

Mittheilung des Senats

vom 13. März 1877.

1. Separatbudget der außerordentlichen Verwendungen.

Der Senat theilt, unter Vorbehalt seines Beschlusses, der Bürgerschaft die das Separatbudget betreffende Vorlage mit.

Bericht der Finanzdeputation.

Anlage 1.

In der Anlage übergibt die Finanzdeputation das Separatbudget der außerordentlichen Verwendungen für 1877 mit der Abrechnung über das Vorjahr. Zu demselben gehören drei Berichte der Deputation für Eisenbahnen zc.

- 1) über die Specialbudgets im Allgemeinen,
- 2) über Erweiterung der Reparaturwerkstatt,
- 3) über die Bahn Langwedel-Uelzen,

sowie ein Bericht der Deputation für die Gas- und Wasserwerke.

Die Erläuterungen zu der beantragten Ausgabe für den Kaiserhafen sind in dem Jahresberichte der Häfendeputation (pag. 52, 56) enthalten.

Die Einnahmen des Separatfonds betrugen 1876 M. 13,028,524.91

Davon waren M. 2,271,410.98 eigene Einnahmen, 1,018,000

der Ertrag einer 4½ % Anleihe von nominell einer

Million Mark, 9,739,113.93 Saldo von 1875.

Ausgegeben wurden M. 11,670,198.28

Der Saldo am 1. Januar 1877 war daher M. 1,358,326.63

Die Einnahmen sind für 1877 angeschlagen auf ... M. 2,514,500.—

Es stehen danach für 1877 zur Verfügung M. 3,872,826.63

Der Bedarf für 1877 ist angeschlagen auf M. 3,972,808.42

und bleiben mithin noch zu beschaffen M. 99,981.79

Von den Ausgaben des Jahres 1876 kommen nur M. 4,170,198.28 auf neue Verwendungen und auf Betrieb der Gas- und Wasserwerke und des Weinkellers, die größere Hälfte, M. 7,500,000, wurde zur Rückzahlung der 5 % Courantanleihe des Jahres 1871 verwandt.

Zu den Capiteln I., II. und IV. der Ausgaben geben die Eingangs angeführten Berichte und die Specialbudgets die erforderliche Auskunft.

Das Cap. III., „Straßenverbindungen“, ist bis auf einen kleinen Rest von M. 1000, welcher für die Kaiserbrücke, einiger noch unberichtigter Rechnungen wegen wieder vorgetragen werden muß, im vorigen Jahre erledigt. Von dem Fond für die Kaiserbrücke sind M. 511,251 zur Verfügung geblieben. Die Kaiserbrücke war veranschlagt zu M. 2,751,000 und hat gekostet M. 2,238,749, wozu noch M. 1000 für 1877 kommen. Die Kaiserstraße hat M. 2,129,268.23 gekostet. Davon gehen ab: für verkauftes Areal M. 303,182.82, bleiben M. 1,826,085.41. Die beiden Anlagen zusammen haben M. 4,065,834.41 gekostet, ohne die Zinsen und ohne Pflasterung und Canalisirung der Kaiserstraße. Für zu veräußerndes Areal sind M. 300,000 in das Einnahmehudget des laufenden Jahres eingestellt.

Zu Cap. V., „Friedhöfe“, ist zu bemerken, daß für die Anlage in Schwachhausen ein Mehrbedarf gegen den Anschlag um M. 146,774.69 sich herausgestellt hat, und zwar dadurch, daß auf Grund rechtskräftiger gerichtlicher Entscheidung der Arealerwerb bedeutend höher als angenommen war, zu stehen kam. — Dagegen sind an der für die Trockenlegung des Friedhofs bewilligten Summe von M. 65,000 reichlich M. 21,000 erspart worden.

Hinsichtlich der Einnahmen für 1877 ist hervorzuheben, daß unter 2, „Güterwagen, Amortisation“, rund M. 300,000 eingestellt sind, weil laut Bericht der Eisenbahndeputation unter 9 (am Schluß) ein Theil des Bremischen Wagenparks für M. 252,061.53 der Königlich Preussischen Eisenbahndirection verkauft und die Kaufsumme im Januar d. J. eingegangen ist. Dadurch wird selbstverständlich einerseits die Einnahme und der zur Amortisation bestimmte Ueberschuß aus der Vermietung der Güterwagen, andererseits die dem Güterwagenconto zu belastende Zinssumme (letzte von 1878 an) verhältnißmäßig geringer.

(gez.) **Gildemeister.** (gez.) **Volkmann.**

Unteranlage.

Separatbudget der außerordentlichen Verwendungen.

Einnahmen	Anschlag 1876		Einnahme 1876		Anschlag 1877		
	M.	S.	M.	S.	M.	S.	
1. Materiallager	10,000	—	186,927	21	10,000	—	
2. Güterwagen(Amortisation) Specb. 8	85,000	—	63,428	54	300,000	—	
3. Rückzahlung für die Strafanstalt	54,268	83	54,268	83	80,000	—	
4. Desgl. für die Hauptschule	45,825	46	45,825	46	120,000	—	
5. Verlegung der Friedhöfe	—	—	1,441	70	—	—	
6. Areal der Kaiserstraße	600,000	—	303,182	82	300,000	—	
7. Gasanstalt } Specb. 11	1,320,000	{	1,350,496	1	1,260,000	—	
8. Wasserkunst }	188,000				184,500	—	
9. Weinkeller, Specb. 12.	250,000	—	265,840	41	260,000	—	
10. 4½ % Anleihe v. 1876	—	—	1,018,000	—	—	—	
11. Saldo des Vorjahrs	9,739,113	93	9,739,113	93	1,358,326	63	
	M.	12,292,208	22	13,028,524	91	3,872,826	63

Ausgaben	Specb.	Anschlag 1876		Ausgabe 1876		Anschlag 1877	
		M.	℔	M.	℔	M.	℔
I. Eisenbahnen.							
1. Wunstorf=Geeste, Anlage	1	711,594	77	545,961	66	203,588	77
Nachb. p. 175/279, 258/279, 291/309: 473,384.9							
2. Hauptbahnhof, Anlage u. Umbau	2	700,000	—	240,718	95	615,000	—
3. Weserbahn und Bahnhof	3	4,000	—	2,437	1	2,050	—
4. Bahnhof Bremerhaven	4	7,979	—	3,193	12	5,000	—
5. Zweigbahn Bremerhaven	5	1,000	—	430	43	1,569	57
6. Langwedel Uelzen							
a. Bahnanlagen		530,767	82	261,032	24	358,988	20
Nachb. p. 257/279, 389/403: 116,555.38							
b. Hauptbahnhof hier	6	40,887	57	7,273	92	33,613	65
7. Verbindung zwischen Haupt- u. Hambg. Bahnhof	7	6,261	84	—	—	6,261	84
8. Materiallager	9	58,646	37	23,078	63	40,618	78
II. Bremerhaven.							
1. Kaiserhafen: a. Bau		785,075	14	498,670	36	454,626	98
b. Bauzinsen		347,854	41	341,402	60	—	—
2. Landerwerb		10,606	24	10,473	71	—	—
III. Straßenverbindungen.							
1. Kaiserbrücke		579,681	9	67,430	9	1,000	—
2. Kaiserstraße		2,822	36	1,466	3	—	—
Transport. M.		3,787,176	61	2,003,568	75	1,722,317	79

Ausgaben	Spec.	Aufschlag 1876		Ausgabe 1876		Aufschlag 1877	
		M.	S.	M.	S.	M.	S.
Transport...		3,787,176	61	2,003,568	75	1,722,317	79
IV. Gas- und Wasserwerke.							
1. Wasserkunst: a. Anlage.....		35,149	83	—	—	35,149	83
b. Erweiterung / Aufschlag	10					76,000	—
2. Gasanst., Erweitg. 168,708.74	10					319,270	—
Nachb. p. 186,203							
f. d. Gasanstalt. 156,600. —							
f. d. Wasserkunst. 108,000. —							
433,308.74		1,678,308	74	1,243,249	14		
3. Gasanst., Betrieb	11					904,235	—
incl. für Amortis.,							
Aufschlag p. 179: 1,025,000. —							
4. Wasserkunst, Betr.						201,884	—
incl. f. Amortis. 220,000. —	11						
5. Gasanstalt, Reingewinn.....	11	295,000	—	364,000	—	355,765	—
6. Schornsteinbau der Gasanstalt							
p. 281/283.....		15,000	—	3,813	20	11,186	80
V. Friedhöfe.							
1. In Schwachhausen.....		90,549	64	237,324	33	—	—
(Mehrbedarf 146,774.69.)							
2. In Walle.....		2,306	44	1,306	44	1,000	—
3. Trockenlegung des Friedhofs in							
Schwachhausen p. 266, 299..		65,000	—	40,534	79	3,000	—
VI. Weinkeller.							
1. Betrieb.....	12	244,000	—	170,253	19	243,000	—
2. Reingewinn.....	12	126,000	—	106,148	44	100,000	—
VII. Tilgung							
der 5 % Courantanleihe v. 1871		7,500,000	—	7,500,000	—	—	—
M.		13,838,491	26	11,670,198	28	3,972,808	42

Specialbudget Nr. 1.

Anlage der Wunstorf-Geestebahn.

	Vortrag 1876		Ausgabe 1876		Bedarf 1877	
	M.	S.	M.	S.	M.	S.
1. 2. Gleis der Geestebahn, bew. 1,550,700	17,677	20	—	—	—	—
nachb. 18. Juli/20. Sept. 1876...	17,463	21	—	—	—	—
	35,140	41	35,140	41	—	—
2. Ergänzungen, bew. 1872 28,519.50	20,239	54	818	63	—	—
3. Wasserstation Stubben, bew. 1873.	2,700	—	—	—	—	—
4. Ergänzungsab., bew. 1873 49,942.50	19,181	77	17,626	85	—	—
5. Desgl., bew. 1874 50,000.....	16,733	14	5,500	08	11,233	06
6. Desgl., bew. 1875 50,000.....	42,831	03	34,682	11	8,148	92
7. Desgl., bew. 1876*.....	50,000	—	17,264	78	17,858	79
8. Bahnh. Nienburg, Erweiterung....	28,848	—	—	—	28,848	—
9. Bahnh. Verden, desgl. bew. 23./28. Juni	47,000	—	—	—	47,000	—
10. Betriebsmittel, bw. 7. Apr./10. Mai v. J.	448,920	88	448,920	88	—	—
11. Unvorhergesehene Ausgaben.....	—	—	—	—	50,000	—
12. Gleiserweiterung Geestemünde.....	—	—	—	—	40,500	—
M.	711,594	77	559,953	74	203,588	77

35*

	Vortrag 1876		Ausgabe 1876		Bedarf 1877	
	M.	S.	M.	S.	M.	S.
Transport...	711,594	77	559,953	74	203,588	77
Abzuführende Einnahmen:						
Conventionalstrafen.....	M.	2617.78				
Ersparung an Kosten für						
Betriebsmittel.....	"	2044.80				
Für verkauft. Land.....	"	9329.50				
			13,992	08		
M.	711,594	77	545,961	66	203,588	77

* ad Nr. 7. Auf diesen Fond sind bewilligt für:

1. Einfriedigungen..... M. 2,000.—
2. 3 Wärterwohnhäuser..... " 12,600.—
3. 6 Wächstuben an Wärterwohnh. " 4,500.—
4. Schneewehren..... " 2,000.—
5. Wartezimmer, Neustadt a. R..... " 8,050.—
6. Entwässerung i. Maschinenh. Geestm. " 3,000.—
7. Verbindungsstraße in Geestmünde. " 5,200.—
8. 4 Glockenwerke..... " 1,380.—
9. 4 electr. Sicherheitsvorrichtungen.. " 12,000.—
10. Ueberholungsgeleis Langwedel..... " 5,500.—

11. Zufuhrweg daselbst..... M. 5,486.56
 12. Abänderung der Läuferwerke..... " 6,600.56
 13. Fischschuppen Geestmünde..... " 900.—
 14. Röhrenleitung daselbst..... " 620.—
 15. Windfang im Beamtengebäude Achim " 350.—
 M. 70,247.11
 Davon für Bremen die Hälfte... M. 35,123.55
 Ausgabe..... " 17,261.75
 Restbedarf... M. 17,858.75

Specialbudget Nr. 2. Anlage des Hauptbahnhofes.

