

13. Nachbewilligung für die Zollverwaltung.

Die Bürgerschaft genehmigt, daß die diesjährigen Reisekosten des Leiters der Lehranstalt für Zollbeamte auf die bei A III A 1 der laufenden Nr. 76 des Spezialbudgets sich ergebenden Mindererausgabe angewiesen wird.

14. Zollverwaltung.

Die Bürgerschaft nimmt den vorgelegten Bericht dankend entgegen.

15. Abbruch der Häuser Woltmershauserstraße Nr. 369/371.

Die Bürgerschaft ist mit Verkauf der Häuser auf Abbruch einverstanden.

16. Persönliche Zulage für den Wegaufseher Meierdierks.

Die Bürgerschaft genehmigt die Gewährung einer persönlichen Zulage von 650 M an den Wegaufseher Meierdierks vom 1. April 1908 an.

17. Erweiterung des Elektrizitätswerks.

Die Bürgerschaft bewilligt zur Durchführung der im Bericht der Deputation für die Erleuchtungs- und Wasserwerke vom 1. September 1908 (Verhdlg. S. 961) erläuterten Erweiterung der Betriebsmittel des Elektrizitätswerks einen Betrag bis zu 725 000 M auf das Separatbudget für außerordentliche Verwendungen mit der Maßgabe, daß von diesem Betrage im laufenden Rechnungsjahre höchstens 50 000 M verausgabt werden dürfen.

Mitteilung des Senats

vom 22. September 1908.

1. Anstellung eines fernerer Lehrers für die Seefahrtsschule.

Der Senat erteilt dem Antrage der Behörde für die Seefahrtsschule seine Zustimmung und ersucht die Bürgerschaft um ihre Mitgenehmigung.

2. Antrag, betreffend Sandschuten.

Über diesen Gegenstand hat die Baudeputation, Abteilung Wasserbau, einen Bericht übergeben, den der Senat der Bürgerschaft hierneben übersendet.

Bericht.

Anlage.

Laut Beschluß vom 17. Juni d. J. wünscht die Bürgerschaft einen Bericht darüber, ob es sich empfehle, Vorschriften zu erlassen, nach denen die im bremischen Staatsgebiete zur Beförderung von Sand dienenden Schuten mit einer Keling versehen werden müssen.

Die Baudeputation beehrt sich hierneben einen Bericht der Wasserbauinspektion vorzulegen, dem sie sich, nachdem er auch die Zustimmung des Oberbaudirektors gefunden hat, in allen Teilen anschließt und auf Grund dessen sie nur empfehlen kann, von der Anbringung von Kelings auf den Sandschuten abzusehen.

Bremen, den 22. September 1908.

Die Baudeputation, Abteilung Wasserbau.

(gez.) **Wessels.** (gez.) **Grimmenstein.**

Unteranlage.

Bericht der Wasserbauinspektion.

Über die Frage, ob es sich empfiehlt, Vorschriften zu erlassen, nach denen die im bremischen Staatsgebiet zur Beförderung von Sand dienenden Schuten mit einer Keling versehen werden müssen, gestatte ich mir das Folgende ergebenst zu berichten.

Zur Beförderung von Sand dienen im bremischen Staatsgebiet teils die 40 cbm haltenden Staatschuten, teils Privatfahrzeuge der verschiedensten Größe und Tragfähigkeit.

A. Staatschuten.

Die Anbringung einer festen Keling verbietet sich mit Rücksicht auf den Betrieb unter den Elevatoren und den nach rückwärts auswerfenden Baggern. Hier liegt eine ganze Anzahl der zum Entleeren und Füllen der Schuten dienenden Vorrichtungen so tief, daß die mit einer Keling versehenen Schuten weder an das Gerät herankommen, noch sich an ihm entlang bewegen könnten.

An zweiter Stelle kommen bewegliche Kelings in Frage und zwar solche, die aus Pfosten mit durchgezogener Trosse oder Kette bestehen und solche, die aufgerichtet ein starres Geländer bilden. Die ersten sind unbrauchbar, weil sie keinen sichern Halt bieten und die Mannschaft leicht in eine falsche Sicherheit einwiegen, die erfahrungsgemäß bei eintretender Gefahr verhängnisvoll wirkt. Die andern, die aufgerichtet ein starres Gefüge zeigen, sind aus folgenden, auch für die eben besprochenen losen Kelings maßgebenden Gründen nicht anwendbar.

