

Die bei der Ausführung der Arbeiten zu verwendende Materialien sind durch die Ausschreibung festgelegt. Die Ausführung der Arbeiten ist dem Unternehmer überlassen. Die Kosten der Ausführung sind im Angebot anzugeben. Die Ausführung der Arbeiten ist dem Unternehmer überlassen. Die Kosten der Ausführung sind im Angebot anzugeben.

Veranschlagung der Kosten der Ausführung der Arbeiten

vom 1. April 1866

Veranschlagung der Kosten der Ausführung der Arbeiten

Die bei der Ausführung der Arbeiten zu verwendenden Materialien sind durch die Ausschreibung festgelegt. Die Ausführung der Arbeiten ist dem Unternehmer überlassen. Die Kosten der Ausführung sind im Angebot anzugeben. Die Ausführung der Arbeiten ist dem Unternehmer überlassen. Die Kosten der Ausführung sind im Angebot anzugeben.

Mittheilung

1. Straßeneinfahrt

Die Straßeneinfahrt ist in dem abgetheilten Lohr-
Atheum angebracht. Jeder
noch nicht, steht er zu

2. Verkauf

Dem befolgenden
eine von ihm empfohlenen

3. 2

Einem Bericht der Erfindung
der umfangreicherer Natur
ihre Erklärung, unter Be-

Anlage I.

zur Mittheilung des Beschlusses
vom 2. Januar 1866.

Bericht der

über die im Laufe
nächsten 3

Die Straßeneinfahrt
sind zu zeigen.

1. Bei zunächst
2. an dem
3. am Canal
4. am Canal
5. am Canal
6. am Canal
7. der Umge-
8. am Canal
9. am Canal
10. an der Ba-
11. am Canal

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 2. Januar 1856.

1. Straßenbepflasterungsarbeiten im verflossenen und im laufenden Jahre.

Die Straßenbepflasterungsdeputation hat dem Senate ihren üblichen Bericht über die in dem abgelaufenen Jahre vollendeten und über die im gegenwärtigen Jahre vorzunehmenden Arbeiten eingereicht. Indem der Senat sich seinen Beschluß über die fraglichen Anträge noch vorbehält, sieht er zunächst die Erklärung der Bürgerschaft über dieselben entgegen.

2. Verkauf eines Schiffsbauplatzes zu Bremerhaven.

Den beifolgenden Bericht der Deputation für die Häfen und Hafenanstalten über einen von ihr empfohlenen Verkauf eines Schiffsbauplatzes zu Bremerhaven, so wie nicht minder

3. Bauten auf dem hiesigen Bahnhofe

einen Bericht der Eisenbahndeputation wegen verschiedener im laufenden Jahre vorzunehmender umfangreicher Bauten auf dem hiesigen Bahnhofe theilt der Senat der Bürgerschaft zu ihrer Erklärung, unter Vorbehalt der seinigen, mit.

Anlage I.

zur Mittheilung des Senats
vom 2. Januar 1856.

Bericht der Straßenbepflasterungsdeputation,

über die im Laufe dieses Jahres vollendeten, sowie über die im nächsten Jahre vorzunehmenden neuen Arbeiten.

Die Straßenbepflasterungsdeputation beehrt sich im Nachstehenden ihren gewöhnlichen Jahresbericht einzureichen.

1. Was zunächst die Ausführung der für das Jahr 1855 beschlossenen Arbeiten anlangt, so sind der bereits früher beschlossene Canal durch die Doventhorsstraße bis zur Diepenau, sowie das Pflaster in der Doventhorsstraße, ferner die Olbersstraße, die Museumsstraße und der neue Torfausladeplatz am Kuhgraben ganz vollendet. Ebenso sind die Arbeiten:

- 1) an dem Bollwerk an der Thranbrennerei,
- 2) am Stau im neuen Torfcanal,
- 3) der Abtragung der Bulvesstraße,
- 4) am Canal in der Doventhorscontrescarpe,
- 5) am Canal in der Krähnpforte,
- 6) am Canal in der Böttcherstraße,
- 7) der Umpflasterung des Grassmarkts,
- 8) am Canal im Grünweg und Rövekamp,
- 9) am Trottoir in der Fedelhöfen,
- 10) an der Wachtstraße, und
- 11) am Canal im Doventhorsdeich und Steinweg

ausgeführt.

Die Bepflasterung der Hauptstraße und des Steffenswegs ist in Angriff genommen, konnte aber wegen eingetretenen Frostwetters nicht beendet werden.

Nur die Regulirung und Bepflasterung der Domshaide ist ausgeführt worden, weil die Steine zum Postamente der Gustav-Adolfs Statue erst im nächsten Jahre geliefert werden können, hauptsächlich aber aus dem Grunde weil in Folge der zwischen dem Staate, der Hauptschule und der St. Petri Kirche gepflogenen Verhandlungen die Grenzen der Domshaide sich erweitern können, und die berichtende Deputation zur Vermeidung unnützer Ausgaben den Schluß dieser Verhandlungen abwarten zu müssen glaubte. Alles zur Ausführung dieser Arbeit erforderliche Material ist übrigens bereits angeschafft, und kann dieselbe, falls die Grenzen der Domshaide nur festgestellt sind, rasch ausgeführt werden.

Außerdem sind von der Deputation folgende von Privaten angelegte Straßen mit Pflaster und Trottoir versehen worden und jetzt ganz fertig:

- 1) die Schützenstraße,
- 2) die Mittelstraße,
- 3) die Löningsstraße,
- 4) die Luise- und Bernhardsstraße,
- 5) die Mozartstraße und
- 6) die Pagenthornerstraße.

Die erwähnten Arbeiten sind mit den dafür bewilligten Mitteln ausgeführt. Zwar sind die für die Bepflasterung der Hauptstraße, des Steffenswegs und der Domshaide bewilligten Fonds bereits von der Generalcasse erhoben, weil das Material für diese Straßen schon angeschafft ist, für diese noch nicht ausgeführten Arbeiten werden aber, mit Ausnahme der Regulirung der Domshaide, keine weitere Geldmittel beansprucht werden, indem der für diese Straßen aufzuwendende Tagelohn hinreichend aus dem größeren Betrage des Materiallagers und aus den noch ausstehenden Beiträgen der Anwohner für die beregten und andere bereits fertige Straßen bestritten werden kann.

II. Was den Lagerbestand betrifft, so soll derselbe 10,000 Thaler betragen, er beläuft sich aber wie sich aus der nachfolgenden Aufgabe ergibt auf 13,766 Thaler 27 Grote, und sind aus diesem im nächsten Jahre zu verwendenden Ueberschusse, wie bereits angeführt, zum Theil die noch rückständigen Arbeiten an der Domshaide, Hauptstraße und Steffensweg zu bestreiten.

Berechnung der auf dem Lager vorhandenen Materialien.