	Anschlag 1876		Ausgabe 1876		Vortrag 1877
	M.	S.	M.	S.	M.
A. Verschiedene Anlagen.					
1. Güterschuppen d. Köln=M. C.=B.=G.	360	—	354	40	—
2. Unvorhergesehene Fälle p. 173, 179	7,000	—	3,585	45	7,000
3. Erweiterung d. Reparaturwerkstätte	—	—	—	—	215,000
M.	7,360	—	3,939	85	222,000
B. Güter- und Rangirbahnhof.					
1. Erdarbeiten.....	720,095	26	1,980	79	718,114
2. Einfriedigungen.....	51,350	—	—	—	51,350
3. Niveauüberführungen zc.....	8,200	19	271	12	7,929
4. Straßenkanäle.....	284,100	63	400	72	283,699
5. Begunterführungen.....	1,947,589	96	—	—	1,947,589
6. Futtermauern.....	155,900	—	—	—	155,900
7. Gleise und Weichen.....	2,199,112	62	—	—	2,199,112
8. Signale.....	18,800	—	—	—	18,800
9. Pflasterungen zc.....	377,268	40	—	—	377,268
10. Entwässerungsanlagen.....	231,967	03	—	—	231,967
11. Perrons und Rampen.....	138,745	—	—	—	138,745
12. Drehscheiben, Feuergruben.....	60,700	—	—	—	60,700
13. Locomotivschuppen.....	241,446	96	—	—	241,446
14. Güterschuppen.....	102,639	17	—	—	102,639
15. Wasserstationen, Krähne, Rohre..	75,187	08	—	—	75,187
16. Kohlen- und Schuttenschuppen zc.....	102,050	—	—	—	102,050
17. Gartenanlagen.....	20,100	—	—	—	20,100
18. Gasanlagen.....	185,929	51	—	—	185,929
19. Wärterbuden zc.....	244,527	45	—	—	244,527
20. Bauverwaltung.....	444,970	52	11,086	48	433,884
21. Insgemein.....	458,110	81	1,913	51	456,197
22. Grunderwerb.....	674,013	35	218,992	06	455,021
M.	8,742,803	94	234,644	68	8,508,159
C. Personenbahnhof.					
Personengebäude.....	2,041,329	18	2,134	42	2,039,194
Summa A. B. C..... M.	10,791,493	12	240,718	95	10,769,354

Specialbudget Nr. 3.
Weferbahn und Bahnhof.

	Anschlag 1876		Ausgabe 1876		Vortrag 1877	
	M.	S.	M.	S.	M.	S.
1. Schieebarrieren a. Doventhornssteinv.	2,000	—	1,997	48	—	—
2. Unvorhergesehene Fälle	2,000	—	439	53	2,050	—
M.	4,000	—	2,437	01	2,050	—

Specialbudget Nr. 4.
Bahnhof in Bremerhaven.

	Anschlag 1876		Ausgabe 1876		Vortrag 1877	
	M.	S.	M.	S.	M.	S.
1. Unvorhergesehene Fälle in 1875....	3,979	—	2,897	15	—	—
2. " " " 1876....	4,000	—	295	97	1,000	—
3. " " " für 1877....	—	—	—	—	4,000	—
M.	7,979	—	3,193	12	5,000	—

Specialbudget Nr. 5.
Zweigbahn nach Bremerhaven.

	Anschlag 1876		Ausgabe 1876		Vortrag 1877	
	M.	S.	M.	S.	M.	S.
1. Unvorhergesehene Fälle für 1876...	1,000	—	430	43	569	57
2. " " " 1877...	—	—	—	—	1,000	—
M.	1,000	—	430	43	1,569	57

Specialbudget Nr. 6.
Bahn Langwedel-Uelzen.

	Vortrag 1876		Ausgabe 1876		Vortrag 1877	
	M.	S.	M.	S.	M.	S.
A. Anlage der Bahn.						
1. Zur Verwendg. blieben. M. 61,258.31						
Neubewilligt..... " 238,741.60						
Desgl. p. 257, 279.. " 89,555.38						
	389,555	38	229,394	63	160,160	75
Beantragt für 1877	—	—	—	—	85,000	—
					245,160	75
2. Dienstwohnungen 1875	39,851	69	80	—	1,071	69
3. Ergänzungsbauten 1875	15,760	75	6,256	61	—	—
4. Ergänzungsbauten 1876	28,600	—	20,148	38	17,955	76
5. Dispositionsfond.....	30,000	—	5,152	62	30,000	—
6. Ergänzungsbauten 1877, p. 389, 403.	—	—	—	—	27,000	—
7. 7 Wärterwohnhäuser (neu)	—	—	—	—	37,800	—
M.	503,767	82	261,032	24	358,988	20
B. Anlagen a. d. Hauptbahnhof hier						
	40,887	57	7,273	92	33,613	65

Specialbudget Nr. 7.

Verbindungsbahn zwischen Haupt- und Hamburger Bahnhof.
Vortrag nach Verhöl. 1876 pag. 90 M. 6261.84. Dazu wird die Einnahme von 1876, M. 467, in der Ausgabe 1877 mit verrechnet werden.

Specialbudget Nr. 8.

Güterwagen.

Einnahme 1876 M. 137,437.97, ab Reparaturen M. 9734.90	M. 127,703.07
Davon 5 % Zinsen des Capitals von M. 1,285,490.61	64,274.53
Amortisation	M. 63,428.54
Das Capital betrug Ende 1875	M. 1,285,490.61
Amortisirt sind	63,428.54
Bleiben für 1877 zu verzinzen	M. 1,222,062.07
mit 5 Procent	M. 61,103.10

Specialbudget Nr. 9.

Materiallager der Eisenbahnen.

Zu der Generalkasse am 1. Januar 1876	M. 58,646.37
Ausgabe in 1876 (excl. Reingewinn M. 5051.04)	18,027.59
Am 1. Januar 1877 zur Verfügung	M. 40,618.78
Einnahme 1876	M. 186,927.21
weniger Ueberschuß	5,051.04
Bleibt Einnahme	M. 181,876.17
Lagerbestand am 1. Januar 1877	M. 719,190.44
Zur Verfügung	40,618.78
	M. 759,809.22

Von dem auf das Materiallager vorläufig übertragenen Vorschußfond von M. 1,195,000 waren am 31. December 1875 noch zu verrechnen M. 841,685.39 davon ab Einnahme mit 181,876.17 so daß am 31. December 1876 zur Verrechnung verbleiben M. 659,809.22

Lager am 1. Januar 1877.

Gußstahlschienen 28. Puddelschienen 18. Schienen Profil D 4160 zu 6,4 m., 568 zu 5,2 m., 116 zu 4,6 m., Profil C 7 zu 6,4 m., 6 zu 5,5 m., 7 zu 4,6 m. Mittelschwellen eich. 40,957 zu 2,2 m. Stoßschwellen eich. 853 zu 2,6 m. Weichenschwellen eich. 148 zu 2,6 m., 161 zu 3,2 m., 137 zu 3,5 m., 44 zu 3,7 m., 441 zu 3,8 m., 118 zu 4,1 m., 361 zu 4,4 m., 15 zu 5,4 m. Stahlweichen Profil D 17, Profil C 3, halbe englische 3. Weichenböcke mit Signale 15, ohne Signale 26. Gußstahlherzstücke Profil D 1:9 = 33, 1:4½ = 2, Profil C 21. Hartgußherzstücke Profil D 1:9 = 22, 1:5½ = 2. Stoßplatten Profil D 1004, Profil C 46, Laschen Profil D 4946 Paar, Profil C 387 Paar. Lashenschrauben 26,875. Hafennägel 68,262. Ueberfahrtsstühle für Mittel 10, für Stoß 8. Gußlöse Profil D 380, Profil C 68. Schwellenbolzen 44 zu 603 mm. Bodschrauben 51 zu 205 mm. Zwangschienenbolzen 44 zu 157 mm. Weichenstühle für Mittel mit angefahr. Platte 9, mit angegoff. Platte 36. Laschen gekröpfte 10 Paar. Stoßplatten gekröpfte 18, 3 hölz. Telegraphen incl. 6 Flügel. Zink 1366 Tafeln, 4166 Leisten. Zink gewalltes 27 Tafeln. Mauersteine 6600 zu 241 mm.

Specialbudget Nr. 10.

Erweiterung der Gas- und Wasserwerke.

I. Erweiterung der Gasanlagen.

1) Neue Kohlenchuppen mit Elevator und Transportbahnen für Kohlen	M. 110,000.—
2) Neue Dächer für die Retortenhäuser I. und II. und das Magazingebäude	47,000.—
3) Centesimal-Waggonwage und Wägehaus für die Kohlenanfuhr	6,000.—
4) Einfriedigungsmauer	24,000.—
Vorstehende Kosten zur Verfügung der Baudeputation	M. 187,000.—
Darin der ursprüngliche Neuwerth der vorhandenen Dächer auf „Unterhaltung“ (unter II. 2.) mit	23,400.—
auf Erweiterung	M. 163,600.—

	Transport...	M. 163,600.—
5)	Neuer Retortenofen mit Generatorfeuerung.....	" 6,300.—
6)	Aufhöhung, Pflaster, Dampf- (oder Wasser-) Leitung zum Elevator ..	" 5,900.—
7)	Einfriedigung beim Terpentinelager und Abschluß der Gas- anstalt beim Fabrikmeisterhause.....	" 1,750.—
8)	Ergänzungen und Verbesserungen der Betriebsapparate	" 4,250.—
9)	Bervollständigung von Betriebseinrichtungen und Utensilien..	" 2,500.—
10)	Ausdehnung des Röhrennetzes mit Laternen.....	" 54,000.—
		<u>M. 238,300.—</u>

H. Erweiterung der Wasseranlagen.

1)	Verbesserung der Stammanlage und Bervollständigung von Betriebseinrichtungen und Utensilien.....	M. 8,000.—
2)	Ausdehnung des Röhrennetzes mit Hydranten und Brunnen..	" 68,000.—
		<u>M. 76,000.—</u>

Zu vorstehend neubearbeiteten M. 238,300 für die Gasanstalt kommen als Vortrag von dem für 1876 bewilligten Erweiterungsfond M. 80,970. In das Budget der außerord. Verwendungen sind daher M. 319,270 einzustellen. Die Finanz-Deputation.

Specialbudget Nr. 11.

Gas- und Wasserwerke.

I. Gasanstalt.

Einnahme vom Gasbetriebe	M. 1,230,000.—
Desgl. vom Werkstattribetriebe (40 % der ganzen Einnahme) ..	" 30,000.—
	<u>M. 1,260,000.—</u>

Ausgabe: Gemeinsh. Verwaltung $\frac{2}{3}$ v. 58,000 ...	38,700
Betrieb, Erneuerung, Unterhaltung und öffentliche Beleuchtung	791,500
Werkstättenbetrieb (40 % der ganzen Ausgabe)	28,000
Unvorhergesehenes	14,800
	<u>873,000</u>

Amortisation, 3 % des Anlagecapitals	31,235
	<u>" 904,235.—</u>
Reingewinn, an den Haushalt abzuliefern.	<u>" 355,765.—</u>

II. Wasserwerke.

Einnahme vom Wasserbetriebe	M. 139,500.—
Desgl. vom Werkstättenbetriebe (60 % der ganzen Einnahme) ..	" 45,000.—
	<u>M. 184,500.—</u>

Ausgabe: Gemeinsh. Verwaltung $\frac{1}{3}$ von 58,000 ..	19,300
Betrieb, Erneuerung, Unterhaltung	92,000
Werkstättenbetrieb (60 % der ganzen Ausgabe)	42,000
Unvorhergesehenes	5,200
	<u>158,500</u>

Amortisation	43,384
	<u>" 201,884.—</u>
Mehrbedarf	<u>M. 17,384.—</u>

Der Anschlag für Wassersteuer beträgt M. 185,000, der Zinsenbedarf M. 187,135.35.

