgabe für den Wasserbau zum Budget für 1891/92 hiermit beantragt.

Bremen, den 23. März 1891.

Die Baudeputation, Abteilung Wasserbau:

(gez.) Tetenß. (gez.) Wessels.

Bericht des Bauinspektors Heineken.

Unteranlage.

Bekanntlich sind durch den letzten schweren Eisgang zwei der oberhalb der großen Wejerbrücke stehenden Eisbrecher (Eisböcke) zerstört. Es waren die beiden letzten hölzernen Eisböcke, während der eine eiserne den Angriffen des Eises widerstanden hat.

Früher waren 13, seit 1884 5 Eisböcke vorhanden; die Zahl war durch die eng stehenden hölzernen Joche der etwa 1842 erneuerten Holzbrücke bedingt. Die geringe Entfernung der Eisböcke von einander störte die Schifffahrt sehr und machte die Benutzung breiterer und längerer Wejerfahrzeuge als früher gebraucht wurden, wenn nicht unmöglich, so doch gefährlich für Schiffe und Ladung.

Es wurden deshalb einige Eisböcke im Interesse der Schifffahrt entfernt und bei Erneuerung abgängiger auf eine andere Einteilung und größere Durchfahrts-

weiten Rücksicht genommen. Der im Jahre 1861 zuletzt erneuerte Eisbock wurde in Eisen ausgeführt und etwa mitten in die Weser gestellt. Es ist jetzt der einzige noch vorhandene Eisbock und entsteht die Frage, ob die zerstörten Eisböcke wieder ersetzt werden sollen.

Die jetzige große Weserbrücke bietet mit ihrer engen Pfeilerstellung für die Schifffahrt ein Hinderniß, welches durch die um die Pfeiler liegenden und zu deren Sicherheit nötigen Steinschüttungen wesentlich vermehrt wird. Ein Umbau der Brücke mit weiteren Durchfahrtsöffnungen wird über kurz oder lang nicht zu umgehen sein, und ist dabei eine Brücke mit drei Öffnungen, also zwei Strompfeilern, ins Auge zu fassen. Einer solchen Pfeilerstellung müßte die Lage der neuen Eisböcke entsprechen. Die Eisböcke sind hauptsächlich bei dem Vorhandensein von starkem Eise, welches in der Regel erst bei höheren Wasserständen, bei denen das Vorland der Weser überschwemmt ist, abtreibt, von Nutzen. In solchen Fällen ist die Eisfläche schon am oberen Ende der Straße am Werder erheblich breiter, als bei der Brücke, wo die begrenzenden Bollwerke (Landpfeiler) annähernd in der Linie der an beiden Ufern vorhandenen Schlengenköpfe liegen.

Die Lage der Eisböcke muß dieser bei höheren Wasserständen verschiedenen Breite der Weser entsprechend gewählt und so bestimmt werden, daß der großen Weserbrücke das obere Eis zerkleinert, möglichst in einer den Öffnungen zwischen den Pfeilern entsprechenden Breite zugeführt wird; dies läßt sich sehr gut bei zwei Strompfeilern erreichen, bei den vorhandenen sechs Pfeilern nur zum Teil, wenn man nicht der Schifffahrt durch zu nahe an einanderstehende Eisböcke erhebliche Schwierigkeiten bereiten will. Setzt man zu beiden Seiten des noch stehenden eisernen Eisbockes in etwa 50 m Entfernung von demselben je einen neuen Eisbock, so werden die dann vorhandenen drei Eisböcke der Pfeilerstellung nach dem Umbau der Brücke entsprechen, zugleich aber der jetzigen Brücke einen erheblichen Schutz gegen die Gefahren eines starken Eisganges und gegen die Bildung von Eisstopfungen gewähren. Bei der Lage des jetzt nur vorhandenen einen Eisbockes treibt die Eisdecke oberhalb desselben in sehr großen Breiten ab und setzt sich, wie der diesjährige Eisgang gezeigt hat, leicht vor der Brücke fest.

Ich halte die Aufstellung von zwei neuen Eisböcken für erforderlich.

In anliegendem Lageplan sind dieselben mit rot eingetragen.

