

Mittheilung des Senats

vom 25. October 1875.

Begleitberichte zum Budget für 1876.

Der Senat läßt die bisher eingereichten Begleitberichte verschiedener Deputationen zum Budget schon jetzt hieneben der Bürgerschaft zugehen, nämlich:

- 1) der Baudeputation (allgemeine Bauverwaltung, Hochbau, Bau der Seefahrtsschule) mit einem letzteren Gegenstand betreffenden Bericht der Behörde für die Seefahrtsschule;
- 2) der Baudeputation, Abth. Straßenbau;
- 3) der Baudeputation, Abth. Wegbau;
- 4) der Häfen- und Eisenbahndeputation zum Etat für Bremerhaven;
- 5) derselben, betr. neue Anlagen in Bremerhaven;
- 6) derselben, betr. neue Anlagen am Sicherheitshafen;
- 7) derselben, zum Etat der Eisenbahnen;
- 8) derselben, betr. Ergänzungsbauten auf den Bahnhöfen;
- 9) der Gefängnißdeputation zum Etat der Strafanstalt;
- 10) der Deputation für die Friedhöfe.

1. Budgetbericht der Baudeputation.

Anlage 1.

I. Die in der Ausführung begriffene Vereinigung der Bauverwaltung unter einem Director hat schon jetzt zur Aufstellung eines neuen Specialbudgets für allgemeine Bauverwaltung geführt. In demselben sind die Gehalte, nicht allein für den Oberbaudirector und die Hilfsarbeiter desselben, sondern auch für die mehreren Abtheilungen gemeinschaftlichen Bediensteten, aufgenommen, ferner der gemeinsame Bureaufonds, welcher bisher unter Verwaltung der Abtheilung für Wasserbau stand vergl. Sp.-Budg. für 1875, Nr. 73, pos. 6 b), sowie die Kosten der Bibliothek, bisher unter Hochbau (vergl. Sp.-Budg. 61 für 1875, Nr. 61, Tit. 27).

Dem weiteren als außerordentliche Ausgabe aufgeführten Posten liegt das dringende Bedürfniß eines Normalstadtplanes, welcher für practische und geometrische Zwecke genügt, an Stelle der vielen jetzigen, nach ganz verschiedenen Maßstäben gezeichneten Pläne, zu Grunde. Derselbe ist um so unentbehrlicher, je mehr die Stadt durch neue Straßenanlagen an Ausdehnung gewinnt. In Anschluß an die bereits vorhandenen Originalkarten des Majors Neumann im Verhältniß von 1:500 wird die Vervollendung für den Umfang der Planstraßen etwa zwei Jahre dauern und etwa M. 30,000 kosten. Die Bewilligung der ersten Hälfte wird für 1876 beantragt.

II. Bei Vorlage des Specialbudgets für die Unterhaltung der öffentlichen Gebäude beschränkt sich die Deputation auf die Bemerkung, daß die Nothwendigkeit der beantragten Arbeiten von einer aus ihrer Mitte gewählten Commission an Ort und Stelle speciell geprüft und anerkannt worden ist, sowie ferner auf folgende, im Wesentlichen einem Berichte des Bauinspectors Rippe entnommenen Erläuterungen zu einigen Posten.

I. Gehalte. Rücksichtlich der Gehalte der Hilfsbeamten wird eine Erhöhung des Bauführers Tölken, dessen Geschäftskreis umfassender und wichtiger ist, als der der Bauaufseher, von M. 1830 auf 2000, sowie der Schreiber Buse und Bergmann von M. 1400 auf 1500 und des Schreibers Pletscher von M. 800 auf 900 vorgeschlagen, sowie ferner die Anstellung eines zweiten Boten mit dem feststehenden Gehalte von M. 1000 empfohlen. Diesem Boten würden vorzugsweise die Botengänge und sonstige kleine Dienstleistungen bei den verschiedenen in Ausführung befindlichen Bauwerken dergestalt zu übertragen sein, daß er zu

diesem Zweck täglich mehrmals im Rundgang diese Bauten zu besuchen hätte. Es wird hierdurch die bisher übliche Annahme eines besonderen Boten für jeden größeren Bau erspart werden.

Unterhaltung der öffentlichen Gebäude.

Tit. 1 a. Rathhaus. Für die Restauration des Rathhauses, welche seit ca. 30 Jahren successive vorgenommen ist, wird, um wenigstens einen Schritt weiter zu kommen, per 1876 die Herstellung von 10 Pfeilerpaneelen, um die Bänke in den Fensterbänken vollenden zu können, und so der oberen Halle ein würdigeres Ansehen zu geben, erforderlich sein.

Tit. 1 c. Öffentliche Privets und Pissoire. Zur planmäßigen Herstellung der Abortanlagen beim neuen Torfbassin ist die Herstellung eines vierten und somit letzten Abortgebäudes, ebenso die Anlage eines öffentlichen Abort- und Pissoirgebäudes für Männer und Frauen am Osterthore neben dem Civilgefängniß, dringend erforderlich, da das hinter der Hauptwache belegene, unbequem für die Passanten sowie schlecht zu controliren ist.

Für Anlage weiterer Pissoire auf öffentlichen Plätzen und Straßen ist ebenfalls, um dem begründeten Verlangen der Polizeidirection und des Publikums genügen zu können, die frühere Summe wieder aufgeführt.

Tit. 1 e. Alte Börse. Die Decoration des in ungemein schlechtem Zustande befindlichen Speise- resp. Versammlungs-saales mit Nebenzimmer darf nicht länger aufgeschoben werden.

Tit. 3 a. Centralfeuerwache. Das eiserne Dach des Schlauchthurmes ist in den Fälen der Deckung total verrostet; die Abrundung der Reitbahn im Freien mittelst Bepflasterung der anschließenden Flächen, sowie Aufstellung von 6 festen gußeisernen Waschtöpfen für die Mannschaften in der Waschküche ist, letztere behufs Erhaltung der Reinlichkeit der Casernenräume, dringend erforderlich.

Tit. 3 b. Feuerwache Westerstraße. Die Pflasterung des Hofes vor der Remise mit glatten Steinen, anstatt der rauen, ist zur Erhaltung der Fuhrwerke verlangt.

Tit. 4. Strafanstalt. Die von der Gefängnißdeputation, nebst verschiedenen andern unter gewöhnliche Unterhaltung fallenden Arbeiten, im Interesse des gesicherten Strafvollzugs und der besseren Verwaltung der Strafanstalt beantragten Aenderungen und neuen Einrichtungen, sind nach Veranschlagung der Kosten von der Baudeputation in das Budget eingestellt.

Für die Dienstwohnungen ist die Anlage von drei kleinen Ställen nothwendig, da die Inhaber theilweise auf Landbau und Haltung von kleinem Vieh angewiesen sind.

Tit. 5. Zeichenschule Großenstraße. Die Gaseinrichtung ist für den Abendunterricht erforderlich.

Tit. 6 a. Hafenhaus Bremerhaven. Die Anlage eines Canals vom Aborte nach dem Hafen ist der kostspieligen Entleerung der Gruben vorzuziehen.

Tit. 6 b. Observationshaus. Die Dachflächen, mit Pfannen gedeckt, halten den Regen nicht ab und wird dafür die Eindeckung mit Schiefer verlangt. Eine fortwährende Reparatur der oberen Decken verursachte nicht unbedeutende Kosten, welche nur durch die Umdeckung vermieden werden können.

Tit. 7 a. Volksschule Nordstraße. Die Lehrer wünschen eine Bepflanzung der Spielplätze mit Almen, zum Schutze der Kinder gegen Sonnenbrand.

Tit. 7 c. Freischule Schmidtstraße. Die Lehrerwohnung, obgleich getrennt von der Schule, hat doch mit dieser eine gemeinschaftliche Treppe, was für erstere manche Unannehmlichkeiten hat und dadurch abgeändert werden kann, daß eine besondere Treppe in der Hausflur der Lehrerwohnung angelegt wird.

Tit. 8. Stadtbibliothek. Die Anlage eines Pissoirs für die Besucher der Bibliothek, sowie die Canalisirung des Hofes ist, wie auch die Einrichtung der Wasserleitung für die Büreaux und Bibliothek nothwendig.

Tit. 9 a. Generalkasse. Die Einrichtung der Wasserleitung für die im oberen Geschosse liegenden Wohnräume ist, da die jetzigen Pumpvorrichtungen ungenügend sind, beantragt.

Tit. 10 a. Weinkeller. Die Treppe, nebst Thür und Windfang sind in solchem Zustande, daß die Erneuerung dieser Theile dringend erforderlich ist.

Tit. 10 b 1. Stadttheater. Die dem Staate gehörenden Bühnendecorationen sind im Laufe der Jahre dermaßen verbraucht, daß die Anschaffung neuer Theile unumgänglich nothwendig erscheint, ebenso die Erneuerung des Vorhanges.

Die Wände zc. des Zuschauerraumes, seit ca. 13 Jahren nicht neu tapezirt, bedürfen, da sich eine Reparatur derselben schlechterdings nicht vornehmen läßt, der Erneuerung im Tapeziren zc., im gleichen Verhältnisse ist die Polsterung der Sitze im ersten Range und Sperrsiß vorzunehmen.

Die fortwährend beklagte Zugluft im Zuschauerraume kann nur dadurch vermieden werden, daß auch der Bühnenraum durch Einrichtung einer Luftheizung erwärmt wird.

Tit. 10 b 2. Wohnhaus am Stau. Die Consumtionserheberwohnung sowohl, als die des Weideauffsehers bedürfen, da sich dortselbst kein gesundes Trinkwasser befindet, der Anlage einer Regenwassercysterne.

Tit. 12 a. Grabeneinfriedigung. Zur Verhütung der wiederholt vorgekommenen Unglücksfälle des Ertrinkens sollen die abschüssigen Stellen der Grabenufer beim Bischofsthore und an der Doventhorecontrescarpe, ähnlich wie es beim Wandrahm geschehen, eingefriedigt werden.

Tit. 12 b. Wassertreppen. Es fehlen noch fünf zur vollständigen Herstellung der Reihe nothwendigen Wassertreppen am Altstadtsgraben.

Tit. 12 c. Rolandssäule. Die Renovirung der schadhaften Rolandssäule in den Steinhauerarbeiten ist, den Gebäuden des Marktplazes entsprechend, vorzunehmen.

Tit. 14. Das Budget ist nach Maßgabe der Bewilligung für 1875 in der Weise aufgestellt, daß die gewöhnliche Unterhaltung für sämtliche öffentliche Gebäude in einen Posten zusammengefaßt ist. Die damals bewilligte Pauschsumme von M. 40,000 hat jedoch für 1876 auf M. 45,000 erhöht werden müssen, weil, abweichend von dem früheren Verfahren, nicht mehr neben derselben eine Reihe einzelner Posten, welche in der That unter die gewöhnliche Unterhaltung fallen (und z. B. nach dem ersten Entwurfe der Budgetvorlage für 1876 zusammen ca. M. 9000 betragen haben würden), noch außerdem zur besonderen Bewilligung empfohlen werden. — Ob die beantragte Pauschsumme zur Bestreitung aller im Laufe des Jahres erforderlichen Ausgaben ausreichen werde, muß erst die Erfahrung lehren. Die Deputation beabsichtigt alle ohne Nachtheil statthast Beschränkungen dieser Ausgaben und hat zu diesem Zweck namentlich eine besondere Fachcommission niedergesetzt, ohne deren specielle Prüfung und Genehmigung keine Arbeiten, welche mehr als M. 300 kosten, aus dem Fond für gewöhnliche Unterhaltung bestritten werden sollen.

III. Von außerordentlichen Bauten läßt die Deputation den im letzten Budget gestrichenen Ansat für Vergrößerung der Volksschule am Neustadtswall (M. 67,000), da dieser Gegenstand inzwischen nicht wieder angeregt worden ist, fallen. Dagegen wird auf Antrag der Schuldeputation die Einrichtung einer Centralheizung nebst Ventilation in der Realschule (Verh. 1874, S. 578), sowie die von der Deputation für die Verwaltung der öffentlichen Grundstücke beantragte Verlegung des Pulvermagazins nach Gramble (das. S. 229, 235, 577) zur Beschlußnahme von Senat und Bürgerschaft wieder eingestellt.

Für die in der Ausführung begriffene Volksschule an der Lessingstraße, deren Kosten auf M. 252,000 veranschlagt sind, wird nach Bewilligung der ersten Rate von M. 190,000 für 1875 der Restbetrag zu bewilligen sein.

Zur Verbesserung des Wassers im Stadtgraben, welche von der Deputation für die öffentlichen Spaziergänge wiederholt beantragt und vom Gesundheitsrath im sanitärischen Interesse dringend empfohlen ist, haben Senat und Bürgerschaft die Anlage eines tieferen Saugrohrs mit einem Kostenaufwand von M. 8000 durch Beschluß vom 30. April und 5. Mai 1875 (Verh. S. 227 und 235) genehmigt. Dieselbe ist inzwischen ausgeführt, gewährt jedoch, rücksichtlich der ungenügenden Zuführung von frischem Wasser, nur theilweise Abhülfe, weil

die vorhandene Dampfmaschine von nur 8 Pferdekraften zu schwach ist. Für deren Verstärkung, welche daher dringend geboten ist, werden dem früheren Anschlag von M. 44,000 gemäß, nach Verwendung der bereits bewilligten M. 8000, noch M. 36,000 erforderlich sein.

