

Sodann wünscht die Bürgerschaft, daß im Gesetzentwurf zwischen „Jahr“ und „festgestellt“
 „auf Grund der jährlichen Declaration beziehentlich Einschätzung“
 eingefügt und statt „das Jahr, in welchem“
 „Jahre, in welchen“
 gesagt werde.

Mittheilung des Senats

vom 1. October 1880.

1. Neues Filterbassin für die Wasserkunst.

Den nachfolgenden Bericht der Deputation für die Gas- und Wasserwerke, betreffend Erbauung eines sechsten Filterbassins, theilt der Senat, unter Vorbehalt seines Beschlusses, der Bürgerschaft mit. Bei dem damit verknüpften Nachbewilligungsantrage findet die Finanzdeputation nichts zu erinnern.

Bericht.

Anlage.

Die Zunahme des Wasserverbrauches im laufenden Jahre gegen das Vorjahr beträgt, für den Rest des Jahres ein gleiches Steigerungsverhältniß vorausgesetzt, wie für die verflossenen 8 Monate, $13\frac{1}{2}\%$; die stärkste 24stündige Wasserabgabe dieses Jahres, nämlich am 4. September, hat nicht weniger als 12 400 cbm betragen. In Anlaß dieser enormen Steigerung ist von Herrn Director **Salzenberg** auf die Nothwendigkeit, durch Erbauung eines sechsten Filterbassins die Filterfläche zu erweitern, aufmerksam gemacht, da anderenfalls die vorhandenen Anlagen für den Wasserbedarf während der nächsten heißen Jahreszeit nicht genügen werden.

So wenig auf eine so plötzliche Steigerung des Verbrauches hat gerechnet werden können, so entspricht doch eine dauernde Zunahme der bisherigen Erfahrung hieselbst in Uebereinstimmung mit anderen Städten; die jährliche Zunahme der Wasserabgabe hat durchschnittlich z. B. betragen: in Hamburg während 20 Jahren 7% , in Braunschweig während 13 Jahren 12% , in Altona während 14 Jahren $12\frac{1}{2}\%$, in Bremen in den 5 Jahren bis 1880 incl. ca. 9% . Es ist mithin auf eine fernere constante Zunahme des Bedarfs zu rechnen, und würde der Neubau eines Filterbassins auf Grund einer normalen Progression bei Gelegenheit des nächstjährigen Budgets beantragt sein. Ein derartiger Aufschub ist nach den Erfahrungen des letzten Sommers aber unthunlich. Die Deputation erachtet den Neubau für dringlich, um dem Bedarf im nächsten Sommer und ferner auf einige Jahre genügen zu können. Soll aber das Bassin vor Eintritt der heißen Sommermonate des nächsten Jahres dem Betriebe übergeben werden, so wird mit dem Neubau unverzüglich zu beginnen sein, da derselbe 5—6 Monate beansprucht, die Winterzeit ausgeschlossen.

Indem des Weiteren auf den hieneben überreichten Bericht des Herrn Directors **Salzenberg** nebst Situationsriß Bezug genommen wird, ist noch zu bemerken, daß die Einrichtung des projectirten Filterbassins dieselbe sein wird, wie die der 1875 und 1876 erbauten Filter Nr. 4 und 5, welche sich in jeder Hinsicht bewährt haben. Diese Einrichtung ist in dem Bericht des Herrn Directors **Salzenberg** vom 14. April 1875 (Verh. pag. 220, 221) genau beschrieben, der somit noch zutrifft. Die zu M. 103 400 veranschlagten Kosten werden nach dem Bauplan in diesem Jahre etwa bis zum Belaufe von M. 16 000, der Rest in der ersten Hälfte des nächsten Jahres zur Verwendung kommen.

