4) In § 23, letzte Zeile, ist nach dem Worte „Klassenabstufung" einzuschalten „und eine Wahl nach Bezirken".
5) In § 32, Absatz 1, Zeile 7, ist nach dem Worte „zurückgewiesen" einzuschalten:
„die Ausfüllung der Stimmzettel muß außerhalb des Wahllocals geschehen. Gedruckte Stimmzettel sind zulässig."
6) Der § 44, Absatz 2, erhält folgende Fassung:
„Die Wahl erfolgt auf zwei Jahre. Fällt die Wahl jedoch auf ein besoldetes Mitglied des Stadtraths, so endet die Amtsdauer des Erwählten erst mit dessen Ausscheiden aus dem Stadtrathe."
7) In § 61 ist statt „in besonderer Sitzung" zu sagen „in gesonderten Sitzungen beider Collegien".
8) In § 69 ist im Eingang der zweiten Zeile vor „Stimmenmehrheit" einzuschalten „absoluter".
9) In § 75, Absatz 2, ist dieselbe Einschaltung vorzunehmen.
10) In § 97, Absatz 5, ist vor den Worten „in der ersten Hälfte des Monats November" und „in der ersten Hälfte des Monats December" beide Male einzuschalten das Wort „spätestens".

Mittheilung des Senats

vom 12. September 1879.

1. Verfassung der Hafenstädte.

Der Senat tritt den Beschlüssen der Bürgerschaft bei und hat die Verkündigung des danach festgestellten Gesetzes angeordnet.

2. Conpirung der kleinen Weser.

Indem der Senat dem in beifolgendem Berichte gestellten Antrage der Baudeputation seine Zustimmung ertheilt, ersucht er die Bürgerschaft, unter Hinweisung auf die am Schlusse des Berichts hervorgehobene Dringlichkeit der Sache, um baldthunliche Beschlußfassung.

Anlage.

Bericht der Baudeputation.

Die Unterbrechung des Separationswerkes oberhalb der Eisenbahnbrücke, welche nothwendig ist, um den Schiffsverkehr in der kleinen Weser zu ermöglichen, hat eine Stromspaltung zur Folge, welche sehr nachtheilige Sandablagerungen in der Einfahrt und dem Fahrwasser verursacht, zu deren Beseitigung fortwährend kostspielige Baggerungen stattfinden müssen. Der durch die Oeffnung des Separationswerkes fallende Strom führt flußabwärts Sand in die kleine Weser, welche unterhalb der Eisenbahnbrücke sich mehr und mehr verflacht, und für die Schiffahrt bei normalem Wasserstand fast unbrauchbar wird, wogegen oberhalb und unterhalb der Kaiserbrücke in der kleinen Weser, so lange das Separationswerk nicht bei mehr als 1,5 Meter Wasserstand überfluthet wird, die einmal hergestellte Tiefe sich hält, da die Weser auf dieser Strecke von Sandablagerungen so ziemlich frei bleibt und eine durchgängige Tiefe von 2 Metern hat, die für den Schiffsverkehr genügt. Die verminderte Wassermasse der großen Weser reicht aber nicht aus, den Sand weiter zu spülen, welcher somit im Fahrwasser ablagert, so daß beispielsweise zum Weserbahnhof nur Schiffe von 1,5 bis 2 Meter Tiefgang gelangen, wogegen oberhalb der Einfahrt zur kleinen Weser und unter-

