Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 29. October 1873.

1. Berichte zum Budget für 1874.

Der Senat läßt im Verfolg seiner Mittheilung vom 20. d. M. die Berichte
a. der Deputation für Häfen und Eisenbahnen,
b. der Deputation für die Gefängnisse
zu dem Budget für 1874 schon jetzt hieneben der Bürgerschaft zugehen.

Anlage I mit 14 Unterlagen (7 Zeichnungen)
Anlage II.

2. Canalanlage im Woltmershauser Werder.

Indem der Senat der Bürgerschaft den beifolgenden Bericht der Baudeputation, den Woltmershauser Werder betreffend, zur Beschlußfassung zugehen läßt, erklärt er sich mit der durch Austausch an G. A. Beling geschehenen Veräußerung von Staatsgrund und mit dem Erlaß der Lassungskosten für Veräußerung und Erwerb einverstanden.

Anlage III mit Unter-Anlage (Zeichnung)

Anlage I
zur Mittheilung des Senats
vom 29. October 1873.

Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen,

die Budgets für 1874 betreffend.

Zu den verschiedenen Budgets, welche die Deputation einzureichen hat, bemerkt sie das Folgende.

A. Häfen und Schiffahrtsanstalten.

I. Bremerhaven

a. Die Einnahme ist veranschlagt zu 174,199 Mark 92 Pf.

b. Die Ausgabe, Hafenbau.

Unter Bezugnahme auf den als Anlage 1 beiliegenden Bericht des Baurath Hanckes, die Unterhaltung der Hafenwerke betreffend, mit dessen Inhalt die Deputation sich einverstanden erklärt, stellen sich die gewöhnlichen Ausgaben wie folgt:

1) Erd-, Bagger- und Faschinenarbeit	ℳ	146,300
2) Zimmerarbeiten	„	18,300
3) Mauerarbeiten	„	5,800
4) Verschiedene Ausgaben	„	27,000
	ℳ	197,400

c. Land- und Straßenbau.

Die gewöhnlichen Unterhaltungskosten werden im nächsten Jahre den Betrag derselben während der letzten Jahre übersteigen und haben vom Baurath Hanckes auf 20,700 Mark veranschlagt werden müssen, weil verschiedene Straßen sich in so schlechtem und theilweise unfahrbarem Zustande befinden, daß mehrere derselben ganz, die übrigen zum Theil umzulegen sind. Es gehören hieher Strecken der Siel-, der Lloyd-, der Bürgermeister Smidt-, der Grünen-, der Langen-, der Rampen-, der Jacobs- und der Gasstraße, deren gegenwärtige Reparaturbedürftigkeit vorzugsweise mit den Canalanlagen, sowie mit der geschehenen Verlegung der Gas- und Wasserleitungsröhren im Zusammenhang steht. Mit Rücksicht hierauf ist eine entsprechende Betheiligung der Bremerhavener Stadtgemeinde an den laut Specialbudget auf 14,834 Mark 64 Pf. veranschlagten Kosten dieser Reparaturen dergestalt in bestimmte Aussicht gestellt, daß nur um Bewilligung der Hälfte dieser Kosten mit 7417 Mark 32 Pf. und zwar nur unter der Bedingung demnächstiger Uebernahme der andern Hälfte von Seiten der Bremerhavener Stadtgemeinde diesseits nachgesucht wird.

Die übrigen pro 1874 unvermeidlich werdenden Straßen-Reparaturen betreffen vorzugsweise die Bahnhofsstraße, welche bekanntlich auf dem stark nachsackenden

Terrain des früheren Holzhafens liegt und namentlich an ihrer Hauptverkehrsstelle auf etwa 213 Meter Länge nördlich von der Lloydstraße in besonders schlechtem Zustande ist. Wegen der hier regelmäßig passirenden schweren Ballastwagen empfiehlt sich dringend die Herstellung eines behauenen Reihenpflasters. Die desfälligen Gesammtkosten sind auf 8118 Mark veranschlagt.

Indem im Uebrigen auf das beigefügte Specialbudget Bezug genommen werden darf, erlaubt sich die Deputation hiernach im Ganzen für den gewöhnlichen Landbau die Bewilligung von 20,700 Mark nachzusuchen.

d. Gehalte und Verschiedenes.

Die Gehalte sind nach dem bisherigen Maßstabe aufgestellt und ist nur zu bemerken, daß wegen Vermehrung der Laternen ein vierter Gasanstecker anzustellen ist und daß pos. 6 das Gehalt des Ingenieurs am Hafenbaubüreau, welches seither auf die einzelnen Bauwerke repartirt ist, hier mit aufgenommen worden, und zwar zu dem bisherigen Satze. Diese Rubrik stellt sich hiernach auf 36,631 Mark.

Verschiedenes.

Pos. 1 hat um 5000 Mark erhöht werden müssen, da der Gasconsum durch die Vermehrung der Laternen ein größerer geworden ist, auch eine Umlegung des durchgängig schadhaften Röhrennetzes an der Westseite des alten Hafens erforderlich ist.

Pos. 3 enthält den halben Betrag des Kostenanschags der Stadt Bremerhaven für die Bestreitung des Aufwandes des gemeinsamen Löschwesens. Der Anschlag ist um etwa 1200 Mark geringer als seither.

Die Gesammtkosten von „Verschiedenes" belaufen sich auf 37,269 Mark.

e. Neue Anlagen des Wasserbaues.

Die Deputation überreicht in der Anlage 2 einen Bericht des Baurath **Hanckes**, verschiedene neue Anlagen betreffend. Derselbe beantragt:

1) Ufereinfassung an dem Nordende des alten Hafenbassins, im Kostenanschlage von 30,801 Mark.
2) Drehkrahn von 150 Ctr. Tragfähigkeit für die Westseite des alten Bassins, im Kostenanschlage von 30,541 Mark.
3) Sechs Stück Schiffsbefestigungen in der östlichen Ufermauer des alten Bassins, Kostenanschlag à 1500 Mark = 9000 Mark.
4) Abpflasterung an der Westseite des alten Hafens mit roh behauenen Steinen 4800 □Meter à 4 Mark 80 Pfennige = 23,040 Mark.
5) Observationshäuschen an der Ostseite des Vorhafens für den alten Hafen, Kostenanschlag 1160 Mark.
6) Krahn von 250 Centner Tragfähigkeit für die Ostseite des neuen Hafens, Kostenanschlag 49,275 Mark.
7) Brücke über die Schleuse des neuen Hafens, Kostenanschlag 33,360 Mark.

Die Gesammtkosten dieser neuen Anlagen erreichen die Summe von 177,177 Mark. Wenngleich die Deputation den Ausführungen des Baurath **Hanckes** in allen Theilen beistimmt, so glaubt sie doch, in Rücksicht auf die gegenwärtige Lage unserer Finanzen mehrere der in Vorschlag gebrachten neuen Anlagen nicht zu sofortiger Ausführung empfehlen zu sollen, vielmehr eine Beschlußfassung darüber auf das nächste Jahr vertagen zu können. Sie hält daher dafür, daß die unter Nr. 1 empfohlene Ufereinfassung einstweilen noch unterbleiben könne, und eben so die beiden Krähne Nr. 2 und Nr. 6, so sehr auch die Hafenmeister auf deren Herstellung dringen und sie für den zunehmenden Verkehr als ein wirkliches Bedürfniß anerkannt werden müssen. Auch die Handelskammer, mit welcher die Deputation sich wegen der Krähne benommen hat, erklärt dieselben für höchst wünschenswerth, und billigt auch die von dem Baurath **Hanckes** vorgeschlagene Construction, glaubt aber auch, daß Angesichts der Höhe des Ausgabebudgets diese Krahnanlagen noch wohl ausgesetzt werden könnten. Die Deputation beantragt daher zur Zeit deren Genehmigung nicht.

Dagegen muß sie die Zustimmung zu den andern Anträgen, nämlich:

Nr. 3	Sechs Schiffsbefestigungen	ℳ 9,000.—
„ 4	Abpflasterung an der Westseite des alten Hafens	„ 23,040.—
„ 5	Observationshäuschen	„ 1,160.—
„ 7	Brücke über die Schleuse des neuen Hafens	„ 33,360.—
		ℳ 66,560.—

dringend empfehlen. Sie bezieht sich dabei auf den Bericht des Baurath **Hanckes** Anlage 2, auf die Situationszeichnung Anlage 3 und auf die Constructionszeichnung der Brücke über die Schleuse, Anlage 4, aus welchen die Verhältnisse sich klar ergeben.

f. Außerordentliche Verwendungen für den Landbau.

Aus den im anliegenden Bericht des Bauraths **Hanckes** (Anlage 5) angeführten Gründen wird es sich empfehlen, die Weiterführung der Canal- und Straßenanlagen im nächsten Jahr auf ein geringes Maß, und zwar nur auf diejenigen Straßentheile zu beschränken, an denen bereits in Privatbesitz übergegangene oder doch zum Verkauf schon ausgebotene Anbauplätze belegen sind.

Es würden daher für Bepflasterung und Canalisirung nur verhältnißmäßig kurze, nördlich von der Sonnenstraße gelegene Strecken der Straße am Hafen, der Anker-, der Bürgermeister Smidt- und der Grünenstraße in Betracht kommen, wofür auf Grund Kostenanschlags des Bauraths **Hanckes** (Specialbudget) die Bewilligung

1) der laut früherer Vereinbarung auf den Staat fallenden Hälfte der auf im Ganzen 9030 Mark berechneten Canalbaukosten mit	ℳ	4,515
2) der Straßenbaukosten	„	10,899
zusammen	ℳ	15,414

von der Deputation beantragt wird.