142 Tonnen Cement à 1 fl. 57 $\%$	fl. 254 = 30 $\%$
299 $\frac{1}{3}$ Fuß eif. Rennen à 48 $\%$	" 199 = 40 "
117 Kistenkasten à 4 fl.	" 468 = — "
51,622 $\square$ Fuß Basalt à 100 $\square$ Fuß 11 $\frac{1}{2}$ fl.	" 5941 = 9 "
172 Tonnen rauhe Steine à 42 $\%$	" 100 = 24 "
42 Tonnen Portl. Cement à 4 $\frac{1}{2}$ fl.	" 189 = — "
2255 $\frac{3}{4}$ Ellen Dehlsteine à 23 $\frac{1}{2}$ $\%$	" 530 = 8 "
9494 $\frac{1}{4}$ Ellen Straßensteine à 26 $\%$	" 2468 = 36 "
1108 $\frac{3}{4}$ Fuß 18/24 zöllig. Canal à 66 $\%$	" 1016 = 25 "
417 $\frac{1}{6}$ Fuß Schiefer à 7 $\%$	" 40 = 40 "
2349 $\frac{3}{4}$ Fuß Granit à 42 $\%$	" 1370 = 50 "
1412 Fuß 15" Rennendeckel à 12 $\%$	" 235 = 24 "
712 $\frac{1}{2}$ Fuß 12" do. à 9 $\%$	" 89 = 5 "
21 $\frac{1}{12}$ Fuß 15" Rennen à 25 $\%$	" 1 = — "
227 $\frac{1}{2}$ Fuß 10" do. à 20 $\%$	" 63 = 14 "
7 $\frac{1}{5}$ Schacht Kies à 7 fl.	" 50 = 29 "
41 Tonnen Grand à 36 $\%$	" 20 = 36 "
3820 $\square$ Fuß Harzburg. Steine à 100 $\square$ Fuß 17 fl. ...	" 649 = 29 "
135 Fuß 12" Canalröhren à 36 $\%$	" 67 = 36 "
12 Fuß 15" do. à 40 $\%$	" 6 = 48 "
2 Luken à 2 $\frac{1}{3}$ fl.	" 4 = 48 "
Summa fl. 13766 = 27 $\%$	

III. Was sodann die vorzunehmenden neuen Straßenbepflasterungsarbeiten anlangt, so stehen der Deputation, nachdem die Legung der Gasröhren beendet ist, jetzt wiederum vermehrte Arbeitskräfte zu Gebote, und glaubt sie deshalb die in den letzten Jahren beschränkten

neuen Arbeiten wiederum unbegründeten Klagen des

Die Ausbesserung Gänge beträgt, ganz in Meilen. Diese Straßen sind noch so mangelhaft, daß ganz ungesunden Zustände

Dazu kommt nun gefügt ist; in der Begleitung der Arbeit ist aber keine Absehung der höchst in der Arbeit liegt die Wirkung um das Ganze zu

Das ist alle die 12 bis 15 Meilen und werden, große Summen nicht das in Bremen für gleiche Größe unter gleichem Voraussetzungen 1856 veranschlagt.

1) Die Bepflasterung des Pflasters werden muß; da aber, die Kosten zu bedeutend Jahre zu vertheilen um Angriff zu nehmen.

2) Legung eines Kanals bis zur Straße. Diese Anlage ist

3) Umplasterung der Straße. Der Zustand der

4) Erneuerung der Kanäle. Da dieser Canal

5) Canalisirung der Straße. Diese Arbeit ist

6) Umplasterung der Straße. In den frequenten

7) Die Bepflasterung der Straße. Die Canalisirung

8) Die Bepflasterung der Straße. Die Canalisirung

9) Die Bepflasterung der Straße. Die Canalisirung

10) Die Bepflasterung der Straße. Die Canalisirung

neuen Arbeiten wiederum mehr ausbreiten zu dürfen, um nach und nach den vielen nicht unbegründeten Klagen des Publikums abzuhehlen.

Die Ausdehnung der in Bremen mit Steinpflaster versehenen Straßen, Plätze und Gänge beträgt, ganz abgesehen von den noch ungepflasterten Straßen, ungefähr 12 deutsche Meilen. Diese Straßen sind theils mit einem guten Pflaster versehen, theils ist dasselbe aber noch so mangelhaft, daß es ganz neu gelegt werden muß; jedenfalls müssen aber die noch ganz ungepflasterten Straßen mehr noch mit Steinpflaster versehen werden.

Dazu kommt nun aber noch daß nur für die Altstadt in Betreff der Abwässerung gesorgt ist; in den Vorstädten ist erst in den letzten Jahren damit angefangen worden; in der Neustadt ist aber bisher eigentlich noch sehr wenig geschehen. In beiden Theilen ist die Abwässerung aber höchst schwierig, weil in beiden Theilen überall dasselbe Niveau ist; ja in der Neustadt liegt die Mitte derselben am niedrigsten. Es ist daher eine gründliche Abwässerung nur durch Canäle zu erreichen.

Daß nun alle diese Arbeiten und die Unterhaltung derselben auf eine Länge von 12 bis 15 Meilen und zwar in den Straßen, die von solch schweren Fuhrwerken benutzt werden, große Summen Geldes erfordern, liegt auf der Hand, die Deputation glaubt aber nicht daß in Bremen für diesen Zweck mehr aufgewandt wird als in andern Städten von gleicher Größe unter gleichen Verhältnissen und Umständen.

Dieses vorausgeschickt erlaubt sie sich nun folgende neue Arbeiten für das Jahr 1856 vorzuschlagen.

1) Die Bepflasterung der westlichen Seite des Domshofes mit behauenen Basalt.

Das Pflaster dieses schönen Platzes ist noch so mangelhaft, daß dasselbe verbessert werden muß; da aber, falls der ganze Platz in einem Jahre mit Basalt gepflastert würde, die Kosten zu bedeutend sein würden, so beabsichtigt die Deputation diese Arbeit auf mehrere Jahre zu vertheilen und in diesem Jahre den Theil vom Museo bis zur Stadtpost in Angriff zu nehmen.

2) Legung eines Trottoirs und Canals an der Ostseite des Domshofes von der Bischofsnadel bis zur Sandstraße und von dort am Dom bis zum Markt.

Diese Anlage erscheint wegen der frequenten Passage von Fußgängern nothwendig.

3) Umpflasterung der Gomthurstraße und Legung von Trottoir und Canal.

Der Zustand dieser Straße, an deren Verbesserung bisher noch nichts geschehen, rechtfertigt diesen Vorschlag.

4) Erneuerung des Canals in der Ansgariitränkepforte.

Da dieser Canal zu schwach ist und häufig einstürzt, so muß er erneuert werden.

5) Canalisirung der Straße am Markt vom Schütting bis zur Wachtstraße und Legung von Trottoir.

Diese Arbeit ist wegen des dort befindlichen Fischmarkts nothwendig, um das dort stagnierende Wasser fortzuführen.

