

Verantwortl. Redakteur: R. D. Köhler in Stettin.
Verleger und Drucker: R. Graßmann in Stettin, Kirchplatz 3-4.

Bezugspreis:
in Stettin monatlich 50 Pf., mit Botenlohn 70 Pf.,
in Deutschland vierteljährlich 1 Mk. 50 Pf., mit Botenlohn 2 Mk.

Anzeigen: die Kleinzeile oder deren Raum im Morgenblatt
15 Pf., im Abendblatt und Neuen 30 Pf.

Stettiner Zeitung.

Abend-Ausgabe.

Annahme von Anzeigen Kohlmarkt 10 und Kirchplatz 3.

Vertretung in Deutschland: In allen größeren Städten
Deutschlands: H. Mosse, Haenstein & Vogler, G. L. Daube,
Innsbrunn, Berlin, Bern, Bielefeld, C. W. G. G. G.
Görlitz, H. Thiemer, Greifswald, G. Mies, Halle a. S.,
J. L. Bock & Co., Hamburg, J. H. Neumann, A. Steiner,
Wilmanns & Co., in Berlin, Hamburg und Frankfurt a. M.,
H. Fischer, in Kopenhagen Aug. J. Wolff & Co.

Die neuen Hafen-Anlagen Stettins.

Am Freitag werden die neuen Hafenanlagen eingeweiht und dürfte es unsere Leser interessieren, Näheres über dieselben zu erfahren. Unsere Mittheilungen entnehmen wir den von dem Magistrat in einer geschmackvoll ausgestatteten Festschrift gemachten Angaben des Herrn Stadtrat Wendt. Die langen Verhandlungen, welche mit der kgl. Regierung und der kgl. Eisenbahnverwaltung geführt werden mußten, ehe das Projekt gesichert war, haben wir f. 3. ausführlich behandelt, wir wollen uns daher heute auf eine Beschreibung der neuen Anlagen beschränken.

Der Stettiner Freiebezirk hat eine Gesamtfläche von 61 ha, von denen 22,37 ha auf die Wasserflächen entfallen. Vorläufig ist jedoch nur ein Hafenbecken und der Wendepark mit zusammen 15,13 ha Wasserfläche ausgeführt. Das Hafenbecken hat eine Breite von 100 m und in Bezug auf Mittelwasser eine Tiefe von 7 m. Die östliche Begrenzung des Hafenbeckens wird durch eine 1203 m lange Kaimauer, die westliche Begrenzung durch eine 627 m lange Kaimauer gebildet. Zwischen dem Ende des Westkais und der Hafeneinfahrt erweitert sich das Becken zu einem Wendepark, dessen eingeschriebener Kreis bei 20 m Abstand von den Ufern, einen Durchmesser von 190 m hat. Zur Herstellung des Hafenbeckens und des Wendeparks wurden 1 033 129 cbm zum geringeren Theil durch Hand- und Lokomotivenbetrieb im Trocknen, in der Hauptsache durch kombinierten Baggers- und Spülbetrieb bewegt. Die neuangelegten Kaimauern, welche das Hafenbecken sowie zum Theil den Wendepark begrenzen und sich im Dünzick an die alten Bollwerke anschließen, haben eine Gesamtlänge von 2550 m; außerdem ist an der einen Seite des Wendeparks ein 360 m langes hölzernes Bollwerk errichtet, welches später zu einer Kaimauer ausgebaut werden soll. Durch den Ausbau des zweiten Hafenbeckens lassen sich wei-