Solche Kelings müßten entweder auf dem Deck selbst oder außenbords angebracht werden. Auf Deck sind sie nicht zulässig, weil hier der Raum viel zu beschränkt ist. Der 39 cm breite Gangbord verträgt keine weitere Einschränkung. Auf dem Vorder- und Hinterdeck befinden sich Ankerwinden, Steuerruder, Poller, Einsteigelufen, Pumpen, Tauwerk usw., die den Raum schon völlig ausnützen; es ist ausgeschlossen, daß hier auch noch abnehmbare oder umklappbare Kelings angebracht werden; außerdem würden die Gefahren für die Schutenbesatzung nur vergrößert werden: auf dem Gangbord wegen der vermehrten Gelegenheit zum Stolpern, auf den beiden Decks: weil das Hantieren mit den Tauen beim An- und Ablegen der Schiffe durch solche Stehwege nur erschwert würde. Schon jetzt sind Fälle nicht selten, wo die Mannschaft bei diesen Arbeiten sich mit den Händen oder Füßen in das Tauwerk verwickelt und zu Schaden kommt; diese Fälle würden sich nur noch öfter wiederholen. Es kommt hinzu, daß eine genügend hohe Keling dem Umlegen der Ruderpinne auf „Hart Steuer- oder Backbord“ im Wege stünde und den Steuermann in die Gefahr, zwischen Ruderpinne und Keling gepreßt zu werden, brächte.

Eine nach außen umklappbare Keling würde bei jedem Anlegen, bei jedem Zusammentreffen mit einem andern Fahrzeug Verbiegungen oder Brüche erleiden, wodurch sie jedesmal bis zur erfolgten Wiederherstellung ihrem Zweck entzogen würde.

Es sprechen aber auch noch andere Gründe gegen die Anbringung von beweglichen Kelings. Da sie nur während der Fahrt aufgerichtet sein dürften und bei der Annäherung an den Bagger oder Elevator niedergelegt und nach dem Ablegen wieder aufgerichtet werden müßten, so müßte der eine Mann der Besatzung — der andere darf das Steuer nicht verlassen — allein diese unter Umständen schwierige und zeitraubende Arbeit verrichten und dabei seine anderen Obliegenheiten: Wasserschöpfen, Handhaben des Fenders bei der Annäherung der Schute an den Elevator, Bagger oder andere Fahrzeuge, Losschlagen des Schlepphafens usw. vernachlässigen, was wieder zu Unfällen und Sachbeschädigungen führen würde. Schließlich muß, selbst unter der Annahme, daß die Arbeit leicht wäre, daß keine Verbiegungen und Brüche, Verstopfungen der Einsatzlöcher für die Kelingpfosten durch Sand, oder sonstige Störungen und Erschwerungen vorkommen, noch stark bezweifelt werden, daß die Besatzung das Aufrichten oder Einsetzen der Keling regelmäßig besorgen würde; bei viermaligem An- und Ablegen sowohl beim Bagger wie beim Elevator würde die Keling einer Schute täglich acht mal aufzurichten und acht mal niederzuliegen

die Leut
Bermehrung un

Die für
Privatschuten zu
200 cbm. Be
Schuten, auch be
Kann, der umm
80 bis 200 cb
Gefahren des U
Anbringung von
der Firma Röb
nehmbar eiserne
am Tagen einm

Im besa

- 1) We
schl
in
- 2) Vo
hier
- 3) Na
von
vor
Ver
ein
ang
We
aud
gun
han
Hin
Leu
- 4) Wa
der
Sch
Sch
zeug
Sch
wer
ferti
acht
- 5) Die
steif
Keli
Kon
geme
selte
ist
solid
Auf
mehr
wür
6) Was
zu d

sein; die Leute würden wohl vorziehen, anderswo Arbeit zu suchen, als eine solche Vermehrung und Erschwerung ihrer Dienstobliegenheiten auf sich zu nehmen.

