bereits stattgefunden haben, die Werke sehr beschädigt worden sind und auch bei dem Eisaufbruche noch mehr leiden werden und also einen viel größeren Kostenaufwand erfordern als bei der guten Beschaffenheit derselben im Voranschlage aufgenommen worden ist.

Außerdem wird auch das Aufeisen einen größeren Betrag als in früheren Jahren erfordern, indem bei der letzten Sturmfluth am 2. Februar ein Theil der Niederbührener Weser so voll Eis geschoben ist, daß eine Forträumung desselben mit sehr großen Kosten vorgenommen werden mußte, um Unregelmäßigkeiten im Fahrwasser zu verhindern.

Bremen, den 20. Februar 1858.

(gez.) **Joh. Brockmann.**

Anlage VI.
zur Mittheilung des Senats
vom 12. März 1858.

Jahresbericht

der Deputation für die Häfen, Hafenanstalten, Beleuchtung der Wesermündung, auch Verwaltung des Bremer-Oldenburger Staatstelegraphen.

Die Deputation erlaubt sich bei ihrer gegenwärtigen Berichterstattung die Gegenstände in der bisherigen Reihenfolge zu erörtern.

I. Bau des neuen Hafens.

Für diesen Bau ist im vorigen Jahre kein Budget aufgestellt, und daher auch Nichts verausgabt worden. Die Deputation hat sich erlaubt, über den Ausbau des neuen Bassins abgesondert zu berichten und glaubt sich darauf beziehen zu dürfen.

II. Vergrößerung des Bremerhaven Areals.

Am 1. Januar 1857 war der Saldo der noch zu zahlenden Landkaufgelder ..... ℳ 14058 = 32
Darauf sind im Jahre 1857 abbezahlt ..... » 8572 = 30
Es bleiben daher noch zu zahlen ..... ℳ 5486 = 2
welche wieder vorzutragen und vom 1. Januar 1858 an mit 4 % pro anno zu verzinsen sind.

III. Gewöhnliches Budget für Bremerhaven.

a) Einnahme von Bremerhaven.

Das auf 27,000 Thaler veranschlagte Hafengeld hat im vorigen Jahr 30,141 Thaler 45 Grote eingetragen, die Deputation glaubt indessen pro 1858 den Anschlag auf nicht über 27,000 Thaler stellen zu dürfen.

Es sind 1857 in die Häfen zu Bremerhaven eingelaufen 1249 Schiffe gegen 1081 Schiffe im Vorjahre. Die übrigen Einnahmeposten geben zu keiner andern Bemerkung Anlaß, als daß die Miethen für Kohlenlagerplätze erhöht worden sind. Der Anschlag der Einnahme pro 1858 beläuft sich auf 38,377 Thaler 36 Grote gegen 37,230 Thaler pro 1857.

b) Gewöhnliche Ausgaben für den Wasserbau.

Das Budget der gewöhnlichen Ausgaben pro 1857 lautete auf	℔	34,735 . —
verausgabt sind	»	31,768 = 37
mithin nicht ausgegeben	℔	2966 = 35

Für 1858 sind die Ausgaben für Wasserbau wie folgt veranschlagt:

a. Erd-, Bagger- und Faschinenarbeiten	℔	21800 = —
b. Zimmerarbeiten	»	2150 = —
c. Maurerarbeiten	»	2800 = —
d. Verschiedene Ausgaben	»	6350 = —
	℔	33,100 = —

Dabei erlaubt sich die Deputation zu erwähnen, daß sie alle Ausgaben für neue Anschaffungen, so viel als irgend thunlich vermieden, namentlich unterlassen hat, auf die Anschaffung eines zweiten Krahns an der Ostseite des alten Bassins anzutragen, der schon seit längerer Zeit als ein dringendes Bedürfniß angesehen worden ist. Die Kosten desselben würden 850 Thaler betragen. Die Deputation behält sich jedoch vor, zu geeigneter Zeit auf den Gegenstand zurückzukommen. Dagegen hat sie sich nicht entlegen können, unter Wasserbau a) die Kosten einer neuen eisernen Kratzmaschine zum Gebrauch beim Spülen im alten Vorhafen mit 3000 Thaler aufzunehmen, weil diese durchaus nicht entbehrt werden kann, und die alte Maschine gänzlich unbrauchbar geworden ist. Auch in dem gegenwärtigen Berichte muß wiederholt werden, daß eine Reparatur der Westseite des alten Bassins unmöglich ist und daß dieselbe den Einsturz droht, so daß ein längeres Aufschieben des Umbaus dieser Einfassung mit großer Gefahr für die Benutzbarkeit des alten Bassins verbunden ist. Es kann aber, wie schon in dem Berichte über den Ausbau des neuen Bassins erwähnt worden ist, dieser Umbau füglich nicht eher in Angriff genommen werden, bis das neue Bassin ganz ausgegraben sein wird, damit doch während der Vornahme des gedachten Umbaus wenigstens eins der Bassins in vollem Umfange der Schifffahrt dargeboten werden könne.