halb des Woltmershauser Kanales, wo große und kleine Weser wieder vereinigt in einem Schlauch abfließen, die eigene Kraft des Stromes genügt, das Fahrwasser rein zu halten, so daß auf beiden Strecken nur geringe Baggerungen zur Nachhülfe nöthig bleiben. War diese Mangelhaftigkeit des Strombettes schon bisher bei einem Tiefgang der Schiffe von 1,5 Meter äußerst störend, so ist eine durchgreifende Abhülfe schlechterdings unabweisbar geworden, seitdem eine Vertiefung der Fahrrinne eingetreten ist, die Schiffen mit größerem Tiefgang gestattet, aufzukommen, was dann zur Folge hat, daß die Ladungsinteressenten den berechtigten Anspruch erheben, daß die Schiffe nicht vor der Stadt liegen bleiben, sondern in dieselbe hineinfahren sollen, um daselbst zu löschen und zu laden, was jetzt nicht möglich ist. Es kommt hinzu, daß der einzige, für tiefgehende Schiffe geeignete Lösch- und Ladeplatz, der Sicherheitshafen, durchgehends überfüllt ist und anderweitige geeignete Löschplätze beschafft werden müssen.

Die Beseitigung der geschilderten Stromspaltung wird also nicht länger hinausgeschoben werden dürfen. Eine Schließung der vorhandenen Einfahrt in die kleine Weser würde zur Folge haben, daß sämmtliche Schiffe, um in die kleine Weser oder aus derselben in die große Weser zu gelangen, die Eisenbahnbrücke passiren müßten. Wollte man nun nicht, was den Schiffsverkehr schwer beeinträchtigten würde, denselben auf Fahrzeuge, welche den Mast streichen können, beschränken, so würde die Nothwendigkeit eintreten, die Eisenbahnbrücke auch an der Neustadt, wie an der Altstadtseite, mit einem Drehjoch zu versehen. Eine derartige Einrichtung würde aber so kostspielig und weitaussehend sein, daß es sich nicht empfiehlt, diesen Ausweg weiter zu verfolgen. Von der Schließung der Einfahrt wird also abgesehen werden müssen.

Es erübrigt mithin nach dem darüber erstatteten technischen Bericht des Wasserbauinspectors **Heineken** nur die Coupirung der kleinen Weser hart unterhalb der Eisenbahnbrücke und etwa parallel der letzteren, welche in der Höhe des Separationswerkes von 1,5 Metern über Null, in der Mitte 0,6 Meter niedriger, in gebrochener Linie, die Spitze nach oben gerichtet, um für die Ufer die Wirkung des Uebersturzes thunlichst aufzuheben, vorgeschlagen wird, wie die beiden zur Veranschaulichung hieneben überreichten Risse näher ausweisen. Durch einen derartigen Abschluß der kleinen Weser würde nach dem Bericht des Wasserbauinspectors **Heineken** verhindert werden, daß aus der großen Weser bei einem Wasserstand von weniger als 1,5 Metern eine Strömung in die kleine Weser hineinfällt; die ganze Wassermasse würde vielmehr der großen Weser erhalten bleiben. Die erwünschte Folge für die letztere würde dahin gehen, daß die Kraft des Stromes ausreichen würde, auch auf dieser Strecke, namentlich vor dem Weserbahnhof, das Fahrwasser von Sandablagerungen frei zu halten, so daß für die Folge nur diejenigen Baggerungen statt zu finden brauchten, welche naturgemäß immer erforderlich bleiben zur gelegentlichen Nachhülfe, oder im Interesse der Liege-, Lösch- und Ladeplätze, oder in Anlaß der starken Pfeiler der Eisenbahnbrücke, besonders des Drehpfeilers 2c. Die Baggerungen würden also erheblich abnehmen und dennoch eine bessere Tiefe des Fahrwassers erzielt werden. Die kleine Weser aber würde durch die Coupirung in zwei Bassins getheilt, eins oberhalb der Eisenbahnbrücke mit der jetzigen Einfahrt, das andere unterhalb derselben mit dem Zugang stromabwärts, beide gegen Sandablagerungen geschützt, so lange nicht das Separationswerk überschwemmt ist, so daß auf den ziemlich unveränderten Bestand der Tiefe, wenn einmal hergestellt, gerechnet werden darf, und Untiefen, welche durch vorübergehend einströmendes Oberwasser verursacht werden, mit einem verhältnißmäßig geringen Aufwand an Baggerkosten hinweggeräumt werden können. Sowohl der Weserbahnhof, als auch die untere Strecke des Neustadtsdeichs von der Eisenbahnbrücke weiter abwärts, die bisher für Lösch- und Ladezwecke überall nicht verwandt werden konnte, wird nach Herstellung der Coupirung und einmaliger Ausbaggerung dieser unteren Strecke der kleinen Weser dafür geeignet werden.