Die Deputation bittet hiernach:

die Erbauung eines sechsten Filterbassins zu genehmigen und die zu M. 103 400 veranschlagten Kosten auf das Separatbudget der außerordentlichen Verwendungen, und zwar in Anrechnung auf das Anlagekapital der Wasserwerke, zu bewilligen; für die diesjährigen Bauarbeiten aber von obiger Summe den Betrag von M. 16 000 nachzubewilligen;

mit dem Ersuchen, die Beschlussfassung mit Rücksicht auf die bereits vorgerückte Jahreszeit thunlichst zu beschleunigen.

(gez.) Hermann Gröning. (gez.) Helmken.

Unteranlage.

Bericht des Directors.

Der Wasserverbrauch hat an einzelnen heißen Tagen dieses Spätsommers eine ziemlich unerwartete Höhe erreicht; unerwartet zwar nicht insofern derselbe im Verhältniß zu der bedeutend gesteigerten Gesamtabgabe dieses Jahres ungewöhnlich hoch wäre, als vielmehr weil in den beiden letzten Jahren diese höchste Tagesabgabe eine unverhältnißmäßig niedrige gewesen, und dadurch das normale Verhältniß, welchem die Leistungsfähigkeit des Wasserwerks entsprechen muß, einigermaßen verdunkelt worden ist. Die stärkste 24stündige Lieferung dieses Jahres hat nämlich am 4. September 12 400 cbm betragen, was auf die gesammte Wasserabgabe dieses Jahres — für den Rest desselben ein gleiches Steigerungsverhältniß gegen voriges Jahr vorausgesetzt wie für die verflossenen acht Monate, — 5 per Mille ausmacht, während dieses Verhältniß im letzten und vorletzten Jahre nur $4\frac{1}{10}$ beziehungsweise $4\frac{3}{10}$ per Mille, in den früheren Jahren jedoch — wie die nachstehende Zusammenstellung zeigt und wie das auch der Erfahrung anderer Städte entspricht — ein noch höherer als 5 per Mille gewesen ist:

Jahr	Jahresabgabe von Wasser		Stärkste Tagesabgabe
	Betrag in cbm	Zunahme gegen das Vorjahr Procent	Per Mille der Jahresabgabe
1875	1 589 500	—	5,5
1876	1 707 000	$7\frac{1}{2}$	5,3
1877	1 780 600	$4\frac{1}{3}$	5,3
1878	2 083 600	17	4,3
1879	2 189 600	5	4,1
1880 ca.	2 480 000	$13\frac{1}{2}$	5,0

Die vorhandenen fünf Filter von zusammen 4358 qm Fläche haben hiermit nun geleistet, was Filter erfahrungsmäßig leisten können, nämlich mit je 0,35 qm Sandfläche 1 cbm Wasser in 24 Stunden filtrirt. Diese Annahme ist auch bei Projectirung der 1875/76 erbauten Filter (Verhandl. 1875 p. 220) zu Grunde gelegt und hat sich nun wiederum thatsächlich als zulässige Grenze der Leistungsfähigkeit erwiesen, so daß, da nach Maßgabe der so stark gestiegenen Gesamtabgabe dieses Jahres auf eine die diesjährige noch übersteigende Anforderung an die höchste Tagesleistung des nächsten Jahres gerechnet werden muß, die Herstellung vermehrter Filterfläche unabweislich geboten erscheint. Die Beschließung dieser Erweiterungsanlage bis zur Feststellung des Budgets im nächsten Frühjahr zu verschieben, wäre nicht rathlich. Selbst bei baldigstem Angriff der Vorarbeiten in diesem und frühzeitigstem Beginn des Baues im nächsten Jahre wird eine Vollendung bis zu der häufig schon im Juli eintretenden Periode des stärksten Consums äußerst schwierig sein, und erlaube ich mir daher dringend zu empfehlen, daß die erforderlichen Beschlüsse und Bewilligungen sobald als thunlich herbeigeführt werden.