Einnahme.

Gasanstalt, Privatverbrauch 3,750,000 Cm. zu 25 S ...	M. 937,500.—
Straßenbeleuchtung, 3100 Laternen zu 50 M	" 155,000.—
Nebenproducte, 5,5 Mill. Cm. Gaserzeugung zu 2,5 S (abz. Selbstverbrauch)	" 137,500.—
	<u>M. 1,230,000.—</u>
Wasserwerke, Wassergeld	M. 98,000.—
Staatsbeitrag	" 41,500.—
	<u>M. 139,500.—</u>
Materiallager und Werkstätte	M. 75,000.—

Ausgabe:

I. Gemeinschaftliche Verwaltung:

Director Salzenberg, ang. 73, 7000 abz. 700 f. Wohn., 300 f. Gas und Feuerung. Zulage 3000.	M.	9,000.—
Inspector Horn, ang. 60, 5200, 15 % für Wohn. u. Gas z. Gratification 580.	"	5,000.—
Ingenieur Ohnesorge, ang. 75, 3000/3900.	"	3,000.—
Bureauvorstand Grotewold, ang. 55, 3000/3900. 300 Gratific.	"	4,200.—
Substitut desselben Stadtmann.	"	2,100.—
Buchhalter Siekmann, ang. 55, 1800/2340. 200 Zulage.	"	2,540.—
" Dietjen, ang. 74, ..	"	1,800.—
" Depfen, " 75, 1800/2340 ..	"	1,800.—
Lageraufseher Mai, " 76, ..	"	1,800.—
Controleur Scheele, ang. 54, ..	"	1,680.—
" Henke, " 66, ..	"	1,680.—
" Rode, " 67, 1400/1820 ..	"	1,680.—
" Klusmann " 72, ..	"	1,540.—
" Wichmann, " 75, ..	"	1,400.—
" Frische " 76, ..	"	1,400.—
	M.	40,620.—
Deputationsbeamte	"	6,800.—
Heine, geb. 48, ang. 74, 1300; Böhme, geb. 46, ang. 75, 1200; Hohn, geb. 43, ang. 75, 1200; Rauert, geb. 52, ang. 74, 900; Schaub, geb. 50, ang. 75, 1200; Bote Jahnte (1000—1300), ang. 74, 1000.		
Druck, Schreibbedarf, Dienstkleidung, Hilfsarbeit, Porto zc.	"	10,580.—
1876: M. 55,200.	M.	58,000.—

Davon $\frac{1}{3}$ für die Wasserkunst zu rechnen.

II. Betrieb der Gasanstalt.

1) Gasfabrikation: 5,5 Mill. Cm. Kohlen zu 10 d.	M.	550,000.—
Reinigungsmaterial.	"	4,500.—
Gehalte:	"	3,094.—
Fabrikmeister Gräfer, ang. 62, 2340, abz. 15 % f. Wohn., Gas und Feuerung, 1989; Aufseher Esen, ang. 76, 1300, 15 % desgl., 1105.		
Betriebsarbeiter	"	76,906.—
Unterhaltung und Betrieb der Maschinen	"	4,000.—
	M.	638,500.—
2) Unterhaltung der Retortenöfen	"	35,000.—
Desgl. der Gebäude, Apparate und Leitungen.	"	68,000.—
incl. M. 23,400 der Erneuerungskosten der Dächer als ursprünglicher Neuwerth der vorhandenen.		
3) Öffentliche Beleuchtung:		
Controleur Behrens, ang. 54, 1400/1820 ...		1,680
Bedienung und Unterhaltung von 3100 Laternen 48,320		
	"	50,000.—
1876: M. 898,000.	M.	791,500.—

III. Betrieb der Wasserwerke.

1) Wasserförderung 2,2 Mill. Cm.		
Pumpbetrieb: Kohlen, Löhne zc.	M.	30,000.—
Gehalte:	"	4,050.—
Maschinist Wegener, ang. 75, 1800—2340, 10 % f. Wohn., 1620; Maschinist Köhlerbeck, ang. 73, 1500—1950, 10 % f. Wohn., 1350; Aufseher Günther, ang. 73, 1200, 10 % f. Wohn., 1080.		
Filtration: Löhne und Material.	"	9,000.—
2) Wasserversorgungsbetrieb:		
Kunstmeister von Aird, ang., $\frac{1}{2}$ Jahr.		900
3 Rohrmeister zu 1400		4,200
Hilfsarbeit und Verschiedenes		2,900
	"	8,000.—
3) Vergütung für Erhebung der Wassersteuer	"	4,500.—
4) Unterhaltung der Werke	"	36,450.—
1876: M. 88,500.	M.	92,000.—

IV. Materiallager und Werkstättenbetrieb.

Gas- und Wassermesser, Hähne, Röhren, Löhnerc. für Privatanlagen *M.* 70,000.—
 1876: *M.* 125,000. In der Abrechnung nach Maßgabe der Einnahmen auf beide
 Anstalten zu vertheilen.

V. Unvorhergesehenes (1876: *M.* 21,000) *M.* 20,000.—

Amortisation und Verzinsung.

1. Gasanstalt.

Anlagecapital bis ulto. 1874 angenommen zu *M.* 600,000.—
 1875 für Erweiterungen hinzugekommen *M.* 269,693.39
 " Amortisation 3 % von *M.* 600,000 " 18,000.—
 " " 251,693.39
 " *M.* 851,693.39
 1876 für Erweiterungen hinzugekommen, rund. *M.* 215,000.—
 " Amortisation 3 % von *M.* 851,693.39. " 25,550.80
 " " 189,449.20
 3 % Amortisation pro 1877 von *M.* 1,041,142.59
 " *M.* 31,235.—

2. Wasserwerke.

Baufkosten bis Ende 1873 *M.* 2,589,105.40
 Baukosten 1874 *M.* 537,276 15
 Erweiterungen 1874 " 69,630.26
 " " 606,906.41
 Baukosten 1875 *M.* 304,063.40
 Erweiterungen 1875 " 218,924.73
 " " 522,988.13
 Erweiterung 1876, rund " 123,000.—
 " *M.* 3,841,999.94
 Amortisation 1874 *M.* 25,891.05
 " 1875 " 33,254.67
 " 1876 " 40,147.28
 " " 99,293.—
 " *M.* 3,742,706.94
 Davon für 1877: 5 % Zinsen *M.* 187,135.35
 Amortisation 1877: 1 % von *M.* 3,841,999.94 *M.* 38,420.—
 5 % der bis Ende 1876 amortisirten *M.* 99,293 " 4,964.65
 " " 43,384.65
 " *M.* 230,520.—

Specialbudget Nr. 12.

Weinkeller.

Ausgaben.

1) Kellermeister (incl. *M.* 5000 Gratif.) *M.* 10,000.—
 2) Pension für Kellch " 1,000.—
 3) Betriebsunkosten " 30,000.—
 4) Verschiedenes " 2,000.—
 5) Lager " 200,000.—
 " *M.* 243,000.—

Einnahme veranschlagt *M.* 260,000. Reingewinn veranschlagt *M.* 100,000.

Schlußrechnung 1876.

Lager 1. Janr.	M. 450,410.01	Abgeliefert bar.	M. 265,840.41
Restanten 1875	605.45	Restanten 1876	1,068.85
	M. 451,015.46	Lager 31. Decbr.	460,507.83
Gehalte zc. 12,170.—			
Betrieb 27,397.94			
Berschiedenes 1,068.—			
	M. 40,635.94		
Ankauf.. „ 129,617.25			
	170,253.19		
Gewinn	M. 106,148.44		
	M. 727,417.09		M. 727,417.09

Anlage 2.

Bericht zu den Specialbudgets der Eisenbahnen.

Mit Bezug auf das Separatbudget der außerord. Verwendungen erlaubt sich die Deputation, die nachstehenden Einzelheiten zu berichten, indem sie zugleich einen Erläuterungsbericht des Bauinspectors *Fischer* beifügt. (Bericht über die Reparaturwerkstätte und die Bahn Langwedel-Welzen folgen abgefordert.)

1) Anlage der Bahn Wunstorf-Geeste. Von den für 1876 zur Disposition gestellten M. 50,000 sind bewilligt die unter Nr. 7 des Specialbudgets angegebenen Anlagen zum Betrage von M. 35,123.57. Für 1877 sind unter Nr. 11 wieder M. 50,000 als Dispositionsfond und unter Nr. 12 für Erweiterung des Bahnhof Geestemünde M. 81,000, die Hälfte für Bremen, M. 40,500, eingestellt. Zu Nr. 12 ist Folgendes zu bemerken. Nach den Mittheilungen der Königl. Preussischen Eisenbahndirection zu Hannover haben sich schon seit längerer Zeit die Gleisanlagen auf Bahnhof Geestemünde als unzulänglich erwiesen und es erscheint unerlässlich, um Verkehrsstörungen zu vermeiden, die Aufstellungs- und Rangirgleise zu vermehren. Bauinspecter *Fischer*, welcher an Ort und Stelle über die Verhältnisse sich unterrichtet hat, berichtet, daß die Erweiterung nach Maßgabe des vorgelegten Projects als durchaus zweckmäßig und das Bedürfnis dafür anerkannt werden müsse, weil die Hauptfahrgeleise nicht ferner für den Rangirdienst benutzt werden dürfen, auch zu Zeiten lebhaften Verkehrs dafür nicht benutzt werden können, ohne das Aus- und Einfahren von Zügen zu verhindern und Verkehrsstockungen hervorzurufen. Eine im Laufe des Winters auf diese Weise veranlaßte Stockung ist auch die nächste Veranlassung gewesen, diese Erweiterung, welche man preussischerseits für das Budgetjahr 1877/1878 in Aussicht genommen hatte, zur sofortigen Ausführung zu beantragen, damit dieselbe schon im Herbst 1877 dem Verkehr zum Nutzen gereichen könne. — Die Nothwendigkeit der Erweiterung darf daher nicht angezweifelt werden und die Ablehnung des Antrags, welcher bezweckt, in verkehrsreichen Zeiten, also namentlich bei Weiserperren, Verkehrsstockungen vorzubeugen, würde sich nicht rechtfertigen lassen. Die Deputation ersucht daher um die Genehmigung der Position.

2) Anlage des Hauptbahnhofs. (Specbudg. Nr. 2.) Die Ziffern des Vortrags für 1876, der Ausgaben in 1876 und der für 1877 verbleibenden Reste ergeben sich aus dem Specialbudget Nr. 2. Von der vorgetragenen Summe von M. 10,791,493.12 wurden nur M. 700,000 als Jahresbedarf für 1876 in das Generalbudget eingestellt. Davon sind nur M. 240,718.95 verbraucht, und zwar für frühere Landankäufe, welche im vorigen Jahre, jedoch auch nur zum Theil, durch Feststellung des Preises zur Erledigung gebracht sind, M. 218,992.06. Von den übrigen unerheblicheren Ausgaben kommen M. 11,086.48 auf die Bauverwaltung, welche sowohl für den Güter- und Rangirbahnhof als auch für den Personenbahnhof die von der betreffenden Betriebsverwaltung vorgezeichneten Pläne auszuarbeiten hatte. Das für diesen Zweck erforderliche technische Personal ist möglichst eingeschränkt, dasjenige für den Personenbahnhof bisher beschäftigte um die Mitte vorigen Jahres entlassen. Der Contract mit dem für die Leitung des

Baues i. Z. engagierten Architekten, Inhalts dessen ihm ein Honorar von M. 40,000 zukommt, von welcher Summe jedoch bis jetzt nur M. 15,000 ausgezahlt sind, hat noch nicht gelöst werden können.