In dieser Coupirung kann denn auch eine erhebliche Belästigung der Schiffahrt nicht gefunden werden. Abgesehen von Ruder-, Dielen- und Sandschiffen kommt ein nennenswerther Schiffsverkehr aus oder in die kleine Weser direct unter

der Eisenbahnbrücke hindurch nicht vor, selten wird dieser Weg bei genügendem Wasserstand von den stromabwärts bestimmten Flössen benutzt, welche in die große Weser ebenso gut durch die bereits vorhandene Einfahrt, in welcher später die Strömung wegfallen und Stauwasser sein wird, fahren können. Sehr eingehende Untersuchungen sind durch die Rücksichten auf den Abfluß des Hochwassers veranlaßt, worüber die auf der zweiten Anlage enthaltene, vom Bauinspector **Heineken** ausgearbeitete, Tabelle in Bezug genommen wird, und geht das Ergebniß dahin, daß derselbe nach der bestimmten Ansicht der Techniker eine nachtheilige Einwirkung nicht erleiden wird, theils wegen der bereits eingetretenen durchgängig erheblichen Vertiefung der Flußsohle unterhalb der Eisenbahnbrücke, welche durch die vorgenommenen sorgfältigen Vermessungen hat constatirt werden können, theils weil mit Sicherheit auf eine gleiche Vertiefung der großen Weser auf der hier fraglichen Strecke in Folge der Coupirung gerechnet werden darf; das Abflußprofil wird durch die Coupirung mehr gewinnen, als ihm durch die Coupirung verloren geht. Wie eine genaue Vergleichung der Vermessungszahlen der Anlage 2 ergiebt, sind gegenwärtig die Abflußprofile an den Brücken über die große und kleine Weser, sowie an der Eisenbahnbrücke ungünstiger, als unmittelbar weiter stromabwärts, und zwar wird das wirklich functionirende Abflußprofil vermöge der durch die vielen Pfeiler verursachten Contraction noch beschränkt. Nach vollendeter Coupirung würde dem Bericht der Techniker zufolge selbst nach Absatz der dadurch eintretenden Verringerung des Abflußprofiles das letztere unterhalb der Eisenbahnbrücke noch größer bleiben als an den Brücken. Durch die in Folge der Coupirung eintretende Vertiefung der Sohle wird aber nach dem Gutachten der Herren Oberbaudirector **Franzius** und Bauinspector **Heineken** das Abflußprofil sehr bald mindestens dieselbe Ausdehnung erreichen, wie gegenwärtig oberhalb der Kaiserbrücke, so daß eine Beeinträchtigung des Abflusses des Hochwassers nicht besorgt zu werden braucht.

Die Herstellung der Coupirung aus Faschinen wird einen Kostenaufwand von circa ℳ 5 700 verursachen, eine Summe, welche in Folge dieser Anlage, im Fall ihrer baldigen Ausführung, voraussichtlich noch in diesem Jahre an Baggerkosten gespart werden wird. Der für Baggerungen bewilligte Fonds wird zur Deckung dieser Kosten ausreichen, die Verwendung bedarf indessen der Genehmigung. Sehr dringend empfiehlt sich die Ausführung noch für dieses Jahr, weil andernfalls fast ein volles Jahr dafür verloren ginge, da eine derartige Coupirung sicher nur bei niedrigem Sommerwasser ausgeführt werden kann. Aus diesem Grunde ist der Deputation denn auch an einer baldigen Beschlußnahme über ihren Antrag gelegen, weil es dahinsteht, wie lange in dieser Jahreszeit auf die Fortdauer des jetzigen niedrigen Wasserstandes gerechnet werden darf.