Für den von Senat und Bürgerschaft beschlossenen Bau einer Seefahrtsschule auf dem hierzu gekauften Mühlenplatz am Neustadtswall ist bereits im Budget für 1874 die erste Kostenrate mit M. 100,000 bewilligt worden. Die Bürgerschaft hat jedoch die vorbehaltene Genehmigung des Bauplanes wegen des zu hohen Betrags der auf M. 191,500 veranschlagten Baukosten beanstandet und ein auf Veranlassung einer Commission derselben aufgestelltes Project eines Umbaues der jetzigen Seefahrtsschule an der Wichelnburg zur Prüfung vorgelegt. Aus der unter 1 beiliegenden Mittheilung der Behörde für die Navigationschule geht hervor, daß die gewünschte Prüfung inzwischen in umfassender Weise, sowohl im Interesse des Unterrichts, als in bautechnischer Beziehung von Sachkundigen vorgenommen, sowie, daß zur Erledigung der nicht unbegründeten Einwendung gegen den zu hohen Kostenbetrag des zuerst vorgelegten Bauplanes, ein neues von der Schulbehörde gebilligtes Project einer auf der hierfür bestimmten Stelle am Neustadtswall zu errichtenden Seefahrtsschule nebst Wohnung für den Vorsteher derselben vom Bauinspector Rippe aufgestellt worden ist, dessen Kosten auf nur M. 115,000 veranschlagt worden sind.

Die Baudeputation hat die vorliegenden Projecte, welche hierbei mitgetheilt werden, zur Superrevision an den Oberbaurath Schröder verwiesen. Der von demselben erstattete, unter 2 beiliegende Bericht giebt dem letzteren Projecte des Baues am Neustadtswall entschieden den Vorzug. Die Baudeputation sieht sich daher veranlaßt, von dem für das letztere Project geforderten Kostenbetrag von M. 115,000 die erste Rate von M. 80,000 in das Budget für 1876 aufzunehmen.

Endlich ist zur Vollendung des Umbaues des Stadtweinkellers in einer dem Zweck entsprechenden Weise laut Bericht der Baudeputation und der Deputation für den Weinkeller vom 8. October d. J. (Verh. S. 43.) eine weitere Bewilligung von M. 21,000 erforderlich, wovon, in Voraussetzung der sofortigen Genehmigung der ersten Rate von M. 10,000, die zweite Rate mit M. 11,000 im nächsten Jahre zur Verwendung kommen würde.

(gez.) Pfeiffer. (gez.) Steinhäuser.

Unteranlage 1. Bericht der Behörde für die Seefahrtsschule. (Anlage 1 zum Budgetbericht der Baudeputation.)

Zur Erledigung des ihr gewordenen Auftrags, sich über das, durch Beschluß der Bürgerschaft vom 24. März d. J. dem Senat übergebene Project einer Commission der Bürgerschaft über den Bau einer Seefahrtsschule gutachtlich zu äußern, hat die unterzeichnete Behörde zunächst die Zuziehung eines auswärtigen erfahrenen Sachkundigen für nothwendig gehalten.

Dem hiefür ausersehenen Kgl. Preussischen Navigationschuldirector Schreiber, Vorsitzenden der Steuermannsprüfungscommissionen in der Provinz Hannover — ein seiner amtlichen Stellung nach, sowie namentlich auch wegen seines wiederholt benutzten Beiraths bei den Neubauten preussischer Seefahrtsschulen, für den fraglichen Zweck besonders geeigneter Mann — sind bei Uebersendung der betreffenden Papiere die folgenden Fragen zur Beantwortung vorgelegt worden:

- 1) Genügt die jetzige Lage an der Wichelnburg für den Zweck der während des Unterrichts sowie bei den Prüfungen zu machenden nautischen Beobachtungen?
- 2) Sind — für den Fall einer Verzichtleistung auf die Mitaufnahme der Directormwohnung in das Schulgebäude — die für das letztere, mit Einschluß des Schulhofes, im Commissionsberichte und dem beigefügten Risse projectirten Räumlichkeiten als ausreichend anzusehen sowohl für Unterrichts- als für Prüfungszwecke?
- 3) Wenn nicht, in welchen Beziehungen würden diese Räumlichkeiten einer Erweiterung oder Veränderung bedürfen und dem entsprechend der Plan zu ändern sein? Und würde eventuell zu solchem Zwecke das von der Commission ins Auge gefaßte, dem Staate gehörige Areal an der Wichelnburg genügenden Raum bieten?

Nachdem hiernächst Director Schreiber die hiesigen Localitäten besichtigt, auch von den vorliegenden Bauplänen Kenntniß genommen hatte, hat sich derselbe

über das von der bürgerchaftlichen Commission vorgeschlagene Project folgendermaßen ausgesprochen:

„Es herrscht wohl nur eine Meinung darüber, daß das bestehende Navigationschulgebäude daselbst den Anforderungen der heutigen Zeit bei Weitem nicht mehr entspricht, und daß etwas Anderes, diesen Anforderungen möglichst Entsprechendes, geschaffen werden müsse. Um diesen Zweck zu erreichen, ist vorgeschlagen worden, das jetzige Navigationschulgebäude an der Wichelnburg abzubauen und ein neues dahin zu setzen, worüber die Bauzeichnungen mir vorliegen.“

„Es ist nicht zu verkennen, daß diesen Plänen nach der vorhandene Raum geschickt benutzt worden ist, und die Ausführung derselben ein Gebäude geben würde, mit dem man sich, wenn es bereits vorhanden wäre, auch noch weiter behelfen könnte. Ein solches Gebäude aber jetzt hinzustellen, würde ich entschieden abrathen, und zwar aus folgenden Gründen:“

„1) Nach Osten bis Südosten hin steht ein hoher Speicher, dessen Höhenwinkel von der projectirten Plattform des Obergeschosses aus noch etwa 20 Grad beträgt. Dieser Speicher würde deshalb Doppelthöhen bis 40 Grad unmöglich machen, die man sonst schon von etwa 16 Grad ab im künstlichen Horizont messen kann. Bis gegen 10 Uhr Vormittags würde man, selbst im Sommer, nicht im Stande sein, Sonnenhöhen zu messen. Man kann also nicht die für Schiffer besonders wichtigen Messungen von gleichen Sonnenhöhen zu Zeitbestimmungen praktisch üben. Die meisten Stern- und Planetenhöhen in der Nähe des Ost-vertikals würden ebenfalls verloren gehen und beim Messen von Mondstrecken würde häufig der Mond oder das andere Gestirn durch diesen Speicher verdeckt sein. Beim Beobachten von der Plattform des Thurmes aus würde man wahrscheinlich über diesen Speicher hinweg sehen können; aber wieviel Tage oder Abende haben wir in Norddeutschland, an denen auf dieser exponirten Plattform ein künstlicher Horizont gebraucht werden, und an welchen ein Lehrer sich stundenlang dort oben aufhalten könnte. Der wettergewohnte Schüler wird seinen Turn von $\frac{1}{2}$ bis 1 Stunde leicht durchmachen, aber der Lehrer wird 3 bis 4 solcher Abtheilungen aushalten müssen. Ein junger Lehrer wird täglich einige mal bis zur obersten Plattform etwa 65 Fuß hoch (schon nach dem Kellergerüst führen 6 Stufen von der Straße aus in die Höhe) hinaufsteigen, auch längere Zeit dort oben sich aufhalten können; soll aber der ältere bewährte Lehrer bloß deshalb pensionirt werden, weil er dies nicht leisten kann? Wieviel pensionirte Lehrer würden sich dann bald ansammeln? Diese Arbeit des Ausbildens der Schüler zum Beobachten ist keine leichte und sollte auf jede mögliche Art erleichtert, nicht aber erschwert werden. Außer der Schulzeit wird monatelang jeder günstige Zeitpunkt, besonders jeder helle Abend, benutzt werden müssen, um etwa 30 Steuermannschüler so weit zu bringen, daß sie so gut und mit Erfolg beobachten können, daß sie dabei nicht mehr steter Aufsicht und Anleitung bedürfen. Erst nach erreichter Sicherheit und Gewandtheit im Beobachten können die Schüler zeitweise dabei allein gelassen werden, aber auch dann müssen sie wissen, daß der Director oder ein Lehrer der Schule jeden Augenblick hinzutreten kann, ihre Arbeiten zu controlliren. Zu diesem Zweck muß:“

„2) Der Director, und wenn möglich noch ein Lehrer, Hilfslehrer oder Aspirant, im Schulgebäude wohnen, und dies ist bei dem Project an der Wichelnburg in keiner Weise möglich zu machen. In sämtlichen Preussischen Navigationschulen — bis auf Emden, woselbst die Schule in einem gemietheten Locale ist — ist die Einrichtung getroffen, daß zwei Lehrer Dienstwohnung im Schulgebäude haben; in Papenburg ist im vorigen Jahre und in Timmel in diesem Jahre durch einen kostspieligen Umbau diese Einrichtung getroffen; im neuen Gebäude hier in Leer werde ich und ein Lehrer Dienstwohnung haben. Man wird Preußen gewiß nicht den Vorwurf machen wollen, daß es verschwenderisch mit seinen Finanzen wirtschaftet; nur dringende Zweckmäßigkeitsgründe bezüglich dieses wichtigsten Unterrichtszweiges haben es veranlaßt, überall diese Einrichtung zu treffen und die Mehrkosten dafür nicht zu scheuen.“

„3) Bei der praktischen Prüfung, die mit 20 Prüflingen schon einen vollen Tag in Anspruch nimmt, würden bei dieser projectirten Einrichtung weder

der prüfende Lehrer noch der Reichsprüfungsinspector in den meisten Fällen lange auf den exponirten Terrassen aushalten können."

"4) Auf den der jetzigen Schule nach Osten und Südosten anliegenden Grundstücken können höhere Gebäude errichtet werden, die einigen der projectirten Klassen das Licht nehmen, auch das Beobachten noch weiter erschweren würden."

"5) Die Lage der projectirten Klassenzimmer ist fast überall eine solche, daß aus den Fenstern derselben wenig oder garnicht beobachtet werden kann, also auch diese Erleichterung für die Lehrer fortfällt."

"6) Das projectirte Bibliothekzimmer eignet sich kaum, eine dürftige Bibliothek darin aufzustellen, viel weniger eine so vorzügliche und reichhaltige als die der dortigen Navigationschule."

"7) Das projectirte Besteckzimmer ist viel zu klein. Nur wenn jedes Klassenzimmer ein solches Besteckzimmer hätte, fänden die Schüler in beiden Raum genug, zugleich in der Seekarte zu arbeiten."

"8) Während meiner Anwesenheit dort sah ich in unmittelbarer Nähe der Schule große Lastwagen aus Rähnen Sand laden. Beim Ab- und Zufahren dieser Wagen verursachten sie solche Erschütterung, daß dann in Quecksilber Horizonten nicht zu beobachten sein würde."

"9) Die Kinder einer anliegenden Schule machen in den Zwischenpausen, also auch wohl vor Anfang und nach Schluß der Schule, solchen Lärm, daß ein Unterrichten in der Navigationschule nicht möglich sein kann."

"Nach diesen Ausführungen" — heißt es im Gutachten weiter: — „ergiebt sich die Beantwortung der mir gestellten drei Fragen von selbst. — Die Frage 1. muß ich entschieden verneinen. Die Frage 2. muß ich ebenfalls verneinen, da die Einrichtungen zu astronomischen Beobachtungen sowohl für Unterrichts- als auch für Prüfungszwecke nicht zweckmäßig und ausreichend sind. Die Frage 3. muß ich dahin beantworten, daß ich eine Veränderung der den gegebenen Localverhältnissen sich anpassenden Baurisse vorzuschlagen nicht im Stande bin, daß aber auch eine Erweiterung des Gebäudes durch Zuhülfenahme anliegenden Gartenterrains die vorher angeführten Uebelstände nicht beseitigen würde, die allein durch die Lage und die weitere Umgebung des Gebäudes hervorgerufen werden."

In Veranlassung der bei seinem Hiersein gleichmäßig vorgenommenen Besichtigung des Mühlengrundstücks am Neustadtswall, spricht dann Director Schreiber auch hinsichtlich dieses Platzes seine Meinung dahin aus:

"Man sieht auf den ersten Blick, daß dieser Platz alle wesentlichen Eigenschaften für einen von der Seeküste entfernten Ort besitzt, die ihn zur Anlage einer Navigationschule geeignet machen. Nach Osten, Süden und Westen mit Wasser umgeben, kann weder die freie Aussicht für die obere Etage verbaut werden, noch kann lästiges Bagengerassel stattfinden, mit den damit verbundenen Erschütterungen, die das Beobachten über den künstlichen Horizont so sehr erschweren."

"Das stromfreie Wasser der kleinen Weser und des Holzhafens gestatten praktische Deviationsuntersuchungen an Compassen anzustellen, und die unmittelbare Nähe des Materialienspeichers des Vereins für Rettung Schiffbrüchiger giebt die beste Gelegenheit, die Schüler mit dem Rettungsboot und den Rettungsmaßregeln bei Strandungen bekannt zu machen, die durch eigene Anschauung kennen zu lernen, Schüler in anderen Nordseehäfen nicht Gelegenheit haben. Die dahin führende Straße macht einen viel angenehmeren Eindruck als die Gegend bei der Wichelnburg, so daß ich wohl annehmen kann, daß die Schüler in dieser Gegend geeignetere Wohnungen finden werden, als in der Gegend der Wichelnburg. Wenn hervorgehoben wird, daß durch Verlegung der Schule nach dem Mühlenplatz die bisherigen Verhältnisse und langjährigen Gewohnheiten der dortigen Seeleute alterirt würden, so muß ich auf Grund meiner seemannischen Erfahrung darauf hinweisen, daß dem angehenden Schiffsoffizier Gelegenheit gegeben werden muß, mit seinen Matrosengewohnheiten und Bekanntschaften zu brechen, und daß er sich mehr bildenden Umgang verschaffen muß, als den, welchen er bei seinen frühern Feuer- und Schlafbaafen findet. Selbst der Einwand würde nicht zutreffen, daß die Schule zu abgelegen ist. Die Schule hat nur vereinzelte Schüler

aus Bremen; fast alle sind von außerhalb, denen es gleichgültig sein kann, wo sie wohnen, die aber einen freundlichen Stadttheil jedenfalls dem an der Wichelnburg vorziehen werden, wobei ich voraussetze, daß der Schüler, schon des Beobachtens wegen, der Schule so nahe wie möglich zu wohnen trachtet." —

Seit dem Eingang jenes Gutachtens hat die unterzeichnete Behörde Gelegenheit gehabt, zum Zweck ihrer Prüfung noch ferner vorgelegt zu erhalten:

1) ein über das Project der bürgerrechtlichen Commission in baulicher Beziehung erstattetes Gutachten vom Bauinspector **Rippe**;

2) ein von ebendenselben, mit auftragsgemäßer Berücksichtigung der von der Bürgerrechtlich gegen den hohen Betrag der nach dem früheren Plane für den Bau der Seefahrtsschule geforderten Summe erhobenen Einwendungen, sowie mit Benutzung von Andeutungen, welche dem Director **Schreiber** zu verhandeln sind, über beim Neubau von Seefahrtsschulen in Preußen eingeführte Normen des Verfahrens, ausgearbeitetes neues Project, in beschränkterem Umfange, zum Bau einer Seefahrtsschule auf dem bereits für diesen Zweck von Senat und Bürgerrechtlich bestimmten Platz am Neustadtswalle.