tere Kais in einer Länge von 1800 m schaffen, so daß nach vollständigem Ausbau des neuen Hafens eine Gesamtlänge von 4350 m zur Verfügung stehen wird. Eine derartige Länge reicht für etwa 60 Seeschiffe mittlerer Größe aus. Die Oberkante des Kaismauers sowie das neue Hafenbecken liegen hochwasserfrei auf + 3,15 Baumbrückenpegel. Da die früheren Weisen auf + 0,85 B. P. also nur 20 cm über M. W. lagen, ist somit eine Aufhöhung des Geländes um 2,30 m notwendig gewesen. Die Bodenmenge, welche für diese Aufhöhung angeliefert werden mußte, ist indessen erheblich größer gewesen als sich rechnungsmäßig aus der früheren und jetzigen Höhenlage des Geländes ergibt. Die oberen Bodenschichten der Weisen bestehen nämlich bis zu einer Tiefe von 9 m aus Torf, Moor und Schluff, erst dann folgt Sand, dessen Korn allmählich an Größe zunimmt. In Folge dessen trat eine erhebliche Zusammenpressung der oberen Schichten bei der Aufhöhung ein, so daß für eine Fläche von rd. 25 ha eine Bodenmenge von rd. 1 000 000 cbm gebraucht wurde. In Rücksicht auf diese Bodenbeschaffenheit wurde für die Kaimauern eine tiefe Pfahlgründung gewählt, bei welcher auf je 1,25 m Kailänge 5 Gerab- und 3 Schrägpfähle von 13 bis 15 m Länge und 35 bis 40 cm mittlerem Durchmesser entfallen. Außer diesen Pfählen ist in der ganzen Länge der Kaimauern eine hintere Spundwand, deren Bohlen eine Stärke von 18 cm und eine Länge von 10 m haben, angeordnet worden, um das Nach- und Durchdringen des Bodens zu verhindern. Eine weitere 24 cm starke Spundwand haben ferner die kurzen, am offenen Wasser gebauten Kaitreppen erhalten. Es ist dies in Rücksicht auf die bessere Wasserhaltung beim Verladen des Pflastroses geschehen. Pfähle und Spundwände sind durch Längs- und Querneilen zu einem mit Bohlen abgelegten Pflastrof ver-

einfach. Keller und Dachgeschoß aus 6 Geschoßen.

Auf der Hinterseite des Speichers ist ebenfalls für die Eisenbahnverladung — in Höhe des Erdgeschoßes eine 1,5 m breite Ladebühne angeordnet, während auf der Wasserseite von jeder der 6 Abtheilungen nur eine kürzere, beiderseitig mit Treppen ausgestattete Ladebühne von 1,3 m Breite vorgesehen ist.

Für die einzelnen Böden sind folgende Belastungen angenommen:

1. (Erd-)Geschoß . . . 1800 kg pro qm
2. Geschoß . . . 1500 " " "
3. und 4. Geschoß . . . 1000 " " "
- Bodengeschoß . . . 500 " " "

Von der Strakenfahne können das Erdgeschoß, sowie das 2., 3. und 4. Geschoß durch die zwischen Schuppen und Speicher angeordneten fahrbaren Kräne von 1500 kg Tragfähigkeit bedient werden. Außerdem ist in jeder der Hauptabtheilungen auf der Strakenfahne 1 Aufzug von 1500 kg Tragfähigkeit und auf der Hinterseite eine hydraulische Winde von ebenfalls 1500 kg Tragfähigkeit sowie eine Handwinde von 750 kg vorhanden.

Das Maschinen- und Kesselhaus liegt am Südtal des Hafens und ist vom Wasser durch eine ca. zwanzig Meter breite Verkehrsstraße getrennt. Das Gebäude hat eine Länge von 73,5 m und eine Tiefe der Füllgebäude von 17 m, des Mittelbaues von 20 m. In dem vorgezogenen mehrgeschossigen Mittelbau befinden sich außer einigen Räumen, welche unmittelbar für den maschinellen Betrieb notwendig sind, mehrere Räume für Büreau- und für den Aufenthalt des in der Station beschäftigten Personals.

Das gleichfalls am Südtal neben dem Maschinenhaus belegene Werkstattgebäude ist ein zweigeschossiger Bau mit annähernd quadratischer Grundform und einem eingeschossigen Anbau, in dem die Schmiede untergebracht ist. Das Erdgeschoß enthält außer dieser Schmiede eine Schlosserei, die Aufstellschäume für die Lokomotivführer und Heizer und eine Brausebadanlage, in dem Obergeschoß die Tischlerei, eine Werkstatt für den elektrischen Betrieb und Materialräume. Der unter halbteils, oben freisitzende Thurm enthält in seinem Obergeschoß ein Wasserreservoir, dessen Inhalt zur Speisung der Lokomotiven Anwendung finden soll. Die Geschoße sind durch eine schmale, aber weite Treppe, deren Zugang sich an der Wasserseite befindet, verbunden. Die Stellräume dienen zur Aufnahme von Schmierölen, Kohlen, sowie des Kessels für die Heizung. Das Gebäude hat eine Niederdruck-Dampfheizung nach dem patentierten System von Kämpfer.

Der Lokomotivschuppen, hinter dem Werkstattgebäude gelegen, hat eine rechteckige Grundform von 21 m Länge und 18 m Tiefe. Von der einen Schmalseite aus führen parallel zum Maschinenhaus in den Schuppen 3 Gleise, die je 2 Lokomotiven Platz geben. Für den Rangirungszweck sorgen 6 große, im Lichten 40 cm weite, schmale, aber tiefe, die derart angeordnet sind, daß der Schornstein der eingezogenen Lokomotive sich unmittelbar unter ihnen befindet. Zur Reinigung der Lokomotiven sind unter den Gleisen Gruben von 0,90 m Tiefe und 1,20 m Breite angeordnet, die beiderseits durch Stufen zugänglich sind.