Endlich muß die Deputation anführen, daß die baldige Anschaffung eines zweiten Baggers für Bremerhaven eine Nothwendigkeit geworden ist. Der Baurath v. Ronzelen äußert sich darüber in seinem Berichte vom 2. December 1857 wie folgt: »Bei dieser Gelegenheit kann ich es nicht unerwähnt lassen, daß ungeachtet unser jetziger Bagger ein Großes leistet, indem derselbe die enorme Schlickmasse von $5^1/_4$ Millionen Cubikfuß jährlich beseitigt, dieser eine Bagger aber dennoch auf die Dauer nicht genügen kann. Wenn das neue Dock fertig sein wird, so ist damit auch wieder ein neuer Raum für den Schlickfall geschaffen und dieser kann mit unserm sonst tüchtigen Dampfbagger nicht beseitigt werden, denn abgesehen davon, daß wir bis jetzt noch kein Unglück an Schiff und Maschine erlebten, wodurch die Baggerarbeiten hätten unterbrochen werden müssen, so haben wir mit demselben vollauf zu thun gehabt, den gewöhnlichen Schlickfall, den ich für die Außenhäfen jährlich auf ca. 12 Fuß schätze, zu neutralisiren.

Wir müssen daher darauf Bedacht nehmen, daß bei der Ausdehnung unserer Hafenwerke dieselben auch besonders in ihrer gehörigen Tiefe unterhalten werden, wenn sie für die Schifffahrt überall denjenigen Nutzen bringen sollen, wozu man sie gebaut hat. Es wird aus diesem Grunde die Anschaffung eines zweiten Dampfbaggers nicht vermieden werden können und man sich in das Unvermeidliche fügen müssen.

Es ist dieses indessen ein sehr erheblicher Gegenstand, denn nicht allein handelt es sich jetzt um einen neuen Dampfbagger, sondern auch um dessen Bemannung und um Anschaffung einer Baggerflotte von wenigstens 10 Schiffen, die zum Transport der gebaggerten Massen dienen müssen. Ich kann dabei den größten Vortheil nur in der Anschaffung eines recht kräftigen Dampfbaggers, etwa mit 2 Reihen Ketteneimer und auf einer Tiefe von 27 bis 28 Fuß baggernd, finden, denn ein solcher ist im Stande, sowohl Sand wie Schlick zu baggern und in der Strömung transversal zu arbeiten.

Die Kosten eines solchen Dampfbaggers von Eisen mit einer Maschine von 30 bis 40 Pferdekraft, kann ich in diesem Augenblick nicht aufgeben, da die Preise des Eisens und der Fabrikarbeitslöhne zu sehr abwechseln, allein wenn ich z. B. den dänischen Dampfbagger, welcher ungefähr die von mir erwähnten Erfordernisse besitzt, dabei vergleichen will, so kostete dieser in London gebaute, Maschine nebst Schiff, vor etwa 8 Jahren 44,000 Thaler preuß. Crt. frei in die Elbe geliefert.

Indessen würde die Unentbehrlichkeit eines solchen Baggers sich erst im Jahre 1859 fühlbar machen, und also das nächste Jahr 1858 dazu benutzt werden können, denselben zu bestellen und anfertigen, und dann die Lieferung im Frühjahr 1859 stattfinden zu lassen. Ob dafür bereits in 1858 abschlägige Zahlungen geleistet werden müssen, hängt von der Art des Contractsabschlusses ab, doch ist es, so viel ich weiß, Sitte, daß bei der Bestellung etwa 1/4 des Betrages vom Besteller eingezahlt wird. Ebenso möchten vorläufig 6 Stück große eiserne Baggerschiffe im nächsten Jahre zu bestellen sein, wovon ein jedes etwa 2000 Thaler kosten dürfte.«

Bei der gegenwärtigen Lage der Geldverhältnisse beschränkt sich jedoch die Deputation lediglich auf die Anzeige der Thatsache und enthält sich für jetzt eines auf den Gegenstand bezüglichen Antrags.

c) Ausgabe für den Landbau.

