Mittheilung des Senats
vom 23. Juni 1876.

1. Leuchtfeuer und Tonnen und Baken.

Da die Ausgaben für die Leuchtfeuer, sowie für die Tonnen und Baken nur bis zum 1. August d. J. bewilligt worden sind, weil bei Feststellung des Budgets angenommen wurde, daß von da ab eine andere Einrichtung ins Leben treten werde, so ist jetzt, da jene Voraussetzung bekanntlich sich nicht verwirklicht hat, die nachträgliche Bewilligung für die letzten fünf Monate des Jahres erforderlich, welche der Senat hiemit beantragt. Es würden zu bewilligen sein, nach Maßgabe der betreffenden Specialetats, No. 81 und No. 80, für den Leuchtthurm und die Leuchtschiffe ℳ. 26,750 und für die Tonnen und Baken ℳ. 15,450. Die Häfendeputation hat dieserhalb folgenden Bericht eingereicht:

Anlage.

Deputationsbericht.

Bei Aufstellung, Berathung und Genehmigung des Budgets für 1876 ist bekanntlich als zum 1. August d. J. bevorstehend, eine Umgestaltung des Leuchtfeuerwesens in Aussicht genommen und es ist demzufolge anstatt des in den Specialbudgets Nr. 81 für den Jahresbedarf veranschlagten Betrages von ℳ. 63,743 die Summe von ℳ. 37,000 (7/12 für 7 Monate) in das Generalbudget vorläufig eingestellt. Da von obiger Voraussetzung gegenwärtig abzusehen ist, wird es erforderlich, das bezeichnete Budget Nr. 81, Leuchtfeuer, durch Nachbewilligung von ℳ. 26,743 auf den ursprünglichen Betrag wieder herzustellen. Die Deputation ersucht demgemäß zu beschließen.

(gez.) **Buff.** (gez.) **Franz Tecklenborg.**

2. Uelzen-Langwedeler Bahn.

Laut nachstehendem Berichte der Eisenbahndeputation beträgt der bei Vorlegung des Separatbudgets noch vorbehaltene Bedarf für Grunderwerb in Uelzen ℳ. 89,122.15 und Zinsen zu 5 pCt. für diese Summe vom 1. Juni c. an gerechnet. Der Senat beantragt, nach Vernehmung der Finanzdeputation, die Zahlung dieses Bedarfs zu genehmigen.

Anlage.

Deputationsbericht.

Von dem Commissariat ist der unterzeichneten Deputation im Anschluß an den Bericht vom 25. Februar (Verh. pag. 95, Titel I, Grunderwerb) mitgetheilt, daß die Grunderwerbungskosten für den Bahnhof Uelzen zu Bremens Antheil sich bis dahin auf ℳ. 89,122.15 und Zinsen à 5 % für diese Summe vom 1. Juni c. an belaufen.

Indem die Deputation um Bewilligung dieser Summe ersucht, will sie nicht unterlassen dabei zu bemerken, daß das Commissariat sich vorbehält, wegen Festsetzung der endgültigen Entschädigungssumme an einzelne Grundbesitzer weiteren Bericht zu erstatten, sobald die von diesen angestrengten Processe entschieden sind oder wenn noch sonst andere Ansprüche, welche in der Folgezeit erhoben und durchgesetzt werden, eine Entschädigungszahlung bedingen sollten.

(gez.) **Buff.** (gez.) **H. H. Schröder.**

3. Bahnhof Verden.

Die Eisenbahndeputation beantragt in nachstehendem Berichte, den noch ausgesetzten Beschluß wegen dieses Gegenstandes nunmehr zu fassen. Indem der Senat, nach Vernehmung der Finanzdeputation, seinerseits den betreffenden Posten des Specialbudgets No. 1 zum Separatbudget mit ℳ. 47,000 bewilligt, ersucht er die Bürgerschaft um ihre Zustimmung.

Anlage.

Deputationsbericht.