6) Umpflasterung der Langenstraße vom Markt bis zur Albutenstraße.

In den frequenten Straßen, welche namentlich viel von schwerem Fuhrwerk benutzt werden, hat sich das bisher dazu gebrauchte Material nicht bewährt, theils weil es zu glatt, zu klein und nicht von gleicher Größe ist. Die Deputation beabsichtigt nun nach und nach solche Straßen, zu welchen sie vorläufig die Langenstraße und die Obernstraße zählt, mit einem festen, großen, nicht glatten Material, dessen einzelne Stücke gleich groß sind, bepflastern zu lassen, wie solches in diesem Jahre am Grasmarkt und auf der Wachtstraße benutzt ist, und welches sich bis jetzt sehr gut gehalten hat.

Da nun das Pflaster der Langenstraße vom Markt bis zur Albutenstraße jedenfalls ganz umzulegen sein dürfte, so beantragt die Deputation die Bepflasterung dieses Theiles mit Gabbro, und würden dann die Trottoirs auf diesem Theil auch zu reguliren und ebenso wie auf der Wachtstraße anzulegen sein.

7) Die Bepflasterung mit behauenen Steinen, Legung von Trottoir und Canalisirung des Richtwegs.

Die Canalisirung ist nothwendig eben weil das Wasser nicht abläuft, die Umpflasterung aber weil das Pflaster sehr schlecht ist; behauene Steine dürften sich aber empfehlen, da dieser Weg namentlich während der Sommerzeit von Lustfuhrwerken stark benutzt wird.

8) Umpflasterung mit behauenen Steinen, Legung von Trottoir und Canalisirung der Kohlhöckerstraße, soweit letzteres nicht bereits auf Kosten der Anwohner geschehen ist.

Die Canalisirung ist nothwendig weil das Wasser ebenso wie im Richtweg keinen Abfluß hat, das Steinpflaster ist aber in einem solchen Zustande, daß es ganz umgelegt werden muß, und da dieses nicht zu vermeiden ist, glaubt die Deputation empfehlen zu müssen behauene Steine zu legen, zumal das zu gewinnende Material an rauhen Steinen für andere, so auch namentlich für von Privaten neu angelegte kleinere Straßen verwandt werden muß, welches die Deputation im Nichtbewilligungsfalle sonst zu theuren Preisen ankaufen müßte.

9) Begrandung und Bepflasterung der Höfe bei der neuen Bürgerschule.

Der Hof nach der Catharinenstraße ist zu begranden, dagegen der Hof nach der Sögestraße theilweise zu begranden, und theilweise mit behauenen Steinen zu versen.

10) Die Aufhöhung des Theerhofes.

Diese bereits in früheren Jahren beschlossene, später aber ausgesetzte Arbeit erlaubt sich die Deputation in diesem Jahre zur Ausführung vorzuschlagen.

11) Bepflasterung des OSTERHORSPLATZES.

Diese Arbeit erscheint nothwendig, da die gegenüberliegenden Anwohner bei feuchter Witterung nicht in ihre Häuser kommen können.

12) Bepflasterung des Siehwall vom Deich bis zur Kreuzstraße.

Der Augenschein zeigt die Nothwendigkeit daß diese Straße mit einem Steinpflaster versehen werden muß.

13) Bepflasterung der Klinkerbahn an der Heerdenthorscontrescarpe mit behauenen Steinen.

Diese Klinkerbahn ist jetzt so zerfahren, daß sie nicht mehr reparirt werden kann. Diese Straße wieder aus Klinker zu bauen, kann die Deputation nicht empfehlen, da sie sich schlecht gehalten hat.

14) Canalisirung des Grabens an der Viehweide, mit Verbreiterung des Wegs daselbst.

Der Augenschein lehrt daß diese Arbeit vorgenommen werden muß. Der offene Graben an dieser von Fußgängern stark besuchten Straße, namentlich während der Sommerzeit, ist gefährlich, und trägt die Deputation deshalb auf Canalisirung dieses eben nicht langen Grabens an.

15) Bepflasterung der Straße bei der Gasanstalt.

Die Gasanstalt hat diese Straße bis zu ihrer Anstalt auf ihre Kosten herstellen lassen, da aber dieser Weg nach dem Terpentinelager, nach dem Torfausladeplatz und nach der Niederlage der Schmutzkarren führt, und namentlich die letzteren den Weg bei nasser Witterung fast nicht passiren können, so muß derselbe gepflastert werden.

16) Canalisirung der Albrechtsstraße vom Häfen bis zum Dobben.

Dieser Canal ist zum Zweck der Abwässerung der östlichen Vorstadt nothwendig.

17) Bepflasterung des Hohenpfades.

Diese Verbindungsstraße der Kohlhöcker- und Rutenstraße mit dem OSTERHORE ist im Winter, Herbst und Frühling gar nicht zu passiren, die Legung eines Steinpflasters daher bringende Nothwendigkeit.

18) Belegung des Fußwegs mit Platten vom OSTERHORE bis zum Steinhore.

Da der OSTERHORESTEINWEG noch zur Zeit nicht in Angriff genommen ist, und deshalb Trottoire nicht gelegt werden können, so dürfte es für die nächsten Jahre ausreichen, wenn solche Platten, die eben keine große Kosten verursachen, gelegt werden.

19) Tieferlegung des Siels am Armendeiche.

Diese Arbeit ist durch die vielen Neubauten und den dadurch sehr vermehrten Zufluß des Spülwassers nothwendig geworden.

20) Anlage einer neuen Stauvorrichtung im neuen Torfcanal.

Um das Wasser in einer der Schifffahrt entsprechenden Tiefe in diesem Canal zu erhalten, ist diese Anlage auszuführen.

21) Verbesserung des linken Ufers am Torfcanal.

Auch diese Arbeit ist erforderlich, um den Canal schiffbar zu erhalten.

22) Die Reparatur
Auch diese Arbeit ist
falls man diese Ver-
Annehmen zu
von den
bewilligen sein:

- 1) für Bepflasterung
- 2) für Legung d
- am Dor
- 3) für die Com
- 4) Canal in der
- 5) Canal n. am
- 6) Langenstraße
- 7) für den Rich
- 8) für die Koh
- 9) für die Höf
- 10) für den Th
- 11) für den D
- 12) für den S
- 13) für die He
- 14) für den G
- 15) für die S
- 16) für die A
- 17) für den J
- 18) für den B
- 19) für den S
- 20) für den S
- 21) für das W
- 22) für das B

Dazu würde dann
kommen, welche durch die
gefügigen Verbindungen
ergeben sollten, die Grenz
Steinpflaster und Trottoir
Zahlung jedes Beitrags
Die ganze Summe
von dem gewöhnlichen L
Soll nun nur einigermaßen
Summe zu bewilligen sein
Arbeiten, wie z. B. die L
Steinweg, in der Bleicher
anderer Straßen vorgenom
konnte die Deputation aber
beamteten.

