

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 8. November 1869.

1. Budget für das Jahr 1870.

Der Senat übergiebt der Bürgerschaft hieneben zu ihrer Beschlußfassung, vorbehaltlich der feinen, das von der Finanzdeputation aufgestellte Budget des Jahres 1870 und den dazu erstatteten Begleitungsbericht, so wie die zu einzelnen Ausgaben-Stats eingereichten erläuternden Berichte

der Deputation für den Staatszuschuß zu den Schulen des Gebiets,
der Baudeputation,
der Straßenbaudeputation,

der Convoyedeputation,

der Häfendeputation,

der Eisenbahndeputation,

der Wegbaudeputation.

Anlage II
nebst Unter-Anlage I.
Anlage I.

Anlage III.

Anlage IV.

Anlage V.

Anlagen VI, VII, X,
XII sowie Anlage
XIII nebst 2 Unter-
Anl. (1 Zeichnung).
Anlage VIII nebst 3
Unter-Anlagen.
Anlage IX nebst 3
Unter-Anlagen.
Anlage XI.

2. Stadtbibliothek.

Der der Stadtbibliothek im Jahre 1865 auf 5 Jahre bewilligte jährliche Zuschuß von 1500 Thalern reicht nach der Ansicht des Bibliothekars zu einer angemessenen Befriedigung der Bedürfnisse dieses Instituts für die Zukunft nicht hin. Die nothwendigen jährlichen Ausgaben für Bibliothekgehülfsen, außerordentliche Copialien, Feuerung und Licht, Reinigung der Localitäten und Bücher, Correspondenzen, Insertionen, Papier und sonstige Büreauerfordernisse betragen zwischen 500 und 600 Thaler, und an Buchbinderlohn sind über 300 Thaler erforderlich, indem nicht nur die neuangeschafften Bücher zu binden, sondern auch eine große Menge älterer Werke, auf deren Conservirung in früheren Zeiten wenig verwandt werden konnte, nach und nach durch Neubinden oder Ausbesserung in brauchbaren Stand zu setzen sind. Es bleiben mithin für neue Anschaffungen von Büchern nur etwa 600 Thaler übrig, eine Summe, welche zur Completirung der vielen wissenschaftlichen Fächer, für die die Bibliothek zu sorgen hat, nicht ausreicht. Der Senat giebt daher anheim, den jährlichen Zuschuß auf 2000 Thaler zu erhöhen.

Der Bibliothekar Kohl, dessen Gehalt vor fast 6 Jahren auf jährlich 600 Thaler bestimmt worden ist, hat um Erhöhung desselben gebeten, indem er anführt, daß seit jener Zeit seine Verantwortlichkeiten, Arbeiten und Sorgen, sowie die an ihn gestellten Anforderungen sehr verschiedener Art bedeutend größer und mannigfaltiger geworden seien. Der Senat glaubt, indem er diese Ausführungen bestätigt, voraussetzen zu dürfen, daß Kohl's Wirksamkeit in seinem Amte, sowie seine auf Vergrößerung der Bibliothek und Förderung ihrer Zwecke gerichteten erfolgreichen Bestrebungen auch im Kreise der Bürgerschaft nicht unbemerkt geblieben sind. Er hält es daher für gerechtfertigt, dem jetzigen Bibliothekar vom 1. Januar 1870 an eine persönliche Zulage von jährlich 400 Thalern zu gewähren und trägt auf Bewilligung derselben hierdurch an.

3. Neubau der kleinen Weserbrücke.

Nachdem die Bürgerschaft die Anträge der Baudeputation abgelehnt hat, wird die Zurückverweisung dieser Angelegenheit an die berichtende Deputation erforderlich werden. Damit aber die letztere über die bei der ferneren Bearbeitung der Projecte einzuschlagende Richtung nicht im Zweifel bleibe, ist hinsichtlich dieser Vorfrage zunächst eine Verständigung zwischen Senat und Bürgerschaft unerlässlich. Dieselbe hat sich vornehmlich auf zwei Punkte zu erstrecken. Es wird festzustellen sein,

1) an welcher Stelle gebaut werden soll? 2) ob eine Construction mit Pfeilern oder ohne Pfeiler anzuwenden ist?

Den ersten Punkt anlangend, beantragt der Senat, daß die Erbauung der Brücke an der jetzigen Stelle beschlossen werde. Er verkennt keineswegs die Vorzüge, welche eine Ueberbrückung der großen und der kleinen Weser in gerader Richtung darbieten würde. Allein die in Betracht kommenden Höhenverhältnisse sowohl als die erheblichen Mehrkosten gestatten nicht, an eine Anlage in diesem Sinne zu denken.

Für die Frage der Construction muß vor allem die Rücksicht auf den Abfluß des Hochwassers und die Verhütung von Eisstopfungen entscheidend sein. Bei allen früheren einschlägigen Verhandlungen hat stets darüber Einverständnis geherrscht, daß im Interesse der Sicherheit der Neustadt jede Einengung des Flußbettes, die nicht aus technischen Gründen durchaus nothwendig sei, vermieden werden müsse. Wenn daher die Technik heutzutage Mittel darbietet, die kleine Weser ohne Einbau eines Pfeilers zu überbrücken, so erscheint es geboten, für den Neubau eine Construction dieser Art vorzuschreiben. Dieser entscheidenden Rücksicht werden alle übrigen, wenn auch an sich berechtigten Wünsche sich unterzuordnen haben, was selbstverständlich jedoch nicht die Aufgabe ausschließt, mit den technischen die ästhetischen Gesichtspunkte, soweit die Art der Construction es erlaubt, in Einklang zu bringen.

Der Senat beantragt diesem nach, daß die Projecte an die Baudeputation mit dem Auftrage zurückverwiesen werden,

ein Project für den Neubau der kleinen Weserbrücke an der jetzigen Stelle und ohne Einbau von Pfeilern unter thunlichster Rücksicht auf Gefälligkeit der Formen bearbeiten zu lassen.

Im Hinblick auf den schadhafte Zustand der jetzigen Brücke empfiehlt eine beschleunigte Beschlußfassung sich von selbst.

4. Zusatz zu dem die Löschung der Seeschiffe betreffenden Gesetze vom 12. Februar 1866, hinsichtlich des Rechts des Schiffers zur Lieferung des Frachtguts nach der Stadt Bremen.

Die Handelskammer hat darauf aufmerksam gemacht, daß bei den Berathungen des Reichstages in Betreff der Einführung der Wechselordnung und des Handelsgesetzbuches als Bundesgesetze die irrige Meinung laut geworden sei, als habe durch die obenbenannte bremische Löschordnung das Recht des Schiffers zur Lieferung des Frachtgutes nach Bremen beeinträchtigt werden sollen, und zugleich den folgenden gesetzlichen Erlaß, um jeden Zweifel zu beseitigen, zur verfassungsmäßigen Annahme empfohlen:

„Bei den nach der Stadt Bremen bestimmten Seeschiffen, deren Tiefgang bei gewöhnlichem Wasserstande das Hinauffahren bis zur Stadt nicht gestattet, wird dem Schiffer durch die, die Löschung der Seeschiffe betreffende Verordnung vom 12. Februar 1866 das Recht nicht entzogen, das Frachtgut auf seine Gefahr und Kosten nach dem Bestimmungsorte zu transportiren; er hat aber, falls von diesem Rechte Gebrauch gemacht werden soll, davon dem Ladungsempfänger spätestens 24 Stunden nach der Ankunft des Schiffs auf der Rhede von Bremerhaven Anzeige zu machen.“

„In diesem Falle kommen die Vorschriften des allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs, insbesondere diejenigen in Betreff der Auslieferung und Uebernahme des Frachtguts, der Frachtzahlung, der Haftung des Schiffers und der Constatirung eines Verlustes oder einer Beschädigung an den Frachtgütern unverändert zur Anwendung.“

Mit der Bemerkung, daß der in diesem Satze gebrauchte Ausdruck: „Gefahr“ den Schiffer zu nichts mehr als was das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch bestimmt, verpflichten soll, giebt der Senat der Bürgerschaft anheim, sich gleich ihm in solchem Sinne mit dem obigen Vorschlag einverstanden zu erklären, so daß demgemäß die erforderliche Publication erfolgen kann.

Anlage I
zur Mittheilung des Senats
vom 8. November 1869.

Bericht der Finanzdeputation,

das Budget des Jahres 1870 betreffend.

Die Finanzdeputation beehrt sich hieneben das Budget des Jahres 1870 mit den Special-Stats und den dazu gehörenden erläuternden Berichten zu übergeben. Das Budget ist zum ersten Mal nach den vom Senat und der Bürgerschaft unter dem 2. December v. J. und dem 25. Januar d. J. sanctionirten Normen aufgestellt worden, ohne daß die Verfrühung des Termins für die Einreichung der Special-Stats nennenswerthe Schwierigkeiten verursacht hätte. Seinem Inhalte nach unterscheidet sich demgemäß das vorliegende Budget von seinen Vorgängern dadurch, daß es eine Uebersicht über den wirklichen Jahreshaushalt ohne Beimischung fremdartiger Elemente, d. h. über die im Jahreslaufe zu erwartenden Einnahmen und der aus diesen Einnahmen zu bestreitenden Ausgaben, darstellt, sowie zweitens dadurch, daß in die Ausgaben-Stats auch noch nicht bewilligte neue Posten und Erhöhungen früherer Posten aufgenommen sind, deren Genehmigung mithin noch auszusprechen sein wird. Hinsichtlich dieser neuen Ausgabenposten ist auf die begleitenden Berichte, beziehungsweise auf die Special-Stats, welche die erforderliche Auskunft ertheilen, zu verweisen.

Von den früher üblichen Uebertragungen der Restausgaben des Vorjahrs kann selbstverständlich in diesem Budget keine Rede sein. Die auf den Haushalt des Jahres 1869 bewilligten Arbeiten werden bis zu ihrer völligen Erledigung aus den Mitteln dieses Jahres bestritten und dafür soweit erforderlich nach Abschluß des Kalenderjahres eine besondere Restverwaltung eintreten. Nur eine einzige Ausnahme hiervon ist zu bemerken. Es hat sich gezeigt, daß einige wenige Fonds für besondere Gegenstände, welche für 1869 bewilligt waren, bis zum Jahreschlusse völlig unangerührt bleiben werden. Solche Fonds sind zweckmäßiger Weise von den betreffenden Verwaltungen für 1870 neu vorgetragen worden, wodurch natürlich die Bewilligung pro 1869 erlischt.

Die Summe sämmtlicher für 1870 beantragter Ausgaben beträgt $\text{fl. } 2,231,562.29$
die der veranschlagten Einnahmen „ $2,058,437.36$
wonach das Deficit sich berechnen würde auf $\text{fl. } 173,124.65$

Zur Erläuterung dieser Ziffern erlaubt sich die Finanzdeputation nachstehendes zu bemerken:

I. Die Einnahmen.

Die Einnahmen sind theils nach den von den Verwaltungsbehörden eingereichten und von der Finanzdeputation geprüften Voranschlägen, theils nach den Hebungsregistern der Generalcasse in das Generalbudget aufgenommen worden, theils hat die Finanzdeputation selbst sie abgeschätzt und dabei sich von den Erfahrungen der letzten Jahre und den während der zwölf Monate vom 1. September 1868 bis 31. August 1869 erzielten Resultaten leiten lassen. Sie hat, wie bereits bei Aufstellung des Budgets pro 1869, die muthmaßlichen Erträge eines durchschnittlich guten Jahres als Gegenstand der Schätzung betrachtet, weil die Erfahrung gelehrt hat, daß bei einer allzu vorsichtigen Berechnung die Voranschläge hinter den wirklichen Einnahmen so weit zurückzubleiben pflegen, daß sie für die Beurtheilung der Finanzlage fast werthlos werden. Damit ist nicht gesagt, daß nicht auch bei dem jetzigen Verfahren unter einigermaßen günstigen Umständen auf eine Mehreinnahme gehofft werden dürfe; allein man wird wohl thun, darauf im voraus sich keine Rechnung zu machen. Wenn trotz der zum großen Theil erhöhten Anschläge die Summe derselben

hinter der der Anschläge für 1869 und noch mehr hinter der wirklichen Einnahme des Jahres 1868 zurückbleibt, so erklärt sich dieser Umstand aus Ursachen, welche mit dem Wohlstande und der Steuerkraft der Bevölkerung nichts zu schaffen haben.

Die wirkliche Einnahme in 1868 betrug nämlich, wenn man die nicht zur Vergleichung zu ziehenden Posten „aus den Ueberschüssen des Jahres 1867“ und „Beiträge der Anwohner zum Straßenbau“ absetzt, rund 2,220,000 Thaler, also um ca. 162,000 Thaler mehr als für 1870 in Aussicht genommen ist. Das Jahr 1868 hatte aber aus den Rückständen der vormaligen bremischen Postverwaltung und aus dem Erlöse von Militaireffekten, sowie aus einigen andern Quellen eine einmalige, nicht wiederkehrende Intrade von rund 100,000 Thalern, und nur ca. 62,000 Thaler kommen auf Rechnung einer damaligen Mehreinnahme aus den gewöhnlichen Quellen. Von diesen aber wird mit dem nächsten Jahre die bremische Wechselstempelsteuer (81,000 Thaler) schwinden und dafür nur ein auf 20,000 Thaler geschätzter Antheil an dem Ertrage der neuen Bundesstempelsteuer treten, was einen Ausfall von 61,000 Thaler ergibt. Durch die Bundesverhältnisse ist sodann die Aufhebung oder Ermäßigung verschiedener Gebühren für polizeiliche Concessionen, Erwerb und Prolongation des Bürgerrechts u. s. w. herbeigeführt worden, wodurch der Generalcasse jährlich etwa 14,000 Thaler entgehen. (vgl. Cap. 5 und 6 der ordentlichen Einnahmen und den beigedruckten Ertrag des Jahres 1868.) Endlich fielen in das Jahr 1868 in Folge veränderter Rechnungsstellung fünf anstatt vier Quartalszahlungen von dem Ertrage der Bremen-Hannover und der Geestebahn, was eine Summe von 54,000 Thalern zu Gunsten jenes Jahres repräsentirt. Bringt man, wie doch geschehen muß, diese verschiedenen außerordentlichen einmaligen Einnahmen und künftigen Ausfälle in Ansatz, so ergeben dieselben zusammen eine Differenz von 229,000 Thalern, und da für 1870 nur 162,000 Thaler weniger als für 1868 veranschlagt wird, so erhellt, daß der Ertrag der übrigen gewöhnlichen Einnahmequellen für ersteres Jahr um 67,000 Thaler höher, als der von 1868 war, angelegt ist. Dabei ist noch zu bemerken, daß eine der Hauptintraden der Generalcasse, die Einnahme von der Gasanstalt, von den Wirkungen der Zunahme der Bevölkerung und des Wohlstandes durch die eingetretene Preisherabsetzung für diesmal unberührt bleibt, und die auf ca. 30,000 Thaler zu schätzende Mehreinnahme, welche andernfalls zu erwarten gewesen wäre, den Gasconsumenten verbleibt.

Die Einnahmen des Jahres 1869 sind, abgesehen von 71,000 Thalern aus den Ueberschüssen des Vorjahrs, zu 2,149,000 Thaler veranschlagt, mithin um 91,000 Thaler höher als die Einnahmen pro 1870. Es mußte nämlich die Erbschaftsabgabe, da außergewöhnliche Fälle diesmal nicht vorliegen, wieder auf einen durchschnittlichen Satz gebracht werden, über welchen der Anschlag für 1869 um 45,000 Thaler hinausgegangen war; für den Ausfall an Wechselstempelsteuer waren 55,000 Thaler zu rechnen, für Minderertrag der Bürgerrechtsgebühren 9000 Thaler; Oldenburg hat wegen der Eisenbahn ca. 21,000 Thaler weniger als im Vorjahre zu leisten, in welchem sich die Zahlungen von anderthalb Jahren häuften, und endlich ist für Einnahmen von der Hannover-Bremer und Geestebahn 20,000 Thaler weniger angelegt worden, weil es unsicher ist, ob der diesjährige Anschlag erreicht werden wird. Alle diese Posten ergeben einen Ausfall von 150,000 Thalern, wozu noch etwa 17,000 Thaler als Minderertrag der außerordentlichen Einnahmen zu rechnen sind. Ceteris paribus müßten daher die Anschläge für 1870 ein Minus von 167,000 Thalern gegen 1869 zeigen und es bedarf einer Höheranschätzung der übrigen Einnahmen um 76,000 Thaler um die Differenz auf den gegenwärtigen Betrag von nur 91,000 Thalern zu reduciren.

Zu einigen Positionen des Einnahmenbudgets diene noch Folgendes als Erläuterung:

Für Erlös von veräußerten Bauplänen in Bremerhaven, (Außerord. Einn. Cap. 5, Pos. 3) sind 30,000 Thaler gerechnet, davon sind 26,000 Thaler liquide, und 4000 Thaler ungewiß. Bestimmte Anhaltspunkte, um zu beurtheilen, ob eine größere Summe eingeht, fehlen gänzlich.

Das 1. Capitel der ordentlichen Einnahmen („von Grundstücken, Eigenthum und Rechten“) zeigt gegen den wirklichen Ertrag von 1868 eine Steigerung von 33,275 Thalern, wovon ca. 31,000 Thaler auf die Gasanstalt kommen.

Die „directen Steuern“ (Cap. 2) mit Ausschluß der Einkommensteuer brachten 1868 nicht voll 170,000 Thaler ein; der Ertrag für 1870 hat um 27,000 Thaler höher angesetzt werden können. Die Einkommensteuer, deren Erhebung mit 1 % vorausgesetzt wird, brachte sowohl 1868 wie 1869 etwas über 140,000 Thaler und konnte wieder mit dieser Ziffer veranschlagt werden.

Unter Cap. 3 sind die Consumtionsabgabe und die Umsatzsteuer sehr erheblich in die Höhe gesetzt worden, jene auf 255,000 Thaler, diese auf 360,000 Thaler, obwohl beide Ziffern in 1868 nicht erreicht wurden. Die Finanzdeputation hat geglaubt, diese hohen Ziffern rechtfertigen zu können, weil in den zwölf Monaten vom 1. September 1868 bis 31 August c. an Consumtionsabgabe 258,000 Thaler und an Umsatzsteuer 365,000 Thaler eingegangen sind. Von der Erbschaftsteuer und der Wechselstempelsteuer ist schon die Rede gewesen. Was letztere betrifft, so sollen bekanntlich in Gemäßheit des betreffenden Bundesgesetzes während der Jahre 1870 und 1871 jedem Staate 36 Procent von dem Erlöse der in seinem Gebiete abgesetzten Wechselstempelmarken zu Gute kommen. Nimmt man für Bremen diesen Erlös auf 61 bis 62,000 Ertss an, so werden etwa 20,000 $\text{L'dor}\text{ss}$ davon in unsere Staatscasse fließen. Da die Bundessteuer etwas niedriger als die bremische Stempelabgabe ist und da alle in einem andern Bundesstaate abgestempelten Wechsel hier frei sein werden, so wäre es, bei dem Mangel an aller Erfahrung, bedenklich, auf eine höhere Summe zu rechnen.

II. Die Ausgaben.

Da der höheren Entscheidung über Bewilligung oder Nichtbewilligung der verschiedenen Ausgabenanträge hier nicht vorgegriffen werden kann, muß vorläufig angenommen werden, daß sämtliche vorgetragenen Posten zur Genehmigung gelangen. Unter diesem Vorbehalt ist zunächst eine erhebliche Steigerung in den an die Generalcasse erhobenen Anforderungen zu bemerken. Die Anschläge betragen in runden Summen:

	ordentliche Ausgaben	außerordentliche Ausgaben
für 1868	2,029,000 ss	200,000 ss
„ 1869	1,992,000 „	99,000 „
„ 1870	2,119,000 „	113,000 „

wobei zu beachten ist, daß für alle drei Jahre die „Ausgaben für den Bund“ nur nach der auf jedes Jahr fallenden Leistung mit Ausscheidung der aus den Vorjahren übernommenen Reste berechnet sind. Obwohl nun aber im Uebrigen in den Anschlägen für 1868 und 1869 noch die aus den respectiven Vorjahren übertragenen Restsummen mit enthalten sind, das Budget für 1870 dagegen von solchen Posten entbürdet ist, sind dennoch die Anschläge der ordentlichen Ausgaben um 127,000 Thaler gegen 1869 und um 90,000 Thaler gegen 1868 gestiegen. An dieser Zunahme sind die sechs ersten Capitel, Gehalte, Pensionen, Zinsen, Tilgung, auswärtige Verhältnisse und Schulen nur mit etwa 4000 Thaler (im Vergleich mit 1869) theilhaftig, und mit einem fast gleichen Betrage Cap. 9 Chaussees, 10 Bureaukosten und 11 Ausgaben für das Gebiet. Die übrigen ca. 119,000 Thaler der Steigerung vertheilen sich auf Cap. 7, polizeiliche Anstalten, mit 54,600 Thalern, Cap. 8, Bau- und Unterhaltungskosten, mit 49,800 Thalern und Cap. 12, vermischte Ausgaben mit 14,400 Thalern. Folgende Posten treten als die vornehmsten Ursachen der Steigerung hervor:

	1868.	1869.	1870.
Gassenreinigung	ss 6,091	ss 6,091	ss 21,500
Löschanstalten	„ 11,000	„ 12,250	„ 50,000
Straßenbau	„ 60,810	„ 15,000	„ 42,100
Häfen in der Stadt	„ 3,321	„ 2,860	„ 14,220
Oldenburger Bahn	„ 2,620	„ 2,400	„ 8,013
Betrieb der Gasanstalt	„ 155,000	„ 156,000	„ 170,000
	ss 238,842	ss 194,401	ss 305,833

Allerdings ist nicht zu übersehen, daß in dem Posten für Löschanstalten die einmaligen Kosten der neuen Organisation mit 22,000 Thalern und in den Kosten für die Häfen in der Stadt mehrere außerordentliche Ausgaben enthalten sind, sowie daß

der Betriebsaufwand der Gasanstalt mit der höheren Einnahme steigen muß. Der Ausgaben-Stat der letzteren beruht bekanntlich nur auf einer sehr allgemeinen Schätzung, und ein nicht unbedeutender Minderbedarf ist wenigstens nicht unwahrscheinlich.

Im Einzelnen ist zu bemerken, daß Cap. 6. Pos. 9. „Zuschuß für die Bibliothek“ vorläufig mit dem bisherigen Betrage in das Budget aufgenommen, daß aber die Bewilligung dieses Zuschusses nur bis 1869 beschlossen worden ist.

Das bisherige 7. Capitel, „Armenwesen und fromme Stiftungen“, ist weggefallen und der bisher daselbst untergebrachte kleine Posten von 40 Thalern für „Jahrgeld der alten Fischer (Pacht der Fährre)“ mit Cap. 12. Pos. 18. „Verschiedene kleine Ausgaben“ vereinigt worden.

Zu Cap. 11. Pos. 1. „Büreaufkosten des Rathhauses“ ist zu bemerken, daß in dem Specialbudget Nr. 105 der Posten IV 7 auf den Wunsch des Herrn Präsidenten des Richtercollegiums um 100 Thaler höher angesetzt ist. Wie der Finanzdeputation mitgetheilt worden ist, sind für diese Erhöhung folgende Gründe geltend zu machen:

Sämmtliche Bedienstete in ähnlicher Lage wie der Bote des Präsidenten des Richtercollegiums und selbst Schreiber bei Gerichten und Verwaltungsbehörden seien besser gestellt als jener; u. a. habe der Richtersdiener einen weit höheren, steigenden Gehalt und sei Staatsbeamter, wie auch die Rathsdienner; während doch keiner mehr in Anspruch genommen werde als der Präsidentenbote, welcher von 9 bis 7 Uhr mit zweistündiger Mittagspause im Dienste, und dem jeder Nebenverdienst ausdrücklich untersagt sei. Der Bote bedürfe einer nur durch längere Dienstzeit zu erwerbenden Geschäftsübung; ein häufiger Wechsel in der Person sei daher thunlich zu vermeiden, wozu es aber vor allem einer auskömmlichen Befoldung bedürfe. Der jetzige Bote, seit 1862 angestellt, verdiene das beste Zeugniß; er sei ein verheiratheter Mann und könne von 250 Thalern und einer kleinen Einnahme von Copialien auf die Dauer nicht existiren. Uebrigens sei es nicht die Meinung, daß eine feste Einnahme von 350 Thalern für die Botenstelle geschaffen werden solle; dieser Betrag solle nur zur Verfügung gestellt werden, um im Falle des Erfordernisses, wie er jetzt vorliege, verwandt werden zu können; trete ein Personenwechsel ein, so werde es wohl nicht nöthig sein, sofort die ganze Summe zu verwenden.

Die Finanzdeputation stellt hierüber die Beschlußfassung anheim.

In Cap. 12 der ordentlichen Ausgaben hat die Finanzdeputation sub 8 für Kosten der im Jahre 1870 bevorstehenden Reichstagswahl einen Posten von 1200 Thalern, den Erfahrungen des Jahres 1867 gemäß, aufgenommen, dessen Genehmigung sie beantragt.

Für den Fall, daß die Ausgaben-Stats so wie sie vorliegen, genehmigt werden sollten, hat die Finanzdeputation sich über die Deckung des muthmaßlichen Bedarfs, welcher um ca. 173,000 Thaler den Anschlag der Einnahmen übersteigt, zu äußern. Bekanntlich durfte man früher sich mit einiger Zuversicht darauf verlassen, daß von den bewilligten Ausgaben ein beträchtlicher Theil nicht im Laufe des Jahres oder überhaupt nicht (in Folge wirklicher Ersparungen) zur Anweisung gelangen werde. So wurden z. B. weniger ausgegeben als bewilligt:

1864		235,053
1865		262,356
1866		192,584
1867		166,062
1868		185,520

Die größere Hälfte dieser Differenz zwischen Anschlag und Bedarf kam aber auf Rechnung der früheren Einrichtung des Budgets, in Folge deren immer die am Jahreschlusse noch restirenden Ausgaben auf den Haushalt des nächsten Jahres übertragen wurden, und so als Ersparungen erschienen, während sie doch aus der Generalcasse bestritten werden mußten. Nach der jetzigen Einrichtung fällt die Aussicht auf diese Gattung scheinbarer Minderausgaben fast gänzlich hinweg. Dagegen

bleibt nach wie vor die Wahrscheinlichkeit, daß der wirkliche Bedarf in vielen Verwaltungen geringer ausfallen wird als deren Voranschlag. Man wird hiefür immerhin eine Summe von etwa 80,000 Thalern rechnen dürfen, so daß das budgetmäßige Deficit nur auf pl. m. 90,000 Thaler anzunehmen sein würde. Es könnte unbedenklich abgewartet werden, ob nicht der zu erhoffende Mehrertrag der Einnahmen ausreichen wird, um diesen Rest des Deficits zu beseitigen, wenn nicht eine andere Erwägung dem entgegensteht. Schon jetzt nämlich liegen dem Senate und der Bürgerschaft eine Reihe von Projecten und Anträgen vor, deren Genehmigung neue, in dem vorliegenden Budget noch nicht berücksichtigte Anforderungen an die Generalcasse herbeiführen wird. Freilich wird ein Theil der letzteren durch Anleihegelder gedeckt werden müssen, andere dagegen, wie der Bau der kleinen Weserbrücke, eine etwaige Erhöhung der Honorare des Richtercollegiums u. s. w., werden, falls die Genehmigung erfolgt, dem laufenden Haushalte zur Last fallen. Sodann lehrt die Erfahrung, daß es an Anträgen auf Nachbewilligungen im Laufe des Rechnungsjahres nie fehlt. Solche Nachbewilligungen (nach Ausscheidung der Beiträge der Anlieger zum Straßenbau) betrugen:

1864	fl 126,167
1865	„ 88,415
1866	„ 115,808
1867	„ 118,900
1868	„ 93,506
1869 bis 1. Septbr. „	112,472.

Es wird also für diese Eventualität auch jetzt eine Summe von pl. m. 90,000 Thalern in die Wahrscheinlichkeitsberechnung zu ziehen sein.

Unter diesen Umständen erachtet die Finanzdeputation es für erforderlich und gerechtfertigt, dem laufenden Haushalte aus dem Reservefond der Ueberschüsse früherer Jahre eine Einnahme zuzuwenden, welche ausreicht, um einen Abschluß im Gleichgewichte herbeizuführen. Unter den Ausgaben für Löschwesen und für mehrere andere Verwaltungszweige befinden sich viele Posten, welche ihrer Natur nach ebenso sehr wie die in Cap. 2 der „außerordentlichen Ausgaben“ aufgeführten als Extraordinaria anzusehen sind. Für derartige, über den gewöhnlichen Bedarf hinausgehende Verwendungen ist die Deckung aus vorhandenen Ueberschüssen die natürlichste und sachgemäße. Daß sodann der gebildete Reservefond auch zu dem Zwecke, um den schwierigen Uebergang zu den durch das Bundesverhältniß modificirten Finanzverhältnissen zu erleichtern, theilweise zu dienen haben werde, hat die Finanzdeputation bereits bei einer früheren Gelegenheit hervorzuheben sich erlaubt; der Augenblick scheint jetzt eingetreten, wo es rathsam erscheint, durch dies Mittel der Generalcasse für den Ausfall wichtiger Einnahmequellen einen zeitweiligen Ersatz zu bieten, bis die entstandenen Lücken durch die Zunahme der übrigen Einnahmen sich ausgeglichen haben werden. Im Hinblick auf die in naher Zukunft bevorstehenden großen finanziellen Anstrengungen unseres Staats empfiehlt es sich, nicht schon jetzt zu einer stärkeren Anspannung der Steuerkraft zu greifen.

In den Reservefond flossen die Ueberschüsse

vom Jahre 1866 mit	fl 281,180. 9 Gr.
„ „ 1867 „	177,660. 17 „
„ „ 1868 „	131,700. 63 „
	fl 590,541. 17 Gr.

Berausgabt, resp. verfügt ist für rückständige

Leistungen an die Bundeskasse über..... fl 124,556. 23 „

Rest... fl 465,984. 66 Gr.

Davon waren..... fl 229,313. 28 „ bis zum 1. Sept.

d. J. vorschussweise auf Conto des Separat-

budgets für außerordentliche Verwendungen verwandt, so daß..... fl 236,671. 38 Gr. noch verfügbar blieben. Seit dem 1. September d. J. bis zum 31. October sind ferner für außerordentliche Verwendungen vorgeschossen worden fl 70,956. 1 Gr., und auch der Rest wird voraussichtlich bald zu gleichem Zwecke verbraucht sein. Es wird daher erfor-

derlich sein, falls die geleisteten Vorschüsse dem Reservefond der Ueberschüsse erstattet und zu andern Zwecken bestimmt werden sollen, den Betrag derselben durch eine Anleihe aufzubringen. Sobald höheren Orts über das einzuschlagende Verfahren Beschluß gefaßt sein wird, wird die Finanzdeputation sich erlauben, Vorschläge in diesem Sinne zu berathen und darüber zu berichten.

Separatbudget für außerordentliche Verwendungen.

Die für 1870 beantragten neuen Anlagen für Bremerhaven und die Bahnhöfe *cc.* sind üblicherweise auf ein Separatbudget gebracht worden. Die dafür beantragten Bewilligungen belaufen sich auf 25,568 Thaler. Deckungsmittel hierfür sind, abgesehen von Vorschüssen des laufenden Haushalts und des Reservefonds der früheren Ueberschüsse nicht vorhanden. Die Finanzdeputation hält es für zweckmäßig, im Januar 1870 ein Separatbudget über alle alsdann noch restirenden, innerhalb des nächsten Jahres zur Frage kommenden außerordentlichen Verwendungen, welche nicht aus den laufenden Einnahmen oder aus dem Reservefond der Ueberschüsse bestritten werden sollen, aufzustellen und dasselbe mit Vorschlägen wegen Beschaffung der erforderlichen Geldmittel zu begleiten. Da der gewöhnliche Haushalt des Jahres 1870 hievon nicht weiter berührt wird, so steht nichts im Wege, die Rechnung des Separatbudgets für außerordentliche Verwendungen ganz in der bisherigen Weise mit dem Kalenderjahre abzuschließen, und für 1870 ein neues Budget und eine neue Rechnung mit Wiedervortrag der Reste von 1869 zu beginnen. Alle Gründe, welche gegen ein solches Verfahren sprechen, treffen nur bei dem gewöhnlichen Haushalt zu, und die Finanzdeputation hat daher auch bereits in ihrem Berichte vom 23. October 1868, in welchem sie das jetzige System der Budgetaufstellung beantragte, angedeutet, daß es sich empfehlen möchte, das Separatbudget der außerordentlichen Verwendungen für sich allein zu behandeln und nach jedesmaligem Jahreswechsel vorzulegen.

Aus Vorstehendem ergibt sich schon, daß die an die Finanzdeputation verwiesene Frage, ob das Separatbudget der außerordentlichen Verwendungen nicht ganz aufzuheben und mit dem gewöhnlichen Budget zu verschmelzen sei, von ihr nicht bejahend beantwortet wird.

Wenngleich die Finanzdeputation nicht verkennet, daß die Trennung der außerordentlichen Ausgaben in zwei verschiedene Kategorien, von denen die eine dem gewöhnlichen, die andere dem Separatbudget überwiesen wird, etwas Eigenthümliches und für den nicht daran Gewöhnten Störendes hat, und daß es einfacher und correcter erscheint, die angeliehenen Gelder unter die außerordentlichen Einnahmen, die daraus bestrittenen Ausgaben unter die außerordentlichen Ausgaben zu setzen, so scheinen ihr doch die für Beibehaltung des bisherigen Verfahrens sprechenden Gründe überwiegend.

Die Einrichtung eines Separatbudgets datirt aus der Zeit, wo der Bau der Hannover-Bremer Eisenbahn, die Schöpfung der ersten transatlantischen Dampfschiffahrt und die Erweiterung der Hafenanlagen in Bremerhaven eine längere Reihe von Jahren hindurch große Capitalaufwendungen mit Hülfe des Staatscredits erforderten, die zu den gewöhnlichen Einnahmen und Ausgaben der Generalcasse in einem so abnormen Verhältnisse standen, daß sich unwillkürlich das Bedürfniß aufdrängte, um die Uebersicht über die Finanzlage nicht zu trüben, jene außerordentlichen Verwendungen von dem laufenden Haushalt gesondert zu halten und über sie getrennt Buch und Rechnung zu führen. Ohne daß darüber je ein formeller Beschluß gefaßt wäre, hat diese Einrichtung sich eingebürgert, als in der Folge fast jedes neue Jahr neue große Unternehmungen ähnlicher Art brachte, und stillschweigend hat sich die Praxis ausgebildet, die über die Leistungsfähigkeit der Jahreseinnahmen hinausgehenden, weitausgehenden öffentlichen Capitallagen, welche entweder direct oder indirect durch Rente oder Erhöhung der Steuerkraft sich zu verzinsen bestimmt sind, als ein den Staatshaushalt im engeren Sinne nicht berührendes selbstständiges Finanzgebiet zu behandeln und diesem ein besonderes Budget anzuweisen. Mag auch in einzelnen Ausnahmefällen diese Praxis fehlgegangen sein, so läßt sich doch nicht behaupten, daß gleiche Mißgriffe nicht auch bei einer anderen Budgeteinrichtung ebenso gut hätten vorkommen können. Dagegen ist es unleugbar, daß die eingeführte Trennung die Uebersicht über die finanziellen Leistungen und Bedürfniße

des Staats sehr erleichtert und namentlich rasch erkennen läßt, welche Leistungen an bestimmte Zeiträume gebunden und welche unabhängig von festen und regelmäßigen Einnahmen lediglich durch den Umfang des öffentlichen Credits bedingt sind.

Dieser letztere Gesichtspunkt tritt namentlich, seitdem für das gewöhnliche Budget eine strengere, an das Jahr gebundene Regel eingeführt worden ist, in den Vordergrund. Die zeitigere Budgetaufstellung und deren Correctheit wird ganz wesentlich erleichtert, wenn das Separatbudget der außerordentlichen Verwendungen, wie es ja innerlich in keinem Zusammenhange mit den regelmäßigen Jahreseinnahmen steht, so auch äußerlich gesondert fortbesteht und, wie bereits oben bemerkt worden ist, auch hinsichtlich der Zeit der Aufstellung und Einreichung von dem gewöhnlichen Budget getrennt wird. Letzteres zu thun, gestattet uns die Leichtigkeit unserer geschäftlichen Formen, welche das Zustandekommen gesetzlicher Beschlüsse zu jeder Zeit des Jahres, ohne Rücksicht auf beschränkte Sitzungsperioden, möglich macht.

Die Anträge der Finanzdeputation gehen dahin:

- 1) daß für das Jahr 1870 die Erhebung eines Schusses von einem Procent des Einkommens des Jahres 1869 beschlossen, und
- 2) die Verwendung der Mittel des Reservefonds der Ueberschüsse zur Deckung der Ausgaben des laufenden Haushaltes des Jahres 1870 nach Maßgabe des Bedarfs genehmigt werde, vorbehaltlich weiterer Beschlußnahme über die Rückerstattung der Vorschüsse, welche letztgedachter Fond zur Deckung des Deficits des Separatbudgets für außerordentliche Verwendungen geleistet hat.

Bremen, den 6. November 1869.

Die Finanzdeputation.

(gez.) **Gildemeister.**

(gez.) **Johannes Frihe.**

Anlage III

zur Mittheilung des Senats
vom 8. Novbr. 1869.

B e r i c h t

der Deputation zur Verwaltung und Verwendung des Staatszuschusses für die Schulen des Landgebiets und der Hafenstädte, die weitere Bewilligung des seitherigen Staatszuschusses für die Bremerhavener Volksschule betreffend.

Der Senat hat eine ihm vom Gemeinderath der Stadt Bremerhaven eingereichte Vorstellung, in welcher die Bitte um weitere Bewilligung des der Stadt Bremerhaven für ihr Volksschulwesen nur auf drei Jahre bis Ende 1869 gewährten Staatszuschusses von jährlich 4500 Thalern ausführlich begründet wird, der vorbenannten Deputation zum Bericht überwiesen.

Demgemäß erlaubt sich die Deputation an die Verhandlungen des Senats und der Bürgerschaft vom Jahre 1867 (p. 76, 199) zu erinnern.

Damals theilte der Senat einen Bericht des Gemeinderaths der Stadt Bremerhaven über das dortige Schulwesen, verbunden mit dem Gesuch um Erhöhung des Staatszuschusses von 2000 Thalern auf 4500 Thaler mit und empfahl im Einverständniß mit der jetzt berichtenden Deputation die Bewilligung eines solchen Zuschusses auf 3 Jahre, 1867, 1868 und 1869.

Die Bürgerſchaft gab ihre Zuſtimmung, indem ſie ſich den Bemerkungen des Senatsantrages über die bei dergleichen Subventionen zu beachtenden Geſichtspunkte vollſtändig anſchloß.

Eine dieſer Bemerkungen iſt hier hervorzuheben, daß nämlich ein dahingehendes Princip nicht anzuerkennen ſei, als habe jede bremiſche Gemeinde nach genügender Herſtellung der erforderlichen Schulgebäude die Deckung der ſonſtigen Ausgaben für ihr Volkſchulweſen, ſoweit das Schulgeld ſie nicht beſchaffe, aus Staatsmitteln zu erwarten, daß jedoch, weil das Vorhandenſein guter Volkſchulen im Staatsinteresse liege, es ſich empfehle, einzelnen Gemeinden, die nach Kräften ihrerſeits ſich in dem Maße angeſtrengt hätten, daß nicht füglich unter den beſonderen obwaltenden Umſtänden ein Mehreres ihnen angeſonnen werden könnte, die Sorge für ihr Schulweſen durch angemessene Beihülfe zu erleichtern.

Es kommt demnach, wie im Jahre 1867, auch heute wiederum darauf an, ob die finanziellen Anſtrengungen Bremerhavens für das dortige Schulweſen ſo bedeutend ſind, daß mit Rückſicht auf die ſonſtigen Verhältniſſe dieſer Stadt geſagt werden dürfe, ein Mehreres könne ihr nicht wohl zugemuthet werden.

Der Gemeinderath führt nun zur Begründung ſeiner deſſallſigen Behauptung im Weſentlichen das Nachſtehende an:

Die Ausgaben für das geſamnte ſtädtiſche Schulweſen, welche 1866 ſich auf 12,539 Thaler 50 Groten beliefen, ſeien im Jahre 1867 auf 16,089 Thaler 32 Groten, 1868 auf 17,955 Thaler 53 Groten geſtiegen und belauſe ſich der Voranſchlag für das Jahr 1869 noch auf etwa 1000 Thaler mehr, nämlich auf 18,925 Thaler. Der Zuſchuß der Stadtgemeinde zur Deckung ſolcher Ausgaben habe außer dem Staatszuſchuß betragen im Jahre 1866 4371 Thaler 40 Groten, 1867 4792 Thaler 2 Groten, 1868 5750 Thaler 37 Groten und ſei derſelbe für das laufende Jahr auf 6900 Thaler veranſchlagt. — Im Jahre 1866 habe

die Realschule 5 Classen mit 6 Lehrern,

„ Knabenvolkſchule 7 Classen mit 7 Lehrern,

„ Mädchenvolkſchule 6 Classen mit 7 Lehrern gehabt;

zu Oſtern dieſes Jahres ſei die Classenzahl auf resp. 8, 11 und 8, die Lehrerzahl auf resp. 10, 11 und 9 geſtiegen. Die Volkſchule inſbeſondere betreffend, ſei in einem Jahre von 1868 auf 1869 die Zahl der Classen von 16 auf 19, der Lehrer von 18 auf 21, der Schüler 800 auf 880 geſtiegen. Die Ausgabe für die Volkſchule ſei für 1869 (abgeſehen von den Gebäuden u. ſ. w.) veranſchlagt auf ca. 8900, die Schulgeldeinnahme auf 3400 Thaler, ſo daß, weil der gegenwärtige Staatszuſchuß 4500 Thaler decke, die Gemeindecasse noch 1000 Thaler zuſchießen müſſe, außer 1800 Thaler, welche derſelben in Betreff der Volkſchule an Verzinſung und Tilgung der durch den Schulbau erwachſenen Capitalschuld ſowie Unterhaltungskosten für die Gebäude u. ſ. w. zur Laſt fallen.

In Folge der Freizügigkeit dränge ſich nun ſeit Kurzem eine Menge von Familien, deren Kinder der Volkſchule angehören, nach Bremerhaven; wenn daher ſeit 1866 die Zahl der Classen um 6 und der Schüler um ca. 180, geſtiegen ſei, ſo dürfe für die Jahre 1870, 1871, 1872 und 1873 wohl eine fernere Progreſſion bei den Schülern von 50 bis 60 jährlich erwartet werden, und werde dieſe größere Frequenz doch mindestens eine Classe mehr, ſomit einen Koſtenzuwachs für die erforderlichen Lehrkräfte, Lehrmittel und Utenſilien von mindestens 500 Thalern nöthig machen, welcher Ausgabe als Einnahme an Schulgeld kaum die Hälfte gegenüberſtehen würde. So ergebe ſich eine Erhöhung des Zuſchuffes aus der Gemeindecasse von 2800 Thaler auf 4000 Thaler im Laufe der nächſten vier Jahre als durchaus wahrſcheinlich, wozu die unabweiſliche Nothwendigkeit komme, die Schulräume zu erweitern, zu Um- und Neubauten zu ſchreiten.

Die Deputation hat keinen Anlaß, die Richtigkeit der vorſtehenden Angaben oder der ihr von der betreffenden Oberſchulbehörde gewordenen Mittheilung, daß das Bremerhavener Schulweſen in gutem Stande ſich befinde und die geleiftete Staatsunterſtützung wohl verwandt ſei, zu bezweifeln, und nimmt ſomit keinen Anſtand, eine fernere Bewilligung des jährlichen Staatszuſchuffes von 4500 Thalern auf drei Jahre:

1870, 1871 und 1872 zu empfehlen; indem sie die Summe, welche Bremerhaven jährlich auf sein gesamntes Schulwesen mit ca. 7000 Thalern verwendet, bei Berücksichtigung des vorgelegten Stadtbudgets zur Zeit für erheblich genug erachtet, um die Fortdauer der seitherigen Staatsbeihilfe zu rechtfertigen.

In der Hoffnung, daß diese ihre Ansicht höheren Orts werde getheilt werden, hat sie sich die Aufnahme des fraglichen Betrags in ihr Specialbudget für 1870 gestattet.

(gez.) J. D. Meier, Dr. (gez.) Eduard Müller.

Anlage IV

zur Mittheilung des Senats
vom 8. November 1869.

Bericht des Baudirectors Schröder, betreffend das Budget der Baudeputation für das Jahr 1870.

Der Entwurf zum nächstjährigen Specialbudget der Baudeputation beschränkt sich auf die Fonds für Unterhaltung der öffentlichen Gebäude und der öffentlichen Brunnen.

Die Abrechnungen über die Ausgaben dieser beiden Fonds sowie über die außerordentlichen Bauten der Baudeputation werden dem Beschlusse von Senat und Bürgerschaft entsprechend, nach Schluß des Jahres vorgelegt werden.

Soviel als die Resultate schon jetzt beurtheilt werden können, werden Nachbewilligungen nicht erforderlich sein.

Ueber die außer den gewöhnlichen Unterhaltungs- und Reparaturarbeiten vorgeschlagenen Vausachen verfehle ich nicht im Nachstehenden die erforderlichen näheren Aufschlüsse zu geben.

ad I 1 b 1 a.

Die Restauration der Rathhausfacade schreitet gleichmäßig, wenn auch der Natur der Arbeit entsprechend, langsam vor. Im nächsten Jahre wird die Restauration des mittleren Giebels der Fronte die Hauptarbeit abgeben, ich habe dafür die Summe von 1000 Thalern beantragt, weil mancherlei Anzeichen vorhanden sind, welche einige schwierigere Arbeiten nöthig machen dürften, wenn sich auch augenblicklich noch nichts mit Sicherheit bestimmen läßt.

ad I 1 b 1 b.

Bei den Einrichtungen für den Empfang des Königs von Preußen wurde der Glaskasten über der Wendeltreppe entfernt. Die Wirkung, welche nach der Entfernung desselben der Saal auf den Besucher macht, ist indessen eine so vortheilhafte, daß es wohl niemand einfallen wird, den Glaskasten wieder aufzustellen.

Um jedoch den zeitweise sehr lästigen Zug von der obern Halle abzuhalten, wird vorgeschlagen die Wendeltreppe äußerlich dicht zu machen und zwar vermittelst Glasfenster.

ad I 1 b 3 b. Landherrnamthaus.

Zum Schutze für die Büreaus in dem ziemlich exponirten Hause wird beantragt, an den Fensterseiten Holzbekleidungen anzubringen.

ad VI 3 b 1 a. Zollschuppen a. d. Holzpforte.

Bei der exponirten Lage des Gebäudes ist es nicht möglich die Fenster der Büreaus auf der Wetterseite dicht zu erhalten. Es wird daher beantragt, dieselben durch Doppelfenster zu schützen.

ad VII 1 b 1 a. Volksschule am Neustadtswall.

Die dem Wetter sehr ausgesetzte Wohnung in der Volksschule am Neustadtswall wird durch Zugwind stark belästigt, es wird vorgeschlagen durch Anbringung eines Windfanges auf dem Boden dem wenigstens theilweise abzuwehren.

ad VII 1 b 4 c. Freischule in der Schmidtstraße.

Die Thüren an den Durchgängen der Freischule in der Schmidtstraße nach dem Hofe zu werden so oft durch den Zugwind gewaltsam zugeschlagen, daß sie schon jetzt erneuert werden müssen.

ad VII 1 b 6 b. Freischule a. d. Westerstraße.

In Folge des Abganges des Lehrers Nobbe erhält die Wohnung in der Freischule an der Westerstraße einen neuen Bewohner und wird daher vollständig zu restauriren sein.

ad IX 5 b 7 e. Hafenhaus zu Begejaß.

Nach näherer Erörterung der für dieses Jahr genehmigten Privatanlage am Hafen, stellt es sich als vortheilhafter heraus, statt der Einrichtung mit Eimern eine feste wasserdichte Grube anzulegen. Die Kosten der Anlage werden dadurch auf 350 Thaler erhöht.

ad XI 1 b 1. Baubüreau an der Holzstraße No. 2 b.

Die Localitäten des Baubüreaus, in welchem sich auch die technische Baubibliothek, die Registratur der Zeichnungen &c. befindet, reichen nur zur Noth aus, sind aber zu beschränkt, wenn die in sicherer Aussicht stehenden größeren Arbeiten vorgenommen werden sollen.

Es wird daher vorgeschlagen ein zweites Stockwerk aufzusetzen, wodurch die erforderlichen Räumlichkeiten in vollem Maße gewonnen werden. Anfänglich wurde versucht, nur dem augenblicklich drängenden Bedürfniß Rechnung zu tragen und nur einen Theil des Hauses zu überbauen. Allein abgesehen von dem verhältnißmäßig ungünstigeren Kostenpunkte, stellten sich auch in der Construction des Hauses mancherlei Schwierigkeiten heraus, welche Veranlassung gaben, dem Aufbau eines vollständigen Stockwerkes den Vorzug zu geben.

ad XII b 1. Bauverwaltung.

Bei den für das nächste Jahr zu erwartenden größeren Bauprojecten wird voraussichtlich das technische Personal des Baubüreaus nicht ausreichen, und wenn auch bei größeren Bauausführungen die Kosten der speciellen Leitung und Aufsicht von dem betreffenden Baufonds getragen werden müssen, so kann dies doch in den seltensten Fällen bei den Vorarbeiten geschehen. Es wird daher beantrag, hierzu eine gewisse Summe, vielleicht 1000 Thaler, der Baudeputation zur Disposition zu stellen.

Bremen, den 24. September 1869.

(gez.) A. Schröder.

Anlage V

zur Mittheilung des Senats
vom 8. November 1869.

Bericht der Straßenbaudeputation,

die diesjährigen und nächstjährigen Arbeiten betreffend.

Die der Deputation in diesem Jahre aufgetragenen Arbeiten, nämlich:

die Canalisirung der Friesenstraße,

die Neupflasterung eines Theils der Bornstraße,

die theilweise Vervollständigung des Pflasters der Straße „Am Dobben“
und der Humboldtstraße,

sind theils beendet, theils in der Ausführung begriffen.

Für Rechnung der Baudeputation sind ausgeführt:

Bepflasterung eines Theils der Adamsporte, der Gutfilterstraße bei der Fleischhalle, der Obernstraße vor der früheren Tarischen Post.

Sodann hat in folgenden Straßen eine Umlegung des Pflasters stattgefunden:

Mendenstraße, Richtweg, Rembertistraße, Neuenstraße, Grafenstraße, große Rosenstraße, kleine Rosenstraße, Löserbohnstraße, Zimmerstraße, Abbenhorswallstraße, Spielleutestraße, Hensenstraße, Hasenstraße, Altenweg.

Für verschiedene Bauunternehmer sind folgende Straßen gebaut oder noch im Bau begriffen:

Wernerstraße, Ritterstraße, Eschenstraße, Friesenstraße, Stedingerstraße, Schifferstraße, Mathildenstraße, Besselfstraße, Grenzstraße, Taubenstraße, Sachsenstraße, Römerstraße, Brangenstraße, Bollmannsstraße, Rhederstraße, Lindhornstraße, Ziegelstraße, Buschstraße.

Endlich ist für Unterhaltung der Straßen in Alt-, Neu- und Vorstadt nach Maßgabe der dafür disponiblen Gelder gesorgt.

Für das Jahr 1870 erlaubt sich die Deputation folgende Straßenarbeiten zu beantragen:

- | | |
|--|---------|
| 1) Wachtstraße, Umlegung des Trottoirs mit Klinkern.... | 925.— |
| 2) Häschenstraße, vom Deich bis zur Westerstraße, Neulegung der Fahrbahn, Umlegung des Trottoirs..... | 3,000.— |
| 3) Hohethorstraße, vom Deich bis zur Westerstraße, Neulegung der Fahrbahn, Umlegung des Trottoirs..... | 3,900.— |
| 4) Lühowerstraße, Neulegung der Fahrbahn und des Trottoirs..... | 5,100.— |
| 5) Legung eines Canals von der Uthbremerstraße durch den Brink nach dem Haserkamp bis zur Bollmannsstraße... | 7,150.— |
| 6) Sternstraße, Canalisirung, Umlegung der Fahrbahn und des Trottoirs..... | 1,250.— |
| 7) Bergstraße, Canalisirung, Neulegung der Fahrbahn, Umlegung des Trottoirs..... | 1,875.— |
| 8) Kronenstraße, Canalisirung, Neulegung der Fahrbahn, Umlegung des Trottoirs..... | 700.— |

zusammen 23,900.—

wovon die Beiträge der betreffenden Grundeigenthümer bereits abgerechnet sind. Die Deputation hat sich erlaubt, diese Arbeiten in ihrem Budget für 1870 mit aufzuführen.

Die sub 5 bis 8 vorgeschlagenen Canäle erachtet die Deputation als nothwendig, besonders den sub 5, indem es dem auf Kosten des Unternehmers der Bollmannsstraße in dieser Straße gelegten Canal an der erforderlichen Ausmündung fehlt. — Der Baudirector Schröder hat sich auf eine Anfrage: ob diese Canäle mit dem projectirten allgemeinen Canalsystem in Einklang stehen, dahin geäußert, daß er darüber keine Ansicht aussprechen könne, indem das Project noch nicht aus den ersten Stadien der Verhandlungen heraus und noch nicht die ganz allgemeinen Grundsätze festgestellt seien.

Bremen, den 16. October 1869.

(gez.) **Feldmann.**

(gez.) **Gelmken.**

Anlage VI
zur Mittheilung des Senats
vom 8. November 1869.

Bericht der Convonedeputation,

das Specialbudget des Jahres 1870 für die Häfen der Stadt Bremen betreffend.

In dem Budget für die Häfen in der Stadt sind für jeden derselben bedeutendere außerordentliche Ausgaben, namentlich für Baggerungen und Lothungen, veranschlagt, zu deren Rechtfertigung die Deputation sich das Nachstehende zu berichten erlaubt.

Was 1) den Sicherheitshafen betrifft, so genügt die gegenwärtige Tiefe desselben nicht einmal für dessen bisherige Bestimmung als Winterhafen, es bedarf daher wohl keines Nachweises, daß die am Sicherheitshafen angelegten Lösch- und Lagerplätze, deren Nutzbarmachung durch ihre Zugänglichkeit bei den niedrigen Wasserständen des Sommers bedingt ist, es nothwendig machen, die Tiefe dieses Hafens zu vergrößern und dauernd zu verbessern.

Die jetzige Tiefe ist nicht über 5 Fuß unter Null, so daß bei den niedrigsten Wasserständen ca. $2\frac{1}{2}$ Fuß Wasser im Hafen bleiben, während im Strome das Fahrwasser auf 8 Fuß unter Null gehalten wird.

Wenn daher der Hafen zu allen Zeiten zugänglich sein, und namentlich auch in den trockenen Sommer- und Herbstmonaten zu Lösch- und Ladezwecken benutzt werden soll, so muß derselbe auf die Tiefe gebracht werden, welche den Schiffen auf dem Strom dargeboten wird.

Es wird daher eine gründliche Ausbaggerung vorgenommen und mindestens die Strecke zwischen dem Neustadtsufer und der ersten Reihe Duc d'Alben von der Mündung des Hafens bis zu Schörling's Mühle auf 8 Fuß unter Null vertieft werden müssen, was bei der Bewältigung von ca. 800,000 Cubikfuß Baggergut einen Kostenaufwand von 4620 Thalern erfordert. Die andere Seite des Hafens von der Mündung bis zur Eisenbahnbrücke wird auf 6 Fuß unter Null zu bringen sein, so daß bei einem Wasserstande der Weser von 2 Fuß unter Null noch 4 Fuß Wasser bleiben. Diese Tiefe darf als für die Winterlage genügend angesehen werden. Die Herstellungskosten derselben werden 2880 Thaler betragen, so daß sich der Gesamtbetrag der Austiefungskosten des Sicherheitshafens auf 7500 Thaler herausstellt.

Daneben hat sich bei den Baggerungen an der Mündung des Sicherheitshafens und bei dem später eingetretenen niedrigen Wasserstande gezeigt, daß die obere Hafenkopfmauer nicht mit einer Spundwand umgeben und theilweise stark unterlaufen ist. Die Herstellung einer Spundwand von 213 Fuß Länge wird aber um so mehr nothwendig, als die vor und in dem Sicherheitshafen herzustellende Wassertiefe eine weitere Unterspülung des Hafenkopfes und damit eine Gefahr für den Letzteren befürchten läßt. Die Deputation hat daher kein Bedenken getragen die vom Baudirector Berg auf 2556 Thaler angeschlagenen Kosten einer Spundwand in ihr Budget aufzunehmen, zumal die Anlage der fraglichen Spundwand auch bei einer Veränderung der Hafeneinfahrt in gleicher Weise nöthig sein würde.

Endlich ist auch das Pflaster am Sicherheitshafen zwischen dem Hafenmeisterhause und der Rampe am Theermagazin in einem so schlechten Zustande, daß es nothwendig verbessert und umgelegt werden muß. Es sind daher auch die dafür erforderlichen 400 Thaler im Specialbudget veranschlagt.

2) Auch der Tiefe des Oberländischen Hafens, namentlich in der Hafenmündung, wird im nächsten Jahre durch Baggerungen und Lothungen nachgeholfen werden müssen, es wird jedoch dafür mit den im Budget veranschlagten 450 Thalern ausgereicht werden können. Außerdem bedarf die Drehbrücke über den Hafeneingang einer gründlichen Reparatur und einer Erneuerung des Rastens für das Gegengewicht, auch muß ein neuer Bohlenbeleg angekauft, zubereitet und zum Trocknen aufs Lager ge-

nommen werden, da ein solcher für das Frühjahr 1871 voraussichtlich nothwendig werden wird. Nach den vom Baudirector Berg eingereichten Specialanschlägen werden diese Arbeiten einen Kostenaufwand von 550 Thalern erfordern.

3) Der Holzhafen endlich ist so seicht geworden, daß es bei einem Wasserstande von 2 Fuß unter Null nicht mehr möglich wird ein Holzfloß hinein oder heraus zu bringen. Mit Ausnahme einer Rille von etwa 30 Fuß Breite am Neuenlander Deich und einer kleinen Rille mitten im Hafen, findet sich keine Stelle, wo ein Floß bei niedrigem Wasser flott liegen kann. Es empfiehlt sich daher, diesen Hafen auf eine Tiefe von $4\frac{1}{2}$ Fuß unter Null zu bringen, was mittelst des im Budget aufgeführten Kostenaufwandes zu erreichen sein wird.

(gez.) J. D. Meier, Dr. (gez.) C. G. Noltenius.

Anlage VII

zur Mittheilung des Senats
vom 8. November 1869.

Bericht der Convonedeputation,

das Specialbudget des Jahres 1870 für die Bollwerke an der Weser, die Treppen, Rampen u. s. w. betreffend.

Die erste Position des rubricirten Specialbudgets, der Voranschlag der gewöhnlichen Unterhaltungskosten, bedarf keiner weiteren Rechtfertigung. Dagegen glaubt die Deputation, zur Erläuterung der zweiten Position, des Anschlags für die größere Reparatur des Bollwerks vor der Ralkstraße, das Nachstehende bemerken zu sollen:

Das im Laufe des Winters 1861/62 aus dem Abbruchholze der Nothbrücke über die Weser erbaute hölzerne Bollwerk vor der Ralkstraße ist stellenweise sehr baufällig geworden und bedarf einer erheblicheren Reparatur. Wollte man diese auf das Allernothwendigste beschränken, so würden dafür nach dem Anschläge des Baudirectors 1000 Thaler zu verausgaben sein. Dazu mag die Deputation aber nicht rathen, weil dadurch das Bollwerk nur etwa zwei bis drei Jahre hingehalten würde. Sie muß vielmehr eine gründliche Ausbesserung empfehlen, welche nach dem Anschläge der Baudirection freilich den Kostenaufwand von 1825 Thalern erfordert, dafür aber auch das Bollwerk voraussichtlich auf sechs bis sieben Jahre widerstandsfähig und haltbar machen wird.

Es ist von der Deputation auch die Frage erörtert, ob es nicht vorzuziehen sei, das baufällige Bollwerk gleich jetzt durch eine massive Ufermauer zu ersetzen. Allein da eine solche Mauer, die doch von vorneherein so stark angelegt werden müßte, daß deren demnächstige Erhöhung von 15 auf 19 Fuß über dem Nullpunkt des Brückenpegels ohne Schwierigkeit würde erfolgen können, nach der von dem Baudirector Berg aufgestellten Berechnung einen Kostenaufwand von 93 Thalern für den laufenden Fuß, also für die ganze in Frage kommende Uferstrecke von 463 Fuß die Summe von 43,059 Thalern erfordert, während das jetzige Bollwerk mit den einjährigen Zinsen dieser Summe noch sechs bis sieben Jahre erhalten werden kann, so hat sie geglaubt, schon aus finanziellen Rücksichten für jetzt von dem Neubau absehen zu müssen.

Dazu kommt, daß es nicht räthlich sein würde, den Neubau einer Ufermauer vor der Ralkstraße auszuführen, ehe die Frage entschieden ist, ob die Schlachte bis dahin verlängert werden soll. Da solchen Falls, um den Anschluß zu ermöglichen, die Ufermauer am oberen Ende bei der Mischenburg, etwa 40 Fuß gegen den Strom hinausgerückt werden müßte.

Die Deputation glaubt daher, auf die Bewilligung der für eine umfassende Reparatur des vorhandenen hölzernen Bollwerks veranschlagten 1825 Thaler rechnen zu dürfen.

(gez.) J. D. Meier, Dr.

(gez.) C. G. Noltenius.

Anlage VIII
zur Mittheilung des Senats
vom 8. November 1869.

Bericht der Deputation für die Häfen und Hafenanstalten,
das Budget für 1870 betreffend.

Die Deputation überreicht hieneben ihre verschiedenen Budget-Aufstellungen für das Jahr 1870, indem sie sich vorbehält, die Abrechnungen für 1869 am Ende dieses Jahres zu ertheilen.

I. Gewöhnliches Budget für Bremerhaven.

a. Einnahme.

Dieselbe stellt sich auf $\text{R} 39,575. —$

b. Gewöhnliche Ausgaben für den Wasserbau.

Zur Erläuterung der Aufstellungen nimmt die Deputation Bezug auf den unter Anlage I beiliegenden Bericht des Bauinspector Haude, indem sie ihr Einverständnis mit demselben ausspricht. Das Budget stellt sich diesernach wie folgt:

a. Erd- und Baggararbeiten $\text{R} 38,880. —$

b. Zimmerarbeiten " 7,590. —

c. Mauerarbeiten " 1,730. —

d. Verschiedene Ausgaben " 8,270. —

c. Straßen- und Landbau.

Gewöhnliche Unterhaltung " 1,300. —

d. Gehalte und Verschiedenes.

Gehalte $\text{R} 10,275.63$

Verschiedenes " 7,400. —

" 17,675.63

$\text{R} 75,445.63$

II. Außerordentliche Verwendungen für den Landbau.

Es wird beantragt, die Fortsetzung der Langenstraße und derjenigen vom Leher Plaze bis an die Langenstraße im nächsten Jahre pflastern zu lassen, im Betrage von $\text{R} 2318. —$

III. Außerordentliche Verwendungen für den Wasserbau zu Bremerhaven.

Die Deputation erlaubt sich hinsichtlich dieser Verwendungen auf den unter Anlage II beiliegenden Bericht des Bauinspectors Haude Bezug zu nehmen, in welchem die Anträge ausführlich erörtert sind. Sie kann nur empfehlen, sämtliche Vorschläge zu genehmigen und erwähnt sie dabei, daß die hölzernen Anlegebrücken an der Ostseite des alten Binnenhafens bereits im vorigen Jahre mit 7500 Thalern bewilligt sind. Einschließlich dieses Betrages erfordern die Anträge eine Summe von $\text{R} 21,050. —$ und beantragt die Deputation deren Bewilligung.

IV. Begefaß.

Die Einnahme ist wieder veranschlagt zu $\text{R} 620. —$ und die Ausgabe zu " 6545. —

Zur Erläuterung dieser Ausgaben wird, soweit es die wasserbaulichen Fragen betrifft, auf den unter Anlage III beiliegenden Bericht des Baudirector Berg Bezug genommen, und weiter zu pos. 12 bemerkt, daß die Herstellung einer zweckmäßigen Privatanlage auf dem Areale des Hafenhauses, zur Vermeidung vielfacher Uebelstände nicht aufgeschoben werden kann.

V. Beleuchtung der Wesermündung.

Das Budget stellt sich	
für das Leuchtschiff auf	28 5458.—
für den Leuchthurm auf	„ 3350.—
zusammen 28	8808.—

und giebt zu besonderen Bemerkungen keine Veranlassung.

VI. Wangerooger Kirchthurm.

Das Schutzwerk des Thurmes hat sich im Laufe dieses Jahres recht gut gehalten und wird für Unterhaltung desselben pro 1870 wieder veranschlagt. . 28 1000.—

In Folge stattgehabter brieflicher Verabredung werden Preußen und Oldenburg davon die Hälfte der Kosten ersetzen, und ist daher ein Einnahmehudget von 500 Thalern aufgestellt worden.

Endlich legt die Deputation eine Liste der deputationsseitig angestellten Beamten bei, und recapitulirt schließlich ihre Anträge wie folgt:

I. Gewöhnliches Budget für Bremerhaven.	
a. Einnahme	28 39,575.—
b. Ausgaben für den Wasserbau	„ 56,470.—
c. Straßen- und Landbau	„ 1,300.—
d. Gehalte und Verschiedenes	„ 17,675.63
II. Außerordentliche Verwendungen für den Landbau	„ 2,318.—
III. Außerordentliche Verwendungen für den Wasserbau	„ 21,050.—
IV. Begejack:	
Einnahme	„ 620.—
Ausgabe	„ 6,545.—
V. Beleuchtung der Wesermündung:	
Leuchtschiff	„ 5,458.—
Leuchthurm	„ 3,350.—
VI. Wangerooger Kirchthurm:	
Ausgabe	„ 1,000.—
Einnahme	„ 500.—

Bremen, den 1. October 1869.

Die Deputation für die Häfen und Hafenanstalten.

(gez.) Dufwisch. (gez.) J. G. Höpfen. (gez.) Herm. S. Gerdes.

Unter-Anlage I

zur Anlage VIII der Mittheilung des Senats
vom 8. November 1869.

Bericht des Bauinspectors Handkes,

das Special-Budget für den Wasserbau pro 1870 betreffend.

In Gemäßheit geehrten Auftrages vom 8. dieses Monats verfehle ich nicht, ein Concept zum Special-Budget für die Unterhaltung der Hafenwerke anbei ganz ergebenst zu überreichen.

Die verschiedenen Posten desselben stimmen fast alle mit denen des Vorjahres überein. Einzelne Positionen des diesjährigen Budgets kommen indeß in Wegfall, wogegen einige andere Ausgaben als namentlich für Anschaffung neuer Baggerschiffe erforderlich werden.

Die Gesamt-Ausgaben werden sich dadurch gegen 1869 vermuthlich um 3600 Thaler höher und im Ganzen auf 56,470 Thaler stellen.

Im Speciellen erlaube ich mir dazu das Folgende zu bemerken:

a. Erd-, Bagger- und Faschinen-Arbeiten.

ad Pos. 8. Von den vorhandenen, im Jahre 1847 angeschafften hölzernen Baggerschiffen ist das eine bereits ganz abgängig geworden und ein anderes wird ebenfalls nicht lange mehr dienen können.

Es ist, behufs Unterhaltung unserer Hafenwerke, deshalb erforderlich, auf die Anschaffung von zwei Stück neuen Baggerschiffen pro 1870 Bedacht zu nehmen. Dieselben sind, wie das in den letzten Jahren überall nur geschehen, von Eisen anzufertigen.

ad Pos. 14. Wohl an keinem Punkte unseres ganzen Hafen-Areals hat in den letzten paar Jahren der Verkehr so zugenommen, wie am neuen Vorhafen, namentlich an der Südseite desselben. Es wurde deshalb schon in diesem Jahre für nöthig erachtet, eine Communication mit demselben durch eine gepflasterte Rampe über den Weserdeich herzustellen.

Allein dadurch ist dem vorhandenen Bedürfnis erst zum Theil entsprochen und muß es als durchaus erforderlich bezeichnet werden, daß die Raje längs der südlichen Ufermauer des Vorhafens ebenfalls abgepflastert wird. Es muß diese Anlage um so mehr befürwortet werden, als durch den täglichen Wagenverkehr, welcher sich behufs des Transports von Gütern, Passagier-Effecten u. s. w. namentlich für die transatlantischen Dampfschiffe daselbst entwickelt hat, bei nassem Wetter das Terrain hinter der Ufermauer stets aufgefahren und somit der Wasserabfluß erschwert wird, was für die Ufermauer von sehr nachtheiligem Einfluß sein muß.

b. Zimmerarbeiten.

ad Pos. 6. Von den Pfählen, welche vor der in den Jahren 1860 und 1861 erbauten Geestemauer sich befinden, sind einige bereits so schadhaft geworden, daß sie zu erneuern sind, weshalb dafür ein Posten mit 150 Thalern Aufnahme finden muß.

ad Pos. 11 und 12, die Erneuerung von 7 Stück Landpfählen am neuen Vorhafen betreffend. Hierzu ist anzuführen, daß die Sicherheit dieser Pfähle zweifelhaft erscheint, es daher zweckmäßig sein wird, dieselben, zumal sie bereits 20 Jahre lang gedient haben, zu erneuern.

d. Verschiedene Ausgaben.

ad Pos. 17. Von den Erfindern des neuen Taucherapparates Mouquayrol & Denayrouze ist im vorigen Jahre eine unterseeische Lampe construirt worden, womit, wie ich in Erfahrung gebracht habe, die im Kieler Hafen angestellten Versuche sehr zufriedenstellend ausgefallen sind.

Obgleich nun unsere Verhältnisse für die Anwendung einer solchen Lampe unter Wasser nicht so günstig liegen, so glaube ich doch, daß dieselbe von wesentlichem Nutzen für uns sein wird. Es handelt sich namentlich darum, die Beschaffenheit der eisernen Thüren an der neuen Schleuse möglichst genau untersuchen und den Fortschritt des Oxydirens beobachten zu können. Man wird um so mehr Grund haben, in dieser Beziehung alles Mögliche zu thun, als bekanntlich über die Dauer der Haltbarkeit derartiger Eisenconstruktionen bislang genügende Erfahrungen nicht vorliegen und die Sicherheit der ganzen Hafenanlagen nur einem Paar solcher Thüren anvertraut ist.

Einige Nebentheile der Thüren, namentlich verschiedene Bolzen, haben sich als bereits sehr oxydirt erwiesen, so daß sie erneuert werden mußten, indeß scheint das Blech der eigentlichen Thürconstruktion nicht so gelitten zu haben, wenigstens hat sich in Bezug auf die Dichtigkeit der Thüren, bislang noch nichts Nachtheiliges herausgestellt.

Bremerhaven, den 20. September 1869.

Namens der Hafenbau-Direction:

(gez.) Haudek.

Unter-Anlage II

zur Anlage VIII der Mittheilung des Senats
vom 8. November 1869.

Bericht des Bauinspectors Handkes, verschiedene neue Anlagen für Bremerhaven betreffend.

Beifolgend beehre ich mich, Ihnen eine Zusammenstellung nebst Kostenveranschlagung verschiedener neuer Arbeiten und Anlagen zu überreichen, deren Ausführung in dem Baujahre 1870, als im Interesse des allgemeinen Verkehrs liegend, bezeichnet werden muß.

Zu den einzelnen Anlagen erlaube ich mir Folgendes zu bemerken:

ad 1. Durchführung der hölzernen Anlagebrücken an der Ostseite des alten Binnenhafens.

Die Anlage dieser Brücken ist schon im laufenden Jahre durch Senat und Bürgerschaft zum Beschluß erhoben und die Ausführung derselben auf die Jahre 1869 und 1870 vertheilt worden. Nachdem nun die erste Hälfte im laufenden Jahre fertig wird, ist demgemäß die zweite Hälfte für 1870 vorzutragen.

ad 2. Herstellung einer Fahrstraße, von dem Südennde des neuen Hafens nach dem Vorhafen und der Schleuse führend.

Mit der gesteigerten Verkehrszunahme durch die transatlantischen Dampfschiffe hat auch der Wagenverkehr in der Nähe der neuen Schleuse bedeutend zugenommen. Sobald nun aber die Sheers im Gebrauch sind, ist die Passage für Fuhrwerke daselbst ganz gesperrt. Dieser Uebelstand wurde schon früher erkannt, weshalb vor mehreren Jahren bereits beschlossen wurde, die Straße in einem Bogen um das Sheers-Gebäude herum zu führen. Diese Anlage ist indeß, als nicht ganz zweckentsprechend, unausgeführt geblieben.

Um allen Ansprüchen des Verkehrs zu genügen, wird es erforderlich sein, die Straße am Südennde des Hafens bis an den Fuß des Weserdeichs zu verlängern und längs des Deiches in die Straße zu leiten, welche von der Westseite des Binnenhafens nach dem Vorhafen führt. Man erhält dadurch eine jederzeit freie Communication nach dem Vorhafen als auch nach der Westseite des Binnenhafens und der Schleuse.

ad 3 und 4. Herstellen eines Bollwerks am Südennde des neuen Hafens und Abpflastern der Raje längs desselben.

Durch die Anlage von vier Stück massiven Uferbefestigungen in der südlichen Front des neuen Binnenhafens hat dieser Theil des Hafens gewissermaßen bereits einen Abschluß gefunden. Es empfiehlt sich nun, die daselbst befindlichen Erdböschungen, welche fortwährend einsinken, durch eine ordentliche Uferbefestigung zu beseitigen. Die dadurch gewonnene Raje wird, namentlich für das Anlegen und Löschen und Laden kleinerer Schiffe, von großem Werth sein, da es hierfür bekanntlich immer an Landplätzen fehlt. Ein hölzernes Bollwerk dürfte für diesen Zweck genügen, da in unmittelbarer Nähe vor demselben sehr große Tiefe nicht gehalten zu werden braucht.

ad 5. Anschaffung eines eisernen Krahns à 10,000 Pfund Tragfähigkeit für die Westseite des alten Binnenhafens.

An dem alten Binnenhafen befindet sich nur ein einziger Krahn, der dazu eine nur geringe Tragfähigkeit besitzt, was schon seit vielen Jahren als ein großer Mangel empfunden worden ist. Die Schiffe müssen oft Tage lang liegen, ehe der Krahn für sie frei wird, auch ist es, nach Aussage des Hafenmeisters, vorgekommen, daß Schiffe, namentlich mit schweren Holzblöcken beladene, wegen des Mangels eines passenden Krahns, überall nicht in unsern Hafen eingelaufen sind.

Es muß die Aufstellung eines zweiten Krahns am alten Hafenbassin, dessen Tragfähigkeit auf etwa 10,000 Pfund zu nehmen ist, daher dringend befürwortet werden.

Die Bestimmung des geeignetsten Punktes zur Aufstellung desselben kann zunächst vorbehalten bleiben, da ein Einfluß auf die Kosten hierdurch nicht ausgeübt wird.

Bremerhaven, den 20. September 1869.

Namens der Hafenbau-Direction.

(gez.) **Handes.**

Unter-Anlage III

zur Anlage VIII der Mittheilung des Senats
vom 8. November 1869.

Bericht des Baudirectors Berg,

betreffend die im Jahre 1870 am Begejacker Hafen vorzunehmenden Arbeiten.

Nachstehend erlaube ich mir die Vorschläge für die im Jahre 1870 am Begejacker Hafen vorzunehmenden Bauten zu machen.

Als außerordentliche Ausgaben werden erforderlich:

1) Die Pflasterung an der Ostseite des Hafens, d. i. der Straße zwischen Begejack und dem Bahnhofe.

Das Pflaster ist hier sehr durchgefahren und außerordentlich schlecht und empfiehlt sich dringend eine Erneuerung, wozu am zweckmäßigsten beschlagene Steine verwendet werden können.

Die Schmiedestraße und der Platz vor dem Bahnhofe sind ebenfalls mit beschlagenen Steinen gepflastert.

Das Gelände neben dieser Straße ist an der einen Seite so gut wie gar nicht mehr vorhanden, an der anderen Seite im hohen Grade baufällig. Beide Seiten müssen erneuert werden.

Ferner sind hier 4 neue gut zu verankernde Landpfähle erforderlich, die bei der Umlegung des Pflasters gleich mit aufgestellt werden müssen.

An der Nordseite des Hafens vor dem Springer'schen Erbe müssen 70 Fuß Pflaster umgelegt und mit beschlagenen Steinen neu gepflastert werden.

Die Kosten dieser vorangeführten Arbeiten mit allem Zubehör berechnen sich zu 1340 Thalern.

2) Das Trottoir an der Nordseite des Hafens ist mit dem Trottoir an der Hafenstraße nicht verbunden und muß vor dem Hafenhause vorübergeführt werden. Ebenso fehlt eine Verbindung der Trottoirs mit der Hafenbrücke, welche durch einen Streifen behauener Pflastersteine hergestellt werden kann. Die Kosten für diese Arbeiten berechnen sich zu 105 Thalern.

Diese beiden vorangeführten Arbeiten sind dringend erforderlich. Die Stadt Begejack hat im vorigen Jahre mit erheblichen Kosten einen Theil ihrer Straßen und Trottoirs verbessert.

Die obenangeführten Strecken sind wohl die am meisten benutzten und ist es daher nur billig, wenn deren Verbesserung nicht länger aufgeschoben wird.

3) Die Ecke zwischen dem Spritzenhause und der Planke des Hafenhausgartens wird stets verunreinigt und läuft alle Feuchtigkeit in das niedriger gelegene Spritzenhaus. Hier ist ein einfaches, rundes, oben offenes Pissoir, mit Ableitung unter dem Straßenpflaster nach dem Hafen zu, dringend nothwendig, die Kosten berechnen sich zu 65 Thalern.

4) Das für 1869 bewilligte neue Kochhaus für Pech und Theer hat für den Preis von 80 Thalern nicht ausgeführt werden können, es sind hierfür 155 Thaler erforderlich, welche in das Budget pro 1870 aufgenommen werden müssen.

Für die gewöhnlichen Ausgaben sind aufzunehmen:

5) Für Baggerungen im Hafen und der Hafenmündung, Reinigen der Straßen und Plätze 450 Thaler.

Der Hafenmeister wünscht, daß an den Seiten des Hafens die etwa 8 Fuß breite vorhandene Bank weggebaggert werde. So sehr ich bereit bin, die Zweckmäßigkeit dieses Vorschlages anzuerkennen, so kann ich die Ausführung der Arbeit doch nicht empfehlen.

Der Hafen ist bis zu 5 Fuß unter Null ausgebaggert, die kleinen Spielpfähle, auf denen die aus großen, rauhen Findlingen aufgeführten Uferbollwerke stehen, gehen nur bis auf 5 bis 6 Fuß unter Null hinab und stehen mit ihren Köpfen auf 2 Fuß über Null. Vor den Bollwerken und diesen kleinen Pfählen liegt eine Masse großer Findlinge, welche jetzt das Ausweichen der Uferschutzwerke verhindern, bei einer Baggerung hart an den Ufern aber weiter in den Hafen hinabrollen und den Stand der Bollwerke dadurch gefährden.

Die großen Findlinge verhindern auch das Einschlagen von Spundwänden. Es scheint mir gerathener, von der proponirten Baggerung abzusehen und die schadhast werdenden Bollwerke streckenweise so umzubauen, daß sie tiefer zu liegen kommen und zugleich mit einer Spundwand versehen werden können. Es wird dadurch nach und nach eine größere Tiefe hart an den Ufern erreicht werden können.

6) Für Unterhalt der Uferbollwerke, Treppen, Brücke, Krähne 2c. 2c. sind, wie im Jahre 1869, 2900 M veranschlagt.

7) Für unvorhergesehene Fälle sind 100 M angesetzt.

Bremen, den 25. Sept. 1869.

(gez.) **Berg.**

Anlage IX

zur Mittheilung des Senats
vom 8. November 1869.

Bericht der Eisenbahndeputation,

das Budget pro 1870 betreffend.

Die Deputation begleitet ihre Voranschläge für das Jahr 1870, unter Bezugnahme auf den Bericht des Baudirectors Schröder (Anlage I), mit den folgenden Bemerkungen:

1) Allgemeine Verwaltungskosten.

Dieselben sind veranschlagt zu 3800 Thalern.

2) Unterhaltung des Hauptbahnhofs, des Weserbahnhofs nebst Weserbahn und des Lagerplatzes für Massengüter.

Es wird erforderlich:

für den Hauptbahnhof	M	3,056
" " Weserbahnhof und Weserbahn	"	8,248
" " Lagerplatz für Massengüter	"	1,005
	M	12,309

Namhafte Veränderungen werden nicht beantragt, und bezieht sich die Deputation zur Erläuterung einiger Posten auf den vorerwähnten Bericht des Baudirectors Schröder.

3) Unterhaltung der Hafenstation Begeack.

Die Kosten sind wieder zu 850 Thalern veranschlagt.

4) Unterhaltung des Bahnhofs zu Bremerhaven.

Der Anschlag stellt sich auf 4050 Thaler.

5) Unterhaltung der Zweigbahn von Geestemünde nach Bremerhaven.

Die Unterhaltungskosten der Zweigbahn sind für das Jahr 1870 etwas höher als bisher zu veranschlagen, weil etwa 100 Stück abgenutzte Schienen und eine entsprechende Anzahl Schwellen auszuwechseln sein werden.

Demnach wird die Ausgabe veranschlagt zu 1900 Thalern.

6) Anlage des Hauptbahnhofs zu Bremen.

7) Erweiterungsanlagen des Hauptbahnhofs.

Es werden zur Zeit keine neue Anträge gestellt, und kann die Abrechnung über die im Bau begriffenen Anlagen erst am Ende des Jahres aufgestellt werden.

Hinsichtlich der Rubrik Nr. 6 wird daher nur ein Budget zur Bestreitung kleiner unvorhergesehener Ausgaben von 400 Thalern aufgestellt.

8) Anlage der Weserbahn und des Weserbahnhofs.

9) Spundwand vor dem Schuppen Nr. II.

Die Deputation bezieht sich hinsichtlich dieser beiden Rubriken auf ihren heutigen Bericht, eine Nachbewilligung pro 1869 (Nachtrag) betreffend, und beschränkt sich die Deputation auf Vorlage eines Budgets für unvorhergesehene kleine Ausgaben von 500 Thalern auf die Rubrik Nr. 8.

10) Lagerplatz für Massengüter auf dem Bahnhofe Bremen-Neustadt.

Ueber die Ausgabe für die genehmigten Anlagen wird am Jahreschlusse näher berichtet werden.

11) Anlage des Bahnhofs zu Bremerhaven.

Die Eisenbahndirection hat wiederholt beantragt, die Uebergänge über die Bahngleise in Bremerhaven durch Barrieren zu schließen. Die Deputation hat aber stets nachgewiesen, daß ein solcher Abschluß der Uebergänge bei dem lebhaften Verkehr an beiden Hafentassins durchaus unhaltbar sei, welches denn auch von der Direction anerkannt worden ist. Dagegen ist beiderseits die Nothwendigkeit anerkannt, daß Warnungssignale zur Vermeidung von Unglücksfällen sich sehr empfehlen, und hat man sich dahin geeinigt, daß behufs Avertirung der die Gleise überschreitenden Personen 2c. Glocken-Apparate an den auf der Station Bremerhaven verkehrenden Maschinen angebracht werden. Die Kosten dieser Apparate sind zu 600 Thalern veranschlagt, welche die Deputation in das Budget aufgenommen hat, und stellt sich dasselbe somit auf 1300 Thaler.

12) Bollwerk zu Burg.

Unterhaltungskosten sind, wie bisher, veranschlagt zu 15 Thalern.

13) Ausgaben für Bedienung und Unterhaltung der Drehbrücke.

Laut Bericht des Baudirectors Berg (Anlage 2) ist eine Auswechselung einiger Rollen der Eisenbahn-Weserbrücke erforderlich, wofür 800 Thaler in's Budget gestellt sind. Dasselbe beträgt daher 1500 Thaler.

14) Bewachung und Bedienung der Eisenbahnbrücke.

Die Kosten betragen 950 Thaler.

15) Unterhaltung der Brücken über die Weser und den Sicherheitshafen.

Die Kosten sind veranschlagt zu 900 Thalern.

16) Einnahme von Oldenburg für die von Bremen behufs der Bremen-Oldenburger Eisenbahn gemachten Aufwendungen und übernommenen Leistungen.

Das Einnahme-Budget stellt sich, mit Einschluß des Beitrags Oldenburgs zu den Kosten der Unterhaltung und Bedienung der Eisenbahnbrücken, auf 7580 Thaler Courant und 29,365 Thaler 13 Grote Gold.

17) Ausgaben an die Verwaltung der Wunstorf-Bremer Bahn.

Die jährlich an die genannte gemeinschaftliche Verwaltung zu zahlende Vergütung für den Betrieb der Oldenburger Bahn beträgt 8895 Thaler Courant, welche bei der Rechnungsablage über die Wunstorf-Bremer Bahn geführt werden.

18) Anlagen auf der Wunstorf-Bremer und Bremen-Geeste Bahn.

Aus der beifolgenden Uebersicht ergibt sich, wie viel von den verschiedenen Bewilligungen bis zum 1. October verausgabt ist und wie viel noch zur Verwendung bleibt. Die Beträge kommen für das Budget von 1870 nicht in Frage.

19) Einnahme von der Wunstorf-Bremer- und Bremen-Geeste-Bahn.

Dieselbe ist wieder veranschlagt zu 304,000 Thalern.

20) Unterhaltung der Niederlage und Krahnanstalten am Weserbahnhofe.

Der Anschlag der Ausgaben hat, wegen der Zunahme des Verkehrs, um Einiges erhöht werden müssen, und stellen sich daher die Ausgaben pro 1870 wie folgt:

Gehalte	3,623.54
Arbeitslöhne	16,220.—
Inventarien etc.	1,606.18
zusammen	21,450.—

21) Einnahme bei der Verwaltung der Niederlage und Krahnanstalten am Weserbahnhofe.

Die Einnahme pro 1869 war veranschlagt zu 25,700 Thalern, sie hat bis 1. October ergeben 20,872 Thaler 39 Groten und kann der Voranschlag daher um 3000 Thaler erhöht werden. Derselbe stellt sich demnach auf 28,700 Thaler.

22) Einnahme vom Lagerplatz für Massengüter auf dem Bahnhof Bremen-Neustadt.

Die Einnahme in 1869 hat aus bekannten Gründen nur 100 Thaler betragen, die Deputation erwartet jedoch im nächsten Jahre ein besseres Resultat und hat daher die Einnahme veranschlagt zu 1000 Thalern.

23) Materiallager.

Die Ertheilung einer Abrechnung ist erst am Ende des Jahres thunlich, und wird der Ueberschuß nur ein geringer sein, weil wegen der Ungewißheit in Betreff der in Folge der Venlo-Hamburger Bahn nöthig werdenden Aenderungen der Bahnhofsanlagen, größere Arbeiten nicht vorgenommen worden sind. Der Anschlag wird daher nur auf 300 Thaler gestellt.

Hinsichtlich der Beamten der Eisenbahndeputation nimmt dieselbe Bezug auf das im Specialbudget Nr. 85 enthaltende Verzeichniß.

Endlich wiederholt die Deputation ihre übergebenen Budgets in dem Folgenden:

1) Allgemeine Verwaltungskosten	3,800.—
2) Unterhaltung des Hauptbahnhofs, des Weserbahnhofs nebst Weserbahn und des Lagerplatzes für Massengüter	12,309.—
3) Unterhaltung der Hafenstation Begeßack	850.—
4) Unterhaltung des Bahnhofes Bremerhaven	4,050.—
5) Unterhaltung der Zweigbahn Geestemünde-Bremerhaven ..	1,900.—
6) Anlage des Hauptbahnhofs zu Bremen	400.—
8) Anlage der Weserbahn und des Weserbahnhofs	500.—
11) Anlage des Bahnhofes zu Bremerhaven	1,300.—
12) Unterhaltung des Bollwerks zu Burg	15.—
13) Ausgaben für Unterhaltung und Bedienung der Drehbrücke ..	1,550.—
14) Bewachung und Bedienung der Eisenbahnbrücken	950.—
15) Unterhaltung der Brücken über Weser und Sicherheitshafen ..	900.—
16) Einnahme von Oldenburg	7,580.—
17) Ausgabe an die Verwaltung der Wunstorf-Bremer Bahn Ert. ..	29,365.13
19) Einnahme von der Wunstorf-Bremer und Bremen-Geeste Bahn ..	8,895.—
20) Unterhaltung der Niederlage und Krahnanstalten am Weserbahnhofe	304,000.—
21) Einnahme bei derselben	21,450.—
22) Einnahme vom Lagerplatz für Massengüter	28,700.—
23) Materiallager, Einnahme	1,000.—
	300.—

Bremen, 21. October 1869.

Die Eisenbahn-Deputation.

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

Unter-Anlage I
zur Anlage IX der Mittheilung des Senats
vom 8. November 1869.

Bericht des Baudirectors Schröder, das Budget pro 1870 betreffend.

Dem Beschlusse des Senats und der Bürgerschaft entsprechend, verfehle ich nicht, die Entwürfe zu den Specialbudgets der Eisenbahn-Deputation schon jetzt einzureichen und darüber in Nachstehendem zu berichten.

Ueber die außer den gewöhnlichen Reparatur- und Unterhaltungsarbeiten beantragten Bausachen wird in Kürze Nachstehendes zu bemerken sein:

ad I. e. 2. Hauptbahnhof.

Nach Herstellung der Wegunterführung an der Dorffstraße ist der alte Fahrweg neben dem Bahnhofe bis zum Wegübergang an der Dorffstraße aufgehoben.

Es wird vorgeschlagen, das dadurch gewonnene Terrain nebst den andern angrenzenden Staatsländereien durch ein Lattenstaket einzufriedigen.

ad II. Weserbahn.

b. Oberbau.

Die Positionen für Unterhaltung der Weserbahn sind von der Eisenbahnbetriebs-Inspection aufgestellt.

c. Hochbauten.

Seit Erbauung des Niederlagegebäudes haben verschiedene Arten von Collis, namentlich Tabacksfässer, bedeutend größere Dimensionen erhalten, so daß einige die vorhandenen Ladeöffnungen fast vollständig ausfüllen und die Verladungsarbeiten dadurch sehr erschwert werden.

Es wird vorgeschlagen, diese Thüröffnungen um einen Fuß breiter zu machen.

ad 3. Bei Verladung von sperrigen Gütern, besonders von Eisenstangen, werden oftmals die Scheiben der über den Ladethüren befindlichen festen Oberlichtfenster eingestoßen.

Es empfiehlt sich daher, dieselben zu entfernen und dafür die Thüren um so viel höher zu machen.

ad 4. Beim Aufwinden mit den schwimmenden Dampfwinden ist es mehrere Male vorgekommen, daß die Collis unter die vorstehenden Ladebalcons untergehaßt haben. Obgleich dadurch ein wirklicher Schaden noch nicht verursacht ist, so wäre dies doch leicht möglich.

Es wird daher vorgeschlagen, unter den Ladebalcons schräg ansteigende Eisenstangen anzubringen, welche ein Unterhaken fernerhin unmöglich machen.

Die „Allgemeinen Verwaltungsausgaben“

sind wegen Aufhebung der Portofreiheit etwas höher angenommen.

Ueber die Ausgaben für die außerordentlichen Bauten der Eisenbahn-Deputation kann erst, wie bereits erwähnt, nach Schluß des Jahres berichtet werden.

Soviel sich zur Zeit beurtheilen läßt, werden dieselben für die bewilligten Summen hergestellt werden.

Eine Ausnahme macht der noch nicht begonnene Umbau des zweiten Schuppens am Weserbahnhofe, dessen baufälliger Zustand sich im Laufe des vergangenen Sommers so sehr verschlimmert hat, daß zur vollständigen Wiederherstellung die veranschlagte Summe nicht mehr ausreichen wird.

Ich habe darüber bereits einen besonderen Bericht eingereicht, in welchem sowohl die Ursachen als die Größe der Mehrkosten eingehend erläutert sind.

Der Bericht über das Materiallager kann ebenfalls erst nach Schluß des Jahres zusammengestellt und vorgelegt werden.

Bremen, den 23. September 1869.

(gez.) A. Schröder.

Unter-Anlage IIzur Anlage IX der Mittheilung des Senats
vom 8. November 1869.**Bericht des Baudirectors Berg,**

betr. Auswechselung der Rollen unter der Drehbrücke in der Weserbrücke.

Die Rollen, auf welchen sich der bewegliche Theil der Eisenbahnbrücke über die Weser dreht, sind, wie das bei allen derartigen Constructionen der Fall ist, aus Gußeisen, sog. Hartguß hergestellt. Ob nun die Härtung einzelner Rollen nicht genügend gewesen ist, oder ob andere Gründe vorliegen, welche die Veranlassung zu dem Abspringen der Ränder einzelner Rollen gegeben haben, wird schwerlich zu ermitteln sein.

So viel steht indessen fest, daß, während die Rollen unter der Hafenbrücke ohne Ausnahme sich halten, verschiedene Rollen unter der Drehbrücke der Weser nicht die erforderlichen Eigenschaften mehr besitzen, um den Bewegungen der Brücke auf längere Zeit mit Sicherheit dienen zu können. Es wird daher an eine allmähliche Auswechselung der abgängig werdenden Rollen gedacht werden müssen und können dieselben, meiner Ansicht nach, am besten durch Stahlrollen ersetzt werden, von denen eine längere Dauer jedenfalls zu erwarten ist. Für diese Auswechselung sind in dem Budgetentwurfe pro 1870=800⁰⁰ angelegt, deren Bewilligung ich zu beantragen bitte.

Bremen, den 25. Septbr. 1869.

(gez.) Berg.

Unter-Anlage IIIzur Anlage IX der Mittheilung des Senats
vom 8. November 1869.

1870.

Nachweisung

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

	Für 1869.			Veranschlagt bis 1. October 1869.			Bleibt zur Verwendung.		
	fl.	sch.	h.	fl.	sch.	h.	fl.	sch.	h.
1. Für Herstellung electromagnetischer Läutewerkslinien auf der Wunstorf-Bremer Bahn und der Zweigbahn Burg-Dezum-Geesack, von Senat und Bürgerschaft bewilligt unterm 29. und 31. Januar, 14. Februar und 11. März 1868	14,250	—	—	13,374	2	1	875	27	11
2. Für Anlagen zu Achim und Cysstrup, bewilligt unterm 29. und 31. Januar 1868	5,115	—	—				5,115	—	—
3. Für Anlage electromagnetischer Läutewerke auf der Bremen-Geestebahn, bewilligt unterm 29. und 31. Januar 1868	7,000	—	—	6,528	27	1	471	2	11
Transport...	26,365	—	—	19,902	29	2	6,462	—	10

	Für 1869.			Verausgabt bis 1. October 1869.			Bleibt zur Verwendung.		
	fl.	gr.	S.	fl.	gr.	S.	fl.	gr.	S.
Transport...	26,365	—	—	19,902	29	2	6,462	—	10
4. Für Erweiterung des Güterschoppens auf der Station Burg-Lesum, be- willigt am 31. Juli und 2. Sep- tember 1868.....	1,900	—	—				1,900	—	—
5. Für Herstellung von 15 Bahnwärter- Wohngebäuden an der Bahnstrecke Wunstorf-Bremen-Geestemünde, be- willigt am 2. und 11. September 1868.	9,391	—	—				9,391	—	—
6. Erweiterung des Güterschoppens auf dem Bahnhofe Neustadt a. R., be- willigt unterm 31. December 1868 und 10. Februar 1869	820	—	—				820	—	—
7. Verschiedene Anlagen, Umbauten und Ergänzungen auf der Wunstorf- Bremer- und Bremen-Geestebahn, zu Bremens Antheil	83,455	15	—				83,455	15	—
siehe Bericht der Eisenbahn-Deputation vom 24. Mai und Verhandlungen von Senat und Bürgerschaft vom 7. und 9. Juli 1869.									
8. Für Vermehrung des Betriebs-Mate- rials auf den unter Verwaltung der Königlich Preussischen Eisenbahn-Di- rection zu Hannover stehenden Eisen- bahnen, bewilligt unterm 10. und 23. Juli 1869	327,319	9	9	60,000	—	—	267,319	9	9
9. An Grunderwerbungskosten wegen der Bremen-Geestebahn, worüber Seitens der Eisenbahn-Direction zu Hannover eine Vereinbarung mit den Exproprianten noch nicht hat erreicht werden können, werden erforderlich sein circa							30,000	—	—
(Siehe Special-Budget 1869 Nr. 175.)									
Courantfl.	449,250	24	9	79,902	29	2	399,347	25	7

Bremen, den 1. October 1869.

Die Eisenbahn-Deputation.

(gez.) Dackwitz.

(gez.) H. H. Schröder.

Anlage Xzur Mittheilung des Senats
vom 8. November 1869.**Bericht der Convonedeputation,**das Special-Budget für die Unterhaltung des Fahrwassers der Weser
im Jahre 1870 betreffend.

Das im vorigen Jahre am unteren Ende der Bühren Weser erbaute Sepa-
rationswerk zwischen dem alten westlichen Weserarm und dem neuen Bühren Weser-
arm hat dem erwarteten Erfolge entsprochen.

Die Bühren Weser hat sich trotz des sehr niedrigen Wasserstandes im All-
gemeinen in genügender Tiefe erhalten.

Im Frühjahr wurde die Durchbaggerung einiger Eggen erforderlich, später ist die hergestellte Fahrille vom Strome selbst offen gehalten. Auch vor dem Begeßacker Hafen, wo in den letzten Jahren immer ein hinreichend tiefes, aber nur schmales Fahrwasser war, hat sich dasselbe verbreitert und verbessert.

Unterhalb des Hafens hat sich aber die Tiefe näher an das Ufer gelegt. Die Rille welche sich hier gebildet hat, ist indeß zu schmal, um als Fahrwasser zu dienen. Es wird daher erforderlich, hier einige Schlengen zu erbauen, theils um das weitere Hineintreten der Tiefe in das Ufer zu verhindern und den Strom wieder in die rechte Bahn zu lenken, theils um das Fahrwasser, welchem stellenweise schon ein Fuß an der Normaltiefe fehlt, wieder zu verbessern und einen Anschluß an die Preussischer Seits am rechten Weserufer angelegten Correctionswerke herbeizuführen.

Die Nothwendigkeit der Erbauung der vorbezeichneten Schlengen ist bei Gelegenheit der gemeinschaftlichen Baggerungen wiederholt zur Sprache gekommen, und dabei auch darauf hingewiesen, daß sich die Baggerungen in Folge einer solchen Anlage vermindern lassen würden.

Der Preussischer Seits ausgeführte Ausbau des rechten Weserufers ist bis auf zwei noch fehlende Schlengen bei Fahr, deren Bau im nächsten Jahr bevorsteht, vollendet; es wird also, soll die Wirkung dieser Anlagen nicht beeinträchtigt werden, die Herstellung der in der Begeßacker Bucht zu erbauenden Schlengen Bremischer Seits nicht länger ausgesetzt werden dürfen.

In dem früher aufgestellten Correctionsplane sind vor Begeßack 4 Schlengen angenommen. Es ist aber nach Ansicht des Baudirector Berg erforderlich, zwischen diesen 4 Werken Zwischenschlengen anzubringen, weil die projectirten Einbaue nur sehr kurz werden, circa 850 Fuß von einander entfernt liegen und daher für die Abweisung des hier sehr starken Ebbstroms nicht genügen. Der Strom würde ohne diese Zwischenbauten unbedingt zwischen die kurzen Köpfe fallen, das Ufer angreifen und die Unterhaltung sehr kostspielig machen.

Bei den Preussischer Seits unterhalb Begeßack in einer Entfernung von 850 Fuß erbauten Bühnen hat sich dieser Uebelstand gezeigt und die nachträgliche Erbauung von Zwischenbühnen an mehreren Stellen erforderlich gemacht.

Die Deputation hat sich daher für verpflichtet gehalten, die Erbauung von sieben Schlengen in Aussicht zu nehmen und die Kosten, 222,500 Cubikfuß Packwerk zu 30 Thalern, mit 6675 Thalern in dem Specialbudget des nächsten Jahres zu veranschlagen.

Der übrige Inhalt des Specialbudgets ist der gewöhnliche allgemeine, der deshalb auch keiner weiteren Rechtfertigung bedürfen wird.

Bremen, October 1869.

(gez.) J. D. Meier, Dr. (gez.) Johannes Frize.

Anlage XI

zur Mittheilung des Senats
vom 8. November 1869.

Bericht der Wegbaudeputation,

das Budget der Wege und Chausseen im Gebiet für 1870 betreffend.

Zur Erläuterung des von ihr eingereichten Budgets hat die Wegbaudeputation das Nachstehende zu berichten:

I. Hastedter Chaussee.

Nachdem im laufenden Jahr eine Strecke von 1500 Fuß, — Meile 0,4—0,5, im Anschluß an das früher ausgeführte Polierpflaster mit beschlagenen Steinen versehen ist, beabsichtigt die Deputation im Jahre 1870 den Rest der rauen Pflasterbahn, Meile 0,4—0,5, zwischen den vorhandenen Polierpflasterstrecken auf 1850 Fuß Länge und 18 Fuß Breite mit beschlagenen Steinen auszuwechseln.

Anschlag 5875 Thaler.

II. Rattenthurmer Chaussee.

In diesem Jahre ist das bisherige raue Pflaster des Ueberfalls bei der Wolfstuhle auf 1000 Fuß Länge in einer Breite von 18 Fuß mit beschlagenen Steinen erneuert.

Dagegen ist die veranschlagte Umlegung von 1000 Fuß rauhen Pflasters im südlichen und nördlichen Anschluß an obiges Polierpflaster unterblieben, weil die Deputation die Ueberzeugung gewann, daß bei der starken Benutzung mit schwerem Fuhrwerk und bei der Beschaffenheit des Terrains ein Pflaster von rauhen Steinen auf dieser Chaussee für die Dauer keinen genügenden Widerstand bietet.

Es sollen demnach 1870 im Anschluß an das Polierpflaster des Ueberfalls in nördlicher Richtung 1000 laufende Fuß mit beschlagenen Steinen vom Oberlande und in südlicher Richtung 600 laufende Fuß mit beschlagenen Steinen, welche aus den vorhandenen großen Findlingen zu gewinnen sind, ausgewechselt werden.

Anschlag 3830 Thaler.

III. Wahrthürmer Chaussee.

Im laufenden Jahre haben sich die Arbeiten an dieser Chaussee auf die gewöhnliche Unterhaltung beschränkt, auch für das Jahr 1870 beabsichtigt die Deputation nur im Anschluß an das Polierpflaster am Hohenthor bis zu den Abzweigungen nach dem Schützenhof und nach Woltmershausen die schlechte raue Pflasterbahn auf 200 Fuß Länge und 32 Fuß Breite mit beschlagenen Steinen zu versehen.

Anschlag 990 Thaler.

IV. Schwachhaufer Chaussee.

Nachdem im Jahre 1869 das raue Pflaster auf der Chausseestrecke Meile 0,8—0,9, in 1000 Fuß Länge und 16 Fuß Breite mit beschlagenen Steinen ausgewechselt und auf der Strecke vom Richtstuhl bis zum Kreuzwege, Meile 1,1 durch eine Steinschlagbahn von 1600 Fuß Länge und 18 Fuß Breite ersetzt ist, auch ca. 30,000 □Fuß der Steinschlagbahn zwischen dem Eisenbahnübergange und Schwachhausen eine neue Decklage erhalten haben und ca. 30,000 □Fuß Polierpflaster auf der Strecke Meile 0,6—0,7 aufgeholt und umgelegt worden sind, ist es die Absicht der Deputation, in Fortsetzung der diesjährigen Arbeiten, im nächsten Jahre das raue Pflaster Meile 0,8—0,9 auf 1300 Fuß Länge in 16 Fuß Breite mit beschlagenen Steinen auszuwechseln, und die Steinschlagbahn beim Richtstuhl in westlicher Richtung auf 800 Fuß Länge fortzuführen.

Außerdem ist im nächsten Jahre noch eine schadhafte Strecke der Grandbahn bei Meile 0,3 auf 1200 Fuß Länge mit einer neuen Decklage zu versehen und eine Polierpflasterstrecke zwischen Meile 0,4—0,6 ca. 22,000 □Fuß zu heben und umzuliegen.

Anschlag 5750 Thaler.

V. Burger Chaussee.

Hier ist 1869 die raue Pflasterbahn, Meile 1,1—1,2 auf einer Länge von 1000 Fuß in 16 Fuß Breite in eine Steinschlagbahn umgebaut und die Strecke in Walle, Meile 0,5, welche aus schlechtem Rippenpflaster bestand, auf 1000 Fuß Länge mit den aus den vorhandenen großen Findlingen gewonnenen beschlagenen Steinen ausgewechselt.

Für das nächste Jahr ist die Fortsetzung der in diesem Jahre erbauten Steinschlagbahn in nördlicher Richtung auf 300 Fuß und in südlicher Richtung auf 1000 Fuß Länge in einer Breite von 16 Fuß in Aussicht genommen.

Anschlag 2620 Thaler.

VI. Borgfelder Chaussee.

Im laufenden Jahre ist die raue Pflasterbahn, Meile 1,2—1,3 umgelegt und um 2 Fuß verbreitert. Diese Arbeit beabsichtigt die Deputation im nächsten Jahre in der Richtung nach dem Dorfe Borgfeld auf einer weitem Strecke von 1000 Fuß fortzusetzen.

Anschlag 3300 Thaler.

(gez.) J. D. Meier, Dr. (gez.) Richard Friße.

Anlage XII
zur Mittheilung des Senats
vom 8. November 1869.

Bericht der Convonedeputation,

das Specialbudget für die gemeinschaftlichen Baggerungen unterhalb
Begeßack im Jahre 1870 betreffend.

Die mit Preußen und Oldenburg in diesem Jahre für gemeinschaftliche Rechnung unternommenen Baggerungen zur Unterhaltung des Fahrwassers unterhalb Begeßack sind nahezu vollendet. Eine genaue Darlegung des Standes der Rechnung läßt sich aber vor Beendigung der Arbeiten und Abschluß der Abrechnung mit den Nachbarstaaten nicht aufstellen.

Es ist indeß wahrscheinlich, daß nicht der ganze bewilligte Betrag von 4204 Thalern 16 Groten verwandt werden, vielmehr davon noch ein Ueberschuß von circa 800 Thalern der Generalcasse verbleiben wird.

Die Nachbarstaaten werden voraussichtlich auch im Jahre 1870 bereit sein, das Fahrwasser der Weser unterhalb Begeßack auf gemeinschaftliche Kosten durch Baggerungen offen zu halten und Bremen wird sich nicht weigern wollen und im eignen Interesse nicht weigern können, darauf einzugehen.

Die Deputation hat daher geglaubt, für die Kosten dieser gemeinschaftlichen Baggerungen im Jahre 1870 ein Specialbudget aufstellen und, bei der Unmöglichkeit, den Betrag zur Zeit auch nur approximativ bestimmen zu können, dafür die nach den bisherigen Erfahrungen bemessene runde Summe von 4000 Thalern veranschlagen zu sollen, deren Bewilligung sie demnach beantragt.

Bremen, October 1869.

(gez.) J. D. Meier Dr. (gez.) Johannes Frize.

Anlage XIII
zur Mittheilung des Senats
vom 8. November 1869.

Bericht der Convonedeputation,

die Anlage eines Holzhafens betreffend.

Bereits im Jahre 1865 wurde von der Convonedeputation, in Veranlassung eines ihr vom Senat zur Prüfung und Berichterstattung überwiesenen Gesuchs hiesiger Holzhändler, ausführlich über eine Erweiterung des Holzhafens berichtet (Verhandl. des Senats und der Bürgerschaft S. 330 ff.) und die Einrichtung des zur Zeit unbenutzt liegenden Theils des Stadtgrabens zwischen dem Buntenthor und Hohenthor zu einem neuen Holzhafen mit einem Kostenaufwande von 58,475 Thalern, ausschließlich der Kosten der Verbreiterung der Einfahrt zum Sicherheitshafen, dringend empfohlen.

Es kam jedoch bisher nicht zu einem Beschlusse über das vorgelegte Project, dagegen wurde im Jahre 1867 in einem von verschiedenen Deputationen erstatteten gemeinschaftlichen Bericht (Verhandl. des Senats und der Bürgerschaft S. 271 ff.) über die Bahnhofsanlagen in der Stadt Bremen und die damit in Verbindung stehenden Verkehrsanstalten darauf angetragen,

das Project der Convoyedeputation in Betreff Errichtung eines Holzhafens zwischen dem Hohen- und Buntenthor einstweilen auf sich beruhen zu lassen, statt dessen aber eine zweite Einfahrt in den Sicherheitshafen längs des Woltmershauser Weserdeiches anzulegen und dieselbe zu einem Hafen für Hölzer aller Art zu benutzen, zugleich auch das zwischen der Einfahrt und der Weser belegene Areal aufzuheben und für Handelszwecke nutzbar zu machen.

Diese Anträge, deren Ausführung vom Baudirector Berg auf 100,000 Thaler veranschlagt worden war, wurden sodann zu weiterer Erwägung und Berichterstattung der Convoyedeputation überwiesen.

Außerdem gelangte im Anfange des laufenden Jahres eine neue Vorstellung mehrerer hiesiger Holzhändler und Bauunternehmer mit der Bitte an den Senat, entweder auf öffentliche Kosten einen geeigneten Holzhafen herzustellen oder ihnen die Anlage eines solchen auf dem Woltmershauser Werder nach einer dem Gesuche beigefügten näheren Angabe zu gestatten, welche ebenfalls der berichtenden Deputation zur Prüfung und eventuellen Berücksichtigung bei Berathung des Gegenstandes mitgetheilt wurde.

Demgemäß hat die Convoyedeputation die Holzhafenfrage von Neuem in Berathung genommen, indem sie zunächst den Baudirector Berg zum Gutachten aufgefordert und von demselben den in der Anlage nebst einer Zeichnung angeschlossenen Bericht erhalten, wodurch die bisherigen Holzhafenprojecte um ein neues vermehrt werden, welches den Hafen zwar im oberen Theile des Neustädtischen Stadtgrabens belassen, denselben aber ohne Schleuse mit dem Sicherheitshafen verbindet und für diesen durch den Woltmershauser Werder eine neue Einfahrt schaffen will, und sodann sämtliche vier Projecte unter Zuziehung des genannten Technikers einer sorgfältigen Prüfung unterzogen hat, deren Ergebnis sie sich beehrt, in dem Nachstehenden vorzulegen:

Die Deputation hält nach wie vor die Herstellung eines bessern Holzhafens für ein dringendes Bedürfnis des Holzhandels, welchem ohne Verzug Rechnung getragen werden muß, glaubt sich aber einer weitem Begründung dieses Satzes hier um so mehr enthalten zu können, als derselbe in den früheren Deputationsberichten genügend ausgeführt worden ist und schwerlich noch von irgend jemand in Zweifel gezogen wird.

Dagegen kann die Meinung über die verschiedenen Projecte, durch welche diesem Bedürfnisse abgeholfen werden soll, eine sehr verschiedene sein.

Von denselben hat das in der oben erwähnten Vorstellung der Holzhändler und Bauunternehmer vorgeschlagene den unbestreitbaren Vorzug, daß es die geringsten Kosten erfordert, wenn diese auch, statt der von den Supplicanten berechneten 7993 Thaler 36 Grote sich, wie vom Baudirector angeschlagen wird, auf etwa 20,000 Thaler belaufen sollten. Im Uebrigen ist es aber das nach Ansicht der Deputation am mindesten empfehlungswertheste Project, weil dadurch, wie dies in dem Bericht des Baudirectors ausführlicher gezeigt ist, dem Bedürfnis nur zu einem kleinen Theil und in höchst mangelhafter Weise abgeholfen wird, weshalb denn auch ein bedeutender Theil der Petenten der Deputation später hat erklären lassen, daß sie der Anlage eines Holzhafens im oberen Theil des Neustadtsgrabens bei Weitem den Vorzug geben würden.

Eben so wenig vermag die Deputation den Vorschlag des gemeinschaftlichen Deputations-Berichts, die Anlage eines größeren Holzhafens im Woltmershauser Werder, in Verbindung mit dem Sicherheitshafen, zu befürworten. Das Project hält freilich die Flußuferlinie ein, und es ist davon somit schwerlich ein Nachtheil weder für den Abfluß des Hochwassers, noch für das Fahrwasser zu befürchten. Auch bietet die projectirte Anlage für die Lagerung von Flößen und sonstigen Hölzern hinreichenden Raum. Allein die Kosten sind auf 100,000 Thaler veranschlagt, und mit diesen Kosten soll ein Holzhafen hergestellt werden, der namentlich in Betreff seiner Lage, aber auch hinsichtlich seiner Zugänglichkeit und Sicherheit manches zu wünschen übrig läßt.

Das Vorhandensein solcher Mängel bedarf wohl keiner weiteren Ausführung. Ein Blick auf die Lage des Canals zeigt schon, daß es kaum möglich sein wird, denselben allenthalben und von allen Seiten zugänglich zu machen. Die Betheiligten werden, um zu ihrem Holzlager zu gelangen, nach Woltmershausen gehen, und, um

ihre Hölzer nach der Stadt zu transportiren, dieselben in Woltmershausen zu Wagen bringen müssen, und endlich wird auch der Hafen theils wegen der vom Sicherheitshafen einfallenden Strömung, theils wegen ungenügenden Schutzes nach der Weserseite den Einwirkungen des Hochwassers ausgesetzt bleiben und dadurch die Sicherheit der Flöße und Hölzer mehr oder weniger gefährdet werden.

Gegen diese Nachtheile kann auch der durch die Anlage nebenbei zu erzielende Gewinn eines Areal's für Handelszwecke, nicht in Betracht kommen. Einstweilen ist an solchem Areal in der fraglichen Gegend kein Mangel, und, wenn sich später ein Bedürfnis dafür herausstellen sollte, wird schwerlich etwas dadurch verloren, daß der dafür in's Auge gefaßte Platz nicht schon früher erhöht ist, da der Grund und Boden zum größten Theil Eigenthum der Stadt ist und, so weit dies nicht der Fall, schon seiner niedrigen Lage wegen, inzwischen kaum zu Anlagen benutzt werden wird, welche ihn später vertheuern könnten. Dagegen hat die Deputation die Ueberzeugung gewonnen, daß in dem Stadtgraben zwischen dem Hohen- und Buntenthor nach Maßgabe der beiden andern Projecte ein Holzhafen geschaffen werden kann, welcher vermöge seiner Lage, seiner Sicherheit, seiner Geräumigkeit und allseitiger Zugänglichkeit allen gegründeten Ansprüchen genügt und muß daher um so mehr die Wahl eines dieser Projecte empfehlen, als dieselben verhältnißmäßig die geringsten Kosten verursachen und ausweise des Deputationsberichts von 1865 noch manche andre Vortheile mit sich bringen.

Zweifelhaft erscheint es freilich, ob dem ursprünglichen in dem ersten Bericht ausgeführten oder dem neuen Plane des Baudirectors der Vorzug zu geben ist.

Das neue Project, so wie es in dem anliegenden Bericht des Baudirectors geschildert und zu 58,000 Thalern veranschlagt ist, hat unleugbar vor dem alten große Vorzüge, namentlich wird bei gleichen Kosten eine viel größere nutzbare Wasserfläche gewonnen, und die Deputation würde dasselbe daher auch vorzugsweise empfehlen, wenn sie nicht glaubte, besorgen zu müssen, daß dadurch das Ruverwasser, unter welchem die niedrigen Theile der Neustadt ohnehin schon leiden, bei höheren Wasserständen der Weser noch vermehrt werden würde.

Diese Besorgniß, deren Grundlosigkeit sich kaum anders, als durch einen Versuch wird darthun lassen, hält sie ab, ihr altes Project gegen das neue zurückzuziehen, ohne jedoch damit höherem Ermessen vorgreifen zu wollen.

Dagegen muß sie von der mit dem neuen Project vorgeschlagenen neuen Einfahrt in den Sicherheitshafen durch den Woltmershäuser Werder zur Zeit wenigstens entschieden abrathen.

Die etwa dadurch zu erlangenden Vortheile stehen mit den auf 33,130 Thaler veranschlagten Kosten in gar keinem Verhältniß.

Es soll dadurch nur für den Holzhafen und Sicherheitshafen eine bessere Zugänglichkeit geschaffen werden, welche sich indeß mit Aufwand eines sehr geringen Theils der Kosten fast eben so gut durch Verbesserung der vorhandenen allerdings sehr mangelhaften Einfahrt erreichen läßt. Als Liege- und Löschplatz kann der Canal im Woltmershäuser Werder, welcher nur die erforderliche Breite erhält, um das Begleiten von Schiffen und Flößen zu ermöglichen, nicht gebraucht werden. Auch können, wenn der Sicherheitshafen im Winter mit Schiffen gefüllt ist, durch den neuen Canal eben so wenig, wie durch die alte Einfahrt Schiffe und Flöße in den neuen Holzhafen gelangen.

In dieser Hinsicht bleibt nichts übrig, als alle Flöße, welche nicht stromabwärts geführt oder gelandet werden sollen, zu nöthigen, vor Eintritt des Winters in den Hafen zu legen. Dadurch wird jede Collision mit den Schiffen ausgeschlossen, welche erst bei Eisgang ihre Zuflucht zu dem Sicherheitshafen nehmen.

Statt der Herstellung einer neuen Einfahrt zum Sicherheitshafen, empfiehlt die Deputation die in dem Bericht des Baudirectors zu 5000 Thalern veranschlagte Verbreiterung und Vertiefung der bisherigen Einfahrt. Diese Arbeit ist auch abgesehen von dem Holzhafen eine Nothwendigkeit. Die bisherige Einfahrt mochte vielleicht genügen, so lange der Sicherheitshafen nur zur Winterlage benutzt wurde. Seitdem aber an den Ufern desselben große Lagerplätze mit erheblichen Kosten hergestellt sind, ist es auch erforderlich, um dieselben nutzbar zu machen, daß sie bei allen Wasserständen mit Leichtigkeit erreicht werden können, was nur durch eine gründliche Verbesserung

der höchst mangelhaften Einfahrt zum Sicherheitshafen zu erreichen ist. Die vorgeschlagene Verbreiterung wird auch genügen um selbst großen Flößen den Zugang zum Hafen ohne Schwierigkeit zu ermöglichen.

Wenn die Einfahrt eine Breite von 150 Fuß erhält, wird freilich die bisherige Drehbrücke wegfallen müssen, denn die Ueberspannung einer solchen Weite mit einer einarmigen Drehbrücke hat nicht nur große Schwierigkeiten, sondern würde auch zu erhebliche Kosten veranlassen. Aber dem Mangel wird sehr leicht durch eine an einer auf dem Grunde liegenden Kette befestigte Fähre abzuhelpen sein, mittelst welcher die Fußgänger den Hafeneingang fast eben so leicht wie auf der bisherigen Drehbrücke überschreiten können.

Allem Vorgetragenen nach kann die Convokedeputation nicht anders, als von der Anlage eines großen oder kleinen Holzhafens auf dem Woltmershauser Werder so wie auch von einer Einfahrt zum Sicherheitshafen durch denselben in oder ohne Verbindung mit einem Holzhafen zur Zeit entschieden abrathen und empfehlen, den Stadtgraben zwischen dem Buntens- und Hohenthor nach dem Projecte von 1865, oder wenn die Besorgnisse der Deputation in Betreff der Vermehrung des Kuverwassers nicht getheilt werden sollten, nach dem neuern Plane zu einem Holzhafen einzurichten und gleichzeitig die gegenwärtige Einfahrt zum Sicherheitshafen auf 150 Fuß zu verbreitern.

Die Kosten dieser Arbeiten betragen nach den der Deputation vorliegenden speciellen Anschlägen des Baudirectors, wie schon oben angeführt, für die Einrichtung des Hafens einschließlich der Schleuse u. s. w. 58,475 ₰.—
für die Erweiterung des Hafeneingangs 5,000 " .—
im Ganzen also 63,475 ₰.—
um deren Bewilligung daher gebeten wird.

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

Unter-Anlage
zur Anlage XIII der Mittheilung des Senats
vom 8. November 1869.

Bericht des Baudirectors Berg,

betreffend Verbesserung des Einganges zum Sicherheitshafen und Anlage eines Holzhafens.

Indem ich dem mir erteilten Auftrage, über die Anlage eines Holzhafens, sowie die Herstellung eines verbesserten Einganges zu dem Sicherheitshafen, resp. dem neuen Holzhafen zu berichten, nachkomme, erlaube ich mir unter Anlage von Zeichnungen 2c. Folgendes ergebenst anzuführen.

In dem technischen Berichte über die Anlage eines Holzhafens vom 14. Juli 1865 (siehe Senats- und Bürgerschafts-Verhandlungen 1865, pag. 333) ist bei der Projectirung davon ausgegangen, daß derselbe am zweckmäßigsten in dem zwischen dem Buntens- und Hohenthore belegenen Neustadtgraben hergestellt werden könne, daß in dem Hohenthorsdamme eine Schleuse mit Drehbrücke erbaut und daß diese Schleuse bei Wasserständen, welche höher als 9 Fuß über Null auflaufen, geschlossen werden solle, um letztere aus dem neuen Holzhafen, dessen Umdeichung nur auf etwa 13 1/2 bis 15 1/2 Fuß über Null liegt, abzuhalten.

Als Einfahrt für den Holzhafen sollte der jetzige Sicherheitshafen, event. der zu verbreiternde und zu vertiefende Eingang desselben dienen, wobei die über dem letzteren liegende Drehbrücke in Wegfall kommen sollte.

Die Kosten der Anlage wurden zu.....	fl. 58,475
die der Verbesserung des Sicherheitshafeneinganges zu.....	„ 1,025
veranschlagt, so daß die Gesamtkosten.....	„ 59,500

betragen.

Die Lagerfläche für Hölzer in dem projectirten Holzhafen wurde zu 420,000 □Fuß angegeben. Ein Beschluß über die Ausführung dieses Projectes wurde bis jetzt nicht gefaßt.

Später beantragte eine aus den Deputationen für die Eisenbahnen, die Convoje und den Straßenbau zusammengesetzte Commission (siehe Senats- und Bürgerschafts-Verhandlungen 1867, pag. 280) den Eingang in den Sicherheitshafen, da die jetzige Einfahrt für das Einbringen von Flößen zc. nicht geeignet sei, zu verlegen und vermittelt eines Canales durch den Woltmershauser Werder herzustellen.

Dieser Canal sollte bei einer Länge von 2000 Fuß eine Breite von pr. pr. 250 Fuß erhalten und einstweilen als Lagerplatz für Hölzer dienen, das frühere Holzhafenproject aber, obwohl man den Graben zwischen dem Buntens- und Hohenthore für diesen Zweck reserviren zu müssen glaubte, unausgeführt bleiben.

Die Anlage dieses Canals incl. Expropriationskosten wurde seiner Zeit von dem Unterzeichneten zu etwa 100,000 Thalern veranschlagt.

Außerdem wandte sich im Januar d. J. eine Anzahl von Holzhändlern und Bauunternehmern mit einer Supplik an den Senat und bat darum, entweder auf Kosten des Staates einen geeigneten Holzhafen anlegen oder aber den Suplikanten die Ausführung eines solchen auf dem Woltmershauser Werder gestatten zu wollen.

Die Eingabe war von einer Zeichnung begleitet, die Kosten des projectirten Hafens zu 7993 Thalern 36 Groten berechnet.

Das Project lehnt sich theilweise an das obenbezeichnete Canalproject durch den Woltmershauser Werder an und bietet die herzustellende Wasserfläche, nach Abzug des Knickmann'schen Bassins, einen Inhalt von 230,000 □Fuß dar, wovon für freien Raum zum Transportiren der Fahrzeuge und Flöße noch pr. pr. 60,000 □Fuß verloren gehen, so daß nur etwa 170,000 □Fuß Lagerraum bleiben würde.

Abgesehen davon, daß diese geringe Fläche dem Bedürfnisse nicht entspricht und schon nach kurzer Zeit ein Verlangen nach Vergrößerung hervorrufen muß, liegt der Eingang zu dem projectirten Holzhafen so ungünstig, daß Flöße in denselben nicht hinein gebracht werden können und daß auch der Zugang für beladene Schiffe außerordentliche Schwierigkeiten verursachen muß. Der zu 7993 Thalern 36 Groten berechnete Kostenanschlag ist zu gering gegriffen.

Das Terrain liegt 7 bis 8 Fuß über Null. Der niedrigste Wasserstand an der fraglichen Stelle kann bis zu 3 Fuß unter Null betragen, so daß eine Ausgrabung bis zu 9 Fuß unter Null erforderlich wird, um für die Holzfahrzeuge (ostseeische und norwegische Schiffe) die erforderliche Tiefe herzustellen. Es ergiebt sich daraus die zu gewinnende und zu transportirende Erdmasse zu pr. pr. 2880 Pütt. Unter 4½ Thaler per Pütt ist die Gewinnung und der Transport der Erde incl. Haltung der Geräthe zc. nicht herzustellen, es würden mithin die Erdarbeiten allein eine Ausgabe von 12,960 Thalern veranlassen. Auch die übrigen Ansätze des fraglichen Anschlages sind um mehr als die Hälfte zu niedrig gegriffen.

Meiner Ansicht nach hat das Project einmal wegen seiner schlechten Zugänglichkeit, ferner aber seiner geringen Ausdehnung wegen keine Berechtigung zur Ausführung, wie denn auch, schon wenige Tage nach Einreichung desselben, 13 angesehene hiesige Holzhändler eine Erklärung dahin abgaben, daß der im Woltmershauser Werder projectirte Holzhafen dem Holzhandel von keinem Nutzen sein könne, und daß sie den Graben zwischen dem Buntens- und Hohenthore als den geeignetsten Platz für die Herstellung eines ausreichenden Holzhafens bezeichnen müßten.

Will man dem hiesigen Holzhandel die Zukunft nicht abschneiden, so wird man allerdings auf die Herstellung eines genügenden Holzhafens baldthunlichst Rücksicht nehmen müssen und dürfte sich, Alles in Allem erwogen, für eine derartige Ausführung kein geeigneterer Platz als der vorbezeichnete Neustadtsgraben, zwischen dem Buntens- und Hohenthore, finden lassen, vorausgesetzt, daß man die Zugänglichkeit so gestaltet, daß dieselbe den Bedürfnissen und den zu stellenden Anforderungen entspricht.

In dem anliegenden Situationsplan Lit. A habe ich nun das Project einer Zugänglichkeit zu dem neuen Holzhafen, resp. zu dem Sicherheitshafen, durch den Woltmershauser Werder, dargestellt und auch bei der vorhandenen Einfahrt des Sicherheitshafens angedeutet, wie man dieselbe würde verbessern können, erlaube mir auch zur Erläuterung der Zeichnung Folgendes anzuführen.

1. Jetziger Eingang zum Sicherheitshafen.

Der jetzige Eingang zum Sicherheitshafen hat bei einer Breite von 48' 3" eine größte Tiefe von 3' 6" unter dem niedrigsten Wasserstande, der an dieser Stelle des Stromes etwa 2' 9" unter Null an der großen Weserbrücke beträgt.

Dieser Eingang ist so gelegen, daß die Gewinnung desselben nicht allein größeren und tiefer gehenden Fahrzeugen Schwierigkeiten verursacht, sondern auch das Einbringen von größeren Flößen unthunlich macht. Waren diese Schwierigkeiten nach Ansicht der Schiffer und Flößer bislang, wenn auch nicht ohne Mühe, zu überwinden, so geben dieselben doch jetzt an, daß die Gewinnung des Einganges durch die Erbauung des Separationswerkes erschwert worden sei. Ich bemerke bei dieser Gelegenheit, daß dieses Werk noch nicht zur vollen Länge ausgeführt ist, da man erst Erfahrungen über dessen Wirksamkeit resp. dessen nothwendige Ausdehnung sammeln will.

In dem unterm 14. Juli 1865 aufgestellten Projecte war eine Erweiterung des jetzigen Sicherheitshafen-Einganges von 48' 3" auf etwa 90' bei einer Tiefenlage von 8 bis 9' unter Null angenommen. Die Kosten dieser Aenderung waren zu 1025 Thalern veranschlagt. Bei derselben kam die jetzt vorhandene Drehbrücke in Wegfall und sollte durch eine Fähre ersetzt werden, welche den Verkehr zwischen der Neustadt und dem unterhalb des Sicherheitshafens liegenden Schiffswerft zu vermitteln haben würde.

Unterzieht man nun die jetzt bestehenden Verhältnisse einer eingehenden Untersuchung, so stellt sich allerdings heraus, daß Schiffer und Flößer nicht gerade Unrecht haben, wenn sie behaupten, daß das Einbringen größerer und beladener Fahrzeuge, namentlich aber dasjenige von Flößen, in die jetzige Hafenumündung, selbst dann, wenn man den jetzigen Eingang in der früher vorgeschlagenen Weise verbreitern und vertiefen wollte, nur mit Schwierigkeiten zu bewirken ist. Es würde daher, wenn man den alten Eingang beibehalten wollte, eine weitergreifende Veränderung vorgenommen werden müssen, welche in der anliegenden Situation in grünen Linien dargestellt ist, während sich die früher projectirte Erweiterung in braunen Linien eingezeichnet findet. Die Kosten der grüngerzeichneten Vergrößerung des Einganges berechnen sich zu 5000 Thalern. Es ist indessen dabei nicht zu übersehen, daß die jetzt vorhandene Drehbrücke in Wegfall kommen muß und auch nicht durch eine andere Brücke ersetzt werden kann.

Die Einfahrt würde darnach eine Weite von pr. pr. 150 Fuß erhalten, deren Ueberspannung mit einer einarmigen Drehbrücke auf große Schwierigkeiten, namentlich aber sehr große Kosten stößt. Das Einbauen von Jochen in die erweiterte Hafenumündung ist nicht zulässig, da dadurch der durch die Vergrößerung der Lichtweite erzielte Vortheil, der namentlich bei der schrägen Lage des Einganges zum Strome von Wichtigkeit ist, wieder verloren gehen und somit die Erweiterung selbst keinen Sinn haben würde.

Ferner ist in Erwägung zu ziehen, daß, wenn auch der Eingang in den Sicherheitshafen, resp. der Durchgang durch denselben zu dem Holzhafen, während der Zeit, wo der erstere nicht mit Schiffen besetzt ist, in dieser Beziehung keine Schwierigkeiten darbietet, sich das doch sofort ändert, wenn die auf dem Strome liegenden Schiffe sich bei Eingang in den Hafen flüchten oder denselben belegen. Das Offenhalten einer Durchfahrt nach dem Holzhafen zu wird sich nicht erreichen lassen.

Meiner Ansicht nach würde es sich, wenn man die Anlage des Holzhafens zwischen dem Bunten- und Hohenthore in's Auge faßt, empfehlen, den vorhandenen Eingang zum Sicherheitshafen für die zum Winterlager gehenden Fahrzeuge in seiner jetzigen Weite unter Beibehaltung der vorhandenen Drehbrücke, zu belassen und nur auf eine Vertiefung desselben bis zu 9 Fuß unter Null resp. 6 Fuß unter niedrigstem

Wasser Rücksicht zu nehmen, dagegen für die durch den Holzhandel veranlaßte Schiffs- und Floßbewegung durch den Sicherheitshafen einen anderen, zweckmäßiger belegenen Eingang zu schaffen.

Die Vertiefung des jetzigen Einganges zu dem Sicherheitshafen ist zu 800 Thalern zu veranschlagen.

2. Canal durch den Woltmershauser Werder.

Eine wesentliche Verbesserung des Einganges zu dem Sicherheitshafen, resp. zu dem hinter demselben anzulegenden Holzhafen läßt sich erreichen, wenn man durch den Woltmershauser Werder einen Canal von genügender Breite und Tiefe nach dem Sicherheitshafen führt.

Es erhellt schon bei dem ersten Blick auf die Situation, daß die Einfahrt in einen solchen Canal, von der Weser aus, für Schiffe und Flöße mit größerer Leichtigkeit zu erreichen steht, als dieses bei dem jetzigen Eingange überhaupt der Fall sein kann.

Auch die Passage durch den Sicherheitshafen nach dem neuen Holzhafen gestaltet sich wesentlich günstiger.

Der projectirte Canal kann übrigens nicht allein den Zwecken des Holzhandels dienen, es können vielmehr die für den Lösch- und Lagerplatz am Sicherheitshafen bestimmten Schiffe denselben benutzen und können auch, bei eintretenden Nothständen, in den Wintermonaten Fahrzeuge durch denselben in den Winterhafen gebracht werden, event. liegen dieselben in dem Canal während eines Eisganges fast ebenso sicher als in dem Hafen.

Der Canal wird eine Länge von 2400 Fuß bei einer Breite von 84 Fuß (in der Höhe von Null) und eine Tiefe von 9 Fuß unter Null erhalten müssen, so daß auch bei dem niedrigsten Wasserstande reichlich 6 Fuß Wasser in demselben enthalten sind.

Der Leinpfad, welcher jetzt ungefähr 500 Fuß unterhalb der alten Mündung des Sicherheitshafens endigt, wird nur bis zu dem Canale geführt werden können und dadurch um 1200 Fuß verkürzt werden müssen, um die mit einer beweglichen Ueberbrückung des neuen Canales verbundenen großen Schwierigkeiten und Kosten zu vermeiden. Es hat übrigens eine derartige Verkürzung keinen erheblichen Einfluß auf die Schifffahrt, da die meisten Fahrzeuge doch nur bis zu dem Punkte, wo jetzt der Leinpfad aufhören soll, gepferdet werden, wie denn das Aufziehen der Schiffe mit Pferden dicht vor der Stadt immer mehr und mehr abnimmt.

Die in dem Leinpfade liegende Ueberbrückung des Knidmann'schen Hafenzuganges kommt in Wegfall, dagegen wird der neue Canal in dem Sicherheitshafendeiche eine bewegliche Fahrbrücke erhalten müssen, um den Wagenverkehr nach dem Schiffswerft nicht zu unterbrechen.

Der bewegliche Theil dieser Brücke muß eine Lichtweite von etwa 45 Fuß erhalten, damit im Nothfall auch die Flußdampfschiffe dieselbe passiren können. Es stimmt diese Lichtweite auch mit der der Drehbrücke in der Eisenbahnbrücke über den Sicherheitshafen überein.

Die Brücke selbst kann von Holz construirt werden, da die Erbauung einer eisernen Drehbrücke von 45 Fuß lichter Weite starke Mauerconstruktionen erfordert, die ihrerseits wieder große Ausgaben bedingen. Man kann annehmen, daß eine Holzbrücke, bei der die Joche aus gutem Eichenholz bestehen, eine mittlere Dauer von 30 Jahren hat, die durch rechtzeitige Reparaturen nicht unerheblich verlängert werden kann.

Da eine große Breite nicht erforderlich ist, so wird der Bau der Brücke nach den sub Lit. B und B 1 anliegenden Zeichnungen und Kostenanschlägen zu 7500 Thalern herzustellen sein, während ein massiver Brückenbau mit eisernem Oberbau 18000 Thaler kosten würde.

Der Gesamtanschlag für die Herstellung des Canales beträgt nach Ausweis des sub Lit. D. anliegenden Specialanlages 33,130 Thaler, welche sich folgendermaßen repartiren:

1) Grunderwerb angeschlagen zu	4,000	»
Es sei hierbei bemerkt, daß es vielleicht zweckmäßig erscheinen könnte, die in der Anlage C aufgeführten Grundstücke, event. einzelne derselben, ganz zu expropriiren, wodurch sich dann aber die dafür auszugebende Summe vermehren würde.		
2) Erdarbeiten	13,280	»
3) Uferbefestigungen zc.	6,350	»
4) Insgemeinkosten	2,000	»
5) Brückenbau nach Anl. B 1.	7,500	»
Zusammen	33,130	»

3. Der Holzhafen zwischen dem Bunten- und Hohenthore.

Bei Aufstellung des unterm 14. Juli 1865 überreichten Projectes eines Holzhafens war, wie schon oben angeführt, die Erbauung einer Schleuse in dem Hohenthorsdamme angenommen, welche Wasserstände von mehr als 9 Fuß am Brückenpegel kehren sollte.

Die Kosten dieses Schleusenbaues, incl. Drehbrücke, waren zu 35,000 Thalern berechnet.

Nach weiterer Ueberlegung der Sache bin ich bei der jetzigen Bearbeitung des Holzhafenprojectes von der Idee ausgegangen, diese Schleuse entbehrlich und damit den Zugang zu dem Hafen auch zur Zeit höherer Wasserstände practicabel zu machen.

Eine Untersuchung hat ergeben, daß, wenn man die den Neustadtsgraben umfassenden Deiche, deren Höhenlage nach dem Situationsplane im Profil dargestellt ist, auf $19\frac{1}{4}$ Fuß über Null erhöht, und entsprechend verstärkt, die Schleuse in Wegfall kommen kann, ohne daß daraus ein Nachtheil für die Neustadt oder für das Neuenlander Feld entsteht.

Der höchste bekannte Wasserstand hat an der Mündung des Sicherheitshafens $+ 16' 11''$, wofür rund $+ 17'$ gesetzt werden sollen, betragen. Derselbe ist auch für den höchsten Wasserstand im Sicherheitshafen event. in dem neuen Holzhafen maßgebend, woraus wiederum erhellt, daß eine Höhenlage der Deiche von $+ 19' 3''$, wie die Sicherheitshafendeiche solche haben, genügend erachtet werden kann.

Es fällt dabei noch ins Gewicht, daß Strömungen, Eisgänge oder sonstige gefahrbringende Ereignisse in dem Stauwasser der Häfen nicht stattfinden können. Ich erlaube mir bei dieser Gelegenheit an die Projecte zu erinnern, welche früher behuf Umleitung des Weserhochwassers durch den Neustadtsgraben aufgestellt sind. Ist eine derartige Umleitung, wie das von competentester Seite wiederholt angegeben wurde, möglich, so ist die Einlassung des am unteren Ende der Stadt um 2 Fuß niedrigeren Hochwassers, bei dem Strömungen zc. nicht vorkommen, ohne Zweifel zulässig.

Die Verstärkung und Erhöhung der Deiche erfordert aber eine große Menge brauchbaren Deichmaterials, welches sich theils durch die in der Situation angegebene Verlegung des Contrescarpedeiches und Abschneidung der vorspringenden Ecken, theils aus der Herstellung des Canales durch den Woltmershauser Werder in ausgiebigster Weise beschaffen läßt.

Die nutzbare Wasserfläche des Holzhafens würde dabei nicht unwesentlich vergrößert werden und bietet, wenn man die offenzuhaltende Fahrville von pr. pr. 75 Fuß Breite an der Neustadtseite in Absatz bringt, etwa 500,000 □Fuß gegen die früher angenommenen 420,000 □Fuß dar.

In dem Hohenthorsdamme, in welchem eine etwa 35 Fuß Lichtweite haltende Drehbrücke eingebaut werden muß, welche Weite, da Dampfschiffe hier nicht passiren, genügend groß erscheint, ist das Plateau auf Deichhöhe zu erhöhen, von welchem sich Rampen mit einem Gefälle von 1 : 50 nach der Stadt, dem Schützenhofe, der Wahrthürmer Chaussee und der Woltmershauser Chaussee zu abenten, was alles ohne besondere Unbequemlichkeiten ausgeführt werden kann. In der Situation sind die Profile dieser Rampen angegeben.

Die Kosten einer derartigen Einrichtung berechnen sich, dem sub Lit. F anliegenden Specialanschlage nach, zu 58,000 Thalern, welche sich folgendermaßen vertheilen:

I. Grunderwerb	3,250
II. Erdarbeiten und Baggerungen	33,200
III. Uferbefestigungen	6,750
IV. Insgemeinkosten, Pflasterungen etc.	4,500
V. Brückenbau	10,300
Zusammen.	58,000

Es kostet mithin die Einrichtung des Holzhafens in größerer Ausdehnung als das frühere Project, bei Weglassung der Schleuse, ungefähr dasselbe, was für einen solchen von geringerem Flächeninhalte mit Schleuse ausgegeben werden müßte.

Unter diesen Umständen scheint es am zweckmäßigsten, den jetzigen Vorschlag zur Ausführung zu empfehlen, und stellt sich der Anschlag für das Gesamtproject folgendermaßen heraus:

1) Vertiefung des alten Einganges zum Sicherheitshafen auf 9 Fuß unter Null	800
2) Herstellung eines Canales durch den Woltmershauser Werder mit neuem Eingang zum Sicherheitshafen	33,130
3) Ausführung eines Holzhafens zwischen dem Buntens- und Hohenthore mit Umdeichung auf + 19 Fuß 3 Zoll und Eingang durch den Hohenthorsdamm	58,000
Total.	91,930

Es ist indessen nicht zu übersehen, daß die Herstellung des Holzhafens zwischen dem Buntens- und Hohenthore, gleichviel ob dieser Hafen offen oder mit Schleuse ausgeführt wird, die Aufhebung der Neustädtischen Abwässerung nach dem Hafenburger See veranlassen und zur Aufstellung der künstlichen Entwässerungsanlagen für die Neustadt führen muß, über welche bereits unterm 2. Februar 1864 (siehe Senats- und Bürgerschafts-Verhandlungen von 1864 pag. 273) berichtet und deren Erbauung zu 16,000 Thalern berechnet ist.

(gez.) Berg.

Die Kosten einer bestimmten Verbindung hängen von der Zahl der an der Verbindung Theilnehmenden ab. In der That, wenn die Kosten einer Verbindung von der Zahl der Theilnehmenden abhängen, so ist die Kostenfunktion eine Funktion der Zahl der Theilnehmenden.

- I. Kostenfunktion
- II. Kostenfunktion
- III. Kostenfunktion
- IV. Kostenfunktion
- V. Kostenfunktion

Es folgt aus der Definition der Kostenfunktion, dass die Kostenfunktion eine Funktion der Zahl der Theilnehmenden ist. Wenn die Kostenfunktion eine Funktion der Zahl der Theilnehmenden ist, so ist die Kostenfunktion eine Funktion der Zahl der Theilnehmenden.

Die Kostenfunktion ist eine Funktion der Zahl der Theilnehmenden. Wenn die Kostenfunktion eine Funktion der Zahl der Theilnehmenden ist, so ist die Kostenfunktion eine Funktion der Zahl der Theilnehmenden.

Die Kostenfunktion ist eine Funktion der Zahl der Theilnehmenden. Wenn die Kostenfunktion eine Funktion der Zahl der Theilnehmenden ist, so ist die Kostenfunktion eine Funktion der Zahl der Theilnehmenden.

Die Kostenfunktion ist eine Funktion der Zahl der Theilnehmenden. Wenn die Kostenfunktion eine Funktion der Zahl der Theilnehmenden ist, so ist die Kostenfunktion eine Funktion der Zahl der Theilnehmenden.

Die Kostenfunktion ist eine Funktion der Zahl der Theilnehmenden. Wenn die Kostenfunktion eine Funktion der Zahl der Theilnehmenden ist, so ist die Kostenfunktion eine Funktion der Zahl der Theilnehmenden.

Die Kostenfunktion ist eine Funktion der Zahl der Theilnehmenden. Wenn die Kostenfunktion eine Funktion der Zahl der Theilnehmenden ist, so ist die Kostenfunktion eine Funktion der Zahl der Theilnehmenden.

Die Kostenfunktion ist eine Funktion der Zahl der Theilnehmenden. Wenn die Kostenfunktion eine Funktion der Zahl der Theilnehmenden ist, so ist die Kostenfunktion eine Funktion der Zahl der Theilnehmenden.