Für 1877 sind als muthmaßlicher Bedarf M. 400,000 einzustellen, darunter für Grunderwerb M. 310,000. Es handelt sich dabei lediglich um Grundstücke, die bereits früher gekauft und von den Verkäufern dem Staate bereits geliefert sind, bezüglich deren aber die Verhandlungen über den vorbehaltenen Kaufpreis, sei es erst kürzlich abgeschlossen sind, sei es noch schweben. Der Rest wird für in Aussicht stehende Bauausführungen und für die Kosten der Bauverwaltung benötigt. Eingeschlossen sind auch die M. 7000 für unvorhergesehene Fälle, welche die Deputation wiederum zu bewilligen ersucht. Ausgenommen von derselben sind jedoch die nunmehr auf M. 215,000 veranschlagten Kosten der Erweiterung der Reparaturwerkstätte, über welchen Gegenstand die Deputation einen besondern Bericht erstattet.

3) Weferbahn und Bahnhof. (Specbudg. Nr. 3.) Ueber die Verwendung von M. 439.53 aus dem Dispositionsfond von M. 2000 giebt der Bericht des Bauinspectors **Fischer** nähere Auskunft. Die Deputation ersucht wieder um Einstellung von M. 2000 für unvorhergesehene Fälle.

4) Bahnhof in Bremerhaven. (Specbudg. Nr. 4.) Auch hier beantragt die Deputation wieder die Bewilligung eines Dispositionsfonds von M. 4000.

5) Zweigbahn Bremerhaven. (Specbudg. Nr. 5.) Neu beantragt werden zur Verfügung der Deputation M. 1000.

6) Bahn Langwedel-Melzen. (Specbudg. Nr. 6.) In Betreff dieses Specialbudgets darf sich die Deputation darauf beschränken, auf ihren Eingangs erwähnten besondern Bericht und denjenigen des Commissariats Bezug zu nehmen.

7) Verbindung zwischen Haupt- und Hamburger Bahnhof. (Specbudg. Nr. 7.) Zu der für 1876 mit M. 6261.84 vorgetragenen und nicht verbrauchten Summe kommen hinzu eingenommene M. 467 für Grasschnitt und Landpacht und sind daher für 1877 M. 6728.84 vorgetragen.

8) Materiallager. (Specbudg. Nr. 9.) Von den für den Bahnhofsumbau resp. Neubau früher angeschafften Materialien hat nur ein Quantum Mauersteine für andere Staatsbauten verwerthet werden können; alle weiteren Bemühungen sind bisher fruchtlos geblieben.

9) Güterwagen. (Specbudg. Nr. 8.) Von dem diesseitigen Güterwagenpark hat die Königl. Preussische Eisenbahndirection 87 Wagen nach Maßgabe des i. Z. darüber abgeschlossenen Vertrages für M. 252,061.53 übernommen und diesen Betrag am 26. Januar 1877 eingezahlt. Dadurch wird sich der eingestellte Betrag für Verzinsung ermäßigen.

(gez.) **Grave.** (gez.) **H. H. Schröder.**

Bericht, betreffend Erweiterung der Reparaturwerkstatt auf dem Hauptbahnhofe. Anlage 3.

Unter Bezug auf ihre Berichte vom 19. Juni 1874 (Seite 361) und 14. Mai 1875 und die darüber stattgefundenen Verhandlungen, ersucht die Deputation, die Berathung über eine Erweiterung der Reparaturwerkstätte auf dem hiesigen Hauptbahnhof, welche durch Beschluß der Bürgerschaft vom 30. Juni 1875 (Seite 343), anlässlich einer Mittheilung, es könne noch erwogen werden, ob durch Beschränkung des damals vereinbarten Projectes die Kosten der Erweiterung zu ermäßigen seien, ausgesetzt wurde, nunmehr wieder aufzunehmen. Ueber die Zulässigkeit einer Beschränkung und das Maß derselben ist unausgesetzt mit der Kön. Preussischen Eisenbahndirection zu Hannover verhandelt worden. In ersterer Beziehung ist zu bemerken, daß das ursprüngliche Project in seiner Entstehung auf das Jahr 1872 zurückzuführen ist. Damals war der Verkehr in stetiger Zunahme begriffen und jede Verwaltung mußte sich verpflichtet halten, Alles anzubieten, um den Anforderungen des Verkehrs genügen zu können, wozu

in erster Linie die Bereithaltung eines ausreichenden, diensttüchtigen Locomotiv- und Wagenparks gehört. Diesem Erfordernisse konnte damals nur entsprochen werden, wenn die Möglichkeit gegeben war, die vorkommenden Reparaturen ohne Zeitverlust auszuführen, die reparaturbedürftigen Transportmittel binnen kürzester Frist wieder in Dienst zu stellen. Von diesem Gesichtspunkte aus ist i. Z. das Erweiterungsproject für die (Bremer) Werkstätten aufgestellt, welches allen Anforderungen im weitesten Umfange Rechnung trug und einen Kostenaufwand von M. 723,000 erfordert haben würde.

Inzwischen haben die Verhältnisse sich anders gestaltet. Wenn einerseits die Geschäftslagen der letzten Jahre die einstweilige Beiseitstellung aller nicht unbedingt erforderlichen Anlagen zur Folge haben müssen, so sind andererseits, da der Transportverkehr nicht in dem zu jener Zeit erwarteten Umfange sich fortwährend vermehrt hat, die Anforderungen an die Betriebsmittel zu ermäßigen und die Leistungen der Werkstätten verhältnißmäßig weniger in Anspruch zu nehmen. Dazu kommt, daß die jetzt vollendeten ausgedehnten Werkstättenanlagen bei Herrenhausen für die Strecke Hannover-Bremen-Geestemünde geographisch sehr günstig liegen und die Werkstätte in Bremen in außergewöhnlichen Fällen, wenn hier eine Ueberhäufung an reparaturbedürftigen Maschinen eintreten sollte, unterstützen und entlasten können. Endlich erscheint mit Rücksicht darauf, daß eine Centralisirung der Materialverwaltung als nothwendig sich erwiesen hat, die Einschränkung auch der Magazinräume auf hiesigem Bahnhof zulässig und angezeigt. Diese Erwägungen haben dazu geführt, ein verändertes Project aufzustellen, welches sich genau dem Rahmen des ursprünglichen Projects anpaßt, so daß bei steigendem Verkehr und heranretendem Bedarf das reducirte Project jederzeit theilweise oder auch zum vollen Umfange des ersteren erweitert werden kann.

Die nach dem neuen Projecte in Aussicht genommenen Erweiterungsbauten sind aber nach der bestimmten Erklärung der Betriebsverwaltung unumgänglich erforderlich und weitergehende Einschränkungen mit den Anforderungen des Betriebs und Verkehrs nicht vereinbar, da der Strecke Wunstorf-Geeste rund 100 Locomotiven zugewiesen sind, welche stets dienstfähig erhalten werden müssen.

Mit der Errichtung eines neuen Werkstättengebäudes steht die Herstellung der Nebenanlagen in untrennbarer Verbindung und die Errichtung eines Holzmagazins muß als dringendes Bedürfniß um so mehr bezeichnet werden, da von der Vergrößerung des Magazinegebäudes Abstand genommen wird. Die Einzelheiten des demgemäß abgeänderten, beschränkten Projects ergeben sich aus den beifolgenden Zeichnungen und den anliegenden Berichten nebst Kostenanschlag des Bauinspector **Fischer**. Deputationsseitig ist zu diesen Vorlagen nur zu bemerken, daß in dem Kostenüberschlag bei den einzelnen Positionen die betreffenden Zahlen des Anschlages vom 1. Mai 1875 des leichteren Vergleichs wegen vor die Linie gestellt sind und daß der, auch von dem Oberbaudirector **Franzius** empfohlene Antrag auf Uebertragbarkeit der einzelnen Positionen innerhalb der Gesamtsumme zu genehmigen sein wird.

Nachdem der preußische Herr Handelsminister das revidirte Project bereits genehmigt hat, ersucht die Deputation, über die Ausführung desselben nunmehr Beschluß fassen und dafür M. 215,000 auf das Specialbudget, Anlage des Hauptbahnhofs, bewilligen zu wollen. Zu dem Beschluß der Bürgerschaft vom 26. Mai 1875 (Verhandlungen S. 262) gestattet sich die Deputation, in Ergänzung der Senatemittheilung vom 11. Juni 1875 (S. 277) noch Folgendes anzuführen.

Das von Bremen für die in § 18.7 des Vertrages wegen Anlage der Geestebahn bezeichneten Anstalten auf hiesigem Bahnhof einseitig aufgewendete Anlagecapital, welches zur Hälfte von Preußen mit 4 % verzinst und daher zum ganzen Betrage in der Betriebsabrechnung der gemeinschaftlichen Bahn Wunstorf-Geeste gutgerechnet wird, beträgt M. 898,809. Der ideelle Antheil der Wunstorf-Geeste-Bahn an den Betriebsvorräthen der Staatsbahn, wofür bremischerseits ein Einschuß nicht geleistet ist, beträgt nach dem Rutzkilometerverhältniß von 20,000 für 1875 dagegen M. 1,467,551 und wird ebenfalls mit 4 % verzinst (§ 18.8 des Vertrages). Das Mehr oder Weniger des nach demselben Verhältniß ermittelten Antheils der Bremen-Geeste-Bahn an dem gesammten Betriebsmaterial

gegenüber dem wirklich geleisteten Einschuß wird mit $3\frac{1}{2}\%$ gegenseitig verrechnet (Nr. 1 der Uebereinkunft zum § 14 und 15 des Vertrages vom 14. April 1845); für 1875 war seitens der Bremen-Geeste-Bahn zu wenig eingezahlt *M.* 1,574,445.18, wofür die Betriebsabrechnung à $3\frac{1}{2}\%$ mit *M.* 55,106 belastet ist.

Es kann hiernach vom diesseitigen Standpunkte aus keineswegs angezeigt erscheinen, auf eine Aenderung der vertragsmäßigen Zinssätze hinzuwirken, da wie bisher so auch ferner, Bremen in der Regel einen Zinsenbetrag aus der Betriebsabrechnung herausbezahlen wird.

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

Bericht des Bauinspectors Fischer.

Unteranf. 1.

Da von der Herstellung einer größeren Reparaturwerkstatt nach dem im Jahre 1875 bearbeiteten Projecte abgesehen und nur eine weniger umfangreichere Erweiterung beabsichtigt wird, beehre ich mich, das dem entsprechende Project in 17 Blatt Zeichnungen nebst Erläuterungsbericht und Kostenüberschlag vorzulegen.

Die Grunddisposition für die früher beabsichtigte Vergrößerung hat auch in dem reducirten Projecte beibehalten werden können, so, daß wenn das Bedürfniß fernerer Erweiterung eintreten sollte, diese ohne Schwierigkeit möglich bleibt. Daher haben auch die früheren Zeichnungen größtentheils wieder benutzt werden können, in der Art, daß diejenigen Anlagen, deren Ausführung beantragt wird, und die von dem Herrn Handelsminister beliebten Abänderungen einzelner Constructionstheile mit rother Farbe in dieselben eingetragen sind.

Aus dem Erläuterungsberichte ergibt sich, in wie weit von früher in Aussicht genommenen Bauwerken ganz abgesehen werden kann, wie und in welchem Maaße andere Bauwerke erheblich abgeändert und eingeschränkt sind, andere dagegen unverändert beibehalten werden müssen. Aus dem Kostenüberschlage ist ersichtlich, welche Geldbeträge voraussichtlich aufzuwenden sind. Letzterer ist conform dem von mir mit Bericht v. 1. Mai 1875 vorgelegten Ueberschlage aufgestellt, so daß ein Vergleich der einzelnen Positionen leicht ist. Die Beträge sind übrigens nur durch generellen Ueberschlag ermittelt und daher ist die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, daß bei der Ausführung einzelne Positionen als zu hoch, andere als zu gering sich erweisen können. Ich muß daher um die Genehmigung der Uebertragbarkeit der einzelnen Positionen innerhalb der Gesamtsumme von *M.* 215,000 nachsuchen.