An der Hauptverkehrsstraße, die von der Einfahrt in den Freiebezirk zum Südtal führt, liegt eine Kaffee- und Speisehalle für die Hafenarbeiter, welche zunächst als provisorisches Verwaltungshaus dient.

An der Südgrenze des Freiebezirks ist das Verwaltungsgelände im Bau begriffen. Es bildet mit seiner nach der Dresdenerstraße gerichteten Front zugleich die Südgrenze. Das Erdgeschoß enthält vom Haupteingang unmittelbar zugänglich die Verwaltungs- und Kassieräume der Staatsbahn, der Steuerbehörde, der Stadt und der Reichspost. Im 1. Stockwerk sind außer weiteren städtischen Büreaus die Wohnungen für den aufstehenden obersten Beamten der Steuerbehörde und für den städtischen Hafeninspektor untergebracht. Die oberen Geschoße enthalten Wohnungen für die Beamten, deren Dienst ihre ständige Anwesenheit im Hafengebiet wünschenswert erscheinen läßt. Das Kellergeschoß enthält außer der beiden unteren Geschoße vorgesehenen Warmwasserheizung Kellerräume für die Beamten. Das 1520 qm große Gebäude schließt sich in der Architektur und der Ausführung den übrigen Bauten des Hafens an.

Neben dem Verwaltungsgelände gelegene Abfertigungsschuppen dient zur zollamtlichen Abfertigung von Gütern, welche bei ihrer Ueberführung in das Zollausland eine Rückvergütung der inländischen Steuer erhalten. Es ist ein rechteckiger, eingeschossiger Bau von 16,3 m Länge, 10 m Tiefe und 6,5 m Höhe; der Fußboden des Lageraumes liegt wie der der Kailänge 1,02 m über dem Pflaster. Außer dem Lageraum sind 2 Räume für die Zollbeamten vorhanden. Neben den vorgenannten Säulenhallen befinden sich im Hafengebiet noch mehrere Wohngebäude mit Aufstellschäumen für Weichensteller, Förderbänder und in den Nebenhallen, ein Hafenhaus an der Hafeneinfahrt sowie eine Anzahl von Wohnen. Alle diese Gebäude sind bezüglich der Fundierung und äußeren Ausstattung nach denselben Gesichtspunkten behandelt wie die Hauptgebäude.

Zur Bedienung der Längs- und Ladevorrichtungen wurde hydraulische Kraftübertragung gewählt. In der Mittelhalle der Maschinenstation befinden sich zwei 800-ferdige Dampfpressumpen, von denen jede in der Stunde 42 cbm Presswasser von 50 Atm. Betriebsdruck liefern kann. Das Presswasser erhält seinen Druck durch einen Kraftsummler mit Trommelbelastung, der 800 Liter Fassungsvermögen besitzt und in dem östlichen Thurm der Station untergebracht ist. Nach vollständigem Ausbau des Hafens sind für den Kraftbetrieb Dampfpressumpen von zusammen 320 Pferdestärken erforderlich, wobei vorausgesetzt ist, daß die Arbeit der Maschinen von 4 Kraftsummlern unterstützt wird. In Folge dessen ist in der Mittelhalle Platz für die Aufstellung von 2 weiteren Dampfpressumpen von je 80 Pferdestärken vorgesehen. Der westliche Thurm des Maschinenhauses wird den zweiten Kraftsummler aufnehmen, während der dritte und vierte Kraftsummler außerhalb und zwar am Ende der Druckleitung aufgestellt werden sollen. An Belegungen und sonstigen

