

Beschluß der Bürgerschaft

vom 1. Juli 1891.

Gerichtshaus.

Bei der Beratung des vorgelegten Bauprojektes sind gegen dasselbe so erhebliche technische Bedenken geltend gemacht worden, daß die Bürgerschaft Anstand nehmen muß, vor weiterer Prüfung und Erledigung derselben einen definitiven Beschluß über diese wichtige und kostspielige Bauanlage zu fassen. Mit Rücksicht hierauf verweist sie das vorgelegte Projekt mit den sämtlichen hierauf bezüglichen der Bürgerschaft gewordenen Eingängen und Schriftsätzen nebst Plänen an die Bau-Deputation zur baldthunlichsten Prüfung dieses gesamten Materials und demnächstigen Berichterstattung, namentlich auch wegen der Angemessenheit der Kosten, wobei sie gleichzeitig bei der großen Wichtigkeit dieses demnächst auszuführenden großartigen, voraussichtlich für die Dauer von Jahrhunderten berechneten Bauwerks als zweckmäßig und wünschenswert bezeichnen muß, wenn zu dieser weiteren Prüfung auch auswärtige, auf dem Gebiete derartiger wie hier in Frage stehender Bauten anerkannte Sachverständige zur gutachtlichen Mitwirkung herangezogen würden.

Mitteilung des Senats

vom 3. Juli 1891.

1. Erbauung des Speichers V im Freibeitzirk.

Indem der Senat dem Beschlusse der Bürgerschaft vom 27. Juni d. J. beitrifft und demnach auch seinerseits den Bau des Speichers V und die zur Erbauung erforderlichen Kosten im Betrage von M. 1 300 000 bewilligt, ist er der Ansicht, daß es sich empfiehlt, die der Deputation für den Zollanschluß durch Beschluß des Senats und der Bürgerschaft vom 6./14. März 1885 (Berhdlg. S. 109, 197) erteilte Ermächtigung zur Ausführung der Zollanschlußbauten in Gemäßheit des genehmigten Generalplanes und des bewilligten Gesamtkostenbetrages von M. 34 500 000 nunmehr dahin zu begrenzen, daß dieselbe mit den baulichen Anlagen, deren Ausführung gegenwärtig bereits beschlossen worden ist, ihr Ende erreicht.

Der Senat geht hierbei von der Voraussetzung aus, daß etwaige spätere Neubauten oder Erweiterungsbauten sowohl im hiesigen Freibeitzirk, als auch im Zollanschlußgebiet Bremerhaven von der mit der Verwaltung der Hafenanlagen beauftragten Deputation für Häfen und Eisenbahnen der verfassungsmäßigen Beschlußfassung von Senat und Bürgerschaft in der sonst üblichen Weise zu unterbreiten sein werden, daß damit aber nicht ausgeschlossen sein soll, daß etwaige aus Anlaß der bereits beschlossenen Bauten erforderlich erscheinende Anschaffungen oder Einrichtungen untergeordneter Art auch ferner von der Deputation für den Zollanschluß selbständig bewirkt werden können.

Er ersucht demgemäß die Bürgerschaft seinem Beschlusse dahin beizutreten, daß das Mandat der Deputation für den Zollanschluß von jetzt an auf diejenigen baulichen Anlagen beschränkt werde, deren Ausführung bereits entweder von der Deputation allein auf Grund der ihr früher erteilten allgemeinen Vollmacht, oder mit spezieller Genehmigung von Senat und Bürgerschaft, wie solches bei den Speichern geschah, beschlossen worden ist.

2. Unterweserkorrektion.

Der Senat läßt der Bürgerchaft hierneben den vierten Jahresbericht der Deputation für die Unterweserkorrektion zugehen.

Anlage.

Vierter Jahresbericht der Deputation für die Unterweserkorrektion.

Unachtet des letzten langen und strengen Winters hat auch das Baujahr 1890/91 die Arbeiten der Korrektion in durchaus befriedigender Weise weiter gefördert. Indem in dieser Beziehung auf den anliegenden Bericht des Oberbaudirektors Franzius des Näheren Bezug genommen wird, ist als besonders erfreulich hervorzuheben, daß der längere Zeit Gefahr drohende Eisstand der Weier ohne erhebliche Schädigung der Korrektionswerke vorübergegangen ist. Den mit den letztjährigen Arbeiten erzielten Erfolg bestätigt die bedeutungsvolle Thatsache, daß jetzt bereits für Seeschiffe mit einem Tiefgang von 4,3 m bei gewöhnlichen Wasserverhältnissen der Freihafen Bremen benutzbar ist.