Erläuterungsbericht.

In den 17 Blatt Zeichnungen sind diejenigen baulichen Anlagen, deren Ausführung zunächst als nothwendig bezeichnet werden muß, mit rother Farbe eingetragen und ergibt sich hieraus, daß eine wesentliche Einschränkung des Projectes, gegenüber dem im Jahre 1875 in Aussicht genommenen Erweiterungsprojecte wird stattfinden können.

Ueber die einzelnen Bauwerke sind mit Bezug auf meinen Bericht vom 1. Mai 1875 und dem zugehörigen generellen Kostenanschlage (Seite 249. 1875) folgende Abänderungen gegen das frühere Project zu verzeichnen:

1) Das Magazinegebäude, veranschlagt zu *M.* 112,200 wird nicht gebaut, da das alte Magazin nebst Kupferschmiede und Gelbgießerei an der jetzigen Stelle unverändert verbleibt.

2) Die Verlängerung der Dreherei, welche durch die Beseitigung des jetzigen Magazins bewirkt werden sollte und wofür die Kosten zu *M.* 17,400 veranschlagt waren, wird jetzt in der Weise bewirkt, daß durch Beseitigung der Wand zwischen der jetzigen Dreherei und der Kesselschmiede letzterer Raum zu der Dreherei hinzugezogen und dadurch diese um 7,93 m verlängert wird. Die Kosten für diese Veränderung werden *M.* 750 betragen. Die in Wegfall kommende Kesselschmiede wird in dem nordwestlichen Theile der zu erbauenden Locomotiv-reparaturwerkstatt wieder hergerichtet.

3) Die Locomotiv-reparaturwerkstatt, welche früher für 26 Stände projectirt und zu *M.* 195,000 veranschlagt war, wird nur in der Größe für 8 Stände

gebaut und sind die Kosten einschließlich Kesselschmiede und Raum für Maschinenreparaturen auf *M.* 85,750 berechnet.

4) Von der Vergrößerung des alten hannoverschen Maschinenhauses, veranschlagt zu *M.* 37,560, wird abgesehen und ist nur die Beseitigung eines Locomotivstandes und des an den Schuppen grenzenden Gebäudetheiles, sowie die Ausführung einer neuen Giebelwand an dem bestehenbleibenden Schuppen mit einem Aufwande von *M.* 15,000 in Aussicht genommen.

5) Der Ausbau eines Wasserstationsgebäudes, veranschlagt zu *M.* 72,600 wird unterbleiben.

6) Als Holzmagazin, für dessen Herstellung *M.* 15,012 veranschlagt waren, kann ein vorhandener hölzerner Schuppen Verwendung finden und werden, die baupolizeiliche Genehmigung für den Wiederaufbau dieses Schuppens an der projectirten Stelle vorausgesetzt, die Kosten für diese Ausführung *M.* 10,000 betragen.

7) Das Abortgebäude, veranschlagt zu *M.* 3,276, wird auch nach dem neuen Projecte erforderlich sein, und sind die Kosten speciell zu *M.* 3,500 berechnet.

8) Die Einfriedigungen werden in der früher in Aussicht genommenen Ausdehnung zu beschaffen sein und sind die Kosten von *M.* 1,584 unverändert in Ansatz gebracht. Specielle Projecte dieser Anlage liegen zur Zeit noch nicht vor, da erst nach Vollendung der Hochbauten mit Sicherheit beurtheilt werden kann, in welcher Weise und in welcher Lage die einzelnen Strecken auszuführen sein werden.

9) Statt der früher vorgesehenen 2 Drehscheiben zum Kostenbetrage von *M.* 30,000 ist nur eine kleine Drehscheibe für *M.* 11,000 zu beschaffen. Eine specielle Zeichnung zu dieser Drehscheibe ist nicht beigelegt, da dieselbe nach der gewöhnlichen Constructionsweise hergestellt werden wird, vielleicht auch eine ältere zur Zeit disponible Drehscheibe wird Verwendung finden können.

10) An Gleisen, veranschlagt zu *M.* 48,081, ist dem verkleinerten Projecte entsprechend nur eine Gesamtlänge von etwa 750 lfd. m zu einem Kostenbetrage von *M.* 14,000 erforderlich.

11) Die Arbeiterwohnungen fallen aus.

12) Für Erdarbeiten zur Aufhöhung des Platzes und Beschaffung des für die Fundamentirungen erforderlichen Sandmaterials, sind statt früher *M.* 82,687.50 jetzt nur *M.* 27,500 erforderlich.

13) Für Pflasterungen incl. Sandbettung sind statt früher veranschlagter *M.* 25,920 jetzt nur *M.* 15,000 aufzuwenden.

14) Für Hauptentwässerungsanäle sind *M.* 13,680, wie früher veranschlagt, da die Länge der Canäle bis zu dem nächsten Entwässerungsgraben unverändert bleibt.

15) Für Nebencanäle werden wie früher *M.* 675 erforderlich sein.

16) Ein Trinkwasserbrunnen, veranschlagt zu *M.* 630, fällt aus.

17) Ein Schuppen für Oberbaumaterial, veranschlagt zu *M.* 13,338, braucht nicht gebaut zu werden, weil der Maschinenreparaturschuppen erheblich kürzer ausgeführt wird und deshalb die alten Materiallagerschuppen erhalten bleiben können.

18) Ein Schuppen für disponible alte Materialien, veranschlagt zu *M.* 8,262, ist ebenfalls nicht erforderlich, weil der alte Schuppen aus dem sub Nr. 17 angegebenen Grunde erhalten bleibt.

19) Für Planiren des Platzes, Pflasterungen auf demselben und Einfriedigung, veranschlagt zu *M.* 4,800, sind keine Kosten aufzuwenden, weil der jetzige Materiallagerhof von dem Erweiterungsbau noch unberührt bleibt und daher in dem jetzigen Stande erhalten werden kann.

20) Für Transport der Vorräthe nach den neuen Schuppen, veranschlagt zu *M.* 1500, sind jetzt keine Kosten aufzuwenden, weil die alten Schuppen unverändert belassen werden können.

21) Für Bauleitung und Bureaukosten ist dem verkleinerten Projecte entsprechend der Betrag von *M.* 15,726 auf *M.* 6,187 reducirt.

22) Für Insgemeinkosten, Ueberschreitung einzelner Positionen und Unvorhergesehenes, früher zu *M.* 22,888.50 veranschlagt, sind jetzt nur *M.* 10,194 in Ansatz gebracht.

Die Gesamtkosten ermäßigen sich demnach von *M.* 723,000 auf *M.* 215,000.

Genereller Kostenaufschlag.

Mk. 112,200.—	1) 1 Magazingebäude mit Kupferschmiede u. wird nicht ausgeführt.	Mk. ———.—
" 17,400.—	2) Für Verlängerung der Dreherei um 7,93 m durch Beseitigung einer Wand und anderweitige Substruction des Dachstuhles	" 750.—
" 195,000.—	3) Errichtung einer Maschinenreparaturwerkstatt für 8 Stände nebst Kesselschmiede u.	" 85,750.—
" 37,560.—	4) Neue Abflußwand an dem alten hannoverschen Locomotivschuppen und Abbruch des jetzigen Anbaues	" 15,000.—
" 72,600.—	5) Ausbau eines Wasserstationsgebäudes unterbleibt	" ———.—
" 15,012.—	6) 1 Holzmagazin aus einem vorhandenen disponiblen Schuppen herzustellen	" 10,000.—
" 3,276.—	7) 1 Abortgebäude mit 8 Sitzen	" 3,500.—
" 1,584.—	8) Einfriedigung des Werkstättenhofes	" 1,584.—
" 30,000.—	9) Drehscheibe, 7 m Durchmesser, einschließlich Fundament und Oberbau	" 11,000.—
" 48,081.—	10) Gleise	" 14,000.—
" ———.—	11) 20 Arbeiterwohnungen fallen aus	" ———.—
" 82,687.50	12) Erdarbeiten zur Aufhöhung und Sandanfuhr zu den Fundamentirungen	" 27,500.—
" 25,920.—	13) Pflasterungen in Höfen und einzelnen Gebäudetheilen	" 15,000.—
" 13,860.—	14) Hauptentwässerungscanäle	" 13,860.—
" 675.—	15) Nebencanäle und Abfallschächte	" 675.—
" 630.—	16) Trinkwasserbrunnen fällt aus	" ———.—
" 13,338.—	17) Schuppen für Oberbaumaterial fällt aus ..	" ———.—
" 8,262.—	18) Schuppen für alte Materialien fällt aus ..	" ———.—
" 4,800.—	19) Planiren, Pflasterung und Einfriedigungen für 17 und 18 desgl.	" ———.—
" 1,500.—	20) Transport der Vorräthe in die neuen Schuppen desgl.	" ———.—
" 15,726.—	21) Für Bauleitung und Büreaufkosten	" 6,187.—
" 22,888.50	22) Für Insgemeinkosten u. s. w.	" 10,194.—
Mk. 723,000.—	Summa Mk. 215,000.—	

Bericht des Bauinspectors Fischer.

Unterantl. 2.

Zum Rechnungsabluß über die 1876 für „Außerordentliche Verwendungen“ ausgeführten Arbeiten beehre ich mich folgende Erläuterungen vorzutragen.

I. Anlage des Hauptbahnhofes Bremen. Für die Uebernahme eines von der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft errichteten Güterschuppens ist aus dem für 1876 reservirten Fonds von Mk. 360 eine fällig gewordene Caution von Mk. 354.40 bezahlt.

Aus dem Fond für unvorhergesehene Fälle, Mk. 7000, sind Druckregulatoren an den Gasleitungen, Veränderung der Gasleitung für die Restaurationsräume, Wasserleitung zum Hauptzollamtsgebäude und zu den Wirthschaftsräumen des Restaurateurs, eine Bude als Bureau für die Stationsassistenten, eine Weichenstellerbude am Nordende des Bahnhofes, die Vergrößerung von 4 Weichenstellerbuden, Verbesserung der Aborte III. und IV. Classe im Hauptgebäude und der Pissoirs neben dem Güterschuppen Nr. 1 und Zudeckung eines Schmutzwassergerinnes beschafft. Dafür sind einschließlich einer fällig gewordenen Caution Mk. 3585.45 verausgabt.

II. Anlage der Weserbahn und des Weserbahnhofes. Die Schieebarriere am Doventhorsteinnwege ist vollendet. Aus dem Fond für „Unvorhergesehene Fälle“ sind ein Prellbock, Kilometersteine, verbesserte Vertheilung der Gaslaternen an der Gleisseite des Güterschuppens Nr. 3 und Bekleidung eines Theiles der Giebelwand des hölzernen Güterschuppens Nr. 4 für M. 439.50 beschafft. M. 50 sind zur Bezahlung einer von der Betriebsverwaltung noch zu erwartenden Rechnung zu übertragen.

III. Anlage des Bahnhofes Bremerhaven. Von dem Fond für „Unvorhergesehene Fälle“ pro 1875, aus welchem ein Rest von M. 3979 übertragen war, sind die seitens der Betriebsverwaltung für von ihr beschaffte Ausführungen aus dem Vorjahre noch rückständigen Rechnungen bezahlt.

Aus demselben Fond für 1876 sind Instandsetzung zweier Büreaus im Güterschuppen Nr. 2c, Vervollständigung des Inventars derselben, Veränderung der Gasleitungen in den Güterschuppen Nr. 4a, 4b und 2a, ein Schrank für die Kunstschlösser der Zollverwaltung und Druckregulatoren an den Gasleitungen beschafft. Da ein Theil dieser Ausführungen seitens der Betriebsverwaltung erfolgt und die Abrechnung noch nicht vollständig erledigt ist, so sind M. 1000 wieder vorzutragen.

