Der Premierlieutenant Sattler ist nun bereits vor mehreren Jahren gestorben; Meinecke ist dagegen bis auf den heutigen Tag von beiden Städten gemeinschaftlich mit 540 Thaler gagirt worden, wozu Bremen jährlich matricularmäßig 293 Thaler 44 Grote beigetragen hat.

Der Senat der freien und Hansestadt Lübeck hat nun, weil die gemeinschaftliche Cavallerieschwadron schon seit längeren Jahren aufgelöst und keine Aussicht zu einer gemeinschaftlichen Wiederaufstellung einer solchen Cavallerieabtheilung zur Zeit vorhanden sei, darauf angetragen, diesen Officier unter Belassung seiner vollen Gage als Pension, in den Ruhestand zu versetzen.

Da der Premierlieutenant Meinecke 15 Jahre in der Hannoverschen Armee gedient hat, 24 Dienstjahre als Officier in Hanseatischen Diensten zählt, bereits im 53. Lebensjahre steht, durch eingeholte Zeugnisse seiner Vorgesetzten seine besondere Pflichttreue und ausgezeichnete Tüchtigkeit in der Dienstführung nachgewiesen, und er ohne sein Verschulden in die seitherige, durch die Auflösung der Schwadron entstandene Unthätigkeit versetzt ist, so hält der Senat, nachdem auch die Militärdeputation sich damit einverstanden erklärt hat, den Antrag Lübecks für gerechtfertigt, und fordert demgemäß die Bürgerschaft auf: sich mit ihm darüber einverstanden erklären zu wollen, daß dem Premierlieutenant Meinecke sein bisheriges Einkommen ad 540 Thaler, wozu Bremen jährlich 293 Thaler 44 Grote beizutragen hat, als Pension bewilligt werde.

9. Bericht der Eisenbahndeputation, die Ausrüstung der Werkstätten betreffend;

10. Bericht der Deputation für die Convoye, Nachbewilligung für den Strom- und Uferbau sowie für den Sicherheits-, Oberländischen und Holzhafen betreffend.

Schließlich theilt der Senat die obigen Deputationsberichte der Bürgerschaft zu ihrer Erklärung, unter Vorbehalt der seinigen, mit, indem er bemerkt, daß die Finanzdeputation, welche von der vorgedachten Nachbewilligung die erforderliche Kunde erhalten hat, bei derselben nichts zu erinnern finde.

Anlage I.
zur Mittheilung des Senats
vom 30. Oct. 1857.

Bericht der Deputation bei der Eisenbahn,

die Ausrüstung der Werkstätten betreffend.

Der vom Senat und der Bürgerschaft beschlossene Bau der neuen Werkstätten auf dem hiesigen Bahnhofe ist soweit vorgeschritten, daß die Königlich Hannoversche Generaldirection der Eisenbahnen und Telegraphen beantragt hat, auf die Ausrüstung dieser Räume mit Hülfsmaschinen Bedacht zu nehmen, um schon in diesem Winter einen nicht unerheblichen Theil dieser Anlagen in Gebrauch nehmen zu können.

Die Verhältnisse der Maschinenwerkstatt sind so bemessen, daß dieselbe im Stande ist, die Reparatur der Maschinen, welche auf der 16,49 Meilen langen Bremen-Hannover'schen Bahn, sowie auf der künftigen ungefähr 8 Meilen langen Bremen-Geeste Bahn erforderlich sein werden, nöthigenfalls allein ausführen zu können.

Die Wagenwerkstatt ist so groß projektirt, daß sie denjenigen Theil der Wagenreparatur besorgen kann, welcher sich pro rata auf die Länge der Hannover-Bremer Bahn vertheilt.

Parallel der Axe des Bahnhofes liegt die Façade der neuen Dreherei; Maschinen- und Wagenwerkstatt schließen sich daran mit ihren Giebeln, der zwischen beiden belegene versenkte Gleiskarren bildet die Communication mit den Bahnhofsgleisen, ein bis an das Hauptgebäude laufender Gleiskarren ohne versenktes Gleis dient dazu, die kleiner Reparatur bedürftigen Wagen von den Gleisen des Bahnhofes auf die hinter der Wagenwerkstatt liegenden Reparaturgleise zu bringen.

Die Wagenwerkstatt enthält 10 Reparaturgleise mit Canälen für größere Reparaturen, 2 abgeschlossene Gleise zum Lackiren der Maschinen und Wagen, eine Reparaturschmiede mit 2 durch Blasebälge getriebene Schmiedefeuer und eine Vormannsstube.

Die Maschinenreparaturwerkstatt enthält 12 Reparaturgleise mit Canälen, wovon drei zum Ausbringen der Maschinenachsen eingerichtet sind, außerdem eine Vormannsstube und ein Handmagazin, an dieselben schließen sich die Verwaltungsbureaux.

Ueber der Maschinenreparatur liegt die Tischlerei und der Modellboden.

Zwischen Dreherei und Maschinenreparatur liegt die Dampfmaschine, der Kessel liegt vorschriftsmäßig in einem kleinen Raume abgesondert, die Welle läuft in der Mitte der Dreherei auf gußeisernen Säulen gelagert, daran schließt sich Kesselschmiede und Kupferschmiede mit je zwei Schmiedefeuern, welche demnächst noch zur Dreherei gezogen werden können, weshalb die Gebälkconstruction der Dreherei auch hier beibehalten ist.