Die im Rechnungsjahre 1890/91 von der Deputation verausgabten Kosten haben betragen M. 3 601 557,41 und setzen sich zusammen wie folgt:

I. Landankauf und Entschädigung.

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

II. Graben, Baggern und Fortschaffen von Boden.

Verdingene Arbeit.

Pos.	1. Baggerarbeit, einschließlich Transport	"	205 993,17
"	2. Grabarbeit	"	—,—

Eigener Betrieb.

"	3. Betriebsmaterialien	"	333 376,47
"	4. Löhnungen	"	558 352,46
"	5. Geräte, Anschaffung und Unterhaltung	"	1 010 046,50

III. Korrektionswerke.

Pos.	1. Packwerke und Senkstücke, Material	"	930 798,64
"	2. " " " Arbeit	"	409 835,02

IV. Nebenanlagen.

Pos.	1. Deichverlegungen	"	—,—
"	2. Änderung der Be- und Entwässerungsanlagen (Entschädi- gung an Oldenburg)	"	—,—

V. Bauverwaltung.

Pos.	1. Gehalte, Reisekosten	"	93 944,31
"	2. Allgemeine Kosten, Mieten, Büreaubedarf	"	86 552,01
"	3. Bereisungsdampfer, Barkassen und Boote zum Messen u. s. w. a. Anschaffung, Unterhaltung und Betriebsmaterialien ..	"	16 975,16
"	b. Löhnungen	"	45 708,13
"	4. Unvorhergesehenes	"	12 636,77

Hierzu:

Entschädigung an die Warflether Gemeinde für eine neue Zuwegung zu den Außendeichsländereien	"	15 000,—
	M.	3 719 218,64

Der Bedarf für 1890/91 war angeschlagen Verhdlg. 1890
S. 256 bis 258 M. 4 300 000,—
Angewiesen vom 1. April 1890 bis 31. März 1891 M. 3 719 218,64

Hier von ab:

Abzuführende außerordentliche Einnahmen für an
Private abgegebenen Sand, für Pacht und
Materialien etc. " 117 661,23
" 3 601 557,41

Nicht verausgabt und dem Hauptfonds wieder zugeführt M. 698 442,59

Rückichtlich der gesamten in der Zeit vom 13. Juli 1886 bis
31. März 1891 für die Unterweiserkorrektur verwandten
Geldmittel giebt die Anlage des beifolgenden Berichts des
Oberbaudirektors eine neue Übersicht, wonach von den bewilligten M. 30 000 000,—
verausgabt wurden M. 18 257 729,72
und die laufenden Verbindlichkeiten betragen " 79 236,04

" 18 336 965,76

Demnach verfügbar bleiben... M. 11 663 034,24

Die Frage wegen künftiger Schadloshaltung der preussischen Weisermarschen
am rechten Flußufer, sowie der Anlieger der Hamme und Wumme ist auch jetzt noch
nicht geregelt, inzwischen unlängst auf Wunsch der Königlich preussischen Regierung
weiteren kommissarischen Verhandlungen unterzogen.

Für das Rechnungsjahr 1891/92 sind die Kosten der Unterweiserkorrektur
auf M. 2 500 000 veranschlagt.

Auf die erst nach Beginn des gegenwärtigen Rechnungsjahres in Angriff
genommene, vom Senate der Deputation zur Ausführung übertragene Herstellung
einer neuen Fahrbahn in der Außenweiser wird im nächsten Jahresbericht zurück-
zukommen sein.

Bremen, den 30. Juni 1891.

Die Deputation für die Unterweiserkorrektur.

(gez.) **Tetens.**

(gez.) **W. Below.**

IV. Jahresbericht.

Unteranlage 1.

Vorbemerkungen.