Hierbei ist zu erwähnen, daß laut Bericht des Bauraths **Hanckes** sämmtliche im vorjährigen Specialbudget No. 113 aufgeführten neuen Straßenanlagen bis Ende November d. J. vollendet sein werden.

II. Vegesack.

Die Einnahme ist wieder veranschlagt zu	ℳ	2,400.
Die Ausgabe angenommen zu	„	26,360.

Zur Erläuterung der Ausgaben nimmt die Deputation Bezug auf den als Anlage 6 beiliegenden Bericht des Inspector **Heineken**.

III. Beleuchtung der Wesermündung.

Die Ausgabe für das Leuchtschiff ist veranschlagt zu 18,239 Mark 20 Pf., da für Beköstigung der Mannschaft wegen der Mehrkosten der Lebensmittel 300 ℳ haben beigefügt werden müssen.

Für den Leuchtthurm ist veranschlagt 11,449 Mark 80 Pf. und hier ebenfalls die Beköstigung etwas erhöhet worden. Bei dieser Gelegenheit hält sich die Deputation verpflichtet, für den dritten Wächter am Leuchtthurm, **Friedrich Frohmann**, welcher seit dem 23. Mai 1857, also 16½ Jahr auf dem Thurm untadelhaft gedient hat, und jetzt wegen Augenkrankheit, Rheumatismus und Brustleiden, die er sich in dem sehr exponirten Dienst zugezogen, seine Stelle aufgeben muß, eine Pension von jährlich 300 Mark zu beantragen. Der Mann hat seine Gesundheit auf dem Leuchtthurme eingebüßt, und kommt in eine sehr bedrängte Lage, wenn ihm nicht diese Beihülfe gewährt wird.

IV. Wangerooger Kirchthurm.

Der Thurm und seine Umgebung haben sich unverändert erhalten, und werden die Unterhaltungskosten wieder zu 3000 Mark veranschlagt, wogegen ein Einnahmebudget von 1500 Mark als Zuschuß von Preußen und Oldenburg für die Hälfte der Ausgabe aufgestellt ist.

V. Häfen in der Stadt.

Die Einnahmen sind pro 1874 veranschlagt:

für den oberländischen Hafen zu	ℳ	500
„ „ Holzhafen zu	„	330
„ „ Sicherheitshafen zu	„	2,000

Die Ausgaben sind ermittelt:

für den oberländischen Hafen zu	„	1,950
„ „ Holzhafen zu	„	1,200
„ „ Sicherheitshafen zu	„	13,250
„ „ Woltmershauser Canal zu	„	4,755
„ außerordentliche Anlagen zu	„	202,650

Die beiden erstgedachten Budgets geben zu Erläuterungen keine Veranlassung. Gleiches ist der Fall mit den gewöhnlichen Ausgaben für den Sicherheitshafen, bei welchem nur zu bemerken ist, daß die Anlage eines Privés nothwendig und die Umlegung der Pflasterbahn zwischen der Eisenbahnbrücke und dem projectirten Landungsplatze auch in dem Falle, daß dieser letztere noch ausgesetzt werden sollte, sich dringend empfiehlt, weil sonst das ganze Ufer des Hafens durch Fuhrwerke nicht erreichbar sein würde.

In Betreff des Woltmershauser Canals hat die Deputation die Frage der Ueberbrückung desselben in wiederholte Berathung gezogen, und die Ueberzeugung erlangt, daß eine solche weder dem Interesse der Schiffahrt noch demjenigen des den Canal überschreitenden Publicums entspricht. Es darf angenommen werden, daß die Benutzung des Sicherheitshafens während des Sommers, zumal durch die Schiffe, welche ihre Masten nicht niederlegen können, künftig ein sehr lebhafter sein wird, mithin die Brücke so oft geöffnet sein muß, daß für die Passanten sehr unangenehme Unterbrechungen ihres Weges eintreten werden. Im Winter oder Spätherbst aber, wo die Schiffe in Massen in den Canal und Sicherheitshafen flüchten, wird die Brücke so lange geöffnet sein müssen, daß sie für die Passanten den Dienst gänzlich versagt. Erwägt man, daß nach der Stadt Bremen jährlich aus See weit über 1000 Schiffe kommen, welche künftig vorherrschend auf den Sicherheitshafen angewiesen sein dürften, und daß noch manche Kähne sich in gleichem Falle befinden, und alle diese Schiffe nicht nur einlaufen, sondern auch auslaufen müssen, so ergiebt sich, daß die Brücke täglich recht oft wird geöffnet werden müssen. Die Deputation ist daher der Ansicht, daß eine Bootfähre der Sachlage ungleich besser entsprechen werde. Ein Boot kann zu allen Zeiten über den Canal fahren und ein passirendes Schiff umgehen, bei leichtem Frost, bei welchem das Eis nicht trägt, kann leicht eine Fahrbahn offen gehalten werden, bis strengerer Frost die Bootfahrt überflüssig macht. Die Deputation hält dafür, daß wenn die Kosten des Gehalts eines Bootführers mit 1095 Mark bewilligt werden, das Uebersetzen gratis geschehen könne. Ob man an Sonn- und Festtagen ein mäßiges Fahrgeld von etwa zwei Pfennigen für die Person erheben lassen wolle, stellt die Deputation anheim. Für Fälle größerer Frequenz würde ein Boot vielleicht nicht ausreichen, sie beantragt daher zwei Boote anzuschaffen, jedes zu 180 Mark, und einen Hülfsfährmann anzustellen, welcher ein Taglohn für solche Tage zu beziehen hätte. Endlich würden Pontons für das Anlegen der Fährboote anzuschaffen sein. Die Deputation hat diese Kosten ins Budget gestellt und empfiehlt die Genehmigung derselben.

Hinsichtlich fernerer Anlagen nimmt die Deputation zunächst Bezug auf den als Anlage 7 beiliegenden Bericht des Inspector **Heineken.**

Sie wiederholt dabei ihren Antrag vom 4. Juli dieses Jahres (pag. 493 der Verhandlungen) auf Einrichtung eines Lösch- und Ladeplatzes am Sicherheitshafen, im Kostenbetrage von 111,000 Mark, indem sie aufs neue bemerkt, daß wegen der Zunahme unseres Handels und der bevorstehenden sehr großen Benutzung des Sicherheitshafens, diese Anlage sich zu einer unerläßlichen Nothwendigkeit gestaltet. Die Deputation hält ferner dafür, daß man sich nicht auf diese einfache Anlage beschränken solle, sondern die westliche Seite des Löschplatzes in einer Länge von 60 Meter (207 Fuß) sofort mit einer Ufermauer versehen möge, um längs dieser Strecke das Löschen der Schiffe durch einen beweglichen Dampfkrahn zu bewirken. Aus der unter Anlage 8 beiliegenden Zeichnung wird das ganze Project veranschaulicht und daneben die Fahrstraße zum Abholen und Anfahren der Waaren, so wie der erhebliche Raum zu temporären Lagerungen.

Die Kosten der Mauer sind nach Absatz der Kosten eines wegfallenden hölzernen Krahns zu 51,600 Mark und ist das Erforderniß für einen Dampfkrahn nebst Schienenstrang zu 17,900 Mark veranschlagt worden.

In ihrem Berichte vom 3/4. Juli d. J. hat schon die Deputation darauf hingewiesen, daß diese Anlage einer großen Erweiterung fähig sei und daß dieselbe auch künftig mit der Eisenbahn in Verbindung gesetzt werden könne. Ein Project für letztgedachte Verbindung ist schon vor längerer Zeit bearbeitet und mit den Eisenbahnbehörden erörtert worden. Nach diesem Project würde längs des Fahrwegs ein sehr geräumiger Güterschuppen zu errichten sein, und die Gleisverbindung

in der Weise hergestellt werden, daß die Brücke über den Sicherheitshafen zweispurig eingerichtet und ein oder zwei Gleise in der Länge von 1 bis 2000 Fuß neben der Oldenburger Bahn auf dem zu verbreiternden Bahndamm erbaut würden. Die Veranschlagung der Kosten dieser Anlage ergab aber einen so hohen Belauf, nämlich etwa 400,000 Thaler, daß die Deputation es für räthlich hielt, dieselbe der Zukunft vorzubehalten, zumal sich erwarten läßt, daß wenn Eisenbahnen nach Bremen am linken Weserufer errichtet werden, die Kostenvertheilung eine andere werden würde. Es mag aber hier erwähnt werden, daß die beantragte Herstellung eines Löschplatzes am Sicherheitshafen im vollen Einklange mit dem Projecte einer Verbindung mit der Eisenbahn steht und diese letztere jeder Zeit ausgeführt werden kann, sobald die Geldmittel dazu disponibel sind. Die Deputation muß dabei wieder darauf aufmerksam machen, daß eine Erweiterung des Löschplatzes nur möglich ist, wenn das Theerhaus verlegt wird, und daß es sich daher empfiehlt, diese Frage im Auge zu behalten.