Maschinen, welche durch die hydraulische Zentrale bedient werden, sind zunächst beschafft: a) für den Kraftbetrieb: 15 Kräne von 1500 kg Tragfähigkeit, 2 Kräne von 2500 kg Tragfähigkeit, 1 Kran von 5000 kg Tragfähigkeit, 6 Spills von 1000 kg Tragkraft. b) für den Speicherbetrieb: 2 Kräne von 1500 kg Tragfähigkeit, 6 Frachtaufzüge für 1500 kg. Kraft, 6 Winden von 1500 kg Tragfähigkeit. Außerdem befindet sich in der Nähe des Maschinenhauses noch ein gleichfalls hydraulisch betriebener Aufzug von 1500 kg Tragfähigkeit, welcher durch geeignete Rippmaagen die Ueberführung der unterhalb der Dampfessel angeammelten Asche in die Weiterbeförderung bestimmte Fuhrwerke vermittelt. Die sämtlichen Kräne sind fahrbare und an den Schuppen als einbürtige, an den freien Lagerplätzen dagegen als zweibürtige Portalkräne ausgebildet. Die hydraulischen Spills zwischen dem Verkehrs- und Ladegeleis sollen zum Verholen von Schiffen und Eisenbahnwagen dienen. Die Verbindung zwischen den Dampfpressumpen in der Zentralstation und den einzelnen Verbandsstellen wird durch eine Druckleitung gebildet, deren Hauptkranz in dem begehren Kanal der Kaimauer untergebracht ist. Dem Speicherbetrieb dient eine Zweileitung, welche zwischen den Schuppen und dem Speicher liegt und vor dem ersten Schuppen sowie hinter dem zweiten Schuppen mit der Hauptleitung in Verbindung steht.

Das verbrauchte Wasser wird durch eine unmittelbar neben der Druckleitung befindliche Rückleitung einem im zweiten Stockwerk des Mittelbaues der Zentralstation untergebrachten Wasserreservoir von 25 cbm Fassungsvermögen zugeführt und fließt aus diesem Reservoir wiederum den Pressumpen zu. Für den Winterbetrieb findet in dem Reservoir eine Anordnung des Wassers durch ein System von Röhren statt, welche mittelst Dampf aus der Kesselstation geheizt werden.

In der westlichen Seitenhalle des Maschinenhauses haben die Maschinen für die elektrische Beleuchtung Aufstellung gefunden und zwar zwei stehende Verbund-Dampfmaschinen von je 130 und eine liegende von 320 effektiven Pferdestärken. Diese Maschinen arbeiten zusammen mit einer Akkumulatorenbatterie von 40 Kilowatt Leistungsfähigkeit, welche in dem Bodengeschoß des von der Maschinenhalle durch eine Mauer getrennten Akkumulatorenhauses aufgestellt ist. In der Halle ist Platz für eine weitere Dampfmaschine von 320 effektiven Pferdestärken und in dem Bodengeschoß und Kellergeschoß des Akkumulatorenhauses für zwei weitere Batterien von je 40 Kilowatt. Die Lichtstation soll nicht nur den Freiebezirk mit Licht, sondern auch die beiden auf der rechten Oederuferseite gelegenen Stadttheile Kaschubie und Silberwiege mit Licht und Kraft versorgen. In Rücksicht hierauf war die Wahl der Stromleitung und des Stromsystems durch die Verhältnisse gegeben, welche seitens der Stettiner Elektrizitätswerke für die Stadttheile auf dem linken Oederufer geschaffen sind, d. h. es mußte das Gleichstrom-Drucksystem gewählt werden, wodurch die Möglichkeit offen gehalten ist, die Elektrizitätswerke auf dem linken und rechten Oederufer zu einem ökonomischen Gesamtbetriebe zu vereinigen. Das Licht hat Aufhänger aus eisenbandarmierten Bleitafeln und einen blanken Mittelleiter.

Der für den hydraulischen und elektrischen Betrieb erforderliche Dampf wird durch die in der östlichen Seitenhalle des Maschinenhauses untergebrachte Kesselanlage geliefert. Es sind zur Zeit 2 Kessel von je 80 qm und 3 Kessel von je 90 qm vorhanden. Durch die Aufstellung von je 2 weiteren Kesseln läßt sich eine Gesamtfläche von 610 qm schaffen. Die Kessel sind Großwasserräumkessel und arbeiten mit 8 Atm. Ueberdruck.

Von den Hafengeleisen des Freiebezirks, welche nach dem vollständigen Ausbau eine Gesamtlänge von rund 25 km haben werden, sind zunächst rund 15 km zur Ausführung gekommen. Es ist theils der gewöhnliche Oberbau (Schienenprofil VI d) auf hölzernen Querschwellen, theils Daarmann'scher Oberbau gewählt worden. Die letztere Bauart hat vorzugsweise dort Anwendung gefunden, wo es in Rücksicht auf den Fahrwerksverkehr notwendig war, die Gleise einzupflastern. Im jedoch die für diesen Oberbau immerhin erheblichen Kosten nach Möglichkeit herabzumindern, ist die Veranschaffung der unmittelbar am Kai belegenen Strecken, welche nicht dem durchgehenden Verkehr der Fuhrwerke dienen, sondern nur das Heranfahren an den Kai gestatten sollen, fortgelassen worden. Für die Verlegung der Eisenbahnwagen sind Zentfimalwagen für 40 000 kg Wiegekraft vorgesehen.