Mit Bezug auf ihren Bericht vom 28. April d. J. (pag. 187 der Verhandlungen) sieht sich die Deputation veranlaßt, nun auch die noch ausgesetzte Genehmigung der Erweiterung des Bahnhofs Verden (No. 19 des Specialbudgets No. 1, 1876, Anlage der Wunstorf-Geestebahn), und die Bewilligung der dafür erforderlichen Mittel, die nach den Special-Kostenanschlägen sich auf ℳ. 94,000 ℳ., oder für die diesseitige Hälfte auf ℳ. 47,000 belaufen, zu beantragen. Die Königliche Eisenbahndirection zu Hannover bezeichnet in ihrem Schreiben vom 15. Mai diese Gleiserweiterungen des Bahnhofs Verden als noch in diesem Jahr sehr nothwendig und führt zur Motivirung wörtlich Folgendes an:

„Die Unzulänglichkeit der Gleise auf dem Bahnhof Bremen einerseits, namentlich aber die bestehenden Zollverhältnisse andrerseits, haben es nothwendig gemacht, daß mehrere Güterzüge beider Richtungen in Verden längeren Aufenthalt haben, um daselbst ordnungsmäßig rangirt zu werden. Zu diesen Rangirungen müssen die sehr kurzen Stumpfgleise neben der Kavalleriekaserne benutzt werden, welche dazu jedoch in keiner Weise ausreichen, so daß das Hauptfahrgleis bis zum Stationsgebäude zum Rangiren mitbenutzt werden muß.

Durch diese ganz unvermeidliche Anordnung wird einmal die Sicherheit des Betriebes in hohem Grade gefährdet, andrerseits das Rangirgeschäft selbst sehr bedeutend verzögert, und namentlich auch der Verkehr mit dem hinter dem Güterschuppen belegenen Productengleise fortwährend gestört und beeinträchtigt, da alle Rangirbewegungen über die sehr frequente Ueberfahrt ausgeführt werden müssen. Unter diesen Umständen müssen wir die schleunige Beseitigung der bestehenden Uebelstände als dringend nothwendig bezeichnen."

Der Bauinspector **Fischer,** den die Deputation mit einer Prüfung aller Verhältnisse an Ort und Stelle beauftragt hat, berichtet zur Sache, daß die Gleiserweiterung für Bahnhof Verden vorzugsweise erforderlich ist, weil das auf diesem Bahnhofe nothwendige Rangiren der Güterzüge auf den neben der Kaserne belegenen drei kurzen und stumpfen Gleisen nicht anders als unter Mitbenutzung des Hauptfahrgleises des Bahnhofs bewirkt werden kann, eine derartige Benutzung eines Hauptgleises aber nach den geltenden Bestimmungen für die Sicherheit des Betriebes durchaus unzulässig ist.

Der Bericht des Bauinspectors fährt dann fort: Es ist daher auf die Beseitigung dieses Mißstandes im Interesse eines sicheren Bahnbetriebes schon seit Jahren Bedacht genommen, die Ausführung aber deshalb noch verzögert, weil durch den Anschluß der in Aussicht stehenden Bahn Verden-Celle-Gifhorn ohnehin ein Umbau des Bahnhofes erforderlich geworden sein würde. Da der Bau dieser Bahn jetzt aber auf unbestimmte Zeit verschoben ist, so können die nothwendigen Veränderungen nicht länger unterlassen werden und es sollen deshalb an der Ostseite des Bahnhofes zwei längere Gleise für den Rangirdienst hergestellt werden. Nicht minder ist es, um einen geregelten Betrieb anfrecht erhalten zu können, geboten, Vorkehrungen zu schaffen, durch welche die Ueberholung eines Güterzuges durch einen in derselben Richtung fahrenden Personenzug ermöglicht wird.