Sodann ist in Anregung gekommen, um die dem Staat gehörenden Plätze am Woltmershauser Canal nutzbar zu machen, diese durch eine Fahrstraße mit der Woltmershauser Allee zu verbinden. Die Kosten sind allerdings nicht gering und von dem Inspector **Heincken** zu 22,150 Mark veranschlagt. Die Pflasterung umfaßt 4430 □=Meter und wird dieselbe mit behauenen Steinen beantragt. Die beiden Plätze, welche zusammen eine Länge von 180 Meter haben, sind nur verwerthbar, wenn sie die vorgeschlagene Fahrverbindung erhalten und bezweifelt die Deputation nicht, daß der Miethertrag eine reichliche Verzinsung der Straßenanlage gewähren wird. Sie beantragt daher die Bewilligung der 22,150 Mark für diese Straßenanlage, mit deren Ausführung demnächst die Baudeputation, Abtheilung Straßenbau, zu beauftragen sein würde.

Ueber diese verschiedenen neuen Anlagen hat die Deputation ein besonderes Budget aufgestellt, dessen Gesammtbetrag sich auf 202,650 Mark beläuft.

So viel neue Anträge sich die Deputation genöthigt gesehen hat, bei der Vorlage der Budgets zu stellen, muß sie sich doch noch gestatten hervorzuheben, daß der Mangel eines hinreichenden Holzhafens sich immer ernsthafter geltend macht. Soll dieser wichtige Handelszweig nicht verkümmern, so erscheint es dringend geboten, für einen ordentlichen Holzhafen Sorge zu tragen. Der Sicherheitshafen und der Woltmershauser Canal werden beide durch die Schifffahrt fast ganz in Anspruch genommen werden, und ist daher ein entsprechender Raum weder für den Sommerverkehr mit Holzflößen, noch für die Winterlagerung vorhanden. Der Stadtgraben zwischen dem Hohenthor und dem Buntenthor bietet dazu einen genügenden Raum. Wenn daher, wie schon durch ein vor mehreren Jahren vorgelegtes Project nachgewiesen ist, der Hohenthorsdamm durchbrochen, mit einer Drehbrücke versehen und der Stadtgraben begradigt und vertieft würde, ließe sich hier ein trefflicher Holzhafen anlegen. Die städtischen Grundstücke an der Stadtseite vom Hohenthore bis zur Caserne würden zu Lagerplätzen einzurichten und durch einen Schienenstrang mit dem Eisenbahnverkehr in Verbindung zu setzen sein, und voraussichtlich deren Miethertrag den Kostenaufwand sehr reichlich verzinsen. Die Deputation stellt daher anheim, sie mit der Vorlage eines speciell ausgearbeiteten Projects zu beauftragen.

Die Deputation wiederholt schließlich ihre Vorlagen und Anträge in Betreff der Häfen und Hafenanstalten in dem Folgenden:

1) Einnahme von Bremerhaven		ℳ	174,199.92
2) Wasserbau, gewöhnliches	ℳ 197,400.—		
3) Landbau, gewöhnliches	„ 20,700.—		
4) Gehalte	„ 36,631.—		
5) Verschiedenes	„ 37,269.—	„	292,000.—
6) Neue Anlagen des Wasserbaus		„	66,560.—
7) Neue Anlagen des Landbaues		„	15,414.—
8) Vegesack, Einnahme		„	2,400.—
9) do Ausgabe		„	26,360.—
10) Beleuchtung der Wesermündung:			
a. Leuchtschiff	ℳ 18,239.20		
b. Leuchtthurm	„ 11,449.80	„	29,689.—

11) Pensionirung des Wächters **Frohmann** mit 300 Mark jährlich.

12) Wangerooger Kirchthurm:

a. Einnahme	ℳ	1,500.—
b. Ausgabe	„	3,000.—

13) Häfen in der Stadt:

a. Einnahme			„ 2,830.—
b. Ausgabe			
für den oberländischen Hafen	ℳ	1,950.—	
„ „ Holzhafen	„	1,200.—	
„ „ Sicherheitshafen	„	13,250.—	
„ „ Woltmershauser Canal	„	4,755.—	„ 21,155.—

14) Neue Anlagen für die Häfen in der Stadt . . . . . „ 202,650.—

15) Anregung der Frage der Errichtung einer Hafenanlage zwischen dem Hohen- und dem Buntenthore.

16) Uebergabe einer Liste der Angestellten der Deputation bei den Hafenanstalten.

B. Eisenbahnen und Bahnhöfe.

Den verschiedenen Budgets dieser Rubrik hat die Deputation nur wenige Bemerkungen beizufügen.

1) Einnahmen

a. Wunstorf-Geeste-Bahn	ℳ	1,250,000.—	
b. Ländereien und Wohnungen	„	12,000.—	
c. Weserbahnhof	„	136,500.—	
d. Lagerplatz, Neustadt	„	25,000.—	
e. Oldenburger Bahn	„	120,737. 2	
f. Materiallager	„	1,000.—	
g. Uelzen-Langwedler-Bahn	„	500,000.—	ℳ 2,045,237. 2
h. Miethe für die von Bremen angeschafften Güterwagen			„ 150,000.—

2) Unterhaltung der Eisenbahnanlagen . . . . . „ 269,704.—

Die Deputation hat diese Ausgaben übersichtlich in ein Budget zusammengestellt und überreicht als Anlage 9 einen begleitenden Bericht des Bauinspector **Fischer**, dessen Ausführungen sie sich anschließt.

3) Ausgabe für die Niederlage und Krahnanstalten am Weserbahnhof 125,577 Mark 20 Pfennige.

4) Verschiedene Ergänzungen der Eisenbahnanlagen 53,920 Mark.

Die Deputation hat diese Ausgaben von den gewöhnlichen Unterhaltungskosten ausgeschieden, um die Uebersichtlichkeit zu erleichtern. Sie bezieht sich dabei auf den Bericht des Inspector **Fischer**, Anlage 10 und hinsichtlich der Veränderung im Hauptzollamtsgebäude auf die Zeichnung Anlage 11, indem sie die Genehmigung der in letzt erwähnter Anlage bezeichneten Verbesserung dringend empfiehlt. Sie erklärt sich mit den von dem Inspector **Fischer** gegebenen ferneren Erläuterungen einverstanden, und bemerkt hinsichtlich der Abortsveränderungen im Stationsgebäude des Bahnhofs Neustadt-Bremen, daß sie, nachdem nach weiteren Erörterungen das Project genau festgestellt sein wird, gern bereit ist, darüber speciell zu berichten, wenn nicht vorgezogen werden sollte, das Nähere der Deputation zu überlassen. Hinsichtlich der Anlagen auf dem Bahnhof Neustadt legt sie die von dem Inspector **Fischer** eingereichte Situationszeichnung als Anlage 12 und die Specialzeichnung als Anlage 13 bei, sowie endlich als Anlage 14 die Zeichnung der Weichenumlegung zu Bremerhaven.

Mit dem unter VI. des Budgets erwähnten Deichverschlusse in der Zweigbahn Geestemünde-Bremerhaven hängt es wie folgt zusammen. Bei Anlage dieser Zweigbahn im Frühjahr 1860 übernahm Bremen die Verpflichtung, in der Ueberführung der Zweigbahn über den s. g. Schaafdeich eine angemessene Verschlußvorrichtung herzustellen gegen den Einbruch von Sturmfluthen, sobald eine Erhöhung dieses Deiches beliebt werden sollte. Es ist jetzt beschlossen, im nächsten Jahre den frag-

lichen Deich von 22 auf 25 Fuß zu erhöhen, und die Aufforderung ergangen, nunmehr den fraglichen Verschluß in Ausführung zu bringen.

Der Baurath **Hanckes** veranschlagt die Kosten auf 850 Mark.

Es erübrigt nun noch, über die ins Budget gestellten Kosten einer Feuerwache auf dem Hauptbahnhofe und dem Weserbahnhofe, eine jede im Kostenanschlage von 12,000 Mark, sowie deren jährlicher Unterhaltung von je 7500 Mark zu berichten.

Die Deputation wird sich hierüber in einem besondern Bericht äußern, da noch einige Erörterungen mit der Betriebsverwaltung nicht zum Abschluß gelangt sind, und der gegenwärtige Bericht danach nicht wohl aufgehalten werden kann.

(gez.) **Duckwitz.** (gez.) **H. H. Schröder.**

Unteranlage 1.

Bericht des Bauraths **Hanckes**, betreffend Budget Bremerhaven.

Die Kosten für Baggerarbeiten im Binnenhafen des alten Hafens haben um 5000 Mark erhöht werden müssen, weil die Schleuse dieses Hafens jetzt meistens nur noch als Fluthschleuse benutzt wird.

Die daselbst fortwährend aus- und eingehenden Dampfschiffe haben nämlich eine solche Länge, daß sie in der Schleusenkammer nicht untergebracht werden können. In Folge dessen gelangt bei jeder Tide eine große Masse frischen Wassers in den Hafen, wodurch die Schlickablagerung nicht unbedeutend vermehrt wird.

Das Bassin des neuen Hafens, welches in den letzten Jahren vergrößert ist, bedarf in diesem neuen Hafentheil jetzt ebenfalls der Baggerungen, weßhalb die Kosten für Baggern im neuen Hafenbassin ebenfalls um 5000 Mark höher zu veranschlagen sein werden.

Die Kosten für die Unterhaltung der Dampfbagger sind um 6000 Mark mehr veranschlagt. Es wird dies erforderlich durch die in die Höhe gegangenen Kohlenpreise und durch den Umstand, daß der Besatzung der Dampfbagger für nächstes Jahr jedenfalls höhere Gagen gezahlt werden müssen, weil wir sonst Gefahr laufen, daß sie sämmtlich den Dienst verlassen.

Der Dampfkessel des großen Baggers ist leider sehr schadhaft geworden und es wird mit aller Vorsicht zu verfahren sein, um ihn nur noch für diesen Herbst in Betrieb erhalten zu können.