Ein Blick auf den anliegenden Plan des Wasserwerks zeigt, daß der natürliche Platz zweier Filter gar nicht anders als im Südosten des unterirdischen Reinwasserbehälters, symmetrisch zu den beiden nordwestlich belegenen Filtern 4 und 5, zu suchen ist, daß jedoch ohne Erweiterung des Areals zunächst nur das eine mit 6 bezeichnete, welches voraussichtlich für ein paar Jahre dem Bedürfnisse genügen wird, erbaut werden kann. Diese Disposition bedingt unter allen Umständen eine Verlegung des Kohlenschuppens, welcher an seiner neuen Stelle zwischen Reinwasserbehälter und dem zu erbauenden Filter die zur Zeit in der noch unbenutzten Erdgeschosshälfte des Hauptgebäudes untergebrachte Reparaturwerkstätte zweckmäßig aufnehmen und damit jenes Lokal für seine bald nöthig werdende Verwendung als zweite Maschinenhalle frei machen wird. Unter der Voraussetzung aber, daß eine Arealerweiterung vorläufig außer Frage bleiben soll, und wofern nicht, den Anforderungen der Symmetrie wie der Oekonomie zuwider, die Filter 6 und 7 in ihrer Länge gegen das Maß von 4 und 5 verkürzt werden sollen, erfordert die Disposition ferner eine Verlegung der die Filter mit den Pumpen verbindenden Röhrenleitung, wie auf dem Plan zu ersehen; eine Arbeit, welche wegen der damit verbundenen Unterbrechung des Pumpbetriebes ihre Schwierigkeiten bietet, aber vollendet sein muß, ehe die den Beginn des Baus bedingende Verlegung des Schuppens in Angriff genommen werden kann.

Was die Baukosten betrifft, so sind dieselben bei gleicher Construction und Ausführung des Filters 6 wie der 1875/76 erbauten 4 und 5, welche sich als untadelhaft bewährt haben, mit allem Zubehör (ausschließlich der auf den Fonds für „Unterhaltung des Wasserwerks“ zu nehmenden Verlegung des Kohlenschuppens) auf die Summe von M. 103 400 zu veranschlagen, deren Bewilligung zu beantragen sein wird.

(gez.) **Salzenberg.**

2. Vermiethung des Stephanithorhauses.

Den nachfolgenden Bericht der Deputation für die öffentlichen Grundstücke, betr. Vermiethung des ehemaligen Einnehmerhauses am Stephanithor, theilt der Senat, unter Vorbehalt seines Beschlusses, der Bürgerschaft mit. Bei dem damit verknüpften Nachbewilligungsantrage findet die Finanzdeputation nichts zu erinnern.

Bericht.

Anlage.

Die Kaiserliche Oberpostdirection hieselbst beabsichtigt das gegenwärtig auf der Faulenstraße befindliche Postamt weiter hinaus zu verlegen und hat zu dem Zwecke bei der Deputation zur Verwaltung der öffentlichen Grundstücke beantragt, ihr das frühere Einnehmerhaus am Stephanithor auf längere Zeit zu vermieten. Zur Einrichtung desselben für den Post- und Telegraphenbetrieb würde ein Umbau erforderlich sein, dessen Kosten nach einem von der Baudeputation gebilligten Project des Bauinspector **Rippe**, mit welchem sich die Oberpostdirection einverstanden erklärt hat, auf ca. M. 2500 veranschlagt sind. Es ist nun zwischen der Oberpostdirection und der berichtenden Deputation vereinbart, daß der Umbau bremischerseits ausgeführt wird, die Kosten dagegen von der Postverwaltung durch Zahlung eines entsprechend höheren Miethbetrages, auf fünf Jahre vertheilt, getragen werden. Die Bedingungen, über welche vorbehaltlich höherer Genehmigung eine Verständigung erfolgt ist, sind insbesondere:

1) Der Umbau des Stephanithorhauses behufs Einrichtung für den Post- und Telegraphenbetrieb erfolgt Seitens des bremischen Staats nach Maßgabe des von dem Bauinspector **Rippe** mit dem dazu beauftragten Postinspector **Korn** vereinbarten Programms und wird bis zum 1. Februar 1881 fertig gestellt.