Das Budget für den Landbau zerfällt dies Mal in zwei Rubriken und zwar

I. in Straßenbau, soweit dessen Kosten auf den Fond für außerordentliche Verwendungen zu nehmen sind, und

II. in gewöhnliche Arbeiten.

Die ersteren bestehen in den auf den Bericht der Deputation vom 25. Juni vorigen Jahres bewilligten, noch nicht verausgabten, und daher wieder vorzutragenden 5578 Thaler 16 Grote und in 1400 Thaler für die Anlage einer Straße auf dem Geestedeiche vom Anlegeplatze der Dampfschiffe zur neuen Geestebrücke, auf deren Bewilligung aus den näher anzugebenden Gründen angetragen wird. Zu dem Straßenbau I. ist das Folgende zu erwähnen.

I. Der Deputation wurde zur Anlegung von Rampen an der Mittel- und Thulesiusstraße und zur Verbreiterung des Geestedeichs daselbst und eben so zur Anlegung von Rampen- und Straßenanlagen an der Mühlenstraße und Keilstraße und am Geestedeich und zur Aufhöhung des Terrains daselbst u. s. w. die Summe von 8789 Thaler auf den Fond für außerordentliche Verwendungen bewilligt und ihr die Ermächtigung ertheilt, eine Reihe von Bauplätzen, sowohl an den Rampen der Mittel- und Thulesiusstraße und am Geestedeiche, als an der Mühlen-, Grünen- und Keilstraße zu verkaufen.

Hinsichtlich dieser Punkte ist zu bemerken:

1) Für die Rampenanlage an der Mittel- und Thulesiusstraße und für die Verbreiterung des Geestedeichs daselbst, die zugleich zu größerer Sicherheit der Stadt dient, sind auf den Bericht der Deputation vom 25. Juni v. J. bewilligt 4153 Thaler.

Diese Arbeiten sind, bis auf einige Kleinigkeiten und bis auf die Bepflasterung der Rampen, vollendet, welche zwar nothwendig geschehen muß, da ohne Bepflasterung die Rampen bei feuchter Witterung nicht zu gebrauchen sind, die Bepflasterung auch den Käufern von Bauplätzen nicht versagt werden kann, indeß erst geschehen durfte, nachdem sich die Erde gesetzt hatte und daher auf dieses Frühjahr verschoben ist. Verwendet sind darauf ..... ℔ 3210 = 56

Es sind daher für das nächste Budget noch vorzutragen ..... ℔ 942 = 16

2) Die Anlage an der Mühlen- und Keilstraße und dem Geestedeiche ist noch nicht begonnen, weil im vorigen Herbst die Hindernisse nicht beseitigt werden konnten, welche dem Verkaufe der dadurch zu gewinnenden 35 Bauplätze entgegenstanden, und es nicht räthlich schien, mit der Rampen- und Straßenanlage zu beginnen, bevor nicht auch der Verkauf, der im Frühjahr stattfindet, in Aussicht stand. Es ist daher wiederum auf das nächste Budget die bewilligte Summe vorzutragen mit ..... » 4636 = —

℔ 5578 = 16

Die Deputation hat in ihrem Berichte vom 25. Juni v. J. hervorgehoben, daß diese Summen im Grunde nur ein Vorschuß seien, welcher daher auf den Fond für außerordentliche Verwendungen gestellt werden müsse. Der Erfolg hat dieses gerechtfertigt, denn der Verkauf der Bauplätze an der ersteren Anlage hat, außer einer festen jährlichen Rente von 245 Thaler Grundzins und ferneren gewöhnlichen Weinkäufen die Summe von 12,198 Thalern 45 Grote an außerordentlichen Weinkäufen ergeben. Der Erlös der bei der zweiten Anlage zu verkaufenden Bauplätze wird — selbst mit Rücksicht auf die jetzigen Zeitverhältnisse — jedenfalls nicht geringer, vielmehr höchst wahrscheinlich noch erheblicher sein. Außerdem werden einen Theil der Pflasterkosten noch die Anlieger zu ersetzen haben.