Im Betriebsjahr 1890/91 wurden die beschafften und vorhandenen Geräte voll-
ständig ausgenutzt, auch die im Sommer 1890 neu gelieferten Schwemmapparate, bei denen
allerdings kleinere Änderungen sich noch als nötig ergaben, haben sehr Befriedigendes
geleistet. Die Baggerarbeiten begannen Mitte März 1890 und wurden ohne Unter-
brechung fortgesetzt bis 29. November 1890. Nach Aufbruch des Eises der Weiser
Anfang Februar kamen sofort zwei der bereits wieder betriebsfähig hergestellten
Bagger in Thätigkeit, um die durch den Eisgang bei Begeßack und Farge herbeige-
führten Sandablagerungen zu beseitigen. Die übrigen Bagger wurden nach Been-
digung der Winterreparaturen ebenfalls wieder in Betrieb gestellt und waren An-
fangs April bis auf Bagger B II, dessen Wiederherstellung sich verzögert hatte, alle
Bagger in Thätigkeit.

Das Ergebnis der Arbeiten des Vorjahres 1890/91 ist ein durchaus be-
friedigendes, Schiffe mit einem Tiefgang bis zu 4,3 m = 14' engl. können jetzt unter
gewöhnlichen Wasserverhältnissen zwischen dem Hafen in Bremen und der See ver-
kehren.

Der überaus lang andauernde Winter, welcher schon Ende November 1890 mit
heftigem Froste einsetzte und bis zum 22. Januar anhielt, hatte einen langen Eisstand

und die Bildung einer unverhältnismäßig starken und bis weit unterhalb Brake sich ausdehnenden Eisdecke zur Folge. Die Eisdecke war noch nach Eintritt des Thauwetters derart fest, daß die beiden Eisbrechdampfer „Siegfried“ und „Wodan“ dieselbe nicht ohne weiteres zu sprengen vermochten. Um die sich drohend gestaltende Eisgefahr nach Möglichkeit zu beseitigen, wurde die Sprengung der Eisdecke mit Pulver an verschiedenen Stellen der Weser angeordnet. Die Sprengungen vor den von unten aufkommenden Eisbrechdampfern mit dem Zweck, diesen das Aufkommen zu ermöglichen, wurden in der Nähe von Dedesdorf von preussischen Pionierabteilungen vorgenommen, ebenso die unterhalb Farge von den preussischen Behörden für notwendig gehaltenen Sprengungen, während unmittelbar bei Begeßack und im Rönnebecker Arme die Sprengungen unter Leitung des dazu bereit gefundenen und in seiner Eigenschaft als Reserveoffizier des 10. Pionier-Bataillons besonders befähigten Direktors der Bremer Lagerhausgesellschaft Herrn Hörnecke zur Ausführung kamen. Die Wirkung der Sprengungen war namentlich an den Stellen, an welchen die einzelnen Patronen jedesmal unter Berücksichtigung der Sprengwirkungen der vorher zur Explosion gebrachten, gesetzt wurden, eine gute, jedoch hat sich bei diesen Arbeiten herausgestellt, daß durch Sprengungen allein eine Eisdecke von großer Ausdehnung nicht beseitigt werden kann, weil die durch die Sprengung entstandenen Schollen nicht zum Abtreiben gebracht werden können und daher ein etwa eintretender Frost in einer Nacht die Arbeit einer großen Zahl von Tagen leicht nutzlos machen kann. Von sicherer vorher zu berechnender Wirkung sind einer starken Eisdecke gegenüber allein genügend starke Eisbrechdampfer, die von unten aufkommend die Eisdecke nach und nach zerstören. Die Eisbrechdampfer „Siegfried“ und „Wodan“ sind, wie die Erfahrung lehrt, für mittelstarkes Eis sehr brauchbar, dagegen reichen dieselben für Eis, wie es im vorigen Winter sich auf der Weser gebildet hatte, dessen Stärke an manchen Stellen 50 cm und mehr betrug, nicht aus und muß daher, um sicher zu gehen, zunächst ein weiterer und zwar erheblich stärkerer Eisbrechdampfer beschafft werden. Die zu diesem Behufe erforderlichen Schritte haben nach bekanntlich unlängst erfolgter Genehmigung des Senats und der Bürgerschaft bereits eingeleitet werden können.

Der Eisgang ist sehr günstig verlaufen, es hat sich jedoch dabei herausgestellt, daß die einheitliche Leitung der für die Beseitigung des Eises notwendigen Maßregeln noch nicht in genügendem Maße vorhanden ist, um den mit derartigen Naturereignissen zusammenhängenden Gefahren mit der erforderlichen Sicherheit und Ruhe entgegengehen zu können.