Ich verkenne nicht, daß der nach der Altstadtseite belegene neue Eisbock die Schifffahrt etwas belästigt; früher standen zwischen demselben und dem Ufer an der Holzpforte fünf Eisböcke, zwei wurden im Interesse der Schifffahrt entfernt, die andern wurden nicht wieder erneuert, um eine spätere gleichmäßige Verteilung der Eisböcke auf die ganze Weserbreite zu ermöglichen. Anfragen bei dem Schifffahrt treibenden Publikum haben ergeben, daß, wenn auch gewünscht wurde, den Eisbock noch einige Meter näher der Mauer zu rücken, um die mittlere Durchfahrtsöffnung etwas mehr zu verbreitern, doch die gewählte Stelle am geeignetsten erscheint, weil daselbst der Eisbock der Schifffahrt am wenigsten hinderlich sein würde. Ein weiteres Hinrücken desselben nach der Mauer kann ich nicht empfehlen, weil dann die Öffnung zwischen dem Eisbock und dem noch herzustellenden in dem Lageplan bereits angegebenen Leitwerk zu schmal wird, die Durchfahrtsöffnung für die Hauptfahrt aber mit etwa 43 m schon genügend breit ist.

1. anl.
Zeichnung.

Ich beantrage demnach die Herstellung von zwei neuen eisernen Eisböcken nach der Konstruktion des jetzigen eisernen, aber entsprechend der schon eingetretenen und noch zu erwartenden Vertiefung der Flußsohle mit der Unterkante bis auf 5,6 m unter Null reichend. Der vorhandene Eisbock steht mit der Unterkante auf 4,8 m unter Null, der neue Eisbock wird bei der jetzigen Sohlenlage 3,5 m im Boden stehen.

Die Kosten eines solchen Eisbockes, der im unteren Teile mit Sandbeton ausgefüllt wird, betragen M. 21 000, für zwei also M. 42 000, um deren Nachbewilligung ich ergebenst bitte.

(gez.) Fr. Heincken.

Meines Erachtens ist die Aufstellung von zwei neuen eisernen Eisböden in Rücksicht auf die lokalen Umstände durchaus zweckmäßig. Wenn man auch nicht behaupten kann, daß durch solche Eisböden der Gefahr einer Eisstopfung vollkommen begegnet wird, so tragen dieselben hier doch wesentlich zur Verminderung der Eisgefahr bei. Durch die trichterförmige Gestaltung des Weserbettes, welches sich von 260 m beim Wasserwerk auf 135 m bei der großen Weserbrücke verhältnismäßig rasch verengt, wird die Wahrscheinlichkeit einer Eisstopfung innerhalb der Stadt sehr erhöht, zumal durch die Arbeiten der Unterweserkorrektur das Gefälle und damit die Geschwindigkeit des abfließenden Hochwassers verstärkt wird. Der jetzige Eisboden steht nahezu in der Mitte des Strombettes und ist es, wenn auf die Anlage von zwei neuen Eisböden verzichtet wird, unter ungünstigen Verhältnissen nicht ausgeschlossen, daß sehr große Eiskügel gegen die Brücke treiben und sich dort setzen. Auch nach dem Umbau bezw. Neubau der großen Weserbrücke, bei welchem zwei Strompfeiler in Aussicht genommen sind, wird die Gefahr, welche in der allmählichen Verengung des Stromes liegt, nicht beseitigt; es wird nur die Gefahr, welche sich aus der jetzigen engen Pfeilerstellung ergibt, sehr erheblich bei der neuen Brücke abgeschwächt.

Unter den hiesigen gefährlichen Umständen sollte meines Erachtens nichts unterlassen werden, was auf die Verminderung der Gefahr einer Eisstopfung hinwirken kann, zumal die aufzuwendenden Kosten nicht als übermäßig zu bezeichnen sind und besondere Übelstände für die Schifffahrt sich nicht ergeben.

Zum Schluß mag noch hervorgehoben werden, daß die angenommene Tiefe der Fundierung von 5,6 m unter Null zunächst ausreicht, jedoch eine besondere Sicherung später notwendig werden kann, was natürlich hinsichtlich des vorhandenen Eisbodens, dessen Unterseite auf 4,8 m unter Bremer Null liegt, noch früher eintreten wird.

Bremen, den 20. März 1891.

Der Oberbaudirektor:

(gez.) **Franzius.**

Protokoll

über die Beeidigung und Einführung des zum Mitgliede des Senats erwählten
Herrn Johann Friedrich Weßels.