Die Verkehrsstraßen sind mit guten schwedischen Reihensteinen, die Lagerplätze mit altem Material gepflastert, welches zur Zeit des Hafenausbau durch Neupflasterung im Innern der Stadt frei wurde. Die Bürgersteige sind durch Granitplatten, Granitplatten oder durch Mosaiksteine befestigt, theils auch nur als Kiesweg ausgeführt. Es sind hergestellt rd. 36 898 qm Pflaster für Verkehrswege, rd. 26 635 qm für Lagerplätze und rd. 10 438 qm Bürgersteige. Zur Verlegung von Fuhrwerken dienen zwei im Hauptthore am Parkhaus angeordnete Zentfimalwagen von je 10 000 kg Wiegekraft. Auf dem jetzt ausgebauten Hafengebiet sind ferner ein Rohrthorn für Trinkwasser und Feuerlöschzwecke, eine Gasbeleuchtungsanlage und Feuer-Telegraphen mit entprechend verteilten Feuerwehrem angelegt; auch durchgeführte die Entwässerung ein Kanalsystem die Straßen und Plätze des Hafengeländes. Für den Eisenbahnverkehr, welcher nach dem Hafenvertrage vom 20./23. Juni 1894 sowohl bezüglich des Dünzick-Bahnhofes als auch bezüglich des Freiebezirks bei Errichtung der Anlagen an die Stadt übergehen soll, sind vor der Hand 3 Rangierlokomotiven beschafft, welche mit zunehmendem Verkehr und fortwährendem Ausbau der Anlagen auf 6 Stück vermehrt werden sollen.

In dem Dünzick-Bahnhof ist eine zweite Schiffsfahne zwischen dem oberen und unteren Hafenbecken entstanden, so daß eine erhebliche Entlastung der Ober- und Unterbecken möglich ist und die Verkehrsverhältnisse, welche früher durch die Reparatur der 4 Oberbecken eintreten, beseitigt worden sind. Außerdem ist durch den Kanal das ganze im südlichen Theile befindliche Gebiet zwischen dem Kanal und der Mühlstraße aufgeschlossen worden. Der Kanal hat eine Länge von 1180 m, eine Spiegelbreite

von 60 m, eine Sohlenbreite von 42 m und in Bezug auf M. W. eine Tiefe von 6 m. Es wurden für Herstellung des Kanals 482 182 cbm ausgehoben. Der Boden wurde auf der Fläche zwischen dem Kanal und der Mühlstraße untergebracht. Der Ober-Dünzick-Kanal wurde von 40 auf 100 m im Wasserpegel und von 23 auf 79 m in der Sohle verbreitert und von 5,7 auf 7 m vertieft, so daß derselbe jetzt eine vorzügliche Schiffahrtstraße von dem unteren Hafen nach dem Dünzick und dem Freiebezirk geworden ist. Die Ausführung dieser Arbeiten erforderte eine Bodenbewegung von 372 127 cbm, welche auf dem Bodenberger Heider und der Schlächterwiese abgelagert wurden. Der Dünzick wurde bis zur Hafeneinfahrt auf 7 m vertieft und verbreitert. Die Verbreiterung beginnt bei den Bieker u. Hardmann'schen Zuckerhütten und beträgt bei der Hafeneinfahrt 40 m, so daß an der letzteren Stelle jetzt eine Gesamtbreite von 120 m vorhanden ist. Die ausgehobenen 101 767 cbm Boden wurden auf der Schlächterwiese untergebracht.