Das Gutachten unter 1) hebt eine Reihe von Mängeln des Commissionsprojectes hervor: in Betreff der Lage des Eingangs; des Fehlens einer Centralheizstelle; ungenügender Abortsanlagen; der unzweckmäßigen Lage der Treppen, sowie der Thüren mehrerer Classenzimmer; der ungenügenden Höhe dieser Zimmer von $14\frac{1}{2}$ statt der für Erwachsene erforderlichen 16 Fuß; der allen Winden ausgesetzten freien Lage des Bibliothekszimmers und der Bedeckung desselben mit einem Asphaltdache, daher ungenügend gegen Feuchtigkeit gesichert; auch der nicht genügend soliden Holzconstruction des Daches des Observationsturms, sowie der Unthunlichkeit der Anbringung eines Kernpfeilers zu demnächstiger Aufstellung eines Passageinstruments. Das Aufsetzen der Mauer des Bibliothekszimmers auf die alte Ufermauer und die Verbindung derselben mit dem neuen Mauerwerk wird ferner in dem Gutachten als sehr gewagt bezeichnet; ebenso die Fundirung in einer Tiefe von nur ca. 2 Meter für ungenügend erklärt, zumal für den ca. 29 Meter hohen Thurm, für welchen auch die Mauerstärke von zwei Steinen in den unteren Geschossen zu schwach sei. Mit Rücksicht auf die zweifelhafte Festigkeit der jetzigen Ufermauer wird eine Erneuerung derselben und zwar in einer Minimallänge von ca. 18 Meter als unvermeidlich angenommen. Die Kosten des fraglichen Projectes, im Berichte der Commission mit M. 59,500 angegeben, werden vom Bauinspector **Rippe** auf ungefähr M. 80 bis 84,000 geschätzt, abgesehen von den zu ca. M. 16,000 anzunehmenden Kosten einer Erneuerung der Ufermauer, wenn auch nur beschränkt auf eine Länge von 18 Meter.

Das unter 2) erwähnte neue Bauproject wird, im Gegensatz zu der für die Ausführung des früheren Bauplans geforderten Summe von M. 191,500, nach dem Anschläge des Bauinspectors **Rippe**, einen Kostenaufwand von nur M. 115,000 erfordern. Dasselbe unterscheidet sich von jenem vorzugsweise dadurch, daß die Classenzimmer für 30 (statt für 40) Schüler berechnet sind, das große Vestibül bedeutend verkleinert, die Directorwohnung in das Erdgeschloß verlegt und auf 6 Wohnzimmer — zu welchen noch eine Stube und Kammer im Bodenraume hinzukommen können — beschränkt und der Observationsturm als ein nur bis zur Höhe der Dachtraufe reichender Beobachtungsplafond, mit vorläufiger Ersparung der Kosten für Aufrihtung des Kernpfeilers für ein Passageinstrument, projectirt ist.

Die Behörde hat sämtliche Vorlagen einer eingehenden Prüfung unterzogen. Was unter ihnen zunächst die baulichen Ausstellungen des Bauinspectors **Rippe** an dem vorgelegten Project der bürgerrechtlichen Commission betrifft, so muß sie freilich in Bezug auf diese, weil nicht zu ihrem Ressort gehörig, sich einer Aeußerung ihres Urtheils enthalten. Indessen findet sie auch ohnedies schon durch die in dem Gutachten des Directors **Schreiber** hervorgehobenen Gründe, denen die Behörde von ihrem Standpunkte in allen wesentlichen Stücken völlig beipflichtet, sich veranlaßt, ihr Urtheil dahin abzugeben, daß jenes Project zur Ausführung nicht empfohlen werden kann, sowie daß überhaupt, aus eben diesen Gründen,

der Plan, auf dem Plage an der Wichelnburg an Stelle des jetzigen Nothbehelfs ein neues Navigationschulgebäude zu errichten, verworfen werden muß.

Dagegen nimmt die Behörde keinen Anstand zu erklären, daß der ihr vorgelegte beschränkte Plan des Bauinspectors Rippe zu einem Schulgebäude nebst Directorwohnung auf dem ursprünglich hierfür bestimmten Plage am Neustadtswalle ihr zweckmäßig entworfen erscheint und den berechtigten Anforderungen nicht nur nach den jetzigen Verhältnissen der Anstalt, sondern auch — sofern nicht eine außer der Berechnung liegende außerordentliche Vermehrung der Schülerzahl eintreten sollte — für einen längeren Zeitraum genügen würde.

Im Hinblick auf die erheblichen Schwierigkeiten, welche mit Rücksicht auf die gegenwärtige Finanzlage sich der Ausführung des früheren kostspieligen Planes bisher entgegengestellt haben und auf die hiedurch, zum empfindlichen Nachtheil der hiesigen Anstalt und des damit verbundenen Prüfungswezens, entstandene Verzögerung des schon seit Jahren beschlossenen Neubaus, glaubt daher die Behörde ein Eingehen auf den zuletzt erwähnten modificirten Bauplan des Bauinspectors Rippe empfehlen zu sollen.

(gez.) **Smidt.**

Unteranlage 2. Bericht des Oberbauraths Schröder. (Anlage 2 zum Budgetbericht der Baudeputation.)

Es liegen zwei Entwürfe vor, nämlich:

- 1) ein Entwurf zur Errichtung eines Schulgebäudes an der Wichelnburg, eingereicht von der durch die Bürgerschaft erwählten Commission, und
- 2) ein Entwurf des Bauinspectors Rippe zu einem Schulhause auf dem Mühlenplaze am Buntenthore.

Das verlangte Gutachten wird sich erstrecken müssen:

- 1) auf die Beurtheilung der Projecte in Bezug auf die vorgeschlagenen Plätze,
- 2) auf die Frage, ob es zweckmäßig sei, das Schulhaus mit oder ohne Lehrerwohnung herzustellen,
- 3) auf die Beurtheilung der beiden Projecte in Bezug auf ihre vorgeschlagene Eintheilung.

1) Für die zweckmäßig disponirten Lehrzimmer sind im Allgemeinen keine andere höhere Ansprüche zu machen, als bei gewöhnlichen Schulhäusern, mit alleiniger Ausnahme größerer Räumlichkeit, welche nicht nur durch das Alter der Schüler, sondern auch durch die Auslegung von Karten zc. bedingt wird. Dagegen werden noch mehrere Nebenräume und Anlagen gefordert, die einer Seefahrtsschule speciell eigen sind. Dazu gehört namentlich die Gelegenheit, Beobachtungen zc. zu machen zur Bestimmung von Sonnenhöhen zc. Hierfür ist es nöthig, fast den ganzen Himmel frei übersehen zu können. Es würde als ein Mangel anzusehen sein, wenn die Aussicht auf den Horizont nur auf einen kleinen Theil des Himmels beschränkt wäre. Dies würde aber bei dem Bau an der Wichelnburg der Fall sein. Dort ist nur die Aussicht nach Südwesten hinlänglich frei. Auf dem Mühlenplaze am Buntenthore ist freie Aussicht nach drei Himmelsgegenden, nur die weniger wichtige Richtung nach Norden ist verbaut.

2) Bei der Projectirung eines Schulhauses irgend welcher Art tritt immer die Frage in den Vordergrund: soll damit eine Vorsteherwohnung verbunden sein? In Bremen ist im Allgemeinen die Frage schon entschieden und bei allen neu erbauten Schulhäusern ohne Ausnahme eine Vorsteherwohnung miterbaut. Dieselben Gründe, die bei andern Schulhäusern für die Miterbauung einer Vorsteherwohnung sprechen, haben auch bei einer Seefahrtsschule Geltung. Hier kommt aber noch hinzu, daß die Schüler sich außer den Unterrichtsstunden noch in der Benutzung der Instrumente üben müssen und wenigstens im Anfang der Beihülfe eines Lehrers nicht wohl entbehren können. Für diesen Zweck ist es sehr wünschenswerth, ja nothwendig, daß dieser Lehrer immer aufzufinden ist, was, wenn er nicht in der Schule wohnt, nicht wohl angehen dürfte. Die Möglichkeit, an der Wichelnburg eine Vorsteherwohnung mit zerbauen, kann nicht in Abrede gestellt werden, nur würde das vorliegende Project nicht dazu geeignet sein.

3) Beide Projecte sind nur vorläufige Skizzen, es kann daher nicht die Rede sein von der Beurtheilung aller Einzelheiten, die sich wahrscheinlich bei definitiver Bearbeitung der Pläne noch in mancher Beziehung ändern werden.

a. Das Project für die Wichelnburg.

Die Anlage der Parterretreppe als eine Freitreppe würde für den vorliegenden Zweck nicht passend sein und ist auch nicht nöthig, da eine vom Erdgeschoß bis zum obersten Stockwerke führende Treppe vorhanden ist. Diese Treppe, welche jedenfalls wenigstens für das obere Stockwerk vollen Dienst zu leisten hat, ist schon für letzteres zu schmal. Die Treppe müßte also jedenfalls gerade für eine Seefahrtsschule, wo sie zu bestimmten Zeiten von einer größeren Anzahl von Personen benutzt wird, breiter angelegt werden. Ist dies aber der Fall, so ist die vorerwähnte Parterretreppe von Ueberfluß. Der Eingang zur Schule muß daher geändert werden.

Der Vorplatz vor den Schulzimmern im zweiten und dritten Stockwerke ist für die Zahl der Schüler, welche denselben ebenso, wie die vorhin erwähnte Treppe zu einer und derselben Zeit passieren müssen, ebenfalls zu eng.

Die Thür zu dem Schulzimmer neben dem Eingange liegt sehr unbequem, kann aber bei der Eintheilung des Ganzen nicht wohl verlegt werden.

Die Construction des platten Daches über dem mittleren höchsten Raum ist nicht zweckmäßig und würde baldige Zerstörung desselben zur Folge haben. Es würden hier unbedingt eiserne Balken vor den hölzernen den Vorzug haben.

Ob die Fundirung genügend tief angelegt ist, läßt sich ohne Specialuntersuchung nicht erkennen, doch ist es nicht unwahrscheinlich, daß eine Tieferlegung der Fundamentsohlen nothwendig ist. In gleicher Weise würde die Erneuerung der Bollwerksmauer vorzubehalten sein. Aus demselben Grunde läßt sich auch nicht feststellen, ob die von dem Bauinspector Rippe angedeutete Erhöhung der Baukosten nothwendig sein würde. Der Zustand des an der fraglichen Stelle stehenden Gebäudes mahnt übrigens zur Vorsicht, wenigstens, was die Seitenmauern betrifft.

b. Das Project auf dem Mühlenplatz am Buntenthore.

Die Lehrzimmer sind von angemessener Größe und mit guten Zugängen u. versehen. Allerdings liegen ihre Fensterseiten nach Westen zu und werden die Zimmer Nachmittags von der Sonne belästigt werden. Das Bibliothek- und das Vestibülzimmer sind geräumig und passend. Das Instrumenten- und das Conferenzzimmer können ganz gut zu einem Zimmer vereinigt werden. Der Observatoriumsturm ist gut gelegen.

Erst aus dem Aufriß zur Fassade wird sich ersehen lassen, ob die Beleuchtung der Klassenzimmer genügend ist. Das Erdgeschoß ist außer dem Instrumenten- und Conferenzzimmer bloß zu Wohnungen für den Director und den Schulwärter eingerichtet und bietet genügenden Raum für beide Zwecke, wenn auf dem Boden noch ein oder zwei Dachzimmer für den Director eingerichtet werden.

Das Souterrain genügt für die Wirthschaftsräume vollständig. Es wird aber zu überlegen sein, ob zur Sicherung der dortigen Räume gegen Eindringen des Wassers bei hohem Wasserstande nicht Vorkehrungen getroffen werden müssen, da der Fußboden des Kellers auf etwa $3\frac{1}{2}$ Meter Höhe zu liegen kommt, also ziemlich tief unter dem höchsten Wasserspiegel. Der Baugrund besteht hier zum Theil noch aus Sand und bietet in so großer Nähe der Wasserflächen wohl schwerlich Sicherheit gegen das Durchdringen.

Die in Vorstehendem erörterten Eigenschaften beider Bauplätze sprechen so sehr für die Wahl des Mühlenplatzes am Buntenthore, daß man über das Resultat derselben wohl nicht im Zweifel sein kann.

Anlage 2.

2. Budgetbericht der Baudeputation Abtheilung Straßenbau.

Die Deputation verfehlt nicht dem eingereichten Budget einige Erläuterungen hinzuzufügen.

ad II. Gewöhnliche Verwaltungsausgaben. Alle drei Positionen sind gleich dem Anschlage von 1875, indeß kann die Deputation nicht umhin, schon jetzt die Befürchtung auszusprechen, daß es namentlich mit der für Reparaturen ausgesetzten Summe um so schwerer sein wird, mehr als das Allernothwendigste zu leisten, als ihr auch aufgetragen ist, sich beim Budget für außerordentliche Ausgaben möglichst zu beschränken. Sie beantragt demgemäß unter III nur die Neu- bzw. Umlegung derjenigen Straßen, deren Inangriffnahme nach Ansicht der Techniker keinen Aufschub mehr leidet.