Angestellte Untersuchungen haben ergeben, daß dieser Kessel zur Hälfte etwa ganz neue Platten erhalten muß, weßhalb für diese Reparatur ein besonderer Posten von 5,800 Mark zu bewilligen sein wird.

Die Unterhaltung der Baggerschiffe ist gegen das Vorjahr um 5000 Mark höher zu veranschlagen, weil einige eiserne Schiffe ganz bedeutende Reparaturen an den Böden erfordern.

Unteranlage 2.

Bericht des Bauraths **Hanckes**, betreffend neue Anlagen in Bremerhaven.

Im Interesse des allgemeinen Verkehrs erlaube mir in Nachstehendem die Ausführung verschiedener neuen Einrichtungen und Anlagen an beiden Häfen ganz ergebenst zu beantragen. Die Bewilligung dieser Anlagen, auf deren Nothwendigkeit zum Theil schon durch das Hafenamt hingewiesen ist, muß ich um so mehr befürworten, als dadurch schon lange gefühlten Bedürfnissen abgeholfen werden wird und der erfahrungsmäßig stets und rasch sich entwickelnde Verkehr die Ausführung derselben von Tag zu Tag wünschenswerther erscheinen läßt.

Diese neuen Anlagen finden sich sämmtlich in der anliegenden Situations-Karte verzeichnet und sind speciell die folgenden.

A. **Für den alten Hafen.**

1. Ufereinfassung an dem Nordende des Hafenbassins.

Das nördliche Ende des alten Hafenbassins ist noch immer durch eine gewöhnliche Erdböschung begrenzt, obgleich schon seit Jahren die Herstellung einer festen Ufereinfassung daselbst von vielen Seiten als durchaus nothwendig erkannt worden ist.

Von Haus aus, d. h. beim Abschluß des Hafens nach der zeitigen Form und Größe, ist die Errichtung einer solchen Einfassung (Bollwerk oder Mauer) unterblieben, einmal weil immer noch an eine Verbindung beider Häfen gedacht wurde, dann aber, weil an betreffender Stelle sich früher bekanntlich ein Holzhafenbassin befand, welches im Jahre 1860 verschüttet worden ist. Hätte man damals sofort eine künstliche Ufereinfassung daselbst herstellen wollen, so würde diese in der frischen stark schiebenden hohen Aufschüttung jedenfalls außergewöhnliche Constructionen erfordert haben.

Nachdem sich aber jetzt der Erdboden mehr als zehn Jahre lang abgelagert hat, nehme ich keinen Anstand, die Herrichtung einer leichten Ufereinfassung zum Abschluß des nördlichen Endes im ersten Hafenbassin zu beantragen, um dadurch einem längst gefühlten Uebelstande abzuhelfen.

Ich bringe dafür ein Bollwerk, ähnlich wie ein solches das Südende des neuen Hafens abschließt, in Vorschlag.

Bezüglich der Situation, sowie der Construction dieses Projects erlaube mir auf die anliegende Zeichnung, Anlage B., noch zu beziehen, da aus dieser alle Einzelheiten genau hervorgehen.

Für die Befestigung der Schiffe sind in dieser Bollwerkslinie zwei Stück Mauerwerkskörper mit Ringankern nach bekannter bewährter Construction anzubringen.

Auch wird es nöthig werden, das Terrain zwischen dem Nordende des Hafens und der Fahrstraße, über welches die Haupt-Fußpassage führt, und das in einem sehr schlechten und versackten Zustande sich befindet, gehörig zu planiren und mit einem Klinkerwege zu versehen.

Die Gesammtkosten dieser Anlagen stellen sich nach speciellem Kostenanschlage folgendermaßen.

1) Für Erdarbeiten und Weg	ℳ	6,763
2) Für Ramm- und Zimmerarbeiten	„	20,417
3) Für Maurerarbeiten	„	2,403
4) Für Eisenarbeiten	„	1,218
Summa	ℳ	30,801

2) Drehkrahn von 150 Centner Tragfähigkeit für die Westseite des Hafens.

Vergleicht man die Hebeanstalten unserer Häfen mit denen anderer Hafenanstalten, so muß die geringe Anzahl solcher Vorrichtungen bei uns auffallen. Man wird daher nicht umhin können, die in dieser Beziehung auftauchenden Klagen und Beschwerden als gerecht anzuerkennen und eine Abhülfe nicht von der Hand weisen können.

Am alten Hafen existirte bis zum Jahre 1870 nur ein einziger leichter Krahn für 40 bis 50 Centner Tragfähigkeit und erst zu dieser Zeit wurde, um einem längst gefühlten Bedürfniß abzuhelfen, an der Westseite des Hafens ein zweiter Krahn für 120 Centner Hebekraft errichtet.

Seit dieser Zeit hat sich der Verkehr nun fortwährend weiter ausgedehnt, zum Theil aber auch andere Bahnen angenommen, welche eine Benutzung der Hebeanstalten mehr als früher nöthig machen.

Die vorhandenen Krähne am alten Hafen können daher den Bedürfnissen nicht mehr genügen und die Hafenmeister halten die Errichtung eines zweiten Krahnes an der Westseite des Bassins von 150 Centner Tragfähigkeit für dringend nöthig.

Ich kann diese Ansicht nur unterstützen und bemerke dazu vom technischen Standpunkt aus, daß sich durch ein Verstärken des Ufermauerwerks mit besonders

anzubringender Fundirung die nöthige Haltbarkeit für einen solchen Drehkrahn gewinnen läßt.

Die Construction des Krahnes wird die jetzt allgemein gebräuchliche in Blech sein, die sich in jeder Beziehung ausgezeichnet bewährt.

Eine specielle Veranschlagung ergiebt für die Ausführung folgende Kosten:

1) Für Erdarbeiten	ℳ	792
2) Für Ramm- und Zimmerarbeiten	„	2,259
3) Für Mauer- und Steinhauerarbeit	„	5,424
4) Für Eisenarbeiten mit Montiren 2c.	„	22,066
Summa	ℳ	30,541

3) Sechs Stück Schiffsbefestigungen in der östlichen Ufermauer.

Bei Anlage der Eisenbahn an der Ostseite des alten Hafens und Errichtung von Schuppen daselbst kam es darauf an, die ganze Kaje für den Verkehr frei zu machen. Für die behufs Befestigen der Schiffe auf der Kaje befindlichen Landpfähle wurden deshalb in den Jahren 1865 bis 1867 im Ganzen 13 Stück Ringanker nahe am Wasser in der Ufermauer des Hafens angebracht. Diese Einrichtung hat sich als durchaus praktisch bewährt. Es hat sich aber herausgestellt, daß bei Anordnung dieser Befestigungen hinsichtlich der Anzahl etwas zu ökonomisch zu Werke gegangen ist. Um hiergegen Abhülfe zu schaffen, haben zwar noch einige alte Landpfähle auf der Kaje stehen bleiben und benutzt werden können. Letztere sind aber jetzt morsch und abgängig geworden und darf an eine Erneuerung derselben nicht gedacht werden.

Es wird darnach der schon wiederholt vom Hafenmeister gestellte Antrag, die Zahl der Schiffsbefestigungen an der Ostseite des Hafens um sechs Stück zu completiren, jetzt nicht länger von der Hand zu weisen sein und befürworte ich deshalb für das nächste Jahr die Ausführung dieser sechs Schiffsbefestigungen, womit dann allen Ansprüchen in dieser Beziehung Genüge geschehen sein wird.

Die Construction derselben wird von der früheren nicht abweichen. Die Kosten, welche sich früher auf 450 Thaler Gold berechneten, werden sich auch jetzt mit

1500 Mark pro Stück

bestreiten lassen, wobei die Abdeckung allerdings nicht wie früher aus belgischem Kalkstein, sondern aus eben so dauerhaftem Obernkirchner Sandstein bestehen wird.

Für Schiffsbefestigungen werden demnach zu bewilligen sein

6 Stück à 1500 Mark = 9000 Mark.

4. Abpflasterung an der Westseite des Hafens.

Die Kaje an der Westseite des Hafens ist nur zum Theil und soweit mit einem Pflaster versehen, als die Eisenbahngleise nicht unmittelbar an die Ufermauer herangeführt sind. Für die übrige Länge wurde solches, da hier nur der directe Eisenbahnverkehr ins Auge gefaßt wurde und außerdem vorzugsweise leere und segelfertige Schiffe daselbst Platz fanden, vorläufig nicht für nöthig erachtet.

Die Erfahrung zeigt aber, daß in Folge des bedeutenden Verkehrs hierdurch große Calamitäten entstehen. Der Raum längs der gepflasterten Kaje reicht für das Entlöschen und Beladen der Schiffe nicht mehr aus und fortwährend muß jetzt die nicht gepflasterte Kaje für den Wagenverkehr zu diesem Zweck mit herangezogen werden. Besonders ist dies in Bezug auf das Beballasten der Schiffe zutreffend. Bei nassem Wetter wird das Fahren daselbst aber zur Unmöglichkeit. Demnach ist es dringend zu empfehlen, den in der Zeichnung Anlage A. mit rother Schraffage angegebenen Raum, groß 4800 □Meter, abzupflastern, wofür ein Reihenpflaster aus roh behauenen Steinen genügen dürfte.

Die Kosten hierfür betragen

4800 □Meter à 4 Mark 80 Pf. = 23,040 Mark.

5) Observationshäuschen an der Ostseite des Vorhafens für den alten Hafen.