B. Privatschuten.

Die für die Staatschuten maßgebenden Gesichtspunkte treffen auch auf die Privatschuten zu. Deren Tragfähigkeit wechselt zwischen 6 cbm (Lotschiffe) bis 200 cbm. Bei den kleineren ist der Raum noch beschränkter, als bei den Staatschuten, auch besteht die Besatzung je nach der Größe der Schute nur aus einem Mann, der unmöglich die beweglichen Relings bedienen könnte. Bei den größeren — 80 bis 200 cbm haltend — ist der Deckraum entsprechend größer, so daß sich die Gefahren des Überbordfallens in gleichem Maße verringern, weshalb die störende Anbringung von Relings auch hier nicht empfohlen werden kann. Zwei große Klähne der Firma Köhrs von je 400 cbm Tragfähigkeit haben um das Hinterdeck eine abnehmbare eiserne Reling; diese Klähne kommen aber immer nur nach einer Reihe von Tagen einmal unter den Bagger.

Im besonderen gestatte ich mir noch folgendes zu bemerken:

- 1) Wenn bei feuchter Witterung der Standort des Mannes am Steuer schlüpfrig wird, dann kann durch Aufstreuen von Sand aus der Schute in einfachster und wirksamster Weise Abhilfe geschaffen werden.
- 2) Von Unfällen mit tödlichem Ausgang konnte trotz aller Erkundigungen hier nur der eine, in letzter Zeit vorgekommene, festgestellt werden.
- 3) Nach einer mir zugegangenen Mitteilung der Baggerei-Bauinspektion von Hamburg sind Relings weder bei Staats- noch bei Privatschuten vorhanden oder vorgeschrieben. Nur bei Klappschuten, die in Cuxhaven Verwendung finden, also im Bereich der See, sind im Laderaum einige Stützen mit Ketten, die beim Bagger weggenommen werden müssen, angebracht; sie sollen der Mannschaft Gelegenheit geben, bei starkem Wellengang während des Betretens des schmalen Gangbords einen wenn auch nur unsicheren Halt zu finden. In Holland eingezogene Erkundigungen haben ergeben, daß bei Flußbaggerchuten keine Relings vorhanden sind; bei Seebaggerchuten befinden sich auf dem Vorder- und Hinterdeck ca. 60 cm hohe geschlossene Schanzverkleidungen, die die Leute gegen über Bord gehende Seen schützen sollen.
- 4) Was die Gefährlichkeit des Umfahrens des Trennungswerks am Einlauf der kleinen in die große Weser wegen des hierbei den Schuten erteilten Schwunges betrifft, so darf bemerkt werden, daß jeder Stoß, den die Schuten beim Anlegen oder beim Zusammengeraten mit anderen Fahrzeugen erfahren, ungleich gefährlicher ist als jener Schwung. Die Schutenbesatzung weiß sehr wohl, daß sie beim Umfahren des Trennungswerkes besonders vorsichtig sein muß; sie würde sich bewußter Leichtfertigkeit schuldig machen, wenn sie hier die nötige Vorsicht außer acht ließe.
- 5) Die auf Kriegsschiffen vorhandenen umklappbaren Relings sind so steif konstruiert, daß sie sich in aufgerichtetem Zustand genau wie feste Relings verhalten; es liegt das an den Raumverhältnissen, die absteigende Konstruktionsteile zulassen, was bei den Schuten nach den oben gemachten Darlegungen ausgeschlossen ist. Auch tritt dort der Fall selten ein, daß die Reling umgelegt werden muß; tritt er aber ein, so ist genügend Zeit und Mannschaft vorhanden, um alles wieder in solidester Weise festzumachen. Bei den Schuten dagegen würde das Aufrichten der Reling, wie schon auseinandergelegt wurde, täglich mehrmals — bei den Staatschuten achtmal — vorkommen und dabei würde es an der nötigen Mannschaft und Zeit fehlen.
- 6) Was endlich die Stellung der Schiffsahrts-Berufsgenossenschaften zu dieser Angelegenheit betrifft, so hat die Westdeutsche Binnenfahrts-

berufsgenossenschaft sich durchaus ablehnend verhalten, weil die Gefahren durch die Anbringung der Kessels auf kleinen Fahrzeugen zum Teil noch vermehrt würden.

Um auch die Stellungnahme anderer Wasserbauverwaltungen zu der Frage kennen zu lernen, habe ich mich an die Bauinspektion für die Unterweserkorrektion, die Hafenbauinspektion Bremerhaven und die Königliche Wasserbauinspektion in Verden um Auskunft gewandt. Sie sprechen sich alle gleichmäßig gegen die Anbringung von Kessels auf den Sandschuten aus.

Nach vorstehendem bin ich der Ansicht, daß die von der Bürgerschaft gestellte Frage zu verneinen ist.

Bremen, den 1. September 1908.