2) Die Vermiethung des in Rede stehenden Hauses an die Postverwaltung geschieht von Ostern-Fahrnißzeit 1881 ab zunächst auf die feste Dauer von fünf Jahren und nach Ablauf derselben auf unbestimmte Zeit gegen halbjährliche Kündigung; die Mietheth beträgt während der ersten fünf Miethsjahre eintausend Mark jährlich, vom sechsten Miethsjahre ab jährlich fünfhundert Mark.

3) Nach Aufhören des Miethverhältnisses erfolgt die Rückgabe der Räumlichkeiten in dem Zustande, in welchem sie sich alsdann befinden. Im Uebrigen kommen die hinsichtlich der Vermiethung von Staatsgebäuden bei uns allgemein geltenden Bedingungen zur Anwendung.

Der Deputation erscheint die Einrichtung des Stephanithorhauses zu dem fraglichen Betrieb ebenfalls zweckmäßig und der festgesetzte Miethpreis von fünfhundert Mark jährlich, welcher auch von dem gegenwärtigen Miether bezahlt wird, angemessen; demgemäß beantragt sie

1) die Vermiethung des Stephanithorhauses an die Oberpostdirection unter den vorgedachten Bedingungen zu genehmigen;

2) für den Umbau desselben den Betrag von M. 2500 und zwar noch für das laufende Jahr zu bewilligen und der Baudeputation zu dem obigen Zwecke zur Verfügung zu stellen.

Da die Oberpostdirection wegen Kündigung des gegenwärtig als Postamt benutzten Lokals an der Faulenstraße um baldige Entscheidung ersucht, wird um thunlichst rasche Beschlußfassung gebeten.

(gez.) Pülmann.

(gez.) Steinhäuser.

3. Nachbewilligung für den Straßenbau.

Den nachfolgenden Bericht der Baudeputation, betreffend Nachbewilligung von M. 15 000 für Unterhaltung der Straßen etc., theilt der Senat unter Vorbehalt seines Beschlusses der Bürgerschaft mit. Die Finanzdeputation findet bei dem Antrage nichts zu erinnern.

Anlage.

Bericht.

Von der Baudeputation waren beim Budget für das Jahr 1880 (Spec.-Budg. Nr. 67 sub II.) für die Unterhaltung der Straßen, Plätze und Kanäle, Brunnen, Brücken u. s. w. nach den Erfahrungen der vorhergehenden Jahre, in welchen bereits alle Unterhaltungsarbeiten auf das Nothwendigste beschränkt worden, im Ganzen M. 82 450 beantragt. Von Senat und Bürgerschaft sind jedoch M. 12 000 abgesetzt (Berh. 1880 Seite 42, 67) und nur M. 70 540 bewilligt, welche sich auf die einzelnen Positionen, deren Uebertragbarkeit genehmigt ist, wie folgt vertheilen:

1) Straßen, Plätze und Kanäle.....	M. 60 000.—
2) Brunnen (einschl. Anlage).....	" 6 000.—
3) Brücken, Wege und Gräben der Bürgerweide.....	" 3 000.—
4) Weiserbrücken.....	" 1 540.—
Zusammen...	M. 70 540.—

Mit den ad 2 und 4 angegebenen Summen ist voraussichtlich in diesem Jahre auszukommen, dagegen werden ad 3 etwa M. 1000 mehr erforderlich werden, weil bei dem langanhaltenden Regenwetter in der ersten Hälfte des Jahres die Fahrwege der Bürgerweide vollständig aufgeweicht waren und daher eines ausnahmsweise großen Kostenaufwandes für Planierungsarbeiten und Befestigungsmaterial (Kohlenschlacken und BauSchutt) bedurften.

Als völlig unzureichend hat sich aber die für die Unterhaltung der Straßen, Plätze und Kanäle bewilligte Summe (sub 1) herausgestellt, weil der Zustand der Straßen und Abwässerungsanlagen derart ist, daß dieselben trotz der größten Sparsamkeit damit nicht in dem vorhandenen Zustande erhalten werden konnten, während doch möglichst eine allmähliche Verbesserung und dadurch eine Verminderung der Unterhaltungskosten anzustreben ist. Wie mangelhaft beschaffen aber unsere meisten Straßen und Abwässerungsanlagen sind, dürfte schon zur Genüge daraus hervorgehen, daß in diesem Jahre von Seiten der Polizeidirection bereits über 1500 Berichte, bezw. Anträge auf Vornahme von Reparaturen eingegangen sind, welche sämmtlich als durchaus begründet anerkannt werden mußten. Namentlich haben die Abwässerungsanlagen bedeutende Ausgaben behufs Reinigung und nothdürftiger Instandhaltung veranlaßt und zwar in diesem Jahre mehr als in

früheren, weil die anhaltenden und heftigen Regengüsse die Mängel in besonders starkem Maße hervortreten ließen und eine vermehrte Fürsorge nothwendig machten, um eine genügende Abwässerung zu ermöglichen.

Infolge des längeren Frostwetters und der andauernd nassen Witterung im vorigen Winter mußten erhebliche Kostenaufwendungen für Begranden der Kiestrottoire, Aufeisen, besonders der Eisenbahnunterführungen u. dgl. stattfinden.

Größere Pflasterreparaturen waren auszuführen in der Lützowerstraße, am Doventhorssteinweg, an der Stephanithorscontrescarpe, in der Uthremerstraße, vor dem Steinhore, in der Bagenthornerstraße, am Sielwall, am Bahnhof, in der Fedelhören, am Osterdeich, in der Mathildenstraße und Sonnenstraße, an der Tiefer, in der Allarmstraße, am Neustadtswall, in der Verbindungsstraße zwischen dem Hohen- und Buntenthore, in der Kirchenstraße (Neustadt), in der Schulstraße, H. Sortillienstraße, Rolandstraße, Pferdengang, H. und gr. Krankenstraße, an der Neustadtscontrescarpe, in der Doventhorsstraße, Nellenstraße, an der Schlachte, in der Unterführung der Torfstraße unter der Hannov. Staatsbahn und bei den Abfuhrstraßen am neuen Torfbassin.

Außerdem verursachte die Instandhaltung der Wagenplätze am Torfbassin, sowie der Grandbahnen am Wall und an der Schwachhauser Chaussee bedeutende Kosten. Alle diese Arbeiten sind auf das Nothwendigste beschränkt und nur soweit ausgeführt, als sie im Interesse der Sicherheit des Verkehrs, sowie aus sanitären Gründen unbedingt erforderlich waren.

Trotzdem sind von der bewilligten Summe ad M. 60 000 bis zum 1. September d. J. bereits circa M. 54 000 zur Verwendung gekommen, so daß es nicht möglich ist, mit den übrigen ca. M. 6000 für den Rest des Jahres auszureichen; nach den Erfahrungen der letzten Jahre sind in den vier letzten Monaten durchschnittlich je ca. M. 5000 erforderlich gewesen, so daß für dieses Jahr mindestens M. 20 000 zu veranschlagen sind, zumal die Unterhaltungskosten sehr von den Witterungsverhältnissen und sonstigen Zufälligkeiten abhängen. Dagegen stehen nur obige ca. M. 6000 zur Verfügung, es wird daher um eine Nachbewilligung von M. 14 000 (Spec.-Budg. II. 1), bezw. M. 1000 (Spec.-B. II. 3), zusammen M. 15 000 gebeten.

(gez.) Dr. **J. Delrichs.** (gez.) **Wessels.**

4. Nachbewilligung für den Strombau.

Den nachfolgenden Bericht der Baudeputation, betreffend Nachbewilligung von M. 35 000 für die gewöhnliche Unterhaltung des Fahrwassers und damit zusammenhängende Reparaturen theilt der Senat, unter Vorbehalt seines Beschlusses, der Bürgerschaft mit. Die Finanzdeputation findet bei dem Antrage nichts zu erinnern.

Bericht.

Anlage.

Laut Specialbudget für 1880 Nr. 69 sind unter Pos. II. 1b—4 für sachliche Ausgaben zur Unterhaltung des Fahrwassers und der Stromwerke nach Abzug von (II. 1, d) in Einnahme zu stellenden M. 25 000 insgesamt M. 229 670 mit Uebertragbarkeit der einzelnen Positionen bewilligt worden. Wie jetzt vom Bauinspector **Heineken** in Uebereinstimmung mit dem Oberbaudirector **Franzius** ausführlich berichtet ist, wird für in diesem Jahre noch auszuführende Baggerungen, namentlich in der Oberweiser, sowie für unerläßliche Reparaturen und Unterhaltung von Baggern, Transportschiffen, Geräthen u. aller eingehaltenen Sparbarkeit unerachtet, eine Mehrausgabe von M. 35 000 erforderlich.

Daß diese als im Interesse der Unterhaltung des Fahrwassers dringlich zu bezeichnenden Mehrausgaben bei Aufstellung des Budgets nicht haben vorhergesehen werden können, findet in jenem Berichte der Baudeputation im Wesentlichen die nachfolgende Begründung.

Während bei Aufstellung des Budgets im October 1879 von der Voraussetzung normaler und gewöhnlicher Durchschnittsverhältnisse des Jahres 1880

ausgegangen werden mußte, haben sich die in Frage kommenden Verhältnisse des Jahres 1880 erheblich ungünstiger gestaltet, als die der vorhergehenden Jahre. Zunächst die Reparaturen angehend, mußten im Jahre 1879 die Bagger ausnahmsweise bis zum December in Betrieb gehalten werden. Dieser längeren Betriebszeit entsprach der größere Umfang der nöthigen Reparaturen, welche unter diesen Umständen außergewöhnlicher Weise sämmtlich aus dem Budget des Jahres 1880 zu bestreiten waren und für die fünf Bagger sowie das Dampfschiff Bremen bei einzelner Ausverdingung zusammen M. 11 568 betragen haben. Der abnorme Eisstand des diesjährigen Winters hat unerachtet wiederholter mit reichlich M. 2100 Kosten verbunden gewesener Dampferhülfe zum Eisaufbrechen verschiedene Strombauwerke namhaft beschädigt. In Folge dessen wurde u. A. nöthig eine Erneuerung der Thüren und eines Flügels des im Pferdeweg beim Fresenbulten liegenden Siels für M. 670, die Entfernung von drei stark beschädigten und Reparatur der übrigen Eisbrecher vor der großen und der kleinen Weserbrücke (Kosten M. 1387). Außerdem sind an verschiedenen Parallelwerken, Deckwerken und Schlengen unvorhergesehene Einbrüche und Beschädigungen erfolgt, deren Reparatur bei dem niedrigen Wasserstande gegenwärtigen Jahres in gründlicher Weise möglich und deshalb geboten war.

Eine nothwendige Folge des außerordentlich frühen Eintretens dieses niedrigen Wasserstandes war selbstredend der außergewöhnlich frühe Beginn der Baggerungen. Schon Ende März d. J. wurden der Bagger I (20 Pferdekraft) und der Bagger II (10 Pferdekraft) in Thätigkeit gesetzt, um in der kleinen Weser von der Eisenbahnbrücke bis zur Kaiserbrücke eine Fahrtrille von 25 m Breite und einer Tiefe von 2 m unter Null herzustellen, eine Arbeit, welche sich als Herstellung eines neuen Fahrwassers, als eine Verbesserung von bleibendem Nutzen bezeichnen läßt. Während regelmäßig erst im Mai mit dem Baggern zur Unterhaltung des Fahrwassers begonnen wird, mußten in diesem Jahre schon Mitte April alle fünf Bagger in Thätigkeit gesetzt werden, indem schon damals der Wasserstand der Weser, wie seitdem mit kurzer Unterbrechung fortdauernd, ein sehr niedriger (unter Null) war. Es wurde dieser Wasserstand für die Schifffahrt besonders störend, weil anhaltende östliche und südöstliche Winde das Auftreten einer kräftigen Fluth verhinderten. In Folge dessen konnte nur durch Tieferlegen der Sohle des Fahrwassers in der oberen Strecke der Weser von der Mündung des Woltmershauser Kanals bis nach Lantenau auf eine Tiefe von 3 m unter Null Wasserstand der Verkehr für tiefer gehende Fahrzeuge und kleinere Seeschiffe offen gehalten werden. Auch diese Baggerung darf nicht als bloße Unterhaltung einer bestimmten Tiefe, muß vielmehr als eine Neuherstellung eines tieferen und dauernden Fahrwassers angesehen werden, wie solches u. A. daraus erhellt, daß in gedachter Strecke mehrfach Klei und harter sogenannter Urboden (Ohr) gebaggert wurde. In ähnlicher Weise erfordert auch das Fahrwasser der langen Bucht erheblich mehr Nachhülfe als in gewöhnlichen Zeiten. Während für Unterhaltung dieser Strecke des Fahrwassers in den Jahren 1876 bis 1880 einschließlich der Kosten für Gagen und Kohlen — jedoch ohne Hinzurechnung von Bagger- und Geräthemiethe — durchschnittlich pro Jahr M. 10 600 verausgabt sind, wurden dafür im Jahre 1880 bis jetzt in gleicher Berechnung M. 23 414 verausgabt. Es ist nämlich auf dieser Strecke in diesem Jahre bis jetzt an 100 Arbeitstagen zur Hälfte mit einem Bagger von 6 Pferdekraft, zur anderen Hälfte mit einem solchen von 20 Pferdekraft gearbeitet, wogegen dort in den letzten 4 Jahren durchschnittlich nur an 42 Tagen gebaggert worden ist.

Ein fernerer nicht vorherzusehender Grund der außergewöhnlichen Vergrößerung diesjähriger Baggerungskosten war der durch den niedrigen Wasserstand und durch das Fehlen geeigneter Ablagerungsplätze in der Nähe der Baggerstellen verursachte weitere Transport des Baggermaterials. Für dieserhalb neben dem stets in Betrieb gewesenen Staats-Schleppdampfschiff Bremen zu Hülfe genommene anderweitige Schleppdampfer sind an Miethe im Ganzen M. 4990 bezahlt. Die neuerdings durch Anlage des neuen Winterhafens am Waller Wied zugänglich gewordene bis jetzt nur provisorisch hergerichtete Ablagerungsstelle wird erst im nächsten Jahre zur vollständigen Ausführung gelangen können.

Wenngleich die vorstehend als unvorsehbar motivirten Mehrausgaben bis zum Abschluß von Mitte September d. J. insofern zu einer Ueberschreitung der oben aufgeführten übertragbaren Positionen des Budgets nicht geführt haben, als abgesehen von den bis Ende 1880 noch zahlbaren Gagen, die noch zu berichtenden Lieferungen und Rechnungen durch den verfügbaren Saldo gedeckt waren, so hat gleichwol die Deputation sich verpflichtet gehalten, sofort nach Eingang bezüglich des Berichts alle Arbeiten an den Schlingen sowie die Baggerarbeiten bis zur Erledigung ihres gegenwärtigen Antrags einstellen zu lassen. Sie glaubt jedoch hervorheben zu sollen, daß nach dem Berichte der Baudirection sowol die Oberweser als auch die Unterweser im Hinblick auf die für die Schifffahrt noch benutzbaren nächsten zwei Monate bei dem gegenwärtig niedrigen Wasserstand noch einer kräftigen Nachhülfe durch Baggerung bedarf. Auch würde ein Unterlassen fortgesetzter diesjähriger Unterhaltung des Fahrwassers nicht nur die Ausgaben des nächsten Jahres in erhöhtem Maße vermehren, sondern auch die Gefahr in sich schließen, daß die auswärtigen kleineren Seeschiffe, welche neuerer Zeit in vermehrter Zahl und mit größerem Tiefgang bis hierher gekommen sind, durch einen verschlechterten Zustand des Fahrwassers von dem Wiederaufsuchen der Stadt Bremen sich könnten abschrecken lassen; daß endlich eine Hinausschiebung der laufenden Reparaturen der Bagger und Transportschiffe neben voraussichtlicher Beeinträchtigung der nächstjährigen Arbeiten auch unverhältnißmäßig größere Geldopfer zur Folge haben würde, bedarf nicht der Erwähnung.