Mit den Berathun
bisher begonnen, und sind
nächsten Jahres Vorschläge
unverzügliche Gelder zu bewi
abgegeben von der Aufhö
der Neustadt nicht gemacht

Bremen, im De

Die

(64.) J. B. Br

22) Die Reparatur des Bollwerks am Kuhgraben.

Auch diese Arbeit ist, wie der Augenschein lehrt, nothwendig.

Falls nun diese Arbeiten bewilligt werden sollten, so würde dafür nach Absatz der von den Anwohnern zu zahlenden Beiträge, und nach Absatz des alten Materials zu bewilligen sein:

1) für Bepflasterung der westlichen Seite des Domshofs mit Basalt, und	
2) für Legung des Trottoirs und Canals an der Ostseite des Domshofs und am Dom	⌘ 4,256 = 38
3) für die Gomthurstraße	» 1,028 = 47
4) Canal in der Ansgaritränkpforte	» 191 = 14
5) Canal zc. am Markt	» 818 = 66
6) Langerstraße	» 3,751 = 6
7) für den Richtweg	» 3,899 = 60
8) für die Kohlhöckerstraße	» 4,407 = 62
9) für die Höfe der Bürgerschule	» 756 = 13
10) für den Theerhof	» 4,049 = 54
11) für den Osterthorsplatz	» 693 = 46
12) für den Zielwall	» 489 = 24
13) für die Heerdenthorscontrescarpe	» 2,718 = 14
14) für den Graben an der Viehweide	» 1,539 = 45
15) für die Straße bei der Gasanstalt	» 1,089 = 24
16) für die Abrechtsstraße	» 1,348 = 36
17) für den Hohenpfad	» 252 = 52
18) für den Fußweg außer dem Osterthor	» 563 = 31
19) für den Ziel im Armendeiche	» 150 = —
20) für den Stau im Torscanal	» 650 = —
21) für das Ufer am Torscanal	» 1,006 = 8
22) für das Bollwerk am Kuhgraben	» 500 = —
	⌘ 34,160 = 64

Dazu würde dann noch eine Nachbewilligung für die Domshaide von 1000 Thalern kommen, welche durch die zwischen dem Staat, der Hauptschule und der St. Petri Kirche gepflogenen Verhandlungen nothwendig wird, indem wenn jene Verhandlungen ein Resultat ergeben sollten, die Grenzen der Domshaide nicht unbeträchtlich erweitert würden, also mehr Steinpflaster und Trottoir zu legen ist, ferner auch die St. Petri Kirche für das Mal von Zahlung jedes Beitrags befreit bleiben würde.

Die ganze Summe für neue Straßenbauten würde sich also für 1856, abgesehen von dem gewöhnlichen Budget ad 7550 Thaler, auf 35,160 Thaler 64 Grote belaufen. Soll nun nur einigermaßen den vorliegenden Bedürfnissen abgeholfen werden, so dürfte diese Summe zu bewilligen sein, damit in den künftigen Jahren auch andere sehr nothwendige Arbeiten, wie z. B. die Umlegung des Pflasters am alten Wall, am Doventhofs alten Steinweg, in der Bleicherstraße, der Dbernstraße in der Vorstadt, des Pachtbafs und vieler anderer Straßen vorgenommen werden kann. Alle diese und andere nothwendige Bauten konnte die Deputation aber, um das diesjährige Budget nicht zu sehr zu beschweren, nicht beantragen.

Mit den Berathungen zur besseren Abwässerung der Neustadt hat die Deputation bereits begonnen, und sind dieselben so weit vorgeschritten, daß sie hofft im Anfange des nächsten Jahres Vorschläge machen zu können. Da für diese Arbeit in nächster Zeit nicht unerhebliche Gelder zu bewilligen sein dürften, so hat die Deputation aus diesem Grunde, abgesehen von der Aufhöhung des Theerhofs, anderweitige Vorschläge für Neubauten in der Neustadt nicht gemacht.

Bremen, im December 1855.

Die Straßenbepflasterungsdeputation.

(gez.) J. W. Bredenkamp. Dr.

(gez.) W. F. Barkhausen.

Anlage II.
zur Mittheilung des Senats
vom 2. Januar 1856.

B e r i c h t

der Deputation für die Häfen und Hafenanstalten, den Verkauf eines Schiffsbauplazes betreffend.

Die Schiffsbaumeister zu Bremerhaven, welchen Schiffsbauplätze am Ufer der Geeste vermiethet sind, haben unterm 25. Juni 1853 eine Vorstellung an den Senat gerichtet, in welcher sie beantragen daß die ihnen in Miethe gegebenen Schiffsbauplätze ihnen käuflich überlassen werden mögen. Sie begründeten dies Gesuch, indem sie angaben daß sie sich außer Stande befänden auf einem nur gemietheten Plage diejenigen Einrichtungen und Anlagen zu machen, welche zur Concurrenz mit den Schiffsbauereien in andern Ländern, namentlich in England und an der Elbe durchaus erforderlich seien, und daß sie nur in dem Falle zur Herstellung solcher Anlagen zu schreiten vermöchten, wenn sie diese Plätze als ihr wirkliches Eigenthum betrachten könnten.

Der Senat hat diese Vorstellung zum weiteren Benehmen mit den Schiffsbaumeistern und zu demnächstiger Berichterstattung, im Fall Ersteres zu einem Resultate führen sollte, an die Deputation verwiesen, welche nunmehr sich in den Stand gesetzt findet über die Frage zu berichten.

Nach reiflicher Prüfung der Sache hat die Deputation die Ansicht gewonnen daß die Argumentation der Schiffsbaumeister eine richtige sei, und daß wenn der bremische Schiffsbau in gedeihlicher Weise fortschreiten und sich alle Verbesserungen, die oft nur durch großartige und kostbare Anlagen zu bewirken sind, aneignen soll, es sich empfehle die Plätze denselben zu verkaufen, insofern sie geneigt sein sollten dafür einen solchen Preis anzulegen, der den Verhältnissen entsprechend geachtet werden könne. Die Deputation ging in letzter Hinsicht von der Ansicht aus, daß, da es sich um Außendeichsland handelt, welches zum Theil erst eben durch die Errichtung der Schiffswerften benutzbar gemacht worden ist, der Preis bedeutend niedriger gestellt werden könne als für binnendeichs belegene Plätze. Dabei erschien es ihr aber nothwendig solche Verkaufsbedingungen zu stellen, welche eine Sicherheit gewähren daß die fraglichen Plätze künftig auch nur allein zum Schiffsbau benutzt werden und die Interessen des Staates am Geestufer keine Gefährdung erleiden. Es ergab sich jedoch daß die Ansichten über den Preis dieser Grundstücke so sehr verschieden waren, daß man die Sache auf sich beruhen lassen mußte.