Schon jetzt kommen derartige Ueberholungen fahrplanmäßiger Züge täglich drei Mal regelmäßig vor und außerdem häufig bei den Facultativ-Güterzügen und bei verspäteten Güterzügen, wobei denn die Bahnhofsverwaltung gezwungen ist, entweder wieder ein Hauptfahrgleis zur Aufstellung des wartenden Zuges zu benutzen, oder denselben in mehrere Stücke aufgelöst, auf kürzeren Nebengleisen unterzubringen. Durch diese Manipulation, zu deren Ausführung oftmals kaum die nöthige Zeit bis zur Ankunft des folgenden Personenzuges vorhanden ist, wird aber ein erheb-

licher Aufwand an Arbeit und Kosten vergeudet und es ist deshalb das Vorhandensein eines langen Ueberholungsgleises durchaus nothwendig und wird dasselbe nach dem vorliegenden Projecte durch die Ausführung einer Verlängerung des westlich von den Hauptfahrgleisen vorhandenen Gleises beschafft werden. Die weiter in Aussicht genommenen Umbauten ergeben sich als directe Folgen der vorbenannten Ausführungen. Man würde nicht wohl daran thun, nach Herstellung der neuen Rangirgleise die alte Gruppe, welche gegenwärtig dem Rangirdienste dient, aufzunehmen, da dieselbe durch eine geringfügige Abänderung für das Productenladegeschäft in Folge ihrer günstigen Lage an zwei Zufuhrstraßen äußerst nutzbringend werden kann und es ist deshalb die Umänderung dieser Gleise und die Herstellung eines Zufuhrweges zu denselben um so mehr zu empfehlen, als die beiden in der Nähe des Güterschoppens befindlichen Productengleise sich für das Bedürfniß längst als nicht ausreichend erwiesen haben.

Durch die Verlegung des Rampengleises an die vordere Kante der Rampe wird eine erheblich bessere Ausnutzung derselben erzielt, was für die hier vielfach zur Verladung kommenden landwirthschaftlichen Maschinen und derartige Gegenstände nothwendig ist.

Die projectirten Erweiterungen müssen daher diesseitig als durchaus nothwendig anerkannt werden und ist die Ausführung derselben dringend zu befürworten.

Der Oberbaudirector **Franzius** schließt sich dieser Befürwortung mit dem Bemerken an, daß die Betriebssicherheit die vorgeschlagenen Um- und Erweiterungsbauten unbedingt erfordert, da der jetzige Zustand entschieden als unhaltbar zu bezeichnen sei und der schleunigsten Abhülfe bedürfe.

Unter diesen Umständen kann die Deputation nicht wohl anders, als die Genehmigung des Projects und die Bewilligung der für die Ausführung erforderlichen ℳ. 47,000 zum diesseitigen Antheil, zu beantragen.

(gez.) **Buff.** (gez.) **H. H. Schröder.**

4. Einquartierungskosten.

Der Senat beantragt, nach Vernehmung der Finanzdeputation, auf Grund des nachfolgenden Berichts der Quartierdeputation, die nachträgliche Bewilligung von ℳ. 5600 für unvorhergesehene Einquartierungskosten.

Deputationsbericht.

Anlage.

Das Kgl. Preußische Commando des 1. Bataillons 75. Hanseatischen Landwehrregiments hat der Quartierdeputation angezeigt, daß 60 Unterofficiere und 700 Mann auf den 12. und 13. bis 24. Juni d. J. zum Zweck von Uebungen einberufen und hier in Naturalquartier unterzubringen seien. Die Quartierdeputation hat in Gemäßheit des Quartiergesetzes vom 9. Juni 1872 § 4 die Quartiere für diese Mannschaften auf vertragsmäßigem Wege gesichert und ersucht ihr zur Deckung der dadurch entstehenden Kosten ℳ. 5600 für Einquartirung nachzubewilligen.

(gez.) **H. F. Weinhagen.** (gez.) **Sigmund Beste.**

5. Hauptschule, bauliche Unterhaltung.

Die Schuldeputation beantragt in nachfolgendem Berichte die Ermächtigung, ℳ. 7000 für verschiedene Verbesserungen und unentbehrliche Einrichtungen zu verwenden, ohne indeß eine Erhöhung des Staatszuschusses in Anspruch zu nehmen. Der Senat ist mit dem Antrage einverstanden.