IV. Anlage der Zweigbahn Geestemünde-Bremerhaven. Aus dem Fond für unvorhergesehene Fälle sind 117,6 laufende Meter Latteneinfriedigung und Bepflanzen von Einfriedigungen beschafft. Für etwa erforderliche werdendes Nachpflanzen und für einige von der Betriebsverwaltung noch zu erwartende Rechnungen ist der Rest von M. 569.57 wieder vorzutragen.

V. Von den Anlagen für die Bahn Langwedel-Uelzen auf dem Hauptbahnhofe sind 1. für das Uebernachtungsgebäude die Betriebsrechnungen bezahlt und M. 713.65 für eine fällig werdende Caution wieder vorzutragen. — Die definitive Kohlenbühne ist noch nicht in Angriff genommen, weil der Platz erst bei dem Hauptumbau disponibel wird. Die bewilligten M. 20,000 sind wieder vorzutragen. — Die eiserne Drehbrücke für die Drehscheibe ist noch nicht in Angriff genommen, weil erst gegen Ende des Jahres eine Vereinbarung mit den Betriebsverwaltungen wegen Außerdienststellung der vorhandenen Anlage herbeigeführt werden konnte. Die Ausführung wird im Sommer 1877 erfolgen. — Die aus dem Dispositionsfond beschaffte Vergrößerung der Wohnung im Uebernachtungsgebäude ist vollendet.

VI. Materiallager. Der erzielte Ueberschuß, M. 5051.4, ist durch den Erlös von unbrauchbaren Materialien, sowie durch einen geringen Preisaufschlag auf die an die einzelnen Baufonds abgegebenen neuen Materialien entstanden.

Anlage 4.

Bericht über die Bahn Langwedel-Uelzen.

Auf Grund des anliegenden Commissariatsberichts ist in das Specialbudget der außerordentlichen Verwendungen Nr. 6, Bahn Langwedel-Uelzen, für 1877 eingestellt:

1) Bauausführung, Rest früherer Bewilligungen.....	M. 160,160.75	
Mehrbedarf	" 85,000.—	M. 245,160.75
2) Ergänzungen 1876, Restverwaltung einschließlich M. 9,504.14 rückständig aus 1875	"	17,955.76
3) Ergänzungen 1877 bewilligt	"	27,000.—
4) Beamtenwohnungen an Stationen, Restverwaltung	"	1,071.69
5) Dispositionsfond für 1877	"	30,000.—
6) Für 7 Wärterwohnhäuser, beantragt.....	"	37,800.—
		M. 358,988.20
7) Anlagen auf dem Hauptbahnhof, Restverwaltung	"	33,613.65
		M. 392,601.85

Der erneuerte Antrag auf Bewilligung von M. 37,800 (unter No. 6) für die Herstellung von 7 Wärterwohnhäusern, die durch Beschluß vom 14./22. Novbr. 1876 (Verhandlungen 389 u. 403), abgelehnt wurde, ist in dem Commissariatsbericht ausreichend motivirt. Die betriebsführende Verwaltung ist, wie die Deputation hervorheben darf, nicht geneigt, überflüssige Anlagen vorzuschlagen, anderseits aber vorzugsweise in der Lage, die Betriebsanforderungen zu erkennen und Mißständen abhelfen zu müssen. Die etwaige Verantwortlichkeit für Betriebsstörungen, welche in Folge der unterlassenen Ausführung von als notwendig bezeichneten Wärterwohnhäusern eintreten möchten, hat das Directorium durch die wiederholte Beantragung derselben, jedenfalls von sich abgewälzt. Die Deputation muß davon abrathen, daß der bremische Staat, als Bahneigenthümer, diese Verantwortlichkeit auf sich nehme und kann daher nicht umhin, ihrerseits das Ersuchen des Commissariats zu befürworten und zu bitten, nunmehr die Erbauung der 7 Wohnhäuser zu beschließen.

Zu Bemerkungen über die anderen Positionen liegt kein besonderer Anlaß vor. Die Deputation glaubt aber mit dem Commissariat erwarten zu dürfen, daß der als Mehrbedarf in Nr. 1 eingestellte Betrag ausreichen wird, die Anlagekosten der Bahn zu decken, abgesehen von den alljährlich wiederkehrenden Ergänzungsbauten und der voraussichtlich einer nicht nahen Zukunft vorbehaltenen Ausbildung der Bahnhöfe zu Uelzen und Langwedel durch Herstellung definitiver Stationsgebäude an Stelle der jetzigen provisorischen Anlagen.

Die Ausgaben für die Bahn mit Zubehör betragen bis Ende 1876 M. 8,979,873.45; für Ergänzungen und Wohngebäude (zu Langwedel und Münster) sind M. 156,499.74; für Anlagen auf dem Hauptbahnhofe, welche indeß größtentheils dem ganzen Betriebe dienen, M. 469,897.22 ausgegeben, in Summa M. 9,606,270.41.

Der Verkehr der Strecke ist wie folgt anzugeben:

1876	Personen	Einnahme M.	Güter No.	Einnahme M.	Total M.
Januar	7,794	13,506	13,159,010	87,866	101,372
Februar	6,713	11,505	11,395,740	66,542	78,047
März	9,657	15,864	10,357,530	70,115	85,979
April	11,222	16,890	9,217,580	58,791	75,681
Mai	12,754	25,447	8,674,380	52,887	78,334
Juni	12,656	25,192	8,896,910	56,994	82,186
Juli	13,031	24,282	7,430,280	48,766	73,048
August	12,702	25,454	7,738,500	50,069	75,523
September	10,543	22,524	8,812,650	73,220	95,744
October	11,755	22,259	9,276,200	70,197	92,456
November	8,966	14,908	12,058,740	82,139	97,047
December	9,120	14,206	11,922,850	78,229	92,435
Summa	126,913	232,037	118,940,370	795,815	1,027,852
gegen 1875.	126,507	245,283	115,522,145	756,157	1,001,440
in 1876 ...	+ 406	- 13,246	+ 3,418,225	+ 39,658	+ 26,412

Das Bremen zustehende eine Drittel der Bruttoeinnahme für das Jahr beträgt einschließlich der Nebeneinnahmen für Miethen u. s. w. und gemäß der definitiven Abrechnung des Vorjahrs M. 354,122.75, womit das bis Ende 1876 aufgewendete Anlagecapital mit 3,686 % verzinst ist. — Im Jahre 1875 beliefen sich die Gesamtbruttoeinnahme der Bahn auf M. 1,059,225.40, die Betriebsausgaben auf M. 980,744.53.

(gez.) Grave. (gez.) H. H. Schröder.

Bericht des Commissariats.

Der Deputation berichtet das unterzeichnete Commissariat über die für den Bau der Uelzen-Langwedeler Eisenbahn bewilligten, verausgabten und noch erforderlichen Geldbeträge das Folgende:

		Bewilligt		Ausgegeben		Bedarf 1877	
		M.	S.	M.	S.	M.	S.
Es sind:							
Für Tit. I. Grunderwerb	953,478.82						
Nachbew. S. 257, 279							
am 23./28. Juni 1876	89,555.38						
		1,043,034	20	1,001,185	63	41,000	—
Für Tit. II—XIII. Bauausführung.....	6,360,000.—						
Davon ab das Abgebot d. Deutschen Union-Bank zu Berlin (cfr. Vertrag vom 12./19. Juni 1871)	690,000.—						
		5,670,000	—	5,670,000	—	—	—
Für Tit. XV. 1. Vorarbeiten.....	84,000			73,322	89	—	—
" " XV. 2. Verwaltungskosten....	275,000			283,589	54	2,500	—
" " XVI. 1. Bahnhof Uelzen.....	790,000			700,305	12	175,000	—
" " XVI. 2. Bahnhof Langwedel...	725,000			723,231	46	2,000	—
" " XVI. 3. Außercontractl. Mehrarbeiten.....	567,760.—						
Davon ab das Abgebot der nach dem Vertrage vom 12./19. Juni 1871 der Deutschen Union-Bank zu Berlin übertr. Arbeiten	14,760 —						
		553,000	—	528,238	81	24,660	75
	Bewilligt....	9,140,034	20	8,979,873	45		
	Ausgegeben..	8,979,873	45	—	—		
	Erforderlich..	—	—	—	—	245,160	75
	Bleiben zur Verwendung..	160,160	75	—	—	160,160	75
Es sind demnach für den Bedarf des Jahres 1877 neu in das Budget einzustellen.....						85,000	—

Die für Herstellung von Dienstwohnungen und Ergänzungen an der Bahnstrecke, sowie für Anlagen auf dem Hauptbahnhofe in Bremen bewilligten Summen sind in dieser Zusammenstellung nicht aufgenommen.

Zu den einzelnen Positionen wird bemerkt:

Tit. I. Grunderwerb. Der eingestellte Betrag wird zur Deckung der Kosten noch schwebender Prozesse und der Abrechnung mit dem Magistrat der Stadt Uelzen vermuthlich ausreichen. Ein Theil der Kosten für das zur Anlage des Bahnhofes Uelzen erworbene Land ist unterm 23./28. Juni 1876 bewilligt und bezahlt. Sollten einzelne gegen die Höhe der gezahlten Entschädigung angestrebte Prozesse zu unserem Nachtheil entschieden und fernere Kosten erforderlich werden, so behalten wir uns vor, darüber besonderen Bericht zu erstatten.

Tit. XV. 2. Verwaltungskosten. Für etwa noch erforderliche Aufsichts- und Reisekosten, sowie für Zeichenhilfe sind M. 2,500 aufgenommen.

Tit. XVI. 1. Bahnhof Uelzen. Vor einigen Tagen ist die Abrechnung für Anlage des Bahnhofes Uelzen von Magdeburg eingegangen. Dieselbe bedarf noch einer Revision. Angegeben sind als noch von Bremen zu zahlen M. 124,000. Hinzu würden die zur vollständigen Fertigstellung des Bahnhofes muthmaßlich noch erforderlichen Kosten von M. 25,000 und für die Bahnhofsweg-Unterführung von M. 20,000, sowie Zinsen zu 5% für etwa 1 Jahr zu rechnen sein, so daß mit rund M. 175,000 auszukommen sein wird, von denen M. 90,000 noch bis-

ponibel sind und M. 85,000 als neu hinzukommend ins Budget haben eingestellt werden müssen.

Tit. XVI. 2. Bahnhof Langwedel. Es sind M. 2000 als erforderlich angenommen. Der Betrag wird für geringe Ausbesserungen des zu Beamtenwohnungen hergestellten vormal's Lührs'schen Hauses, sowie zur Erstattung der Kosten für angeschaffte Inventarien, worüber die Abrechnung mit dem Directorium in Magdeburg noch schwebt, nöthig werden.

Tit. XVI. 3. Außercontractliche Mehrarbeiten. Auch hier steht eine Verständigung mit dem Directorium in Magdeburg bezüglich der zur Ausrüstung der Expeditionslocale der 9 Bahnhöfe an der Strecke u. s. w. gelieferten Inventariestücke noch aus. Hierfür, für kleine Nacharbeiten und zur vollständigen Fertigstellung und ersten Unterhaltung des südlich der Bahn bei Km. 67,5 bis 69,0 angelegten Parallelweges ist der eingestellte Betrag von M. 24,660.75 erforderlich.

Herstellung von Dienstwohnungen. Zur Ausrüstung der im Laufe des Jahres 1875 hergestellten Dienstgebäude sind im verflossenen Jahre noch einige Defen beschafft und ist zur vollständigen Abrechnung mit Magdeburg der Betrag von M. 1071.69 für 1877 vorgetragen. Aus den im vorjährigen Bericht (Verhandlungen 96) angegebenen Gründen kann der Restbetrag von M. 38,700 zurückgestellt werden.

Ergänzungsbauten. Von dem 1874 und 1875 bewilligten Betrage für Ergänzungsbauten sind M. 6256.61 verausgabt. Der verbleibende Restbetrag von M. 9504.14 ist zur Anlage einer Maschinenvorrichtung für die Wasserstation in Ebstorf, sowie zur Herstellung von Schneezäunen noch erforderlich. Es ist zur Vermeidung mehrerer Ueberträge aus den Vorjahren dieser Betrag dem Vortrage von den Ergänzungsbauten 1876 hinzugerechnet.