Neuerdings hat jedoch der Schiffsbaumeister Carl Lange die Unterhandlung wieder angeknüpft und den von der Deputation als entsprechend erachteten Kaufpreis offerirt, auch die von derselben gestellten Bedingungen genehmigt.

Diese bestehen in dem Folgenden:

- a. Der Platz begreift ein Areal von ca. 135,000 [Fuß], jedoch ist davon ein erheblicher Theil hohler Boden, welcher durch versenkte und überdeckte Schiffs-
wracke geebnet erscheint.
- b. Das Grundstück darf nur als Schiffswerft benutzt werden.
- c. Dasselbe darf niemals parcellirt werden.
- d. Der Erwerber hat nach Anweisung der Behörde die Ufer der Geeste zu befestigen und darf ohne deren Genehmigung keinerlei Uferwerke oder Anlagen vornehmen, muß es sich auch gefallen lassen, wenn der Staat daselbst Anlagen auf seine Kosten macht; jedoch dürfen dieselben den Schiffsbaubetrieb nicht hindern.

Anlage III
zur Mittheilung des Senats
vom 2. Januar 1856.

der Deputation be-
aufzuführe

Zur Benützung
Bühnen- und zur Befestigung
aus der Bollwerkfestigung o
sich die Deputation bei den
zu beauftragen.

1) Die Befestigung
sonnenmagnetischen.
Vertragsmäßig
der Zug der Herron um
schließen sein sollen. Aus
Eisenbahn ankommenden
und die Reisenden unter
sonnenhalle stehend erwartet
Schon bei der er
daß bei bedeutend geringe

e. Im Fall der Staat das fragliche Grundstück zu Staatszwecken künftig bedürfen und im Wege der Gesetzgebung zu diesem Behufe eine Expropriation beschließen sollte, so ist der Erwerber verpflichtet das gekaufte Grundstück unter folgenden Bedingungen zurück zu verkaufen:

- 1) als Kaufpreis für das Areal den Betrag des Kaufgeldes, welchen der Erwerber dem Staate dafür gezahlt hat;
- 2) als Kaufpreis für die dann auf dem Areal befindlichen Bauanlagen den Betrag des Werthes, welchen dieselben alsdann nach Schätzung durch Sachverständige haben werden, wobei jedoch nur der wirkliche Werth, nicht aber andere Nachtheile, zu berücksichtigen sind.

f. Verschiedene Verpflichtungen hinsichtlich Anlegung einer Straße auf dem Geestedeich, Hülfsleistung in Brandfällen u. s. w.

g. Kaufpreis 22,500 Thaler einschließlich des Grundzinses.

Rechnet man das ganze Areal von 135,000 □Fuß als gutes Land, so würde vorstehender Preis 12 Grote für den □Fuß betragen. Die Deputation hält dafür daß dieser Preis unter den vorerwähnten Bedingungen ein angemessener sei, und erlaubt sich die Genehmigung des Verkaufs des bisher von Carl Lange gemietheten Schiffsbauplatzes zu vorstehenden Bedingungen zu beantragen, mit der Maßgabe die Deputation zu beauftragen den Verkaufscontract näher zu präcisiren und demnächst abzuschließen.

Bremen, den 29. December 1855.

Die Deputation für die Häfen und Hafenanstalten.

(gez.) A. Duckwitz.

(gez.) J. G. Höpfen.

Anlage III

zur Mittheilung des Senats
vom 2. Januar 1856.

B e r i c h t

der Deputation bei der Eisenbahn, über mehrere im Jahre 1856 auszuführende Bauten auf dem hiesigen Bahnhofe.

Zur Bewältigung des sich von Jahr zu Jahr steigenden Verkehrs auf dem hiesigen Bahnhofe und zur Beseitigung der dem reisenden Publikum und dessen hiesigen Angehörigen aus der Zollabfertigung auf dem hiesigen Bahnhofe erwachsenden Unbequemlichkeiten, sieht sich die Deputation bei der Eisenbahn gezwungen folgende neue Bauten für das Jahr 1856 zu beantragen.

1) Die Herstellung einer Ankunftshalle zwischen dem Hauptgebäude und dem Personenvagenschuppen.

Vertragsmäßig ist wegen der Zollabfertigung festgestellt daß eine Stunde vor Abgang der Züge der Perron und die Zugänge zu demselben für alle nicht abreisende Personen geschlossen sein sollen. Aus dieser nothwendigen administrativen Maßregel erwächst dem mit der Eisenbahn ankommenden Publicum die Beschwerde daß die Züge häufig im Freien halten, und die Reisenden unter freiem Himmel aussteigen, ihre Angehörigen sie aber vor der Personenhalle stehend erwarten müssen.

Schon bei der ersten Anlage der Bahnhofesgebäude ist darauf Bedacht genommen daß bei bedeutend gesteigertem Verkehre, oder wenn die Bahn weiter über Bremen hinaus

geführt werden sollte, die Personenhalle für alle Züge nicht mehr ausreichen würde, und daß in diesem Falle zu beiden Seiten des Hauptgebäudes Hallen zum Aussteigen der von der einen oder der andern Seite anlangenden Passagiere angelegt werden können. Nach obigen Betrachtungen stellt sich das Bedürfnis wenigstens einer dieser Hallen schon jetzt entschieden heraus. Durch Herstellung derselben wird erlangt

1) daß eine vollständige Absperrung der ankommenden Passagiere von den abgehenden, welche vertragmäßig zugesichert und wegen der Zollabfertigung nothwendig ist, stattfinden kann;

2) daß die ankommenden Passagiere nicht genöthigt sind im Freien aus dem Wagen zu steigen, so wie daß es möglich wird für die hiesigen Einwohner welche Passagiere erwarten, ein Wartezimmer herzustellen;

3) daß die Gepäkausgabe wie das Auswandererbüreau ganz aus der Halle entfernt und namentlich letzteres mit dem Auswandererschuppen in directe Verbindung gebracht wird.

Diese Ankunftshalle würde, wie aus der Zeichnung Anlage B zu ersehen, nach der Stadtseite durch eine mit Fenstern und Thüren versehene Mauer geschlossen sein und mit einem Dache von gewelltem Eisenblech gedeckt werden, welches auf der Bahnhofseite von gußeisernen Säulen getragen wird und bis über die Waggonen ragt.

Der zum Schuppen für Auswanderergut schon jetzt benutzte erste Personenwagenschuppen wird mit der Ankunftshalle in Verbindung gebracht und erhält neben dem Lageraum noch drei heizbare Zimmer, worin das eine zur Gepäkausgabe, das andere zum Consumtionsbüreau und das dritte zum Auswandererbüreau eingerichtet wird. Zwischen dem Hauptgebäude und der eigentlichen Ankunftshalle bleibt noch ein Raum übrig, welcher wegen der Abbiegung der Gleise nach der Personenhalle zum Aussteigen nicht benutzt werden kann. Dieser Raum wird zur einen Hälfte zu dem erwähnten Wartezimmer und zur andern Hälfte zu einem kleinen Hofe benutzt, worauf eine Retraite für die ankommenden Passagiere und die Treppe zum Vorkeller sich befindet.