Die Handelskammer, welcher das Project zur Prüfung mitgetheilt worden ist, hat ihr Gutachten dahin abgegeben, daß sie die Ausführung nur empfehlen könne.

Die Baudeputation erbittet sich daher die verfassungsmäßige Genehmigung, die Coupirung der kleinen Weser, wie näher angegeben, herzustellen und die Kosten im Belaufe von ℳ 5 700 dem laut Specialbudget Nr. 68 sub II., 1 b bewilligten Fonds für Baggerungen ꝛc. zu entnehmen.

(gez.) **Hermann Gröning.** (gez.) **W. Ichon.**

3. Umbau des Gefangenhauses.

Der Senat läßt der Bürgerschaft hieneben einen gemeinsamen Bericht der Gefängnißdeputation und der Baudeputation, den Umbau des Gefangenhauses betreffend, zugehen und ersucht die Bürgerschaft, indem er sich mit dem Antrage der Deputationen einverstanden erklärt, ihm hierin beizutreten.

Anlage.

Bericht.

In Erledigung des Commissoriums vom 21./30. Mai d. J. (Verhandl. pag. 313, 314) erlauben sich die unterzeichneten Deputationen wie folgt, zu berichten.

Nach Maßgabe des als Anlage zu dem angeführten Beschluß der Bürgerschaft abgedruckten Commissionsberichtes hat dieselbe den laut Budget unter den außerordentlichen Ausgaben sub 8 beantragten Ausbau des Hintergebäudes des Gefangenhauses (vergl. Verhandl. pag. 458) abgelehnt, weil nach der Ansicht der Commission das Detentionshaus nicht als definitives Gefangenhaus in Aussicht genommen werden sollte, als auf einem nicht dafür geeigneten Platz errichtet, daher es sich um so weniger empfehle, die für den Umbau beantragten ℳ. 14 500 daran zu wenden, als theils das Reichsgesetz wegen des Strafvollzuges in Aussicht stehe, dessen vielleicht weitgreifenden Ansprüchen voraussichtlich demnächst werde genügt werden müssen; theils nach der Auskunft von Mitgliedern der Deputation wegen Herstellung von Gerichtslokalen von dieser Deputation bei dem in Berathung begriffenen Project eines neuen Gerichtshauses in demselben oder doch in einem damit verbundenen besonderen Gebäude Räume für Untersuchungsgefangene hergerichtet werden sollen, so daß augenblicklich das Bedürfniß für den Umbau nicht mit Sicherheit übersehen werden könne. Endlich aber werde durch das Project einem vorzugsweise der Beseitigung bedürftigen Mangel, der Ueberfüllung der Kellerräume für Bettler und Vagabonden, nicht abgeholfen.

Die Commission empfiehlt daher es bei provisorischen Einrichtungen bewenden zu lassen, und nur die dringendsten Bedürfnisse, welche sich geltend gemacht hätten, mit einem ermäßigten Kostenaufwand zu erledigen, nämlich die Beschaffung der erforderlichen Reinigungs- und Desinfectionseinrichtungen, durch welche den sanitären Ansprüchen genügt werde; ferner ausreichender Räumlichkeiten zur Aufnahme der Vagabonden, nebst Lokalen für die Aufseher, und einer Anzahl Einzelzellen. Zu dem Ende ist von der Commission ein vorläufig zu ℳ. 8 000 Kosten veranschlagtes Project vorgelegt, nach welchem das obere Stockwerk der Hauptwache für die Gefangenen eingerichtet, im Detentionshaus aber neue Reinigungs- und Desinfectionseinrichtungen hergestellt und das Verhörszimmer nebst Vorzimmer zu vier Zellen umgebaut werden sollen.