Der Baurat.
(gez.) **Sinzig.**

Ich schließe mich den vorstehenden Ausführungen an.

Bremen, den 2. September 1908.

Der Oberbaudirektor.
(gez.) **Bücking.**

3. Einrichtung des Erdgeschosses des Lindenhofes für die Baupolizei und eine Polizeiwache.

Die Baudeputation, Abteilung Hochbau, hat über diesen Gegenstand den anliegenden Bericht erstattet. Der Senat stimmt dem Antrage der berichtenden Deputation zu und ersucht die Bürgerschaft, ihm beizutreten, indem er bemerkt, daß die Finanzdeputation gegen die beantragte Nachbewilligung nichts zu erinnern gefunden hat.

Anlage.

Bericht.

Von den durch die Verlegung des Versicherungswesens in das Polizeihaus freiwerdenden Räumen im Lindenhof sollen die in dem beifolgenden Plane mit Nummer 1 bis 4 b bezeichneten der Baupolizei, die mit Nummer 5 bis 8 bezeichneten der Polizeidirektion zur Einrichtung einer Polizeiwache überwiesen werden. Um die neuen Räume der Baupolizei mit den alten zu verbinden, und um die Räume in Stand zu setzen, sind die in dem beifolgenden Kostenschätzung auf 1150 M veranschlagten baulichen Arbeiten erforderlich. Außerdem hat die Baupolizei gebeten, in dem für ihren ersten Baumeister bestimmten vorderen Parterrezimmer des Hauses Domshof Nr. 21 die Schaufensterscheibe durch zwei Fenster zu ersetzen, damit das Zimmer gehörig gelüftet werden kann. Ferner bittet die Polizeidirektion, im Zimmer Nr. 6 die Tapeten und das Linoleum auszubessern und den Raum Nr. 8 in Stand zu setzen. Die Erfüllung dieser im Kostenschätzung nicht vorgesehenen Wünsche wird etwa 350 M kosten. Die Baudeputation, Abteilung Hochbau, beantragt, ihr zur Einrichtung des Erdgeschosses des Lindenhofes für die Baupolizei und eine Polizeiwache nach Maßgabe des vorstehenden Berichts 1500 M durch Nachbewilligung dieser Summe auf Titel 1 des Spezialbudgets Nr. 91 zur Verfügung zu stellen.

Bremen, den 24. August 1908.

Die Baudeputation, Abteilung Hochbau.
(gez.) **Nebelthau.** (gez.) **Ed. Nchelis.**

4. Verbreiterung der Fahrbahn der Falkenstraße von der Bornstraße bis zur Ellhornstraße.

Über diesen Gegenstand hat die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, den beifolgenden Bericht übergeben. Der Senat stimmt dem Antrage der Deputation zu und ersucht die Bürgerschaft, ihm beizutreten. Die Finanzdeputation hat gegen den Nachbewilligungsantrag nichts zu erinnern gefunden.

Bericht.

Anlage.

Die Verbreiterung der Fahrbahn und Fußwege der Falkenstraße von Georgstraße bis Bornstraße ist nach Beendigung der Regulierung der Straßenstrecke im diesjährigen Budget vorgesehen und kürzlich zur Ausführung gebracht worden.

Inzwischen hat die Regulierung der Falkenstraße auf der Reststrecke zwischen Bornstraße und Ellhornstraße (siehe beiliegenden Lageplan) zu Ende geführt werden können, so daß der Herstellung der endgültigen Fahrbahn- und Fußwegbreite in dieser Hinsicht nichts mehr im Wege steht.

Bei der großen Bedeutung, welche die Falkenstraße für den Verkehr besitzt, ist die baldige Herstellung des endgültigen Zustandes dringend erwünscht.

Die Kosten der Verbreiterung der mit Schlackensteinen auf Schotterunterbettung gepflasterten Fahrbahn auf 7,50 m und Herstellung der beiderseitigen Fußwege in 2,25 m Breite sind auf 9700 M veranschlagt.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, beantragt die Nachbewilligung der Mittel auf das diesjährige Budget unter No. 93 „Neu- und Umlegungen bestehender Straßen“.

Bremen, den 16. September 1908.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau.