Indem schließlich bemerkt wird, daß von den seitens der Baudirection unter strenger Beschränkung auf das Maß des dringend Nöthigen als auf Pos. II. 1 b bis 4 noch erforderlich veranschlagten M. 35 000 für die eigentliche Unterhaltung des Fahrwassers durch Baggerung M. 20 000 verrechnet sind, erlaubt sich die Deputation zur Pos. II. 1 b bis 4 des Specialbudgets pro 1880 No. 69 eine Nachbewilligung von M. 35 000 zu beantragen.

(gez.) **Tetens.**

(gez.) **Lahmann.**

S. B.

5.. Gleisanlagen am Kaiserhafen.

Der Senat tritt dem Beschlusse der Bürgerschaft vom 29. v. Mts. bei.

The first thing I noticed when I stepped out of the train at the station was the cold. It was a sharp contrast to the warm, humid air of the South. I had heard that the weather in the North was harsh, but I didn't realize just how cold it would be. The wind was biting, and the snow was falling in soft, silent flakes. I pulled my coat tighter around me and walked quickly towards the entrance of the station. The people around me were all bundled up in heavy coats and hats, their faces pale from the cold. I felt a little out of place, but I tried to keep my head down and focus on my destination. The station was busy, with people coming and going, but I didn't see anyone I knew. I followed the signs and eventually found my way to the platform where the train was waiting. The conductor greeted me with a friendly smile and helped me with my luggage. I took a deep breath and stepped onto the platform, feeling a sense of relief and accomplishment. The journey had been long and tiring, but I was finally here.

I had heard that the weather in the North was harsh, but I didn't realize just how cold it would be. The wind was biting, and the snow was falling in soft, silent flakes. I pulled my coat tighter around me and walked quickly towards the entrance of the station.

The station was busy, with people coming and going, but I didn't see anyone I knew. I followed the signs and eventually found my way to the platform where the train was waiting. The conductor greeted me with a friendly smile and helped me with my luggage.

I took a deep breath and stepped onto the platform, feeling a sense of relief and accomplishment. The journey had been long and tiring, but I was finally here.

The first thing I noticed when I stepped out of the train at the station was the cold. It was a sharp contrast to the warm, humid air of the South. I had heard that the weather in the North was harsh, but I didn't realize just how cold it would be.

The wind was biting, and the snow was falling in soft, silent flakes. I pulled my coat tighter around me and walked quickly towards the entrance of the station. The people around me were all bundled up in heavy coats and hats, their faces pale from the cold.

I felt a little out of place, but I tried to keep my head down and focus on my destination. The station was busy, with people coming and going, but I didn't see anyone I knew. I followed the signs and eventually found my way to the platform where the train was waiting.

The conductor greeted me with a friendly smile and helped me with my luggage. I took a deep breath and stepped onto the platform, feeling a sense of relief and accomplishment. The journey had been long and tiring, but I was finally here.

The first thing I noticed when I stepped out of the train at the station was the cold. It was a sharp contrast to the warm, humid air of the South. I had heard that the weather in the North was harsh, but I didn't realize just how cold it would be.

The wind was biting, and the snow was falling in soft, silent flakes. I pulled my coat tighter around me and walked quickly towards the entrance of the station. The people around me were all bundled up in heavy coats and hats, their faces pale from the cold.

I felt a little out of place, but I tried to keep my head down and focus on my destination. The station was busy, with people coming and going, but I didn't see anyone I knew. I followed the signs and eventually found my way to the platform where the train was waiting.

The conductor greeted me with a friendly smile and helped me with my luggage. I took a deep breath and stepped onto the platform, feeling a sense of relief and accomplishment. The journey had been long and tiring, but I was finally here.