Deputationsbericht.

Anlage.

Im Budget der Hauptschule pro 1876 sind unter der Position „Bauliche Unterhaltung“ ℳ. 1500 angesetzt worden, welche für den gewöhnlichen Bedarf als völlig ausreichend angesehen werden konnten; es hat sich aber herausgestellt, daß verschiedene außergewöhnliche Arbeiten, namentlich:

1) eine verbesserte Abwässerung der Spielplätze, für deren Herstellung die Bauverwaltung die Mittel nicht mehr besitzt,
2) das Malen eines Theils der Fenster,
3) Einrichtungen in den, dem Stadtweinkeller vermietheten Kellerräumen, um die Wärme, sowohl von außen, als von der Heizung kommend, abzuhalten,

dringend nothwendig sind. Zur Ausführung dieser Arbeiten erbittet sich die Deputation die Erlaubniß, die erwähnte Position um einen Betrag bis zu ℳ. 7000 überschreiten zu dürfen; sie bemerkt hiezu, daß es einer Nachbewilligung nicht bedürfen wird, da die Einnahme an Schulgeld in Folge der ansehnlichen Vermehrung der Schülerzahl den Voranschlag wesentlich überschreiten und hinreichen dürfte, die in Rede stehenden Verwendungen zu decken.

Die Kostenanschläge beruhen auf technischer Begutachtung des Oberbaudirectors, welche die Baubehörde auf den Wunsch der Schuldeputation veranlaßt hat. Nach Bewilligung ihres Antrages wird die Schuldeputation die Baudeputation ersuchen, die vorgedachten Arbeiten während der großen Ferien ausführen zu lassen.

(gez.) **C. F. G. Mohr.** (gez.) **D. G. Volkmann.**

6. Anlagen am Sicherheitshafen.

Ueber den nachfolgenden Bericht der Häfendeputation, in welchem ℳ. 53,000 für neue Anlagen am Sicherheitshafen beantragt werden, hat die Finanzdeputation sich dahin geäußert, daß zwar der laufende Haushalt Mittel für die Deckung dieser Ausgabe nicht darbiete und sie daher die Bewilligung nicht empfehlen könne, daß aber andererseits diese Verwendung, falls die Voraussetzungen der Häfendeputation richtig seien, an sich zweckmäßig und finanziell vortheilhaft erscheine. Da der Senat die Ansicht theilt, daß die projectirten Anlagen nicht allein für den Verkehr, sondern auch für die Staatskasse wünschenswerth sind, so hält er dafür, daß in diesem Falle ausnahmsweise die Nachbewilligung, welche allerdings sonst nicht zugestanden werden könnte, sich rechtfertigen läßt. Er giebt daher die Bewilligung anheim.

Anlage.

Deputationsbericht.