In gleicher Weise wird

3) eine Verausgabung für eine Umlegung und Erhöhung der Straße auf und an dem Geestedeich längs den an Lange und Wenke verkauften Schiffsbauplätzen im Wesentlichen als ein Vorschuß betrachtet werden müssen, weil dadurch sehr gut belegene Bauplätze längs des Geestedeichs gewonnen werden, die jetzt fast unbenutzt und ohne eine Rente zu tragen daliegen. Der Verkauf ist zwar noch nicht beantragt, kann aber beantragt werden, sobald ein Verkauf zu angemessenen Preisen zu erwarten ist. Die Herstellung der Straße läßt sich ohne den erheblichsten Schaden nicht aufschieben. Schon bei dem Verkauf der Schiffsbauplätze wurde darauf Rücksicht genommen. Die Käufer derselben haben nach den Kaufbedingungen das Trottoir an ihrer Seite und die Hälfte der Fahrbahn herzustellen, auch die Kosten der Aufhöhung zu tragen. Der Bau des Drydock des Schiffsbaumeister Lange gestattete bisher eine geeignete Herstellung der aufgegrabenen Straße nicht, zu deren Erhöhung die dem Drydock entnommene Erde bereit liegt. Die zunehmende Frequenz der Passage von dem Anlegeplatz der Dampfschiffe bis zur Geestebrücke läßt die Herstellung einer geeigneten Verbindung als dringend erscheinen. Die den Staat treffenden Kosten gehören aus obigen Gründen dem Fond für außerordentliche Verwendungen an und werden in der erheblichen Länge von beinahe 1100 Fuß nur 1400 Thaler betragen, wenn man sich an der inneren Seite des Deichs statt der Anlage eines Klinkertrottoirs mit einem besandeten Fußwege bis zum Verkaufe der Bauparcelen begnügt, was um so unbedenklicher ist, als allen Umständen nach bei einer Bebauung derselben ein Klinkertrottoir der Zerstörung ausgesetzt sein wird.

Der Fond für außerordentliche Verwendungen wäre somit hinsichtlich dieser Anlagen mit 6978 Thaler 16 Grote zu belasten.

Das Budget für Straßen und Wege, II. Gewöhnliche Arbeiten, enthält im Wesentlichen die gewöhnlichen Posten; jedoch hat für die Fährstraße der Betrag von 2132 Thaler 23 Grote als Kostenbeitrag ausgeworfen werden müssen, welcher bei einer Umlegung der Straße und einer neuen Bepflasterung dem Staate zur Last fallen wird. Diese Umlegung wurde wegen der Ungewißheit, welche Richtung eine etwaige Eisenbahn nehmen würde, bisher noch ausgesetzt.

Die zur neuen Geestebrücke führende 64 Fuß breite Fährstraße hat die gefährliche Steigerung von 1 zu 10, welche jetzt auf 1 zu 20 ermäßigt werden wird. Das Steinpflaster, das bisher nur die unzureichende Breite von 20 Fuß hatte, kann durch Reparatur nicht mehr hingehalten werden und ist nicht länger beizubehalten, wenn nicht große Unzuträglichkeiten entstehen sollen. Die neue Fahrbahn wird eine Breite von 40 Fuß, die Trottoirs eine Breite von 12 Fuß erhalten. Die Verbreiterung ist bei dem steigenden Verkehr zwischen Bremerhaven und Geestemünde nothwendig. Der Gemeinderath der Stadt Bremerhaven ist über die Nothwendigkeit der Umlegung einverstanden und wird seiner Seits, soweit die im Ganzen auf die Summe von 4431 Thaler sich belaufenden Kosten die Stadtgemeinde treffen, auf die Aufnahme in das Budget der Stadtgemeinde antragen.

d) Gehalte und Verschiedenes.

Diese Rubrik giebt zu Erläuterungen keine Veranlassung.

IV. Gewöhnliches Budget für Vegesack.

Bei den jährlich sich ziemlich gleichbleibenden Einnahmen und Ausgaben ist auch für das gegenwärtige Jahr Nichts geändert, als daß im Ausgabebudget 200 Thaler für einen neuen Mudderprahm aufgenommen sind.

