11. Exportbonification für hier gebrautes Bier.

Die Bürgerschaft genehmigt das Gesetz, betreffend die Consumtionsabgabe für die zur Bereitung von Bier verwendeten Stoffe, wie solches von der Steuerdeputation vorgelegt, und zwar

a. den Absatz 25 a unverändert,
b. den Absatz 25 b unter Wegfall der Worte „und von Syrup aller Art",
c. den Absatz 25 c zu fassen: „von allen anderen Malzsurrogaten, mit Ausnahme von Zucker, welcher frei ist". — Sie lehnt die vom Senat vorgeschlagene Erhöhung der Abgabe auf fremdes Bier ab, ersucht den Senat um Veröffentlichung der ganzen Consumtionsrolle mit den beschlossenen Abänderungen im Gesetzblatt und sonst geeigneter Weise und ist mit der vom Senat beantragten Abänderung der Ueberschrift einverstanden.

Sie genehmigt ferner das Gesetz, betreffend Rückvergütung der Mahlabgabe bei der Ausfuhr hier gebrauten Bieres in der von der Steuerdeputation vorgelegten Fassung, jedoch mit den zu §§ 8, 9 und 10 vom Senat beantragten Aenderungen.

Sie beschließt die Ausdehnung der Besteuerung der Surrogate und des Gesetzes wegen Rückvergütung auf die dem deutschen Zollgebiete angeschlossenen Theile des Landkreises und der Südervorstadt, nach Maßgabe der dort gültigen Mahlabgabe im Verhältniß zur Abgabe des Freihafengebiets und beauftragt die Steuerdeputation mit Vorlage des dafür erforderlichen Gesetzes.

Mittheilung des Senats

vom 19. September 1879.

1. Finanzbericht über die ersten acht Monate.

Der Senat theilt hieneben der Bürgerschaft den Bericht der Finanzdeputation über den Staatshaushalt der ersten acht Monate mit.

Anlage.

Bericht.

Das diesjährige Budget ist auf ℳ. 11 483 322 in Ausgabe und ℳ. 10 597 700 in Einnahme festgestellt und danach das Deficit auf ℳ. 885 622 berechnet. (Vhdlg. pag. 240.)

Einige Einnahmen hatten am 31. August den Anschlag bereits überstiegen, nämlich von den außerordentlichen Einnahmen Grundstücke ℳ. 2 851.41, Beiträge für Straßenanlagen ℳ. 4 015, unvorhergesehene Einnahmen ℳ. 10 693.19, Kriegsentschädigung ℳ. 11 997; von den ordentlichen Einnahmen Saldo des Straßenbaues ℳ. 3 500, Rückstände der Einkommensteuer ℳ. 14 246.31, Maskenbälle ℳ. 200. Als nicht veranschlagte Einnahme gingen ein: Antheil an Nachsteuer ℳ. 3 929.18, rückständige Seeschiffahrtsabgabe ℳ. 190.88. Um die

Summe dieser Mehrbeträge	ℳ.	51 622.97
steigt die Solleinnahme von	„	10 597 700.—
auf	ℳ.	10 649 322.97
davon sind bis Ende August eingegangen	„	6 107 035.09
und müssen anschlagsgemäß noch eingehen	ℳ.	4 542 287.88

Zu den Ausgaben sind nachbewilligt:

Regierungskanzlei, p. 93, 188	ℳ.	1 000.—
Polizeidirection, p. 249, 263	„	1 500.—
Hochbau, p. 59, 65, 273, 316	„	4 450.—
Uebertrag	ℳ.	6 950.—

Uebertrag...	ℳ. 6 950.—	
Quartierwesen, p. 247, 263, 431, 435	„ 24 200.—	
Straßenbau, p. 241, 246, 255, 260.	„ 9 047.69	
Correctionsplan, p. 236, 255.....	„ 6 666.66	
	ℳ. 46 864.35	
nachträglich gestrichen, Kälberdeichsiel, p. 293, 315	„ 10 000.—	
		ℳ. 36 864.35
Dadurch vermehrt sich der Ausgabenetat von.....		„ 11 483 322.—
auf.....		ℳ. 11 520 186.35
Die Solleinnahme beträgt wie oben.....		„ 10 649 322.97
Mithin ermäßigt sich das Deficit auf.....		ℳ. 870 863.38

Bei obiger Aufstellung sind die Einzahlungen der Straßenbauverwaltung, ℳ. 19 903.79, und eine Einzahlung von ℳ. 1 409.65 auf **Johann Höpken's** Legat nicht berücksichtigt, weil sie nur durch die Kasse gehen.

Was die Aussichten für die letzten vier Monate des Jahres betrifft, so ist von den außerordentlichen Einnahmen ein Ertrag von etwa ℳ. 40 000 zu erwarten. Die ordentlichen Einnahmen, mit Ausschluß der hannoverschen und der Langwedler Bahn, der Gasanstalt, des Weinkellers und der directen Steuern, haben in den letzten vier Monaten 1878 rund ℳ. 1 800 000 betragen (ohne Spielkartenstempel). Von Grund-, Erleuchtungs- und Wassersteuer stehen noch rund ℳ. 575 000 aus. Die Einschätzungen zur Einkommensteuer ergeben, vorbehältlich der eingegangenen Reclamationen, rund ℳ. 1 992 000 (Anschlag ℳ. 1 920 000). Rechnet man für Ausfälle und Rückstände acht Procent der eingeschätzten Summe (im Jahre 1878 betrug dieser Abgang 9¼ Procent), so bleibt eine bare Einnahme von rund ℳ. 1 833 000. Davon sind bis Ende August erhoben ℳ. 1 207 200.45, und es würden noch zu erwarten sein etwa ℳ. 626 000. Von den beiden Eisenbahnen, der Gasanstalt und dem Weinkeller sollen nach den Anschlägen noch eingehen ℳ. 1 512 000, da jedoch bekanntlich die Gasanstalt den Anschlag nicht erreichen wird, darf man wohl nur auf höchstens ℳ. 1 480 000 rechnen. Nach diesem Ueberschlage würde noch auf eine Einnahme von etwa ℳ. 4 521 000 zu rechnen sein, während der Rest der Solleinnahme (s. oben) ℳ. 4 542 287.88 beträgt. Es braucht indeß kaum bemerkt zu werden, daß der wirkliche Eingang der obigen Summe mehr oder weniger zweifelhaft ist.

Die wichtigeren Einnahmen der ersten acht Monate ergeben sich aus folgender Tabelle:

	Anschlag 1879	Einnahme bis 31. August 1879	1878	1877	1876	1875	1874	1873
Wunst.-Geeste-B.	1 300 000	394 616	501 765	395 360	397 122	446 361	578 293	409 056
Langwedl. Bahn	350 000	233 068	179 019	254 148	233 993	220 204	213 004	71 911
Weserbahnhof	195 000	119 680	120 676	111 737	101 600	85 345	93 726	83 474
Bremerhaven	200 000	119 132	106 725	112 992	115 379	116 293	122 509	97 044
Grundsteuer	1 038 200	691 943	692 363	686 569	653 799	564 566	416 039	370 076
Erleuchtungssteuer	489 400	318 888	323 606	325 361	264 563	231 426	198 526	202 899
Wassersteuer	179 300	120 910	122 320	118 587	99 203	113 545	108 417	—
Consumtionsabgabe	1 200 000	733 450	708 492	737 103	773 087	770 619	808 652	696 646
Umsatzsteuer	750 000	440 311	405 273	500 848	421 960	440 892	478 514	533 374
Güterdeclarationen	70 000	50 868	48 926	50 620	46 587	47 148	52 745	76 177
Erbschaftssteuer	150 000	108 628	280 010	151 356	119 415	126 178	263 323	100 812
Umsatz v. Immobil.	200 000	156 385	165 116	240 311	251 594	351 443	419 564	338 298
Seeversicherungen	95 000	58 347	57 995	54 193	63 568	66 964	69 470	71 304

Im Ganzen sind in den ersten acht Monaten an ordentlichen Einnahmen nach Abzug der Einkommensteuer, eingegangen 1879 ℳ. 4 557 426.91, 1878 ℳ. 4 726 567.24, 1877 ℳ. 4 825 368.76, 1876 ℳ. 4 645 544.57, 1875 ℳ. 4 549 099.70.

Die Kasse betrug am 1. Januar (pag. 85).....	ℳ. 1 271 551.77
Einnahme bis zum 31. August.....	„ 6 107 035.09
Einzahlungen der Straßenverwaltung und Höpken Legat.....	„ 21 313.44
	ℳ. 7 399 900.30

	Uebertrag...	ℳ. 7 399 900.30
Ausgabe für 1879 bis Ende August.....	ℳ. 7 271 091.15	
Ausgabe für Restverwaltung bis Ende August „	78 546.98	
		„ 7 349 638.13
	Kasse am 1. September.....	ℳ. 50 262.17

Am 1. September 1878 hatten dagegen die Ausgaben die Einnahme um ℳ. 148 179.69 überschritten, 1877 um ℳ. 804 918.73 und 1876 sogar um ℳ. 1 819 918.94.

Auf das Separatbudget der außerordentlichen Verwendungen sind für 1879 bewilligt ℳ. 3 098 263.03 (einschl. nachbewilligter ℳ. 144 000 für das Schlachthaus). Davon sind bis Ende August ausgegeben ℳ. 767 994.39.

Der Fond betrug am 1. Januar (pag. 119) ℳ. 1 197 514.55 und nahm bis Ende August ein ℳ. 1 396 540.67, Summa ℳ. 2 594 055.22. Abzüglich obiger Ausgabe blieb am 31. August ein Saldo von ℳ. 1 826 060.83, auf welchen noch anzuweisen bleiben ℳ. 2 330 268.64. Der fehlende Betrag von ℳ. 504 207.81 wird durch weitere Einnahmen gedeckt werden.

(gez.) **Gildemeister.** (gez.) **Volkmann.**

---

2. Gesetz, betreffend die Ausführung des Gerichtskostengesetzes.

Der Senat tritt dem Beschlusse der Bürgerschaft vom 17. d. Mts. bei.

3. Anschaffung eines neuen Dampfbaggers.

Die Baudeputation, Abtheilung Wasserbau, hat einen Bericht, betreffend die Anschaffung eines neuen Dampfbaggers, eingereicht, welchen der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerschaft zu ihrer Beschlußnahme mittheilt.

Anlage.

Bericht.

Von den gegenwärtig im Besitze des Staats befindlichen fünf Dampfbaggern sind zur Benutzung auf der Unterweser nur zwei Bagger von je 20 Pferdekraft brauchbar, weil den übrigen drei Baggern die dazu erforderliche Baggertiefe fehlt. Der eine jener beiden Bagger (Nr. 1) findet seine Verwendung auf der Bremischen Weserstrecke, der andere (Nr. 5) unterhalb Vegesack. Auf letzter Strecke ist zwar außerdem ein preußischer Bagger in Thätigkeit. Wegen seiner geringen Baggertiefe wird derselbe jedoch hauptsächlich nur im Rönnebecker Weserarm verwandt. Zur Unterhaltung der Fahrtiefe wird ebenso wenig durch den ferner noch zeitweise bei Lienen in Betrieb gesetzten Oldenburgischen Bagger beigetragen, weil dessen Hauptzweck auf Vertiefung des Braker Hafenbassins und Vorhafens gerichtet ist.

Wie in anliegendem Berichte des Bauinspectors **Heineken** näher ausgeführt ist, reichen nun diese vorerwähnten Baggermittel für eine rechtzeitige Herstellung der Fahrtiefe, namentlich für an die Stadt kommende tiefer gehende Fahrzeuge, in keiner Weise aus, indem die nach jedesmaligem Ablauf des Hochwassers an verschiedenen Stellen des Flusses verbleibenden Sandablagerungen zum Zweck der nöthigen Entfernung sämmtlicher entstandener Untiefen eine thunlichst gleichzeitige Inangriffnahme der letzteren erforderlich machen. Da die bremische Weserstrecke zur Unterhaltung dortiger Fahrtiefe den vorberegten Dampfbagger (Nr. 1) nicht entbehren kann, überdies auch zur Ausführung häufig vorkommender außergewöhnlicher Arbeiten die Verfügbarkeit entsprechender Baggermittel unerläßlich bleibt, so erscheint im Interesse der Schifffahrt eine Vermehrung der jetzt vorhandenen Dampfbagger dringend geboten. Auch wird dieselbe nicht vermeidlich durch etwaige Vergrößerung der Baggertiefe eines der übrigen drei Bagger (Nr. 2), da nach dem Urtheil der Techniker solcher Umbau eines bereits abgängigen 32 Jahr alten Schiffes mit unverhältnißmäßigen Kosten verbunden sein würde.

Die Baudeputation kann daher nach reiflicher Erwägung der Sache und nachdem sie den Oberbaudirector **Franzius**, sowie den Bauinspector **Heineken** veranlaßt hat, wegen zweckmäßigster Construction eines neu anzuschaffenden Dampfbaggers sich durch Besichtigung der jetzt bekanntlich bei Hamburg, Lübeck und Stettin ins Werk gesetzten großartigen Baggerungen bestmöglichst zu informiren, die vom Bauinspector **Heineken** im Einverständniß mit dem Oberbaudirector **Franzius** empfohlene Anschaffung eines neuen Dampfbaggers von 35 Pferdekraft mit einer mittleren Leistungsfähigkeit von 95—100 cbm per Arbeitsstunde nebst 10 eisernen Schuten, veranschlagt zum Gesammtkostenpreis von ℳ. 235 000, nur auf das Angelegentlichste befürworten. Sie legt dabei besonderes Gewicht auf die dem anliegenden Berichte hinzugefügte Bemerkung des Oberbaudirectors, daß durch die Vermehrung der bremischen Baggermittel nicht allein der Erfolg der bisherigen Wesercorrection wesentlich verstärkt, sondern auch den demnächstigen größeren Correctionsarbeiten günstig vorgearbeitet werde. Und wird es nicht erforderlich sein, des Näheren die eminente Bedeutung und die unberechenbaren Vortheile hervorzuheben, welche die auch tiefer gehenden Schiffen gesicherte Möglichkeit, bei offenem Fahrwasser jeder Zeit bis an die Stadt Bremen zu kommen, für die letztere in weitestem Maße in Aussicht stellt.

Rücksichtlich der für gegenwärtigen Zweck zu beantragenden Geldbewilligung ist (cf. Verhandlungen 1877 Jahresberichte der Finanzdeputation pag. 78) darauf hinzuweisen, daß von den an Gesammtkosten für Vermehrung der Bagger und Transportmittel im Budget des Jahres 1873 vorgetragenen ℳ. 548 000 im Jahre 1873 (cf. Verhandlungen 1873 pag. 37 und 210) als erste Rate ℳ. 274 000 und im Jahre 1875 als erste Hälfte der zweiten Rate (cf. Specialbudget für 1875 Nr. 119) ℳ. 137 000 vom Senate und der Bürgerschaft bewilligt worden sind. Verausgabt sind hiervon bis Anfang 1877 und zwar für Anschaffung eines 20-pferdigen und eines 6-pferdigen Dampfbaggers mit zugehörigen 22 Transportschiffen, sowie eines Schleppdampfers und einer Dampfbarkasse, im Ganzen ℳ. 291 245.59, sodaß für 1877 rund ℳ. 120 000 im Budget haben vorgetragen werden können. Nachdem in den Jahren 1877 und 1878 zusammen nur ℳ. 345 verausgabt sind, verbleiben zur Uebertragung auf das Budget für 1879 (cf. Verhandlungen 1879 pag. 86 Restverwaltung pos. c. sub 14) von bewilligter erster Hälfte der zweiten Rate ..... ℳ. 119 655.—

Sofern daher auf weiteren Antrag der Baudeputation für das Budget pro 1880 auch die letzte Hälfte der zweiten Rate ad ..... ℳ. 137 000.—

würde bewilligt werden, würden zusammen ..... ℳ. 256 655.—

für die in Frage stehende Anschaffung verfügbar sein.

Wiewol nun nach dem ursprünglichen Plan und Bericht der Baudeputation (cf. Verhandlungen von 1873 pag. 535) fast die Hälfte jener 1873 für Bagger- und Transportmittel beantragten ℳ. 548,000 für die Anschaffung und Verbesserung der Geräthe zum Landtransport der ausgebaggerten Masse bestimmt gewesen ist, so giebt sich doch die Baudeputation der Hoffnung hin, daß mit Rücksicht auf den in anliegendem Berichte motivirten gegenwärtigen Wegfall eines dringlichen Bedürfnisses der Anschaffung solcher Landtransportmittel höheren Ortes kein Bedenken werde getragen werden, zu der jetzt in's Auge gefaßten, wenn auch etwas veränderten, doch dem gleichen Zwecke dienenden Verwendung der vorbenannten Restbeträge die Genehmigung zu ertheilen. Für solchen Fall würde die berichtende Deputation in Voraussicht späterer Bewilligung der in das Budget pro 1880 von ihr aufzunehmenden letzten Hälfte zweiter Rate ad ℳ. 137,000 schon jetzt mit der Bestellung des beantragten neuen Dampfbaggers vorgehen, um solchen thunlichst zum Frühjahr künftigen Jahres in Thätigkeit setzen zu können.

Demgemäß beantragt die Deputation

die Verwendung der bis jetzt nicht verausgabten Restsumme der im Jahre 1873 für Vermehrung der Bagger und Transportmittel in Aussicht genommenen ℳ. 548,000 zum Gesammtbelauf von ℳ. 256,655 bis zum nöthigen Betrage zum Zweck der alsbaldigen Anschaffung

eines auf ℳ. 235,000 veranschlagten neuen Dampfbaggers von 35 Pferdekraft nebst 10 eisernen Schuten dergestalt genehmigen zu wollen, daß zu diesem Behuf pro 1879 nicht mehr als die budgetmäßig für gegenwärtiges Jahr zur Verfügung stehende Summe von ℳ. 119,655 verausgabt werde.

(gez.) **Tetens.** (gez.) **W. Ichon.**

Unteranl. 1.

Bericht des Bauinspector Heineken.

Am 4. Oktober 1872 wurden für Vermehrung der Baggermittel von Senat und Bürgerschaft ℳ. 548 000 bewilligt (siehe Verhdl. zwischen Senat und Bürgerschaft pag. 535). Die Bürgerschaft sprach dabei den Wunsch aus, daß mit der Ausführung bis zum Eintreten billigerer Eisenpreise gewartet werden möge. Im Jahre 1873 wurde die Hälfte der bewilligten Summe in's Budget eingesetzt und mit der Ausführung des einen Theiles des Planes, Vermehrung der Bagger- und der Wassertransportmittel, begonnen.

Es wurden angeschafft ein 20pferdiger und ein 6pferdiger Dampfbagger, beide mit den zugehörigen Transportschiffen, 1 Schleppdampfer, 1 Barkasse ꝛc. Bei diesen Anschaffungen ist vorwiegend durch das Abwarten billigerer Eisenpreise eine Minderausgabe von ℳ. 77 600 erzielt.

Im Ganzen sind für Anschaffung dieser Geräthe ℳ. 291 590.59 verausgabt. Nach dem Plane von 1872/73 sollte die zweite Hälfte der Bewilligung verwandt werden zur Verbesserung der Geräthe zum Landtransport des ausgebaggerten Materials, indem man namentlich beabsichtigte, dies Material vermittelst Dampfkraft aus dem Schiffe an das Land zu befördern. Es waren nämlich der Zeit die Tagelöhne derart gestiegen und Arbeitskräfte so schwer erreichbar geworden, daß dadurch die Ausführung nöthiger Baggerungen oft verzögert oder ganz verhindert wurde. Ferner waren 1872 mehrere größere Arbeiten, zu denen Baggermaterial gebraucht werden sollte, in sicherer Aussicht, unter anderm „Verlängerung des Osterdeiches nach Hastedt ꝛc." Beide Gründe treffen jetzt nicht mehr zu, wenigstens bei weitem nicht in dem Umfange, wie früher. Die damals in naher Aussicht stehenden Arbeiten sind ausgesetzt und die Wiederaufnahme der Projecte ist für die nächste Zeit nicht zu erwarten.

Wenn daher jetzt die Vermehrung der Baggermittel nach dieser Richtung hin nicht als nothwendig bezeichnet werden kann, so ist sie es gleichwol in anderer Richtung.

Wir haben den Augenblick zwar 5 Bagger; von diesen werden aber die beiden kleinsten Nr. 3 und 4, 4 und 6 Pferdekraft stark, vorwiegend zu Baggerungen in Häfen, vor Mauern, zwischen duc d'Alben ꝛc. verwandt.

Bagger Nr. 2 hat eine Maschine von 10 Pferdekraft, ist 32 Jahre alt und konnte ursprünglich nur höchstens 9 Fuß tief baggern. Durch Verlängerung der Eimerleiter und des Schlitzes ist seine Baggertiefe jetzt auf 3,3 m (10—11 Fuß) gebracht.

Weitere Veränderungen lassen sich bei dem ohnehin nur noch schwachen und schon abgängigen Schiffskörper nur mit Aufwendung großer Kosten ausführen und selbst dann würde man nur etwas Halbes erhalten. Zu den Baggerungen auf der Unterweser bleiben uns daher nur 2 Bagger, Nr. 1 und 5, je 20 Pferdekraft stark, von denen der eine 4 Meter, der andere 5 Meter tief baggern kann. Der Bagger Nr. 1 wird vorwiegend auf der bremischen Weserstrecke verwandt, so daß für die Baggerungen unterhalb Vegesack nur der Bagger Nr. 5 übrig bleibt. Allerdings arbeitet dort auch ein preußischer Bagger. Derselbe arbeitet jedoch vorzugsweise im Preußischen (Weserstrecke Rönnebecker Arm) und eignet sich seiner geringen Baggertiefe wegen nur für Baggerungen im oberen Theil der Unterweser. Unter diesen Verhältnissen ist trotz angestrengter Arbeit der beiden bremischen Bagger im Frühjahr eine rechtzeitige Herstellung der Fahrtiefe nur selten zu erreichen, welcher Uebelstand sich besonders fühlbar macht, seitdem tiefergehende Fahrzeuge an die Stadt Bremen kommen. Das Hochwasser führt

die meisten Sinkstoffe und es finden sich nach jedem Hochwasserablauf an verschiedenen Stellen des Stromes Sandablagerungen vor. Begreiflich kann das Fahrwasser nicht eher in seiner ganzen Länge und Tiefe ausgenutzt werden, als bis alle Untiefen entfernt sind, und muß dies bei beschränkten Baggermitteln längere Zeit in Anspruch nehmen. Anders gestaltet sich das Verhältniß, sobald man mehrere Untiefen zugleich in Angriff nehmen kann, in welchem Falle auch die nachherige Unterhaltung billiger wird, weil dann ein Stromschlauch mit annähernd gleichmäßig abfallender Sohle hergestellt wird.

Die Entfernung der störenden Untiefen auf der Unterweser zieht sich jetzt, weil nicht gleich nach Ablauf des Oberwassers eine genügende Anzahl Bagger in Thätigkeit gesetzt werden kann, immer bis in den Sommer hinein. Im vorigen Jahre wurde unterhalb Vegesack noch Anfangs November und mit beiden großen Baggern bis Anfang December gebaggert. Unsere eigene bremische Weserstrecke erfordert zur Unterhaltung event. zur Vertiefung ebenfalls die Hülfe eines Baggers und bleiben so bei den vergrößerten Ansprüchen keine, oder wenigstens nicht genügende Baggermittel über, zur Ausführung von außergewöhnlichen Arbeiten, wie z. B. in diesem Jahre die bewilligte Tieferlegung der Sohle des Sicherheitshafens und die Ausbaggerung von Klai und Moor aus der Bürener Weser.

Ich halte aus obigen Gründen die Vermehrung unserer Baggermittel durch einen größeren, tiefgreifenden Bagger für durchaus erforderlich. Ohne diesen ist die rechtzeitige Herstellung der Fahrrille im Frühjahr nicht möglich.

Eine Vermehrung der Baggerkosten würde dadurch nicht herbeigeführt werden. Die Unterhaltung des Fahrwassers ist jedenfalls leichter und billiger, wenn die störenden Sandeggen im Frühjahr rasch weggeschafft werden können.

Demnach glaube ich, unter den jetzt veränderten Verhältnissen beantragen zu müssen, daß die von dem bewilligten Fonds für Vermehrung der Baggermittel noch übrigen Gelder zur Anschaffung eines größeren Baggers mit den zugehörigen Schuten verwandt werden möge.

Ueber den Stand dieses Fonds berichtet die Finanzdeputation in ihrem Jahresberichte vom 2. März 1877 (siehe Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft vom Jahre 1877 pag. 78) wie folgt:

„Die Gesammtkosten des Dampfbaggers wurden schon im Jahre 1873 mit ℳ. 548 000 vorgetragen. Ausgegeben wurden dagegen:

1873		Nichts
1874	ℳ.	40 508.60
1875	„	216 391.02
1876	„	34 345.97
Im Ganzen	ℳ.	291 245.59

Mit den für 1877 zur Verfügung stehenden ℳ. 120 000 würde erst die Summe von ℳ. 411 245.59 erreicht und der Rest von ℳ. 136.754.41 nach Maaßgabe des wirklichen Jahresbedarfs für 1878 bezw. die folgenden Budgets vorzutragen sein."

In den Jahren 1877 und 1878 wurden zusammen ℳ. 345 verausgabt und wurde der Rest mit ℳ. 119 655 auf das Budget für 1879 übertragen. Außerdem ist noch die letzte Hälfte der zweiten Rate, also $^1/_4 \times$ ℳ. 548 000 = ℳ. 137 000 rückständig, so daß falls diese ins Budget für 1880 eingestellt werden würde, in Summa ℳ. 119 655 + ℳ. 137 000 = ℳ. 256 655 für oben beregte Anschaffung disponibel wären, sofern diese, wenn auch etwas veränderte, so doch demselben Zweck dienende Art der Verwendung gestattet werden möchte.

Ueber die zu wählende Construction des beantragten Baggers und der Schuten erlaube ich mir das Folgende zu berichten:

Die größere Entfernung, auf welche das Baggermaterial jetzt auch unterhalb Vegesack fortgeschafft werden muß, sowie die vorhandene größere Tiefe bedingen die Anwendung größerer Baggerprähme als die bis jetzt angewandten. Die größten der jetzigen laden 10 cbm und sind mit 3 resp. 4 Mann besetzt. Die neu anzuschaffenden werden 35 bis 40 cbm halten und mit 2 Mann besetzt sein, sie würden durch einen Dampfer geschleppt werden, wie dies schon jetzt bei den Baggerungen

unterhalb Vegesack vielfach geschieht. Diese größeren Schuten müssen eine entsprechend größere Länge haben und können deshalb nicht wie dies jetzt bei den Weserbaggern der Fall ist, quer hinter dem Bagger liegend, sondern müssen dem Bagger auf Seite liegen, was nur dann zweckmäßig geschieht, wenn der Bagger nach den Seiten, statt wie jetzt bei den Weserbaggern nach hinten auswirft.

Bei dieser Construction würde dem Bagger leicht die Einrichtung gegeben werden können, daß er sich in eine Egge, auf der nur wenig Wasser steht, oder selbst ins Vorland hineinarbeiten kann.

Der Angriffspunkt der Eimerkette liegt vor dem Bagger. Hierdurch kann der Bagger zu allen andern größeren Arbeiten, zum Herstellen von Kanälen, Bassins oder zum Entfernen von im Strom liegenden Inseln mit gutem Erfolg benutzt werden.

Der aus Eisen zu erbauende Bagger erhält eine Eimerleiter. Diese Construction hat sich für die Herstellung und Unterhaltung von Fahrwasserrillen, wobei es darauf ankommt, die oft nur wenig zu hoch liegenden Eggen wegzunehmen und dabei eine gleiche regelmäßige Tiefe herzustellen, am besten bewährt. Die Einrichtung des Auswurfs in der Mitte läßt eine Uebertragung der Kraft durch Riemen statt Wellenleitung und Uebersetzung durch Zahnräder zu.

Der Bagger würde eine Maschine von ca. 35 Pferdekraft und eine mittlere Leistungsfähigkeit von 95—100 cbm per Arbeitsstunde erhalten.

Die Kosten eines solchen Baggers würden betragen incl. Ausrüstung ca. ℳ. 140 000. Die zugehörigen 10 eisernen Schuten würden pr. Stück ℳ. 9500, also Bagger mit Schuten ca. ℳ. 235 000 kosten.

Der Bauinspector:

(gez.) **F. Heineken.**

Unteranl. 2. Die von Herrn Bauinspector **Heineken** vorgetragenen Gründe für die baldige Anschaffung eines neuen Baggers nebst zugehörigen Schuten, sowie auch für die Construction und Anordnung dieser Apparate, sind mit mir vor der Berichterstattung eingehend besprochen, sodaß ich mich denselben vollständig anschließen kann.

Durch die Vermehrung der bremischen Baggermittel und deren rechtzeitigen Gebrauch, wird nicht allein der Erfolg der bisherigen Wesercorrection wesentlich verstärkt, sondern auch den demnächstigen größeren Correctionsarbeiten günstig vorgearbeitet.

Der Oberbaudirektor:

(gez.) **Franzius.**