Durch die auf den Antrag der Deputation (Begleitbericht zum Budget für 1876, Verhandlungen 1875, Seite 491) genehmigten Anschlußgleise ist die Verbindung der dem Dampfkrahn am Sicherheitshafen zunächst liegenden Plätze mit der Eisenbahn hergestellt, während die Weiterführung der Gleise auf das Dreieck von der Anfang vorigen Monats erfolgten Räumung des Theermagazins abhängig blieb, nunmehr aber unverweilt in Angriff genommen wird. Inzwischen sind die eben erwähnten (2) Plätze am Sicherheitshafen — 6500 Quadratmeter — zu ℳ. 8500 jährlich, vom 15. Mai an, und die auf dem Dreieck bis soweit befestigten und ausgesteckten (5) Plätze — 15,088 Quadratmeter — zu ℳ. 8840 jährlich, vom 1. Juni an, öffentlich verpachtet und von den Pächtern bereits in Betrieb genommen. Dieses nicht ungünstige Resultat und die Wahrnehmung, daß für Lagerflächen noch Nachfrage vorhanden zu sein scheint, hat die Deputation veranlaßt, die Ausbildung des ganzen, von der Oldenburger Eisenbahn, der Weser und dem Schifffahrtskanal eingeschlossenen Landes, soweit es über Hochwasserlinie aufgehöht werden kann, für die Verwendung zu Lagerplätzen in Erwägung zu nehmen. Die Deputation überreicht hieneben einen Bericht des Bauinspectors **Heineken,** mit angefügter Situationskarte, über die dafür erforderlichen Arbeiten. Dieselben beziehen sich unter 1. auf die Befestigung des Theermagazinplatzes, die mit den dafür bereits bewilligten ℳ. 11,000 zu beschaffen ist; unter 2. auf die Herrichtung der auf dem Dreieck noch nachgebliebenen Flächen zu Lagerplätzen, wofür ℳ. 20,300 angeschlagen werden und unter 3. auf das dort beschriebene Areal, welches mit Baggermaterial aufzufüllen ist, und für dessen Befestigung, einschließlich der Herstellung von Nebenanlagen, ℳ. 5700 gefordert werden. Der Bericht des Bauinspectors weist darauf hin, daß es aus technisch finanziellen

Rücksichten räthlich sei, mit dem vorhandenen Baggermaterial jedenfalls die Plätze sofort aufzuhöhen, weil dazu die für die Aufhöhung des Theermagazinplatzes angeschafften Gerüste benutzt werden können. Mit den vorgenannten Kostenaufwendungen soll dann das so gewonnene, werthvolle Areal dem Verkehr und anderseits der Staatskasse nutzbar gemacht werden.

Wenn diesen Vorschlägen gemäß eine erhebliche Vermehrung der zu vermiethenden Lagerflächen gewonnen wird, dann wird auch, um dem zu erwartenden vermehrten Eisenbahnwagenverkehr Rechnung zu tragen, eine geringe, mit einem Kostenaufwand von ℳ. 6000 zu beschaffende Ausdehnung des Anschlußgleises, durch Verlängerung der Aufstellgleise parallel dem Oldenburger Bahnhof, um etwa 100 resp. 70 Meter, sowie zum Zweck einer besseren Verbindung der neuen Plätze auf dem Areal 1 und 3 mit dem Schiffsverkehr, und im Interesse des letzteren die Vervollständigung der Lösch- und Ladevorrichtungen am Sicherheitshafen erforderlich.

Die Kosten einer neuen Krahnanlage veranschlagt der Bauinspector **Heineken** auf ℳ. 21,000, unter der Voraussetzung, daß dazu ein an anderer Stelle entbehrlicher eiserner Krahn verwendet werden darf. Der Theil der Anlage, das Krahngerüst und die Krahnbrücke, welcher als provisorisch anzusehen ist, wird voraussichtlich 2 Verpachtungsperioden ausdauern und in dieser Zeit von 10 Jahren sich hinlänglich verzinst haben. Die Deputation kann daher nur angelegentlichst empfehlen, diese Anlage ebenfalls zu beschließen.

Die Deputation unterläßt es auf die Ausführungen des technischen Berichtes im einzelnen einzugehen und will nur hinsichtlich des **Baumann**'schen Hauses weniges bemerken. Die Vermiethung desselben zu ℳ. 900 ist allerdings vortheilhafter, als die Heranziehung der Fläche zu Lagerungen; der Abbruch ist daher thunlichst zu vermeiden oder aufzuschieben, muß aber vorbehalten bleiben für den Fall, daß die Anforderungen des Verkehrs es erheischen, unterhalb der Eisenbahnbrücke am Weserquai einen kräftigen Krahn aufzustellen. Hierfür liegt aber zur Zeit und dann um so weniger ein Bedürfniß vor, wenn die oben beantragte Krahnanlage am Sicherheitshafen genehmigt wird.

Die Deputation giebt anheim, sie mit der Ausführung der beschriebenen Anlagen, Befestigung der Plätze, Gleisverlängerung und Krahnanlage zu beauftragen und dafür die Mittel mit insgesammt ℳ. 53,000 zu bewilligen.

(gez.) **Buff.** (gez.) **H. H. Schröder.**

Bericht des Bauinspectors Heineken.

Unteranlage 1.

1) Das alte Theermagazin ist abgebrochen und wird hier zuerst mit der Schüttung des Bahndammes begonnen werden. Zur Aufhöhung des ganzen Theermagazinareals sind ca. 16,000 Kbm. Material erforderlich. Diese Masse wird bei normalen Stromverhältnissen außer dem für die Fertigstellung des Dreiecks erforderlichen Quantum in 50 Arbeitstagen mit dem 10pferdigen Bagger gefördert. Voraussichtlich werden, da erfahrungsmäßig bei den niedrigen Sommerwasserständen mit mehr als einem Bagger für die Offenhaltung des Fahrwassers beim Weserbahnhof und der Eisenbahnbrücke gearbeitet werden muß, beide Plätze, Dreieck und Theermagazinplatz, zu Mitte September oder Anfang October fertig gestellt werden können. Das Geld für Herstellung dieses Platzes ist bewilligt.

2) Bei Aufstellung des Projects einer Gleisanlage nach den Lagerplätzen auf dem Dreieck war das Gleis parallel zu der äußern nach der Weser gerichteten Kante gedacht; durch eine Drehscheibe sollte die Verbindung mit dem Platzgleise hergestellt werden. Es ist später eine Veränderung vorgenommen und statt der Drehscheibe eine Weiche angeordnet. Dies ist entschieden zu Gunsten des Verkehrs, bedingt aber die Führung des Gleises durch das noch unaufgehöhete Areal in der Spitze des Dreiecks und deshalb die Aufhöhung des ganzen Areals, weil die Dossirungen der Weserseite der nöthigen Kleibedeckung wegen doch hergestellt werden müssen.

Es wird auf diese Weise das ganze Dreieck in diesem Jahre aufgehöht und dort noch ein Platz mit einem Flächenraum von ca. 8500 □Meter hergestellt werden. Zur Aufhöhung des noch fehlenden Theiles sind ca. 19,000 Kbm. erforderlich, die unter normalen Umständen in der Weser beim Weserbahnhof, oberhalb und unterhalb der Eisenbahnbrücke u. s. w. durch den Bagger II. in

60 Tagen geschafft werden können. Die zum Bahndamm nöthige Erhöhung kann in der halben Zeit hergestellt werden.

Dieser neu entstehende Platz kann bei normalen Verhältnissen bis Mitte September geliefert werden. Es bedarf aber Zwecks der Benutzung der Herstellung von Befestigungen und von Pflasterungen, damit die An- und Abfuhr der dort lagernden Güter zu Wagen erfolgen kann, sowie der Herstellung einer Strecke Dossirung am Woltmershauser Canal, in 260 Meter Länge, wozu ($5{,}9 \times 260$) ca. 1500 Kbm. guter Klei- und Lehmboden erforderlich ist. Der gepflasterte Weg ist mit einem nebenliegenden Fußwege längs der Kappe an der Weser und parallel zu dieser zu versehen, für die Befestigung des Platzes ist Lehm, Grand und Schlacken zu verwenden. Endlich ist das vor der neugeschütteten Dossirung liegende niedrige Vorland mit einem als Leitdamm des Hochwassers dienenden Leitdeich längs des Woltmershauser Canals zu versehen. Dieser von + 4 Meter bis auf + 1 Meter abfallende Leitdamm längs des unteren Theils des Canals soll nicht allein den unteren Theil des niedrigen Vorlandes gegen Abspülung schützen, sondern auch die Versandung des Woltmershauser Canals, sowie wahrscheinlich auch der „kleinen Weser" an ihren beiden unteren Enden verhindern. Der zu diesen verschiedenen Arbeiten erforderliche Klei und Lehm ist nur zum kleinen Theil noch vorhanden und muß größten Theils vom Werder, an einer Stelle, wo durch Abschrägung des steilen Ufers erheblicher Nachtheil nicht verursacht wird, entnommen werden. Die durch Herstellung dieser Lagerplätze entstehenden Kosten werden betragen für 2800 Kbm. Klei und Lehm vom Werder zur Herstellung der Dossirung und Befestigen der Lagerplätze à 25 Kbm. ℳ 50 ..... ℳ 5,600
3600 Kbm. Klei zum Befestigen des obenerwähnten Leitdammes à 25 Kbm. ℳ 30 ..... „ 4,320
150 Kbm. Grand à ℳ 7.50 ..... „ 1,125
1200 □Meter Pflaster à ℳ 5 ..... „ 6,000
Planirungsarbeiten, Besäen, Treppe 2c. ..... „ 1,375
und für Unvorhergesehenes mit Rücksicht auf die Regulirung des mit Häusern und Schuppen besetzten Terrains ..... „ 1,880
Summa .... ℳ 20,300

Die Bewilligung dieser Summe ist bald erforderlich, wenn die Plätze im Herbst zur Verpachtung kommen sollen.

3) Zwischen dem Theermagazinplatz und der Oldenburger Eisenbahn liegt ein dem Staat gehöriges Areal mit einer Straßenfronte am Deich von ca. 40 Meter, an der das noch in gutem Stande sich befindende früher **Baumann**'sche Haus, ein altes ganz eingedeichtes baufälliges, wenig Miethe einbringendes Haus und ein neben letzterem liegender unbenutzter Platz, grenzt. Hinter den Häusern ist ein Garten.

Ferner stehen hinter dem **Baumann**'schen Hause an einer Sackstraße ein zweistöckiges Packhaus und zwei kleine einstöckige Wohnhäuser. Nach hinten grenzt der zum Theil schon aufgehöhete Platz an den verpachteten Lagerplatz, dem Dampfkrahn gegenüber, und an den Garten der Hafenaufseherwohnung. Letzterer tritt keilförmig in das Areal hinein. Das ganze Areal hat einen Flächeninhalt von ca. 7000 □Meter und bedarf zu seiner Aufhöhung nur eines Quantums von ca. 9000 Kbm. Baggermaterial. Die zur Erhöhung des Theermagazinareals erforderlichen Gerüste könnten gleich zum Aufbringen dieser Masse mit benutzt werden, die Aufhöhung ist später nur durch Aufwendung größerer Kosten zu erreichen. Um einen gut zusammenhängenden Complex zu erhalten, wäre ein Theil des Gartens des Hafenaufsehers (bis zu 8 Meter vom Hause entfernt) zuzuschütten; die beiden kleinen Wohnhäuser und das alte oberhalb des **Baumann**'schen Hauses stehende Haus wären abzubrechen. Das hinter dem **Baumann**'schen Hause stehende zweistöckige Packhaus dagegen würde einen Keller und einen Parterreraum erhalten und mit dem Platze verpachtet werden können.

Das **Baumann**'sche Haus trägt jetzt ℳ 900 Miethe. Aus der Fläche, die es einnimmt, kann an Miethe für Lagerung nicht annähernd dieser Ertrag gezogen werden. Allerdings springt das Haus in die Fahrstraße hinein und über kurz oder lang wird an eine Entfernung desselben gedacht werden müssen, wenn

auf den vermehrten Lagerplätzen der Verkehr, welcher sämmtlich vor dem Hause vorüber muß, sich entwickelt.

Eben unterhalb des Hauses steht ein Krahn und unmittelbar oberhalb des Hauses ist in der 1864 neu gebauten Ufermauer eine Krahnnische angebracht, welche erforderlichen Falls einen Krahn von 4—5000 Kilo Tragfähigkeit aufnehmen kann. Allein da auch bei Aufstellung eines solchen Krahnes die Abfuhr doch geschehen kann, ohne den Weg erheblich zu sperren, weil eben oberhalb der eine Brückenabschluß stark vorspringt, so schlage ich vor, dieses Haus für jetzt noch stehen zu lassen, bis die Erfahrung ergeben hat, ob der vergrößerte Verkehr die Wegräumung nöthig macht. Nur der Garten muß bis auf einen Hofplatz von 6 Meter Tiefe in der Breite des Hauses zugeschüttet werden. Zur Verwendung dieses Platzes als Lagerplatz ist auch hier die Befestigung mit Lehm, Schlacken und Grand und ferner die Anlage von Lehmdossirungen nach dem Garten des Hafenaufsehers und des früheren Auswandererschuppens, das Versetzen der Planke hinter dem **Baumann**'schen Hause und die Beschaffung kleiner Aenderungen, Kellertreppe 2c. bei dem Packhause hinter dem **Baumann**'schen Hause mit einem Gesammtkostenaufwand von ℳ. 5700 erforderlich. Wird dieser Theil später aufgehöht, so sind die Kosten entschieden höher. Das Baggermaterial läßt sich unter Annahme normaler Verhältnisse, außer dem für Theermagazin und Dreieck erforderlichen, noch in diesem Jahre beschaffen, so daß der Platz auf 1877 würde verpachtet werden können.

4) Für die Bedienung der neuen Plätze am Sicherheitshafen ist die Aufstellung eines neuen Krahns am Sicherheitshafen an der auf der Situationskarte bezeichneten Stelle nothwendig; da hier, wie an den meisten andern Stellen des Sicherheitshafens, feiner Triebsand liegt, so muß eine bis auf 7,5 Meter (25 Fuß) unter Null hinunterreichende Kernwand in gewöhnlicher Schiffslänge — 30 Meter — hergestellt werden, um ein Tieflegen der Sohle vor der Krahnanlage ohne Gefahr für die Dossirung möglich zu machen. Diese Spundwand ist eine definitive und Bestandtheil einer der Zukunft vorbehaltenen vollkommenen Anlage, mit Ufermauer und Schuppen. Das Krahngerüst muß als provisorisch angesehen werden, wird aber dem Verkehr der nächsten Jahre vollständig genügen. Der Krahn wird so aufgestellt, daß er das ganze Areal, des ehemaligen Theermagazins und des oben unter 3 behandelten Platzes, bedienen kann. Ich schlage vor, dafür einen der vorhandenen und entbehrlichen eisernen Krähne an der Schlachte oder Holzpforte zu verwenden, und habe für diesen Fall nur die Transport-, Wiederaufstellungs- und etwaigen Reparaturkosten berücksichtigt. Sollte später ein vermehrter Verkehr das erforderlich machen, so könnte leicht an der betreffenden Stelle ein Krahn wieder aufgestellt werden, weil alle Vorkehrungen, Krahnnische u. s. w., vorhanden sind.

Die Kosten der ganzen Anlage betragen nach speciellem genauen Anschlage:

1) die Kernwand		
Holz und Eisen nebst Arbeitslohn	ℳ. 9000	
Erd- und Pflasterarbeiten	„ 1800	
		ℳ. 10,800
2) Herstellung der Krahnbrücke mit Krahngerüst 2c.		„ 7,900
3) Abnehmen, Reparatur und Wiederaufstellen eines vorhandenen Krahnes von 2000 Kilo Tragfähigkeit.....		„ 1,000
4) Geräthe, Aufsicht, Unvorhergesehenes 2c.		„ 1,300
	Summa....	ℳ. 21,000

Die Anlage kann noch in diesem Jahre vollendet werden.

7. Deichordnung.

Der Senat tritt dem Beschlusse der Bürgerschaft vom 26. April d. J., die Deichordnung betreffend, bei und hat die Verkündigung derselben angeordnet. Die Ernennung seiner Commissarien zu der beschlossenen Deputationsberathung behält er sich vor.