Bezügliche Anträge auf Änderungen in dieser Richtung werde ich an anderer zunächst zuständiger Stelle vorbringen und bemerke hier nur, daß nach meinem Dafürhalten zweckmäßigerweise die mit dem Aufbrechen der Eisdecke zusammenhängenden Arbeiten der Deputation für die Unterweserkorrektion zu überweisen sein werden.

Die durch den Eisgang hervorgerufenen Schäden anlangend ist zu bemerken, daß die Korrektionswerke nur in ganz unerheblichem Maße durch Eis gelitten haben, daß jedoch durch die in der Bürener Weser unterhalb der Moorlosen Kirche und im Rönnebecker Arme eingetretenen Eisversezungen Sandablagerungen im Strome verursacht sind. Durch Anlage des von mir bereits früher vorgeschlagenen Leitdammes an den Hasenbürener Umdeichen, dessen Ausführung hinausgeschoben werden mußte, weil die Lage desselben durch das in der Schwebe befindliche Projekt für die Umleitung des Weserhochwassers beeinflusst ist, wird eine Eisversezung in der Bürener Weser und damit eine Sandablagerung vor Begeßack voraussichtlich vermieden werden. Die neuen Vorlagen für diesen Leitdeich werden in Kürze gemacht werden und wird dessen Ausführung in diesem Baujahre mit allen Mitteln angestrebt werden müssen. Eine erhebliche Verbreiterung des Rönnebecker Armes um rund 45 m, welche im Baujahre 1891/92 zur Durchführung kommt, wird zur Folge haben, daß das Eis sich in diesem Arme nicht mehr in gleich schädlichem Maße als wie im vergangenen Winter festsetzen kann, es werden daher für die Folge Verlandungen des Fahrwassers unterhalb Farge, die durch zu starkes Überströmen des zugeschütteten Warflether Armes herbeigeführt sind, nicht mehr zu befürchten sein. Die stetig fortschreitende Korrektion

der Unterweser macht die Frage wegen der Überleitung derselben nach der Oberweser durch die Stadt dringlich, weil durch die herbeigeführte Senkung des Ebbspiegels unterhalb der Stadt, in der Stadt selbst sich ein so starkes Gefälle bei N.W. ausbildet, daß nicht allein das Durchfahren der Schiffe durch die Eisenbahnbrücke und große Weserbrücke schwierig wird, sondern auch die auf der oberen Strecke lagernden Sandmassen mehr als wie bisher ins Treiben gebracht werden und sich dann in der Nähe der Freihafenmündung in schädlicher Weise ablagern.

Die Ausarbeitung der für den Auslauf der Unterweserkorrektur nach oben erforderlichen Projekte muß thunlichst bald in Angriff genommen werden.

Die Korrektur der Außenweser ist nunmehr, nachdem dieselbe seitens der beteiligten Regierungen genehmigt worden ist, in Angriff genommen.

Die Ausführung der betreffenden Arbeiten, welche am 12. April d. J. begonnen hat, ist vom Senate der Deputation für die Unterweserkorrektur übertragen. So zweckmäßig die Übertragung der betreffenden Arbeiten an die Deputation für die Unterweserkorrektur, namentlich bezüglich der Herstellungskosten auch ist, so wird man dabei im Auge behalten müssen, daß durch die Benutzung eines Teiles der für die Unterweserkorrektur beschafften Geräte bei der Außenweserkorrektur, eine mehr oder weniger ins Gewicht fallende Verzögerung in der Fertigstellung der Arbeiten für die Unterweserkorrektur möglicherweise herbeigeführt werden wird, da ein Ersatz der abgegebenen Geräte, beispielsweise durch Miete, nicht wohl möglich ist und, von einer Neubeschaffung abgesehen, von dem dadurch bedingten Zeitverluste der großen Kosten wegen Abstand genommen werden muß. Die Herstellung einer Fahrwassertiefe von 5,0 m, innerhalb der vorgesehenen Bauzeit wird jedoch, soweit sich dies jetzt übersehen läßt, durch die Benutzung von Geräten bei der Außenweserkorrektur nicht in Frage gestellt.