(gez.) **Wessels.** (gez.) **M. Voettcher.**

5. Pflasterung eines Fußwegs in der Wiedhoffstraße und eines Fußwegs in der Stromerstraße.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, hat über die in der Überschrift bezeichneten Gegenstände den beifolgenden Bericht erstattet. Der Senat stimmt dem Antrage der berichtenden Deputation mit dem Bemerken zu, daß die Finanzdeputation gegen den Nachbewilligungsantrag nichts zu erinnern gefunden hat, und ersucht die Bürgerschaft, ihm beizutreten.

Bericht.

Anlage.

Bei der demnächstigen Neupflasterung und Regulierung der Woltmershauserstraße zwischen Deichschart und Dungestraße wird der auf dem nordöstlichen Fußweg befindliche Klinkerbelag durch einen Zementplattenbelag ersetzt werden.

Da ein großer Teil der vorhandenen Klinker sich zur Wiederverwendung als Fußwegbelag eignet, so empfiehlt es sich, mit denselben den bisher unbefestigten stadtseitigen Fußweg der Wiedhoffstraße zu pflastern. Die Kosten hierfür würden sich auf rund 1400 M belaufen, wogegen die Kosten für Abfahren und zu Lager bringen der Klinker größtenteils erspart werden.

In gleicher Weise kann auch der stadtseitige Fußweg der Stromerstraße in einer Länge von etwa 240 m mit dem alten Material des Fußweges in der Woltmershauserstraße gepflastert werden. Es stellen sich hierfür die Kosten auf rund 900 M.

Zu bemerken ist, daß die Ausbildung der Fußwege in beiden Fällen in einer Breite von 1,55 m gedacht ist.

Die unterzeichnete Deputation bittet die erforderlichen Mittel im Gesamtbetrage von 2300 M auf das Spezialbudget des Straßenbaus Titel 93 nachzubewilligen.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau.

(gez.) Wessels. (gez.) M. Voettcher.

6. Provisorischer Ausbau der Brückenstraße vom Neustadtwall bis zum Lagerplatz der Tiefbauinspektion und Durchführung derselben bis zur Neustadtscontrescarpe.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, hat über die Durchführung der Brückenstraße bis zur Neustadtscontrescarpe einen Bericht erstattet, den der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgererschaft zur Beschlußfassung mit dem Bemerken hierneben zugehen läßt, daß die Finanzdeputation gegen die beantragte Nachbewilligung nichts zu erinnern gefunden hat.

Anlage.

Bericht.

Durch Beschluß von Senat und Bürgererschaft vom 8./10. Juli (Verhdlg. S. 808, 810) ist der provisorische Ausbau der Brückenstraße vom Neustadtwall bis zum Lagerplatz der Tiefbauinspektion genehmigt und gleichzeitig der Auftrag erteilt worden, über die Kosten einer Durchführung der Brückenstraße bis zur Neustadtscontrescarpe zu berichten.

Nachdem die Deputation für Regulierung der Baulinien gegen die Weiterführung der Brückenstraße nichts zu erinnern gefunden hat, indem der Grund und Boden sich im Besitze des Staates befindet, erlaubt sich die unterzeichnete Deputation einen Bericht der Tiefbauinspektion zu übergeben, in welchem empfohlen wird, der Kanalisierung und Pflasterung der Strecke D B zunächst nicht näher zu treten, vielmehr für dieses Jahr sich auf Anlegung eines Schlackenweges für den Fußgängerverkehr zu beschränken. Die Kosten hierfür, wie für Herstellung einer Einfriedigung auf der nordwestlichen Seite des Weges sind auf 1200 M zu veranschlagen. Ein Abkommen hinsichtlich des an A. Mühlenstedt Wwe. verpachteten Platzes an der Neustadtscontrescarpe ist erzielt.

Die Baudeputation hat dem Vorschlage der Tiefbauinspektion zugestimmt und behält sich vor, anlässlich des nächstjährigen Budgets die Mittel für Kanalisierung und Pflasterung zu beantragen, zunächst bittet sie Senat und Bürgererschaft, die für den mit Schlacken zu befestigenden Fußweg etc. erforderlichen Mittel in Höhe von 1200 M auf das diesjährige Budget des Straßenbaues Titel 125 nachzubewilligen zu wollen.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau.

(gez.) Wessels. (gez.) M. Voettcher.

Unteranlage.

Bericht der Tiefbauinspektion I.