Geschehen Bremen in der oberen Halle des Rathauses
am 3. April 1891.

Der Senat hatte zum Zweck der Beeidigung und Einführung des am 25. März d. J. zum Mitgliede des Senats erwählten Herrn **Johann Friedrich Weßels**, nachdem derselbe die deshalb an ihn ergangene Berufung angenommen hatte, eine öffentliche Versammlung des Senats und der Bürgerschaft in der oberen Halle des Rathauses am heutigen Tage um 11 Uhr vormittags veranlaßt.

Nachdem um 11 Uhr der Senat der in dem Konventsaal der Börse versammelten Bürgerschaft hatte anzeigen lassen, daß er dieselbe erwarte, erschien die letztere, indem ihr Präsident und einer ihrer Vizepräsidenten den Neuerwählten in ihrer Mitte geleiteten, in der oberen Halle des Rathauses und nahm die für sie bestimmten Plätze ein.

Der Herr Präsident des Senats, Bürgermeister **Pauli**, richtete sodann eine auf die heutige Feier bezügliche Anrede an die Versammlung und den Neuerwählten und nahm hierauf dem letzteren den gesetzlich vorgeschriebenen Amtseid ab, welchen derselbe, während die Versammlung sich von ihren Sitzen erhob, mit den Worten:

„Ich schwöre und gelobe zu Gott, daß ich als Mitglied des Senats die Pflichten meines Berufs treu und gewissenhaft erfüllen, insbesondere die Verfassung des Bremischen Staats und die Gesetze desselben nach bestem Wissen, soviel ich vermag, aufrecht erhalten und das öffentliche Wohl zu fördern redlich mich bestreben, auch verschwiegen sein will in allem, was Verschwiegenheit erfordert oder geheim zu halten mir geboten wird.

So wahr helfe mir Gott!“

feierlich ableistete.

Nachdem sodann Herr Senator **Weßels** den ihm bestimmten Platz unter den Mitgliedern des Senats eingenommen hatte, erklärte Herr Präsident **Bürgermeister Pauli** die gemeinschaftliche Versammlung des Senats und der Bürgerschaft für aufgehoben.

(gez.) **Löning**, Dr., Sekr.

(gez.) Dr. **Jode**, Sekr.

Mitteilung des Senats

vom 3. April 1891.

Wasserbau, Nachbewilligung.

Der Senat läßt unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerschaft einen Bericht der Baudeputation, Abteilung Wasserbau, betreffend Nachbewilligung, zur Beschlußnahme hierneben zugehen, indem er bemerkt, daß die Finanzdeputation nichts dabei zu erinnern findet.

Anlage.

Bericht.

Außer den infolge des letzten Hochwassers nach dem Abtreiben des Eises im Stadtgebiet der Weser notwendig gewordenen außerordentlichen Baggerungen haben die Arbeiten des Aufeizens der Weser durch Eisbrechdampfer und durch Eissprengen in Verbindung mit verschiedenen durch den Eisgang herbeigeführten Beschädigungen unvorherzusehende Ausgaben verursacht, welche weder aufgeschoben noch durch die Übertragbarkeit der einzelnen Positionen des diesjährigen Spezialbudgets für den Wasserbau gedeckt werden konnten.

Der dieserhalb in Bezug genommene hierneben angeschlossene Bericht des Bauinspektors Heineken, welcher wegen seither verzögerter und auch jetzt noch nicht vollständig erreichter Kostenaufgabe in betreff der von einem Königlich Preussischen Pionier-Kommando zu unserer Dankverpflichtung ausgeführten Eissprengungen nicht früher hat erstattet werden können, beziffert die in Frage stehenden Ausgaben

- 1) für Baggerungen auf ca. M. 32 000, von denen als durch die bewilligte Übertragbarkeit des Tit. II 1—5, sowie durch die hiermit beantragte fernere Übertragbarkeit auch der Pos. 5 des Tit. I des Spezialbudgets Nr. 74 nicht zu deckende Mehrausgaben verbleiben
ad M. 15 000
- 2) für die Wiederherstellung von sechs an der Schlachte und am Fangthurm zerstörten Ufertreppen auf „ 2 300
- 3) für Eisaufbrechen durch die Dampfer „Siegfried“, „Wodan“, „Bremen“ und „Lesum“, sowie für Eissprengen auf „ 19 500

Summa ... M. 36 800