Die Ober- und Unterbecken sind durch den Kanal von 120 m auf 150 m verbreitert und selbstverständlich auch auf 7 m vertieft worden. Gleichzeitig wurde bei der Abwägung des Dünzick durch Fortbaggerung der Weichholzwiese ein Wendepark von 170 m Durchmesser geschaffen. Diese Arbeiten wurden von der königlichen Staatsregierung ausgeführt und zwar, soweit sie auf das städtische Gebiet entfallen, auf Kosten der Stadt. Die Bodenbewegung innerhalb des städtischen Gebietes betrug 430 000 cbm, welche zur Aufhöhung der Schlächterwiese Verwendung gefunden haben. Einschließlich Herstellung des Hafenbeckens hat mithin für die Verbesserung des städtischen Hafenbeckens eine Bodenbewegung von 2 467 324 cbm stattgefunden. Zum größeren Theile erfolgte diese Bodenbewegung, wie schon bei der Beschreibung des Hafenbeckens erwähnt wurde, durch kombinierten Baggers- und Spülbetrieb. Zu erwähnen bleibt noch, daß für die Durchführung der Baggararbeiten außerhalb des Freiebezirks der Ankauf der früher im Besitz des preussischen Staates befindlichen Schlächterwiese für den Preis von 400 000 Mark und einer Anzahl von Privatgrundstücken auf dem Weichholz für den Preis von 386 000 Mark notwendig wurde. Die Gesamtkosten vertheilen sich nach den hauptsächlichsten Bauausführungen in folgender Weise: Erarbeiten für die Herstellung des Hafenbeckens einschl. des Wendeparks und für die Aufhöhung des Hafengeländes Mark 1 700 000, Kaimauern 3 000 000, 2 Kailänge 950 000, Warenlager einschl. maschineller Einrichtungen 1 117 500, Verwaltungsgelände 495 000, Maschinenhaus einschl. des Schornsteins 250 000, Sonstige Hochbauten 270 000, zollfähige Einfriedigung einschl. der schwimmenden Zollaufbahrung an der Hafeneinfahrt 180 000, maschinelle Einrichtungen mit Ausschluß der im Speicher befindlichen Aufzüge und Winden 700 000, Gleisanlagen 875 500, Pflasterungen und Begeanlagen 1 200 000, Lokomotiven 100 000, sonstige Anlagen für Gas- und Wasserleitungen, für Kanalisation, Spülkanal, Personenfähre u. s. w. 694 500, Erarbeiten für Herstellung des Dünzick-Bahnhofes und für Verbesserung des Fahrweges im Ober-Dünzick-Kanal, im Dünzick und in der Oeder (einschl. 31 200 Mark für Grunderwerb) 1 030 000, im Summa Mark 12 562 500.

Von diesen Kosten entfallen rd. 10 562 500 Mark auf den Freiebezirk und rd. 2 000 000 Mark auf die Arbeiten außerhalb des Freiebezirks. Außerdem beträgt der Werth des durch den Freiebezirk in Anspruch genommenen Grund und Bodens — auch wenn das Quadratmeter nur mit 5 Mark berechnet wird — 3 050 000 Mark.

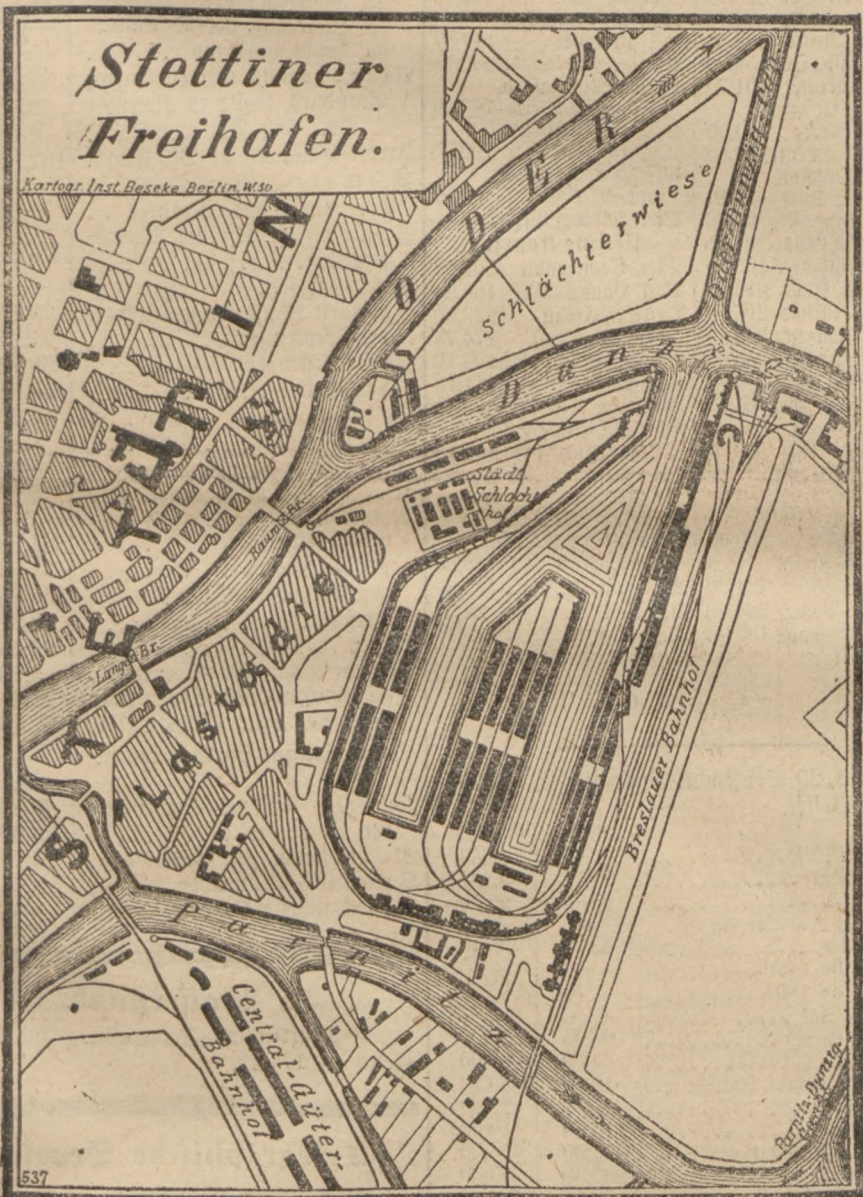
Die Ausführung des Projektes erfolgte durch den Stadtbaurath Krause unter Mitarbeit des Stadtbauamteilers Wendt; bei der architektonischen Durcharbeitung der Hochbauten waren die Architekten Nicolaus und Gutentum beschäftigt. Die obere Bauleitung lag in den ersten Jahren der Bauausführung in Händen des Stadtbauraths Krause und nach der Vernichtung desselben zum Stadtbaurath der Stadt Berlin seit dem 1. Juli 1897 in Händen seines Nachfolgers, des Stadtbauraths Wendt. Die örtliche Bauleitung wurde zunächst durch den Stadtbauamteiler Wendt und nach dessen Wahl zum Stadtbaurath durch den Stadtbauamteiler Große und den Architekten Nicolaus wahrgenommen. Außerdem waren vorübergehend beschäftigt die Regierungsbauführer Krause, Betac und Kagenmeier, sowie die Ingenieure Bethäuser und Szumann.