A. Beschaffung von Geräten und Schiffen.

Die im Jahre 1889 bei der Werft Conrad in Haarlem in Bestellung gegebenen Geräte, nämlich 2 Cimerkettenbagger mit zugehörigen Schwemmapparaten, sowie ein Schwemmapparat mit Saugevorrichtung, sind im Laufe des Jahres 1890 in Betrieb genommen.

Als Schwemmapparat ist 1890 der umgebaute Bagger B I in Gemeinschaft mit dem Bagger Nr. 1 der Baudeputation, Abteilung Wasserbau, ebenfalls mit Erfolg verwendet worden.

Die außerdem im Jahre 1889 in Bestellung gegebenen 24 Klappenschuten wurden im letzten Baujahre — allerdings mit nicht unerheblicher Überschreitung der Lieferungsstermine — zur Ablieferung gebracht. Dieselben sind zum größten Teil bei den Baggerarbeiten auf der Weserstrecke Freihafen (Bremen) bis Vegesack in Dienst gestellt worden.

Der von der Eisenbahnbrücke bis etwa Hasenbüren gebaggerte Boden ist bisher zum Teil durch den an der Mündung des Winterhafens aufgestellten Bering'schen Schutenbagger beseitigt worden.

Bering ist jetzt gänzlich nach Hamburg übergesiedelt und hatte die Absicht, auch diesen Schutenbagger zu entfernen. Da jedoch dieser Bagger namentlich für die erforderlichen Aufhöhungen am Holz- und Fabrikenhafen auch für die Folge, sowohl für die Deputation für Häfen und Eisenbahnen als auch für die Deputation für die Unterweserkorrektur zur raschen Beseitigung der vom Freihafen bis Lankenau gebaggerten Massen mit Vorteil Verwendung finden wird, so ist ein Angebot Bering's, nach welchem derselbe diesen Bagger für M. 35 000 käuflich ablassen wollte, angenommen und der Bagger durch die Deputation für die Unterweserkorrektur erworben.

Durch diesen Bagger wird der für die verschiedenen Aufhöhungen an den Häfen nötige Boden stets und in billiger Weise beschafft werden können und ist zu erwarten, daß die aufgewendeten Anschaffungskosten durch bei den Aufhöhungen erzielte Ersparungen nach und nach gedeckt werden.

B. Ausführungsarbeiten.

I. Materiallieferung.

Vom 1. April 1890 bis 31. März 1891 sind beschafft:

Schlengenbusch...	393 539	cbm
Pfähle	1 162 625	lfd. m
Weidenruten	25 574	Bunde
Zaunbusch	479	cbm
Steine	13 591	"
Draht	86 163	kg
Tauwerk	25 902	kg.

Seit Beginn der Arbeiten sind im ganzen beschafft:

Schlengenbusch...	1 400 632	cbm
Pfähle	4 310 164	lfd. m
Weidenruten	125 294	Bunde
Zaunbusch	4 033	cbm
Steine	60 452	"
Draht	170 296	kg
Tauwerk	90 951	kg.

II. Buschwerksarbeiten.

Auf der Strecke von Bremen bis zum Schönebecker Sande sind nur die gewöhnlichen Unterhaltungsarbeiten erforderlich gewesen.

An dem Zusammenfluß von Weser und Lesum ist das im Projekte vorgesehene Trennungswerk, durch welches eine bessere Führung des Ebbe- und Flutwassers im Weserbette erzielt werden soll, in Angriff genommen und zum größten Teile bereits fertiggestellt worden. Im Anschluß hieran ist die rechte Uferlinie unterhalb des Begejacker Berges, km 17,5 bis km 18,5, durch Verlängerung vorhandener Schlengen, deren Köpfe durch mehr oder weniger lange Leitdammstücke verbunden worden sind, ausgebaut.

Auf der unterhalb km 22 gelegenen Weserstrecke bis Sandstedt sind neue Werke nicht angelegt worden.

Um die übermäßig große Flußbreite an der Nordspitze der Reiherplate, welche zu Sandablagerungen Veranlassung gab, einzuengen, sind am gegenüber liegenden rechten Ufer außer den bereits im Vorjahre zwischen dem Drepter- und Neuenlanderfiel angelegten Grundschwellen weitere Grundschwellen angelegt und sind die Köpfe derselben ebenfalls in der projektmäßig festgestellten Niedrigwasserlinie leitdammartig ausgebaut worden.