Das Trottoir der Westerstraße, bereits zweimal durch die Bürgerschaft vom Budget abgesetzt, ist in der Weise wieder aufgenommen, daß die eine Seite des Trottoirs mit Platten, diejenige, worauf am Pferdemarkt die Thiere mit den Vorderfüßen stehen, mit Klinkern belegt wird. Das kleine Stück der Fahrbahn dieser Straße von der kleinen Allee bis zur Hohethorstraße muß wegen sehr schlechter Beschaffenheit und bei dem großen Verkehr auf dieser Strecke umgelegt werden.

Die Mittel- und Kirchenstraße sind hauptsächlich berücksichtigt, weil sie kanalisiert werden müssen, ein Umstand, auf dessen Abhülfe die Deputation vor allen Dingen ihr Augenmerk zu richten für Pflicht hält. Die Neulegung der Fahrbahn der Weberstraße, sowie die Umlegung derselben in der kleinen Hundestraße sind durchaus erforderlich. Die Landwehrstraße ist eine der Hauptverbindungsstraßen in der westlichen Vorstadt, daher eine Neulegung der Fahrbahn und des Trottoirs nothwendig geworden und namentlich auch die Kanalisierung des noch fehlenden Theiles. Die Ellmers-, Kastning- und Mauerstraße haben noch kein Trottoir, sondern statt dessen Grandschüttung; es sind dies bekanntlich ziemlich lange Straßen mit einstöckigen Häusern ohne Vorgärten, die Bewohner solcher Häuser haben meistens die an sich gute Gewohnheit, das Trottoir rein zu halten, damit aber auch den Grand auf die Fahrbahn und in die Gassen zu fegen, die Kosten werden dadurch häufig verstopft und die Kanalisation wird in ihrer Wirkung illusorisch. Die Deputation erneuert daher ihren bereits im vorigen Jahre gemachten Vorschlag diese drei Straßen nunmehr mit Dehlsteintrottoirs zu versehen.

Ueber die Nothwendigkeit der Anlage einer Straße vom Haserkamp bis zu der projectirten Straße hinter der Schule an der Nordstraße braucht wohl kaum etwas hinzugefügt zu werden. Zwischen dem Steffensweg und der Schule liegt noch ganz niedriges Land und alle von Osten herkommende Schulkinder müssen dasselbe passiren. Es sind Verhandlungen im Gange zum Zweck der Anlage der Straße hinter der Schule, sowie des Anschlusses der Kastning-, Schiffer- und Mauerstraße an die wie oben erwähnt herzustellende Straße.

Der im nächsten Jahre seiner Vollendung entgegengehende Neubau am Dom bedingt die Verbreiterung des Straßenpflasters daselbst und eine einheitliche Herstellung desselben, womit ohne besondere Kostenvermehrung die Abtragung des hohen Rückens, freilich nur bis zum Ausgang an der Domschaide, vorzunehmen sein wird, während eine Umpflasterung auf der Domschaide vorläufig noch bis zur weiter vorgeschrittenen Herstellung des Postgebäudes aufzuschieben ist.

Die Ersetzung des jetzigen Pflasters der Straße an der alten Börse durch ein Holzklopppflaster ist, vielseitigen Wünschen entsprechend, aufs Neue wieder ins Budget eingestellt und bezieht sich die Deputation auf das im vorigen Jahre darüber Gesagte. Am Wall beim Doventhor ist eine Umlegung des westlichen Asphalt-Trottoirs nothwendig.

In Folge des für Straßenbauten in Anspruch genommenen Betrages hat die Deputation ihre Vorschläge zur Erweiterung des städtischen Kanalnetzes, dessen Bearbeitung in letzter Zeit wesentlich fortgeschritten ist und dem Abschlusse nahe steht, bedeutend eingeschränkt. Es handelt sich dabei zunächst um die Anlage des Hauptammelfkanals vom Beginn der Hempstraße beim Panzenberg bis zur Kaiserstraße, wobei in systematischer Weise von unten, also von der Hempstraße anzu-

fangen ist. Wenn gleich es namentlich nach Ansicht der Techniker sehr wünschenswerth wäre diesen ganzen Kanal im nächsten Jahre zu vollenden, so sieht sich die Deputation aus finanziellen Gründen veranlaßt das Stück von der Nordstraße bis zur Kaiserstraße, welches auf M. 59,000 veranschlagt war, noch zurückzusetzen, dagegen beantragt sie für 1876 die Herstellung des Kanals von der Hempstraße bis zur Nordstraße.

Endlich ist als durchaus nothwendige Anlage auf Anregung der Eisenbahn-deputation die Verlegung des Kanals unter dem Locomotivschoppen der Langwedel-Nelzener Bahn aufgenommen. Nach erstattetem technischen Bericht ist der Kanal unter dem Schoppen in sehr schlechtem Zustande, wie dessen Lage an sich schon unstatthaft ist; dazu kommt, daß vom Schoppen bis zur Torfstraße neben dem Garten des ehemaligen Ginnehmerhauses der Kanal noch offen ist und entsteigen demselben zu allen Zeiten, namentlich aber im heißen Sommer, höchst unangenehme und schädliche Ausdünstungen. Auch die Magdeburg-Halberstadter Eisenbahnverwaltung, welche ein zum Aufenthalte und zur Uebernachtung ihrer Fahrbeamten bestimmtes Gebäude in unmittelbarer Nähe dieses Kanals besitzt, hat bereits mehrfach die Beseitigung dieser Belästigung beantragt. Durch Verlegung des Kanals wird beiden Uebelständen abgeholfen, die Richtung desselben ist selbstredend unter Rücksichtnahme auf Veränderungen der Bahnhofsanlagen projectirt.

Schließlich ist noch zu erwähnen, daß sämtliche Anschläge ad III von Herrn Bauinspector Poppe bearbeitet und das Ganze unter Hinzuziehung des Herrn Oberbaudirector Franzins geprüft und vereinbart ist.

(gez.) Wilh. Nielsen. (gez.) Bader.

3. Budgetbericht der Baudputation, Abtheilung Wegbau.

Anlage 3.

Bei Ueberreichung der Budgets für 1876 erlaubt sich die Deputation, zunächst in Beziehung auf die Ausgaben für

I. Chaussees

zu bemerken, daß sie, um die größtmögliche Einschränkung zu beobachten und soweit thunlich, die Basis der für 1875 abgeminderten Bewilligung einzuhalten, nicht nur mehrere von dem Bauinspector vorgeschlagene, an sich sehr zweckmäßige Arbeiten nicht eingestellt, sondern auch die Ansätze für gewöhnliche Ausgaben reducirt hat, in der Hoffnung, damit auszukommen, so daß das im Einverständnisse des Oberbaudirectors aufgestellte Specialbudget nur die nothwendigsten Ansätze und Anträge enthält, und bei etwa entstehenden besonderen Veranlassungen ein Nachbewilligungsantrag für die gewöhnliche Unterhaltung vorbehalten bleiben muß. Im Uebrigen ist das Ausgabebudget nach dem von der Finanzdeputation empfohlenen Formulare eingerichtet, und sind in das Einnahmehudget M. 5000 für verpachteten Grasschnitt u. s. w., hauptsächlich aber für den Ertrag des den Chaussees entnommenen und bei Landstraßenbauten wieder nutzbar gemachten alten Steinmaterials eingestellt.

Aus dem Berichte des Bauinspectors Kiehne ist rücksichtlich der für 1875 bewilligten Arbeiten anzuführen, daß dieselben größtentheils beschafft sind, nämlich:

Rattenthurmer Chaussee: Herstellung der Pflasterbahn mit behauenen Steinen zwischen Km. 5,400 und 5,600 und des Fußwegs mit Sollinger Legesteinen von Km. 1,581—1,683 und von 2,800—3,000, nebst Einfassung desselben zu beiden Seiten mit kleinen rauen Steinen; ferner Herstellung eines Durchlasses zur Ueberführung des alten Heerweges über den Chausseeegraben bei der Hudekriede. — Wahrthürmer: Reparatur der Brücke Nr. 6. — Bürger: Canalisirung bei Km. 3,200 in Walle und Erneuerung der Fahrbahn mit behauenen Steinen von Km. 9,966 bis 10,266 in Gramble. — Borgfelder: Querdurchlässe. — Schwachhauer: Hauptreparatur der Bahrster Brücke, Bollwerk und Lattirung am Bahrster Fleth. — Hastedter: Fußweg mit Sollinger Steinen von Km. 5,800—5,890 und Einfriedigung der abschüssigen Kante bei 4,00—4,20. — Dagegen ist bei der Rodwinkler Chaussee wegen Erneuerung der im Hollerfleth befindlichen Brücke erst im Laufe dieses Jahres eine Einigung mit den Interessenten erzielt, und die neue Brücke nunmehr im Bau. Die noch zu beschaffenden Pflasterarbeiten werden im Laufe des Herbstes vollendet. Wegen anderer Leistungen, insbesondere Lieferung von Areal für die vorgesehenen Bauten u. s. w. schweben noch die Verhandlungen.

Die Anträge für 1876 betreffend, handelt es sich, abgesehen von den Ausgaben für Unterhaltung und Verwaltung, neben der Beschaffung von Canalstrecken auf 70 Meter Länge unweit Walle, woselbst das Hauswasser in Folge vermehrter Neubauten in größerer Menge auftritt, auf der Burger Chaussee, wie auch auf der Schwachhauser hauptsächlich um den durchaus erforderlichen Ersatz abgängig gewordener Decklage von Steinschlagbahn. Für die Borgfelder Chaussee wie selbstverständlich für die Rockwinkler werden neue Arbeiten nicht beantragt; dagegen für die Hastedter Chaussee die Ausführung der aus dem letzten Budget zurückgestellten Canalisirung hinter Sebaldsbrück und die Erneuerung der Fahrbahn mit behauenen Steinen daselbst, jedoch auf einer kleineren als im vorigen Jahre in Aussicht genommenen Strecke, und für die Kattenthurmer die Ausführung eines Theiles der im vorigen Jahre zurückgestellten Strecken Fahrbahn und Fußweg. Die für den letzteren veranschlagte sowie eine bereits vorgesehene Summe der gewöhnlichen Ausgaben würden eventuell der Abtheilung Straßenbau, sobald der Anschlußtermin von Gebietstheilen an die Stadt festgestellt worden, zu überweisen sein. In Beziehung auf die beantragte Reparatur der Brücke No. 3 und erste Rate für Verschüttung der Brückenstelle daselbst auf der Wahrthürmer Chaussee ist aus dem durch Vermittelung des Oberbaudirectors eingereichten ausführlichen Berichte des Bauinspectors Kiehne das Nachstehende hervorzuheben:

Nach angestellter sorgfältiger Untersuchung befinde sich die sehr alte Brücke No. 3, welche in lichter Weite von rund 35 m. von Holz construirt sei und zusammen mit den außerdem in der Ueberlauffstelle der Chaussee befindlichen Brücken No. 4, 5 und 6 als Fluthbrücke für Hochwasser bei etwaigen oberwärts sich ereignenden Deichbrüchen dienen sollte, in einem so abgängigen Zustande, daß entweder in nächster Zeit ein Neubau ausgeführt werden müsse, welcher einschließlich der benöthigten Interimsvorrichtungen einen Kostenaufwand von mindestens M. 180,000 erfordere, oder die Brücke demnächst ganz aufzugeben sein würde, was mit 8 bis 10,000 M. zu bewerkstelligen sei, wenn man dieselbe noch einige Zeit für die dringendsten Anforderungen unterhalte (die vorgeschlagene Reparatur erscheine auf alle Fälle erforderlich) und eine allmälige Verschüttung, etwa auf einen Zeitraum von 10 Jahren in Aussicht nähme, um in letzterer Weise das erforderliche Quantum von 2000 bis 2500 Kubikmeter Boden oder Bauschutt bequemer und billiger zu beschaffen. Unter Vorlage von einer Zeichnung, welche a. Querprofile der hierbei in Betracht kommenden, gegenüber dem oberen und unteren Ende des Chausseeüberfalls im Oldenburger Eisenbahndamm situirten beiden Fluthbrücken, und b. Querprofil der Ueberlauffstelle in der Chaussee nebst darin befindlichen Fluthbrücken No. 4, 5 und 6 enthält, führt der Bauinspecteur im Weiteren aus, daß die beiden Eisenbahnfluthbrücken bis zur höchsten bekannten Hochwasserlinie einen Durchflußquerschnitt von 546 $\square$ Meter, dagegen die Ueberlauffstelle auf der Chaussee (von Kilometer 4,000—5,050 einschließlich der in dieser Strecke befindlichen drei Fluthbrücken No. 4, 5 und 6) nach derselben Grundlage berechnet einen solchen von 1860 $\square$ Meter gewähren. Hierzu komme, daß zwischen dem Damme der Oldenburger Eisenbahn und der Chaussee ein Landstreifen von im Durchschnitt 200 Meter Breite sich befinde, welcher nur 1 Meter tiefer als die Krone der Chaussee liege, auf welchen sich das bei etwaigem Hochwasser durch die Eisenbahnfluthbrücken strömende Wasser ergießen könne, wodurch ein partieller Angriff auf die Chaussee verhindert werde; sowie ferner der Umstand, daß die Bremischen Deiche seit 1845 sehr verstärkt worden seien. Der Bauinspecteur empfiehlt demnach angelegentlichst seinen Vorschlag wegen Aufgabe der Brücke No. 3. Die Deputation schließt sich diesem Antrage an, mit welchem auch der Landherr sein Einverständniß erklärt hat, und ersucht um Genehmigung desselben und damit des ganzen von ihr vorgelegten Budgets.

II. Landstraßen.

In diesem Jahre ist die Hälfte der für Unterhaltung und Neubau im Jahre 1874 verausgabten Summen mit bezw. M. 1875.51 und M. 25,576.91 den betreffenden Begeverbänden und Gemeinden berechnet und von denselben eingezogen worden. Für 1876 ist die Hälfte der für 1875 bewilligten Summe

als Einnahme veranschlagt, deren wirkliche Ziffer sich erst nach der Ausgabeabrechnung am Jahreschlusse feststellen läßt.