Der Hafenmeister hält es für durchaus nöthig, daß ihm zum Schutz gegen schlechtes Wetter an der Ostseite des Vorhafens zum ersten Hafen ein kleines Observationshäuschen errichtet werde, weil er sich zur Zeit der aus- und eingehenden Schiffe immer mehrere Stunden lang in der Nähe aufhalten muß.

Zu diesem Zweck ist bisher das an der Westseite des Vorhafens befindliche Häuschen, was aber speciell für die Lootsen bestimmt ist, vom Hafenmeister mit benutzt worden.

Nachdem aber seit einigen Jahren die kleinen Lloyddampfer und sonstige Schiffe, welche mittelst der Kammerschleuse nicht durchgeschleust werden können, ihre regelmäßige Fahrt in gedachten Hafen haben, wird die Schleuse fast nur noch als Fluthschleuse benutzt.

Alsdann ist aber alle Passage über die Schleuse ganz unterbrochen und ein Uebersetzen mit dem Boot nicht nur wegen der fehlenden Einrichtungen sehr unbequem und schwierig, sondern es sind auch die dazu nöthigen Kräfte nicht immer zur Hand, weil die Schleuse von nur zwei Wärtern bedient wird.

Demnach dürfte die Herstellung des von dem Hafenmeister gewünschten Häuschens zu befürworten sein.

Für die Größe wird eine lichte Weite von 2½ Meter genügen und wird dasselbe möglichst weit nach außen zu placiren sein.

Das Häuschen kann ganz aus Holz erbaut werden mit massivem Unterbau, welcher außergewöhnlichen Sturmfluthen Widerstand zu leisten haben wird.

Die Kosten dafür stellen sich in Summa auf

1160 Mark, nämlich:

1) Für Mauerarbeiten	ℳ	310
2) Für Zimmerarbeiten	„	712
3) Für Verschiedenes	„	138
	ℳ	1160

B. Für den neuen Hafen.

6) Krahn von 250 Centner Hebekraft für die Ostseite des Hafens.

Die Krähne an der Ostseite des neuen Hafenbassins sind bekanntlich erbaut, als die Anlagen für Eisenbahnzwecke noch lange nicht in Angriff genommen waren. Durch die jetzt bestehenden Güterschuppen und Gleiseinrichtungen sind diese früher erbauten Krähne zum Theil ganz verdrängt und diejenigen, welche haben stehen bleiben können, sind dem Verkehr nicht direct und nur schwer zugänglich.

Man wird sich deshalb nicht dagegen verschließen können, daß den in dieser Beziehung vielfach laut gewordenen Klagen ein gerechter Anspruch auf Abhülfe zusteht.

Ist es doch vorgekommen, daß Schiffe in unser Bassin nicht eingelaufen sind und einen andern Hafen aufgesucht haben, weil, abgesehen von den Sheers, die nöthigen Vorrichtungen zum Löschen und Anlandbringen der schweren Güter, namentlich großer Holzblöcke, fehlten.

In früheren Jahren ist auch schon die Versetzung der vorhandenen Krähne nach mehr zugänglichen Punkten in Erwägung gezogen.

Einer solchen Versetzung kann ich aber nicht das Wort reden. Denn es würde dabei am Ende wenig gespart werden und die Construction der Krähne ist eine durchaus veraltete und unpractische. An ihrer jetzigen Stelle mögen sie jedoch noch immer von einigem, wenn auch untergeordnetem Werth für den Verkehr sein. Es empfiehlt sich deshalb die Erbauung eines ganz neuen Drehkrahns nach bewährter Construction.

Derselbe wird eine Hebekraft von 250 Centnern erhalten müssen, und ist an der Ostseite des Bassins in dem südlichen schmalen Theil desselben zu placiren. Es ist dies der einzigste Punkt, wo der Krahn sowohl für die Eisenbahn als auch für Landfuhrwerk bequem zugänglich sein wird. Die Construction bietet hierfür allerdings insofern Schwierigkeiten, als das Fundament des Krahnes, da es nur bei niedrigem Hafenwasserstande ausgeführt werden kann, eine ziemlich hohe Lage erhalten muß, wodurch das Verhältniß zum untern Hebelarm der Krahnconstruction ein etwas ungünstiges wird. Um letzteres auszugleichen, wird eine Vergrößerung des Mauerkörpers und eine Hinaufführung desselben bis über die Ufermauerhöhe hinauf erforderlich. Das Plateau des Krahnes wird demnach durch eine Treppe zu ersteigen sein.

Im Uebrigen bin ich indeß nicht zweifelhaft, daß auf diese Weise die Construction für die Haltbarkeit eine vollkommen genügende Sicherheit bieten wird. Sonst erhält der Krahn die gewöhnliche bekannte Construction.

Nach specieller Berechnung ergeben sich folgende Kosten:

1) Erd- und Buscharbeiten	ℳ	576
2) Ramm- und Zimmerarbeiten	„	7,549
3) Mauerarbeiten	„	9,760
4) Eisenarbeiten	„	31,390
	ℳ	49,275

7) Brücke über die Schleuse des neuen Hafens.

Die Einrichtungen für die Passage über die Schleuse des neuen Hafens haben schon seit ihrem Bestehen zu fortwährenden Klagen Veranlassung gegeben.

Zunächst werden diese herbeigeführt durch das hoch vorstehende Geländer der Ebbethore, welches die leichte Laufbrücke für die Fußpassage trägt. Dasselbe war dem Ein- und Ausholen der Schiffe stets sehr hinderlich und hat alle Jahr zu vielen großen und kleinen Havarien Veranlassung gegeben.

Dann aber muß die Fußpassage über die Schleuse behufs Durchschleusens der Schiffe täglich zwei Mal, oft mehrere Stunden lang unterbrochen werden. Dieser Uebelstand hat sich alle Jahr um so mehr lästig bezeigt, als der Verkehr am Hafen zunahm, und hat derselbe seit einigen Jahren einen Höhepunkt erreicht, der eine Abhülfe dringend nöthig macht.

Nicht zum ersten Male findet dieser Punkt deshalb Erwähnung, sondern ist bereits wiederholt in der Deputation zur Sprache gebracht worden. Eine rationelle Abhülfe ist jedoch theils aus ökonomischen, theils aus andern Gründen unterblieben.

Das wird aber jetzt nicht länger angehen, denn die Passage über die schmale Schleusenbrücke zählt täglich nach Tausenden und viele hundert Personen haben bei jeder Hochwasserzeit, nicht ohne Lebensgefahr, die Schleuse in einem kleinen Boot zu passiren.

Mein Vorschlag, um diesen Uebelstand endlich zu beseitigen, und der als der einzig richtige dafür bezeichnet werden muß, besteht in der Anlage einer Schiebebrücke, welche in zwei Hälften die etwa 25½ Meter weite Schleusenöffnung überspannt und deren Anordnung die Zeichnung, Anlage C, verdeutlicht.

Das Oeffnen und Schließen dieser Brücke wird nur wenige Minuten Zeit erfordern, und kann von dem stets anwesenden Schleusenwärterpersonal mit Leichtigkeit wahrgenommen werden.

Diese Manipulation kann auch zur Zeit des Durchschleusens, da die Schiffe die Schleuse immer in längern oder kürzern Intervallen passiren, leicht mehrmals wiederholt werden, wodurch die Passage über die Schleuse dann nur geringe Unterbrechung erleiden wird.

Die Brückenarme sind so stark construirt, daß sie im Stande sein werden, ein vollständiges Menschengedränge zu tragen.

In jedem kurzen Arm ist ein Contregewicht angeordnet, welches die unbelastete Brücke reichlich ausbalancirt, so daß der Schwerpunkt hinter die großen Räder fällt. Für die Sicherheit der belasteten Brücke dient eine kräftige in einen Mauerkörper reichende Verankerung.

Die Breite der Brückenbahn im Lichten ist zu 1,5 Meter angenommen, in welcher sich zwei Personen bequem werden begegnen können.

Die Construction der Brücke ist aus Eisen gebildet und besteht aus zwei Längsträgern, zwischen denen sich Querträger befinden, auf denen zwei hölzerne Längsbalken ruhen, welche die Bohlen für die Bahn tragen.

Die sich frei tragenden Längsträger sind durch Zugstangen unterstützt, welche in dem kurzen befestigten Arm der Brücke eine Verankerung finden.

Jede Brücke ruht auf zwei großen und zwei kleinen Rädern, und bewegt sich auf Eisenbahnschienen.

Diese Gleiseanlagen können so weit ausgedehnt werden, daß die Brücken hinreichend zurückzuschieben sind, um den Verkehr für das Durchschleusen der Schiffe frei zu machen.

Die Kosten für diese Anlage, deren Ausführung um so dringender empfohlen werden muß, als das, die jetzige Laufbrücke tragende Geländer der Ebbethore in Folge der häufigen Reparaturen so an Stabilität verloren hat, daß dasselbe in kurzer Zeit doch würde erneuert werden müssen, sind folgende:

1) Für Erdarbeiten und Planiren des Terrains auf der Deichkappe	ℳ	918
2) Für Zimmerarbeiten zu Fundamenten und für die Laufbrüke	„	4,640
3) Für Mauerarbeiten	„	2,537
4) Für Eisenarbeiten	„	23,015
5) Für Insgemein	„	2,250
Summa	ℳ	33,360

Die vorstehenden neuen Ausführungen und Anlagen, deren Nothwendigkeit durchweg als eine Folge des sich stets mehr entwickelnden Verkehrslebens anzusehen ist, was immerhin als ein gutes Zeichen der Zeit erscheinen muß, werden sich im Laufe des nächsten Jahres sämmtlich fertig stellen lassen.