Der vorgesehene Leitdamm an der Luneplate wurde in Angriff genommen und nahezu vollständig hergestellt.

An den verschiedenen Durchschlägen sind auch im Jahre 1890 besondere Arbeiten nicht ausgeführt worden.

Die älteren Buschwerksbauten haben sich vortrefflich gehalten, so daß außer den gewöhnlichen Unterhaltungsarbeiten besondere Arbeiten nicht notwendig geworden sind.

Im Jahre 1891 werden Buschwerksarbeiten hauptsächlich zur Unterstützung der Baggerarbeiten zur Ausführung kommen und handelt es sich, abgesehen von den Durchschlägen im Strohanfer- und im Arme hinter der Dedesdorfer Plate, um die Anlage und Ausbildung weiterer Grundschwellen.

III. Baggerarbeiten.

Wie in den Vorbemerkungen bereits erwähnt ist, sind im Jahre 1890 die Baggerarbeiten Mitte März wieder aufgenommen. Es sind diese dann ununterbrochen bis zum 29. November 1890 fortgeführt und bereits Anfang Februar 1891 wieder in Angriff genommen; dies Baujahr kann als das zweite bezeichnet werden, in welchem die Baggermittel voll ausgenützt werden konnten. Bekanntlich sind im Jahre 1887

nur 170 000 cbm, im Jahre 1888 1 700 000 cbm Boden gebaggert, während dagegen im Jahre 1889 rund 3 750 000 cbm und vom 1. April 1890 bis zum 31. März 1891 im ganzen 4 103 903 cbm Boden gebaggert und beseitigt wurden. Von den im Jahre 1890/91 geförderten und beseitigten Mengen sind im Hauptstrom gebaggert: 3 821 368 cbm; zwecks Herstellung beziehungsweise Vertiefung von Lößchäfen 255 963 cbm und im Nebenarm hinter dem Harrier Sande zur Wiederherstellung der vertragsmäßigen Tiefe von 1 m unter ord. N. W. 12 800 cbm, sowie zur Aufräumung des Schwardecker Außen-Sieltiefes 13 772 cbm.

Von den im Hauptstrome gehobenen Massen sind durch den Unternehmer Bering gebaggert und beseitigt 62 016 cbm, an Private abgegeben 41 881 cbm.

Unternehmer Kalis hat für die Wiederzugänglichmachung von Ablagerungsflächen gebaggert und beseitigt 157 836 cbm; durch die Schwemmapparate einschließlich des Pumpenbaggers Wejer sind zu demselben Zwecke gefördert und zur Ablagerung gebracht 156 252 cbm. Die Dampfsprähme haben bewegt 2 639 010 cbm und durch die Schuten von 9 beziehungsweise 40 cbm Fassungsraum sind fortgeschafft 1 047 008 cbm.

Von dem durch die Dampfsprähme und durch die Schuten beförderten Boden von $2\,639\,010 + 1\,047\,008 = 3\,686\,018$ cbm sind unmittelbar zur Ablagerung gebracht 3 231 238 cbm.

Die Schwemmapparate und der Pumpenbagger Wejer haben 405 666 cbm und die Apparate von Kalis haben 35 342 cbm, welche durch Prähme und Schuten herangeschafft worden sind, unzugänglichen Ablagerungsflächen zugeführt.

Demnach stellt sich die Gesamtleistung der Schwemmapparate und des Pumpenbaggers Wejer auf $156\,152 + 405\,666$ cbm = 561 818 cbm und diejenige des Unternehmers Kalis auf $157\,836 + 35\,342 = 193\,178$ cbm.

Im Jahre 1890 ist auf der oberen Strecke vom Freihafen bis Begejaß nur verlängerter Tagesbetrieb eingeführt gewesen. Von km 18 (Begejaß) bis km 30 haben die auf dieser Strecke thätigen Bagger teils im Tag- und Nachtbetrieb, teils im verlängerten Betriebe (von 4 Uhr Morgens bis 9 Uhr Abends) gearbeitet. Unterhalb km 30 war auch wie im Vorjahre der Tag- und Nachtbetrieb eingeführt.

