

## Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 10. Januar 1873.

### 1. Schulen der Hafenstädte.

Wenngleich der Senat die förmliche Bewilligung des für das Begejacker Schulwesen beantragten Zuschusses bis zur Feststellung des Budgets aussetzt, will er doch schon jetzt, in der Voraussetzung, daß der Generalcasse die erforderlichen Geldmittel werden gesichert werden, seine Geneigtheit aussprechen, während der Jahre 1873, 1874, 1875 eine jährliche Beihilfe von 11,500 Mark für die Volksschule und von 3500 Mark für die Realschule in Begejacker zu gewähren.

Unter der nämlichen Voraussetzung würde er geneigt sein, auch für die Volksschulen in Bremerhaven den bisherigen außerordentlichen Staatszuschuß von jährlich 15,000 Mark nochmals und zwar bis zum Jahre 1875 einschließlich zu verlängern. Denn obwohl es bezweifelt werden mag, ob die Gründe, welche im Jahre 1867 Senat und Bürgerschaft veranlaßten, der Stadt Bremerhaven diesen Zuschuß zu gewähren, gegenwärtig noch zutreffen und ob die Erstreckung des Zuschusses auf fernere drei Jahre, streng genommen, mit den damals als richtig anerkannten Principien übereinstimmt, so mag doch die Wohlthat des Zweifels der Stadt Bremerhaven um so mehr zu Gute kommen, als deren rühmliche Anstrengungen für die Förderung ihres Unterrichtswesens alle Anerkennung verdienen. Allein über das Maß des im Jahre 1867 Gewährten hinauszugehen und die jährliche Beihilfe des Staats, wie beantragt worden, auf 24,000 Mark zu erhöhen, vermag der Senat sich nicht zu entschließen. Eine derartige Bewilligung läßt sich weder mit den Rücksichten der Billigkeit gegen andere Gemeinden des Bremischen Staats, noch auch mit denjenigen Grundsätzen vereinigen, welche bisher für die Staatszuschüsse zum Volksschulwesen unter voller Zustimmung der Bürgerschaft maßgebend gewesen sind.

In letzterer Beziehung ist an die Verhandlungen des Jahres 1867 (pag. 76 und 199) zu erinnern. In Uebereinstimmung mit denselben hat die Deputation zur Verwaltung der Staatszuschüsse in ihrem Berichte vom 12. Novbr. v. J. (pag. 672 der Vhdl.) mit Recht bemerkt, daß eine Subvention nur zu Gunsten solcher Gemeinden eintreten dürfe, denen bei beschränkten Mitteln ein Mehreres nicht füglich angeschlossen werden könne, daß aber offenbar der Antrag Bremerhavens von diesem Standpunkte aus sich nicht begründen lasse und nicht in gleicher Linie mit den Subventionen stehe, welche die finanziell weit minder kräftigen Landgemeinden und die Gemeinde Begejacker beziehen. Wenn das Volksschulwesen in Bremerhaven (denn nur dieses kommt bei den gewöhnlichen Staatszuschüssen in Betracht) der Gemeinde einen jährlichen Aufwand von 24,000 Mark aus öffentlichen Mitteln verursacht, so kann nicht behauptet werden, daß derselben diese Leistung füglich nicht anzufinnen sei, und ein Staatszuschuß würde überhaupt nicht in Frage kommen dürfen, wenn man nicht billige Rücksichten auf die Kosten nähme, welche Bremerhaven sich auferlegt hat, um neben der Volksschule sich auch die Vortheile höherer Unterrichtsanstalten zu verschaffen.

Wenn man die Kosten der Realschule mit in Anschlag bringt, ergiebt sich für Bremerhaven eine Ausgabe von etwa 60,000 Mark jährlich, wovon, wenn der Staat 15,000 Mark zuschießt, 45,000 der Gemeindecasse zur Last fallen. Daß Bremerhaven diese Summe mindestens ebenso leicht aufzubringen vermöge, wie Begejacker die 10,000 Mark jährlich, welche es neben dem Staatszuschusse noch aufzuwenden hat, erscheint dem Senate nicht zweifelhaft. Auch im Vergleiche mit den Leistungen der stadtbremischen Gemeinde kann jener Betrag nicht unverhältnißmäßig hoch genannt werden, wenn man einerseits berücksichtigt, daß in den genannten 60,000 Mark die Kosten der Schullocale (Zinsen und Amortisation) mit enthalten sind, und daß in der Stadt Bremen andererseits zu den Leistungen der politischen Gemeinde diejenigen der kirchlichen Gemeinden und der städtischen Stiftungen hinzugerechnet werden müssen, deren Mittel schließlich doch auch von der stadtbremischen Bevölkerung zur Verfügung

gestellt wurden und werden. Allerdings ist zur Unterstützung des Antrages auf eine Erhöhung des Zuschusses angeführt worden, daß für communale Zwecke überhaupt die Belastung der Bremerhavener Gemeindefasse außerordentlich hoch sei und eine fernere Steigerung kaum zulasse. Schon jetzt werde es erforderlich sein, die Eigenthümer mit  $2\frac{1}{2}$  per mille vom Grundsteuerwerth, die Miether mit 10 Procent vom Miethwerthe zu den Gemeindesteuern heranzuziehen. Allein auch diese Ziffern sind nicht geeignet, die Nothwendigkeit oder auch nur Zulässigkeit einer höheren Subvention zu begründen. Die Steuerlast, welche durch jene Zahlen ausgedrückt wird, ist gewiß eine erhebliche; aber sie ist nicht schwerer als in vielen anderen städtischen Gemeinden und geringer als in manchen, namentlich z. B. als in der Stadt Bremen selbst, wo die Communalsteuern einschließlich der Beiträge für das Armeninstitut und der Steuer für die Wasserkunst, etwa 1,600,000 Mark betragen werden, während sie nach dem für Bremerhaven in Aussicht genommenen Maßstabe von resp.  $2\frac{1}{2}$  per mille und 10 Procent des Grund- und des Miethwerthes nur ungefähr 727,000 Mark aufbringen würden.

## 2. Prolongation des Armeninstituts.

Der Senat hat die Deputation wegen Revision der Gesetze des Armeninstituts zur Beschleunigung ihrer Arbeiten aufgefordert.

## 3. Hafenabgaben.

Indem der Senat den beifolgenden Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen der Bürgerschaft zur Erklärung mittheilt, genehmigt er seinerseits die in dem Berichte vorgeschlagenen Abänderungen der Häfentarife.

## 4. Umbau des Hauptbahnhofs.

Einen weiteren Bericht derselben Deputation wegen Anschaffung von Schienen und Schwellen für den Umbau des Hauptbahnhofs läßt der Senat, unter Vorbehalt seiner Erklärung, der Bürgerschaft zur Beschlussfassung hieneben zugehen.

### Anlage I

zur Mittheilung des Senats  
vom 10. Januar 1873.

## Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, die Umrechnung der Hafenabgaben betreffend.

Nachdem das neue Schiffsvermessungsverfahren eingeführt worden ist, wurde es erforderlich, daß auch die Hafenabgaben in den Häfen des Deutschen Reichs nach dem neuen Schiffsmaaß geregelt werden. Das Reichskanzleramt forderte daher Anfang November die verschiedenen Seeuferstaaten auf, ihre getroffenen oder beabsichtigten Verfügungen demselben mitzutheilen. Dabei ergab sich, daß die Meinungen über die Grundlage der Abgaben von einander abwichen, und sowohl der einzelne Kubikmeter, als auch 10 Kubikmeter sowie endlich die Britische Registerton, zumal dieser in den deutschen Meßbriefen Erwähnung geschieht, gewünscht werde. Da aber allseitig zugleich der Wunsch ausgesprochen wurde, in allen deutschen Häfen eine gleiche Basis für die Schiffsabgaben eingeführt zu sehen, fand zu Berlin Ende December eine Berathung der Bevollmächtigten der Seestaaten statt, welche sich dahin schließlich geeinigt haben, daß die Tarife der Hafenabgaben auf Grundlage des Kubikmeters, und zwar des einfachen, anzunehmen seien, und dem Bedürfnisse einer Berechnung der Abgaben nach Britischen Registertons zweckmäßig durch Reductionstabellen zu entsprechen sei. Das Reichskanzleramt hat nun dieser Vereinbarung entsprechend zu unverzüglicher Einführung dieser Berechnungsweise aufgefordert und der Senat die Deputation veranlaßt, in Betreff der dadurch erforderlich werden- den Abrundungen zu berichten.

Indem sie diesem Auftrage nachkommt überreicht, die Deputation zur Erleichterung der Uebersichtlichkeit ein Exemplar des Gesetzes die Hafentarife betreffend vom 7. Juli 1872, auf welches sorgfältig eingetragen ist, wie sich für den Kubikmeter das bisherige Hafengeld berechnet, und wie sich in dem Tarife die Zahl der Lasten zu derjenigen der Kubikmeter verhält.

Da die Tariffätze per Kubikmeter sehr ungeeignete Brüche enthalten, werden dieselben abzurunden sein, und beantragt die Deputation, die nothwendigen Veränderungen der Tarife, wie folgt, genehmigen zu wollen, indem sie in Klammern die genaue Ausrechnung nach den seitherigen Tariffätzen beifügt.

#### Für Bremerhaven.

Hafengeld. Schiffe über 130 Kubikmeter  
per Kubikmeter:

|                                    |            |               |
|------------------------------------|------------|---------------|
| für einen Monat                    | (5,896 „)  | auf 6 Pfennig |
| „ zwei Monate                      | (11,792 „) | „ 12 „        |
| kleinere Schiffe für einen Monat   | (4,715 „)  | „ 5 „         |
| „ für zwei Monate                  | (9,424 „)  | „ 10 „        |
| Liegegeld für jeden ferneren Monat | (1,179 „)  | „ 1 „         |
| Lastgeld                           | (3,538 „)  | „ 3 1/2 „     |
| Lastgeld am Geesteufer             | (1,179 „)  | „ 1 „         |
| Kielholgeld                        | (4,717 „)  | „ 5 „         |

Das Hafenlootsgeld würde zu erheben sein:

|                                         |                    |
|-----------------------------------------|--------------------|
| statt bis 60 Last (254,40 Kubikmeter)   | nun bis 250 Kubm.  |
| „ 60 bis 120 Last (254,40—508,80 Kubm.) | nun v. 250 „ 500 „ |
| „ 120 „ 300 „ (580,80—1272, „)          | „ 500 „ 1200 „     |
| „ 300 „ 500 „ (1272, „—2120, „)         | „ 1200 „ 2000 „    |
| „ 500 „ 700 „ (2120, „—2968, „)         | „ 2000 „ 3000 „    |
| über 700 „ (2968)                       | „ 3000 „           |

Bootschülfe ebenso Kubikmeter statt Lasten.

#### Verlegen der Schiffe

|                                         |                |
|-----------------------------------------|----------------|
| bis 150 Last (636 Kubikmeter) künftig   | 600 Kubikmeter |
| 150 bis 400 Last (636 bis 1696) künftig | 600 bis 1600 „ |
| über 400 Last (1696) künftig            | 1600 „         |

Lagergeld für Quadratruthe (21,834 □-M.) 20 □-Meter.

#### Für Benutzung der Scheers und des großen Krabhs

bleibt unverändert bis auf

|                                                |                 |
|------------------------------------------------|-----------------|
| „für Ausheben und Einsetzen von Schiffsmasten“ |                 |
| statt bis 299 Last (1267,76 Kubikmeter)        | 1200 Kubikmeter |
| „ von 300 bis 499 Last (1272—2115,76)          | 1200 bis 2000 „ |
| „ „ 500 Last und darüber (2129)                | 2000 „          |

#### Für den Sicherheitshafen.

Hafengeld in Winterlage.

|                                                                  |                       |
|------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| a. für See-schiffe und Küstenfahrzeuge unter 20 Last (84,8 Kbm.) | 85 Kbm.,              |
| von 20 bis 40 Last (84,8—169,6 Kbm.)                             | 85 Kbm. bis 170 Kbm., |
| „ 40 „ 60 „ (169,6—254,4 „)                                      | 170 „ 250 „           |
| „ 60 „ 80 „ (254,4—339,2 „)                                      | 250 „ 350 „           |
| „ 80 „ 120 „ (339,2—508,8 „)                                     | 350 „ 500 „           |
| „ 120 Last und darüber (508,8 Kbm.)                              | 500 „                 |
| b. für Weserkähne bis 40 Last (169,6 Kbm.)                       | 170 „                 |
| „ „ von 40—60 Last (169,6—254,4 Kbm.)                            | 170 „ 250 „           |
| für größere pr. Last mehr, pr. Kbm. (4,717)                      | 5 Pfennige;           |
| c. für Dampfschiffe bis zu 110 Fuß Länge (31,83)                 | 30 Meter,             |
| von 110—125 Fuß Länge (31,83—36,17)                              | 30 bis 40 Meter,      |
| von 125 Fuß und darüber (36,17)                                  | 40 Meter.             |

Alle übrige Positionen des Gesetzes die Hafentarife betreffend vom 7. Juli 1872 würden von der Veränderung unberührt bleiben. Indem die Deputation die

Genehmigung dieser  
für eine Reduktion  
Regulier-Lohns

Anlage II  
zur Wiedergabe des  
vom 10. Januar 1873

Bericht der  
die Anweisung

Die Deputation  
bittet, über die  
berichten lasse, da in  
beraum der Grundle  
berathungen vorgeg

Nachdem über  
der Gleise für die  
über den Zustand des  
erzählt worden ist, wurde  
und überreichte, für  
leitung des Oberbauamts  
müßte höher übertra  
unabhängige Spezialaus  
Inspektionsdirektion in  
Gangung über diese  
Bauamt ist bis jetzt  
Veränderungen und  
darauf eingegangen  
nachdem darüber ein  
vorgegangen und auch  
Locomotiv- und Reparatur

Es aber in Bezug  
entwerfen muß ist dafür  
Schwellen nicht fehl, un  
beauftragt, das Verordn  
hervorzuheben

Indem nun die De  
und als Anlage den Bericht  
des Bauamts, zumal auch für  
in erforderlich sind, sich emp  
der Bauplan und Zeichnungen

Das die Verke  
von bestimmten deutschen  
gegründet und schwer zu betrie  
im hat einige sich i r das  
für fünfjähr hauslich  
und Betriebes des erford  
jeden Jahr Veranlassung von  
beraum. Zur Deckung der  
aufwand derselben ist dem  
entschieden, welche zwar für  
wollen auf „Materiallager“  
nicht zu werden.

Genehmigung dieser Aenderungen und Abrundungen empfiehlt, bemerkt sie, daß sie für eine Reductionstabelle der Tarife und Kubikmeter-Maasse nach und in Britische Register-Tons Sorge tragen wird.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **Duckwitz.** (gez.) **Franz Tecklenborg.**

### Anlage II

zur Mittheilung des Senats  
vom 10. Januar 1873.

## Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, die Anschaffung von Schienen und Schwellen für den Umbau des Hauptbahnhofs betreffend.

Die Deputation hat schon mehrfach hervorgehoben, daß, nach Lage der Verhältnisse, über die Umgestaltung unseres Hauptbahnhofes sich nur abschnittsweise berichten lasse, da in der Sache nur schrittweise vorzugehen sei, weil erst nach Vereinbarung der Grundlagen mit den Preussischen Eisenbahnbehörden zu den Specialbearbeitungen vorgegangen werden könne.

Nachdem über die Einmündung der Weserbahn in den Hauptbahnhof, sowohl der Gleise für die Personenzüge als für diejenigen der Güterzüge, und nicht minder über den Zuschnitt des Hauptbahnhofes im Allgemeinen eine allseitige Verständigung erzielt worden ist, wurde die Specialbearbeitung der Gleisanlagen für den Personen- und Güterverkehr, für das Rangirwesen und den Producten-Bahnhof unter Oberleitung des Oberbaurath Schröder dem zu diesem Zweck engagirten Preussischen Baumeister Fischer übertragen. Derselbe legte im November vorigen Jahres eine umfassende Specialausarbeitung der genannten Anlagen vor, welche sodann der Eisenbahndirection in Hannover mitgetheilt wurde, um nunmehr eine vollständige Einigung über diese schwierigste unter den Bahnhofsfragen herbeizuführen. Eine Antwort ist bis jetzt noch nicht eingegangen, und werden voraussichtlich noch manche Aenderungen und Ergänzungen betriebsseitig gewünscht werden. Ob und wie weit darauf einzugehen sein wird, muß weiterer Berathung vorbehalten bleiben. Erst nachdem hierüber ein Einverständnis erzielt sein wird, kann mit der Ausführung vorgegangen und auch dann erst mit der Specialprojectirung der Ueberbrückungen, Locomotiv- und Reparaturschuppen, sowie der andern Bauwerke vergegangen werden.

Da aber in kurzem die erwähnte Verständigung über das ganze Gleissystem eintreten muß ist dafür zu sorgen, daß das erforderliche Material an Schienen und Schwellen nicht fehle, und hat daher die Deputation den Oberbaurath Schröder beauftragt, das Erforderniß durch den Baumeister Fischer sowie den Plan der successiven Bauausführungen aufstellen zu lassen.

Indem nun die Deputation hieneben den Bericht des Oberbaurath Schröder und als Anlage den Bericht des Baumeister Fischer vorlegt, ergibt sich, daß zur Deckung des Bedarfs, zumal auch für Bremerhaven und die Nebenbahnhöfe noch etwa 10,000 Schwellen erforderlich sind, sich empfiehlt, ein Quantum von etwa 56,000 Schwellen einschließlich der Stoß- und Weichenschwellen und etwa 3000 Tons Schienen zu sichern.

Was die Ersteren betrifft, so ist bei der großen Zahl der in der Ausführung begriffenen deutschen Eisenbahnen der Bedarf derselben ein so außerordentlich großer und schwer zu befriedigender, daß die Deputation es für ihre Pflicht gehalten hat, einige sich in der darbietenden Gelegenheiten zu benutzen, um theils für nächstes Frühjahr hauptsächlich aber für Lieferungen während des nächsten Sommers und Herbstes das erforderliche Quantum von 56,000 Stück anzukaufen, und ist schon jetzt Veranlassung vorhanden den Abschluß der bezüglichen Contracte nicht zu bereuen. Zur Deckung der Kosten des Ankaufs und der hier vorzunehmenden Kyanisirung derselben ist demnach die Bewilligung eines Betrags von 445,000 Mark erforderlich, welche zwar für den Umbau des Hauptbahnhofes bestimmt, jedoch einstweilen auf „Materiallager“ zu stellen sind, um von diesem auf die Bauwerke verrechnet zu werden.

Für die 3000 Tons Schienen, deren Contrahirung in nächster Zeit vorzunehmen sein wird, ist nach jetzigen Preisen ein Aufwand von 700,000 bis 750,000 Mark nöthig. Der Ankauf wird in der Weise zu geschehen haben, daß etwa 2000 Tons im Jahre 1873 verwendbar sind, und der Rest im Spätherbst dieses Jahres geliefert werde, um sogleich im Frühjahr 1874 darüber verfügen zu können. Auch diese Schienen werden für den Umbau des Hauptbahnhofs auf „Materiallager“ zu stellen und demnächst auf die verschiedenen Bauausführungen zu vertheilen sein.

Es versteht sich von selbst, daß die Deputation weiter berichten wird, sobald der Bauplan der Gleisanlagen vereinbart ist, und daß die einzelnen Bauanlagen specieller Genehmigung bedürfen. Es kommt daher für jetzt nur darauf an das Material zu sichern, damit nach Genehmigung der Vorlagen zur Ausführung geschritten werden könne. Schon aus diesem Grunde ist es erforderlich, diese Ankäufe vorläufig auf Materiallager zu buchen.

Die Deputation erlaubt sich ferner zu beantragen, daß ihr eine Summe zur Verfügung gestellt werde, um weniger erheblichen aber unaufschiebbaren Bauerfordernissen und Einrichtungen zu genügen. Beispielsweise mag nur angeführt werden, daß gleichzeitig mit den Erdschüttungen am Personenbahnhofe eine Futtermauer zu ziehen ist, über welche genaue Angaben zum voraus nicht gemacht werden können, und deren spätere Ausführung die Kosten erheblich vergrößern und erschweren würde, sowie manche andere Vorkehrungen, welche unabweislich sind und durch vorgängige Berichterstattung ungemein verzögert werden würden. Sie beantragt, ihr zu diesem Behufe den Betrag von 70,000 Mark zur Verfügung stellen zu wollen.

Die Deputation beantragt daher die Bewilligung

auf Umbau des Hauptbahnhofs

für ca. 56,000 Schwellen mit Einschluß der Ryanisirung von... *Mk* 445,000.—

für ca. 3000 Tons Schienen ..... „ 750,000.—

*Mk* 1,195,000.—

einstweilen auf Materiallager zu stellen, und ferner für allgemeine Verwendungen für den Umbau des Hauptbahnhofs von... *Mk* 70,000.—

Um aber die Schienen und Schwellen legen zu können sind, noch sehr umfangreiche Erdschüttungen vorzunehmen, mit welchen förderfamst vorzugehen ist. Die Deputation ist mit der Einleitung von Lieferungscontracten beschäftigt, und wird nicht verfehlen über deren Ergebniß unverzüglich zu berichten, sobald sich das Nähere darüber angeben läßt.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **Duckwig.**

(gez.) **H. H. Schröder.**

#### Unter-Anlage 1

zur Anlage II der Mittheilung des  
Senats vom 10. Januar 1873.

Hierdurch überreiche ich der Deputation einen Bericht des Baumeisters Fischer über den Bedarf an Schienen und Schwellen für die Erweiterung des hiesigen Hauptbahnhofs und den allgemeinen Operationsplan für diese Oberbauarbeiten, soweit derselbe sich vor dem Empfang der von der Eisenbahndirection in Hannover zu erwartenden Revision und etwaigen Abänderungsvorschläge bestimmen läßt. Es ist indessen nach allen mir zugegangenen Mittheilungen zu erwarten, daß von der Eisenbahndirection in Hannover noch größere Anforderungen gemacht werden.

Die von dem Baumeister Fischer berechneten Summen würden daher als ein Minimum anzusehen sein, der wirkliche, jedenfalls größere Bedarf aber erst später zur Frage und Entscheidung zu kommen brauchen, wenn das fertige Project mit Specialanschlag vorgelegt wird.

Ich habe die Zusammenstellung Fischer's mit demselben genau durchgesprochen und bin damit vollständig einverstanden.

(gez.) **A. Schröder.**

**Unter-Anlage 2**  
zur Anlage II der Mittheilung des Senats  
vom 10. Januar 1873.

## Bericht des Baumeisters A. Fischer, betreffend den Ankauf von Schienen und Schwellen für den Umbau des Hauptbahnhofes hieselbst.

Der Umbau des hiesigen Haupt-Bahnhofes nach dem im November d. J. gefertigten Projecte wird voraussichtlich eine Bauzeit von 4 Jahren erfordern und ist für die einzelnen Baujahre die Ausführung folgender Arbeiten projectirt:

- 1) Im Jahre 1873 sind auf der Strecke vom Nord-Ende der jetzigen Personenhalle bis zum Nord-Ende des Bahnhofes die sämmtlichen östlich von der jetzigen Bahn projectirten Gleise, das sind die beiden Hauptfahrgleise, die sämmtlichen Rangirgleise und ein Theil der Productengleise, zu legen, und ist die Verbindungsbahn zwischen dem diesseitigen Güterbahnhofe und dem Güterbahnhofe der Venlo-Hamburger Verwaltung auszuführen.
- 2) Im Jahre 1874 ist die Anlage des Productenbahnhofes, mit den Oldenburger Güter- und Rangirgleisen, sowie ferner die Herstellung der Gleise zu den neuen Locomotivschuppen, den Werkstätten und der Gas-Anstalt, und endlich die Anlage der Oldenburger Personengleise, vom Anschlußpunkte an der Nordstraße bis vorläufig zum Bahnhofesplatze, und der Gleise vor den neuen massiven Güterschuppen zu beschaffen.
- 3) Im Jahre 1875 ist die Anlage der beiden Fahrgleise von der Schwachhauser Chaussee bis zur jetzigen Personenhalle, und der sich an diese Gleise anschließenden Gilgut-Gleise, und unmittelbar danach die weitere Herstellung der übrigen für den neuen Personenbahnhof projectirten Gleise und die Weiterführung der beiden Oldenburger Personengleise über den Bahnhofesplatz bis zum Anschluß an den neuen Personen-Bahnhof auszuführen.
- 4) Im Jahre 1876 wird das neue Empfangsgebäude dem Verkehr übergeben werden, und sind danach sodann die für die Uebergangszeit erforderlich gewesen interimistischen Gleis-Anlagen zu beseitigen, alte Gleise, wie die jetzige Oldenburger Curve aufzunehmen und einzelne neue Gleise welche wegen der bisher entgegenstehenden Hindernisse nicht sogleich in definitiver Lage verlegt werden konnten, nachzurichten und zu reguliren.

Daß auf denjenigen Strecken, auf welchen das Legen der Gleise in Aussicht genommen ist, auch die Beschaffung der Erdarbeiten, der Wegeunterführungen, der Entwässerungs-Anlagen, der Hochbauten und aller Nebenarbeiten in angemessenen Zeiträumen vorher auszuführen ist, wird als selbstredend hier nur andeutungsweise erwähnt zu werden brauchen.

Von besonderer Wichtigkeit, und um unwiederbringliche Verluste für die Bauverwaltung zu vermeiden, ist es aber, daß die Haupt-Baumaterialien, namentlich die Schienen und Schwellen, welche in den ersten Jahren in bedeutenden Quantitäten nöthig sein werden, rechtzeitig beschafft und der Bau-Verwaltung zur Verfügung gestellt werden.

Nach einer überschläglichen Berechnung sind erforderlich:

Im Jahre 1873:

1566 Tons Schienen und 22,059 Stück Schwellen;  
desgleichen für die Güterverbindungsbahn, welche zweigleisig auszuführen sein wird,

186 Tons Schienen und 2730 Schwellen.

Im Jahre 1874 1163 Tons Schienen und 21000 Schwellen.

" " 1875 441 " " 7000 "

" " 1876 keine " " 1000 "

Der Hauptbedarf fällt demnach in die beiden ersten Baujahre mit zusammen 2915 Tons Schienen und rund 45,800 Stück Schwellen.

In den letzten beiden Jahren ist der Bedarf an neuem Material deshalb geringer, weil auch älteres Material, welches in den Vorjahren durch Aufnahme der jetzigen Gleise gewonnen wurde, wieder mitverbaut werden kann. In welchem Umfange letzteres wird geschehen können, läßt sich jedoch zur Zeit nicht mit Bestimmtheit angeben, da die Qualität des alten Materials, wenn es nach ein resp. zwei Jahren aufgenommen wird, sich vorher nicht wohl bestimmen läßt; jedenfalls sind aber die vorgemachten Angaben als Minimalsätze anzusehen und wird eher ein Mehrbedarf als ein Minderbedarf in den letzten zwei Jahren eintreten.

Da das Streben der Bauverwaltung darauf gerichtet sein wird, zur Verkürzung der Bauzeit nicht nur jedesmal das Jahrespensum zu erledigen, sondern auch die Arbeiten für das folgende Jahr thunlichst schon in dem Vorjahre einzuleiten und, soweit die Verhältnisse gestatten, zur Ausführung zu bringen, so wird es sich empfehlen, für die Beschaffung des Bedarfs an Schienen und Schwellen für die nächsten zwei Jahre schon jetzt Sorge zu tragen.

Die Anlieferung der Schwellen wird von den Lieferanten voraussichtlich erst nach einigen Monaten geschehen, die Schwellen müssen aber, bevor sie verwendet werden können, erst präparirt werden, und damit könnte leicht, wenn der Ankauf der Schwellen erst später beschafft wird, einige Monate der besten Bauzeit ungenutzt verloren werden.

Ich ersuche daher gehorsamst, den Ankauf der vorberechneten 45,800 Stück Schwellen thunlichst bald in die Wege leiten zu wollen.

Bremen, den 23. December 1872.

(gez.) A. Fischer.

## Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 11. Januar 1873.

### Bureaukosten der Generalcasse.

Dem beifolgenden Antrage der Finanzdeputation auf eine Nachbewilligung von 500 Mark zu dem vorjährigen Etat für Bureaukosten der Generalcasse ertheilt der Senat seine Zustimmung, unter Genehmigung der namhaft gemachten Etatsüberschreitungen.

### Anlage

zur Mittheilung des Senats  
vom 11. Januar 1873.

### Bericht der Finanzdeputation, Bureaukosten der Generalcasse betreffend.

In dem vorjährigen Etat der Bureaukosten der Generalcasse sind sub 2 für Bureaubedürfnisse ..... M<sup>ks</sup> 1660.—  
sub 4 für Unkosten bei Zinsenzahlungen ..... " 1990.—  
..... M<sup>ks</sup> 3650.—