Die Gesammtkosten der einzelnen Anlagen sind die Folgenden:

A. Für den alten Hafen.		
1) Ufereinfassung am Nordende des Bassins	ℳ	30,801
2) Drehkrahn für 150 Centner	„	30,541
3) 6 Stück Schiffsbestigungen	„	9,000
4) Abpflasterung an der Westseite des Hafens	„	23,040
5) Observationshäuschen	„	1,160
B. Für den neuen Hafen.		
6) Krahn für 250 Centner	„	49,275
7) Brücke über die Schleuse	„	33,360
Summa	ℳ	177,177

Unter-Anlage 5.

Bericht des Bauraths **Hanckes**, betr. Straßenbau in Bremerhaven.

Bezüglich Weiterführung der Straßen und Canalanlagen, über die Sonnenstraße hinaus nach Norden hin, halte ich dafür, und wird diese Ansicht sowohl seitens des Amts als auch seitens des Gemeinderaths getheilt, daß diese Anlagen für das nächste Jahr auf ein Minimum zu beschränken sind.

Eine Auslegung neuer Straßen und Bauplätze an denselben dürfte zur Zeit nicht zu empfehlen sein, einmal weil dafür nach allseitiger Auffassung ein Bedürfniß nicht vorliegt und dann auch, weil es zweckmäßig erscheinen muß, die bevorstehende Entwicklung der neuen Eisenbahnanlagen abzuwarten, bevor an die, nach frühern Plänen bereits ins Auge gefaßte Anlage von Straßen längs der Zweigbahn gedacht wird.

Diesemnach würden für nächstes Jahr nur zur Ausführung gelangen die Canal- und Pflasterarbeiten der verschiedenen Straßen, soweit an denselben bereits Bauplätze verkauft, oder doch zum Verkauf ausgeboten sind. Hiernach sind zu beantragen:

für die Straße am Hafen	45	lfd. Mt. Straße,	55	Mt.	Canal.
für die Ankerstraße	60	„ „	—	„	„
für die Bürgermeister Smidtstraße	60	„ „	75	„	„
für die Grünestraße	—	„ „	75	„	„
	165	lfd. Mt. Straße,	205	Mt.	Canal.

Die Kosten hierfür betragen nach Ausweis der speciellen Berechnung

A) für Straßen	ℳ	10,899.
B) für Canalanlagen	„	4,515.
	ℳ	15,414.

Dabei ist vorausgesetzt, daß nach frühern Uebereinkommen die Stadtgemeinde die zweite Hälfte der Canalbaukosten mit 4515 Mark trägt.

Unteranlage 6.

Bericht des Inspectors **Heineken**, betr. Budget für Vegesack.

Die Ufereinfassung vor dem sogenannten Steinkrahn ist in einem sehr schlechten Zustande; das Hinterfüllungsmaterial ist schon mehrfach unter und zwischen den Bohlen hindurchgeschossen, die Bohlen und Pfähle sind faul, so daß eine Erneuerung in 20 Meter Länge aus Eichenholz erforderlich ist, wofür die Summe von 8000 Mark im Budget aufgenommen ist.

Die Pflasterbahn von dem Güterschuppen bis nach dem großen Krahn ist ganz durchgefahren und muß erneuert werden; sie besteht aus sehr kleinen Steinen und müßte beim Umlegen über die Hälfte des Materials ausgeschossen werden, ich empfehle deshalb, das Pflaster aus behauenen Steinen zu erneuern, dahingegen das jetzige Material zur Abpflasterung der Kaje und des Löschplatzes an der südlichen Seite des Hafens zu verwenden, wie dies mit sehr gutem Erfolge an der nördlichen Seite geschehen ist. Diese Abpflasterung verhindert das Eindringen des Tagewassers hinter die Uferschalung.

Die Kosten sind mit 7250 Mark für die Pflasterung der Wege und mit 2100 Mark für die Pflasterung der Kaje und des Löschplatzes aufgenommen. Für die gewöhnlichen Reparaturen sind 3000 Mark, die sich als annähernd richtig herausgestellt haben und für Baggerungen, Reinigen der Wege 2c. 1500 Mark erforderlich.

(Gez. **Exner.**)

Unteranlage 7.

Bericht des Inspectors **Heineken**, betreffend Budget die Häfen in der Stadt.

Beim Oberländischen und Holzhafen sind außer den jährlich wiederkehrenden Unterhaltungsarbeiten besondere größere Ausgaben nicht erforderlich.

Beim Sicherheitshafen ist die Anlage von Lösch- und Ladeplätzen, über die ich bereits am 26. Juni d. J. mir zu berichten erlaubte, wieder aufgenommen; und zwar den erheblich veränderten Verhältnissen entsprechend in ausgedehnterer Weise.

Nachdem die Herstellung der Kaiserbrücke als feste Brücke beschlossen ist, muß für neue Löschplätze gesorgt werden. Genügte schon bisher die Schlachte nicht mehr dem Bedürfniß und war das Hinaufgelangen tiefer gehender Fahrzeuge nach der Schlachte bisher nur möglich, nachdem dieselben gelichtet hatten, so hört die Benutzung der Schlachte nach Vollendung der Kaiserbrücke für den größeren Theil der nach See fahrenden oder aus See kommenden Fahrzeuge auf. Durch diesen Umstand wird die Nothwendigkeit, neue Löschplätze zu schaffen, noch viel dringender, und ist deßhalb eine Vervollständigung der am 26. Juni 1873 vorgeschlagenen Lösch- und Ladeplatzanlage durchaus nöthig. Dies geschieht am einfachsten dadurch, daß statt des einen hölzernen Krahnes sogleich ein Dampfkrahn aufgestellt wird; dies bedingt aber die Herstellung einer massiven Uferschalung zur Aufnahme des Krahnes. Es ist deßhalb im Budget die Herstellung der Lösch- und Ladeplätze, wie sie im Bericht vom 26. Juni 1873 aufgeführt sind, mit Hinzufügung einer Mauer in 60 Meter (207′) Länge, zur Aufnahme eines auf Schienen beweglichen Dampfkrahns aufgenommen. Die Gesammtkosten dieser Anlage betragen 180,500 Mark.

Diese Vermehrung der Löschplätze ist durchaus erforderlich, wenn nicht nach Vollendung der Kaiserbrücke eine erhebliche Störung eintreten soll.

In der Voraussetzung, daß diese Anlage bewilligt wird, ist die Unterhaltung der jetzt bestehenden Ladebrücken, Treppen, Krahn, Dossirungen 2c. gering veranschlagt, weil nur das Nothwendigste daran würde gemacht werden; dahingegen ist die Erneuerung der Zuwege zu dem neuen projectirten Löschplatz, die jetzt mit kleinen Findlingen gepflastert und vielfach durchgefahren sind, durchaus erforderlich und sind deßhalb die Kosten für die Erneuerung dieses Pflasters, soweit es zum Hafen gehört, mit 5250 Mark aufgenommen.

Es fehlt am Sicherheitshafen ein öffentliches Privet; das jetzt vorhandene ist ursprünglich für die Baracken hergestellt und später von dem Militair benutzt. Es ist so baufällig, daß es kaum zu benutzen ist, und steht außerdem auch sehr im Wege. Die Herstellung eines neuen öffentlichen Privets ist erforderlich. Die Kosten eines solchen mit vier Sitzen nach beiliegender Zeichnung sind mit 3000 Mark im Budget aufgenommen.

Beim Woltmershauser Canal sind außer den Unterhaltungsarbeiten, die Kosten für zwei Fährböte mit zwei Pontons, so wie der Gehalt eines Fährmannes und eines Hülfsfährmannes aufgenommen.

Der Staat hat an der linken Seite des Woltmershauser Canales zwei Löschplätze von je 140 und 40 Meter Fronte. Diese sind nicht zu verwerthen, weil keine prakticabele Verbindung mit der Stadt oder der Woltmershauser Allee vorhanden ist. Ich erlaube mir deßhalb die Bepflasterung des Weges längs des Canales bis zur Woltmershauser Allee in Vorschlag zu bringen und sind die Kosten mit 22,150 Mark im Budget mit aufgenommen. Nach Vollendung des Pflasters, dessen Herstellung in früheren Berichten schon in Aussicht genommen ist, sobald die aufgebrachte Erdmasse sich gesetzt hätte, werden sich beide Plätze verwerthen lassen.

Bei dem Woltmershauser Canal restirt noch die Zahlung von zwei expropriirten Parcelen Land, die zur Anlage des Canales nebst Zubehör erforderlich waren, und zwar die Parcele von **Waltjen** und **Lauprecht**. Die Größe der Summe ist indeß noch nicht anzugeben, weil das Expropriationsverfahren noch nicht beendigt ist.

(Ges. **Exner.**)

Unteranlage 9.

Bericht des Inspectors **Fischer**, betreffend Budget der Eisenbahnanlagen.

I. Hauptbahnhof.

Für die Unterhaltung des Hauptbahnhofes werden die bisherigen Ansätze durchweg auch für 1874 ausreichend sein, nur mußte die Position für Unterhaltung des Hauptzollamts und der übrigen Zoll- und Polizeilocale, der Brunnen, Pissoirs, Gossen und Gasleitungen von 830 Mark auf 1550 Mark erhöht werden, weil eine gründliche Reparatur des Hauptzollamtsgebäudes und der Büreaux in demselben in Bezug auf den Anstrich der Fenster, Thüren, Decken und Wände in Aussicht genommen werden mußte.