An der Nordspitze der Dedesdorfer Plate ist in diesem Jahre die im Jahre 1889 bereits hergestellte Rinne verbreitert und so vertieft worden, daß hier durch dieselbe eine kräftige Ebbeströmung vor Nordenham erzielt worden ist, durch welche Ablagerungen vor den Piers daselbst daher verhindert worden sind. Baggerungen sind im Nebenarm hinter dem Harrier Sande bei Kleinenfiel für die Jahre Dedesdorf-Kleinenfiel nur in ganz unbedeutendem Umfange (s. vorstehend), notwendig geworden.

Eine zahlenmäßige Angabe über die Mitwirkung des Stromes bei der Bodenbeseitigung kann noch nicht gemacht werden, da eine vollständige Verarbeitung der letzten Peilungen bisher nicht hat ermöglicht werden können; die bisherigen Ermittlungen lassen jedoch erkennen, daß die Mitwirkung des Stromes vollkommen den gehegten Erwartungen entspricht.

Durch die Inbetriebsetzung der von der Werft Conrad gelieferten Schwemmapparate unter Zuhilfenahme des Pumpenbaggers Wejer und des umgebauten Baggers B I war es möglich, den größten Teil des auf der Strecke von Hasenbüren bis Farge gebaggerten Bodens genügend beseitigen zu können, und konnte daher der mit dem Unternehmer Kalis abgeschlossene Vertrag wegen Aufräumung bereits unzugänglicher Ablagerungsflächen, nachdem diese durch dessen Apparate zum Teil wieder zugänglich gemacht worden waren, aufgehoben werden.

Da der Zustand des Schwardecker Außentiefes wieder zu Klagen Veranlassung gab, so ist daselbe im letzten Jahre einer gründlichen Aufräumung unterzogen worden, und darf erwartet werden, daß, abgesehen von kleineren Aufräumungsarbeiten, welche auch fernerhin nicht zu umgehen sein werden, bis zur endgültigen Regelung der preussischen Abwässerungsverhältnisse Aufräumungsarbeiten in erheblichem Maße nicht mehr erforderlich werden. Die Peilungen, welche im Monat März vorgenommen sind, haben ergeben, daß das Schwardecker Außentief in einem guten Zustande sich befindet.

Kollisionen sind im Jahre 1890 in größerer Anzahl als in den Vorjahren vorgekommen; es ist dies jedoch vorzugsweise darauf zurückzuführen, daß die Anzahl der Fahrzeuge bedeutend vermehrt ist, und die Brähme und Schuten gezwungen waren, sich in sehr engen und zum Teil seichten Fahrwassern zu bewegen.

Verleßt sind vom 1. April 1890 bis 31. März 1891 im Betriebe 105 Personen, umgekommen 1 Person.

C. Kosten.

Über die bis zum 31. März 1891 verausgabten Summen giebt die Anlage Auskunft.

D. Vermessungen und Beobachtungen.

Das im dritten Jahresbericht erwähnte Präzisionsnivelement am rechten Weiserufer ist durch die trigonometrische Abteilung der preussischen Landesaufnahme von Begejock bis Geestemünde zur Ausführung gebracht und sind von derselben die erlangten Ergebnisse in dankenswerter Weise zur Verfügung gestellt worden. Die notwendige Kontrolle der Pegel am linken Weiserufer, namentlich des in Brake befindlichen Pegels wird, im kommenden Sommer ausgeführt werden.

E. Bureau- und Verwaltungseinrichtungen.

Das Bureau von Lemwerder wurde nach Begejock verlegt, weil die Hauptbaustellen jetzt von diesem Orte aus besser zu erreichen sind. Durch die Inangriffnahme der Außenweiserkorrektur wurde die Verlegung des Nordenhamer Büreaus nach dem Außengroden vor Blexen notwendig. Diese beiden Büreaus sind ebenfalls durch eine Telephonleitung mit dem Zentralbureau und mit den übrigen Büreaus auf der Strecke verbunden worden. Auf dem Bauhofe zu Brake ist ein neuer Arbeitsschuppen hergestellt. Ferner wurde die Erweiterung des Material- bzw. Inventarlagers notwendig.