Mit der provisorischen Herstellung der Brückenstraße vor der Realschule ist begonnen worden. Im beiliegenden Plan ist dieser Teil mit A D gekennzeichnet. Dieselbe wird eine neue Zufahrt zu dem Lagerplatz der Tiefbauverwaltung bilden. Soll nun diese Straße im Zuge D B bis zur Neustadtscontrescarpe verlängert werden, so wird dieselbe den Lagerplatz in zwei Teile trennen. Hiergegen sind wohl Bedenken nicht zu erheben, wenn zu beiden Seiten der Straße Einfriedigungen gesetzt werden. Das Areal, welches der diesseitigen Verwaltung durch Freigabe der Straße verloren geht, wird durch Zuschüttung eines Teils des benachbarten Wallgrabens bald wieder gewonnen werden können.

Wohl aber sind Bedenken gegen die sofortige Herstellung des Straßenkanals und der Pflasterung geltend zu machen. Der größte Teil des Straßenareals ist

Mittel im Gesamt-
haus Titel 93 nach-

Straßenbau.

Boettcher.

Stadtswall bis zum
derselben bis zur

die Durchführung
einen Bericht er-
der Bürgerchaft zur
die Finanzdeputation
den hat.

/10. Juli (Berhdlg.
vom Neustadtswall
gleichzeitig der Auftrag
rückenstraße bis zur

n gegen die Weiter-
dem der Grund und
erzeichnete Deputation
empfohlen wird, der
cht näher zu treten,
weges für den Fuß-
erstellung einer Ein-
1200 M zu veran-
t Wwe. verpachteten

inspektion zugestimmt
mittel für Kanalisierung
ad Bürgerchaft, die
hen Mittel in Höhe
s Titel 125 nach-

Straßenbau.

Boettcher.

or der Realschule ist
A D gekennzeichnet.
uverwaltung bilden.
ntrescarpe verlängert
en. Hiergegen sind
raße Einfriedigungen
durch Freigabe der
benachbarten Wall-

des Straßenkanals
s. Straßenareals ist

im Laufe dieses Sommers und der letzten Woche dadurch gewonnen, daß der Wallgraben an dieser Stelle zugeschüttet ist mit Boden, der in der Brückenstraße, beim Bau der Realschule und in der Nähe gewonnen war. Da hier eine mehrere Meter hohe Anschüttung vorgenommen ist, so wird zweckmäßig bis zum nächsten Sommer die Kanalisierung und Pflasterung dieses Teils der Straße hinausgeschoben werden, um dem Untergrund genügend Zeit zur Sackung zu geben.

In Anbetracht der später von schwerem Fuhrwerk sehr stark befahrenen Straße dürfte hier ein Granitpflaster auf Steinschlag angezeigt erscheinen. Der Ausbau der Straße auf der Strecke B D würde einschließlich Kanalisation in diesem Falle 29 000 M erforderlich machen. Einbegriffen sind hierin auch die Kosten für die zum Schutze des diesseitigen Lagerplatzes erforderlichen Maßnahmen, wie Einfriedigungen und Überfahrten etc.

Sollte es im Interesse eines regen Fußgängerverkehrs wünschenswert erscheinen, sofort quer durch das Lager auf der Strecke B D einen 2 m breiten Schlackensfußweg bis zum Ausbau der Straße herzustellen, so sind bei der Lagerung des daselbst vorhandenen alten Pflastersteinmaterials meiner Ansicht nach Bedenken hiergegen nicht zu erheben. Erforderlich wäre jedoch die Herstellung einer Einfriedigung auf der nordwestlichen Seite des Weges, dieselbe kann bei endgültigem Ausbau der Straße bestehen bleiben.

Einfriedigung und Schlackenweg sowie noch einige kleinere vorzunehmende Arbeiten werden 1200 M Kosten verursachen. Diese Mittel stehen nicht zur Verfügung.

Voraussetzung bei diesem Projekt ist, daß der an der Neustadtscoutrescarpe belegene Materiallagerplatz der Frau A. Mühlenstedt Wwe. sofort gekündigt werden kann bzw. daß ihr entsprechende Verpflichtung auferlegt werden kann, daß sie die Durchführung eines Schlackensfußweges durch den von ihr gepachteten Grund und Boden zuläßt.

Die Tiefbauinspektion I.

J. S.:

(gez.) **Burghart,**
Baumeister.

I. Beschlu
II. Mittel
1.
2.

1.

unterne
erhoben
Straßen

2. Jahr

übertra

3. Mo

M. B
vertrete

4.

deputat
Heizung

für ein
bei vie
der an
der Se

Kaufpr
sowie

auf d
Reguli