Von den für 1876 bewilligten M. 28,600 sind im Laufe des Jahres M. 20,148.38 verwendet, somit M. 8451.62 und zuzüglich der obigen M. 9504.14 im Ganzen M. 17,955.76 für 1877 vorzutragen.

Auf die zur Disposition gestellten M. 30,000 sind folgende Anlagen und Bauten zum Gesamtbetrage von M. 5152.62 angewiesen.

Für verbleibende kleinere Verbesserungen auf den Bahnhöfen Bremen und Langwedel M. 31.03, für bessere Befestigung der Böschungsegel zc. an der Auebrücke, Schwienabrücke und Derzabrücke M. 480.23, für Umlegung des Durchlasses in der Wegunterführung in Km. 91,3 bis 91,4 = M. 208.50, gründliche Reparatur der Reinigungsgruben vor dem Locomotivschuppen auf dem Bahnhofe Bremen M. 601.53, erstattete Caution auf die Herstellung einer Beamtenwohnung im Uebernachtungsgebäude auf Bahnhof Bremen M. 367.11, Aufbringung von Lehm und Kohlen Schlacken auf die Wegerampen in Km. 46,3, zur Vermeidung von gerichtlichen Klagen M. 287.92, Erstattung der Kosten für Ausrüstungsgegenstände in der Filialwerkstätte zu Bremen M. 1537.05, für Regulirung des Flußbettes und Befestigung der Ufer der Aue bei Tiegen in Km. 49 = M. 1639.25.

Der Rest von M. 24,847.38 ist abzusetzen, dagegen für unvorhergesehene Erfordernisse wieder die Einstellung eines Verfügungsfonds von M. 30,000 für 1877 zu beantragen.

Für Ergänzungsbauten in 1877 sind nur M. 27,000 genehmigt. Das Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft hat nichts dagegen einzuwenden, daß aus dem Verzeichniß der Vorschläge (Verhandl. 1876, S. 390) die Titel I. 6, Cultivirung der Schutzstreifen mit M. 6000, Titel I. 7 Bepflanzen von Ausschachtungen mit M. 2000, auch von Titel II. 2, Schneezäune, in Betracht des milden Winters, M. 5000, sodann bei anderen Positionen M. 2000, zusammen M. 15,000 abgesetzt werden, richtet aber das dringende Ersuchen an das Commissariat, die Bewilligung von M. 37,800 für den Bau von 7 Wärterwohnhäusern thunlichst herbeizuführen. Das Commissariat erlaubt sich daran zu erinnern, daß bereits in seinem Bericht vom 25. Februar 1876 (S. 96) darauf hingewiesen ist, es werde von der Herstellung von Wohngebäuden für Stationsbeamte wahrscheinlich abgesehen, dafür aber die Errichtung von Bahnwärterhäusern beantragt werden. Bei einem Bahnbau läßt es vor Beginn

des Betriebes sich niemals übersehen, welche Mängel oder Unterlassungen bei der ersten Anlage gemäß der Erfahrung während des Betriebes werden verbessert oder nachgeholt werden müssen und auf Kosten des Neubaus noch zu beschaffen sind. Die Herstellung von Wärterwohnhäusern pflegt zunächst auf das Neueste beschränkt zu werden, weil man erwartet, daß die Wärter in der Nähe der Bahn Unterkunft finden werden; es sind daher an der Uelzen-Langwedeler Bahn von 97 Wärterstationen nur 47 mit Wohnungen an solchen Stellen, wo ein Unterkommen für die Wärter von vornherein als absolut unmöglich zu betrachten war, versehen. Damit ist aber, wie sich nun herausgestellt hat, dem Bedürfnis nicht Genüge geleistet. Die in der Gegend zwischen Uelzen und Langwedel berührten Ortschaften liegen theilweise erheblich entfernt von der Bahn, theilweise bestehen sie nur aus wenigen Ackerhöfen, deren Besitzer nur sehr ungern an die Bahnwärter Wohnungen abgeben. Im ersteren Falle müssen nun die Wärter Morgens vor und Abends nach dem Dienste erheblich weite (oft 5—6 Kilometer) Entfernungen auf im Winter grundlosen oder mit Schnee bedeckten Feld- und Haidewegen zurücklegen, wodurch dieselben ermüdet werden und im Dienst leicht schläfrig und unzuverlässig sind. Im andern Falle sind die als Bahnpolizeibeamte angestellten Wärter von denjenigen Ackerbesitzern, mit welchen resp. deren Leuten in bahnpolizeilicher Beziehung sie häufig zu thun haben, nicht unabhängig, weil sie fürchten müssen, ihre Wohnungen zu verlieren, wenn Bahnpolizeicontraventionen von ihnen zur Anzeige gebracht werden.

Derartige Zustände können auf die Dauer aus naheliegenden Betriebs- und bahnpolizeilichen Rücksichten unmöglich geduldet werden. Das Commissariat muß sich daher für verpflichtet halten, die Deputation angelegentlichst anzufragen, noch nachträglich den für Herstellung der 7 Bahnwärterwohnhäuser in Anschlag gebrachten Betrag von M. 37,800 der höheren Genehmigung zu unterbreiten und für 1877 zur Verfügung zu stellen.

(gez.) **Buff.**

Anlage 5.

Budgetbericht der Deputation für die Gas- und Wasserwerke.

Bezüglich des diesjährigen Budgets erlaubt sich die Deputation Folgendes zu berichten:

Zu Specialetat Nr. 11 Ausgabe I. Gemeinschaftliche Verwaltung hat die Summe durch die dem Bureauvorstande 1876 bewilligte Gratification, durch einige Alterszulagen u. s. w., und durch das im vorigen Budget unrichtiger Weise unter IV. „Materiallager und Werkstättenbetrieb“ einbegriffene Gehalt des Lagermeisters Mai eine Erhöhung um M. 2500 gegen den Anschlag für 1876 erfahren.

Titel II. Betrieb der Gasanstalt bleibt um mehr als M. 100,000 unter dem Anschlage für 1876, weil in letzterem die Zunahme der Production überschätzt, und weder ein so starkes Weichen der Kohlenpreise, noch die eingetretene Verbesserung der Betriebsergebnisse vorhergesehen war: Factoren, welche berücksichtigt sind. Der Posten für Unterhaltung der Gebäude zc. erscheint ungewöhnlich hoch, weil darauf M. 23,400 der für Kohlenschuppen und neue Dächer veranschlagten Baukosten als ursprünglicher Neuwerth der vorhandenen Dächer, sowie einige andere durch die noch rückständigen Erweiterungsanlagen bedingte analoge Kosten baulicher Veränderungen zu buchen sind; auch wird dieses Conto (schon seit vorigem Jahre) mit den Unterhaltungskosten der Werkzeuge belastet, welche früher nach einer nicht consequent durchzuführenden Trennung zum Theil auf Fabricationskosten gebucht wurden.

ad III. Betrieb der Wasserwerke. Obwohl weder das für 1876 veranschlagte Förderungsquantum noch die angelegte Ausgabe ganz erreicht ist, muß es doch rathsam scheinen, das diesjährige Quantum und die Betriebskosten wiederum etwas höher zu schätzen, weil der Wasserverbrauch bekanntlich in hohem Maße von der nicht vorherzusehenden Witterung des Sommers abhängt.

Unter IV. Materiallager und Werkstättenbetrieb, sind die Ergebnisse des Vorjahres, in welchem der veranschlagte Umfang der Arbeiten bei weitem nicht erreicht wurde, zu Grunde gelegt.

Unter V. sind für Unvorhergesehenes die gewöhnlichen Posten mit M. 20,000 eingestellt.

Zu Specialbudget Nr. 10, I. Erweiterung der Gasanlagen, bezieht die Deputation sich im Wesentlichen auf den anliegenden Bericht des Directors. Die Kosten der sub 1 bis 4 enthaltenen Bauten, welchen die Bürgerschaft im Allgemeinen und unter Vorbehalt genauerer Vorlagen bereits im vorigen Jahre (Bhdl. pag. 186) zugestimmt hat, und zu welchen die Zeichnungen Blatt I. bis VIII. gehören, sind nunmehr von den Beamten der Baudputation veranschlagt, welche letztere sich mit den Plänen und mit Uebernahme der Ausführungen einverstanden erklärt hat. Wie dringlich namentlich die Herstellung der unter 1 und 2 benannten Bauten ist, erhellt aus der Thatfache, daß im letzten Monate nicht allein ein Theil des Dachs vom Retortenhause I., sondern auch der größte Theil der Kohlenschuppendächer eingestürzt ist, und weitere Theile dem Einsturz drohen, und aus dem Berichte des Directors wird nicht minder die Nothwendigkeit und wirthschaftliche Nützlichkeit der unter 3 und 4 beantragten Kohlenwage und Umfassungsmauer entnommen werden.

Die übrigen unter 5 bis 10 enthaltenen Anlagen und Einrichtungen sind theils durch die Nothwendigkeit geboten, mit dem Betriebe eines industriellen Unternehmens den Fortschritten der Technik zu folgen, um der daraus erwachsenden Vortheile theilhaftig zu werden; theils sind sie, als Ergänzungen bereits gemachter oder begonnener Anlagen, erforderlich, um die seit 1875 in Ausführung begriffene Erweiterung und Umgestaltung der Gasanstalt zu einem fertigen Abschlusse zu bringen; oder endlich sie bilden, wie unter 10 die „Ausdehnung des Röhrennetzes“, das nicht minder durch die Pflichten gegen die Anwohner neuer Straßen als durch das Geschäftsinteresse der Anstalt gebotene Mittel zur Gewährung von Straßenbeleuchtung und zur Beförderung des Gasabfahes. Gleicherweise verhält es sich mit den unter II. angeführten Erweiterungen der Wasseranlagen, von welchen namentlich die Ausdehnungen der Röhrenleitungen um so productiver sind, als die Wassergelder erfreulicher Weise in einem weit günstigeren Verhältnisse zunehmen, als die Betriebsausgaben und die Zinsen des aufgewendeten Anlagecapitals.

Die Deputation beantragt daher:

Die Ausgabenbudgets Nr. 10 und 11 nach den Vorlagen zu bewilligen.

Sie erlaubt sich noch darauf hinzuweisen, daß die veranschlagten Einnahmen der Gas- und Wasserwerke nach Abzug der veranschlagten Betriebsausgaben — abgesehen von Amortisation und Verzinsung, — Ueberschüsse von M. 387,000 für die Gasanstalt und von M. 26,000 für die Wasserwerke liefern, wogegen die Erweiterungsausgaben zusammen M. 314,300, Capitalanlagen darstellen.

(gez.) **H. F. Weinbagen.** (gez.) **Chr. Arndt.**

Bericht des Directors.

Unteranlage.

Ueber die von den Bewilligungen der beiden letzten Jahre noch rückständigen, sowie über die ferner in Aussicht zu nehmenden Erweiterungsanlagen für die Gas- und Wasserwerke beehre ich mich Folgendes zu berichten.

A. Gasanstalt.

I. Vollendung der rückständigen Anlagen. Die äußerst geringe Zunahme des Gasverbrauchs hat auch 1876 gestattet, die Vollendung der 1875 und 1876 bewilligten Erweiterungsanlagen und Betriebseinrichtungen zu einem erheblichen Theile aufzuschieben, und somit Zinsen zu ersparen. So sind die neuen Defen im Retortenhause III. mit ihrem inneren Ausbau und ihrer Montirung und verschiedene Betriebsapparate, namentlich die beiden für die Reinigung des Gases von Ammoniak projectirten „Scrubber“ und der neue Exhaustor mit seiner Dampfmaschine noch rückständig.