Die Reparaturkosten des Haupzollamtsgebäudes werden zu 825 Mark veranschlagt und für die Unterhaltung der übrigen Zoll- und Polizeilocale, Brunnen, Pissoirs, Gossen und Gasleitungen 725 Mark berechnet.

II. Weserbahn und Weserbahnhof.

Für Erdarbeiten, Pflasterung, Entwässerung wird mit den bisherigen Ansätzen auch im Jahre 1874 auszukommen sein, da besondere Reparaturarbeiten nicht vorliegen.

Die Unterhaltung des Weserbahnhofes wird im Jahre 1874 aber erhebliche Mehrkosten gegen früher verursachen, da nach den vorgenommenen, gründlichen Ermittelungen 825 Stück schadhafte Schwellen durch neue ersetzt werden müssen, und etwa 80 Stück neue Schienen des Profiles D. mit dem zugehörigen kleinen Eisenzeuge und 5 Stück neue Weichen- und Herzstücke eingebaut werden müssen, um den Bahnhof in betriebstüchtigen Stand erhalten zu können. Die Kosten hierfür sind zu 27,000 Mark berechnet.

Für die gewöhnliche Unterhaltung der Hochbauten sind wiederum 4340 Mark anzusetzen, außerdem aber für die Erneuerung eines Theiles des Fußbodens im Schuppen No. 2, sowie für eine Reparatur des Fußbodens und der Perrons des hölzernen Schuppens No. 4 und die Vergrößerung und Cementirung einer Abortsgrube die Summen von beziehungsweise 3950 Mark, 660 Mark und 600 Mark in Ansatz zu bringen.

Die Krähne müssen einer gründlichen Reparatur in den Bolzen und Scheiben unterzogen werden, und sind dafür die Kosten zu 1500 Mark veranschlagt.

Für die Insgemeinkosten wird voraussichtlich der frühere Ansatz von 2670 Mark auch pro 1874 ausreichend sein.

III. Bahnhöfe in der Neustadt.

A. Lagerplatz.

Für Reparatur der Auffahrtsstraße vom Hohenthore nach dem Lagerplatze, welche in einer Ausdehnung von etwa 1000 □=Meter umzupflastern ist, wird die Summe von 700 Mark erforderlich.

Für die Unterhaltung der Pflasterungen auf dem Platze, der Entwässerungsanlagen und für Erdarbeiten wird der bisherige Ansatz von 830 Mark voraussichtlich pro 1874 ausreichen, es mußte jedoch für das Reinigen der Fahrstraßen auf dem Lagerplatze und zwischen den Geleisen, welches wegen des lebhaften und stets sich steigernden Verkehres in kürzeren Fristen zu wiederholen ist, der Betrag von 670 Mark gerechnet und somit diese Position auf 1500 Mark festgestellt werden.

Für die Unterhaltung des Oberbaues, dessen Länge jetzt 2060 lfd. Meter Gleis beträgt, mit 16 Stück Weichen, berechnen sich die Kosten einschließlich des im nächsten Jahre erforderlich werdenden Ersatzes an kleinem Eisenzeuge zu 2420 Mark.

Für die Unterhaltung der Hochbauten, hat in Anbetracht der Reparaturbedürftigkeit des hölzernen Güterschuppens die Summe von 700 Mark in Ansatz gebracht werden müssen.

Der bisherige Ansatz von 750 Mark für Insgemein wird voraussichtlich auch pro 1874 ausreichend sein.

B. Bremische Anlagen auf dem Bahnhofe Bremen=Neustadt.

Der Bahnhof Bremen=Neustadt wird zwar auf Kosten des Oldenburgischen Betriebes unterhalten, jedoch erstreckt sich diese Unterhaltungspflicht nicht auf die in dem Hauptgebäude vorhandenen Zolllocale und nicht auf das über den Bahnhof geführte zweite Gleis, welches auf der Strecke von der Weserbrücke bis zur Endweiche vor der Hafenbrücke auf diesseitige Kosten zu unterhalten ist.

Für die Unterhaltung dieser Theile wird der Betrag von 700 Mark im Ganzen ausreichen, da nur die gewöhnlichen Unterhaltungsarbeiten auszuführen sein werden.

IV. Eisenbahnbrücken.

Für die Unterhaltung der Schienen und Schwellen auf der Weserbrücke und der Hafenbrücke wird der frühere Ansatz von 1500 Mark auch pro 1874 ausreichen.

Die unter Litt. B. Bewachung und Bedienung veranschlagten Kosten werden bezüglich des Ansatzes sub 1. Material für die Signallaternen auch pro 1874 genügen. Bei No. 2 mußte es zweckmäßig erscheinen, die Kosten für Oel und Schmier nicht an dieser Stelle zu veranschlagen, da diese Materialien lediglich für die Drehbrücke erforderlich sind und deßhalb richtiger unter Litt. C. zu verrechnen sein werden. Für die Unterhaltung des Inventars der Wärterstuben wird nach den Erfahrungen der Vorjahre der Betrag von 200 Mark erforderlich.

Die Insgemeinkosten sind wie früher mit 70 Mark angesetzt, welcher Betrag genügen wird.

Für das Oeffnen und Schließen der Drehbrücken ist der Betrag von 2000 Mark ausreichend, für Schmiermaterial aber nach den Ermittelungen aus den Vorjahren die Summe von 600 Mark anzusetzen.

V. Bahnhof zu Bremerhaven.

Für die gewöhnliche Unterhaltung der Wege, Perrons und Entwässerungs=Canäle ist der bisherige Ansatz von 1660 Mark ausreichend, außerdem müssen aber im Jahre 1874 die Gleise am alten Hafen gründlich reparirt und theilweise umgelegt werden, wobei das Pflaster zwischen und neben denselben aufgenommen und nach der Reparatur wieder hergestellt werden muß, für diese Arbeit, sowie für besondere Reparaturen des Pflasters an mehreren Ueberfahrten, berechnen sich die Kosten zu 1400 Mark.

Die Unterhaltung des Oberbaues wird im Jahre 1874 erhebliche Mehrkosten gegen früher verursachen, weil für das Oberbaumaterial, welches etwa 12 Jahre

gedient hat, jetzt die Auswechslungsperiode eintritt, und zugleich der Ersatz der leichteren Schienen und Weichen durch schwereres Material zu erfolgen hat.

Nach den vorgenommenen Ermittelungen, soweit solche möglich waren, müssen im nächsten Jahre etwa 200 Stück neue Schienen, 8 Stück neue Weichen und Herzstücke und etwa 500 Stück Mittelschwellen als Ersatz für abgängige Materialien eingebaut werden und sind hierfür, sowie für die gewöhnliche Instandhaltung der Gleise 49,500 Mark dringend erforderlich.

Für die Unterhaltung der Güterschuppen und des Verwaltungsgebäudes nebst Zubehör ist pro 1874 der gleiche Betrag wie für das laufende Jahr mit 4020 Mark angesetzt, außerdem aber für die Reparatur der Fußböden und Thore in den Schuppen 2 a und 3 a der Betrag von 1200 Mark deshalb erforderlich, weil diese Theile in Folge des starken Verkehrs mit schweren Maschinentheilen, welche von England angebracht werden, besonderen Abnutzungen unterworfen und zum Theil schon jetzt reparaturbedürftig sind.

Für die Unterhaltung der Brückenwage, des Locomotivschuppens, der Wasserstation und der Wärterhäuser und Buden wird die Summe von 2780 Mark erforderlich werden, weil der Oberbau der Brückenwage, welcher aus Holz besteht, jetzt abgängig wird und durch einen eisernen Oberbau wird ersetzt werden müssen, und weil auch bei den übrigen Hochbauten kleinere Reparaturen im Laufe des Jahres unausbleiblich sein werden.

Die Rubrik e. Insgemeinkosten wird, weil die bisher hier veranschlagte Unterhaltung der Wärterhäuser jetzt auf Litt. C. Hochbauten verrechnet ist, auf 1675 Mark zu ermäßigen sein.

Für Litt. f. Inventarien wird der bisherige Ansatz von 340 Mark auch pro 1874 ausreichen.

VI. Zweigbahn nach Bremerhaven.

Nachdem in diesem Jahre die Einlaufskurve der Zweigbahn mit Stahlschienen Provil D. belegt ist, wird im Jahre 1874 mit dem weiteren Umbau der anschließenden Gleisstrecke in Schienen Profil D. vorgegangen werden müssen, um mit dem gewonnenen Materiale des Profiles C. die verbleibenden Gleisstrecken repariren zu können.

Um dieses Material zu gewinnen, muß die Strecke von Meile 24,77 bis 24,88 = 0,11 Meilen lang aufgenommen und mit 260 Stück Eisenbahnschienen Profil D. wieder belegt werden.

Als Ersatz für schadhafte Schwellen auf der ganzen Bahn sind etwa 780 Stück erforderlich und ferner sind etwa 1000 Kubikmeter Kies für die Bahn zu beschaffen.

Die Kosten für die Unterhaltung der Bahn, einschließlich des Umbaues der vorgenannten Strecke, sowie für die Unterhaltung des Oberbaues der Drehbrücke betragen nach specieller Berechnung 38,000 Mark.

VII. Hafenstation Vegesack.

Für die Unterhaltung der Station Vegesack wird mit den bisherigen Ansätzen auch im Jahre 1874 auszukommen sein, da besondere Bauarbeiten nicht vorliegen.