Das große Verwaltungsgelände wurde getrennt von den übrigen Hafenbauten behandelt. Das diesbezügliche Projekt wurde durch Stadtbaurath Meyer aufgestellt und wird unter dessen Leitung ausgearbeitet. Mit der örtlichen Bauleitung dieses Geländes ist der Architekt Boldt betraut. Bei der Bauausführung wurden 95 Unternehmer und Lieferanten beschäftigt. Die Anzahl der auf der Baustelle beschäftigten Arbeiter, Handwerker, Maschinenisten, Baggermeister betrug zeitweise bis 1000 und in den Tagen kurz vor der Einweihung noch 800. Die Arbeiten wurden am 6. Februar 1894 in Angriff genommen und haben somit 4 1/2 Jahre gedauert.

Der Bericht schließt mit dem Wunsch: Möge das jetzt vollendete Werk, welches mit großen Kosten einem schwierigen Baugrunde abgeronnen werden mußte, der alten Handelsstadt eine Zeit neuer Entwicklung erschließen und einer thätigen Kaufmannschaft als brauchbares Hilfsmittel in dem Kampfe um die Erhaltung und Erweiterung des bisherigen Handelsgebietes dienen.

Aus dem Reiche.

Dem Komitee für die Ausstellung vom Roten Kreuz ist vom Oberhofmeister der Kaiserin, Frhr. v. Mirbach, die Mittheilung zugegangen, daß die Kaiserin das Protektorat über die Ausstellung übernommen hat. — In Zeulenroda, Neuh. a. S., wurde am Sonntag ein **Denkmal für Kaiser Wilhelm I.** feierlich enthüllt. An der Feier nahm die gesamte Einwohnerschaft Theil. — Der Generalleutnant **J. D. Rudolph v. Wartenberg**, der frühere langjährige Kommandeur des Kadettenkorps, ist gestern in Berlin, nahezu 82 Jahre alt, gestorben. — Der Geh. Regierungsrath und vortragende Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, **Germann**



bunden, welcher seinerseits den Beton- und Mauerkörper der Kaimauer trägt. Die Außenflächen der Kaimauern sind mit guten wetterbeständigen Steinen verblendet, die Gassen, Treppen und oberen Abdeckungen dagegen aus schwedischem Granit hergestellt.