Die genaue Bearbeitung dieses Projectes durch den Bauinspector **Rippe** hat zunächst ergeben, daß dasselbe statt der veranschlagten ℳ. 8 000 laut specificirter Berechnung einen Kostenaufwand von ℳ. 12 100 verursachen würde, also nahezu dieselbe Summe, wie das Deputationsprojekt. Für die Hauptwache haben nämlich außer den für die Bauten vorgesehenen ℳ. 3 900, theils in Anlaß der Beschaffenheit dieses Gebäudes, eine Einschubdecke der Zwischenbalkenlage, neue Treppen und Abortsanlagen, theils wegen der Anlage von acht neuen Zellen, ein Spazierhof nebst Einfriedigungen, ferner ein Torfschuppen für die Dienstwohnung des Distriktspolizeikommissärs und eine neue Wand, welche sich als nothwendig herausgestellt hat, berücksichtigt und veranschlagt werden müssen, wodurch sich die Kosten des Umbaues auf ℳ. 7 200 erhöhen; für das Detentionshaus aber steigerten sich die zu ℳ. 4 000 veranschlagten Kosten um ℳ. 900 wegen der Nothwendigkeit, einen neuen Torfschuppen herzustellen. Eine Erörterung der Frage sodann, ob denn durch einen so kostspieligen Ausbau der Hauptwache den an neue Gefängnißräume zu stellenden Ansprüchen entsprochen werde, führte zu dem Resultat, daß eine Verlegung der größeren Haftlokale für die Vagabonden und Bettler nebst der dafür erforderlichen Aufseherwohnung in das Erdgeschoß und den ersten Stock des jetzt als Torfmagazin dienenden Theiles des hinteren Flügels des Gefangenhauses unter gleichzeitigem Anbau eines vergrößerten Torfschuppens auf dem hinteren Hofplatz, den Vorzug verdiene und mit verhältnißmäßig geringen Mehrkosten ausgeführt werden könne, daß aber von der Errichtung der acht neuen Einzelzellen in der Hauptwache mit Rücksicht auf den dafür erforderlichen erheblichen Kostenaufwand und weil das Project ohnehin nicht vollständig befriedigte, für jetzt Abstand genommen werde.

Die Einzelheiten des jetzigen Projects sind aus der in der Anlage überreichten Zeichnung näher ersichtlich. Man erhält darnach für die Vagabonden im Erdgeschoß und ersten Stock des hinteren Flügels des Gefangenhauses durch Einziehen massiver Wände 8 Zellen von zusammen 70 qm Flächeninhalt, nebst den erforderlichen Corridors und der Aufseherwohnung, mithin per Kopf ca. 1,5 qm Flächeninhalt gerechnet, Räumlichkeiten für 45—48 Personen, oder gegen die bestehenden Einrichtungen ein Mehr für reichlich 35 Personen in geeigneten, nicht zu großen