Rücksichtlich der Bewilligungen für Neubauten im Jahre 1875 und aus Restverwaltungen ist zu berichten, daß die Arbeiten für die Bahrster, Habenhauser und Rablinghauser Landstraße vollendet sind, und daß diejenigen für die Strohrmer Landstraße ohne Zweifel vor Ende des Jahres vollendet werden.

Für 1876 hat der Landherr, zugleich für die betreffenden Wegeverbände und Gemeinden, unter Bestätigung der Beschlüsse dieser Corporationen, sowie unter Berufung auf § 20 und bezw. § 26 Absatz 1 der Wegeordnung (Gesetz vom 4. April 1871) und mit der Anzeige, daß die Planumsarbeiten und sonst erforderlichen Leistungen in genügendem Maße bewirkt worden seien, zwei neue Anträge gestellt, betreffend

1) die Hasenbürener Landstraße, welche das Ende der, den Verkehr des Niedervielands mit der Stadt vermittelnden, vom Hohenthore durch Woltmershausen u. s. w. bis zur Grenze sich erstreckenden Straße bildet, eine Länge von 1200 m. bemißt, durch Rampen mit Ansteigung von 1 auf 40 verbunden, theils auf dem Hauptdorswege in einer Breite von 10 m., theils auf dem Weserdeiche in einer Breite von nur 7 m. ausgebildet werden soll, weil auf der letzt erwähnten Strecke die Herstellung eines besonderen Nebenwegs wegen des am Fuße des Deichs befindlichen Parallelwegs überflüssig ist. Die Gesamtkosten des Oberbaues dieser sehr wichtigen, in einem Jahre herzustellenden Anlage sind zu M. 24,800 veranschlagt (davon die Hälfte für Rechnung des Staats), und ist die volle Summe in das Budget eingestellt worden.

2) die Grambke-Mittelsbürener Landstraße, welche in einer Länge von 180 m. im Dorfe Grambke, 2720 m. im freien Felde und 1080 m. unterhalb des Deiches bei Mittelsbüren, zusammen 3980 m., von der Chaussee aus das Werderland in ziemlich gerader Richtung von Nordost nach Südwest durchschneidet bis Mittelsbüren, wo sie in einem fast rechten Winkel nordwestlich abbiegt und beim Pfarrhause am Weserdeiche endet. Bei der Bestimmung der Planumshöhe hat auf die Eventualität von Deichbrüchen thunlichst Rücksicht genommen werden müssen, damit der Straßenkörper nicht dammartig wirke, und sind zu solchem Zwecke auch sechs i. D. 2 m. weite Brücken in den Flethzügen herzustellen. Zur Beschaffung des Oberbaues empfiehlt der Bauinspector Kiehne im Dorfe Grambke und bei Mittelsbüren rauhe Steine im freien Felde aber Klinker anzuwenden, und zwar die letzteren deshalb, weil der Lagerbestand von rauhen Steinen nicht ausreichen und die Beziehung von Steinen nahezu gleiche Kosten verursachen würde, weil ferner die Möglichkeit eines Uebersturzes keineswegs ausgeschlossen sei, bei welchem Klinker aber besser ausdauern. Dazu komme, daß eine Klinkerbahn jede Nebenanlage überflüssig mache, und wenn auch in der ersten Anlage theurer als eine solche von rauhen Steinen (die Differenz veranschlagt zu M. 7000, wenn überall rauhe Steine in der erforderlichen Menge zu gewinnen wären), doch auf die Dauer wegen der geringen Unterhaltungslast diesen Unterschied begleichen werde. Rücksichtlich der auf 7 Meter festgestellten Planumsbreite wird bemerkt, daß dieselbe im Dorfe Grambke demnächst mit Leichtigkeit so weit zu verbreitern sein würde, um einen Fußweg anlegen zu können, sowie daß ein solcher auf der Strecke bei Mittelsbüren bereits auf dem Deiche vorhanden sei.

Der Bauinspector Kiehne veranschlagt die Gesamtkosten des Oberbaues auf M. 99,100 und vertheilt die Ausführung auf einen Zeitraum von 3 Jahren.

Wegeverband und Gemeinden, welche bekanntlich die Hälfte der Auslagen ersetzen müssen, haben sich mit der vorgeschlagenen Anwendung von Klinkern einverstanden erklärt, wenn auch der Staat nach § 26 Absatz 1 der Wegeordnung die Hälfte der Mehrkosten übernehmen würde, und kann die Deputation unter den geschilderten Umständen lediglich empfehlen, unter ausdrücklicher Genehmigung dieses Vorschlags die Gesamtanschlagssumme von M. 99,100, davon die Hälfte für Rechnung des Staats und die andere Hälfte vorstufweise für den Werderländischen Wegeverband und die Gemeinden Grambke und Mittelsbüren, und die Einstellung der ersten Rate von M. 33,000 in das Budget für 1876 zu bewilligen.

(gez.) C. Lülmann. (gez.) J. F. Kaufmann.

Anlage 4.

4. Deputationsbericht zum Etat des Hafens in Bremerhaven.

Bei Ueberreichung des Budgets für 1876 gestattet sich die Deputation für Häfen 2c. folgende erläuternde Bemerkungen.

I. Bremerhaven.

Das Budget für die Quarantäne und für die mit der Gemeinde gemeinschaftlichen Anstalten: Lazareth, Brandlöschwesen und Kanalanlagen wird für 1876 vom Amte Bremerhaven vorgelegt werden. Das Budget für den Wangerooger Kirchthurm kommt in Wegfall, da Bremischerseits in bisheriger Weise die Unterhaltung des Thurms nicht mehr besorgt werden kann.

Das Budget der gewöhnlichen Ausgaben für Bremerhaven ist in neuer Form aufgestellt worden. Außer der Position I. Gehalte, sind unter II. Allgemeine Verwaltung, III. Wasserbau und IV. Landbau die Ausgaben in gedrängter Kürze zusammengefaßt und da sie in ihren Einzelheiten eine Vergleichung mit dem Budget für 1875 nicht gestatten, so will die Deputation nicht unerwähnt lassen, daß, wenngleich eine Ermäßigung der Ausgaben nach Maßgabe des Abstrichs für 1875, weil auch in diesem Jahre allen Ausichten nach nicht durchführbar, nicht hat zu Grunde gelegt werden können, dennoch manche Positionen, namentlich diejenigen für Baggerungen, Zimmerarbeiten, Landbau niedriger bemessen sind, daß aber eine wesentliche Erhöhung durch die Unterhaltung des dritten Hafens und aller damit zusammenhängenden Anlagen herbeigeführt wird.

Als neue einmalige Ausgaben erscheinen unter III. Wasserbau, Nr. 12 M. 6000 für eine Deviationsboje, Nr. 13 M. 3000 für eine Dampfbarkasse, Messen, Peilen 2c.

Auf Veranlassung der Kaiserlichen Admiralität wird beabsichtigt zum Zwecke der Untersuchungen über die Abweichung der Compasse an Bord eiserner Schiffe eine Vorrichtung zu treffen, welche in der Auslegung einer oder mehrerer Bojen in der Weser in der Nähe Bremerhavens bestehen wird. Auf den Bericht des Hafenamts und in Rücksicht auf die Wichtigkeit, welche eine solche Vorrichtung für die Schifffahrt hat, ist Bremischerseits die Bereitwilligkeit zur Auslegung einer sog. Deviationsboje auf Staatskosten vorbehaltlich höherer Genehmigung erklärt worden. Ueber die Zahl der auszulegenden Bojen und die Stelle, wo die Auslegung geschehen soll, schweben noch Unterhandlungen; das Auslegen einer Boje mit Ketten und Anker ist vom Baurath Handes auf M. 6000 veranschlagt und diese Summe einstweilen in das Budget aufgenommen.

Was die Anschaffung der Dampfbarkasse anbetrifft, so empfiehlt der Baurath Handes sie dringend aus den in seinem anliegenden Berichte angeführten Gründen. Einstweilen hat die Deputation das Schiff miethweise übernommen mit der Bedingung, dasselbe anzukaufen, sobald der Kaufpreis von M. 3000 bewilligt sein sollte. Die Deputation hat sich daher erlaubt, diese Summe in das Budget aufzunehmen.

Für den Fall, daß die Kosten für die Schiebebrücke über die Schleuse des II. Hafens nicht bewilligt werden sollten, sind für die Reparatur des Ebbehör- geländers M. 3600 in das Budget gestellt.

II. Vegeßack.

Zu den gewöhnlichen Ausgaben ist zu bemerken, daß die Gesamtsumme von M. 10,940 gegen das Budget für 1875 nahezu unverändert ist, nur die Unterhaltung des Höfts ist etwas höher angeschlagen. Als außergewöhnliche Arbeit erscheint die Neulegung des Pflasters von der neuen Zollbude bis zur Hafenstraße mit M. 2850 und ist diese erforderlich, weil der Waarenverkehr nach Anschluß Vegeßacks an das Zollgebiet sich dort mehr entwickeln wird.

(gez.) **Grave.** (gez.) **Franz Tecklenborg.** (gez.) **Herm. S. Gerdes.**

Unteranlage.

Bericht des Bauraths Handes.

Es ist hervorzuheben, daß die Totalsumme des Etats für nächstes Jahr eine größere werden muß, da die Unterhaltung des dritten Hafens mit hinzukommt. Es entfallen hierauf für Baggerungen, Schleusenwärter und sonstige Unterhaltungskosten pl. m. M. 25,600.

Als neu fungiren in der Budgetaufstellung ferner die Anschaffung einer Dampfbarke mit M. 3000, und das Auslegen einer Deviationsboje mit Ketten und Anker zu M. 6000.

Die Dampfbarke, welche vorbehaltlich der Genehmigung von Senat und Bürgerschaft, vom Norddeutschen Lloyd zu M. 3000 erworben ist, ist im laufenden Jahre, namentlich bei den Vermessungs- und Peilungsarbeiten von großem Nutzen gewesen, und konnte damit unter Ersparung nicht unwesentlicher Kosten die regelmäßige Ablösung der Leuchthurmwärter beschafft werden. Außer diesem wird das Schiff in der Folge noch für viele andere Zwecke mit Nutzen zu verwenden sein.

Die für die Deviationsboje mit M. 6000 veranschlagten Kosten beziehen sich auf das Auslegen einer solchen Versuchsboje, welche nach Ansicht der hiesigen Sachverständigen ausreichen wird. Ein ganzes System solcher Bojen wird natürlich weit größere Kosten erfordern.

Schließlich wird noch für Unterhaltung der Schleusen eine Summe von M. 3600 zur Reparatur der Ebbehorgeländer an der neuen Schleuse in Vortrag zu bringen sein, falls die Ausführung der projectirten Schiebebrücke auch pro 1876 nicht bewilligt oder ganz abgelehnt werden sollte. Es ist mir gelungen für das laufende Jahr diese Ausgabe zu sparen, und das eiserne Geländer durch Holzconstructionen provisorisch abzusteuern und sicher zu stellen, was auf die Dauer aber nicht angehen wird.

5. Deputationsbericht, neue Anlagen in Bremerhaven betreffend.

Von den in dem Berichte der Deputation vom 5. Oct. v. J. (Verh. 1874 pag. 511) beantragten neuen Anlagen zu Bremerhaven sind für das Budget des laufenden Jahres nicht bewilligt worden:

- 1) Die Schiebebrücke über die Schleuse des II. Hafens;
- 2) die Fortführung der Straße an der Westseite des I. Hafens über das Fort Wilhelm-Areal;
- 3) die Anschaffung eines neuen Dampfbaggers.

Der Deputation ist über die Zweckmäßigkeit beziehungsweise Dringlichkeit dieser neuen Anlagen von dem Baurath *Handes* berichtet worden; seinen Ausführungen schließt sich der Oberbaudirector *Franzius* in jeder Hinsicht an, und somit hält sich die Deputation verpflichtet, die Bewilligung der erforderlichen Geldmittel für nächstes Jahr neuerdings ergebenst zu beantragen, indem sie zu dem anliegenden Berichte des Bauraths *Handes* noch Folgendes hinzuzufügen sich erlaubt:

Die Schiebebrücke über die Schleuse des II. Hafens wird von Jahr zu Jahr unentbehrlicher; denn schon jetzt ist der Verkehr über die Schleusenthore ein bedeutender, er wird aber nach Eröffnung des III. Hafens voraussichtlich noch erheblich sich steigern und es ist dann auch nach Ansicht des Oberbaudirectors *Franzius* kaum mehr zulässig, ihn auf das jetzige Communicationsmittel zu verweisen. Der Baurath *Handes* berechnet die Kosten unter gegenwärtigen Verhältnissen auf M. 25,000; für den Fall, daß sie nicht bewilligt werden sollten, sind die in diesem Jahre für Reparatur der Ebbehorgeländer nicht verausgabten M. 3600 auf dem Budget für gewöhnliche Ausgaben wieder vorzutragen.

Die Verlängerung der Straße über das Fort Wilhelm-Areal erfordert zwar eine Ausgabe von M. 15,000, welche auch jetzt nicht billiger veranschlagt werden kann; allein, wenn in Berücksichtigung gezogen wird, daß in Bremerhaven andauernd Nachfrage nach Lagerplätzen sich kund giebt, daß ein Raum von 11,000 □ M. für dieses Bedürfnis durch Anlage der Straße mehr disponibel wird und daß bei dem für solche Lagerplätze üblichen Pachtpreise von M. 20 für 50 □ M. eine Einnahme von ca. M. 4400 in Aussicht steht, so hält die Deputation diese Straßenverlängerung für eine allgemein nützliche Anlage, deren Ausführung sie selbst in dieser ungünstigen Zeit empfehlen muß.

Die Anschaffung eines neuen Dampfbaggers erklärt sowohl der Baurath *Handes* unter Bezugnahme auf seine früheren Ausführungen als auch der Oberbaudirector *Franzius* nach eingehender Prüfung des Gegenstandes für dringend nothwendig. Die Kosten des Dampfbaggers mit Schaufelsystem, früher auf M. 200,000 veranschlagt, reduciren sich nach genauer Schätzung jetzt auf M. 190,000

und die Unterhaltungskosten von M. 12,000 auf M. 10,000. Die ersterwähnten Kosten werden sich aber in erheblichem Maße vermindern, falls das Pumpensystem zur Anwendung gebracht werden könnte. Die Deputation hofft noch vor Feststellung des nächstjährigen Budgets über das Resultat der inzwischen fortzuführenden Versuche in dieser Hinsicht Bestimmtes berichten zu können.