Die Kais sind in Entfernungen von je 10 m mit Weichenpfeilen, in Entfernungen von je 40 m mit eisernen Leitern ausgestattet. Am Südtal befindet sich eine vorpringende größere Doppel- und einfache Ränge und feierliche Doppelringe. In der Kaimauer ist der ganze Länge nach ein begehbarer Kanal ausgehauen, in welchem die Druck- und Rückleitungen für die hydraulischen Belege untergebracht sind. Auf dem Vorgelege des Kais sind zunächst 2 Bahngleise angeordnet, von denen das nördliche als Verkehrsgeleis und das südliche als Ladegeleis benutzt werden soll. Hinter diesen Gleisen liegen die Schuppen bzw. freien Lagerplätze, auf deren Landseite sich wiederum 2 Bahngleise und darauf folgende eine Straße für den Fahrwerksverkehr anschließen. Derjenige dieser Straße nach vorhandene Platz wird theils durch Speicherbauten mit dahinter liegenden Gleisen, theils durch Rangiergleise im Anspruch genommen.

Die Schuppen, von denen zunächst 2 gebaut sind, haben eine Tiefe von 30 m, eine Länge von 182 m und somit eine nutzbare Grundfläche von 5460 qm. Da in dem ganzen Freiebezirk Platz für 10 solcher Schuppen ist, läßt sich eine gesamte Schuppenfläche von 54 600 qm schaffen. Das Fundament besteht aus einzelnen Pfahlbündeln und darüber gemauerten Pfeilern, welche ihrerseits die Trägerkonstruktion mit dem 1,12 m über Schienenoberkante liegenden Schuppenboden aufnehmen. Die beiden Giebel sind massiv hergestellt, während die Landseite aus einer eisernen Fachwerkwand mit einzelnen Thüren und die Wasserseite aus Holzbohlen besteht, durch welche das Innere des Schuppens auf längere Strecken freigelegt werden kann. Das mit doppelter Pappe eingedeckte Dach wird durch eine gefällige Eisenkonstruktion getragen, welche auf den Schuppenwänden und außerdem auf zwei Stützen-

reihen ruht. Durch letztere werden der Tiefe nach 3 gleich breite Abtheilungen gebildet, von denen die mittlere etwas höher gehalten ist, als die beiden seitlichen. Die Ladebühnen an der Wasserseite haben 3 m, diejenigen an den übrigen Seiten 2 m Breite. An der Vorderseite soll vorzugsweise der unmittelbare Verkehr zwischen Schiff, Eisenbahn und Schuppen erledigt werden, an der Hinterseite der Eisenbahnverkehr für diejenigen Güter, welche zwecks Verwiegung, Sortierung und vorübergehender Lagerung über den Schuppenboden gehen müssen; an den Giebelseiten sowie in der 17 m breiten Einfahrt, welche sich landseitig in der Mitte eines jeden Schuppens befindet, die Abfertigung der Fuhrwerke. Im Innern der Schuppen sind feststehende Degimalwaagen, Abtheilungen für die Aufbewahrung von Geräthen, den Aufenthalt von Arbeitern und endlich Diensträume für die Lade- und Zollbeamten vorgesehen. Die Beleuchtung der mittleren Gassen geschieht durch Bogenlicht, diejenigen der seitlichen Hallen und der Nebenträume durch Glühlicht.

Der Warenauspeicher I ist hinter dem Schuppen I und von letzterem durch einen ca. 19 m breiten Zwischenraum getrennt angeordnet. Im Gegenab zu den Schuppen soll der Speicher zur längeren Lagerung der Güter dienen und durch Vermietung einzelner Abtheilungen an Private ausgenutzt werden.

Der Speicher hat, wie der korrespondierende Schuppen, eine Länge von 182 m und unter vollständiger Ausnutzung des zur Verfügung stehenden Platzes eine Tiefe von 20 m erhalten. Demnach bedeckt der Speicher eine Grundfläche von 3640 qm; somit würde der vollständig auszubauende Freiebezirk mit 8 beratigen Speichern eine gesamte Speichergrundfläche von 29 120 qm aufzuweisen haben. Der Länge nach ist der Speicher in je 6 durch Brandmauern getrennte Abtheilungen von 30,33 Länge getheilt. Jede dieser Abtheilungen zerfällt wieder in 2 Unterabtheilungen, so daß in jedem Geschoß 12 Lagerabtheilungen vorhanden sind. Nach Abzug der kleinen Büreauräume und des für die Treppen, Vorräume und Belege erforderlichen Platzes ergibt sich für jede Unterabtheilung eine nutzbare Lagerfläche von rund 220 bis 250 qm. — Der Speicher besteht