Abtheilungen. In einem Theil des Kellers, welcher bisher zur Aufnahme der Vagabonden diente, werden die Reinigungs- und Desinfectionseinrichtungen hergestellt, nämlich geräumige Badestuben für Männer und Weiber, dazwischen der Desinfectionsapparat, an der anderen Seite die Zimmer zur Aufbewahrung der unreinen Kleider, ferner nach den Geschlechtern getrennt, die erforderlichen Dunkelarrestzellen. Im oberen Geschoß verbleibt es sodann bei der Einrichtung von vier Einzelzellen durch Einziehung von Wänden, an Stelle des Verhörszimmers nebst Vorzimmer, statt dessen der im Erdgeschoß befindliche Sitzungssaal mit Nebenzimmer Verwendung findet; eine fünfte neue Zelle wird in den Anbau verlegt. Der neue Torfschuppen findet seinen Platz hinter dem Anbau im Hof, wo er nicht im Wege ist. Einschließlich der erforderlichen Ventilationseinrichtungen sind die Kosten dieser sämmtlichen baulichen Aenderungen und Anlagen nach genauer Specification auf ℳ. 7 000 veranschlagt, zu denen die in den früheren Vorlagen noch nicht berücksichtigten Kosten der Einrichtung mit ℳ. 1000 hinzukommen, die Gesammtkosten somit auf ℳ. 8 000, eine Summe, auf welche die Beträge der Posten des Specialbudgets Nr. 65 unter III. 6 = ℳ. 850 bis auf die noch nicht verwandten ℳ. 400 und pos. 8 der außerordentlichen Ausgaben = ℳ 14 500, zusammen ℳ. 14,900 ermäßigt würden. Es wird nach diesem Plane allen Ansprüchen in Betreff der Reinigungsanstalten und der größeren Haftlocale vollständig, dem Anspruch wegen der Vermehrung der Einzelzellen zwar ungenügend, aber doch einigermaßen Genüge geleistet, zumal auch die für den bisherigen Torfraum in Aussicht genommenen Gefangenlocale, die in erster Reihe allerdings für Vagabonden bestimmt sind, aushülfsweise sich auch für sonstige Detinirte verwenden lassen, da sie über das Durchschnittsbedürfniß hinausgehen. Die Einrichtungen des Gefangenhauses würden somit dauernd erheblich verbessert. Im Uebrigen wird dem etwaigen Bedürfniß wegen Beschaffung vermehrter Einzelzellen nicht präjudizirt. Sollte es erforderlich sein, so wird im Verlauf der Zeit stets darauf zurückgegriffen und ebenso gut wie jetzt u. A. das in Anregung gebrachte Project eines Ausbaues des Civilgefängnisses in weitere Erwägung gezogen werden können.

Der Commission der Bürgerschaft hat das jetzige Project vorgelegen und hat eine gemeinschaftliche Berathung desselben stattgefunden, bei welcher von denjenigen Mitgliedern, welche an derselben Theil nahmen, deren Einverständniß ausgesprochen ist.

Hiernach wird gebeten,

den beantragten Umbau des Gefangenhauses nach den jetzigen Vorschlägen zu genehmigen und der Baudeputation die Kosten desselben, einschließlich der Einrichtung mit ℳ. 8 000 auf pos. 8 der außerordentlichen Ausgaben des diesjährigen Budgets zu bewilligen.

Die Gefängnißdeputation.

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

Die Baudeputation.

(gez.) **Hermann Gröning.**
(gez.) **Lahmann.**

4. Uelzen-Langwedeler Eisenbahn.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen hat einen Bericht, betreffend Ergänzungsbauten an der Uelzen-Langwedeler Eisenbahn, übergeben, welchen der Senat der Bürgerschaft zu ihrer Beschlußfassung unter Vorbehalt seiner Erklärung mittheilt.

Anlage.

Bericht.

Bei der diesjährigen Bereisung der Uelzen-Langwedeler Bahn behufs Untersuchung des Zustandes der Bahn und Feststellung etwa erforderlicher Ergänzungsarbeiten am 19. v. M. befand sich dieselbe nach dem Bericht des Bauinspektor **Fischer** bezüglich ihrer baulichen Unterhaltung in gutem Zustande,

namentlich waren die Böschungen überall gut befestigt und bewachsen und die Hecken-, Busch- und Baumpflanzungen soweit gediehen, daß auf weitere Strecken die provisorischen Drahtzäune hatten beseitigt werden können. Zu den für 1880 vorgeschlagenen, auf der Anlage verzeichneten Ergänzungsbauten bemerkt die Deputation das Folgende:

Tit. II. 1. 2. 3. Die Anpflanzungen von Hecken und Busch erweisen sich als sehr nützlich für den guten Zustand der Bahn und da wie in diesem, so auch im nächsten Jahre wieder Schutzstreifen umgepflügt werden, empfiehlt es sich, mit dem Bepflanzen derselben fortzufahren, (Verhdlg. 1878, Seite 435), auch die Schneezäune, wo solche erforderlich werden, an geeigneten Stellen durch Busch zu ersetzen.

Tit. IV. Das als provisorische Wasserstation auf Bahnhof Langwedel hergestellte Holzgerüst, welches zwei schmiedeeiserne große Cysternen trägt, fand sich schon im vorigen Jahre so sehr von Fäulniß angegriffen, daß ein Neubau unabwendbar schien, dessen Aufschub nicht ohne Bedenken zugestanden wurde. Die jüngsten Untersuchungen ergaben nun die Nothwendigkeit, den jetzt nicht länger zu verschiebenden Neubau thunlichst zu beschleunigen und zu dem Ende alle Vorbereitungen dazu noch in diesem Jahre zu treffen, namentlich die nöthigen Baumaterialien sofort zu beschaffen, damit der Bau im nächsten Frühjahr ohne Verzug in Angriff genommen werden kann. Von den ℳ. 7 000, auf die der Bau veranschlagt ist, hat die Deputation, wie das für den nun eingetretenen Fall im vorigen Jahre mit der betriebsführenden Verwaltung verabredet war, ℳ. 3 000 auf den Dispositionsfond 1879 zur Verfügung gestellt und den Rest mit ℳ. 4 000 für 1880 aufgenommen.

Alle Vorschläge der Anlage sind reiflich geprüft und als Verbesserungen und Vervollständigungen der Bahn anzuerkennen, die Deputation ersucht daher, die dafür veranschlagten ℳ. 12 300 auf das Budget 1880 für außerordentliche Verwendungen, „Anlage der Uelzen-Langwedeler Bahn", zu bewilligen und sie dadurch in den Stand zu setzen, dem Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft rechtzeitig (nach dem Vertrage vor dem 1. November) die Genehmigung derselben zugehen lassen zu können.

(gez.) **Buff.** (gez.) **Beurmann.**

Unteranlage.

Tit. I. Grunderwerb, Erdarbeiten und Durchlässe.

1) Verbreiterung des Bahndammes km 48,8—49,1; 49,9—50,4 und 51,175—51,450	ℳ.	900.—
2) Röhrendurchlaß km 79,2 und 92,535 à ℳ. 75.	„	150.—
Summa Tit. I...	ℳ.	1 050.—

Tit. II. Einfriedigungen, Hecken und Schneezäune.

1) Vervollständigung der Hecken und Baumpflanzungen	ℳ.	2 000.—
2) Laubholzpflanzungen auf Brandschutzstreifen ...	„	2 000.—
3) Buschpflanzungen gegen Schneewehen.....	„	1 000.—
Summa Tit. II...	„	5 000.—

Tit. IV. Locomotivschuppen und Wasserstationen.

1) Massives Wasserstationsgebäude auf Bahnhof Langwedel	ℳ.	4 000.—
2) Ladekrahn beim Wasserstationsgebäude Uelzen — ℳ. 150 — für Bremen die Hälfte.....	„	75.—
Summa Tit. IV...	„	4 075.—
Transport...	ℳ.	10 125.—

Transport...	ℳ.	10 125.—

Tit. VI. Dienstgebäude und Wärter-Etablissements.

1) Schutzgitter an Fensterscheiben der äußeren Thüren	ℳ.	150.—
2) 3 Küchen-Ausgüsse für Dienstwohnungen, Hauptgebäude Soltau	„	120.—
3) Dachrinnen und Fallrohre am Beamtenwohnhaus Langwedel	„	150.—
4) Wetterseiten der Wärterwohnhäuser Nr. 22 und 76 mit Schiefer bekleiden à ℳ. 150	„	300.—
5) 2 Weichenstellerbuden auf dem Bahnhofe Uelzen — ℳ. 1500 — für Bremen die Hälfte	„	750.—
Summa Tit. VI...	„	1 470.—

Tit. IX. Insgemein.

Für kleinere unvorhergesehene Ausgaben	ℳ.	705.—
Summa Tit. IX...	„	705.—
Totalsumme...	ℳ.	12 300.—