

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 19. Juni 1874.

1. Versetzung der Jungfernbake.

Die Deputation der Handelskammer für das Tonnen- und Bakenwesen hat den Senat ersucht, ihr für die bereits bei Einreichung des Budgets (1873 pag. 673) in Aussicht genommene Versetzung der Jungfernbake die damals auf *Mk* 12,000 geschätzten, jetzt aber auf *Mk* 17,400 zu veranschlagenden Kosten zu bewilligen. Aus den Inspektionsberichten des Barsenmeisters und des Bauraths Hankes ergibt sich, daß der Sand, auf welchem die Bake steht, in fortwährender Abspülung begriffen und die Bake dem Untergange ausgesetzt ist, daß es sich aber nicht empfiehlt, auf Erhaltung durch künstliche Mittel bedeutende und immer sich erneuernde Kosten zu verwenden, vielmehr vorzuziehen ist, die Bake nach einem etwa 3000 Fuß nordwärts gelegenen Platze zu verlegen, wo dieselbe, nach dem Urtheile der Sachverständigen, für die Schifffahrt von erheblich höherem Werthe sein würde. Allerdings würde dieser in jeder Beziehung geeignete Platz mehr Kosten verursachen als ein südwärts belegener höherer Sand, letzterer aber aus anderen Gründen nicht passend erscheinen.

Der Baurath Hankes empfiehlt, und die Deputation der Handelskammer schließt sich diesem Rathe an, die jetzige Bake nicht zu transportiren, sondern eine ganz neue, mit Benutzung einiger alten Materialien, zu errichten. Beim Transport würde nicht allein viel Material beschädigt werden und verloren gehen, dessen Ersatz alsdann Zeit rauben würde, sondern auch der Arbeitslohn an der Baustelle bedeutend höher sein, während bei einem Neubau ein großer Theil des Erforderlichen in Bremerhaven zu geringerem Preise fertig gemacht werden könne. Die Folge davon sei, daß der Transport ebenso viel kosten würde wie der Neubau. Die Deputation der Handelskammer unterstützt daher den Antrag des Bauraths Hankes, welcher dahin geht:

von der jetzigen Construction des Unterbaus (hölzerne Kasten und vorgeschüttete Steinböschung) abzugehen und statt dessen ein gut angelegtes Packwerk von etwa 12 m. oberem Durchmesser und von 3 m. über Ebbe in fünffacher Anlage auf die Höhe des Sandes herabgehend und mit einem 7 m. breiten Sturzbrett umgeben, anzuwenden, das Packwerk mit dem leicht transportablen Steinmaterial der jetzigen Böschung zu beschweren und außerdem noch einige Balken in Form von Eisbrechern etwas höher als das Packwerk auszulegen.

Durch diese Vorrichtungen, meint der Baurath, sei die Bake gegen Unterspülen und bei gewöhnlichen Wasserständen gegen Eisgang durchaus geschützt. Gegen heftigen Eisgang bei höherem oder sehr hohem Wasserstande werde sie allerdings sehr schwer zu schützen sein, was aber an anderen Plätzen ebenso der Fall sein dürfte.

Die Kosten sind wie folgt veranschlagt

- | | |
|--|------------------|
| 1. Aufbau der neuen Bake, einschließlich Material, sechs Eisbalken, Arbeitslohn, Transport | <i>Mk</i> 5,380 |
| 2. Packwerk und Sturzbrett, ebenso, für 1600 Kubikmeter fertiges Packwerk, à <i>Mk</i> 6,5 | " 10,400 |
| 3. Transport der Felsen | " 1,200 |
| 4. Verschiedenes | " 420 |
| | <i>Mk</i> 17,400 |

Dem Vorstehenden gemäß beantragt der Senat, den noch ausgesetzten Budgetposten, Außerordentliche Ausgaben, Cap. 2, No. 8, nunmehr zu bewilligen und denselben von *Mk* 12,000 auf 17,400 zu erhöhen. Er bemerkt dabei, daß mit der Verlegung der Bake nicht bis zum Abschlusse der Verhandlungen mit

Preußen und Oldenburg wegen der Schiffsfahrtszeichen, für welchen ein Zeitpunkt noch nicht mit Wahrscheinlichkeit zu bezeichnen ist, gewartet werden darf, sowie ferner, daß es wünschenswerth ist, einen baldigen Beschluß herbeizuführen, weil die Arbeiten während der Sommermonate beendigt werden müssen.

2. Nachbewilligung für den Militärschießstand.

3. Bau einer Reparaturwerkstätte.

4. Hydranten am Hauptbahnhof.

Anlage I.
Anlage II mit Unteranlage
und Zeichnung.
Anlage III mit Unteranlage
und Zeichnung.

Die wegen vorgenannter drei Gegenstände eingegangenen Deputationsberichte, bei dem die Finanzdeputation nichts zu erinnern gefunden hat, theilt der Senat, vorbehaltlich seiner Erklärung, der Bürgerschaft hieneben mit.

Anlage I

zur Mittheilung des Senats
vom 19. Juni 1874.

Bericht der Baudeputation, Nachbewilligung für den Militärschießplatz, betreffend.

(Eingereicht am 12. Juni 1874.)

Für die Herstellung des Militärschießplatzes auf der großen Weide sind auf das Separatconto der außerordentlichen Verwendungen *M.* 15,000 bewilligt. — Diese Kosten beruhen auf einem speciellen Anschlage derselben durch den Bauinspector Kiehne. In demselben sind die für die Herstellung des Kugelfangs und der die einzelnen Schießstände seitlich sichernden Traversen die auf der Erfahrung beruhenden Pauschätze für die Bewegung von Erdmassen zum Grunde gelegt, welche sich aber bei der betreffenden Arbeit als nicht zutreffend erwiesen haben. Bekanntlich mußte, um die Einstellung der Schießübungen auf dem Schießplatz am Stau zu bewirken, und dadurch die dringlich gewordene Vollendung der Hamburger Bahn möglich zu machen, die Herstellung des neuen Schießstandes nicht nur mit großer Beschleunigung, sondern auch in der ungünstigsten Jahreszeit, den Monaten December bis März, beschafft werden. Namentlich zeigte sich aber, abgesehen von der ungewöhnlichen Höhe des Grundwassers, welche die Kosten des Wassererschöpfens erheblich erhöhte, im Fortschreiten der Erdarbeiten der aus blauem Thon bestehende Boden in der Behandlung desselben so schwierig, daß fast die doppelte Masse des Materials zur Herstellung namentlich des Scheibengeräthes verwendet werden mußte. Es zeigte sich nämlich, daß dieser schwere und wasserhaltige Thon, sobald er an die Luft gebracht wurde, nicht nur den Wassergehalt nicht abgab, sondern noch die gerade im letzten Winter andauernden starken atmosphärischen Niederschläge festhielt, dadurch aber die Tragfähigkeit versagte und nach geschehener Aufschüttung wieder breiartig auseinander trieb, so daß nur mit der größten Mühe und mit Aufwendung außerordentlicher Arbeitskräfte und Kosten die auf 7,00 m. berechnete Höhe des Scheibengeräthes auf 5,50 m. gebracht werden konnte, welche nothdürftig für die Benutzung ausreichte. Die in diesen Erdmassen stattfindende Bewegung hat noch nicht aufgehört, wird aber hoffentlich durch die Einwirkung der Sommerwärme beseitigt werden, so daß während der Abwesenheit des Bataillons zu den Uebungen des 9. Armeecorps die Arbeit vollständig fertig gestellt werden kann. Dazu reichen aber die bewilligten Mittel nicht aus; indeß spricht der Bauinspector Kiehne die Hoffnung aus, mit einem ferneren Aufwande von *M.* 10,000 die Arbeiten vollenden zu können.

Die Baudeputation ersucht daher, die durch die angeführten Umstände veranlaßte Nachbewilligung von *M.* 10,000 auf den Separatfond der außerordentlichen Verwendungen zu beschließen.

Bremen, den 8. Juni 1874.

(gez.) Lampe.

(gez.) Steinhäuser.

Anlage II
zur Mittheilung des Senats
vom 19. Juni 1874.

**Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, Erbauung einer
größeren Reparaturwerkstätte betreffend.**

Eingereicht am 9. Juni 1874.

Mit der Erweiterung unseres Hauptbahnhofs und dem ungemein vergrößerten Betriebe auf unsern Eisenbahnen steht in enger Verbindung das Erforderniß eines ausreichenden Gebäudes für die Reparatur der Wagen und Locomotiven. Da die Anlage einer Reparaturwerkstätte, so wie deren fernere Erweiterung, sich auf eine frühere besondere Vereinbarung mit Hannover stützt, nach welcher deren Herstellung auf Bremische Kosten zu geschehen hat, die Letzteren aber vom Betriebe mit 4 pCt. pro anno zu verzinsen sind, und ferner das Project, welches zunächst von der Eisenbahndirection auszuarbeiten war, erst jetzt hat vorgelegt werden können, ist bei der Berichterstattung über den Umbau des Hauptbahnhofs hierauf nicht Rücksicht genommen worden. Es ist daher eine besondere Bewilligung dafür erforderlich, und verfehlt die Deputation nicht, in dem Folgenden näher darüber zu berichten.

Ueber die Unerläßlichkeit eines bedeutenden Erweiterungsbaus der Reparaturanstalt hat stets ein allseitiges Einverständniß stattgefunden. Die Schwierigkeit der zweckmäßigen Aufstellung eines Projects war aber eine nicht geringe, und machte vielfache Correspondenzen und Besprechungen der beiderseitigen Techniker erforderlich. Diese haben nun zu der gemeinschaftlichen Aufstellung eines Bauplanes geführt, wovon eine Zeichnung als Anlage 1 beiliegt, deren Einzelheiten durch den Bericht des Inspector Fischer, Anlage 2, Erläuterung finden.

Da bereits im vorigen Herbst sich ein wirklicher Nothstand hinsichtlich der Reparatur von Locomotiven und Wagen aller Art geltend machte, drang die Eisenbahndirection auf Errichtung provisorischer Bauten um die Anstalt zu erweitern. Die Deputation hielt jedoch aus vielen naheliegenden Gründen nicht für zweckmäßig auf provisorische Bauten einzugehen, und bestand daher auf die Vorlage eines Definitivums. Dieses ist nun durch Bearbeitung der beiderseitigen Techniker, welche gemeinschaftlich die Kosten veranschlagt haben, zu Stande gebracht. Schon bei der Projectirung unseres Bahnhofes im Jahre 1845 wurde die Reparaturwerkstätte in der Weise angelegt, daß die ausgeführten Baulichkeiten die eine Hälfte der ganzen Anlage bildeten, indem man damals annahm, daß die Zeit kommen werde, in welcher die zweite Hälfte der Werkstätten würde errichtet werden müssen. Man ließ daher zu diesem Zweck den Raum frei, und da dieser Zeitpunkt jetzt eingetreten ist, wird auch der schon damals ausersehene Platz zur Vervollständigung der Werkstätte in Anspruch genommen, und die zweite Hälfte in Uebereinstimmung mit der schon vorhandenen ersten Hälfte ausgeführt werden.

Ueber die speciellen Einrichtungen nimmt die Deputation Bezug auf die beiliegende Zeichnung und den umfassenden Bericht des Bauinspector Fischer, aus welchen beiden Vorlagen sich alle Einzelheiten übersichtlich ergeben. Der Kostenaufwand ist allerdings ein bedeutender, nämlich *M* 825,000, welcher jedoch, wie schon erwähnt, vom Betriebe mit 4 pCt. pro anno verzinst werden wird. In diese Summe einbegriffen sind auch die Kosten für 20 Wohnungen, eine jede zu *Ɔ* 1700, im Ganzen *Ɔ* 34,000 oder *M* 102,000. Die Direction empfiehlt sehr dringend deren Herstellung, besonders für Vorarbeiter und Werkmeister, indem sie es für unerläßlich erachtet, daß stets ein genügendes Personal zur Hand sei, um in eiligen Fällen einschreiten zu können, und um ein tüchtiges Personal zu sichern. Aus den von dem Inspector Fischer näher angegebenen Gründen wird anempfohlen, diese 20 Wohnungen nicht an der Reparaturwerkstätte, sondern an der Straße, welche an der Nord-Ost-Seite des Dorfbassins hinführt, zu errichten. Die Deputation kann nur empfehlen, auch die Herstellung dieser 20 Wohnungen zu genehmigen, da dieselben für einen zweckmäßigen

Betrieb dieser großen Reparaturanstalt nothwendig sind, wenngleich sie sich nicht verhehlt hat, daß, nach seitherigen Erfahrungen, dieselben nicht ohne Anfechtung bleiben dürften.

Die Deputation beantragt daher die Bewilligung von *Mk* 825,000 für die Vergrößerung der Reparaturwerkstätte, unter Verzinsung der aufzuwendenden Summe à 4 pCt. durch den Betrieb.

Bremen, 6. Juni 1874.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

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

Unter-Anlage

zur Anlage II der Mittheilung des Senats
vom 19. Juni 1874.

Bericht des Bauinspectors Fischer.

Die auf dem hiesigen Hauptbahnhofe vorhandenen Reparaturwerkstätten haben sich, den gesteigerten Anforderungen gegenüber, längst als unzureichend herausgestellt und es muß eine entsprechende Erweiterung der Anlage durch Vermehrung der Reparaturstände noch in diesem Sommer ausgeführt werden.

Dem von der Königlichen Eisenbahndirection unterm 25. November v. J. gestellten Antrage, diese Erweiterung durch provisorische Anlagen zu beschaffen, hat deshalb nicht beigegeben werden können, weil durch derartige Provisorien, welche nach der hiesigen Bauordnung doch hätten massiv ausgeführt werden müssen und daher kostspielig geworden sein würden, eine planmäßige Erweiterung der übrigen Werkstättenanlage sehr leicht hätte unmöglich werden können, und es hat demnach auch die Königliche Eisenbahncommission sich bereit finden lassen, eine definitive Erweiterung, wie sie für die Gesamtanlagen der Werkstätten passend ist, ins Auge zu fassen.

Hiernach ist gemeinschaftlich ein Plan entworfen, welchen ich in der Anlage vorzulegen mir erlaube und welchen ich, als in allen Theilen zweckmäßig und den Verhältnissen entsprechend, zur Ausführung empfehlen kann.

Nach diesem Projecte werden die jetzt vorhandenen beiden Reparaturschuppen, welche östlich von der Personenhalle liegen und für Locomotiv- und Wagenreparatur dienen, demnächst lediglich für letzteren Zweck bestimmt, und werden dadurch 24 Stände zur Reparatur von Personen- und Güterwagen geschaffen.

Auf dem Raume zwischen der Wagenreparatur und der Gasanstalt werden die jetzt vorhandenen unbedeckten Reparaturstände, wie auf dem Plane mit rother Farbe angedeutet, verändert, vervollständigt und mit einer neuen Schiebephöhne versehen, so daß hier auf 26 Ständen kleinere Reparaturen beschafft werden können.

Für zu reparirende Locomotiven soll, nördlich von der jetzigen Werkstätte, ein Schuppen, No. 9 der Zeichnung, erbaut werden, welcher für 26 Stände Raum bietet und mit der Dreherei No. 17 in directer Verbindung steht.

Die an dem nördlichen Ende des jetzigen Drehereigebäudes befindlichen Räume, als eine Vorarbeiterstube, ein Handmagazin, die Messinggießerei, Kupferschmiede und Kesselschmiede werden daselbst beseitigt und werden dafür bei No. 16 die Achsenreparaturstände, und in dem Anbau No. 15 die Kesselschmiede angelegt werden, welche hier in passender Verbindung mit den Locomotivreparaturständen und der Dreherei stehen.

Zwei Vorarbeiterstuben und zwei Handmagazine werden bei No. 11, 12, 13 und 14 des Locomotivreparaturschuppens passend angelegt werden. In dem Raume No. 10 wird die neue Kesselschmiede errichtet.

In Folge der Anlage des neuen Reparaturschuppens muß der östliche Anbau des jetzigen Locomotivschuppens, welcher ein Holzmagazin, ein Eisenmagazin mit Bureau und zwei Wohnungen für einen Vormann und einen Portier enthält, in Wegfall kommen, und ebenso müssen die Schuppen des Materiallagers der

Bremischen Eisenbahnbauverwaltung, welche von dem östlichen Ende des Locomotiv-reparaturschuppens betroffen werden, an eine andere noch näher zu bestimmende Stelle des Bahnhofes verlegt werden.

Um für die in Wegfall kommenden Räumlichkeiten Ersatz und entsprechende Vergrößerung zu beschaffen, wird zwischen der jetzigen Schmiede No. 8 und dem Reparaturschuppen No. 9 ein besonderes Gebäude errichtet, welches einen Magazinraum No. 5 und in einem Anbau die Kupferschmiede No. 6 und Gießerei No. 7 enthalten wird, während am östlichen Ende des Gebäudes eine Stube für den Werkstättenportier bei No. 3, ein Arbeiterzimmer No. 2 und zwei Bureaux No. 1 für die Magazinverwaltung angelegt werden sollen. In dem oberen Geschosse dieses östlichen Anbaues werden die bei dem Erweiterungsbau in Wegfall kommenden Wohnungen für einen Vormann und einen Portier wieder gewonnen.

Die sodann noch erforderlichen Bureaux für Werkmeister, Aufenthaltslocale für Locomotivführer, sowie zwei Wohnungen für Werkmeister, werden in dem Wasserstationsgebäude, welches in dem Projecte für den Umbau des Bahnhofes vorgesehen ist, hergestellt werden, und müssen die Kosten für den inneren Ausbau dieses Gebäudes für Werkstättenzwecke hier zur Veranschlagung kommen.

Für die Holzvorräthe ist ein besonderer Holzschuppen No. 19, in der Nähe der Wagenreparatur zu erbauen, in Aussicht genommen, welcher aus Fachwerk hergestellt und mit leichter Pappbedachung versehen werden soll; und endlich ist bei No. 20 ein Abortgebäude für die Werkstättenarbeiter vorgesehen.

Nördlich von dem Reparaturschuppen No. 9 sind noch zwei Drehscheiben mit Strahlengleisen zur Aufstellung von Wagen und Axen anzulegen.

Die Kosten für diese Gebäude und Anlagen, welche erstere im Rohbau in einfachster Weise und zu den vorhandenen Werkstättengebäuden passend hergestellt werden sollen, betragen nach überschläglicher Berechnung *M.* 723,000.

Wie bei allen größeren gewerblichen Etablissements das Streben der Fabrikbesitzer mit Recht darauf gerichtet ist, für die Arbeiter in der Nähe der Fabrik passende Wohnungen zu beschaffen, so muß die Verwaltung einer Bahnhofswerkstätte in erhöhtem Maße darauf Gewicht legen, wenn auch nicht allen ihren Arbeitern, so doch einer größeren Zahl derselben, und insbesondere den Vorarbeitern und Werkmeistern der einzelnen Werkstättenabtheilungen derartige Wohnungen in der Nähe der Werkstätten zu bieten, weil bei eintretenden Unglücksfällen auf der Bahn jedesmal der Maschinenmeister mit einem Trupp zuverlässiger Arbeiter zur Stelle eilen muß, weshalb es nothwendig ist, derartige Arbeiter auch außerhalb der gewöhnlichen Arbeitszeit stets zur Hand zu haben, was nicht möglich ist, wenn dieselben, wie jetzt, verstreut in verschiedenen Stadttheilen und zum großen Theile selbst außerhalb der Stadt wohnen.

Die Königliche Eisenbahncommission hat daher aus Rücksicht auf derartige Eventualitäten und um sich einen Stamm tüchtiger Arbeiter dauernd zu sichern, die Herstellung von vorläufig 20 Stück solcher Wohnungen dringend beantragt und als Bauplätze die in dem anliegenden Plan mit A bezeichneten Stellen an der Ostseite der Werkstätten in Aussicht genommen.

Wie das Bedürfniß zur Herstellung derartiger Wohnungen für Werkstättenarbeiter und Beamte gewiß allseitig als ein zeitgemäßes und in dem gegebenen Falle als ein dringendes anerkannt werden muß, so habe ich doch die Lage dieser Wohnungen als zweckmäßig gewählt nicht erachten können, weil das Werkstättenetablissement in seiner Grunddisposition so angelegt ist, daß eine demnächstige Erweiterung der Reparaturschuppen der Schmiede, wie auch des neuen Magazin Gebäudes nach östlicher Richtung bis an das Torfbassin, und nach Zuschüttung desselben bis an die Straße längs des Bassins möglich ist.

Eine solche Erweiterung wird, wenn auch in einer gegenwärtig noch in fernster Zukunft liegenden Zeit, einmal eintreten müssen, und in diesem Falle würden dann die Häuser, welche jetzt an einer fahrbaren Straße erbaut werden, nicht nur ihrer Zugänglichkeit beraubt werden, sondern auch inmitten eines, für Werkstättenzwecke demnächst nutzbringenden, zu verwerthenden Hofraums liegen.

Aus diesen Rücksichten habe ich geglaubt, von der Erbauung der Häuser unmittelbar an der Werkstatt dringend abrathen zu müssen, und ist deshalb, im

Einvernehmen mit der Königlichen Eisenbahncommission, projectirt, die Häuser jenseits des Dorfbassins an der Parallelstraße zu erbauen, welche gewiß zu allen Zeiten als eine nothwendige Verkehrsstraße erhalten bleiben wird.

Die Baukosten für die 20 Wohnungen mit Hof, Einfriedigung, Abort und Zubehör sind zu *Mk* 102,000 veranschlagt und ersuche ich gehorsamst, die Kosten für die Werkstättenweiterungen und Wohnungen im Gesamtbetrage von *Mk* 825,000 hochgeneigtest ehestens bewilligen zu wollen, damit noch im Laufe dieses Sommers eine größere Anzahl von Reparaturständen beschafft werden kann.

Anlage III

zur Mittheilung des Senats
vom 19. Juni 1874.

Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, Hydranten am Hauptbahnhof betreffend.

(Gingereicht am 9. Juni 1874.)

Die Feuerversicherungs Gesellschaften, bei welchen Bremischerseits die in den Güterschuppen der Bremischen Bahnhöfe lagernden Waaren versichert sind, haben sich bereit erklärt die dafür bestehende Asscuranzprämie um 1 pro Mille zu ermäßigen, wenn staatsseitig einige Hydranten, nach näherer Besprechung, im Hauptbahnhofe angelegt würden, um zum Löschen in Brandfällen rasch benutzt werden zu können.

Die versicherte Summe beläuft sich auf 1 Million Thaler Gold oder *Mk* 3,321,400, es würde daher die Ersparung einschließlich der Kosten für Police und Stempel *Mk* 3440 betragen.

Die Deputation hat daher den Inspector Fischer beauftragt, das Project näher zu bearbeiten und die Kosten zu veranschlagen. Sie übergiebt in der Anlage 1 den Bericht desselben, und in der Anlage 2 die zur Erläuterung dienende Zeichnung der Stellen, wohin die Hydranten zu legen sind, und wie die Röhrenverbindung mit den Röhren der Wasserkunst sich wird einrichten lassen.

Es werden demnach sechs Hydranten mit den erforderlichen Rohrleitungen zu errichten sein, deren Kosten veranschlagt sind auf *Mk* 5100, und da es sich empfiehlt die Gelegenheit zu benutzen um an paßlicher Stelle einen Trintbrunnen zu errichten, beantragt die Deputation für diesen beizufügen *Mk* 900, so daß um eine Bewilligung von *Mk* 6000 nachgesucht wird.

Es bedarf wohl keiner Erläuterung, daß diese Ausgabe sich empfiehlt, da sie durch Ersparung an der Prämie in zwei Jahren schon vollständig gedeckt sein wird.

Endlich ist noch zu erwähnen, daß, wie der Inspector Fischer in seinem Berichte bemerkt, die Kosten eines in dem Berichte der Deputation vom 30. April beantragten Brunnens zwischen den Güterschuppen nebst Rohr von *Mk* 1400 sich um die Hälfte ermäßigen werden, weil nun der Rohranschluß an einer näheren Stelle des neuen Rohrs erfolgen kann.

Bremen, 3. Juni 1874.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

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

Unter-Anlage
zur Anlage III der Mittheilung des Senats
vom 19. Juni 1874.

Bericht des Bauinspectors A. Fischer.

Erhaltenem Auftrage gemäß beehre ich mich gehorsamst zu berichten, daß die Anlage von Hydranten für Zwecke des Feuerlöschwesens in der Nähe der Güterschuppen des Hauptbahnhofs ohne Schwierigkeit beschafft werden kann, und ist die Lage derselben im Einverständnisse mit dem Herrn Branddirector Schumann an den auf dem anliegenden Plane mit a b c d e f bezeichneten Punkten in Aussicht genommen.

Die Hydranten a und b werden mittelst einer beziehungsweise 3- und 2 1/2-zölligen Rohrleitung an die vorhandene 4-zöllige Leitung gegenüber der Georgstraße angeschlossen. Für die Hydranten c und d wird eine gleiche Leitung mit dem am Breitenwege befindlichen Rohre gegenüber der Roßstraße verbunden, und endlich wird für die Hydranten e und f ein Anschluß an dieselbe Rohrleitung in der Nähe des Torfstraßentunnels bewirkt werden. An diese letztgenannte Leitung kann ferner im Punkte e eine 1 1/2-zöllige Rohrleitung angeschlossen und nach einem am Nordende des Schoppens No. 3 zu errichtenden Trinkbrunnen geführt werden, dessen Anlage im Interesse der in dem Schuppen und an den Produktengleisen beschäftigten Arbeiter dringend erwünscht ist.

Die Kosten für diese Anlage werden betragen:

- | | |
|---|---------|
| 1) Für sechs Hydranten mit den erforderlichen Rohrleitungen | Mk 5100 |
| 2) Für einen Trinkbrunnen am Nordende des Schoppens No. 3 | " 900 |
| Zusammen | Mk 6000 |

um deren geneigte Bewilligung ich hierdurch gehorsamst ersuche.

Schließlich erlaube ich mir noch zu bemerken, daß, falls die projectirten Rohrleitungen zur Ausführung gebracht werden, alsdann die in meinem Berichte vom 29. April beantragte Leitung von der Roßstraße nach dem am Sübende des Schoppens No. 3 aufzustellenden Trinkbrunnen in Wegfall kommen wird, und die auf Mk 1400 veranschlagten Kosten sich auf Mk 700 reduciren werden, weil der Anschluß des Trinkbrunnens dann in dem Punkte c der neuen Leitung erfolgen kann, wodurch ca. 125 Ifd. Meter Rohrleitung erspart wird.

Handwritten text, likely bleed-through from the reverse side of the page. The text is mostly illegible due to fading and bleed-through.