Nach dem darüber angefertigten genauen Kostenanschlage des Baudirector Schröder würden für die Herstellung einer solchen Ankunftshalle 12,800 Thaler zu verausgaben sein.

2) Die Ueberdachung des Zwischenraums zwischen den beiden Personenwagenschuppen, in gleicher Weise wie solches bereits mit den beiden Güterwagenschuppen geschehen ist.

Die gewöhnlichen Waarenversendungen können noch zur Zeit in den beiden Güterschuppen bewältigt werden, wenn aber große Quantitäten Güter nach einem und demselben Orte zur Versendung angemeldet werden, so ist es für die raschere Versendung solcher Güter nothwendig daß ein Local vorhanden sei, in welches dieselben gebracht werden können, um dann mit einem Extrazug befördert zu werden. Zur Beförderung solcher Güter werden nämlich bei irgend lebhaftem Betrieb auf der Eisenbahn in der Regel Wagen der Verwaltung des Bestimmungsorts requirirt; diese müssen aber innerhalb 24 Stunden beladen und expedirt werden, wenn eine nicht unerhebliche täglich zu zahlende Geldstrafe vermieden werden soll. Diefemnach müssen bei großen Waarenversendungen die Waaren erst angefahren sein, um dann die Eisenbahnwagen requiriren und die Güter rasch expediren zu können. Der zweite Personenwagenschuppen, welcher bisher nur für die Wagen an denen kleine Reparaturen nöthig waren benutzt worden ist und daher bei der Einrichtung einer größeren Reparaturwerkstätte wieder frei wird, kann hiezu verwendet werden, wenn die Schienen entfernt, der Boden auf Perronhöhe gebracht und der Zwischenraum zwischen beiden Personenwagenschuppen in derselben Weise wie bereits in diesem Jahre bei den Güterwagenschuppen geschehen ist, überdacht wird. Auf der Stadtseite würde derselbe einen ähnlichen hölzernen Perron erhalten, auf der Bahnhofseite würde das Dach und der Perron der Ankunftshalle bis zu dem zweiten Personenwagenschuppen fortzuführen sein. Auf der Stadtseite würde ein Vordach zum Schutz der abzuladenden Güter sich empfehlen, wie solches aus den Zeichnungen sub Anlagen C. und D. zu ersehen ist.

Nach dem Anschlage des Baudirector Schröder dürfte für diese Anlage 10,300 Thaler zu bewilligen sein.

3) An dem aus dem ehemaligen Güterwagenschuppen umgebauten Steuerschuppen fehlt noch die Bedachung sowohl nach dem Bahnhofe als nach dem Fahrwege; die ab- und aufzuladenden Güter, deren Quantität auch von Tage zu Tage zunimmt, haben daher keinen Schutz gegen den Regen, weshalb die beantragte Bedachung, deren Kosten vom Baudirector Schröder auf 2880 Thaler veranschlagt sind, dringend nothwendig wird.

4) Die in diesem Personenhalle; es ist daher größeren Gleislänge unter sich erlangt werden wird, braucht bei dem jetzt Durch Legung der Gleise, Situationsplan sub Anlage ausgebeutet werden als es

Nach dem Productenvertheil in ganzen Wagenladungen, war, bei sich von Jahr zu Jahr ankommenden. Diese Producten und von der durch hiesige und nger das Hin- und

Nach eingeholtem Inspection erlaubt die Dep den Bahnhofe ganz zu e von der Curve welche der fänge nach dem Fahrwege mit Pflaster versehen werden

Hiedurch würden a. Der ganze Pro b. bei einer Ausde zu erlangen war, dennoch

c. Durch die ganze An- und Befähig d. Sollten in der steten Zunahme des der andern Seite der G durch dahinter liegende Situationsplan mit blauer

tirung des Verkehrs mol Bei dem Kostenan rechnung auf die Schen wird, daß dagegen bi

bezahlt wird, welche bei Die Kosten der B gleich im vom Baudirec

5) Durch Legung bezeichnet wird aber die S meß für 200 Thaler zu be 6) Im Artikel 7 Hannover-Bömer Eisenbo vom 14. April 1845 für

„Bei der Bahn auf anhalten er herzustellen capitals be werden.“

4) Die in diesem Jahre ausgeführten Reparaturgleise reichen nur bis zum Ende der Personenhalle; es ist daher zu empfehlen dieselben weiter zu führen, wodurch außer einer größeren Gleislänge auch noch eine vollkommenere und bequemere Verbindung der Gleise unter sich erlangt werden kann. Daß eine größere Schienenlänge immer mehr Bedürfnis wird, braucht bei dem stets steigenden Güterverkehre nicht weiter auseinandergesetzt zu werden. Durch Legung der Gleise, welche mit den Buchstaben A. B. C. D. E. F. G. in dem Situationsplane sub Anlage A. bezeichnet sind, würde das ganze Schienensystem so weit ausgedehnt werden als es an dieser Stelle möglich ist.

Außerdem sieht sich die Deputation noch gezwungen die Anlage eines Productengleises, wodurch der Productenverkehr, so weit es möglich ist, ganz vom Bahnhofe getrennt werde, zu beantragen.

Der Productenverkehr mit Getreide, Kartoffeln, Holz, Torf, Steinkohlen, Steinen u., in ganzen Wagenladungen, der bei Eröffnung des Betriebes der Eisenbahn nur unbedeutend war, hat sich von Jahr zu Jahr so gemehrt, daß jetzt ganze Züge mit Productenladungen ankommen. Diese Productenladungen werden bis jetzt auf dem Bahnhofe selbst aufgestellt und von dort durch hiesiges Fuhrwerk abgeholt; sie erfordern große Räume und sind daher und wegen des Hin- und Herfahrens der Fuhrleute dem Eisenbahnbetriebe so hinderlich, daß häufig die ankommenden Güter- und Wagenzüge nicht direct nach dem hiesigen Bahnhofe gebracht werden können, sondern auf Zwischenstationen so lange bleiben müssen, bis Raum auf dem Bahnhofe gemacht worden ist.

Nach eingeholtem Bericht des Baudirector Schröder und der hiesigen Betriebsinspection erlaubt die Deputation sich nun zu beantragen den Productenverkehr dadurch aus dem Bahnhofe ganz zu entfernen, daß, wie solches im Situationsplane Anlage A. angegeben, von der Curve welche den Anfang der nach der Weser führenden Bahn bildet, zwei Schienenstränge nach dem Fahrwege vor den großen Güterschuppen geführt und auf beiden Seiten mit Pflaster versehen werden; der ganze Platz würde dann noch einzufriedigen sein.