(gez.) **Grave.** (gez.) **Franz Tecklenborg.**

Unteranlage.

Bericht des Bauraths Händes.

Auf die im Laufe der letzten Jahre angeregten und als zweckmäßig und wünschenswerth erachteten neuen Anlagen erlaube ich mir, im Folgenden zurückzukommen.

I. Schiebebrücke über die Schleuse des II. Hafens. In meinen Berichten vom 28. September 1873 und vom 24. September 1874 habe ich mich über diesen Gegenstand ausführlich geäußert, in letzterem auch besonders nachgewiesen, eine wie große Frequenz über die Schleuse stattfindet und, daß täglich über 4000 Personen daselbst passiren. Während des Hochwassers oder zur Zeit des, meistens 2—3 Stunden andauernden, Durchschleusens der Schiffe kann der Verkehr aber nur durch Bote vermittelt werden und muß im Winter bei Eisgang ganz aufhören. Da nun das Durchschleusen der Schiffe immer in größeren oder kleineren Intervallen erfolgt, so würde man in diesen Zeiten durch Ueberschieben der Brücke, was etwa 1—2 Minuten Zeit erfordern wird, immer sofort eine ordentliche Communication wieder herstellen können, was wegen der Strömung und des steigenden Wassers, mittelst der Schleusenthore nicht zu erreichen ist.

Die durch das Fehlen eines solchen Communicationsmittels entstehenden Unbequemlichkeiten und Calamitäten werden noch mehr zu Tage treten, wenn der dritte Hafen erst eröffnet ist und das ganze Land zwischen den Schleusen des II. und III. Hafens eine vollständige Insel bildet, die nur mittelst der Brücke über die Verbindungsschleuse eine Communication mit der Stadt zuläßt.

Für die Ausführung dieser Brücke konnten im vorigen Jahre die erforderlich erachteten Kosten für die Eisenarbeiten um M. 6000 ermäßigt werden. Durch das erfolgte weitere Heruntergehen der Eisenpreise und Löhne kann der letzte Anschlag von M. 27,200 noch um M. 2200 auf M. 25,000 reducirt werden.

II. Verlängerung der Straße an der Westseite des alten Hafens über das Terrain des Fort Wilhelm. Nachdem das Fort Wilhelm jetzt ganz abgebrochen und beseitigt, auch das Terrain gehörig planirt worden ist, ist dieser Platz noch weit mehr als früher für den Verkehr aufgeschlossen. Ein großer Theil dieses Areals hat bereits seit Jahren zum Lagern verschiedener Güter verpachtet werden können, das Fehlen einer festen Straße macht aber die Ausnutzung des Platzes nur in beschränkter Weise und für die gute Jahreszeit möglich, und die größere Hälfte pl. m. 11,000 □ Meter muß vorläufig vom Verkehr ausgeschlossen bleiben, wenigstens ist an eine Verpachtung desselben nicht zu denken.

III. Anschaffung eines neuen Dampfbaggers. Bezüglich dieses Baggers darf ich mich auf meinen Bericht vom 24. September v. J. beziehen, wo ich den Zustand unserer Baggerapparate, sowie die Nothwendigkeit der Anschaffung eines neuen Dampfbaggers genügend dargethan habe. Für das kommende Jahr stehen uns viele außergewöhnliche Baggerungen, namentlich das Beseitigen der Absperredämme im dritten Binnenhafen und Vorhafen, das Austiefen des dritten Vorhafens, sowie die Unterhaltung der ganzen neuen Hafenanlagen, bevor. Solche Arbeiten mit den vorhandenen Mitteln ausführen zu wollen, wird ein Ding der Unmöglichkeit sein, wenn man nicht die anderen Hafenanlagen der Verschlickung Preis geben will. Die Anschaffung eines dritten Dampfbaggers für Bremerhaven darf daher nicht länger ausgesetzt werden, zumal die Lieferung eines solchen vor Herbst nächsten Jahres nicht zu ermöglichen sein wird.

Zur Feststellung des Systems, wonach der neue Bagger am zweckmäßigsten zu erbauen sein wird, haben fortgesetzte Versuche stattgefunden. Man ist hierbei zu einer sehr einfachen Pumpenconstruction gekommen, mittelst welcher der gewöhnliche und sogar ganz steife Schlick in einer sehr leichten und vortheilhaften Weise zu Tage zu fördern ist. Leider befinden sich aber in unserm Hafenschlick sehr

viele fremde Körper, welche, namentlich von den Schiffen aus, in den Hafen geworfen werden, und diese sind der Leistung der Schlickpumpen bis soweit noch sehr störend in den Weg getreten. Es ist aber denkbar, daß die zur Zeit noch betriebenen Versuche diese Hindernisse noch überwinden lassen, und würde dann ein solcher, sowohl in der Anschaffung als Unterhaltung weit billigerer Schlickpumpenbagger entschieden den Vorzug verdienen. Da ein positives Urtheil in dieser Sache sich erst im Laufe einiger Wochen wird gewinnen lassen, so wird man vor der Hand die höheren Kosten für die Anschaffung eines Dampfbaggers mit Schaufelsystem ins Auge zu fassen haben.

Die Kosten hierfür dürften etwa 5% niedriger als im vorigen Jahre mit M. 190,000, die Unterhaltung mit M. 10,000 zu berechnen sein.

6. Deputationsbericht, betreffend neue Anlagen am Sicherheitshafen.

Anlage 6.

Die neuen Lagerplätze, welche gegenüber den drei Krähen am Sicherheitshafen unterhalb der Eisenbahnbrücke und auf dem zwischen der Weser und dem Woltmershauser Kanal gelegenen Dreieck durch Aufhöhung mit Baggermaterial herzustellen waren, sind nahezu fertig, nur entbehren sie noch der letzten Planirung, welche gegenwärtig beschafft wird, namentlich aber einer Schienenverbindung mit den Eisenbahnen, welche sie nach der Erfahrung, die bei den deputationsseitig hinsichtlich der zukünftigen Verpachtung eingezogenen Erkundigungen erlangt ist, erst recht werthvoll machen wird.

Der Deputation für Häfen zc. ist schon der Auftrag ertheilt, bezüglich der ersterwähnten Lagerplätze zu berichten, ob es nicht gefügt sei, die Anlage durch einen Schienenstrang mit dem Neustadtbahnhof zu verbinden.

Der Bauinspector Fischer mit der Ausarbeitung des Projects und der Kostenanschläge beauftragt, hat dasselbe auf das Dreieck und die Krahananlagen ausgedehnt.

Indem die Deputation auf dessen anliegenden Bericht Bezug nimmt, macht sie den vom Oberbaudirector Franzins beigefügten Vorschlag zu dem ihrigen, weil auch sie der Ansicht ist, daß zunächst die Lagerplätze am Hafen und auf dem Dreieck durch einen Schienenstrang mit der Eisenbahn verbunden werden sollten, um sie für die Lagerung von überseeischen und ostseeischen Hölzern brauchbar zu machen. Es unterliegt keinem Zweifel, daß eine vielseitige Reflexion sich dann für sämtliche Plätze zeigen wird.

Die Deputation für Häfen zc. ersucht daher um die Bewilligung von M. 61,460, welcher Betrag durch eine verhältnißmäßig höhere Pachtsumme, als sie ohne Schienenverbindung die Plätze aufbringen würden, sich reichlich verzinsen wird.

Eine Ausdehnung des Schienengleises auf dem Dreieck und bis an die Krahananlagen mag der Zukunft vorbehalten bleiben.

Im Weiteren liegt der Deputation ob, über die Verwendung des freien Platzes, welcher durch die im Mai n. J. erfolgende Aufhebung des Theermagazins zur Verfügung kommen wird, zu berichten. Zum Theil wird das Schienengleis nach dem Dreieck, falls es ausgeführt werden sollte, über denselben führen; es wird aber auch durch Aufhöhung mit Baggermaterial ein werthvoller Lagerplatz daselbst geschaffen werden können.

Der Bauinspector Heineken veranschlagt die Kosten der Aufhöhung, welche Arbeit wohl das ganze nächste Jahr in Anspruch nehmen wird, auf M. 11,000, um deren Bewilligung die Deputation ersucht, sowie auch um Genehmigung der neuen Arbeiten an der Woltmershauser Seite des Kanals zum Kostenbetrage von M. 4650 für Herstellung der Dossirung und des Pflasters auf dem von G. A. Beling eingetauschten Areal.

Was die demnächstige Verpachtung der oben besprochenen Lagerplätze anbelangt, so hat die Deputation eine Entscheidung darüber noch nicht getroffen, ob sie dieselbe öffentlich oder unter der Hand vornehmen will. Die in dem Einnahmehudget veranschlagten Pachtsummen von M. 3000 beziehungsweise M. 4000 sind nach den an der Woltmershauser Seite bewilligten Pachtpreisen berechnet, diese Plätze dürften aber wegen der viel günstigeren Lage mehr aufbringen.

Der auf dem ehemaligen Belling'schen Areal entstehende Lagerplatz wird durch die Deputation zur Verwaltung der öffentlichen Grundstücke zu verpachten sein.

Aus den Krahnanstalten am Sicherheitshafen, welche eine Pacht von M. 2000 für 6 Monate dieses Jahres aufbrachten, wird demnächst auch mehr erzielt werden.

(gez.) **Grave.** (gez.) **H. H. Schröder.** (gez.) **J. H. Drünert.**

Unteranlage Bericht des Baninspectors A. Fischer, betr. Anlagen am Sicherheitshafen.

In der Anlage beehre ich mich das Project einer Gleisverbindung zwischen den Lagerplätzen am Sicherheitshafen und der Weserbahn in einer Zeichnung nebst Kostenanschlag zu übersenden. Danach soll der Gleisanschluß in der Nähe des Ueberganges am Neustadtsdeich durch das Einlegen einer Weiche in das Weserbahngeleis bewirkt und das neue Gleis außerhalb der Einfriedigung des Neustadtsbahnhofes bis in die Nähe der Hafenbrücke fortgeführt werden, wodurch also die hier belegenen 3 Lagerplätze eine directe Bahnverbindung erhalten. Die Kosten sind zu M. 13,500 berechnet.

Um weitere Lager- und Ladeplätze mit der Bahn zu verbinden, können, wie auf dem Plane mit blauen Linien angegeben, an dem ersten Gleise zwei Weichenverbindungen hergestellt und die abzweigenden Gleise auf eine Drehscheibe geführt werden, von welcher aus eine Gleisverbindung nach einer zweiten Drehscheibe nahe am Ufer des Hafens anzulegen ist. Von der letzteren Drehscheibe erstreckt sich ein Gleis zwischen dem Schuppen und dem Hafen in paralleler Lage zu diesem, welches dazu dienen kann, aus dem Schuppen sowohl als auch mittelst des Dampftrahnes und des eisernen Krahnes direct auf die Bahnwagen zu verladen. Die Kosten dieser Erweiterung berechnen sich auf M. 33,600.

Weiter ist auf dem Plane mit rothpunktirten Linien eine Verbindung der Lagerplätze am Voltmershauser Kanal projectirt, indem das eine Weichengleis mittelst einer Curve um den Sicherheitshafen herum auf eine am Kanal anzulegende Drehscheibe geführt und von dieser aus ein über die Plätze sich erstreckendes Ladegleis angelegt wird. Die Kosten dieser Erweiterung werden M. 43,200 betragen, in welcher Summe jedoch die nach Maßgabe des Längenprofils erforderlichen Erdarbeiten mit rund M. 7,400 enthalten sind. Diese Erdarbeiten werden aber zweckmäßiger von der Hafenbauverwaltung zu beschaffen sein, welcher das erforderliche Material, als Baggerfand, zur Verfügung steht und würden in diesem Falle die Kosten für die Gleisanlagen sich auf M. 35,800 ermäßigen.

Endlich ist dann, wie auf dem Plane mit blau punktirten Linien angedeutet, eine Verlängerung des Parallelgleises am Voltmershauser Kanal und eine Verbindung desselben mit dem Zufuhrgleise projectirt und der Kostenbetrag dafür auf M. 66,700 berechnet. Auch diese Summe enthält die Kosten für Erdarbeiten des Bahndammes für dieses Gleis mit rund M. 39,700, so daß, wenn eine allgemeine Aufhöhung des Terrains zur Anlage von Lagerplätzen seitens der Hafenbauverwaltung ausgeführt und damit auch die für das Gleis richtige Höhenlage hergestellt wird, diese Kosten hier in Wegfall kommen, und der Betrag sich auf M. 27,000 ermäßigt.

Gutachten des Oberbandirectors.

Mit den sämtlichen einzelnen Gleisprojecten einverstanden, empfehle ich für 1876 mindestens den ersten Theil mit M. 13,500 zur Ausführung.

Ich bemerke dabei jedoch für den Fall, daß eine Gleisverbindung der Plätze IV bis VIII auf dem sogenannten Dreieck dringlicher erscheinen sollte als die sub II projectirte Gleisverbindung mit dem Schuppen und den Krähen am Sicherheitshafen, daß alsdann folgende Combination möglich und zu empfehlen sein würde:

I. Anschlußgleis (s. Anschlag)	M. 13,500
III. „Zweite Erweiterung“ (Curve um den Sicherheitshafen, s. Anschlag) ..	„ 43,200
nebst 76 Meter Verbindungsgleis mit 1 à M. 35,	„ 2,660
1 Weiche mit Zubehör à M. 1500	„ 1,500
Seitenbetrag M. 60,860	

Uebertrag M. 60,860

Hiervon würde für die m. E. durch die Hafen- oder Flußbau-
abtheilung herzustellenden Erdarbeiten (S. v. S.) ganz oder theilweise
der Betrag von M. 7,400 abzusetzen sein " 7,400
M. 53,460

Andererseits wäre zu erwägen, ob nicht die an der Grenze
von Platz II und III für die „Erste Erweiterung“ projectirte Dreh-
scheibe schon gleich bei Ausführung der „Zweiten Erweiterung“ mit
eingelegt werden sollte, um bei der späteren Ausführung der „Ersten
Erweiterung“ den Fahrbetrieb nach dem Dreieck nicht unterbrechen
zu müssen. Die Kosten betragen " 8,000

Die Entscheidung über diese verschiedenen Combinationen ist so wesentlich
commerzieller Natur, daß ich mir keine weitere Bemerkung hierzu gestatte.