Bei dieser Gelegenheit glaubt die Deputation einige geringfügige Aenderungen in dem Tarife der Hafenabgabe für Kahnschiffer beantragen zu sollen. Der schon ziemlich alte Tarif stellt fest, daß Kähne für die Winterlage im Hafen 4 Thaler zu erlegen haben. Da nun für die Winterlage im Sicherheitshafen nur $2\frac{1}{2}$ Thaler zu bezahlen ist, so haben die Kahnschiffer darum nachgesucht, daß der Tarif für Winterlage in Vegesack auch auf $2\frac{1}{2}$ Thaler herabgesetzt werde. Da der Hafen nur sehr wenig zur Winterlage benutzt wird, so hält die Deputation dafür, daß die gedachte Herabsetzung sich empfehle. Ferner ist festgestellt, daß Schiffe, welche in den Vegesacker Hafen legen, um daselbst Waaren zu landen oder einzunehmen ein Lastgeld von 1 Groten für die gelandete oder eingenommene Last Waaren zu zahlen haben, wenn das Schiff unter 30 Last groß ist, ist dasselbe aber über 30 Last groß, so sind 2 Grote von der Last zu entrichten. Unter Schiffen von weniger

als 30 Last sind offenbar Kähne (Leichterfahrzeuge) gemeint gewesen, und da es zu jener Zeit keine über 30 Last große Kähne gab, so war das Lastgeld für die Leichterfahrzeuge ganz gleich. Seitdem aber eine große Anzahl unserer Kähne über 30 Last halten, hat der Tarif eine Ungleichheit zur Folge, deren Vermeidung wünschenswerth erscheint. Die Deputation beantragt daher, daß das Lastgeld bei Kähnen (Leichterfahrzeugen) ohne Rücksicht auf ihre Größe, für die im Vegesacker Hafen ausgeladene oder eingenommene Last Waaren auf 1 Groten gestellt werde, insofern der Kahn die Waare nicht von einem Platze unterhalb Bremerhaven angebracht oder dahin zu bringen die Bestimmung hat. Es würde daher für Waaren, welche aus See angebracht oder dahin versandt werden, eine Veränderung nicht eintreten.

V. Beleuchtung der Wesermündung.

Der Leuchtthurm bewährt seinen Nutzen für die Schifffahrt sowohl durch sein Licht, wie auch als erster Zufluchtsort für Schiffbrüchige mehr und mehr. Das Budget, welches im Uebrigen dieselben Positionen wie im Vorjahre aufweiset, ist durch einen Ansatz von 250 Thalern für eine Revision der Lage des submarinen Telegraphendrahts vergrößert worden, welche bei den häufigen Veränderungen des Laufes der durch die Sandbänke sich windenden Gossen als nothwendig erscheint.

Auch sind 150 Thaler für die Errichtung eines Eissignals aufgenommen, welches den Zweck hat, die die Weser einsegelnden Schiffe davon aus der Ferne in Kenntniß zu setzen, ob sie bis Bremerhaven auffahren können oder ob das Treibeis solches nicht zulasse. Diese Einrichtung wird unzweifelhaft allseitig als zweckmäßig anerkannt werden.

Ungeachtet im Budget für unvorhergesehene Fälle 670 Thaler aufgeführt sind, sieht sich die Deputation doch schon jetzt in die Nothwendigkeit versetzt, einen Antrag auf eine Nachbewilligung richten zu müssen.

Am Morgen des 21. Januar berichtete der erste Wächter am Leuchtthurm, daß in der vergangenen Nacht die starke Dünung der See ca. 50 Fuß von der Landungsbrücke und ein ziemliches Loch in der Steinböschung mit fortgerissen habe. Der Baurath van Ronzelen begab sich darauf am 23. Januar nach dem Leuchtthurm, ließ das Loch in der Steinböschung, welches ca. 12 Fuß lang und 3 Fuß breit war, mit Schutt ausfüllen und die oberen 3 à 4 Zoll mit Portland-Cement ausfugen, um einem Weiterreißen des Loches vorzubeugen. Die eigentliche Wiederherstellung mußte bis zum Sommer ausgesetzt werden, und veranschlagte der Baurath die sämmtlichen Herstellungskosten mit Einschluß der Reparatur der Landungsbrücke, von welcher nur der Belag nebst Schwellen in einer Länge von 55 Fuß weggeschlagen war, auf ca. 300 Thaler.

In der Nacht vom 1. auf den 2. Februar riß ein heftiger Sturm das vorerwähnte Loch in der Steinböschung von Neuem auf, dessen Füllung bei dem gleich nachher eingetretenen Frostwetter nicht die genügende Festigkeit hatte erlangen können, hob auch noch an einer andern Stelle ein Paar Steine aus der Böschung und beschädigte noch weiter die Landungsbrücke. Wenngleich diese Beschädigungen durchaus nicht geeignet sind Besorgnisse hinsichtlich der Festigkeit des Thurmbaus anzuregen, so hat sich doch ergeben, daß es zweckmäßig sei, alle Unebenheiten der Steinböschung namentlich in ihrem oberen Theile zu beseitigen, weil sich gezeigt hat, daß die Beschädigung diejenigen Steine getroffen hat, welche die Crète der Böschung bilden, und durch den Stoß der vom Thurm zurückfallenden Wellen gewichen und losgeschlagen sind. Es werden daher die hervorragenden Steinrücken abzuschlagen sein und wird zugleich die Betonirung des Banquets gründlich ausgebessert werden müssen, in der Weise, daß die Wellen keine Unebenheiten mehr finden. Der Baurath veranschlagt die Herstellungskosten wie folgt:

Beseitigung der Unebenheiten der Steinböschung in der Nähe der Crète und Ausbesserung der Betonirung des Banquets auf	aß	350 = —
Zweimalige interimistische Ausbesserung des Lochs in der Steinböschung	»	200 = —
Definitive Ausbesserung der Steinböschung und der Brücke	»	300 = —
	aß	850 = —

Der Baurath zweifelt nicht daran, daß diese Kosten ausreichen werden, es darf aber nicht übersehen werden, daß ungünstige Witterung und die Unsicherheit der Verbindung einen erheblichen Einfluß auf den Kostenaufwand haben, und den Anschlag ungenau machen können.

Die Deputation beantragt diesemnach, dem Budget des Leuchtthurms von 4150 Thaler die Summe von 850 Thaler beizufügen, so daß dasselbe dadurch auf 5000 Thaler für das Jahr 1858 steigen würde.

Bei einem so außerordentlichen Bauwerke als der Leuchtthurm es in Wirklichkeit ist, darf es nicht Wunder nehmen, wenn in der ersten Zeit nach seiner Erbauung noch mancherlei Erfahrungen gesammelt werden müssen, um dies Werk gegen alle Wechselfälle von Sturm und Eisanhäufungen sicher zu stellen.

VI. Budget für den Oldenburg-Bremer Staatstelegraphen.

a. Einnahme.

Dieselbe ist im vorigen Jahre veranschlagt zu ..... auf 950 = —

Sie hat eingetragen 1274 Thlr. 47 Gr. und es ist alle Aussicht vorhanden, daß sie noch ferner zunehmen werde. Für das gegenwärtige Jahr wird hinzukommen der Ertrag der Verbindung mit dem Leuchtthurm, welche sich vorläufig auf einfache Schiffsnachrichten beschränken wird. Da aber die Capt. Marryat'sche Signaltelegraphie am Leuchtthurm eingeführt ist und auch schon in einzelnen Fällen benutzt wird, so kann erwartet werden, daß in weiterer Ausbildung dieses Communicationsmittels mit vorbeifahrenden Schiffen hieraus nicht nur ein weiterer Vortheil für die Schifffahrt, sondern auch für die Einnahme erwachsen werde.

Für jetzt ist als Einnahme von der Communication mit dem Leuchtthurm 250 Thlr. ausgeworfen und, um nicht zu hoch zu greifen, für die übrige Einnahme der Satz des vorigen Jahres angenommen, mithin die Einnahme im Ganzen veranschlagt zu auf 1200 = —

b. Ausgabe.

Dem seitherigen Budget sind nun, da die Stationen im Leuchtthurm und zu Fedderwarden in Function getreten sind, die Gehalte der Telegraphisten, welche an diesen Stationen arbeiten, so wie Reise- und Unterhaltungskosten beigefügt worden. Das Ausgabebudget beträgt daher ..... auf 1390 = —

Der Telegraphendienst ist nunmehr vollständig organisirt und wird den großen Werth der Erbauung des Leuchtthurms für die Bremische Schifffahrt ungemein erhöhen.

Bremen, den 11. Februar 1858.

Die Deputation für die Häfen, Hafenanstalten, Beleuchtung der Wesermündung, auch Verwaltung des Bremer-Oldenburger Staatstelegraphen.

(gez.) **A. Duckwitz.** (gez.) **J. G. Höpken.** (gez.) **Herm. S. Gerdes.**