Unteranlage 10.

Bericht des Inspectors **Fischer**, betreffend außergewöhnliche Ausgaben für die Bahnhöfe.

I. Hauptbahnhof.

In dem Hauptzollamtsgebäude am Bahnhofsplatze sind im Parterregeschosse wie auch in der ersten Etage je zwei Abortssitze so angeordnet, daß dieselben von den Vorplätzen aus zugänglich sind. Es stellt sich jedoch heraus, daß durch den nahen Zusammenhang dieser Anlagen mit den Wohn- und Büreaulocalen, die üblen Ausdünstungen sich in diese Räume verbreiten und wird daher zur Abstellung dieses

Uebelstandes und aus Rücksichten für die Gesundheit der Bewohner eine Abänderung der Abortsanlage erforderlich werden.

Wie das anliegende Project nachweist, wird beabsichtigt, nördlich von dem Hause ein besonderes Abortshäuschen für vier Sitze anzulegen, wovon zwei für die Dienstwohnung des Steuerraths bestimmt sind und mittelst einer schmalen eisernen Wendeltreppe direct von der Wohnung aus zugänglich gemacht werden, während die anderen beiden Sitze für Büreaubeamte vom Hofe aus ihren Eingang haben.

Die Kosten dieser Anlage werden nach dem Kostenanschlage 5000 Mark betragen.

II. Weserbahnhof.

Wegen Herstellung von Pflasterung zwischen den Strahlengleisen der großen Drehscheibe ist in der Mittheilung des Senates vom 12. März 1873 ein bezüglicher Antrag gestellt zum Betrage von 5000 Mark. Ein Beschluß über die Ausführung ist bis jetzt nicht gefaßt, weshalb ich mir erlaube, die Sache hier wieder in Erinnerung zu bringen. Ebenso erlaube ich mir, an den früheren Antrag zu erinnern, worin ich ersucht hatte, die in dem Specialbudget No. 3 pro 1873, Pag. 224 vorgesehene Summe von 5150 Mark für Herstellung der Schiebebarrieren an der Weserbahn auf den Betrag von 7500 Mark erhöhen zu wollen.

III. Bahnhof Bremen-Neustadt.

In dem Hauptgebäude des Bahnhofes Bremen-Neustadt befinden sich nur am Perron Abortsanlagen, welche aber von abfahrenden Reisenden, weil die zum Perron führenden Thüren bis zur Ankunft der Züge geschlossen gehalten werden, nicht zu benutzen sind.

Es ist daher die Anlage von Aborten für Männer und für Frauen, sowie einiger Pissoirstände in Aussicht genommen, jedoch hat eine bestimmte Entschließung darüber, ob diese Anlagen zweckmäßig in dem Hauptgebäude selbst, oder in Verbindung mit demselben in geeignete Anbauten, oder in einem besonderen Gebäude neben dem Hauptgebäude auszuführen sein möchten, noch nicht stattfinden können, und muß ich daher ersuchen, von der Vorlage eines speciellen Projectes für den Augenblick absehen zu wollen. Es können daher auch über die Baukosten der Anlage bestimmte Angaben zur Zeit nicht gemacht werden, doch steht zu erwarten, daß die Summe von 6000 Mark ausreichend sein wird.

Der Abort, welcher sich neben dem Damenzimmer befindet, sowie die vom Perron aus zugänglichen Aborte für Männer und Frauen, verbreiten namentlich während der wärmeren Jahreszeit sehr unangenehme und gesundheitsschädliche Ausdünstungen und wird hierin Abhülfe geschafft werden müssen. Dieses wird mit Erfolg dadurch geschehen können, daß in dem Aborte für Damen ein nach außen gehendes Fenster zur Lüftung angelegt wird, und daß die übrigen Fenster in den Abortsanlagen, welche jetzt nur mit kleinen Luftscheiben versehen sind, gewöhnliche hölzerne Fenster, welche zum Oeffnen einzurichten sind, erhalten. Außerdem ist in dem Aborte für Damen ein Ventilationsrohr anzulegen, durch welches direct von außen frische Luft in das Gemach geführt wird, während durch ein anderes Rohr, welches in der Decke anzubringen und durch das Dach ins Freie zu führen ist, die verdorbene Luft abzieht. Wenn hierdurch schon eine wesentliche Verbesserung des Zustandes erzielt wird, so kann vollständige Geruchlosigkeit nur dadurch erreicht werden, daß die vorhandenen Aborte mit der neuen Wasserleitung in Verbindung gesetzt und als Wasserclosets eingerichtet werden.

Die vorhandene Abortsgrube wird unverändert beizubehalten sein und wird nur eine häufigere Entleerung derselben stattfinden müssen.

Die Kosten für die Verbesserung dieser Anlage betragen nach dem Kostenanschlage 1570 Mark.

Endlich ist noch eines Uebelstandes zu erwähnen, welcher darin besteht, daß an der Vorderfronte des Gebäudes die Mauerecken, namentlich neben dem Eingange häufig als Pissoirstände benutzt werden, wodurch eine Beschmutzung des Gebäudes wie des Trottoirs vor demselben eintritt. Es wird daher vorgeschlagen, vor dem Gebäude her eine einfache eiserne Einfriedigung nach der in der Zeichnung mit rother Farbe angegebenen Linie zu errichten und den zwischen der Einfriedigung und dem Gebäude verbleibenden Raum, welcher jetzt wüste liegt, mit Gras zu besaamen.

Die Herstellungskosten werden unter Mitbenutzung der zur Zeit vorhandenen auf der Zeichnung mit blauer Farbe angedeuteten Einfriedigung nach dem Kostenanschlage 200 Mark betragen.

IV. Lagerplatz in der Neustadt.

Auf dem Lagerplatze in der Neustadt ist bis jetzt keine Abortsanlage vorhanden, was bei der großen Zahl von Arbeitern, welche täglich dort verkehren, zu großen Uebelständen und ordnungswidrigen Verunreinigungen des Platzes führt.

Es ist daher die Anlage eines einfachen Abortsgebäudes mit vier Sitzen, wie auf der anliegenden Zeichnung dargestellt, in Aussicht genommen, welches zweckmäßig in der Nähe der Brückenwaage anzulegen ist, wie der anliegende Situationsplan nachweist, weil die Anlage hier von den auf dem Platze, wie von den in und bei dem Schuppen beschäftigten Arbeitern leicht erreicht werden kann und weil bei etwaigen späteren Gleisveränderungen die Anlage an dieser Stelle nicht hinderlich werden wird. Die Kosten eines solchen Aborts betragen nach Maßgabe einer kürzlich ausgeführten gleichen Anlage 3000 Mark.

V. Bahnhof Bremerhaven.

Die Betriebsverhältnisse auf dem Bahnhofe Bremerhaven machen es dringend erforderlich, daß in den Gleisen, welche von der Westseite des alten Hafens nach der Westseite des neuen Hafens führen, die Weichenverbindung Nr. 80—81 so umgelegt werde, wie auf dem anliegenden Plane mit rother Farbe angedeutet ist, weil hierdurch eine leichtere Communication zwischen den Gleisgruppen erzielt und unnöthiges Hin- und Herschieben der Wagen vermieden und daher schnellere Abfertigung derselben ermöglicht wird.

Die Kosten für diese Umlegung werden einschließlich der erforlichen Veränderungen an den Weichen und Herzstücken 800 Mark betragen.

(gez.) **A. Schröder.**

Anlage II
zur Mittheilung des Senats
vom 29. October 1873.

Bericht der Deputation für die Gefängnisse,

zum Budget.

Zu den anliegenden Voranschlägen für das Detentionshaus und die Strafanstalt erlaubt sich die Deputation das Nachstehende zu bemerken:

Dem Voranschlage für das Detentionshaus liegt die Annahme zu Grunde, daß im künftigen Jahr im Detentionshause durchschnittlich höchstens 60 Polizei-, Untersuchungs- und zu Haft oder Gefängnißstrafe von geringer Dauer verurtheilte Strafgefangene detinirt sein werden. Die Annahme gründet sich auf den Bestand in diesem Jahre.

Zur Rechtfertigung der beiliegenden Voranschläge für die Strafanstalt kann die Deputation im Wesentlichen nur auf den Inhalt ihres Berichtes Bezug nehmen, welchen sie vor Kurzem zu den Voranschlägen für die letzten drei Monate dieses Jahres erstattet hat, indem sie ohne inzwischen gemachte Erfahrung keine Veranlassung gehabt hat, die Grundlagen, worauf diese Voranschläge sich stützen, als für das Jahr 1874 nicht zutreffend zu erachten. Der Voranschlag für den im Herbst 1874 anzuschaffenden Winterbedarf ist in dem Voranschlag der Ausgaben einbegriffen. Ein Voranschlag für die Ausgaben der Fabrik ist nicht aufgestellt in der Voraussetzung, daß hierfür der Deputation der bewilligte Betriebsfond von 15,000 Mark als ständiger Betriebsfond zur Verfügung stehen wird.

Bei Einreichung dieses ersten Jahresbudgets für die Strafanstalt erlaubt sich schließlich die Deputation das Nachstehende in Betreff der Stellung des Directors der Strafanstalt zu der Haus- und Fabrikverwaltung zu berichten.

Das Ergebniß eingehender im Kreise der Deputation über diese Verhältnisse stattgehabter Berathungen sind die nachstehenden Beschlüsse, welche von der überwiegenden Mehrheit der Deputation gefaßt sind: