

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 10. Februar 1871.

1. Verwaltung der Hafenanstalten im Jahre 1870.

Der Senat theilt die von der Deputation für die Häfen und Eisenbahnen eingereichten Berichte über die vorjährige Verwaltung der Hafenanstalten,

Anlage I mit 8 Unter-
Anlagen.

2. Rechnung über die Eisenbahnanlagen des Jahres 1870.

über die vorjährige Rechnung in Betreff der Eisenbahnen, sowie

Anlage II m. 3 Unter-
Anlagen.

3. Verwaltung der Niederlage und Krahnanstalten am Weserbahnhof und des Lagerplatzes am Neustadtsbahnhofe im Jahre 1870.

über die Verwaltung der Niederlage und Krahnanstalten am Weserbahnhofe und des Lagerplatzes am Neustadtsbahnhofe in demselben Jahre der Bürgerschaft hieneben mit.

Anl. III m. Zeichnung.

4. Anlage des Bahnhofes zu Bremerhaven.

Dieselbe Deputation hat dem Wunsche der Bürgerschaft gemäß einen Bericht nebst Zeichnung und Kostenanschlag wegen der von ihr beantragten Erbauung eines Güterschuppens zu Bremerhaven eingereicht, welchen der Senat der Bürgerschaft zu ihrer Erklärung, unter Vorbehalt der feinen, hieneben mittheilt.

Anl. IV m. 2 Unt.-Anl.
(1 Zeichnung.)

5. Schutzwerk der Schlachte.

6. Nivellement des Landgebiets.

Zu den Fonds für diese beiden Gegenstände haben die betreffenden Deputationen in den anliegenden Berichten eine Nachbewilligung auf das diesjährige Budget beantragt. Der Senat scheidet zunächst der Erklärung der Bürgerschaft entgegen, indem er bemerkt, daß die Finanzdeputation bei den Anträgen nichts zu erinnern gefunden hat.

Anlagen V und VI.

7. Feuerversicherungskosten der Eisenbahndeputation.

Die Deputation für die Häfen und Eisenbahnen hat den anliegenden, von der Finanzdeputation unbeanstandet gebliebenen Antrag auf nachträgliche Bewilligung eines Fonds für Feuerversicherungen eingereicht, welchen der Senat, vorbehaltlich seines Beschlusses, der Bürgerschaft zugehen läßt.

Anlage VII.

Anlage I.

zur Mittheilung des Senats
vom 10. Februar 1871.

Bericht der Deputation für die Häfen und Eisenbahnen, die Abrechnung über das Bauwesen und die Unterhaltung der Hafenwerke betreffend.

Unter Bezugnahme auf ihren Bericht vom 1. October 1869, das Budget für das Jahr 1870 betreffend, verfehlt die Deputation nicht über das Letztere die Abrechnung zu ertheilen.

I. Gewöhnliches Budget für Bremerhaven.

Es waren bewilligt für den Wasserbau	⊥ 56,470.—
Nach Maßgabe des unter Anlage 1 beifolgenden Berichts des Wasserbauinspectors Handes sind davon verausgabt (Courant zu verschiedenen Coursen berechnet)	⊥ 46,739.39
würde übrig bleiben...	⊥ 9,730.33
Es sind jedoch pro 1871 auf Nachtrag aus 1870 für bestellte aber noch nicht abgelieferte 2 Baggerfahrzeuge	⊥ 6,000.—
wieder vorzutragen, so daß nur	⊥ 3,730.33
unverausgabt geblieben sind.	
Für Straßen und Wege wurden bewilligt	⊥ 1,300.—
nachbewilligt	⊥ 500.—
	⊥ 1,800.—
verausgabt in 1870	⊥ 1,584.56
nicht verausgabt...	⊥ 215.16
Für Gehalte sind bewilligt ⊥ 10,275.63 Gr und verausgabt ⊥ 10,312.16	
Für Verschiedenes bewilligt " 7,400.— " " " " " 6,106. 3	
⊥ 17,675.63 Gr	⊥ 16,418.19
" 16,418.19 "	
Rest... ⊥ 1,257.44 Gr	

II. Außerordentliche Verwendungen für den Landbau.

Bewilligt	⊥ 2,318.—
ausgegeben	⊥ 2,314.53
Rest	⊥ 3.19

III. Außerordentliche Verwendungen für den Wasserbau zu Bremerhaven.

Für verschiedene Arbeiten, nämlich

- 1) für eine Anlegebrücke,
- 2) für eine Fahrstraße am Süden des neuen Bassins bis zum Wejerdeich,
- 3) für ein Bollwerk am Süden des neuen Bassins,
- 4) Abpflasterung des Terrains hinter diesem Bollwerk, und
- 5) Herstellung eines Krahns sind im Ganzen bewilligt.... ⊥ 21,050.—

Laut Bericht des Inspector **Handes**, Anlage 2, sind die Werke 1 bis 3 vollständig ausgeführt, Nr. 4 ist aus angegebenen Gründen unterblieben, und von Nr. 5 nur der Unterbau ausgeführt, der Krahnen jedoch noch nicht geliefert worden. Verausgabt ist daher

Auf Nachtrag aus 1870 für 1871 wieder vorzutragen	
für Pflasterung Nr. 4	⊥ 950.—
für den Krahnen Nr. 5	⊥ 2,650.—
	⊥ 3,600.—
nicht verausgabt...	⊥ 1,432. 9

IV. Verbreiterung des neuen Bassins zu Bremerhaven.

Ueber das Vorschreiten dieser Arbeiten bezieht sich die Deputation auf den als Anlage 3 beiliegenden ausführlichen Bericht des Inspector **Handes**, zu welchem sie weitere Erläuterungen zu ertheilen nicht für erforderlich erachtet. Für den Theil der in 1870 vorzunehmenden Arbeiten war bewilligt worden.... ⊥ 123,900.—

davon sind verausgabt	⊥ 99,682.59
mithin auf Nachtrag aus 1870 pro 1871 vorzutragen	⊥ 24,217.13

Für die zweite Abtheilung dieses Bauwerks sind pro 1871 ⊥ 129,650.— bewilligt und ist darüber ein Budget der Finanzdeputation eingereicht worden.

V. Schlußwort an die Deputation. Der Bericht der Deputation über die Vertheilung der Mittel hat wegen der geringen Einkünfte ausgefallen, als Anlage 4 beiliegenden Bericht erachtet. Demnach sind hiermit an die Deputation aus 1870 für 1871

Die Einnahme von 1870 ist eingetragen

Für Ausgaben von 1870 sind eingetragen

VII. Beilage

In Folge des Krieges haben wir die Mittel für den Wasserbau zu Bremerhaven nicht zur Verfügung gestellt. Deshalb mußte ein Anleihen von 250,000 Mark, wozu die für den Wasserbau bewilligten Mittel verwendet wurden, mit mehr bestritten, auch den Baukosten, umgeben der hohen Transportkosten, die bei der Vertheilung der Mittel bei der Generalversammlung der Deputation für den Wasserbau zu Bremerhaven im Jahre 1870 bewilligten 100,000 Mark, was davon verausgabt wurde, zu 1/4 Anteil

VIII. Beilage. Es ist dem als Anlage 2 beiliegenden Bericht der Deputation über die Vertheilung der Mittel für den Wasserbau zu Bremerhaven im Jahre 1870 bewilligten 100,000 Mark, was davon verausgabt wurde, zu 1/4 Anteil

Unter Bezugnahme auf die Beschlüsse der Deputation, mit welchen der Bau des neuen Bassins zu Bremerhaven beschlossen wurde, ist die Deputation für den Wasserbau zu Bremerhaven im Jahre 1870 bewilligten 100,000 Mark, was davon verausgabt wurde, zu 1/4 Anteil

X. Beilage. Laut Bericht des Inspector **Handes** sind die Mittel für den Wasserbau zu Bremerhaven im Jahre 1870 bewilligten 100,000 Mark, was davon verausgabt wurde, zu 1/4 Anteil

get für Bremerhaven.

baufolgendes Bericht des	46,730
ausgabe (Courant zu ver-	46,730
würde übrig bleiben...	9,730
aus 1870 für bestellte	6,000
	3,730

willigt...	1,300
"	500
"	1,800
"	1,584
nicht verausgabt...	215
63 1/2 und verausgabt	10,312
" " " "	6,106
63 1/2	16,418
19	
44 1/2	

gen für den Landbau.

	2,318
	2,314
Rest	3

Wasserbau zu Bremerhaven.

neuen Bassins bis zum Weiserdeich,	
neuen Bassins,	
neuem Bollwerk, und	
angen bewilligt....	21,050.-
des, Anlage 2, sind	
geführt, Nr. 4 ist aus	
und von Nr. 5 nur	
haben jedoch noch nicht	
daher	16,017
	5,032

der vorzutragen

	950.-
	2,650.-
"	3,600.-
nicht verausgabt...	1,432

Bassin zu Bremerhaven.

bezieht sich die Deputation auf	
des Inspector Handes, zu welcher	
erforderlich erachtet. Für den	
willigt worden	123,900.-
"	99,682
"	24,217
zutragen	129,650.-
verts sind pro 1871	
Deputation eingereicht worden.	

V. Schutzwerk an der Nordermole des neuen Vorhafens.

Laut Bericht der Deputation vom 31. März 1870 sind dafür $\text{Rp} 2,800$.— bewilligt. Die erforderlichen Hölzer sind angeschafft, allein die Ausführung des Baus hat wegen Mangel an Arbeitskraft in Folge der kriegerischen Ereignisse ausgesetzt werden müssen, wie solches aus dem, als Anlage 4, beifolgenden Bericht des Inspector Handes sich näher ergibt. Demnach sind hierauf angewiesen $\text{Rp} 1,099.52$ und mithin $\text{Rp} 1,700.20$ auf Nachtrag aus 1870 für 1871 wieder vorzutragen.

VI. Begeßack.

Die Einnahme war veranschlagt zu $\text{Rp} 620$.— sie hat eingetragen $\text{Rp} 901.8$ mithin mehr... $\text{Rp} 281.8$

Für Ausgaben war bewilligt einschließlich einer Nachbewilligung von 650 Thalern $\text{Rp} 7,195$.— es sind angewiesen $\text{Rp} 6,864.51$ unverausgabt geblieben... $\text{Rp} 330.21$

VII. Beleuchtung der Wefermündung.

In Folge des Krieges hat das Leuchtschiff längere Zeit seine Station verlassen müssen. Wiederholt wurde dasselbe dahin durch einen Dampfschlepper zurückgebracht, und kurz darauf wieder auf Anordnung der Militärbehörde nach Bremerhaven geholt. Endlich mußte dasselbe Ende December wegen des Eisgangs mit einem Kostenaufwand von 275 Thalern nach Bremerhaven in Sicherheit gebracht werden, wodurch die für das Leuchtschiff bewilligten Gelder um Einiges überschritten wurden. Eine Nachbewilligung konnte, weil das Jahr bereits zu Ende gegangen war, nicht mehr beantragt, auch nicht darauf gewartet werden. Da indessen für den Leuchtturm, ungeachtet der Fresnel'sche Leuchtapparat zwei Mal nach Bremerhaven transportirt worden, die bewilligten Gelder nicht verbraucht worden sind, und beide, Leuchtschiff und Leuchtturm, unter der Rubrik „Beleuchtung der Wefermündung“ bei der Generalcasse gebucht werden, so hat sich ergeben, daß trotz jener Mehrausgabe für das Leuchtschiff bei dieser Rubrik im Ganzen noch 196 Thaler 62 Grote unverausgabt geblieben sind. Ueber Leuchtturm und Leuchtschiff hat der Inspector Handes einen Bericht erstattet, welchen die Deputation als Anlage 5 beilegt.

VIII. Wangerooger Kirchturm.

Wie aus dem als Anlage 6 beifolgenden Bericht des Inspector Handes hervorgeht, ist wegen der kriegerischen Verhältnisse im vorigen Jahre für die Unterhaltung des Thurms nichts verausgabt worden. Es wird jedoch in dem gegenwärtigen Jahre voraussichtlich manches nachzuholen sein, und es sich daher empfehlen, die für 1870 bewilligten 1000 Thaler als Nachtrag aus 1870 für 1871 wieder vorzutragen. Was davon verausgabt werden wird, ersetzt bekanntlich Preußen zu $\frac{1}{3}$ und Oldenburg zu $\frac{1}{6}$ Antheil.

IX. Sicherheitshafen.

Unter Bezugnahme auf den unter Anlage 7 beifolgenden Bericht des Inspector Heiniken, mit welchem der Baudirector Berg sich einverstanden erklärt hat, bemerkt die Deputation, daß die beschlossenen Baggerungen nunmehr zur Ausführung gelangen dürften und daher der Restbetrag von 7147 Thalern 68 Grote auf Nachtrag aus 1870 für 1871 vorzutragen sein wird.

X. Oberländischer Hafen.

Laut Bericht des Inspector Heiniken (Anlage 8) ist es erforderlich, von den bewilligten $\text{Rp} 550$.— wovon verausgabt sind $\text{Rp} 443.8$ den Rest von $\text{Rp} 106.64$ auf Nachtrag von 1870 wieder vorzutragen.

Ueber die aus Nachtrag von 1870 auf 1871 zu übertragenden Beträge hat die Deputation die Aufgabe der Finanzdeputation eingereicht.

XI. Einnahmen von Bremerhaven.

Die Einnahme an Hafenabgaben war pro 1870 veranschlagt zu	22,000.—
Dieselbe weist in Folge der Störung der Schifffahrt einen Ausfall nach, indem sie nur eine Einnahme von	19,613. 1
erbracht hat, und zwar an Hafengeld	16,456. 57
für Benutzung der Sheers	1,580.—
Schleusengeld, Lastgeld u. s. w.	1,576. 16
	19,613. 1

Die übrigen Einnahmen lieferten 19,137 Thaler 58 Grote und waren veranschlagt zu 18,476 Thaler.

Wenn auch im vorigen Jahre das Resultat des Verkaufs von Bremerhavener Bauplätzen erheblich geringer war als im Jahre 1869, so kann es doch unter obwaltenden Zeitverhältnissen nur als ein günstiges bezeichnet werden, insofern der Erlös aus solchem Verkauf den der früheren Jahre 1867 und 1868 immerhin noch erheblich überstiegen hat. Es wurden im letztverfloßenen Jahre im Ganzen 18 Plätze mit einem Flächeninhalt von 46,673 □ Fuß für zusammen 23,475 Thaler verkauft, wofür der jährlich zu entrichtende Grundzins 105 Thaler beträgt.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) Duckwitz. (gez.) Franz Tecklenborg. (gez.) Herm. S. Gerdes.
(gez.) J. H. Drüner.

Unter-Anlage 1.

zur Anlage I der Mittheilung des Senats
vom 10. Februar 1871.

Bericht des Wasserbauinspector Handkes,

die Unterhaltung der Hafenwerke zu Bremerhaven pro 1870 betreffend.

Obgleich in Folge des ausgebrochenen Krieges die Unterhaltungsarbeiten für die Hafenwerke auf das Nothwendigste beschränkt worden sind, haben die dafür bewilligten Summen doch bis auf etwa 3800 Thaler sämtlich verausgabt werden müssen.

Ein Posten von 6000 Thalern für die Anschaffung von 2 Stück eisernen Baggerschiffen konnte nicht zur Verausgabung kommen, da die Lieferanten durch den gesammten Schiffsverkehr behindert wurden, das dazu erforderliche Eisenmaterial rechtzeitig von England zu beziehen.

Es wird dieser Posten à 6000 Thaler daher für dieses Jahr wieder vorzutragen sein.

Ueber die pro 1870 bewilligten, verausgabten und unverausgabt gebliebenen Summen der einzelnen Rubriken erlaube mir nachstehende Uebersicht zu geben, wobei für die Reduction des Courant in Gold verschiedene von der Generalcasse berechnete Course angenommen sind.

	Bewilligung	Ausgaben							Zusammen		Bestand	
		Gold		Gold		Courant			Gold		Gold	
		af	fl	af	fl	af	fl	s	af	fl	af	fl
Wasserbau	a	38,880	—	8220	34	25,967	7	7	31,726	7	7153	65
	b	7590	—	1343	—	5014	23	2	5882	28	1707	44
	c	1730	—	539	18	1279	22	4	1697	49	32	23
	d	8270	—	1714	51	6317	16	6	7433	27	836	45
		56,470	—	11,817	31	38,579	9	7	46,739	39	9730	33
						Davon wieder vorzutragen . . .					6000	—
						Bleiben unverausgabt . . . Gold					3730	33

Bremerhaven, den 15. Januar 1871.

(gez.) Handkes.

Unter-Anlage 2.
zur Anlage I der Mittheilung des Senats
vom 10. Februar 1871.

Bericht des Wasserbauinspector Handkes,

betreffend verschiedene neue

Im Interesse des allg.
für Bremerhaven bewilligt

1) Durchführung der
Hafenarbeiten längs der ganzen

Hiervon die zweite Hälfte
Jahre früher ausgeführt ist

2) Herstellung einer
Wehrwehr und längs dieses D.

3) Herstellung eines
Hafenhafens

4) Anfertigung des
Schiffs an die Hafenwerke

5) Anschaffung eines
neuen des alten Hafens.

Die sub 1 bis 3 bewilligten
Betreue zur Ausführung gekommen

Darunter ist die sub 4
im Interesse des neuen Hafens

Das für dieses Jahr
nach Bremerhaven geschickt wer

betriebsmäßig verbleibt, monatlich
es nach Bremerhaven verladen

abgibt sich dadurch in gleichem
neue Plaster nicht sofort auf

sondern damit bis zu diesem
Die bewilligte Summe

sein sein.

Der sub 5 bewilligte
zum Betrieb fertig ge

Das zu dem Bau erfor

werden, die Ausführung desselben

verfügt werden. Die Unterne

zum Bau fertig, allein derselbe

zwischen eingetragene Kosten

Der Unterbau des Stra

freigen Zustande in allen The

Wasser wird, kann der Bau

Die mit den Verträgen

sein mit . . .

Desgleichen für die

Unter-Anlage 2.zur Anlage I. der Mittheilung des Senats
vom 10. Februar 1871.**Bericht des Wasserbauinspectors Handkes,**

betreffend verschiedene neue Arbeiten und Einrichtungen für Bremerhaven.

Im Interesse des allgemeinen Verkehrs sind pro 1870 folgende neue Anlagen für Bremerhaven bewilligt worden:

1) Durchführung der hölzernen Anlegebrücken an der Ostseite des alten Binnenhafens längs der ganzen Ufermauer vom Hafenhause bis zum Kielholplatz.

Hiervon die zweite Hälfte, circa 625 Fuß, indem die erste Hälfte schon ein Jahr früher ausgeführt ist.

2) Herstellung einer Fahrstraße vom Südende des neuen Hafens bis zum Weserdeich und längs dieses Deiches bis zur Ueberfahrt nach dem neuen Vorhafen.

3) Herstellung eines Bollwerks zum Abschluß der südlichen Fronte des neuen Hafenbassins.

4) Abpflasterung des Terrains hinter diesem neuen Bollwerk bis zum Anschluß an die Fahrstraße daselbst.

5) Anschaffung eines neuen Krahns à 10,000 Z Tragfähigkeit für die Westseite des alten Hafens.

Die sub 1 bis 3 benannten Arbeiten sind sämmtlich in der beabsichtigten Weise zur Ausführung gekommen.

Dagegen ist die sub 4 bewilligte Abpflasterung hinter dem neuen Bollwerk am Südende des neuen Hafens vorläufig unterblieben.

Das für dieses Bollwerk bestimmte Eichenholz konnte nämlich nicht rechtzeitig nach Bremerhaven geschafft werden und hat, da es an den erforderlichen Eisenbahnbetriebsmitteln fehlte, monatelang auf den betreffenden Bahnhöfen liegen müssen, ehe es nach Bremerhaven verladen werden konnte. Die Ausführung des Bollwerks verzögerte sich dadurch in gleichem Maße. Es mußte aber rathsam erscheinen, das neue Pflaster nicht sofort auf die frische, stark nachsackende Anfüllungserde zu legen, sondern damit bis zu diesem Frühjahr zu warten.

Die bewilligte Summe von 950 Thalern Gold wird daher disponibel zu halten sein.

Der sub 5 bewilligte Krahn für die Westseite des alten Hafens ist nicht ganz bis zum Betriebe fertig geworden.

Das zu dem Krahn erforderliche Eisenmaterial mußte von England bezogen werden, die Anlieferung desselben ist aber in Folge der kriegerischen Verhältnisse verzögert worden. Die Unternehmer C. Waltjen & Co. haben den Krahnkörper nun zwar ganz fertig, allein derselbe liegt noch in Bremen auf der Fabrik, da das inzwischen eingetretene Frostwetter den Transport desselben vorläufig unmöglich machte.

Der Unterbau des Krahns mit den erforderlichen Verankerungen und sonstigem Zubehör ist in allen Theilen fertig hergerichtet. Sobald daher wieder offenes Wasser wird, kann der Krahn sofort montirt und dem Verkehr übergeben werden.

Die mit den Lieferanten vereinbarte Accordsumme wird wieder vorzutragen sein mit

Desgleichen für die Abpflasterung am Südende des neuen Hafens

Summa des Vortrags Gold

Für die verschiedenen sub 1 bis 5 aufgeführten Arbeiten sind bewilligt worden..... Gold $\mathfrak{r}$ 21,050.—

Vorausgabt sind dafür:

Gold $\mathfrak{r}$ 400.64 $\mathfrak{r}$.

Ert $\mathfrak{r}$ 17,240.12 Sgr. 1 Pf., welche von der Generalcasse zu verschiedenen Coursen berechnet mit Gold $\mathfrak{r}$ 15,616.71 $\mathfrak{r}$, macht zusammen.....

Gold $\mathfrak{r}$ 16,017.63

Verbleiben..... Gold $\mathfrak{r}$ 5,032. 9

Wieder vorzutragen..... " 3,600.—

Within erspart oder nicht erforderlich... Gold $\mathfrak{r}$ 1,432. 9

Bremerhaven, den 15. Januar 1871.

(gez.) **Haukes.**

Unter-Anlage 5.

zur Anlage 1. der Mittheilung des Senats
vom 10. Februar 1871.

Bericht des Wasserbauinspector Haukes,

Stand der Arbeiten für die Verbreiterung des neuen Bassins betreffend.

Ueber den Stand der Arbeiten für die Verbreiterung des neuen Hafenbassins, nebst Verlegung des Weserdeichs, sowie über die dafür verausgabten Kosten bis zum Schluß des abgelaufenen Jahres, verfehle ich nicht, in Nachstehendem gehorsamst Bericht zu erstatten.

Diese für die Vergrößerung unserer Hafenanstalten bewilligten Arbeiten begreifen

A. Die Verbreiterung des neuen Hafenbassins,

B. Die Verlegung des Weserdeichs daselbst.

Die verschiedenen Arbeiten für die Verbreiterung des Bassins bestehen in

- 1) Eigentliche Ausgrabung des Hafenbassins, mit Wassers schöpfen und verschiedenen Nebenarbeiten;
- 2) Beseitigung eines Theils des Ausgleichungscanals;
- 3) Herstellung einer neuen Verschlussvorrichtung für den Ausgleichungscanal;
- 4) Herstellung der massiven Uferbefestigungen;
- 5) Herstellung der nöthigen Schiffsbefestigungen.

Zu den einzelnen Arbeiten bemerke das Folgende:

ad **A. 1.**

Die Ausgrabung für die Verbreiterung des Bassins ist besonders in dem südlichen Theile desselben vorgenommen worden, da die aus dem nördlichen Ende zu gewinnende Erdmasse zweckmäßiger für die in diesem Jahre auszuführende Strecke des neu zu schüttenden Weserdeichs Verwendung finden wird. Die Ausgrabung in dem genannten Theil der Verbreiterung hat nahezu die beabsichtigte Tiefe erreicht und diejenige Erdmasse geliefert, welche für die Bildung der ersten Hälfte des neu auszulegenden Weserdeichs erforderlich wurde.

Die Kosten für das Wassers schöpfen zum Trockenhalten der Baugrube sind im ersten halben Jahre fast gleich Null gewesen, indem sich beinahe alles Wasser nach der bedeutend ausgehobenen Baugrube für das Trockendock des Norddeutschen Lloyd hinzog.

Durch das Ausziehen der mehrere Fuß tief in den Sand reichenden Pfähle des zu beseitigenden Ausgleichungscanals haben sich später aber viele Quellen aufgeworfen, und fortwährend bilden sich noch neue. Auf diese Weise sammelt sich täglich viel Wasser in der Baugrube, zu dessen Fortschaffung indeß die vorhandenen Pumpeneinrichtungen vollständig ausreichen.

Die Beseitigung der alten Dockbatterie, deren Kosten unter 1) mit veranschlagt sind, hat bereits in allen Theilen stattgefunden, und wird der betreffende Raum nunmehr durch einen Materialienschuppen, die neue Straße u. s. w. eingenommen.

ad A. 2.

Zur Beseitigung einer Strecke des alten Ausgleichungscanals war es erforderlich, zunächst vor der Mündung desselben im Hafenbassin einen starken Fangdamm anzulegen. Nachdem dies geschehen, konnte erst mit dem Abbrechen des Canals vorgegangen werden. Die Arbeiten hierfür sind nicht so weit gediehen, als es in der Absicht lag, dieselben im verflossenen Jahre zu fördern. Es hat dies darin seinen Grund, daß die Arbeiten wochenlang ruhen mußten, weil die sämtlichen Arbeitskräfte, in Folge des Krieges, für die Fortificationsanlagen herangezogen wurden. Dann aber war das Ausziehen der mehr als 50 Fuß langen Rammpfähle sehr zeitraubend und ließ sich ohne einen u. verhältnismäßigen Kostenaufwand nicht beschleunigen. Die verzögerte Ausführung der Arbeiten hat indeß keinen wesentlichen Nachtheil im Gefolge.

ad A. 3.

Die neue Verschlusseinrichtung für die Mündung des Ausgleichungscanals an der Hafenseite ist fertig bis zum Aufstellen der Schöpfwinden und wird in Betrieb genommen werden können, sobald die alte Canalstrecke beseitigt ist.

ad A. 4 und 5.

Von der neuen Ufermauer ist reichlich die halbe Länge bis auf die obersten Schichten ganz fertig. Dasselbe gilt für die mit der Ufermauer in Verbindung stehenden Contreforts für die Schiffsbefestigungen.

Unter B, Verlegung des Wehrdeichs, sind folgende Arbeiten begriffen:

- 1) Verlegung der Steinböschung;
- 2) Bildung des neuen Wehrdeichs;
- 3) Verlängerung des Ausgleichungscanals;
- 4) Verlegung der Fahrstraße und Gasleitung.

ad B. 1.

Die neue Steinböschung ist in der ganzen Strecke, wie solches im verflossenen Jahre beabsichtigt wurde, fertig hergestellt. Es erübrigt dabei nur noch das Versetzen der oberen Crètesteine und das Vergießen der Fugen, welche Arbeiten am zweckmäßigsten geschehen, nachdem die Steinböschung einen Winter über gelegen hat.

ad B. 2.

Der neue Wehrdeich ist ebenfalls, soweit solches für 1870 vorgesehen, ganz fertig hergerichtet. Derselbe hat sich durchaus gut bewährt, und es sind keinerlei Versackungen und Verschiebungen an demselben vorgekommen, welche an die vollständige Sicherheit dieses neuen Deichkörpers irgend welchen Zweifel aufkommen lassen könnten.

Die Böschungen des Deichs, welche jetzt zum Theil durch Strohstückung und Buschpachwerk gegen Hochfluthen sicher gestellt sind, werden im nächsten Frühjahr neu zu planiren und sodann zu besamen resp. zu besoden sein.

ad B. 3.

Die Verlängerung des Ausgleichungscanals ist, bis auf unbedeutende Nebenarbeiten, ganz vollendet und kann jeden Tag in Gebrauch genommen werden, sobald der alte Ausgleichungscanal beseitigt ist.

ad B. 4.

Die Verlegung der Fahrstraße wird erst in diesem Jahre an die Reihe kommen. Eine partielle und provisorische Verlegung, welche bereits stattgefunden hat, lag im Interesse des Trockendockbaues für den Norddeutschen Lloyd und ist von Letzterem ausgeführt und bezahlt worden.

Bei Ausbruch des Krieges wurde darauf Bedacht genommen, möglichst wenig Geld zu verausgaben und zu diesem Zwecke die Arbeiten auf ein Minimum zu beschränken. Es kam dabei jedoch darauf an, die Sicherheit der ganzen Anlage nicht zu gefährden und die Arbeit soweit zu fördern, daß der ursprüngliche Bauplan nicht gestört werde und der Verkehr mit dem kommenden Winter schon Nutzen von den neuen Anlagen wird ziehen können.

Aus diesem Grunde ist die für die erste Bauperiode nöthig erachtete Bau-
summe auch nur zu etwa $\frac{4}{5}$ in Verausgabung gekommen.

Veranschlagt wurden dafür:

A. Verbreiterung des Bassins.....	61,000.—
B. Verlegung des Weiserdeichs	62,900.—
	Gold π 123,900.—

Verausgabt sind dafür:

A. Verbreiterung des Bassins:	
Gold π . 11,562.46 gr.	
Court. π 45,768.21 Sgr. 5 Pf.	
Von der General-Casse nach ver-	
schiedenen Coursen berechnet mit Gold π 53,016.31	
B. Verlegung des Weiserdeichs:	
Gold π . 16,229.67 gr.	
Court. π 33,604.17 Sgr. 3 Pf.	
Von der General-Casse nach ver-	
schiedenen Coursen berechnet mit Gold π 46,666.28	
	Gold π 99,682.59
Wieder vorzutragen	Gold π 24,217.13
Dazu für die II. Bauperiode	" 129,650.—
Summa des Vortrags: Gold π 153,867.13	

Bremerhaven, den 15. Januar 1871.

(gez.) Handkes.

Unter-Anlage 4.

zur Anlage I. der Mittheilung des Senats
vom 10. Februar 1871.

Bericht des Wasserbau-Inspector Handkes,

Erneuerung von Duc d'Alben am Molenkopf des neuen Vorhafens
betreffend.

Nachdem für die Wiederherstellung der durch Eisgang zerstörten Duc d'Alben
am Molenkopf des neuen Vorhafens die Summe von 2800 Thalern Gold bewilligt
worden, wurde sofort mit Ausverdingung der dazu erforderlichen schweren Riehn-
hölzer vorgegangen, und gelang es auch, diese Hölzer rechtzeitig herbeizuschaffen.
Schwieriger war es aber, für die Ausführung der Arbeit einen geeigneten Unter-
nehmer zu finden. Eine in den Zeitungen erlassene öffentliche Aufforderung war
ohne Erfolg, indem sich kein einziger Unternehmer meldete. Inzwischen brach der
Krieg mit Frankreich aus, und da gleichzeitig der ganze Schiffsverkehr ruhte, wurde
für zweckmäßig erachtet, die Duc d'Alben vorläufig nicht wieder herzustellen. In
der spätern Jahreszeit war das Wetter dafür zu ungünstig und so wird die Arbeit
erst im kommenden Frühjahr ausgeführt werden können.

Von den bewilligten..... Gold π 2800.—
sind für Materialien verausgabt worden.... Gold π 1096.27 gr.
Crt. π 3.21 jgr.

à 110 $\frac{1}{2}$ % Gold π 1099.52

Wieder vorzutragen..... Gold π 1700.20

Bremerhaven, den 15. Januar 1871.

(gez.) Handkes.

Unter-Anlage 5.
zur Anlage I. der Mittheilung des Senats
vom 10. Februar 1871.

Bericht des Wasserbau-Inspector Handkes,
betreffend die Erneuerung des Vorhafens.

Das Landthorn hat im
Jahre 1870, am 8. Fe-
bruar, eine Anordnung der münd-
lichen Verhandlung des Senats
Grunde ist das Schiff 25 Tage
auf 165 Tage, von der Ein-
fahrt am 18. Juli bis zum
Durchfahren in der Weiserdeich
Durch den Landthorn
mittels Dampf an und nach
auf im Voraus mit gerichtet
Verständnis am 2. December,
275 Taler sind bezahlt worden
weniger als 100.

Die für die Unterhaltung
an dem Landthorn über-
dacht die, in Folge des Krieges,
p. n. 100 Taler demnach von
In Folge des am 4. Novem-
ber sind zu den genöthigen
Schiffen, Boje und Kette 90
ein Aquantur am Vordertheil
von 175 Thalern Gold. Demnach
ist das Landthorn disponibel.

Die Landthorn, als Boje,
weil; mit der erforderlichen
Anordnung, wobei zugleich eine
vergangen ist, welche es ermög-
licht und kann einzuwenden.

Die Landthornungen an
den von Schiffen verursacht hat
Landthorn zu legen brauchte, in
das Schiff augenblicklich in vo-

II.

Der Landthorn, wie auch
Satz können sich in vollstän-
digen sein daher nur geringe Un-
gen für eine erforderlich werden
mühen. In Ausführung dieser
Verständnis welches in der geeigneten
Der Landthorn hat seit
sich gegen windliche Schiffe ge-
am der Marine nationaler gewesener
Die Verlegung dieser
letzten beiden Verände ist dafür inde-
eine entsprechende Entschädigung

Unter-Anlage 5.zur Anlage I. der Mittheilung des Senats
vom 10. Februar 1871.**Bericht des Wasserbauinspector Handes,
Beleuchtung der Wesermündung betreffend.****I. Das Leuchtschiff.**

Das Leuchtschiff hat im verflossenen Jahre sieben Mal die Station verlassen müssen. Zwei Mal, am 8. Februar und 28. December, wegen Eisgang, und fünf Mal auf Anordnung der militärischen Behörden in Folge des Krieges. Aus ersterem Grunde ist das Schiff 25 Tage und aus letzterem Grunde 140 Tage, zusammen also 165 Tage, von der Station entfernt gewesen.

Vom 18. Juli bis zum 3. September hat es dabei als Signalschiff für die Durchfahrt in der Wesersperre unweit Brinkamahof gedient.

Durch das hierdurch wiederholte Hin- und Herschleppen des Leuchtschiffes mittelst Dampfer von und nach der Station sind natürlich Kosten verursacht, worauf im Voraus nicht gerechnet werden konnte. Auch hat für das Aufschleppen des Leuchtschiffes am 28. December, des starken Eisganges wegen, der hohe Preis von 275 Thalern Gold bezahlt werden müssen, während solches für gewöhnlich bedeutend weniger gekostet hat.

Die für die Unterhaltung des Leuchtschiffes bewilligten Kosten sind daher um einige Hundert Thaler überschritten worden. Es wird jedoch anzunehmen sein, daß die, in Folge des Krieges, für das Leuchtschiff entstandenen Mehrkosten von p. m. 450 Thalern demnächst von dem Norddeutschen Bunde zurückerstattet werden.

In Folge des am 4. November 1869 statt gehabten Bruchs der Leuchtschiffskette sind zu den gewöhnlichen Unterhaltungskosten von 5458 Thalern für einen Schirmanker, Boje und Kette 900 Thaler Gold nachbewilligt, und desgleichen für eine Reparatur am Vorderstern und für neue Kupferung des Schiffes, die Summe von 1725 Thalern Gold. Demnach waren pro 1870 im Ganzen 8083 Thaler Gold für das Leuchtschiff disponibel.

Die Ersatztheile, als Boje, Anker und Kette, sind von bester Güte angeschafft worden; auch hat die erforderliche Reparatur und Kupferung des Schiffes gründlich stattgefunden, wobei zugleich eine Verbesserung und Verstärkung des großen Spills vorgenommen ist, welche es ermöglicht, die schwere Ankerkette des Schiffes jederzeit leicht und bequem einzuwinden.

Einige Beschädigungen an den Kupferplatten, welche das Eis in der letzten Zeit dem Schiffe verursacht hat, sind im Hafen, ohne daß das Schiff in ein Trockendock zu legen brauchte, in allen Theilen ausgebessert worden. Somit befindet sich das Schiff augenblicklich in vollständig guter Beschaffenheit.

II. Der Leuchtturm.

Der Leuchtturm, wie auch der Fuß desselben und der denselben umgebende Strand, befinden sich in vollständig gesicherter Lage und guter Beschaffenheit. Dieselben haben daher nur geringe Unterhaltungskosten beansprucht.

Für eine erforderlich werdende Reparatur der Landungsbrücke am Leuchtturm, welche durch den Seewurm gelitten hat, ist bisher nur das Material angeschafft worden. Die Ausführung dieser Arbeiten ist unterblieben, weil die kriegerischen Verhältnisse solches in der geeigneten Jahreszeit nicht gestatteten.

Der Leuchtturm hat seit Ausbruch des Krieges zugleich als Beobachtungsposten gegen feindliche Schiffe gedient, indem daselbst wenigstens immer zwei Mann von der Marine stationirt gewesen sind, die sich auch noch jetzt dort aufhalten.

Die Verpflegung dieser Mannschaften ist unsererseits geschehen. Von der betreffenden Behörde ist dafür indeß, in gleicher Weise wie für die Bundestelegraphisten, eine entsprechende Entschädigung geleistet worden.

In Folge des Krieges sind, namentlich zur Sicherstellung des nicht leicht zu ersetzenden Fresnel'schen Apparates für den Leuchtturm ebenfalls besondere Kosten erwachsen, die zusammen etwa 150 Thaler Gold betragen.

Es dürfte demnach im Ganzen auf die Zurückerstattung von ca. 600 Thalern Gold von Seiten des Bundes zu rechnen sein.

Die Gesamtkosten für die Beleuchtung der Wefermündung für das Jahr 1870 ergeben sich aus der nachstehenden Zusammenstellung:

Bewilligt waren:

I. für das Leuchtschiff	fl. 8,083.—
II. für den Leuchtturm	„ 3,350.—
zusammen...	Gold fl. 11,433.—

Verausgabt sind

I. Leuchtschiff....	Gold fl. 7,248.12 gr.	Ert. fl. 1,616.27.7
II. Leuchtturm..	„ 1,686.69 „	„ 921.25.5

Summa Gold fl. 8,935. 9 gr. Ert. fl. 2,538.23 Sgr.

Nach verschiedenen Coursen von der Generalcasse berechnet mit Gold fl. 11,236.10

Bleiben unverausgabt Gold fl. 196.62

Bremerhaven, den 15. Januar 1871.

(gez.) Handes.

Unter-Anlage 6.

zur Anlage I. der Mittheilung des Senats
vom 10. Februar 1871.

Bericht des Wasserbauinspectors Handes,

betreffend Unterhaltung des Schutzwerks am Wangerooger Kirchthurm.

Für die Unterhaltung des Schutzwerks am Wangerooger Kirchthurm sind im verflossenen Jahre keinerlei Gelder verausgabt worden. Es hat dies seinen Grund in den kriegerischen Verhältnissen, welche den Aufenthalt der erforderlichen Arbeiter auf der Insel nicht zuließen und für das Werk selbst eine unmittelbare Gefahr sich nicht eingestellt hat.

Ueber die Beschaffenheit des Schutzwerks vermag ich nach eigener Anschauung nicht zu berichten. Es sind indeß einige Nachrichten von der Insel eingelaufen, welche nicht ungünstig lauten. Darnach scheint sich der Strand noch wieder gebessert und das Buschwerk keinen besonderen Schaden genommen zu haben, so daß anzunehmen ist, dasselbe wird zum Frühjahr genügend aushalten. Wie das in der Natur der Sache liegt, fängt aber die obere Decklage des Buschwerks an, an mehreren Stellen morsch zu werden und an Halt zu verlieren.

Auf die Erneuerung eines größern Theils dieser Decklage war bereits für das Jahr 1870 Bedacht genommen; da nun aber Nichts hat daran geschehen können, so ist es wahrscheinlich, daß zur gehörigen Unterhaltung und Instandsetzung des ganzen Packwerks, die für das laufende Jahr bewilligten 1000 Thaler nicht ausreichen werden.

Ich möchte daher empfehlen, die pro 1870 bewilligten 1000 Thaler für dieses Jahr zur Disposition zu halten.

Bremerhaven, den 15. Jan. 1871.

(gez.) Handes.

Unter-Anlage 7.
zur Anlage I. der Mittheilung des Senats
vom 10. Febr. 1871.

Bericht des
betreffend Ueber...

Für Baggerung im S...
Ausrichtung des Hohen...
im Neustädter und der...
unter 0 Fuß Wasserhand...
und für Ausrichtung...
beabsichtigt liegenden Theile...

Die Ausrichtung der...
mung einiger kleinerer...
Baggerung im Jahr 1871...
für 1871 wieder vorzutragen

Bremen, den 23. Jan.

Unter-Anlage 8.
zur Anlage I. der Mittheilung des Senats
vom 10. Februar 1871.

Bericht des
betreffend Ueber...

Für den oberländische...
größere Reparatur der Dre...
Diese größere Reparatur ist...
gewisse, aber nicht hat ang...
Das Aufbringen eines...
verfügt, und kann das, ohne...
für gegeben. Aus diesem...
haben können, und wird beab...
beginnen.

Die Kosten für das En...
twerfen des Wangerooger, Gr...
Belast, zweier Schrauben...
wird mit dem Kostenbetroge der...
zu betrachten sein.

Bremen, den 23. Janu...

Unter-Anlage 7.
zur Anlage I. der Mittheilung des Senats
vom 10. Febr. 1871.

Bericht des Bauinspectors Heineken, betreffend Uebertragung für den Sicherheitshafen.

Für Baggerung im Sicherheitshafen sind für 1870 bewilligt:

Austiefung des Hafens von der Mündung bis zu Schörling's Mühle zwischen dem Neustadtsufer und der ersten Reihe Duc d'Alben auf eine Tiefe von 8 Fuß unter 0 Fuß Wasserstand..... $\text{Rp} 4620. —$
und für Austiefung des anderen zwischen Mündung und Eisenbahnbrücke liegenden Theiles auf 6 Fuß unter Null Fuß Wasserstand „ 2880. —
Zusammen $\text{Rp} 7500. —$

Die Ausführung der Arbeit ist der Zeitverhältnisse wegen bis auf Begrä-
mung einiger besonders störender Untiefen unterblieben.

Vorausgabt sind 352 $\text{Rp} 4 \text{ Gr.}$, so daß der Restbetrag mit 7147 $\text{Rp} 68 \text{ Gr.}$ für 1871 wieder vorzutragen wäre.

Bremen, den 23. Januar 1871.

(gez.) Heineken.

Unter-Anlage 8.
zur Anlage I. der Mittheilung des Senats
vom 10. Februar 1871.

Bericht des Bauinspectors Heineken, betreffend Uebertragung für den oberländischen Hafen.

Für den oberländischen Hafen sind bewilligt für 1870: 550 Thaler für eine größere Reparatur der Drehbrücke incl. Aufbringung eines neuen Bohlenbelages. Diese größere Reparatur ist ausgeführt bis auf den neuen Belag, welcher zwar an-
geschafft, aber nicht hat aufgebracht werden können.

Das Aufbringen eines neuen Bohlenbelages bedingt die Sperrung des Wagen-
verkehrs, und kann das, ohne zu große Störung hervorzurufen, nur im Winter bei Frost geschehen. Aus diesem Grunde hat das Aufbringen im Jahre 1870 nicht ge-
schehen können, und wird beabsichtigt, in den nächsten Tagen mit dieser Arbeit zu beginnen.

Die Kosten für das Entfernen der alten Bohlen, Abnehmen und Wiederauf-
bringen der Wangenstücke, Erneuerung der etwa abgängigen Bohlen des unteren
Belages, etwaiger Schrauben zc. sowie das Anstreichen der bloßgelegten Eisentheile
wird mit dem Restbetrage der Bewilligung von 1870 mit 106 Thalern 64 Groten
zu bestreiten sein.

Bremen, den 23. Januar 1871.

(gez.) Heineken.

Anlage II.
zur Mittheilung des Senats
vom 10. Februar 1871.

Bericht der Deputation für die Häfen und Eisenbahnen,
die Abrechnung über das Budget der Eisenbahndeputation von 1870
betreffend.

Die Deputation verfehlt nicht ihren Jahresbericht in Betreff der Abrechnung über das Jahr 1870 in dem Folgenden zu ertheilen:

I. Einnahme von den gemeinschaftlichen Eisenbahnen.

Hinsichtlich der Ertragnisse des Betriebes von 1869 bezieht sich die Deputation auf ihren erstatteten abgesonderten Bericht, sowie über den Betrieb am Weserbahnhofe während des verflossenen Jahres ebenfalls auf einen besonderen Bericht.

Die Einnahmen der Wunstorf-Bremer und Bremen-Geestebahn waren pro 1870 veranschlagt zu 300,000 Thaler, sie haben ergeben 407,244 Thaler 56 Grote, mithin ein Mehr von 107,244 Thaler 56 Grote und zwar in Folge des günstigen Betriebsjahrs 1869, dessen Ueberschüsse im vorigen Jahre zur Einzahlung gelangten. Die Einnahme von vermieteten Wohnungen und Ländereien war 4608 Thaler 65 Grote, mithin 608 Thaler 65 Grote mehr als die veranschlagten 4000 Thaler.

Die Einnahme von der Niederlage und den Krahnanstalten am Weserbahnhofe erbrachte 27,319 Thaler 42 Grote, mithin 1380 Thaler 30 Grote weniger als die veranschlagten 28,700 Thaler, ein Ausfall, welcher, in Anbetracht der durch den Krieg entstandenen Verkehrsstörung, als sehr mäßig bezeichnet werden darf.

Die Lagerplätze am Bahnhof Bremen-Neustadt, für welche eine Einnahme von 1000 Thalern in Aussicht genommen war, lieferten 1491 Thaler 51 Grote, und darf angenommen werden, daß bei dem Eintreten friedlicher Verhältnisse das Resultat ein noch besseres sein werde.

Die Einnahme von Oldenburg für die bremischen Leistungen hat betragen 7580 Thaler Courant und 29,062 Thaler 16 Grote Gold.

Das Materiallager lieferte einen Ueberschuß von 4269 Thalern 48 Groten. Die Summe ist so groß geworden durch den Verkauf verschiedener alter Schienen und Materialien. Die Abrechnung über den Geschäftsbetrieb, sowie eine Aufgabe des Lagerbestandes erfolgt anbei als Anlage 1 und 2.

II. Unterhaltungskosten.

Von den für Unterhaltungskosten bewilligten Beträgen ist unverausgabt geblieben und nicht wieder vorzutragen:

Unterhaltung des Bahnhofs zu Bremerhaven	8.15
" der Zweigbahn Geestemünde-Bremerhaven	10.71
" der Hafenstation Begeßack	448.35
" des Bollwerks zu Burg	15.—
" der Weserbahn, des Weserbahnhofs und Bahnhofs Neustadt	1826.36
" der Brücken über die Weser und den Sicherheitshafen	756.12
" Bewachung und Bedienung der Brücken	249.61
" und Bedienung der Drehbrücken	22.48

jedoch sind hier 915 Thaler wieder vorzutragen, weil die Auswechselung eines Theils der gußeisernen Drehrollen nicht ganz hat beendet werden können.

Allgemeine Verwaltungskosten	557.18
Niederlage und Krahnanstalten am Weserbahnhofe	983.56

III. Verschiedene Anlagen,
in 1871
Specialb
Anlage des Hauptbahnhofs
bewilligt

veranschlagt 1869

1870

Specialb
Erweiterungen auf dem
bewilligt

veranschlagt 1869

die Deputation giebt jedoch
beträffenden Arbeiten wohl keine
beträffenden Erweiterungen
hat daher diese Summe nicht mit
Specialb

Anlage der Weichsels und des
abzuweisen laut Beschluß vom 30. März

veranschlagt 1869

1870

Der Betrag ist jedoch
tragen soll noch verschiedene Summen
Specialb

Spezialantrag vor dem Schuppen II am
veranschlagt 1869

1870

Es wären Werke sind 15
getragen, weil noch einige kleine
Anforderungen bevorstehen. Die

Specialb
Anlage des Hauptbahnhofs Bremerhaven
veranschlagt 1869

1870

Da die Arbeit noch nicht
am 1. März 1869 für 1871 wieder

Specialb
Erstellung eines Lagerplatzes auf
Zur sind bewilligt

veranschlagt 1869

1870

Es werden noch etwa 10
sein, die Deputation beantragt
nachfolgenden Antrags, die gar
nicht.

III. Verschiedene Anlagen, deren Kosten als Nachtrag aus 1869 wieder in 1870 vorgetragen waren.

Specialbudget von 1869 No. 170.

Anlage des Hauptbahnhofs zu Bremen:

bewilligt 1410.—

verausgabt 1869 1237. 6

1870 126.26

„ 1363.32

Rest fällt aus.... 46.40

Specialbudget pro 1869 No. 171.

Erweiterungen auf dem Hauptbahnhofs:

bewilligt 2685.62

verausgabt 1869 1811.35

bleibt zwar 874.27

die Deputation giebt jedoch die Streichung dieser Summe anheim, weil die betreffenden Arbeiten wohl besser erst dann in Angriff zu nehmen sind, wenn die bevorstehenden Erweiterungsarbeiten des ganzen Bahnhofs in Frage stehen. Sie hat daher diese Summe nicht wieder vorgetragen.

Specialbudget pro 1869 No. 172.

Anlage der Weferbahn und des Weferbahnhofs, bewilligt 57,960.—

abzusetzen laut Beschluß vom 30. März und 29. April 1870 „ 2,250.—

„ 55,710.—

verausgabt 1869 24,298.17

„ 1870 28,162.35

„ 52,460.52

bleibt Rest..... 3249.20

Dieser Betrag ist jedoch auf Nachtrag aus 1869 für 1871 wieder vorzutragen, weil noch verschiedene Cautionen und Nacharbeitungen rückständig sind.

Specialbudget pro 1869 No. 173.

Spundwand vor dem Schuppen II am Weferbahnhof bewilligt 12,764. 9

verausgabt 1869 9496. 9

„ 1870 2689.48

„ 12,185.57

„ 578.24

Von diesem Reste sind 150 Thaler auf Nachtrag aus 1869 für 1871 vorzutragen, weil noch einige kleine Rechnungen schweben und verschiedene geringfügige Nacharbeitungen bevorstehen. Die verbleibenden 428.24 sind dagegen zu streichen.

Specialbudget pro 1869 No. 174.

Anlage des Bahnhofs Bremerhaven, bewilligt 18,828.11

verausgabt 1869 11,967.66

„ 1870 6,033.—

„ 18,000.66

„ 819.17

Da die Arbeit noch nicht ganz vollendet ist, sind diese 819.17 auf Nachtrag aus 1869 für 1871 wieder vorzutragen.

Specialbudget pro 1869 No. 178.

Errichtung eines Lagerplatzes auf dem Bahnhof Bremen-Neustadt.

Dafür sind bewilligt 17,508.56

verausgabt 1869 8268.19

„ 1870 7580.48

„ 15,848.67

bleibt 1659.61

Es werden noch etwa 1000 Thaler zur Beendigung der Arbeiten erforderlich sein, die Deputation beantragt jedoch, in der Voraussetzung der Genehmigung des nachfolgenden Antrags, die ganze Summe von 1659.61 wieder vortragen zu dürfen.

Bekanntlich führt ein Fußweg vom Neustadtsdeich von der Eisenbahnbrücke längs des Fußes des Oldenburger Bahndamms nach dem Stationsgebäude und dem Lagerplatz daselbst. Derselbe ist nur etwa $1\frac{1}{2}$ à 2 Fuß breit und wegen des von der Doffirung des Bahndamms herabfließenden Himmelwassers häufig ganz unpassierbar. Da dieser Fußweg sehr viel benutzt wird, erscheint es wünschenswerth, denselben zu verbreitern und mit gutem Wasserabfluß zu versehen. Die Verbreiterung ist dadurch zu erlangen, daß von den anliegenden Grundstücken ein schmaler Landstreifen von je 3 bis 5 Fuß angekauft wird. Die Eigenthümer derselben sind zum Verkauf eines solchen Streifens geneigt, und wird die ganze Anlage mit Einschluß des Landankaufs einen Kostenaufwand von circa 600 Thalern erheischen. Die Deputation empfiehlt sehr die Genehmigung dieser Anlage. Dieselbe hängt zwar nur indirect mit der Anlage des Lagerplatzes am Bahnhof Bremen—Neustadt zusammen, da aber die Ueberschüsse der für diese Anlage bewilligten Gelder ausreichen, um diese Kosten zu decken, so stellt die Deputation anheim, die vorerwähnten $\text{R} 1,659.61$ zum Theil für die Verbesserung des genannten Fußweges verwenden zu dürfen.

Special-Budget pro 1869 No. 179.

Anlage der Hafenstation zu Begejack bewilligt	$\text{R} 3034.53$
verausgabt 1869	" 2902.—
Der Rest von	$\text{R} 132.53$

kann in Wegfall kommen.

Special-Budget pro 1869 No. 180.

Vorarbeiten für die Benloo-Hamburger Eisenbahn: bewilligt $\text{R} 1000.—$	
verausgabt 1869	$\text{R} 671.25$
verausgabt 1870	" 22.18
	" 693.43
und ist der Rest mit	$\text{R} 306.29$

wieder vorzutragen.

IV. Verschiedene Anlagen für 1870 bewilligt.

Special-Budget pro 1870 No. 156.

Anlage des Hauptbahnhofs zu Bremen bewilligt im Budget	$\text{R} 400.—$
nachbewilligt 1./3. Juni 1870	" 1000.—
nachbewilligt 7./9. Decbr. 1870	" 500.—
	$\text{R} 1900.—$
verausgabt	" 1815. 2
Der Rest fällt aus mit	$\text{R} 84.70$

Special-Budget pro 1870 No. 157.

Anlage der Weserbahn und des Weserbahnhofs bewilligt durch Budget $\text{R} 500.—$	
desgleichen für Ausbau der Köcheln'schen Mühle 22./28. Juni	" 350.—
	$\text{R} 850.—$
verausgabt	" 667.53
Der Rest kommt in Wegfall	$\text{R} 182.19$

Special-Budget pro 1870 No. 158.

Anlage des Bahnhofs zu Bremerhaven: durch Budget bewilligt	$\text{R} 1300.—$
verausgabt	" 755.37
übrig geblieben	$\text{R} 544.35$
6./8. Juli bewilligt für Gleise an der Westseite des neuen Hafens zu Bremerhaven	$\text{R} 18,350.—$
die Ausführung ist wegen der politischen Verhältnisse unterblieben, es sind jedoch für Arbeitslöhne und Frachten verausgabt	" 159. 2
und sind daher auf Nachtrag aus 1870 für 1871 wieder vorzutragen $\text{R} 18,190.70$	
Vorarbeiten für die Langwedel-Melzener Bahn: dafür ist am 27. Mai, 1. Juni 1870 bewilligt	$\text{R} 20,000.—$
verausgabt	" 17,692.16
Der Rest	$\text{R} 2,307.56$

ist wieder vorzutragen.

Ueber alle diese Kosten der
Anlagenstellung eingereicht, aus wel-
chen getragen ist.

V. Verwendungen für die
durch Vermittlung der
Land-Anstaltung Anlage
Verbesserungen auf beiden
bewilligt

als weniger erforderlich
ander vorzutragen auf Nachtrag

Die De

Anlage 1.
per Kasse 1. in Rechnung der En-
am 11. Februar 1871.

Mate

Mor

Sage am 31. Decbr. 1869 $\text{R} 25.$
Einfuhr in 1870

Wahrscheinlich am 31. Dec. 1870 " 4,
" 39,
Bewilligung eigener Ge-
Sage am 31. Decbr.
Recht zur Verwendung
Bremen, den 31. Decem

Die Deputat

(gez.) D

Ueber alle diese Posten hat die Deputation der Finanz-Deputation eine Zusammenstellung eingereicht, aus welcher ersichtlich ist, was zu streichen und was wieder vorzutragen ist.

V. Verwendungen für die Buntorf-Bremer und Bremen-Geestebahn durch Vermittlung der Eisenbahndirection in Hannover.

Laut Special-Aufstellung Anlage III sind für Anlagen und Verbesserungen auf beiden gemeinschaftlichen Bahnen bewilligt	Grt. M 748,736. 4. 9
verausgabt	" 350,090. 1. 8
	Grt. M 398,646. 3. 1
abgesetzt als weniger erforderlich	" 1,293. 12. 3
wieder vorzutragen auf Nachtrag aus 1870	Grt. M 397,352. 20. 10

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) Dufwitz. (gez.) H. H. Schröder.

Unter-Anlage 1.

zur Anlage II. der Mittheilung des Senats vom 10. Februar 1871.

Material - Lager.

Abrechnung für 1870.

Lager am 31. Decbr. 1869 M 25,016. 36 Gr.	Verwendungen in 1870 M 12,539. 35 Gr.
Einkäufe in 1870	" 10,639. 22 "
Lager am 31. Dec. 1870	" 27,385. 71 "
Ueberschuß am 31. Dec. 1870	" 4,269. 48 "
	M 39,925. 34 Gr.

Bewilligter eiserner Fond	M 30,000. — Gr.
Lager am 31. Decbr. 1870	" 27,385. 71 "
Bleibt zur Verwendung für 1871	M 2,614. 1 Gr.

Bremen, den 31. December 1870.

Die Deputation für die Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) Dufwitz. (gez.) H. H. Schröder.

Unter-Anlage 2.
zur Anlage II. der Mittheilung des Senats
vom 10. Februar 1871.

Lagerbestand

des Materiallagers der Eisenbahndeputation am 1. Januar 1871.

50	Gußstahlschienen,			
52	Puddelstahlschienen,			
168	Schienen à 21 Fuß lang,			
344	desgl. à 18 " "			
65	desgl. à 15 " "			
4,661	Mittelschwellen,			
1,013	Stoßschwellen,			
232	Weichenschwellen à 10 Fuß lang,			
248	desgl. à 11 " "			
285	desgl. à 12 " "			
264	desgl. à 13 " "			
163	desgl. à 14 " "			
291	desgl. à 15 " "			
732	Stoßplatten,			
1,070	Paar Lajchen,			
2,398	Lajchenschrauben,			
20,800	Hafennägeln,			
4	Stahlweichen,			
5	Weichenböcke ohne Signal,			
25	Gußstahlherzstücke,			
3	Gupferstücke,			
5	Ueberfahrtsstühle für Stoß,			
36	Zinktafeln,			
249	Zinkleisten,			
29	Tafeln gewelltes Zink,			
45,800	Stück 10zöllige Mauersteine,			
1,833,9	Schachtruthen Sand.			
Gesammtbetrag in Summa Gold $\mathfrak{r}$ 27,385.71				

Unter-Anlage 3
zur Anlage II. der Mittheilung des Senats
vom 10. Februar 1871.

Na

über die Verwendung der für
Bremen-Geeße Eisenbahn zum

	Summe
1) Für Herstellung electromagnetischer Unter- werkstätten auf der Bann- hofs-Bremer Bahn mit der Zweigbahn Burg-Strum- Bogge, bewilligt den 29.31. Januar 1868 ...	14,250.-
2) Für Anlagen zu Münch und Götting, be- willigt am 29.31. Januar 1868 ...	5,115.-
3) Für Anlage electro- magnetischer Unterwerke auf der Bremen-Geeße- bahn, bewilligt unter 29.31. Januar 1868 ...	7,000.-
4) Für Erweiterung des Güterverkehrs auf der Station Burg-Strum, bewilligt am 31. Juli am 1. September 1868 ...	1,900.-
5) Für Herstellung von 15 Baumwerkstücken auf der Bahnstrecke Bannhof-Bremen-Geeße- bahn, bewilligt am 2.11. September 1868 ...	9,375.-
Ueberschlag ...	37,640.-

Unter-Anlage 3
zur Anlage II. der Mittheilung des Senats
vom 10. Februar 1871.

Nachweisung

über die Verwendung der für die Anlage der Wunstorf-Bremer und
Bremen-Geeste Eisenbahn zum halben Antheil für Bremen bewilligten
Geldmittel

	Bewilligt			Verausgabt			Nicht wieder vorzutragen			Bleibt zur Verwendung		
	af	fg	s	af	fg	s	af	fg	s	af	fg	s
1) Für Herstellung electromagnetischer Läute- wertsklinien auf der Wun- storf-Bremer Bahn und der Zweigbahn Burg-Lesum- Begejack, bewilligt den 29./31. Januar, 14. Feb- ruar/11. März 1868 ...	14,250	—	—									
verausgabt in 1869. 13374. 2. 1												
verausgabt in 1870. " 53. 18. 7												
.....				13,427	20	8	822	9	4			
2) Für Anlagen zu Achim und Oystrup, be- willigt am 29./31. Januar 1868.....	5,115	—	—									
verausgabt in 1869.....				507	13	—				4,607	17	—
3) Für Anlage electro- magnetischer Läutewerke auf der Bremen-Geeste- bahn, bewilligt unterm 29./31. Januar 1868 ..	7,000	—	—									
verausgabt in 1869.....				6,528	27	1	471	2	11			
4) Für Erweiterung des Güterschoppens auf der Station Burg-Lesum, bewilligt am 31. Juli und 2. September 1868.	1,900	—	—									
verausgabt in 1869 .. 1,440. 7. 9												
verausgabt in 1870 .. " 6. 22. —												
.....				1,446	29	9				453	—	3
5) Für Herstellung von 15 Bahnwärterwohngebäu- den an der Bahnstrecke Wunstorf-Bremen-Geeste- münde, bewilligt am 2./11. September 1868.....	9,391	—	—							9,391	—	—
Uebertrag...	37,656	—	—	21,911	—	6	1,293	12	3	14,451	17	3

	Bewilligt			Verausgabt			Nicht wieder vorzutragen			Bleibt zur Verwendung		
	af	Sp	h	af	Sp	h	af	Sp	h	af	Sp	h
Uebertrag...	37,656	—	—	21,911	—	6	1,293	12	3	14,451	17	3
6) Erweiterung des Güterschoppens auf dem Bahnhofe Neustadt a./R., bewilligt unterm 31. December 1868 und 10. Februar 1869	820	—	—									
verausgabt in 1869.....	af 102.	2	9									
verausgabt in 1870	„ 534.	21	6									
7) Verschiedene Anlagen, Umbauten und Ergänzungen auf der Wunstorf-Bremer und Bremen-Geestebahn; zu Bremens Antheil	83,455	15	—									
siehe Bericht der Eisenbahndeputation vom 24. Mai und Verhandlungen von Senat und Bürgerschaft vom 7. und 9. Juli 1869.												
verausgabt in 1870				123	17	2				83,331	27	10
8) Für Vermehrung des Betriebsmaterials auf den unter Verwaltung der Kgl. Preussischen Eisenbahndirection zu Hannover stehenden Eisenbahnen, bewilligt am 10./23. Juli 1869	327,319	19	9									
verausgabt in 1869.....	af 2436	19	1.5									
verausgabt in 1870. „	83700.	18	4									
9) An Grunderwerbungs-kosten wegen der Bremen-Geestebahn, worüber Seitens der Eisenbahndirection zu Hannover eine Vereinbarung mit den Expropriaten noch nicht hat erreicht werden können, sowie an sonstigen, die Anlage der gemeinschaftlichen Bahnen betreffenden Kosten, wofür 1869 laut Special-Budget Nr. 175 Ort. af 95,194. 15 Sgr. 2 1/2 Pf. bewilligt waren, werden voraussichtlich nur erforderlich sein ca.	40,000	—	—									
Uebertrag...	489,251	4	9	349,991	1	8	1,293	12	3	97,966	20	10

Uebertrag...	489,251
verausgabt in 1870 Geld-Daler 90. zu 110 1/2 gerechnet	
10) Für verschiedene Ergänzungen auf der Wunstorf-Bremer und Bremen-Geestebahn, bewilligt am 25. März und 27. April 1870	
11) Für den Ausbau des zweiten Gleises der Bremen-Geestebahn auf den Strecken Bremen-Burg-Seeum, Gertruden-Losheid und Oldendorf-Stubben, bewilligt am 6./8. Juli 1870	245,8
12) Für Erweiterung des Güterschoppens zu Emden und Herstellung von Nebenbahnen für Reichelder auf den Bahnhöfen Wunstorf, Neustadt, Emden, Seelbald, Burg-Seeum, Bogenhof und Emden, bewilligt unterm 9./11. November 1870	7,7
Summa Courtage ..	748,7
Bremer, den 31. December	
Die Deputa	(94.)
Anlage III.	
zu Verteilung des Ertrags am 10. Februar 1871.	
Bericht der Deputation	
den Betrieb am Bremer	
Brem	

1. Niederlage und
Der Ausbau des Schopp
Ausbau und Reparatur des
Benutzung gestellt werden konnte
jedoch nicht zur Unternehmung d
die zur Verfügung stehenden Mi
werden auch einem Bahnen des

Veranschlagt	Nicht wieder vorzutragen	Rest zur Verwendung
fl.	fl.	fl.
911 — 6	1,293 12 3	14,451 17

636 24 3	183 3
----------	-------

17 2	83,331 27 11
------	--------------

1919 9

	Bewilligt			Veranschlagt			Nicht wieder vorzutragen			Bleibt zur Verwendung		
	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.	fl.
Uebertrag...	489,251	4	9	349,991	1	8	1,293	12	3	97,966	20	10
veranschlagt in 1870 Gold-												
Thaler 90. zu 110 %												
gerechnet				99	—	—				39,901	—	—
10) Für verschiedene												
Ergänzungsbauten auf der												
Wunstorf-Bremer und												
Bremen-Geeste-Bahn, be-												
willigt am 25. März und												
27. April 1870	5,875	—	—							5,875	—	—
11) Für den Ausbau												
des zweiten Gleises der												
Bremen-Geeste-Bahn auf												
den Strecken Bremen,												
Burg-lesum, Geestemünde-												
Logstedt und Oldenbüttel-												
Stubben, bewilligt am												
6./8. Juli 1870	245,850	—	—							245,850	—	—
12) Für Erweiterung												
des Güterschoppens zu												
Stubben und Herstellung												
von Dienstwohnungen für												
Weichensteller auf den												
Bahnhöfen Wunstorf, Neu-												
stadt, Verden, Sebaldis-												
brück, Burg-lesum, Bege-												
sack und Stubben, bewilligt												
unterm 9./11. November												
1870	7,760	—	—							7,760	—	—
Summa Court...	748,736	4	9	350,090	1	8	1,293	12	3	397,352	20	10

Bremen, den 31. December 1870.

Die Deputation für die Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **Duckwitz.** (gez.) **H. H. Schröder.**

Anlage III.

zur Mittheilung des Senats
vom 10. Februar 1871.

Bericht der Deputation für die Häfen und Eisenbahnen, den Betrieb am Weserbahnhofs und am Lagerplatze des Bahnhofs Bremen-Neustadt betreffend

1. Niederlage und Krahnanstalten am Weserbahnhof.

Der Neubau des Schoppens II, welcher Mitte März vollendet war, sowie Ausbau und Reparatur des Schoppens III, welcher am 31. October wieder zur Benutzung gestellt werden konnte, veranlaßten zwar einige Schwierigkeiten, führten jedoch nicht zur Unterbrechung des Betriebes. Durch diese Bauten haben nunmehr die zur Verfügung stehenden Räume eine wünschenswerthe Ausdehnung erhalten und werden auch einem Wachsen des Verkehrs zunächst genügen.

991 1 8	1,293 12 3	97,966 20 10
---------	------------	--------------

Auf die Güterbewegung konnten die in der zweiten Hälfte des Jahres obwaltenden außerordentlichen Verhältnisse einen Einfluß zu üben nicht verfehlen; doch ist derselbe, der sich vornehmlich in den Monaten August und September bemerkbar machte, für das Endresultat, welches gegen 1869 nur einen geringen Ausfall ergibt, nicht in dem Maße nachtheilig gewesen, wie es wohl zu erwarten gewesen wäre.

Im Einzelnen umfaßte
der Krahnbetrieb

1870	1869	weniger
1,627,830 Ctr.	1,702,419 Ctr.	74,589 Ctr.

der Bahnbetrieb

	1870		1869		weniger
abgegangen.....	363,533	Ctr.	370,836	Ctr.	7,303 Ctr.
angekommen.....	629,305	"	700,027	"	70,722 "
Eilgut.....	14,449	"	16,454	"	2,005 "
	1,007,287	Ctr.	1,087,317	Ctr.	80,030 Ctr.

Zur Niederlage gelangten:

1870	1869	mehr
16,471 Ctr.	13,984 Ctr.	2,487 Ctr.

Zur Lagerung auf Zeit wurden declarirt in 828 Contracten:

1870	1869	weniger
60,497 Ctr.	70,410 Ctr.	9,913 Ctr.

An jedem Arbeitstage wurden durchschnittlich 5,804 Centner durch die Krähne, Winden und die Eisenbahn bewegt, gegen 6,100 Centner durchschnittlich in 1869.

Die Einnahmen lieferten einen diesen Zahlen entsprechenden Minderbetrag gegen 1869; es waren dieselben veranschlagt auf 28,700 Thaler, und betrugen sie 27,319 Thaler 42 Grote, gegen 29,029 Thaler 42 Grote im vorigen Jahre.

Es gingen ein für

	1870	1869	
Krahngeld.....	18,156.11	19,520.—	
Lagermiethe.....	7,445.70	7,813.69	
Niederlagegebühr...	1,146.60	1,015.27	
Verschiedenes.....	570.45	680.18	weniger
	27,319.42	29,029.42	1,710.—

Die Ausgaben betrugen:

	1870	1869	
	20,466.16	21,182.66	716.50

Ueberschuß..... 6,853.26 7,846.48 993.22

2. Lagerplatz am Bahnhof Bremen-Neustadt.

Nachdem die von der Eisenbahndeputation am 30. August 1869 beantragten und von Senat und Bürgerschaft am 29. Septbr./8. October v. J. beschlossenen Arbeiten zur Vervollständigung der Gleisanlagen auf diesem Platze im Frühjahr ausgeführt worden waren, begann die Anlage ihren Zweck zu erfüllen und sich als ein werthvolles Glied in die Reihe unserer Verkehrsanstalten einzufügen.

Von den auf dem anliegenden Situationsplane eingezeichneten Einzelplätzen gelang es allerdings bis jetzt erst die beiden kleineren der auf der Bahnfläche belegenen 5 Plätze, zu 150 Thaler, resp. 100 Thaler, und 9 Stück der an der Neustadtwallstraße belegenen 21 Plätze à 50 Fuß Breite à 100 Thaler jährlicher Pacht, fest zu vermieten.

Es haben aber die zur Verfügung gebliebenen Plätze und Gleise mehrfach für den Versand und zu Lagerungen auf Zeit, die nicht vermieteten Krähne zum Aufsetzen von Gütern und somit zur Vermittlung der Schifffahrt mit dem Eisenbahnverkehr benutzt werden können. Für eine solche Verwendung der nicht verpachteten Plätze und Einrichtungen wird eine, dem Tarife für den Weserbahnhof entsprechende Abgabe erhoben.

Der Gleis- (Bahn-) Betrieb
welches sich wimmern durch
die Zufuhr seitens der Plaz-Pla-
Nicht

die Abfahr seitens der Plaz-Pla-
Nicht

Die Krähne sind benutzt
von Krätern mit 1455¹/₁₀, von

Zur Lagerung gebracht v
Die Einnahmen betrugen

a. an Miethe für vern
(die Pachten begi

b. an tarifmäßigen Al
Gleise und Krähne.
mooon jedoch der Ant

erst in 1871 zur Ein
gegen den Ansch
Für die Unterhaltung

gegen den Ansch
Es ist zu sehen, daß der

ihm verbundenen Anstalten bietet
Bemerkung hinsichtlich der zu fest

bei ihm die Erwartung einer zu
in der Anlage derselben von 15

Die Dep

(gez.)

Anlage IV
zur Veranschlagung des Etats
vom 10. Februar 1871.

Bericht der Deputation

die Erbauung eines Gl

Wenn die Eisenbahndeput

Berichte unterließ, Zeichnung und

huppen an Stelle des abgange

nung damit zu entschuldigen

ergründigter Abrechnung, ganz

landenen Güterschuppen, und da

Specialvorlage ablegen zu dürfen.

die berichtende Deputation nicht

Schweizer, welchem der Bundesrath

gewünschte Zeichnung zu überreich

Diesemnach betragen die

des Nachschienengleises zur Verbe

hauptgleiten

Der Gleise-(Bahn-) betrieb umfaßt ein Quantum von $193,341\frac{3}{10}$ Centner, welches sich zusammensetzt durch

die Zufuhr seitens der Platz-Pächter mit	119,718 $\frac{6}{10}$ Ctr.
" " Nicht " "	39,024 $\frac{8}{10}$ "
die Abfuhr seitens der Platz-Pächter mit 13,418 $\frac{6}{10}$ Ctr.	158,743 $\frac{4}{10}$ Ctr.

" " Nicht " " 21,179 $\frac{3}{10}$ " 34,597 $\frac{9}{10}$ "

Die Krähne sind benutzt für das Aufsetzen von $8620\frac{8}{10}$ Centner, und zwar von Pächtern mit $1455\frac{5}{10}$, von Nichtpächtern mit $7165\frac{3}{10}$ Centner.

Zur Lagerung gebracht von Nichtpächtern wurden 16,295 Centner Hölzer.

Die Einnahmen betrugen

a. an Miethe für vermietete Plätze..... $\text{R} 782.71$ Gr

(die Pachten beginnend zu verschiedenen Zeiten)

b. an tarifmäßigen Abgaben für Lagerung, Benutzung der

Gleise und Krähne..... $\text{R} 861.60$ Gr

wovon jedoch der Antheil pro December mit " 153. 8 "

" 708.52 "

erst in 1871 zur Einnahme gelangt demnach pro 1870. $\text{R} 1491.51$ Gr

gegen den Anschlag von $\text{R} 1000.$ —.

Für die Unterhaltung sind verausgabt..... $\text{R} 694.68$ Gr

gegen den Anschlag von $\text{R} 1005.$ —.

Es ist zu hoffen, daß der Verkehr die Vortheile, welche der Platz mit den ihm verbundenen Anstalten bietet, mehr und mehr anerkennen und zu häufigerer Benutzung beziehungsweise zu fester Miethung der Plätze Veranlassung finden wird, daß somit die Erwartung einer zunehmenden Steigerung der Einnahmen, welche sich in dem Anschlage derselben von 1500 Thalern für 1871 ausspricht, nicht unberechtigt sein möge.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) Buß. (gez.) H. H. Schröder.

Anlage IV

zur Mittheilung des Senats
vom 10. Februar 1871.

Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, die Erbauung eines Güterschuppens zu Bremerhaven betreffend.

Wenn die Eisenbahndeputation in ihrem das Budget für 1871 begleitenden Berichte unterließ, Zeichnung und Kostenanschlag über den beantragten massiven Güterschuppen an Stelle des abgängigen hölzernen beizufügen, so dürfte diese Unterlassung damit zu entschuldigen sein, daß der gedachte massive Schuppen, mit sehr geringfügiger Abweichung, ganz eben so projectirt worden ist, wie die bereits vorhandenen Güterschuppen, und daß daher die Deputation glaubte, von einer neuen Specialvorlage absehen zu dürfen. Da diese Letztere jedoch gewünscht wird, verfehlt die berichtende Deputation nicht in der Anlage 1. den Bericht des Bau-Inspector Schweizer, welchem der Baudirector Schröder beistimmt, und in der Anlage 2. die gewünschte Zeichnung zu überreichen.

Diesemnach betragen die Kosten des Schuppens..... $\text{R} 36,800.$ —
des Flachsienengleises zur Verbindung des großen Krahns mit den

Hauptgleisen....." 500.—

mithin der Schuppen... $\text{R} 37,300.$ —

Die weiter im Budget No. 155 aufgeführten 700 Thaler sind für unvorhergesehene Ausgaben angesetzt, so daß das Gesamtbudget für Anlage des Bahnhofes zu Bremerhaven sich auf 38,000 Thaler stellt, deren Bewilligung die Deputation beantragt, indem sie wiederholt, daß nach dem einstimmigen Urtheil sämtlicher Techniker der alte hölzerne Schuppen gegen Regen und Unwetter nicht zu dichten ist, und daher dessen Ersatz durch einen massiven Schuppen dringend erforderlich erscheint.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) Dackwitz. (gez.) H. H. Schröder.

Unter-Anlage 1.

zur Anlage IV. der Mittheilung des Senats
vom 10. Februar 1871.

Bericht des Bauinspectors Schweizer,

betreffend Neubau eines Güterschuppens am neuen Bassin in
Bremerhaven.

Dem verehrlichen Auftrage gemäß überreiche ich hierneben die Zeichnung für den projectirten Neubau des Güterschuppens Nr. 2 b am neuen Bassin zu Bremerhaven nebst Situationszeichnung auf demselben Blatte.

Es geht daraus hervor, daß die Größe des Schuppens genau ebenso wie für die bereits erbauten angenommen ist, und ferner, daß die Nothwendigkeit eintritt, für das wegfallende Eisenbahngleis, welches jetzt den Transport schwerer Güter von und nach dem großen Krähne vermittelt, Ersatz zu schaffen, wenn der große Krahn an der jetzigen Stelle verbleiben soll.

Letzteres ist aber wegen der sehr erheblichen Kosten, welche eine Verlegung desselben erfordern würde, entschieden zweckmäßig. Demnach ist die Anlage eines Flachschienengleises auf dem Perron angenommen, auf welchem die Krahngüter mittelst kleiner Wagen von und nach den Eisenbahnwagen der Drehscheibengleise geschafft werden können.

Die Baukosten dieses Güterschuppens setzen sich wie folgt zusammen:

Oberbau.

Für Anlage eines Flachschienengleises zur Verbindung des großen Krahns mit den Schienengleisen..... 500.—

Hochbauten.

1) Erdarbeiten für Ausheben der Baugrube, Transport der Erde, Sandschüttung, Schlämmen und Wassers schöpfen.....	4823.—
2) Maurerarbeiten.....	10,338.63
3) Steinhauerarbeiten.....	391.54
4) Zimmerarbeiten.....	9397.30
5) Dachdeckerarbeiten.....	5923.54
6) Tischlerarbeiten.....	150.12
7) Schlosserarbeiten.....	3369.36
8) Klempnerarbeiten.....	93.12
9) Glaserarbeiten.....	206.45
10) Malerarbeiten.....	214.62
11) Insgemeinkosten.....	1890.64
	36,800.—
Summa Gold...	37,300.—

Hauptsächlich des im Sp...
e) Insgemeinkosten: für unvorhergesehene Ausgaben, das dieser Posten...
indem für solche unvorhergesehene Ausgaben für Eisenbahngüter im...
Bremer, den 29. Januar

Anlage V.
zur Mittheilung des Senats
vom 10. Februar 1871.

Bericht

eine Nachbesserung für

Nachdem die Zeichnung...
Schloße einigt und die Zeichnung...
16,075 Thaler veranschlagt...
der Anlagen nicht vollständig...
erforderlich, so daß eine Ueberprüfung...
Es ist bei der Ausführung...
Anstände herausgestellt, welche...
eines sicheren Fundaments bei der...
n. i. m., so dürfte eine Ueberprüfung...
besonderen Anstellungen wohl...
ganz Wert in allen Details sehr...
Die Deputation gestattet...
man die Schloße und Weiter...
473.84 zu beibringen.

(gez.) J. J. J.

Anlage VI.
zur Mittheilung des Senats
vom 10. Februar 1871.

Die Deputation zur Verwaltung...
bevollmächtigt zu den Nothwendigkeiten

Im die Ausführung eines...
am Ende mit neuen Belegwerken...
director Berg eingehenden Schätz...
3360 Thaler beträgt.
Das Anwesen ist jetzt...
mit den eingetragenen Nothwendigkeiten...
Es haben sich die bewilligten...
zu sehen im Laufe des Jahres...
während gezeigt.

geführten 700 Thaler sind für
Gesamtbudget für Anlage des
lt, deren Bewilligung die Deputa
n einstimmigen Urtheil sämtlicher
legen und Unwetter nicht zu tödte
Schuppen dringend erforderlich er
t Häfen und Eisenbahnen.
(gez.) H. H. Schröder.

Hinsichtlich des im Specialbudget Nr. 155 ferner aufgeführten Betrags
e) **Zusgemeinkosten:** für unvorhergesehene Fälle 700 Thaler, erlaube ich mir besonders
hervorzuheben, daß dieser Posten nicht für den Bau des Güterschuppens bestimmt,
sondern für solche unvorherzusehende Arbeiten angesetzt ist, welche im Laufe eines
Jahres für Eisenbahnzwecke im Allgemeinen vorzukommen pflegen.

Bremen, den 29. Januar 1871.

Mit Hochachtung
(gez.) **Schweizer.**

Anlage V.
zur Mittheilung des Senats
vom 10. Februar 1871.

Bericht der Baudputation,

eine Nachbewilligung für das Schutzwerk der Schlachte und dessen
Verlängerung betreffend.

ctors **Schweizer,**
ppens am neuen Bassin in
en.

Nachdem die Vollendung der Arbeiten zur Aufhöhung der Ufermauer an der
Schlachte erfolgt und die Schlussrechnung aufgestellt ist, ergibt sich, daß die zu
16,075 Thalern veranschlagten Kosten, wie schon früher befürchtet wurde, zur Deckung
der Ausgaben nicht vollständig ausreichen. Es werden im Ganzen $\text{R} 16,547.64$
erforderlich, so daß eine Ueberschreitung von $\text{R} 472.64$ stattfindet.

reiche ich hierneben die Zeichnung
Nr. 2 b am neuen Bassin zu Brem
a Blatte.
des Schuppens genau ebenso wie
erner, daß die Nothwendigkeit eintr
gt den Transport schwerer Güter vo
th zu schaffen, wenn der große Kral
lichen Kosten, welche eine Verziehung
fig. Demnach ist die Anlage eines
en, auf welchem die Kragengüter mit
umagen der Drehscheibengleise geche

Da sich bei der Ausführung der Aufhöhung mancherlei nicht vorhergesehene
Umstände herausgestellt, welche die Kosten vermehrt haben, wie die Nothwendigkeit
eines tieferen Fundaments bei der Dornkiste, mehrerer Verankerungen an der Schlachte
u. s. w., so dürfte eine Ueberschreitung von pr. pr. 3 % der Anschlagssumme zu
besonderen Ausstellungen wohl umföweniger Veranlassung geben können, als das
ganze Werk in allen Details sehr sorgfältig ausgeführt ist.

Die Deputation gestattet sich daher auf den Fond für Erhöhung der Ufer-
mauer der Schlachte und Weiterführung des Schutzwerks eine Nachbewilligung von
 $\text{R} 472.64$ zu beantragen.

(gez.) **J. D. Meier. Dr.** (gez.) **C. H. Noltenius.**

Anlage VI.
zur Mittheilung des Senats
vom 10. Februar 1871.

B e r i c h t

der Deputation zur Verwaltung der öffentlichen Grundstücke, eine Nach-
bewilligung zu den Nivellements-Kosten des Bremischen Gebiets betreffend.

Für die Ausführung eines umfassenden Nivellements des Bremischen Gebiets
am linken und rechten Weserufer waren im Jahre 1869, nach einer von dem Bau-
director Berg aufgestellten Schätzung der Kosten, vom Senate und der Bürgerschaft
3360 Thaler bewilligt.

Das Nivellement ist jetzt vollendet, controlirt und richtig befunden, die Karten
mit den eingetragenen Nivellementslinien sind der Baudirection in duplo eingeliefert.

Es haben sich die bewilligten 3360 Thaler zur Deckung der Gesamtkosten,
wie schon im Laufe des Jahres 1870 befürchtet wurde, nicht als vollständig aus-
reichend gezeigt.

chen sich wie folgt zusammen:
n.
zur Verbindung des großen Str
..... $\text{R} 500$
en.
Baugrube,
schüttung,
n. $\text{R} 4823.-$
..... $10,338.63$
..... 391.54
..... 9397.30
..... 5923.54
..... 150.12
..... 3369.36
..... 93.12
..... 206.45
..... 214.62
..... 1890.64
Summa Gold $\text{R} 36,800.-$
..... $37,300.-$