Die Einfriedigung der Werft in Brake mußte einer notwendigen Reparatur unterzogen werden; außerdem sind auf dem Bauhofe zu Brake gepflasterte Wege hergestellt und ist ein Teil des Ufers der Werft hochwasserfrei aufgehöhht worden, um als Lagerplatz Verwendung zu finden.

F. Beamte.

Abgegangen sind:

Abteilungsbaumeister Rudloff, Ingenieur de Bries und die Streckeningenieure Capteyn und Frey. An Stelle des Ingenieur de Bries ist in das Zentralbureau eingetreten Ingenieur van Ruyven. Die Abteilungsbaumeisterstelle in Brake ist Meendsen-Bohlken, früher Streckeningenieur in Begejock, übertragen. Nach Begejock ist Streckeningenieur de Thierry, früher in Brake, versetzt. Ingenieur Sveistrup wurde von Bremen nach Bremerhaven versetzt. In das Zentralbureau trat neu ein Ingenieur Schröder. Die von de Thierry verwaltete Elsflether Strecke wurde dem Ingenieur Günther übertragen.

In der Zeit vom 1. April 1890 bis 31. März 1891 sind angenommen:

13 Bagger- und Schiffsführer,

13 Maschinisten,

ausgetreten:

2 Bagger- und Schiffsführer,

7 Maschinisten.

Beschäftigt werden am 31. März 1891:

52 Bagger- und Schiffsführer,

55 Maschinisten,

von denen 8 Führer und 5 Maschinisten bis jetzt noch gegen Tagelohn arbeiten.

Der Oberbandirektor.

(gez.) Franzius.

Übersicht der für die Unterweiserkorrektur in der Zeit vom
13. Juli 1886 bis 31. März 1891 verausgabten Geldmittel.

Unteranlage 2.

I. Landankauf und Entschädigung.

Pof. 1.	Erwerbung von eingedeichtem Land	M.	—
" 2.	Erwerbung von Außendeichsland	"	—
" 3.	Entschädigung für eingedeichtes bei der Korrektur aus- zuweisendes Land	"	—

II. Graben, Baggern und Fortschaffen von Boden.

Verdingene Arbeit.

Pof. 1.	Baggerarbeiten einschließlich Transport	M.	336 256,09
" 2.	Grabarbeit	"	—

Eigener Betrieb.

" 3.	Betriebsmaterialien	"	589 494,93
" 4.	Löhningen	"	1 436 101,59
" 5.	Geräte, Anschaffung und Unterhaltung	"	5 425 310,60

III. Korrekturwerke.

Pof. 1.	Packwerke und Senfstücke, Material	"	3 049 910,85
" 2.	Packwerke und Senfstücke, Arbeit	"	1 407 585,59

IV. Nebenanlagen.

Pof. 1.	Deichverlegungen	"	—
" 2.	Änderung der Be- und Entwässerungsanlagen (Ent- schädigung an Oldenburg)	"	2 478 000,—

V. Bauverwaltung.

Pof. 1.	Gehalte, Reisekosten	"	323 151,80
" 2.	Allgemeine Kosten, Mieten, Büreaubedarf	"	413 928,66
" 3.	Bereisungsdampfer, Barkassen u. Boote zum Messen u. s. w. a. Anschaffung, Unterhaltung u. Betriebsmaterialien	"	258 734,91
	b. Löhningen	"	169 441,35
" 4.	Unvorhergesehenes	"	15 988,07

Hierzu:

1.	Verlegung der Weser (1888, Verhdlg. S. 267, 303) ...	"	240 605,22
2.	Durchstich der langen Bucht (1888, Verhdlg. S. 295) ...	"	2 182 000,—
3.	Kosten an Preußen für die Vorarbeiten	"	33 881,29
4.	Entschädigung an die Warflether Gemeinde	"	15 000,—
		M.	18 375 390,95

Hiervon ab:

Abzufehrende außerordentliche Einnahmen für an Private ab- gegebenen Sand, für Pacht und Materialien etc.	"	117 661,23
Gesamtausgabe ...	M.	18 257 729,72

Zur Verfügung gestellt sind	M.	30 000 000,—
Ausgabe	M.	18 257 729,72
Laufende Verbindlichkeiten	"	79 236,04
	"	18 336 965,76

Es bleiben daher verfügbar... M. 11 663 034,24

Bremen, den 26. Mai 1891.

Der Oberbanddirektor:

(gez.) Franzius.