

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 6. März 1874.

1. Abrechnung über die Eisenbahnen für 1873.

Anl. I mit 5 Unter-Anlagen.

Unter Vorbehalt seiner Erklärung läßt der Senat den von der Deputation für Häfen und Eisenbahnen eingereichten Rechenschaftsbericht über die Eisenbahnanlagen für das Jahr 1873,

2. Weserbahnhof und Neustadtbahnhof.

Anlage II

den Jahresbericht derselben Deputation über den Betrieb der Niederlage und Krahnanstalten am Weserbahnhof und den Betrieb des Lagerplatzes am Neustadtbahnhof für das Jahr 1873,

3. Straßenbepflasterung in Bremerhaven.

Anl. III mit Unter-Anlage.

einen weiteren Bericht derselben Deputation über die diesjährigen Kosten der Straßenbepflasterung in Bremerhaven,

4. Trottoiranlage am Buntenthorsteinwege.

Anlage IV

endlich einen Bericht der Baudeputation, in welchem dieselbe über die in der Budgetvorlage beantragte Trottoiranlage am Buntenthorsteinwege, sowie über die Einführung der Kilometerbezeichnung für die Chaussees sich äußert, der Bürgerschaft zur Beschlussfassung hieneben zugehen.

Anlage I

zur Mittheilung des Senats
vom 6. März 1874.

Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, die Abrechnung über die Eisenbahnanlagen betreffend.

(Eingereicht am 6. März 1874)

I. Einnahme von Eisenbahnen und Bahnhöfen in 1873.

Die Einnahme vom Betriebe der gemeinschaftlichen Staatsbahn hat im Jahre 1873 betragen Mk 1,610,398.41, das eigentliche Resultat wird sich jedoch erst nach eingegangener Abrechnung herausstellen. Der Anschlag betrug Mk 1,250,000. Von verpachteten Ländereien und Wohnungen gingen ein Mk 15,729.58 gegen veranschlagte Mk 12,000.—.

Die Niederlage und Krahnanstalten am Weserbahnhof lieferten:

1) Betriebsgebühr gegen den Anschlag...	Mk 111,000.—	Mk 120,285.20
2) Lagermiethe " " " " " "	17,000.—	24,271.93
3) Niederlagegebühr " " " " " "	1,500.—	7,011.1
4) Verschiedenes " " " " " "	500.—	3,019.68
	Mk 130,000.—	Mk 154,587.82

mithin Mk 24,587.82 über den Anschlag.

Die Lagerplätze am Bahnhof Neustadt-Bremen lieferten *Mf* 25,320.91 gegen den Anschlag von *Mf* 15 000.—.

Die vertragsmäßigen Zahlungen von Oldenburg sind eingegangen mit *Mf* 123,971.67.

Zur Anschaffung von Güterwagen für Bremische Rechnung wurden im Januar 1872 bewilligt *⌘* 500,000.— oder *Mf* 1,500,000.—
darauf 1872 ausgegeben " 600,000.—

1873 ausgegeben " 900,000.—
pro 1874 vorzutragen *Mf* 855,000.—
" 45 000.—

für diese Wagen ist 1873 an Miethe eingegangen *Mf* 123,260.75
dagegen für Reparaturen ausgegeben " 1,668.55
reiner Ertrag *Mf* 121,592.20

Diese Güterwagen haben sich daher mit mehr als 8 pCt. verzinst.

Endlich ist aus dem Betriebe der Uelzen-Langwedeler Eisenbahn eingegangen *Mf* 190,031.88.

Das Materiallager liefert laut Abrechnung einen Ueberschuß von *Mf* 43,297.17, welcher hauptsächlich von dem sehr bedeutenden Umsatz herrührt, theilweise auch davon, daß manches alte unbrauchbar gewordene Material hat verkauft werden können.

II. Unterhaltungskosten.

Die unverausgabt gebliebenen Beträge der Unterhaltungskosten vertheilen sich wie folgt:

Bahnhof Bremerhaven	<i>Mf</i> 528.84
Zweignbahn Geestemünde-Bremerhaven	" 3,890.64
Hafenstation Begejaß	" 2,069.72
Hauptbahnhof, Weserbahnhof, Weserbahn und Lagerplätze in der Neustadt	" 5,758.47
Eisenbahnbrücken	" 2,891.74
Bedienung und Unterhaltung der Drehbrücken	" 172.33
Bewachung und Bedienung der Eisenbahnbrücken	" 748.14
Verwaltungskosten der Deputation	" 5,540. 7
Bureaukosten des Senats-Commissars	" 900.49
Niederlage und Krahnanstalten am Weserbahnhof	" 1,321.24

Dieselben sind daher nicht wieder vorzutragen.

III. Abrechnung über verschiedene Anlagen.

Die Deputation nimmt Bezug auf eine übersichtliche Darstellung des Inspector Fischer in der Anlage 1, so wie auf die mit jener übereinstimmende Aufstellung in der Anlage 2, und ferner auf den Bericht des Inspector Böttcher, Anlage 3, betreffend die Duc d'Alben oberhalb der Eisenbahn-Weserbrücke. Aus diesen Anlagen ergibt sich eine genaue Schilderung der Sachlage, und die Beträge, welche in Wegfall kommen, so wie diejenigen, welche wieder vorzutragen sind.

IV. Verwendungen für die gemeinschaftlichen Eisenbahnen.

Der Finanzdeputation ist eine Aufstellung über die Bewilligungen und Verausgabungen für die Wunstorf-Bremer- und Bremen-Geestebahn übergeben, aus welcher sich ergibt, welche Beträge wieder vorzutragen sind.

Bewilligt sind im Ganzen	Grt. <i>⌘</i> 1,196,462. 9. 3
verausgabt	" 851,697.16.—
.....	Grt. <i>⌘</i> 344,764.23. 3
.....	" 29,290.15.10
in Wegfall kommen	"
.....	Grt. <i>⌘</i> 315,474. 7. 5
sind wieder vorzutragen	Grt. <i>⌘</i> 483,466.29. 2

Im Jahre 1873 kamen zur Verausgabung.. 40

V. Uelzen-Langwedeler Bahn.

Das Hansestadt Bremische Commissariat für die Uelzen-Langwedeler Bahn hat der Deputation unterm 31. December 1873 eine Zusammenstellung der pro 1870/1873 für den Bau dieser Bahn gemachten Ausgaben übergeben, welcher als Anlage 4 überreicht wird. Dieser Aufstellung zufolge sind pro 1874 M^k . 392,276.6.6 wieder vorzutragen.

VI. Budgets der Anlagen für die Bremischen Bahnhöfe.

Gleich wie im vorigen Jahre beantragt die Deputation wiederum ihr einige Geldmittel zur Verfügung zu stellen, um den vielfach sich oft ganz unerwartet zeigenden Erfordernissen genügen zu können. Sie ersucht daher für unvorhergesehene Fälle ihr zu bewilligen

für Anlage des Hauptbahnhofs in Bremen	M^k 7000.—
" " der Weserbahn und des Weserbahnhofs	" 2000.—
" " des Bahnhofs zu Bremerhaven	" 4000.—

Es hat sich bei allen Eisenbahnen ergeben, daß in Folge der von Jahr zu Jahr sich steigenden Ansprüche einerseits in Beziehung auf den Personenverkehr und auf die Güterbeförderung, sowie andererseits behufs Verbesserung der Betriebseinrichtungen in fast allen Fächern, fortwährend Ergänzungsbauten erforderlich sind. Das ist denn auch bei unseren Eisenbahnen der Fall, und hat eine recht häufige Berichterstattung darüber zur Folge. Sehr oft erschienen dergleichen Ergänzungen als nicht wohl aufschiebbar, weshalb es wünschenswerth erscheint, daß der Deputation Mittel zur Verfügung stehen, um nicht bei vielen Kleinigkeiten Senat und Bürgerschaft mit Berichten zu behelligen, und um oft schädliche Verzögerungen zu vermeiden.

Abgesehen von größeren Verwendungen für ein zweites Gleis, für Anschaffung von Betriebsmitteln und für größere Bauten sind auf Antrag der Direction in Hannover für allerlei Ergänzungsbauten und Einrichtungen auf der Wunstorf-Bremer und der Bremen-Geestebahn

im Jahre 1871.....	M^k 104,505.—
im Jahre 1872.....	" 50,059.50
im Jahre 1873.....	" 57,622.50

nach geschehener Prüfung unserer Techniker und Berathung in der Deputation von dieser beantragt, von Senat und Bürgerschaft bewilligt und verausgabt worden. Die Bewilligung fand durchweg ohne Discussion und ohne Einwendungen statt. Die Deputation erlaubt sich daher anheim zu stellen, ihr zum Zweck der Bestreitung der Kosten von Ergänzungen und neuen Anlagen auf den genannten beiden gemeinschaftlichen Bahnen, welche preussischerseits beantragt werden und von der Direction zur Hälfte zu bezahlen sind, nachdem sie von unsern Technikern geprüft und von der Deputation als erforderlich anerkannt worden, eine Summe von M^k 50,000 zur Verfügung zu stellen, worüber am Schlusse des Jahres Abrechnung zu erteilen sein wird.

Auch bei der Uelzen-Langwedeler Bahn werden sich im Laufe des Jahres voraussichtlich manche Erfordernisse in ähnlicher Weise herausstellen, welche im vorhergehenden Jahre bei der im September vorzunehmenden gemeinschaftlichen Besichtigung sich noch nicht geltend gemacht haben. Die Deputation erlaubt sich daher auch für diese Verwendungen anheim zu geben ihr eine Summe von M^k 30,000 zur Verfügung zu stellen.

Endlich überreicht die Deputation in der Anlage 5 die Abrechnung über das Materiallager.

Bremen, 5. März 1874.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen

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

Unter-Anlage 1.
zur Anlage I der Mittheilung des Senats
vom 6. März 1874.

Bericht des Bau-Inspectors A. Fischer.

Bremen, den 23. Januar 1874.

In der Anlage beehre ich mich den Rechnungsabschluß über die im Jahre 1873 für die Deputation für Häfen und Eisenbahnen, Abtheilung Eisenbahnen, ausgeführten Arbeiten zu überreichen und dazu folgende Erläuterungen vorzutragen.

1. Anlage des Hauptbahnhofs zu Bremen.

Für Grunderwerb zur Vergrößerung des Hauptbahnhofs Bremen ist der noch disponible Betrag von *Mk* 1,093,817.92 wieder vorzutragen, da weiterer Grunderwerb im Jahre 1874 erforderlich wird.

Ebenso ist für Anlage von kurzen Gleisen nebst Schiebebühne der Betrag von *Mk* 4,957.52 wieder vorzutragen, weil wegen der noch auszuführenden Arbeiten erst eine Verständigung mit der Betriebsverwaltung herbeizuführen ist.

Die Herstellung von Verbindungsgleisen und Erdschüttung ist vollendet und abgerechnet, und bleibt nur eine im Jahre 1874 fällige Cautio von *Mk* 1,173.18 vorzutragen.

Die Pflasterung des Breitenweges ist ebenfalls vollendet und kann der disponible Betrag von *Mk* 3,110.50 zurückgegeben werden.

Für unvorhergesehene Fälle ersuche ich wieder den Betrag von *Mk* 7,000 in Ansatz zu bringen.

Von der für Erbauung eines Locomotivschuppens und einer Wasserstation bewilligten Summe von *Mk* 117,440 ist der Betrag von *Mk* 62,747.23 pro 1874 zu übertragen, da beide Anlagen noch in der Ausführung begriffen sind.

Die Vermehrung der Billetschalter am hiesigen Hauptgebäude ist bis auf einzelne noch rückständige Maler- und Glaserarbeiten vollendet und in der Abrechnung begriffen, weshalb der Rest der Bewilligung im Betrage von *Mk* 11,004.46 wieder vorzutragen ist.

Die Gleiserweiterungen am Nordende des Hauptbahnhofs haben noch nicht in ihrem ganzen Umfange beschafft werden können, weil der lebhafteste Verkehr auf den Gleisen die Vornahme von Veränderungen an denselben zur Zeit nicht gestatteten.

Es bleiben daher für noch rückständige Arbeiten *Mk* 19,039.33 wieder vorzutragen.

Von den unterm 1. October 1873 genehmigten Ausführungen:

- 1) Vermehrung der Büroräume im Werkstätten-Gebäude.
- 2) Abortanlage beim alten Locomotivschuppen.
- 3) Herstellung von Cassenlocalen für die Eisenbahn-commission ist die Anlage Nr. 1 noch in der Ausführung begriffen, die Anlage Nr. 2 vollendet und abgerechnet, die Anlage Nr. 3 nahezu vollendet und in der Abrechnung begriffen.

Der besseren Uebersicht wegen erscheint es geboten, diese drei Positionen gleichzeitig abzurechnen, und daher neben den Restbeträgen für

- 1) Vermehrung der Bürolocale *Mk* 23,969.3 und
- 3) Herstellung von Cassenlocal *Mk* 5,560.16, auf den Restbetrag von
- 2) Abortanlage *Mk* 2,494.40, wovon pro 1874 noch eine Cautio zu zahlen ist, wieder vorzutragen.

2. Umbau des Hauptbahnhofes Bremen.

Die in der Anlage angegebenen Restbeträge:

- 1) Für Vorarbeiten zum Umbau des Hauptbahnhofes *Mk* 1.46
 - 2) Für Gaseinrichtung für den hölzernen Güterschuppen am Breitenwege..... " 43.77
- sind nicht wieder vorzutragen, da diese Arbeiten vollendet und abgerechnet sind.
Dagegen sind noch in der Ausführung begriffen und als Restbeträge pro 1874 wieder vorzutragen:

- 1) Sandschüttungen auf dem Hauptbahnhofe *Mk* 420,144.37
- 2) Allgemeine Verwendungen..... " 23,298.70
- 3) Interimistische Gleise zur Verbindung mit der Venlo-Hamburger Eisenbahn... " 1,011.75

3. Anlagen für die Nelzen-Langwedeler Eisenbahn auf dem Hauptbahnhofe.

Die bewilligten Beträge für:

- 1) Uebernachtungslocal neben dem Nelzen-Langwedeler Locomotivschuppen..... *Mk* 40,000.—
- 2) zwei Reservergleise..... " 34,500.—
- 3) eine definitive Kohlenbühne..... " 20,000.—

sind pro 1874 wieder vorzutragen, da wegen der noch schwebenden Verhandlungen mit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnverwaltung über Specialitäten dieser Ausführungen die Arbeiten noch nicht haben ausgeführt werden können. Die Abortsanlage ist vollendet und zum größten Theil abgerechnet, der Restbetrag von *Mk* 277.26 bleibt wegen einer im Jahre 1874 fälligen Caution wieder vorzutragen.

Für eine eiserne Drehbrücke und Anschaffung einer Locomobile sind die genehmigten Beträge von beziehungsweise *Mk* 12,900 und *Mk* 14,100 wieder vorzutragen, da diese Ausführungen im Jahre 1874 zu beschaffen sind.

Die Beschaffung und Aufstellung von Heizungs-Einrichtungen ist vollendet und in der Abrechnung begriffen, der Restbetrag von *Mk* 1987.50 ist daher pro 1874 wieder vorzutragen.

Die Erweiterung des provisorischen Uebernachtungslocales wird ausgeführt und ist der Betrag von *Mk* 1500 ebenfalls vorzutragen.

4. Bau der Nelzen-Langwedeler Eisenbahn.

Die Anbauten der Güterschuppen 2c und 2e und Neubau des Schuppens 2g auf dem Hauptbahnhofe sind vollendet und abgerechnet.

Nur bleibt für Gaseinrichtungen in den Büreaus der Schuppen noch ein Restbetrag von *Mk* 197.43 vorzutragen, weil diese Gasanlagen zweckmäßig erst dann zu vollenden sind, wenn die definitive Benutzung der Locale festgestellt ist.

Für Anlage des provisorischen Locomotivschuppens für 10 Stände ist wegen einer im Jahre 1874 fälligen Caution der Betrag von *Mk* 3326.74 wieder vorzutragen.

Die provisorische Verlängerung des Perrons am Süden des Hauptgebäudes ist vollendet und abgerechnet.

5. Anlage des Weserbahnhofes in Bremen.

Für Aufstellen des II. Windebodens ist der Betrag von *Mk* 905.56 wieder vorzutragen, da die Ausführung sich voraussichtlich pro 1874 als erforderlich herausstellen wird.

Ebenso ist die Summe von *Mk* 450 für einen Haltetelegraphen an der Weserbahn wieder vorzutragen, weil die Abrechnung seitens des Betriebes, welcher diese Arbeit ausführte, noch nicht erfolgt ist.

Für unvorhergesehene Fälle ist der bewilligte Betrag von *Mk* 2000 zu voll wieder zurückzugeben, weil derartige Fälle im Laufe des Jahres nicht vorgekommen sind.

Es wird jedoch ersucht pro 1874 wiederum den gleichen Betrag von *Mk* 2000 für unvorhergesehene Fälle in Ansatz bringen zu wollen.

Die Anlagen zur Errichtung einer zweiten Zollrevisionsstelle sind vollendet und abgerechnet, der Restbetrag von *Mk* 298.65 kann zurückgegeben werden.

6. Errichtung eines Lagerplatzes am Bahnhofe Bremen-Neustadt.

Die Anlage einer Centesimalwaage nebst Häuschen ist vollendet und abgerechnet. Der Restbetrag von *Mk* 1212.35 ist zur Zahlung der im Jahre 1874 fällig werdenden Cautionen vorzutragen.

7. Anlage des Bahnhofes zu Bremerhaven.

Von dem Uebertrag von *Mk* 500 für den massiven Güterschuppen 2 b ist die im Jahre 1873 fällig gewordene Caution bezahlt und kann die Restsumme von *Mk* 173.52 zurückgegeben werden.

Die massive Wasserstation ist vollendet und abgerechnet und bleibt nur für die im Jahre 1874 fällig werdende Caution der Restbetrag von *Mk* 213. 5 wieder vorzutragen.

Ebenso bleibt der Betrag von *Mk* 238.87 für Herstellung eines Perron- und Haltetelegraphen wieder zu übertragen, weil die Abrechnung seitens des Betriebes, welcher diese Arbeit ausführte, hierüber noch nicht erfolgt ist.

Die Anlage eines massiven Güterschuppens 2 d am neuen Hafen und die Erweiterung der Rangirgleise ist vollendet und abgerechnet. Der Restbetrag von *Mk* 769.95 ist wegen der im Jahre 1874 fällig werdenden Cautionen wieder vorzutragen.

Von dem Betrage von *Mk* 4,000 für unvorhergesehene Fälle sind nur *Mk* 470.82 zur Verwendung gekommen. Der Restbetrag von *Mk* 3529.18 kann daher zurückgegeben werden, jedoch wird ersucht, für das Jahr 1874 wieder einen gleichen Betrag von *Mk* 4000 für unvorhergesehene Fälle in Aussicht nehmen zu wollen.

Der Locomotivschuppen für drei Stände ist vollendet und abgerechnet. Der Restbetrag von *Mk* 2,411.56 ist zur Zahlung einer im Jahre 1874 fällig werdenden Caution und zur Ausführung der noch erforderlichen kleineren Ergänzungen wieder vorzutragen.

Die Gleisveränderungen bei der Brückenwaage sind ebenfalls vollendet und abgerechnet, jedoch muß der Restbetrag von *Mk* 1,890.66 wieder vorgetragen werden, weil die neuen Gleise noch bis zur Ruhelage vom Baufonds zu unterhalten resp. nachzustopfen sind.

8. Materiallager.

Die Abrechnung des Materiallagers ergibt einen Ueberschuß von *Mk* 43,297.17, dessen Höhe sich daraus erklärt, daß alte Baumaterialien, welche für diesseitige Zwecke nicht mehr zu verwenden waren, im Werthe von circa *Mk* 6,000 verkauft wurden, daß ferner theils alte, theils neue Oberbaumaterialien im Gesamtwerthe von circa *Mk* 97,000 an andere Bauverwaltungen mit einem geringen Preisauflage abgegeben wurden, daß endlich ein großer Verbrauch an Material überhaupt stattgefunden, und daß die zu Anfang des Jahres auf Lager befindlichen Materialien in Folge eingetretener starker Preissteigerung zu höheren Preissätzen ausgegeben werden mußten.

Unter-Anlage 2
zur Anlage I der Mittheilung des Senats
vom 6. März 1874.

Nachweisung der Verwendungen für verschiedene Eisenbahnanlagen.

	Bewilligt in Reichswährung.		Ver- ausgabt.		Nicht wieder vorzutragen.		Vorzutragen.	
	M/	S/	M/	S/	M/	S/	M/	S/
Vorarbeiten für den Umbau des Bahnhof.								
Bew. 8./15. Nov. 1871 G. 5000.—								
Ausgabe 1871	45.48							
	4954.24		16,460	—				
Ausgabe 1872			10,691	13				
			5,768	87	5,767	41	1.46	
Anlage des Hauptbahnhofs in Bremen.								
Bew. 3./5. Juli 1872	415,200	—						
Verkauf eines Hauses	1,795	1						
Bew. 16./28. Mai 1873	735,620	41						
und p. 385	1,032,000	—						
	2,184,615	42						
Ausgabe 1872	1,326	74						
	2,183,288	68	1,089,470	76	—	—	1,093,817	92
Bew. 24./30. Juli 1872	192,660	—						
" 11./13. Septbr. 1872	116,000	—						
" 22. Aug./10. Septbr. 1873	11,400	—						
	320,060	—						
Ausgabe 1872	214,410	30						
	105,649	70	104,445	32	31	20	1,173	18
Bew. 11./13. Septbr. 1872	9,800	—						
Ausgabe 1872	1,324	73						
	8,475	27	3,517	75	—	—	4,957	52
Bew. 20. Nov./4. Decbr. 1872	14,600	—	11,489	50	3,110	50	—	—
" 20./22. Nov. 1872	150,000	—	—	—	—	—	150,000	—
" 7./9. Mai 1873	117,440	—	54,692	77	—	—	62,747	23
" 19. März/25. April 1873	7,000	—	6,619	26	380	74	—	—
" 10./12. Septbr. 1873	15,500	—	4,495	54	—	—	11,004	46
" 15. Aug./1. Octbr. 1873	5,879	47	5,879	46	—	1	—	—
" 9. Septbr./1. Octbr 1873 und nachbew. 15./26. Novbr. 1873	38,500	—	6,476	41	—	—	32,023	59
Bew. 26. Sept./1. Octbr. 1873	93,000	—	73,960	67	—	—	19,039	33
Umbau des Hauptbahnhofs.								
Bew. 3./8. Jan. 1873	3,300	—	3,256	23	43	77	—	—
" 22./24. Jan. 1873	70,000	—	46,701	30	—	—	23,298	70
Für Schienen und Schwellen mit einstweiliger Verrechnung auf Materiallager-Conto	1,195,000	—	—	—	—	—	—	—
Dazu der eiserne Fond für dasselbe von rund	100,000	—	—	—	—	—	—	—
	1,295,000	—	1,107,220	26	—	—	187,779	74

	Bewilligt in Reichswährung.		Ver- ausgabt.		Nicht wieder vor- zutragen.		Vorzutragen.	
	Mfl	℔	Mfl	℔	Mfl	℔	Mfl	℔
Lager am 1. Januar 1874	—	—	—	—	—	—	943,821	25
Bew. 12./14. Februar und 26./28. März 1873	780,000	—	359,855	63	—	—	420,144	37
" 19. Septbr./1. Novbr. 1873	4,800	—	3,788	25	—	—	1,011	75
" 15./28. Novbr. 1873 vorbe- hältlich genauerer Feststellung der Bedarfssummen:								
für den Personenbahnhof	2,300,000	—	—	—	—	—	2,300,000	—
für Gleise, Erdschüttungen, Hoch- bauten etc., abzüglich der vor- herigen Bewilligungen	7,025,827	32	—	—	—	—	7,025,827	32
für Grunderwerb desgl.	1,252,800	—	—	—	—	—	1,252,800	—
	10,578,627	32	—	—	—	—	10,578,627	32
Specialbudget pro 1871 No. 154.								
Anlage der Weserbahn und des Weserbahnhofs.								
Bew. G. 2586. —								
Ausgabe 1871. " 2266. 4								
G. 319.68	1,060	—						
Ausgabe 1872	154	44						
	905	56	—	—	—	—	905	56
Bew. 3./15. Mai 1872	450	—	—	—	—	—	450	—
" 5./7. Juni 1872	5,150	—	—	—	5,150	—		
NB. Letzterer Posten kann hier ausfallen, weil statt desselben im Specialbudget für 1874 No. 117 die erforderlichen Kosten enthalten sind.								
Bew. 19. März/25. April 1873 ..	2,000	—	—	—	2,000	—	—	—
" 11./20. Juni 1873	2,550	—	2,251	35	298	65	—	—
Erweiterung des Bahnhofes in Bremen für den Bau der Melzen- Langwedeler Eisenbahn.								
Bew. 24./30. Juli 1872	308,500	—						
" 11./13. Septbr. 1872	30,500	—						
Nachbew. 3./8. Janr. 1873	4,700	—						
" 26./28. März 1873	17,000	—						
" 9. Septbr./1. Octbr. 1873	1,800	—						
	362,500	—						
Ausgabe 1872	81,400	65						
	281,099	35	277,575	18	—	—	3,524	17
Anlagen für die Melzen-Langwedeler Eisenbahn auf dem Hauptbahnhofs.								
Bew. 1. Novbr. 1873	130,100	—	4,835	24	—	—	125,264	76
Wiederherstellung von Duc d'Alben vor der Eisenbahnbrücke.								
Bew. 21./23. Juni 1871								
G. 17,000. —								
Ausgabe 1871. " 11,519.19								
G. 5,480.53	18,200	—						
Ausgabe 1872	11,126	43						
	7,073	57	1,327	81	—	—	5,745	76

	Bewilligt in Reichswährung.		Ver- ausgabt.		Nicht wieder vor- zutragen.		Vorzutragen.	
	M/	ℒ	M/	ℒ	M/	ℒ	M/	ℒ
Lagerplatz am Bahnhofe Bremen-Neustadt.								
Bew. 26./28. März 1873	8,000	—	6,787	65	—	—	1,212	35
Specialbudge pro 1871 No. 155.								
Anlage des Bahnhofes zu Bremerhaven.								
Bew. 15./17. März 1871								
G. 38,000. —								
" 20./22. Dec. 1871 " 7,800. —								
" 20./22. Dec. 1871 " 2,400. —								
G. 48,200. —								
Ausgabe 1871 " 34,532. 17								
G. 13,667. 55	45,395	—						
Ausgabe 1872	31,547	70						
	13,847	30						
Wovon für 1873 vorgetragen sind.	8,470	—						
Ausgabe 1873	—		8,083	43	173	52	213	5
Bew. 3./5. Mai 1872	750	—						
Ausgabe 1872	511	13						
	238	87					238	87
Bew. 3./5. Juli 1872	220,300	—						
Ausgabe 1872	189,449	94						
	30,850	6	30,080	11	—	—	769	95
Bew. 19. März/25. April 1873 ..	4,000	—	470	82	3,529	18	—	—
" 23./25. April 1873	62,500	—	60,088	44	—	—	2,411	56
" 15. Aug./1. Octbr. 1873 ...	10,500	—	8,609	34	—	—	1,890	66
" 5. Decbr. 1873	3,600	—	—	—	—	—	3,600	—
" 7. Januar 1874	—	—	—	—	—	—	—	—
Anlage der Zweigbahn von Geestemünde nach Bremerhaven.								
Bew. 3./15. Mai 1872	900	—	—	—	—	—	900	—
	(gez.) Duckwitz.		(gez.) H. H. Schröder.					

Unter-Anlage 3
zur Anlage I der Mittheilung des Senats
vom 6. März 1874.

Bericht des Bauinspectors Böttcher.

Bremen, 21. Januar 1874.

Von dem für die Herstellung eines Eisbrechers und mehrerer Duc d'Alben vor der Eisenbahnweiserbrücke im Jahre 1871 bewilligten Betrage von Gold 17000 = M/ 56464.28 sind in den Jahren 1871 und 1872 verausgabt M/ 49390.71. Der verbliebene Rest von M/ 7073.57 war auf das Jahr 1873 übertragen und wurden hiervon M/ 1327.81 zur Zahlung angewiesen.

Da nun im Laufe des verflossenen Jahres die Herstellung von nur einem Duc d'Alben ermöglicht werden konnte, weitere vier Duc d'Alben aber noch auszuführen bleiben, so bitte ich den Restbetrag mit M/ 5745.76 pro 1874 vortragen zu wollen.

Unter-Anlage 4zur Anlage I der Mittheilung des Senats
vom 6. März 1874.**Au die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.**

Bremen, den 31. Decbr. 1873.

Der Deputation für Häfen und Eisenbahnen beehren wir uns im Nachstehenden eine Zusammenstellung der pro 1870/73 für den Bau der Uelzen-Langwedeler Eisenbahn gemachten Ausgaben und der pro 1874 wieder vorzutragenden Summen ganz ergebenst zu unterbreiten.

Der Anschlag beträgt, nachdem die unterm 11. Juli und 15. October a. p. von Senat und Bürgerschaft genehmigte Nachbewilligung ausgesprochen, nunmehr:

Tit. I. Grunderwerb	Ert. M	300,000.—
Tit. II.—XIII. Bauausführung	"	2,120,000.—
Tit. XV. 1) Vorarbeiten	"	28,000.—
Tit. XV. 2) Verwaltungskosten	"	85,000.—
Tit. XVI. 1) Bahnhof Uelzen	"	100,000.—
Tit. XVI. 2) Bahnhof Langwedel	"	231,100.—
Tit. XVI. 3) Veränderungen während der Bauzeit...	"	174,920.—
	Ert. M	3,038,920.—

Dieser Gesamtanschlag ist durch die Uebernahme der Arbeiten seitens der Deutschen Union-Bank zu Berlin laut Vertrag vom 12./19. Juni 1871 um Ert. M 234,920 ermäßigt, so daß sich derselbe mithin auf

Ert. M 2,804,000 stellt,

mit Ausschluß der Bewilligung für die auf Bahnhof Bremen im Interesse der Uelzen-Langwedeler Eisenbahn herzustellenden Anlagen.

Das Verhältniß der bis zum Schlusse des Jahres 1873 gemachten Ausgaben zu den Anschlagssätzen resp. den Uebernahmepreisen, sowie der pro 1874 wieder vorzutragenden Summen ist folgendes:

A. Tit. I. Grunderwerb.

Veranschlagt sind incl. des Mehrbedarfs soweit derselbe sich bis jetzt herausgestellt hat

Ausgegeben sind:

1870	Ert. M	2,006.14. 9
1871	"	113,451. 9. 1
1872	"	65,469.17. 4
1873	"	57,094. 9.10
	"	238,021.21.—

Bestand am 1. Januar 1874

Die noch in Aussicht zu nehmenden Ausgaben lassen sich, der schwebenden Proceß und Expropriationen wegen, nicht genau feststellen, vermuthlich wird aber der Betrag zur Deckung der Zahlungen für den Grunderwerb ausreichen.

B. Tit. II.—XIII. Bauausführung.

Die Ausführung ist von der Deutschen Union-Bank zu Berlin übernommen zu

Davon sind ausgegeben:

1871	Ert. M	416,439. 1.—
1872	"	1,283,531.13.—
1873	"	50,315.25.—
	"	1,750,286. 9.—

Bestand am 1. Januar 1874

C. Tit. XV. 1) Vorarbeiten.

Der Anschlag beträgt	Ert. M 28,000. —. —
Verausgabt sind:	
1870	Ert. M 15,936. 1. 3
1871	" 8,504. 27. 8
1872 und 1873	Nichts
	" 24,440. 28. 11

Bestand am 1. Januar 1874

D. Tit. XV. 2) Verwaltungskosten, Honorare, Gratificationen, Gehalte, Reise- und Bureaukosten.

Veranschlagt sind	Ert. M 85,000. —. —
Davon sind verausgabt:	
1871	Ert. M 21,478. 9. 10
1872	" 35,167. 13. 11
1873	" 27,351. 15. 6
	" 83,997. 9. 3
Bestand am 1. Januar 1874	Ert. M 1,002. 20. 9

E. Tit. XVI. 1) Bahnhof Uelzen.

Es beträgt der Voranschlag	Ert. M 100,000. —. —
Davon wurden 1873 verausgabt	" 96. 6. 2
Bestand am 1. Januar 1874	Ert. M 99,903. 23. 10

Schon bei Einreichung des Abschlusses für das Jahr 1872 haben wir darauf aufmerksam gemacht, daß das Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft die Ausführung der auf gemeinschaftliche Kosten mit Bremen auf Bahnhof Uelzen herzustellenden Anlagen übernommen hat. Sobald eine Abrechnung seitens des genannten Directoriums vorliegt, werden wir nicht ermangeln, Weiteres zu berichten, da bekanntlich mit der bewilligten Summe nicht ausgereicht werden wird, über die mutmaßliche Höhe der erforderlichen Nachbewilligung aber Genaueres noch nicht feststeht.

F. Tit. XVI. 2) Bahnhof Langwedel.

Der Anschlag beträgt	Ert. M 231,000. —. —
Es sind davon verausgabt	
1872	Ert. M 97,049. 16. 1
1873	" 105,779. 1. 9
	" 202,828. 17. 10

Bestand am 1. Januar 1874

Von dieser Summe sind dem Unternehmer für Herstellung der Erweiterungsbauten noch ca. Ert. M 20,000. — als Restzahlung zu leisten.

Ferner sind dem Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft zu Magdeburg noch eine Drehscheibe und eine Weiche, sowie der königlichen Eisenbahn-Direction in Hannover die Anlage der electromagnetischen Telegraphenleitung zu vergüten.

Vorausichtlich ist mit dieser Restsumme auszukommen.

G. Tit. XVI. 3) Veränderungen des Projects während der Bauzeit.

Veranschlagt sind	Ert. M 174,920. —. —
Hiervon gehen ab die Abgebote der Deutschen Union-Bank in Berlin laut Vertrag vom 12/19. Juni 1871 mit Ert. M 3900. — 10 pCt. der zu Ert. M 39000 veranschlagten Kosten der nach der landespolizeilichen Begehung angeordneten Abänderungen des Projects und ferner 10 pCt. der zu Ert. M 10,200 veranschlagten Herstellung der electromagnetischen Telegraphenleitung mit Ert. M 1020. —. —	
	" 4,920. —. —
Bleiben	Ert. M 170,000. —. —
Im Jahre 1873 sind davon verausgabt	" 112,052. 21. 4
Bestand am 1. Januar 1874	Ert. M 57,947. 8. 8

Von diesem Rest sind dem Unternehmer für geleistete contractliche Mehrarbeiten noch ca. $\text{Ert.} \approx 20,000$. — und für außercontractliche Arbeiten, als Herstellung der Wasserstationen auf den Bahnhöfen Ebstorf und Großlinteln ca. $\text{Ert.} \approx 8600$ zu zahlen.

Für die dann übrig bleibende Summe ist die Pumpstation in Großlinteln herzustellen, sowie die Grabung resp. Bohrung eines Brunnens auf dem Bahnhöfe zu Ebstorf zu beschaffen.

Nach Obigem sind pro 1874 vorzutragen:

für Tit. I. Grunderwerb	$\text{Ert.} \approx 61,978$.	9. —
für Tit. II—XIII. Bauausführung	"	139,713. 21. —
für Tit. XV. 1) Vorarbeiten	"	3,559. 1. 1
für Tit. XV. 2) Verwaltungskosten	"	1,002. 20. 9
für Tit. XVI. 1) Bahnhof Uelzen	"	99,903. 23. 10
für Tit. XVI. 2) Bahnhof Langwedel	"	28,171. 12. 2
für Tit. XVI. 3) Veränderungen des Projects	"	57,947. 8. 8
also Total $\text{Ert.} \approx$	392,276.	6. 6

Hansestadt Bremisches Commissariat
für die Uelzen-Langwedeler Eisenbahn.

(gez.) **Grave.**

Unter-Anlage 5
zur Anlage I. der Mittheilung des Senats
vom 6. März 1874.

Abrechnung für das Materiallager der Eisenbahn-Deputation des Jahres 1873.

Lager am 31. Dec. 1872 $\text{M} \approx$	92,368. 16	Verwendungen im	
Einkäufe im Jahre 1873 "	1,107,220. 26	Jahre 1873 .. $\text{M} \approx$	299,064. 34
Ueberschuß am 31. Decem- ber 1873 ... "	43,297. 17	Lager vom 31. De- cember 1873 .. "	943,821. 25
Summa $\text{M} \approx$	1,242,885. 59	Summa $\text{M} \approx$	1,242,885. 59

Pagerbestand des Materiallagers der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, Abtheilung Eisenbahnen, am 1. Januar 1874.

32 Gußstahlschienen, 26 Ruedelstahlschienen; 4,235 Schienen, Profil D, à 6,4 m. lang, 744 desgl., à 5,5 m. lang, 180 desgl., à 4,6 m. lang; 20 Schienen, Profil C, à 6,4 m. lang, 1 desgl., 4,6 m. lang; 45,760 Mittelschwellen à 2,3 m. lang, 1,346 Stoßschwellen à 2,6 m. lang; 398 Weichenschwellen à 2,9 m. lang, 36 desgl. à 3,1 m. lang, 409 desgl. à 3,2 m. lang, 14 desgl. à 3,4 m. lang, 401 desgl. à 3,5 m. lang, 100 desgl. à 3,7 m. lang, 747 desgl. à 3,8 m. lang, 18 desgl. à 3,9 m. lang, 431 desgl. à 4,1 m. lang, 564 desgl. à 4,4 m. lang, 18 desgl. à 5,4 m. lang; 69 Stahlweichen, Profil D, 4 desgl., Profil C; 3 ganze englische Weichen, 20 Weichenböcke mit Signal, 54 desgl. ohne Signal, 90 Gußstahlherzstücke, Profil D, 24 desgl. Profil C; 35 Hartgußherzstücke, Profil D; 489 Stoßplatten, Profil D; 10,047 Paar Lasken, Profil D; 478 desgl. Profil C; 44,953 Laskenschrauben, 144,076 Hafennägel, 12 Ueberfahrtsstühle für Mittel, 8 desgl. für Stoß, 100 Gußflöße, Profil D; 88 desgl., Profil C; 1,382 Tafeln Zink, 4,183 Leisten Zink, 27 Tafeln gewelltes Zink, 10,800 Stück 0,241 m. Mauersteine, 171,166 Kubikmeter Sand, 76 lange Schwellenbolzen 603 mm. lang, 52 Vockschrauben 205 mm. lang, 132 Zwangschienenbolzen 157 mm. lang, 32 Herzstückbolzen 217 mm. lang, 74 Weichenstahle, Mittel.

Anlage IIzur Mittheilung des Senats
vom 6. März 1874.**Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, betreffend Betrieb
der Niederlage und Krahnanstalten am Weserbahnhof und des
Lagerplatzes am Bahnhofe Bremen-Neustadt.**

(Eingereicht am 6. März 1874.)

1. Weserbahnhof. Der Schiffsverkehrsverkehr war vom 2. bis 17. Februar unterbrochen. Während dieser Zeit und noch bis zum 28. Februar wurden die von Bremerhaven für Bremen bestimmten Güter mit der Bahn nach dem Weserbahnhof befördert. Im Uebrigen hat der Betrieb ohne besondere Störungen seinen regelmäßigen Verlauf genommen und in allen seinen verschiedenen Abzweigungen wieder eine Zunahme erfahren, deren Summe sich aus den nachstehenden Zahlenangaben über den Gesamtverkehr ergibt. Die dieser Zunahme entsprechende größere Einnahme hat indessen die vermehrten Betriebsunkosten nicht ganz beglichen, so daß der Ueberschuß um *Mk* 4499.41 gegen das Vorjahr abfällt. Dieser Ausfall ist vorzugsweise der im Jahre 1872 bewilligten Lohnerhöhung zuzuschreiben, welche für jenes Jahr nur mit 5 Monaten, in 1873 aber für das ganze Jahr in Betracht kam. Die Mehrausgabe in den bezüglichen 7 Monaten beträgt *Mk* 7018.30. Die Gebühren mußten dagegen noch nach dem alten, in Groten normirten Tarif unter Umrechnung der Beträge in den neuen Münzfuß erhoben werden. Die Wesselschen Dampswinden haben auch in diesem Jahr regelmäßig und rasch ihren Dienst versehen; es sind durch dieselben 1,580,997 Centner für durchschnittlich 1,95 Pfennig pro Centner aufgesetzt worden.

Es sind bearbeitet worden:

	1873.	1872.	mehr
im Krahnbetrieb	2,889,505 Ctr.	2,673,102 Ctr.	216,403 Ctr.
im Bahnbetrieb			

	1873.	1872.	
abgegangen	816,410 Ctr.	668,650 Ctr.	
angekommen	922,534 "	859,375 "	
Eilgut	29,076 "	28,422 "	
	1,768,020 Ctr.	1,556,447 Ctr.	211,573 Ctr.

Zur Niederlage gelangten

	1873.	1872.	mehr
	30,030 Ctr.	22,732 Ctr.	7,298 Ctr.

Zur Lagerung auf Zeit wurden declarirt:

	1873.	1872.	
	83,666 Ctr.	83,401 Ctr.	265 Ctr.

An jedem Arbeitstage wurden durchschnittlich 10,153 Ctr. durch die Krähne, Winden und die Eisenbahn bewegt, gegen durchschnittlich 93.98 Ctr. in 1872.

Die Einnahmen, welche für das Jahr auf *Mk* 130,000 veranschlagt waren, vertheilen sich auf

	1873.	1872.
Betriebsgebühr	<i>Mk</i> 120,291. —	<i>Mk</i> 112,928.16
Lagermiethe	" 24,271.93	" 24,105.92
Niederlagegebühr	" 7,011.01	" 5,739.34
Verchiedenes	" 3,019.68	" 2,740.98
	<i>Mk</i> 154,593.62	<i>Mk</i> 145,514.40
mithin in 1873 mehr	<i>Mk</i> 9079.22	

Die Ausgaben betragen:

1873 *Mk* 116,351.26, — 1872 *Mk* 102,876.80,
mehr *Mk* 13,474.46,

und der Ueberschuß ist demnach

1873 *Mk* 38,242.26, — 1872 *Mk* 42,741.67,
weniger *Mk* 4499.41.

H. Lagerplatz. Der Verkehr nach und von dem Plage hat gegen das Vorjahr nicht unbeträchtlich zugenommen, und während der Monate Januar und Februar fand auch wieder eine Benutzung der Gleise seitens der Güterexpedition des Hauptbahnhofes statt.

Die 21 Kohlenlagerplätze an der Neustadtswallstraße sind sämtlich verpachtet, von den 5 Plätzen auf dem Niveau ist No. I. zur Anlage des hölzernen Schuppens und No. II. zur Vornahme der Verladungen und für zeitweise Lagerungen für Nichtpächter verwendet, während III., IV. und V. verpachtet sind. Ebenso sind die Räume in der vormals Schörling'schen Mühle vermietet, wie auch die Krähne No. I. und II.

Bahnbetrieb:

1,246,508 Ctr., gegen 1,048,842 Ctr. in 1872.

Dieselben vertheilen sich, wie folgt:

Anfuhr für Platzpächter..... 504,201 Ctr., gegen 426,558 Ctr. in 1872.

" " Nichtpächter..... 304,430 " " 172,246 " " "

808,631 Ctr., gegen 598,804 Ctr. in 1872.

mehr 209,827 Ctr.

Abfuhr für Platzpächter..... 40,406 Ctr., gegen 37,845 Ctr. in 1872.

" " Nichtpächter..... 362,354 " " 340,165 " " "

" " die Güterexpedition

am Hauptbahnhof 35,117 " " 108,027 " " "

437,877 Ctr., gegen 486,037 Ctr. in 1872.

weniger 48,160 Ctr.

Die Krähne sind benutzt für das Ab- und Aufsetzen von 65,133 Ctr., gegen 27,047 Ctr. in 1872.

Zur zeitweisen Lagerung gelangten 62,853 Ctr., gegen 15,051 Ctr. in 1872.

Die Einnahmen betrugen:

a) Für vermietete Plätze incl. Krähne, 1873. 1872.
und Räume in der Mühle *Mf* 9,777.71, 9,103.97, mehr 673.74.

b) Tarismäßige Abgaben für
Lagerung und Gleisebenutzung " 15,543.20, 11,785.18, mehr 3,758.2.

Mf 25,320.91, 20,889.15, mehr 4,431.76.

Die Ausgaben für Unterhaltung betrugen:

1873 1872

Mf 7135.80, 5381.93, mehr 1753.87.

Der Ueberschuß der Einnahmen über die Ausgaben beläuft sich demnach auf
1873 1872

Mf 18,185.11, gegen 15,507.22, mehr 2677.89.

Bremen, den 31. December 1873.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

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

Anlage III

zur Mittheilung des Senats
vom 6. März 1874.

**Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, die Kosten der Straßen-
bepflasterung in Bremerhaven betreffend.**

(Eingereicht am 6. März 1874.)

Dem bei neulicher Budgetberathung von der Bürgerschaft ad Posten 1—3 des Specialbudgets 113 d gefaßten Beschlüsse entsprechend, hat die Deputation die Frage, ob eine Ermäßigung der Kosten für Straßenpflaster und Bordsteine

in Bremerhaven erreichbar sei, in nähere Berathung gezogen, und sieht dieselbe sich gegenwärtig in der Lage, diese Frage unter folgendem Bemerkten lediglich verneinen zu können.

Nach dem hiebei angeschlossenen Bericht des Bauraths Handkes, mit dessen sämtlichen Erläuterungen in Betreff der fraglichen Kostenansätze von resp. *Mk* 7 pro Quadratmeter Pflaster und *Mk* 3.50 pro laufendes Meter Bordsteine die hiesige Straßenbauverwaltung nach näherer Prüfung sich einverstanden erklärt hat, liegt der Grund für die im Vergleich mit den hiesigen höheren Kostenansätze für Bremerhaven in verschiedenen für Bremerhaven ungünstigeren Verhältnissen.

Insonderheit kommt hiefür in Betracht, daß der Erdboden in Bremerhaven weicher, und daher das volle Planum für die Sandschüttung auszuheben resp. die so gewonnene Erdmasse wegzufahren ist, daß der Sand in Bremerhaven wegen seiner dortigen Verwendbarkeit als Schiffsballast theurer bezahlt wird, vorzugsweise aber, daß die Pflastersteine dort höhere Kosten verursachen als hier. Dieselben werden von Holzwinden über Bremen bezogen, und müssen hier, weil die zum Transport benutzten Bockschiffe nicht bis Bremerhaven fahren, zur Weiterbeschaffung nach dort umgeladen werden. Bei Berechnung der hiedurch incl. des Messens und Lössens erwachsenden Mehrkosten kann ein Ansatz von *Mk* 5 für ein Quadratmeter Pflastersteine franco Bremerhaven, welches franco Bremen *Mk* 4.20 zu stehen kommt, in der That nur als billig bezeichnet werden.

Endlich hat sich in Betreff der für das laufende Meter Bordsteine berechneten *Mk* 3.50 bei weiterer Nachfrage nur bestätigt, daß für hier in Rede stehende Saumsteine von Obernkirchener Sandstein jener Preis keineswegs zu hoch, im Uebrigen aber es nur empfehlenswerth ist, anstatt der früher in Bremerhaven benutzten, zwar etwas billigeren jedoch weniger dauerhaften rothen Sollinger Saumsteine, dies Material aus Obernkirchen zu beziehen.

Demnach hält die Deputation sich überzeugt, daß eine Herabsetzung des in Frage stehenden Kostenanschlages nicht thunlich, bezw. nicht zu empfehlen ist, und darf sich der Erwartung hingeben, daß dessen Bewilligung nicht länger werde beanstandet werden.

Bremen, 5. März 1874.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) Tetens. (gez.) Franz Tecklenborg.

Unter-Anlage

zur Anlage III der Mittheilung des Senats
vom 6. März 1874.

Bericht des Baurath Handkes.

Bremerhaven den 15. Februar 1874.

Indem ich nicht verfehle, in Nachstehendem die gewünschte Motivirung der veranschlagten Kosten für die in Bremerhaven neu zu pflasternden Straßen zu geben, erlaube mir zunächst auf die Anlage A. meines ergebensten Berichtes vom 24. Mai v. J. Bezug zu nehmen.

Die speciellen Kosten für ein Quadratmeter Pflaster sind hier wie folgt zusammengestellt.

- | | |
|--|----------------|
| 1) 1 □ Meter Planum auszuheben und die Erde zu beseitigen | <i>Mk</i> —.20 |
| 2) 1 □ Meter Planum mit viermänniger Handramme abzurammen | " —.7 |
| 3) 1 □ Meter Sand, 50 Centimeter hoch abzuliefern und einzubringen | " 1.5 |
| 4) 1 □ Meter Sand mit Wasser einzuschlämmen und mit viermänniger Ramme zwei Mal abzurammen | " —.10 |
| Transport... | <i>Mk</i> 1.42 |

	Transport...	<i>Mk</i>	1.42
5)	1 □ Meter behauene Pflastersteine anzuliefern und in die Straße zu fahren.....	"	5.—
6)	1 □ Meter Pflasterbahn herzustellen mit Einschlämmen und Abräumen	"	— .55
7)	Für kleine Ausgaben, Aufbringen von Kies und zur Abrundung	"	— . 3
	zusammen..	<i>Mk</i>	7.—

Diese Kosten sind im letzten Jahre wirklich erforderlich gewesen, und bei Aufstellung des diesjährigen Budgets, im October v. J., lag kein Grund vor, von dieser Veranschlagung abzugehen, vielmehr mußten die Einzelpreise auch damals als maßgebend angesehen werden.

Für die Herstellung von neuen Straßen liegen die Verhältnisse in Bremerhaven übrigens bei Weitem ungünstiger als in Bremen, und erlaube ich mir bezüglich der einzelnen Ansätze noch Folgendes ergebenst vorzutragen.

Es ist hier zunächst das volle Planum für die Sandschüttung auszuheben und der gewonnene Boden wegzufahren. Sodann ist hervorzuheben, daß die Straßen auf einem Terrain angelegt werden, wo kurz vorher tiefe Baugruben für den Bau der Canalanlagen sich befunden haben. Ein tüchtiges Einschlämmen und Abräumen des untern Planums ist daher durchaus nothwendig, und die Erfahrung hat gelehrt, daß der weiche Boden dadurch an vielen Stellen um mehr als sechs Zoll zusammengebracht worden ist. Dieser Uebelstand würde sonst erst im Laufe von 1—2 Jahren nach und nach bemerklich geworden sein, und ein Umpflastern der Straße im Gefolge gehabt haben.

Was die Materialpreise anbetrifft, so ist der Sand in den letzten Jahren hier erheblich theurer geworden. Es hat große Mühe gemacht, denselben für die veranschlagten Kosten herbeizuschaffen, da dasselbe Material als Ballast für die Schiffe sehr gesucht war und als solcher im vorigen Jahr fast doppelt so hoch bezahlt worden ist.

Die Pflastersteine müssen naturgemäß hier höher bezahlt werden als in Bremen, da sie über dort bezogen werden. Bei den vorjährigen Ankäufen wurde die Vermittlung der Straßenbaudeputation angerufen, dieselbe war jedoch nicht in der Lage, über ihre Bedürfnisse hinaus noch Contracte abzuschließen.

Für das in Bremerhaven zur Verwendung kommende Pflastermaterial werden von der Straßenbaudeputation franco Bremen für den Quadratmeter *Mk* 4.20 bezahlt. Da die Bodschiffe aber nicht nach Bremerhaven hinunter fahren, so müssen die Steine in Bremen umgeladen werden, was inclusive des Transports nach hier pro Quadratmeter 60 *S* kosten wird. Rechnet man dazu noch die Kosten des Lösens, Messens, sowie des Transports an die Baustelle, so ergibt sich, daß der mit *Mk* 5 pro Quadratmeter franco Bremerhaven veranschlagte Preis keinesfalls zu hoch gegriffen ist.

Die Kosten für die Herstellung des Pflasters mit allen Nebenarbeiten werden in Bremen wahrscheinlich ebenso, wie hier, mit 55 *S* pro Quadratmeter bezahlt.

Wenn demnach das fertige Straßenpflaster in Bremerhaven etwas höher zu stehen kommt, als in Bremen, so ist das der Natur der Sache nach gewissermaßen selbstverständlich, und dürften meine obigen Details dies in jeder Beziehung genügend nachgewiesen haben.

Was insonderheit noch die Bordsteine anbetrifft, so habe ich zu berichten, daß dazu früher fast nur die rothen Sollinger Saumsteine, welche etwa *Mk* 2 pro laufenden Meter kosten, Verwendung gefunden haben.

Ein Gang durch die hiesigen Straßen belehrt aber, wie wenig sie den gestellten Ansprüchen genügen, und das in Folge ihres schieferigen Gefüges die größte Zahl der Steine auseinander gefroren ist. Es ist deshalb zu dem etwas theueren, aber durchaus frostbeständigen Obernkirchner Sandstein gegriffen, der allerdings *Mk* 3.50 pro laufende Meter, aber jedenfalls lange nicht so viel kostet als der in Bremen zu gleichem Zweck vielfach verwendete Bordstein von Granit.

Anlage IV
zur Mittheilung des Senats
vom 6. März 1874.

**Bericht der Baudeputation, Trottoiranlage am Buntenthorssteinwege
betreffend.**

(Gingereicht am 6. März 1874.)

Dem erhaltenen Auftrage zufolge, beehrt sich die Deputation zu berichten, daß es zwar sehr wünschenswerth sein würde, die im Specialbudget Nr. 68 II. B. b. beantragte Trottoireinrichtung an der östlichen Seite des Buntenthorssteinwegs in der ganzen Länge von 400 Meter für die in Aussicht genommene Strecke herstellen zu können, daß jedoch im Uebrigen nichts im Wege stehe, die Arbeit so zu theilen, daß die 80 Meter lange Strecke vom Buntenthor bis zu dem Punkte gegenüber der Meyerstraße, und alsdann 320 Meter (statt 400) an der in südlicher Richtung belegenen Strecke zwischen Meile 0,2 bis 0,3 ausgeführt werden. Hiernach ersucht die Deputation um Beschlußnahme über die Art der Ausführung und Bewilligung des einstweilen ausgesetzten Postens von *Mk* 2400.— auf Cap. 1 der Außerord. Ausgaben, Pos. 4.

Bei dieser Gelegenheit verfehlt die Deputation nicht zu bemerken, daß sie, nach Erlass des Reichsgesetzes vom 7. December 1873, die Berechnung und Bezeichnung der Chausseestrecken nach Kilometern nur für zweckmäßig halten kann und sich erlauben wird, den für die neue Einrichtung nach dem Anschlage des Bauinspector Kiehne erforderlich erscheinenden Betrag von *Mk* 2000.— beim nächstjährigen Budget zu beantragen.

Bremen, den 5. März 1874.

Die Baudeputation.

(gez.) **C. Lülmann.** (gez.) **J. F. Kaufmann.**

Berichtigung. Auf Seite 115 muß in dem Bericht der Finanzdeputation die Ueberschrift zu I. lauten:
Staatshaushalt des Jahres 1873 (nicht: 1872).