7. Budgetbericht der Eisenbahndeputation.

Anlage 7.

Indem die Deputation das Budget für 1876, die gewöhnlichen Ausgaben
für die Eisenbahnen betreffend, zu überreichen sich beehrt, kann sie sich darauf
beschränken, in der Hauptsache auf den Bericht des Bauinspectors Fischer Bezug
zu nehmen.

Hinsichtlich der Anlagen in der Neustadt B III sind unter 1 a: „Bege,
Entwässerung etc.“, für Unterhalt des Pflasters und der Bege an den neuen
Löschplätzen am Sicherheitshafen und auf dem Dreieck M. 4500 von Bauinspectors
Heineken veranschlagt und in das Budget aufgenommen, weil in dem ersten Jahre
des Bestehens Senkungen des Bodens zu erwarten sind, welche sofort verebnet
werden müssen, auch ist der Unterhalt der Krähne mit M. 2500 darin enthalten.

Unter C III Anlagen in Begefac Nr. 1 sind nach dem Anschlage des
Bauinspectors Heineken M. 500 für Unterhaltung der Auebrücke, Bollwerke,
Doffirungen etc. und für außerordentliche Reparatur des Holzperrons M. 1500
eingestellt. Dieser Holzperron am Hafenbassin ist 1864 aus Lannenholz erbaut
und kann durch diese Ausbesserung noch nothdürftig in Stand erhalten werden.
Erneuerung desselben wird nach dem Berichte des Technikers nicht zu vermeiden
und diese in den Jahren 1877 und 1878, in jedem Jahre die Hälfte, um Ver-
kehrsstörung zu vermeiden, vorzunehmen sein.

Ueber den Betrieb am Weserbahnhofe ist nur zu bemerken, daß nach den
diesjährigen Erfahrungen über den beschränkten Verkehr für Betriebsgebühr eine um
M. 16,000 (gegen 1875) geringere Summe angenommen worden ist, weil ein
derartiger Ausfall auch im nächsten Jahre zu erwarten steht; die Ausgaben für
Arbeitslohn sind demgemäß auch abgemindert.

Der Ertrag der Uelzen-Langwedeler Bahn ist um M. 100,000 geringer
angeschlagen, weil die Einnahmen in 1875 einen Ausfall gegen 1874 aufweisen.
Die Einnahmen für die Oldenburger Bahn sind nach der neuern Vereinbarung
geregelt, wie sich denn auch die Leistungen an die Kasse der Hannover-Bremer
Bahn darnach richten. Die Mehreinnahme zu Gunsten Bremens findet sich in der
Betriebsabrechnung dieser Bahn wieder.

(gez.) Grave.

(gez.) H. H. Schröder.

Bericht des Bauinspectors A. Fischer zum Budget der Eisenbahnen.

Unteranlage.

A. I. Gehalte. Der Bauaufseher Busch (ang. 1871) hat vom 1. Ja-
nuar an den Minimallohn von M. 1700 zu erhalten. — Für den Bauzeichner
Osterloh ist ein Gehalt von M. 840, für den Bureaudiener Guneke (ang. 1863)
von M. 1200 in Ansatz gebracht.

II. b. Bureaukosten waren bisher für die Bauinspektion zu Bremen M. 700,
und für unvorhergesehene Fälle M. 696 in dem Budget vorgesehen. Beide Be-
träge sind zusammengezogen und auf M. 1500 abgerundet. Ebenso sind für
Bremerhaven die Bureau- und Reisekosten von M. 1000 und unvorhergesehene
Fälle M. 528 mit zusammen M. 1500 eingestellt.

B. II. Weserbahn und Weserbahnhof. Die Unterhaltung der
Bahn nebst Telegraphen, Barrieren, Wärterhäusern und allem Zubehör, welche
für 1875 zu M. 3900 veranschlagt war, weil das im Vorjahre in Profil D um-

gebaute Gleis nur geringe Unterhaltungskosten verursachen würde, und das zweite Gleis noch hingehalten werden konnte, wird 1876 den Betrag von *Mk.* 4600 erfordern, weil das zweite Gleis jetzt auch zum Theil mit Schienen Profil D zu belegen ist. Ferner sind für die Beseitigung der Streichschienen an den Niveauübergängen *Mk.* 1875 einzustellen.

Die Unterhaltung der Bahnhofsgleise, wofür 1875 die Summe von *Mk.* 72,300 berechnet war, wird 1876 nur *Mk.* 53,000 erfordern, weil die 1875 in Profil D umgebauten Gleisstrecken geringere Unterhaltungskosten verursachen werden und nur eine verhältnißmäßig kurze Gleisstrecke in Profil D umzubauen ist.

Für Baulichkeiten, worunter speciell die Hochbauten verstanden werden, wird die Unterhaltung des Niederlagegebäudes, der drei Güterschuppen, der drei Privetanlagen, zweier Wärterhäuser und zweier Wohnungen, zusammen mit der in den Schuppen No. 2 und 3 erforderlich werdenden Umlegung und theilweisen Erneuerung einzelner Fußbodenflächen *Mk.* 8800 erfordern, gegen *Mk.* 8500 in 1875.

Für Krähne und Vermischtes wird, wenngleich für die Unterhaltung der Krähne und Windevorrichtungen der für 1875 vorgesehene Ansaß von *Mk.* 1800 auf *Mk.* 1500 für 1876 reducirt werden kann, doch der Gesammbetrag sich auf *Mk.* 5700 gegen *Mk.* 4470 in 1875 stellen, weil die unter „Vermischtes“ zu veranschlagende Reparatur der Einfriedigungen besondere Aufwendungen erforderlich macht.

Baggerung nach dem Anschlage des Bauinspectors Heinke *Mk.* 2000.

IV. 1) Weser- und Hafenbrücke. Die bauliche Unterhaltung erfordert nach dem Anschlage des Bauinspectors Böttcher *Mk.* 1200.

Für Signale und Vermischtes, worunter die Kosten für Unterhaltung der Signalvorrichtungen, der Inventare für die Wärterstuben und Insgemeinkosten sind *Mk.* 900 berechnet.

2) Für die Drehbrücken sind *Mk.* 2600, wie in den Vorjahren erforderlich, außerdem nach dem Anschlage des Bauinspectors Böttcher für Unterhalt der Laternen und Reinigen der Drehmechanismen *Mk.* 400.

C. I. Bahnhof Bremerhaven. Für Gleise, incl. Pflaster, Telegraphen, (Pflasterarbeiten, welche wegen Reparatur der Gleise erforderlich werden, sowie Unterhaltung der Gleise, Drehscheiben, Weichen und Telegraphen) ist, anstatt der Anschlagssumme für 1875 von *Mk.* 50,900, der Betrag von *Mk.* 59,400 anzusetzen, weil zu der gewöhnlichen Unterhaltung noch die Unterhaltung der in 1875 in der Nähe des III. Hafens gelegten und der 1876 daselbst noch zu legenden Gleise und Weichen hinzukommt und diese wegen der mit Sicherheit zu erwartenden Sackungen des neugeschütteten Auftragsbodens, erhebliche Kosten verursachen wird.

Für die Unterhaltung der Baulichkeiten (8 Güterschuppen, das Verwaltungs- und Nebengebäude, das Zollbeamtenwohnhaus, der Locomotivschuppen, der Kohlen- schuppen, die Wasserstation, die Wärterhäuser und Buden, die Centesimalwaage nebst Häuschen und ein Privet) ist der Betrag für 1875 von *Mk.* 7520 auf *Mk.* 8500 zu erhöhen, weil in 5 Güterschuppen die Thore anzustreichen sind, die Unterhaltung des Kohlenschuppens neu hinzukommt, vor dem Schuppen 2 b das Pflaster gründlich zu repariren ist und die Zahl der Wärterbuden um 4 vermehrt ist.

II. Zweigbahn Bremerhaven. Die Kosten für Brücken und Einfriedigungen, für die Drehbrücke über die Geeste, für die Gräben und Damm- böschungen und für die Uferschutzwerke sind von dem Baurath Sandes wegen Erneuerung einer hölzernen Brücke und neuer Buschdeckung zu *Mk.* 2900 gegen *Mk.* 1450 in 1875 berechnet.

III. Hafenstation Begejaß. Die gewöhnliche Unterhaltung (Wege, Entwässerungen, Gleise, Weichen, Barrieren, Güterschuppen, Einfriedigungen, Laternen, Inventar und Unvorhergesehenes) wird zu *Mk.* 9000 gegen *Mk.* 2630 in 1875 veranschlagt, weil die Kosten für Unterhaltung der Wege und Entwässerungen von *Mk.* 900 auf *Mk.* 1000, für Gleise, Weichen und Barrieren von *Mk.* 670 auf *Mk.* 6650 erhöht werden mußten, da, um das nöthige Material für die Ausbesserung des in Profil C. hergestellten Gleises zu erhalten, eine Strecke von 150 ffd. m. aufzunehmen und in Material Profil D. umzubauen ist und die Erneuerung einer Weiche und eines Herzstückes erforderlich wird, und weil endlich für die Unter-

haltung des in Fachwerkbau hergestellten Güterschuppens die Kosten mit *M.* 600 statt *M.* 300 in 1875 zu veranschlagen sind.

Für Unterhaltung der Auebrücke, Bollwerke, Dossirungen *zc.* sind nach dem Anschläge des Bauinspectors *Heineken* *M.* 500 veranschlagt, ebenso für außerordentliche Reparatur des Holzperrons vor dem Güterschuppen *M.* 1500.

Für die Unterhaltung des Laufrahns, der Kohlenrinne und des Kohlengerüstes sind *M.* 2000 statt *M.* 1600 in 1875 berechnet, weil eine gründliche Reparatur der Kohlenrinne in Aussicht zu nehmen ist.

8. Deputationsbericht, betr. Ergänzungsbauten auf den Bahnhöfen.

Anlage 8.

Ueber die im nächsten Jahre auszuführenden Ergänzungsbauten auf den Bahnhöfen hat der Bauinspector *Fischer* einen Bericht eingereicht, auf welchen die Deputation für Eisenbahnen *zc.* Bezug zu nehmen sich erlaubt, indem sie die darin gestellten Anträge unterstützt und um Bewilligung der zur Ausführung der bezeichneten Bauten erforderlichen Geldmittel ersucht.

Zu den einzelnen Posten bemerkt die Deputation für Eisenbahnen *zc.* Folgendes:

I. Hauptbahnhof. 1) Die Anfuhr von Bauschutt nach dem südlichen Kirchhofgraben muß nothwendig Seitens der Bauverwaltung, wie angegeben, geregelt werden, um den Zweck einer allmählichen Ausfüllung des Grabens zu erreichen.

2) und 3) Die vorgeschlagenen Verbesserungen sind im Interesse einer beschleunigten Entladung des Fuhrwerks sehr wünschenswerth, es wird dadurch der Uebelstand beseitigt, daß in der Abfertigung der Fuhrleute eine oft Stunden lang dauernde Stockung eintritt.

4) Die Herstellung ausreichender Rauchabzüge ist dringend nothwendig.

5) Die reichsgesetzlich vorgeschriebenen Einrichtungen behufs Einführung einer einheitlichen Signalordnung werden im nächsten Jahre zur Ausführung gelangen und daher die damit verbundenen Ausgaben vorzusehen sein.

II. Weserbahnhof. Die Erneuerung des Schutzdaches am Niederlagegebäude wird nicht aufzuschieben sein. Daß eine Bude für den Weichensteller aufgestellt werde, muß schon im Interesse des Dienstes empfohlen werden.

III. Bahnhof Bremerhaven. 1) und 2) Beide Erneuerungen sind auch nach dem Urtheile des Oberbaudirectors *Franzius* unabweislich; daher kann die Deputation nicht umhin, die Bewilligung der nicht unerheblichen Kosten zu beantragen.

3) Auch diese Einrichtung ist eine Folge der reichsgesetzlich vorgeschriebenen neuen Signalordnung.

IV. Zweigbahn nach Bremerhaven. Diese Einfriedigung ist eine Schutzvorrichtung, welche sich im Interesse des Publikums empfiehlt.

(gez.) *Grave.* (gez.) *H. H. Schröder.*

Bericht des Bauinspectors *Fischer*, betr. Ergänzungsbauten auf den Bahnhöfen. Unteranlage.

In der Anlage erlaube ich mir eine Veranschlagung der für die Eisenbahnanlagen i. J. 1876 erforderlich werdenden außerordentlichen baulichen Ausführungen vorzulegen:

I. Hauptbahnhof.

1) Um den südlichen Wassergraben am Kirchhof allmählig zu beseitigen, ist in der Nähe desselben ein öffentlicher Bauschutt-Abladeplatz eingerichtet worden. Der Bauschutt muß aber von Zeit zu Zeit ordnungsmäßig einplanirt und zum Theil weiter transportirt werden und sind hierfür etwa *M.* 1500 aufzuwenden.

2) Für die Versandgüterschuppen No. 2 und 3 erscheint es zweckmäßig, den Fuhrleuten die Möglichkeit zu bieten, die angebrachten Waaren außerhalb des Schuppens abzulagern und somit die Anfuhr zu beschleunigen. Die jetzt vorhandenen Ladeperrons gestatten wegen ihrer geringen Breite nicht, die Waaren darauf abzulagern und es ist deshalb schon versuchsweise eine Verbreiterung des Perrons an den Schuppen No. 2 von 0,92 Meter auf 1,75 Meter auf eine Länge von 26 Meter ausgeführt worden. Die bisherigen Erfahrungen sprechen zu Gunsten der größeren Breite des Perrons und es wird empfohlen, wenn auch die weiteren

Beobachtungen während der nächsten Monate die Zweckmäßigkeit einer Verbreiterung ergeben sollten, diese Verbesserung an der noch übrigen Strecke des straßenseitigen Perrons des Güterschuppens No. 2 und an dem Perron des Güterschuppens No. 3 zur Ausführung zu bringen. Die Kosten dafür sind im Ganzen zu Mk. 8500 veranschlagt.