Hiedurch würden nachstehende Vortheile erreicht werden.

a. Der ganze Productenverkehr würde außerhalb des Bahnhofes zu liegen kommen und
b. bei einer Ausdehnung des dazu hergegebenen Raumes, wie sie anders nicht größer zu erlangen war, dennoch direct unter den Augen der Güterexpedienten liegen.

c. Durch die Einfriedigung würde nicht bloß der Productenverkehr, sondern die ganze An- und Abfuhr der Güter durch Frachtwagen während der Mittagsstunden und der Nacht geschützt werden.

d. Sollten in späterer Zeit die jetzigen Güterschuppen zu klein werden, was bei der steten Zunahme des Verkehrs nicht zu bezweifeln ist, so würde denselben gegenüber, auf der andern Seite der Gleise, eine zweite Schuppenanlage hergestellt werden können, welche durch dahinter liegende Gleise mit der Hauptbahn verbunden wird — etwa wie in dem Situationsplan mit blauen Linien angegeben ist — eine Einrichtung die wegen der Concentrirung des Verkehrs wohl weiter keiner Empfehlung bedarf.

Bei dem Kostenanschlage ist angenommen daß die Einfriedigung des Platzes, welche rechtwinklig auf die Schuppen steht, von Schmiedeeisen ausgeführt und mit Thoren versehen wird, daß dagegen die den Schuppen parallel laufende Einfriedigung durch eine Planke hergestellt wird, welche bei einer Ausdehnung leicht versehen werden kann.

Die Kosten der Verlängerung des Reparaturgleises und der Anlage eines Productengleises sind vom Baudirector Schröder auf 34,650 Thaler veranschlagt worden.

5) Durch Legung der oben erwähnten Gleise (im Situationsplan mit A. bis G. bezeichnet) wird aber die Verlegung des Weichenwärterhäuschens von G. nach H. erforderlich, wofür 200 Thaler zu bewilligen sein dürften.

6) Im Artikel 7 der Uebereinkunft, die vorläufige Regelung des Betriebes auf der Hannover-Bremer Eisenbahn betreffend, zum §. 14 und 15 des Eisenbahnhauptvertrags vom 14. April 1845 findet sich folgende Bestimmung:

„Werden, nach beiderseitiger Uebereinkunft, für die Hannover-Bremer Bahn auf dem Bahnhofe zu Bremen Maschinenreparatur- und Wagenbauanstalten errichtet, für welche die freie Hansestadt Bremen die geeigneten Locale herzustellen übernimmt, so wird dieser Letzteren dafür eine die Zinsen des Anlagecapitals begleichende Miethe aus der gemeinschaftlichen Eisenbahncasse vergütet werden.“

Hannover, dessen große auf dem Bahnhofe zu Hannover belegene Reparaturwerkstätte alle vorkommende Reparaturen nicht mehr bewältigen kann, hat nun Bremen aufgefordert ein geeignetes Local zu einer solchen Werkstätte auf dem hiesigen Bahnhofe herzustellen, und kann der Neubau eines solchen Locals nach Festsetzung der dafür vom Betriebe zu bezahlenden Miete daher nicht vermieden werden.

Nach vorgängig stattgehabter Besprechung mit den hannoverschen Technikern ist zu dieser Reparaturwerkstätte an Bauten und dazu gehörigen Einrichtungen Folgendes erforderlich, wie es in den Zeichnungen E. F. G. H. genau bezeichnet ist.

- a. Eine Schmiede mit 10 Feuern nebst Glühofen, Reifenschmiede und Kupferschmiede mit 2 Feuern;
- b. eine große Drehwerkstätte;
- c. eine Maschinenreparaturwerkstätte mit 12 Maschinenständen, Handmagazin und Werkmeisterstube;
- d. eine Wagenreparaturwerkstätte, ebenfalls mit Handmagazin und Werkmeisterstube;
- e. zwischen beiden ein Gleiskarren.

NB. Die Werkstätten für Tischler, Sattler, Maler, sowie die Lagerräume für Dielen und andere Rohhölzer, können auf den Dachböden der obigen Gebäude eingerichtet werden.

- f. Magazin für Metallwaaren mit Verwalterwohnung im zweiten Stockwerke;
- g. zum Betriebe der Werkzeugmaschinen und der Schmiedefeuergebläse ein Dampfmaschinenhaus mit hohem Schornstein und Brunnen;
- h. zur Verbindung der verschiedenen Schienengleise unter sich und mit den Bahnhofsgleisen vier kleine Drehscheiben;
- i. ein Pförtnerhaus zur Bewachung des Einganges;
- k. Privets, Pissoir, Sprühenhaus;
- l. Umfriedigung des Werkstättenplatzes;
- m. die Legung der Gleise;
- n. Aufhöhung und Canalisirung des Terrains und endlich
- o. Verlegung des um den Bahnhof führenden Fahrweges.

Vielleicht dürfte es sich empfehlen diesen Neubau, statt westlich vom Locomotivschuppen, wie in der Zeichnung angegeben, östlich von demselben zu errichten, und ersucht die Deputation die Bestimmung des Platzes ihrem Ermessen zu überlassen.

Nach dem Anschläge des Baudirectors sind für den Neubau einer solchen Reparaturwerkstätte 143,030 Thaler erforderlich.

7) Eine umfassende Reparatur des Schuppens für dienstthuende Locomotiven und Verwandlung des jetzigen Maschinenreparaturschuppens in einen Schuppen für vier dienstthuende Maschinen.

Die früher angenommene Zahl von 4 bis 6 dienstthuenden Maschinen reicht schon längere Zeit nicht mehr aus, und ist man in den letzten Wintern genöthigt gewesen, trotz der bedeutenden dadurch veranlaßten Unzuträglichkeiten, den Coßschuppen zur Unterbringung der übrigen Maschinen zu verwenden, wobei es trotz aller Vorsicht nicht zu vermeiden war daß nicht nur häufig die Pumpen einfroren, sondern daß auch Röhren im Innern vom Frost zerrissen wurden, wodurch der Eisenbahndienst mancherlei Störungen erlitt.

Um diesem Uebel abzuhelpen, soll der jetzige Reparaturschuppen in einen Dienstschuppen umgewandelt werden. Hierzu ist die Anlegung eines Wasserkrahs, 4 gußeiserner Schornsteine und verschiedener Heizöfen erforderlich. Das Pflaster in den obengenannten Schuppen — von Mauersteinen auf die hohe Kante ausgeführt — ist durch den langen Gebrauch in sehr desolatem Zustande und bedarf einer vollständigen Erneuerung. Der größern Haltbarkeit so wie der leichtern Reinhaltung wegen möchte sich indessen ein neues Pflaster von starken Sandsteinplatten mehr empfehlen. Ferner reicht die Beleuchtung durch die Fenster bei der größeren Tiefe der Räume nicht mehr zu und würde durch Einlegung von Einfalllichtern dem abzuhelpen sein.