Rechtwinklich gegen die Dreherei ist die Hauptschmiede gelegen, mit einer Vorrichtung, gebogene Reife zu richten, Glühofen, 8 Schmiedefeuern, zwischen Dreherei und Schmiede liegt der Ventilator und die Aborte.

Das dreistöckige Magazin bildet schließlich die Verbindung zwischen den alten und neuen Gebäuden.

Ueber die Ausrüstungskosten aller dieser Anlagen hat die Generaldirection einen detaillirten Kostenanschlag eingesandt, welcher sich auf 22,853 Thaler Courant beläuft. In demselben werden berechnet:

1)	für eine Drehmaschine	rß	2750
2)	" Wasserstation und Wasservertheilung	"	1465
3)	" das Maschinenhaus	"	250
4)	" Dreherei und Schlosserei	"	11,251
5)	" Schmiede	"	2272
6)	" Kesselschmiede	"	718
7)	" Kupferschmiede	"	211
8)	" Messinggießerei	"	250
9)	" Maschinenreparatur	"	702
10)	" Wagenreparatur	"	1584
11)	" Gleiskarren	"	1000
12)	" Bureaux	"	400
		rß	22,853

Diese Ausrüstungskosten der obigen Werkstatt sind auf gemeinschaftliche Kosten Hannovers und Bremens zu bestreiten, und hat daher jeder Staat dazu 11,426 Thaler 12 Ggr. Cour. einzuschießen.

Der Betrieb in dieser Werkstatt steht wie derjenige in allen Hannoverschen Werkstätten unter Leitung der Hannoverschen Eisenbahnverwaltung, welche in diesen Werkstätten die Wagen und Locomotiven repariren läßt, und den einzelnen unter ihre Verwaltung stehenden Eisenbahnen die wirklichen Kosten resp. nach den auf den einzelnen Eisenbahnen gefahrenen Wagenachsen- und Locomotivachsenmeilen berechnet.

Die berichtende Deputation hat die Kostenanschläge für die Ausrüstung der Werkstatt einer Prüfung unterzogen und nichts dabei zu erinnern befunden, sie erlaubt sich daher, da eine baldige Anschaffung der einzelnen Gegenstände, welche fast sämmtlich aus

England bezogen werden sollen, sehr wünschenswerth erscheint, um die Werkstatt so bald als möglich in Gebrauch nehmen zu können, den Antrag:

für die bewegliche Ausrüstung der Werkstätte auf dem hiesigen Bahnhofe, aus dem gemeinschaftlichen Baufond die Summe von 22,853 Thaler Courant bewilligen zu wollen, von welcher Bewilligung auf Bremen die Hälfte mit 11,476 Thaler 12 Ggr Courant fällt.

Bremen, den 23. October 1857.

Die Deputation bei der Eisenbahn.

(gez.) **A. Duckwitz.** (gez.) **Wm. Haas jr.**

Anlage II.
zur Mittheilung des Senats vom 30. Oct. 1857.

Bericht

der Convoyedeputation, Nachbewilligung für den Strombau, den Sicherheitshafen und den Oberländischen und Holzhafen betreffend.

Bei der Aufstellung des diesjährigen Budgets für den Strom- und Uferbau wurde, wie auch in dem Berichte bemerkt worden, die vorigjährige Verwendung für Baggerungen angenommen, allein der gleich nach dem Ablauf des Hochwassers sehr frühzeitig eingetretene und während der letzten 3 Monate fast fortwährend bis 1 Fuß, 8 Zoll unter Null erniedrigte Wasserstand hat einen weit größeren Kostenaufwand erfordert, wie veranschlagt worden, und es ist nur durch diese größeren Verwendungen gelungen im Bremischen Stromgebiete eine für die Schifffahrt einigermaaßen genügende Stromtiefe zu erhalten.

Durch diese unausgesetzt fortdauernden Arbeiten sind für Baggerungen und Fortschaffung des ausgebaggerten Materials bereits 3000 Thaler mehr verausgabt worden, wie dafür veranschlagt war, und da der Wasserstand sich fortdauernd auf dem gleichen niedrigen Stand erhält, so wird dafür noch ferner eine bedeutende Summe zu verwenden sein.

Auch für die Neubauten der Werke und Uferdeckungen ist der niedrige Wasserstand nicht günstig gewesen, indem durch diesen an mehren Stellen größere Tiefen wie zuvor entstanden und dadurch die Kosten vergrößert worden sind. Andrerseits hat ein schon früher projectirtes Trennungswerk auf der Strecke neben dem Schönebecker Sande auf ca. 1900 Fuß Länge zur Ausführung kommen können und endlich ist der niedrige Wasserstand benutzt worden, eine Anzahl theils vor den Ufermauern befindlicher, theils noch von den ehemaligen Eisbrechern beim Bindwams herrührender, der Schifffahrt nachtheiliger Pfähle herauszuziehen.

Für diese sämmtlichen Arbeiten, über die am Schlusse des Jahres ein ausführlicher Bericht erfolgen wird, reichen die bewilligten Fonds nicht aus, die Deputation sieht sich daher genöthigt auf eine Nachbewilligung von 12,000 Thalern hiedurch anzutragen.

Auch dem Sicherheitshafen, dem Oberländischen und dem Holzhafen, hat die Deputation volle Aufmerksamkeit zugewandt, allein sie hat sich bei dem ersteren auf die Her-