3) Bei dem Güterschuppen No. 10 hat der Ladeperron an der Straßenseite eine Höhe von 1,11 bis 1,36 Meter über dem Straßenpflaster und ist deshalb das Entladen schwerer Ballen mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden. Zur Herstellung einer angemessenen Höhe des Perrons von 0,8 Meter über dem Pflaster ist die Aufhöhung des letzteren (s. Zeichnung) erforderlich und sind dafür Mk. 4100 berechnet.

4) In der Schmiedewerkstatt erweisen sich die Rauch- und Dunstabzüge als nicht ausreichend und wird die Anbringung weiterer 4 Aufstößnungen für Mk. 300 vorgeschlagen.

5) Seitens der Königl. Eisenbahncommission werden jetzt die wegen der neuen Signalordnung erforderlichen Anlagen auf dem Hauptbahnhofe ausgeführt. Dem Vernehmen nach handelt es sich um die Anlage einer Telegraphenstation an der Einnündungsweiche der Oldenburger Bahn in das Geestebahngleis und Verbindung derselben mit dem Bureau des Stationsvorstehers, ferner um die Herrichtung einer Anzahl cubischer Signalweichenlaternen und sonstiger mir noch nicht bekannt gewordener Anlagen. Die Königl. Eisenbahncommission wird voraussichtlich die hieraus erwachsenden Kosten vorerschüssig zahlen und im Laufe des Jahres 1876 die Beträge von Bremen einziehen wollen, weshalb es sich empfehlen dürfte, für diese Zwecke Mk. 4000 einzustellen.

II. Weserbahnhof.

1) Das Schutzbach an der Bahnseite des Niederlagegebäudes, welches mit gewelltem Eisenblech eingedeckt ist, ist durch Verrosten so schadhast geworden, daß Reparaturen nicht mehr möglich sind. Neueindeckung des Daches mit verzinktem Eisenwellenblech ist daher mit Mk. 3500 vorgesehen.

2) Für den Wärter, welcher die Bedienung der Weichen auf dem Bahnhofe zu besorgen hat, ist eine Bude nicht vorhanden und wird die Herstellung einer solchen in Holzconstruktion mit Schieferbedachung nach dem Muster der auf dem Hauptbahnhofe vorhandenen, als ein dringendes Bedürfnis empfohlen. Die Kosten betragen Mk. 600.

III. Bahnhof Bremerhaven.

1) Der Ladeperron an dem eisernen Güterschuppen No. 4 b, welcher aus Balken von Tannenholz mit eichenen Dielen hergestellt ist, ist nach etwa 13jährigem Gebrauche so schadhast geworden, daß derselbe nicht mehr die nöthige Sicherheit beim Aufsetzen von Waaren gewährt. Der Oberbau muß erneuert werden und ist die Anwendung eiserner Balken mit Holzbelag (s. Zeichnung) vorgesehen. Die Kosten sind zu Mk. 9000 veranschlagt.

2) Die bei dem Güterschuppen 3 a in einem Gleise, welches häufig von Maschinen befahren wird, belegene Drehscheibe erweist sich, weil die Maschinen in den letzteren Jahren größer und schwerer construirt sind, nicht mehr als genügend stark. Die häufig eintretenden Brüche der gußeisernen Träger veranlassen jährlich bedeutende Reparaturkosten und häufige Betriebsstörungen. Selbst Unfälle sind zu befürchten. Für eine neue stark construirte Drehscheibe sind Mk. 8000 in Anschlag gebracht.

3) Behufs Einführung der Signalordnung ist eine elektrische Telegraphenverbindung zwischen der Wärterstation an der Einfahrtsweiche und dem Stationsbureau erforderlich, und müssen 20 Stück Weichen des Bahnhofes mit Tages- und Nachtsignalvorrichtungen versehen werden. Die Kosten betragen Mk. 5500.

IV. Zweigbahn nach Bremerhaven.

Da auf der Strecke neben den bei Rickmers Werft erbauten Wohnhäusern die gewöhnliche Bahnbewachung nicht ausreicht, um Menschen vom Betreten der Bahn abzuhalten, so ist nach § 43 der techn. Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen eine Einfriedigung geboten. Dieselbe, herzustellen aus alten zum Bahnbau nicht mehr brauchbaren Schwellen, ist auf Mk. 900 berechnet.

9. Budgetbericht der Gefängnißdeputation.

Anlage 9.

Zur Erläuterung des Specialbudgets für die Strafanstalt ist Nachstehendes zu berichten:

Der Lehrer **Rossmann**, jetzt 43 Jahr alt, Vater von vier Kindern, hat vor seiner Anstellung im Bremischen Staatsdienst bereits 22 Jahre Lehrerstellen in Detmold bekleidet, 1851 bis 1864 die Stelle eines Nebenlehrers an der Bürgerschule, 1864 bis 1873, als definitiv angestellter öffentlicher Lehrer, das Amt eines ersten Lehrers an der Landestaubstummenanstalt daselbst. Sein jetziges Dienst Einkommen von *M.* 1800 außer freier Dienstwohnung reicht für den standesmäßigen Unterhalt seiner Familie nicht aus. Das Gehalt des Lehrers an der Strafanstalt ist auf *M.* 2000 nebst drei Alterszulagen zu *M.* 200 bis *M.* 2600 unter Abzug von 10% für die Dienstwohnung bemessen. Da der Lehrer **Rossmann** im Jahr 1873 in den Bremischen Staatsdienst eingetreten ist, so hat er, obgleich im vorgerückten Lebensalter stehend, nur Anspruch auf das Anfangsgehalt. Es entspricht daher und da über seine Berufstreue die besten Zeugnisse ihm zur Seite stehen, der Billigkeit, daß, worauf die Deputation anzutragen sich erlaubt, vom 1. Januar 1876 an die erste Alterszulage ihm bewilligt werde dergestalt, daß von diesem Termin an auch die ferneren Alterszulagen zu berechnen sein werden.

Der Geistliche der Strafanstalt, **Pastor Kahser**, hat zufolge seiner Instruction an allen Sonn- und Festtagen Gottesdienst in der Strafanstalt zu halten und an zwei bestimmten Wochentagen sich den Gefangenen zu widmen und an den Beamtenconferenzen Theil zu nehmen. Bei dem jetzigen Gefangenenbestande von durchschnittlich 150 Personen vermag derselbe bei einem Besuch der Strafanstalt an nur zwei Wochentagen durchschnittlich mit jedem Gefangenen im Lauf von drei Wochen nur einmal während der kurzen Zeit von zehn Minuten sich zu unterhalten. Damit wird den Anforderungen der Seelsorge nicht genügt. Es wird daher beabsichtigt den Hausgeistlichen zu verpflichten an drei Wochentagen die Anstalt zu besuchen gegen entsprechende Erhöhung seines Gehalts. Da ungewiß ist, ob der Gefangenenbestand sich dauernd auf der jetzigen Höhe halten wird, so ist vorläufig nur auf eine außerordentliche Gehaltszulage für das Jahr 1876 Bedacht genommen.

Der Bureauehülfe **Kölle** bezieht jetzt ein Gehalt von *M.* 1300. Die für die Verwaltung bei der Ausdehnung des Fabrikbetriebes von ihm zu fordernden und nach dem Urtheil des Rechnungsbeamten der Finanzdeputation, welcher die Bücher der Strafanstalt revidirt hat, mit besonderem Geschick ausgeführten Arbeiten sind der Art, daß die Erhöhung des Gehalts desselben um *M.* 100 gerechtfertigt erscheint.

Für die Strafanstalt eine geeignete Oberaufseherin zu erwerben ist bis jetzt nicht gelungen mit dem für eine solche ausgesetzten Gehalt von *M.* 900. Die Verwendung eines Gehalts von *M.* 1000—1200 erscheint erforderlich. Im Fall der Anstellung einer Oberaufseherin wird eine der jetzt angestellten Aufseherinnen entbehrlich.

Im Fall der Verheirathung von Aufsehern ist den gefaßten Beschlüssen gemäß eine Wohnungszulage von *M.* 150 zu bewilligen; falls im Lauf des Jahres Aufseherposten vacant werden, kann die Bewilligung höherer Löhne erforderlich werden und ist eine solche zulässig, sofern der Höchstbetrag von *M.* 1200 ausschließlich Wohnungszulage nicht überschritten wird. Für derartige Fälle ist daher ein Vauschbetrag anzusetzen.

Die Ansätze für Speisung und Kleidung der Gefangenen sind in Rücksicht auf den größern Gefangenenbestand um etwas erhöht. — Die Deputation hat beschlossen die Räume der Krankenabtheilungen, welche für Kranke nach den gemachten Erfahrungen nicht in Anspruch genommen werden, als Sträflingszellen zu verwenden. Für dieselben ist das erforderliche Inventar anzuschaffen. — Bei dem Gottesdienst ist bisher das ursprünglich für das Schulzimmer angeschaffte kleine Harmonium benutzt. Dasselbe wird von dem Gesang der Versammlung übertönt und erfüllt daher seinen Zweck nicht, diesen zu leiten. Für die Kirche ist ein größeres Harmonium von kräftigerem Ton erforderlich und das jetzt hier benutzte dem Schulzimmer zurückzugeben, wo bisher der Gesang instrumentaler

Begleitung ganz entbehrte. Dem entsprechend ist für Unterhaltung des Inventars in dem beifolgenden Voranschlag ein höherer Betrag für das nächste Jahr angesetzt.

Schließlich sieht sich die Deputation veranlaßt zu beantragen, daß das Betriebscapital der Fabrik der Strafanstalt, welches jetzt M. 15,000 beträgt, auf M. 30,000 erhöht werden möge, da, wie die Erfahrung gezeigt hat, M. 15,000 nicht ausreichen für die Deckung der Kosten der für die ausgedehnten und zahlreichen Gewerbebetriebe durchaus erforderlichen und ohne Beeinträchtigung der erheblichen Betriebseinnahmen nicht zu entbehrenden Lagerbestände an Rohmaterialien.

(gez.) **Lürman.** (gez.) **Leop. Strube.**

Anlage 10.

10. Budgetbericht der Deputation für die Friedhöfe.

Indem die Deputation das erste Budget für die neuen Friedhöfe überreicht, bemerkt sie dazu das Folgende.

Die Einnahme für Ueberweisungsgebühren ist veranschlagt nach der Zahl der muthmaßlich 1876 zur Ueberweisung gelangenden Grabstellen der geschlossenen Begräbnisplätze. Es sind an Ueberweisungsgebühren vom 15. März bis 1. August d. J. vereinnahmt M. 67,000. Es wurden überwiesen auf dem Friedhof zum Rhienberg 1530, in Walle 780 Stellen und sind demnach noch ca. 3400 Stellen rückständig, deren Ueberweisung bis zum 1. Mai 1877 beantragt werden muß.

Die Einnahmen für Beerdigungen und Verkauf von Grabstellen und die verschiedenen Einnahmen sind veranschlagt nach dem Durchschnitt vom 1. Mai bis 1. September d. J.

Die Ausgaben pos. 1, 3, 4, 5 sind nach den Resultaten der ersten vier Monate 1875 veranschlagt. Die Gehalte pos. 2 a, b sind in Gemäßheit des Vertrages mit den Kirchengemeinden (Verh. 1872, pag. 55) übernommen. Der Aufseher des Schoppens am Heerdenthorsfriedhof ist weggefallen.

Die Gebäude auf beiden Friedhöfen sind ganz fertig und völlig befriedigend ausgefallen. Die Anpflanzungen bedürfen noch der Nachhülfe, die Wege sind auf dem Wallerfriedhof vollständig, auf dem Rhienberger größtentheils hergestellt. Zur Beaufsichtigung der Anlagen bedarf es eines gebildeten Gärtners, welcher dann und wann beide Friedhöfe zu besuchen und die nöthigen Anordnungen zu treffen haben würde, ohne daß er ständig angestellt zu werden braucht, da zur Ausführung die von ihm getroffenen Anordnungen die Aufseher auf den Friedhöfen, welche gelernte Gärtner sind, genügen.

Die Abwässerung auf dem Friedhof in Rhienberg ließ im Anfang zu wünschen übrig; jedoch ist zu erwarten, daß mit der Zeit eine Besserung eintreten wird; namentlich sind in letzter Zeit auch Versuche mit Bohrungen angestellt, die gute Resultate gehabt haben.

Der Leichenbestatter **Barlach**, welcher ein Gehalt von M. 3000 und freie Wohnung erhält, hat darum nachgesucht ihn als pensionsberechtigten Beamten anzustellen. **Barlach** ist 53 Jahre alt und bei der altstädtischen Beerdigungsanstalt 20 Jahr als Leichenbestatter angestellt gewesen. Nach dem Vertrage mit den Kirchengemeinden (Verh. 1872, pag. 57) hat der Staat den Leichenbestatter mit dem bisherigen Gehalt übernommen und hat sich verpflichtet hinsichtlich der Entlassung dieselben Rücksichten der Billigkeit walten zu lassen, wie gegen alle anderen Angestellten.

Da der Leichenbestatter ein ständiges Amt bekleidet und es sich empfiehlt die rechtliche Stellung desselben festzustellen, so beantragt die Deputation den Leichenbestatter **Barlach** als pensionsberechtigten Beamten mit M. 3350 abzüglich 10 pCt. für freie Wohnung, unter Anrechnung der bisherigen zwanzigjährigen Dienstzeit für den Fall der Pensionirung, anzustellen, ferner das Gehalt des Leichenbestatters künftig auf M. 2500 steigend mit drei Alterszulagen von 10 pCt. unter Abrechnung von 10 pCt. für freie Wohnung festzustellen.

(gez.) **Plump.** (gez.) **Matth. Gildemeister.**