Dafür würden 3400 Thaler zu bewilligen sein.

8) Die Verlegung

Die große Drehscheibe ist zu verlegen und nach der Verlegung eine durchgehende Reparaturwerkstätte herzustellen, wenn nicht eine beträchtliche Mangel an näheren Verhältnissen das regelmäßige Passiren der Locomotiven durch die Construction vortheilhaft exponirt und für den Betrieb der Schuppen bei M. zu

Die Deputation ersucht die erforderlichen Gelder zu

1) für die Ankauf

2) Ausbau des

3) Boudächer v

4) Verwollständ

5) Verlegung d

6) für die Rep

a. die

Kup

b. die

c. die

ler,

d. die

e. der

f. Ma

woh

g. Dar

Br

h. vier

i. das

k. Priv

l. Umfr

m. die

n. Aufh

o. Ver

D

war

gel

7) Reparatur d

8) Umlegung d

und fügt das Ersuchen

wollen.

Schließlich erla

blauen Linien angegebene

anfall mit den Bahnhof

8) Die Verlegung der großen Drehscheibe.

Die große Drehscheibe, welche seit Eröffnung der Eisenbahn in unausgesetzter Thätigkeit gewesen und noch nach der früheren weniger vortheilhaften Construction ausgeführt ist, bedarf einer durchgreifenden Reparatur. Die Lage derselben hat sich indessen auch als nicht sehr vortheilhaft herausgestellt, indem schon jetzt die Züge theilweise darüber passiren müssen, wenn nicht eine beträchtliche Gleislänge unbenutzt liegen soll, was bei dem ohnehin fühlbaren Mangel an nutzbaren Gleisen kaum angehen dürfte. Die Drehscheibe selbst würde aber durch das regelmäßige Passiren von Wagenzügen mehr angegriffen werden als bei der so kostbaren Construction vortheilhaft ist. Es dürfte daher vorzuziehen sein dieselbe an eine weniger exponirte und für den Gebrauch bequemere Stelle, nämlich vor dem südöstlichen Giebel des Coksschuppens bei M. zu verlegen.

Die Deputation erlaubt sich nun nochmals die Beträge der für die einzelnen Anlagen erforderlichen Gelder zu wiederholen.

1) für die Ankunfthalle.....	§ 12,800.
2) Ausbau des Personenschuppens.....	« 10,300.
3) Vordächer vor dem Steuerschuppen.....	« 2,880.
4) Bervollständigung der Gleise.....	« 34,650.
5) Verlegung des Weichenwärterhauses.....	« 200.
6) für die Reparaturwerkstätte:	
a. die Schmiede mit Glühofen, Schornstein, Reifen- und Kupferschmiede.....	§ 11,135.
b. die Drehwerkstätte mit Lagerräumen.....	« 11,925.
c. die Maschinenreparaturwerkstätte mit Tischler-, Sattler- und Malerwerkstätten.....	« 23,100.
d. die Wagenreparaturwerkstätte mit Lagerraum.....	« 23,850.
e. der Gleiskarre zwischen beiden.....	« 8,000.
f. Magazin für Metallwaaren mit Verwalterwohnung.....	« 7,650.
g. Dampfmaschinenhaus mit Schornstein und Brunnen.....	« 4,450.
h. vier kleine Drehscheiben.....	« 3,800.
i. das Pförtnerhaus.....	« 200.
k. Privet, Pissoir, Spritzenhaus.....	« 720.
l. Umfriedigung.....	« 4,000.
m. die Schienenlegung.....	« 18,000.
n. Aufhöhung und Canalisirung des Terrains.....	« 22,200.
o. Verlegung des Fahrwegs um den Bahnhof.....	« 4,000.
	« 143,030.

Die Dampfmaschine, die Werkzeugmaschine, der Vorwärmer, der Krahn in der Schmiede werden vom Betriebe geliefert.

7) Reparatur des Locomotivschuppens.....	« 3,400.
8) Umlegung der großen Drehscheibe.....	« 3,000.
Summa.....	§ 210,260.

und fügt das Ersuchen hinzu die Anlagen und die dazu erforderlichen Gelder bewilligen zu wollen.

Schließlich erlaubt die Deputation sich noch auf die in dem Situationsplane mit blauen Linien angegebenen Gleise aufmerksam zu machen, welche die Verbindung der Gasanstalt mit den Bahnhofsgleisen bewirken sollen.

Sobald nämlich die Bahn nach der Weser fertig sein wird, wird es sich empfehlen die Materialien für die Gasbereitung, namentlich die große Menge Steinkohlen direct aus dem Schiffe auf dazu eingerichtete Eisenbahnwagen zu verladen und in die Kohlenschuppen zu verfahren. Hierzu sind zwei Wege möglich, nämlich entweder durch ein eigenes Gleis, welches bei D von dem Bahnhofsgleise abzweigt und mit blauen Linien bezeichnet ist, (dasselbe führt direct in die Kohlenschuppen der Gasanstalt) oder durch zwei kleine für die Kohlenwagen besonders eingerichtete Drehscheiben bei J und K.

Obgleich diese Anlage augenblicklich noch nicht zur Ausführung kommt, so war es doch erforderlich schon jetzt darauf Rücksicht zu nehmen. Die Verbindung durch ein besonderes Gleis ist die bequemere, sowohl für die Gasanstalt als für den Bahnhofsbetrieb, dagegen ist die Verbindung durch Drehscheiben sehr bedeutend billiger herzustellen, und es läßt sich nicht erwarten daß der Bahnhofsbetrieb dadurch merklich gestört werden sollte.

Bremen, den 28. December 1855.

Die Deputation bei der Eisenbahn.

(gez.) J. W. Bredenkamp. Dr. (gez.) Wm. Haas jun.

Beid

1. N

Die Bürgerſchaft
Jahr 1856 erwählt, und
Herren Dr. F. A. Meyer
Adam, Dr. Hermann
Schiffmann.

2. Pensionirung ein

Der Bürgerſchaft
Jahresabgaben, Johann
1856 angerechnet, bewilligt.

3. Vermehrung

Die Bürgerſchaft

4. Honorar

Wie der geäußerten
erklären und wünscht vom
Consulenten der Gewerke

5. Straßenpflaster

Statt der beauftragten
neuen Arbeiten für das
Deputation mit Rücksicht
die Anlage eines Trottoirs
nahme der dafür erforderlichen

6. Verkauf e

Die Bürgerſchaft
nützigen Bedingungen mit
Bericht vom 25. Januar
wollen sein wird.

Der Bürgerſchaft
Abänderungen der bestanden
geschäft und den veränderten
betroffenen Gegenstände ver
Es würde ihr die
setzung einer gemeinschaftlichen
denen bei der monatlichen
Untersuchung unterzogen zu
setzungen mache.

Die Bürgerſchaft
daß in einzelnen benachbarten
Gebiete laut geworden für