Daß die Versuchsanstalt noch nicht fertig eingerichtet ist, hat seinen Grund theils darin, daß ein dazu nothwendiger Apparat nicht versetzt werden kann, bevor der neue Exhaustor vorhanden ist, theils aber in der unabweislichen Erwägung,

daß der höchst wichtige Zweck einer solchen Versuchseinrichtung doch nur in ganz unzulänglicher Weise zu erreichen ist, solange die Verwaltung nicht über einen technischen Assistenten zu verfügen hat, der dem Dienste des Betriebs seine ganze Zeit widmet. Aus demselben Grunde ist auch die Vervollständigung der Apparate des photometrischen Experimentircabinet's noch ausgesetzt worden, da dieselben in ihrem gegenwärtigem Bestande für die tägliche Betriebscontrole ausreichen, und nur erst als Ergänzung der Versuchsanstalt und in Verbindung mit einer richtigen Benutzung derselben wirkliche Bedeutung erlangen, was aber vor allen Dingen eine ganz zur Verfügung stehende technische Kraft voraussetzt, welche sich nach gegebener Anleitung solchen — häufig tage- und wochenlange unausgesetzte Controle erfordernden — Aufgaben unterziehen kann, ohne durch anderweitige Geschäfte in Anspruch genommen zu werden.

Die Geleiseverbindung der Gasanstalt mit dem Venloer Bahnhofe ist vollendet, und die Anfuhr der westfälischen Kohlen ist mit Hülfe dieser Einrichtung eine so rasche und billige, wie es bei dem Mangel hinreichender bedeckter Lager Räume und der erst mit dem Neubau solcher Räume herzustellenden Einrichtungen für zweckmäßige Ablagerung zur Zeit möglich ist. Dagegen stehen die bewilligten Geleiseanlagen auf dem Hofplatze zum Abladen und zur Lagerung der schottischen Cannekkohlen, sowie die Einrichtungen zur Zerkleinerung dieser Kohlen und die dazu projectirten Transportgeleise für Handwagenbetrieb noch aus: theils weil diese Einrichtungen eine Anhöhung des Terrains erfordern, welche durch eine den Platz gegen die niedriger gelegenen Straßen abschließende Futter- und Umfassungsmauer bedingt ist, theils weil die Anlagen in einem nicht wohl zu trennenden Zusammenhange mit der Herstellung der neuen Kohlenschuppen stehen. Durch letztern Neubau, sowie durch die Erneuerung der Fabrikdächer bedingt und daher gleichfalls noch rückständig sind auch die Ableitungen des Regenwassers; und was endlich die Anbringung von Brennerregulatoren für eine größere Anzahl von Straßenlaternen betrifft, so schien es rathlich, dieselbe solange auszusetzen, bis eine vollkommene Ausscheidung des Ammoniaks aus dem Gase durch die projectirten Scrubber in näherer Aussicht steht, weil die als Regulatorapparate in erster Linie in Aussicht genommenen „Giroud'schen Rheometer“ vernickelte Metalltheile enthalten, welche durch eine dauernde Einwirkung von Ammoniak angegriffen werden.

Der für die vorbenannten Rückstände noch nicht zur Verwendung gelangte Rest der Bewilligungen ist mit M. 80,970 wieder vorzutragen. Voraussichtlich wird dieser Betrag im laufenden Jahre vollständig zur Verwendung gelangen, da wesentliche Theile der rückständigen Anlagen schwerlich ohne Nachtheil länger hinausgeschoben werden können.

II. Fernere Erweiterungsanlagen. Von solchen sind vor allem diejenigen baulichen Anlagen zu nennen, deren Nothwendigkeit schon im vorigen Jahre (Berh. 1876 pag. 149 sub II.) ausführlich erörtert ist, und welchen auch die Bürgerchaft (ebenda. pag. 186 sub 3) im Allgemeinen — unter Vorbehalt genauerer, von der Bauverwaltung zu liefernder Vorlagen — bereits zugestimmt hat: nämlich der Neubau überdachter Lagerräume für Kohlen, die Erneuerung der Dächer von 3 Fabrikgebäuden in soliderer und verbesserter Construction, die Umfriedigung des Platzes der Gasanstalt durch eine Mauer an Stelle der jetzigen baufälligen Holzplanke, und endlich die Herstellung einer Brückenwaggonwage in der Kohlenanfuhrbahn nebst Wägehäuschen. Den Ausführungen, welche a. a. O. über die Nothwendigkeit dieser Anlagen gegeben sind, dürfte wenig hinzuzufügen sein; namentlich ist durch dieselben genügend hervorgehoben, daß 1) bedeckte Kohlenlagerräume für jede Gasanstalt, ganz besonders aber für die hiesige mit ihren besonderen Betriebsverhältnissen, eine geldersparende Anlage sind, mit welcher, sobald das Bedürfnis constatirt ist, nicht schnell genug vorgegangen werden kann. Um dies jedoch noch etwas deutlicher zu machen, wiederhole ich, daß eine um 10 % verringerte Gasausbeute bei Verwendung nasser Kohlen in der Praxis ein ganz gewöhnliches Vorkommniß ist; und wenn man daher als Jahresdurchschnitt einen Minderertrag von nur 3 % an Gas und einen Mehraufwand von nur 1 % Heizmaterial zu Ungunsten unbedeckter gegen bedeckte Lagerräume annimmt, so ist das mit Rücksicht auf den Umstand, daß eine Gasanstalt mindestens 70 % ihres

Jahresbedarfs in den nassesten Monaten, von October bis April, und höchstens 30 % in den übrigen 5 Monaten bezieht, eine höchst mäßige Annahme. Unter diesen Voraussetzungen aber ergibt die Rechnung, daß für den Umfang der hiesigen Gasfabrication und bei der hiesigen Betriebsmethode eine Lagerung der Gaskohlen im Freien den Betrieb jährlich um mindestens M. 13,000 schädigen würde, sodaß schon die Verhütung dieses Schadens auf die Baukosten von M. 110,000, welche für die Herstellung neuer und vergrößerter Kohlenschuppen in Verbindung mit verbesserten Ablade- und Transporteinrichtungen veranschlagt sind, eine Verzinsung von fast 12 % ergibt, ganz abgesehen von der bedeutenden Ersparniß an Betriebskosten, welche dadurch bei der Lagerung und Vertheilung der Kohlen erzielt werden wird. Da nun am 26. Januar d. J. die Blechdächer der bisherigen Schuppenräume durch Sturm und Schneebelastung — glücklicherweise ganz früh am Morgen und daher ohne Schaden für Menschenleben, — zum größten Theile vollends zusammengestürzt sind, so wird eine Wiederherstellung dieser sehr schlechten Bedachungsmethode wohl nicht ernstlich in Frage kommen können, sondern schon aus diesem Grunde ein Neubau von Kohlenschuppen unabweislich sein.

Das jetzt vorliegende Project für diese Bauten und für die dazu gehörigen Einrichtungen zur Ablagerung und Vertheilung der Kohlen in den Lagerchuppen, weicht von demjenigen Plane, welcher meinem wiederholt angezogenen Berichte von vorigem Jahre (Brhdl. 1876 pag. 150, 151) zu Grunde gelegt war, wesentlich ab; und die Erwägungen, welche mich auf diese Modification hingeleitet haben, sind folgende. Der frühere Plan verfolgte die Absicht, die ankommenden Kohlenwaggons direct in die Lagerchuppen hineinzuschieben und dort auszuladen, zu welchem Zwecke mehrere, von der außerhalb befindlichen Drehscheibe strahlenförmig in die Schuppen hineinführende und bis an das äußerste Ende derselben reichende Geleise gedacht waren. Um bei einer solchen Anordnung die zur Vertheilung der aus den Waggons geworfenen Kohlen über die ganze Schuppenfläche und zu ihrer Aufhäufung erforderliche kostspielige Handarbeit auf ein Minimum zu beschränken, sollte die Sohle des Lagerraums um 1,40 Meter unter Terrainhöhe gelegt werden, und um hierdurch nicht an Lagerfläche zuviel zu verlieren, hätten die vier erheblich langen Schienengleise innerhalb der Schuppen freiliegend und nur an den Schienenstößen durch Quermauern unterstützt construirt werden müssen. Letzteres ist wegen des erforderlichen sehr hohen Schienenprofils und wegen der beträchtlichen Mauerwerksmassen der Unterstützungen sehr kostspielig; noch mehr ins Gewicht fallend sind aber die Kosten der Fundamente für die Umfassungsmauern und die Dachsäulen, welche wegen der vertieften Lage der Sohle bis zu erheblicher Tiefe hinabgeführt werden müßten, während ungeachtet dieser tiefliegenden Sohle doch an der ganzen Gebäudehöhe über Terrain nichts gespart werden konnte, damit für die in Niveau des Terrains einfahrenden Kohlenwaggons genügende Durchfahrthöhe unter den Dachträgern verbliebe. Die Erkenntniß dieser Uebelstände sowie die Erwägung, daß ein Hochheben der Kohlen durch eine mechanische Vorrichtung und eine Ablagerung derselben in den Schuppen durch bloßes Abstürzen von der so gewonnenen Höhe zweifellos billiger sein müsse, als diese Vertheilung durch Auswerfen aus den Waggons und die zum Ausbreiten und Aufhäufen erforderliche Handarbeit zu bewirken, führte zur Aufstellung dieses zweiten jetzt vorliegenden Projects, und die durch die Baudirection veranlaßten Veranschlagungen haben meine Voraussetzung bestätigt, daß die Baukosten desselben, ganz abgesehen von den einleuchtenden Vortheilen eines billigeren Betriebs, sich niedriger stellen werden, als die des früheren. Die dieser Anordnung zu Grunde liegende Absicht ist also, wie aus den Zeichnungen erhellt, die Kohlenwaggons gar nicht auf den Platz der Gasanstalt zu schieben, sondern dieselben, nachdem sie die auf dem Areale beim Terpentinelager anzulegende Brückenwage passirt haben, successive (etwa je 6 zur Zeit) auf einem vom Hauptgleise mittelst Weiche abzweigenden Nebengeleise aufzustellen und die Kohlen aus denselben in kleine Transportwagen auszuwerfen, welche auf einem dicht daneben liegenden schmalspurigen Parallelgleise stehen. Sobald die so aufgestellten 14 oder 16 Transportwagen auf diese Weise gleichzeitig jeder mit 10 Centner Kohle gefüllt sind, steigen die in gleicher Anzahl auf den Waggons abladenden Arbeiter von denselben herunter und schieben jeder einen

der Transportwagen bis in den dort in dem kleinen Häuschen anzubringenden Fahrstuhl, welcher dann bei einfacher Bewegung eines Hebels successive die gefüllten Wagen sammt dem Arbeiter auf eine auf Bockgerüsten liegende Luftbahn von derselben Spurweite hebt. Auf dieser Bahn nun, welche die zwischen Terpentinelager und Gasanstalt befindliche öffentliche Straße in einer lichten Höhe von 4 Metern überschreitet und mittelst Drehscheiben in alle Kohlenschuppen hinein und durch dieselben wieder herausführt, schieben die Arbeiter die Wagen, welche beliebig rechts oder links gekippt werden können, bis zu den Punkten des Lager-raums, an welchen die Kohlen hinabgestürzt werden sollen, um dann die entleerten aus dem Schuppen hinaus und über eine Drehscheibe auf der von der Giebelwand des Retortenhauses III. liegenden Bahnstrecke bis zu einem andern dort anzubringenden Fahrstuhle zu schieben. In diesem angelangt, sinkt nun jeder leere Wagen sammt seinem Arbeiter durch den Uberschuß des Eigengewichts über ein (den leeren Fahrstuhl in die Höhe ziehendes) Gegengewicht sanft und sicher mit Hilfe einer selbstwirkenden Bremsvorrichtung nieder, um endlich auf einem im Niveau des Platzes und der Straße liegenden und letztere an der östlichen Ecke des Portierhauses kreuzenden Geleise von gleicher Spurweite zu seinem Ausgangspunkte neben den zu entladenden Waggons zurückbefördert zu werden und von hier aus nach neuer Beladung denselben Kreislauf so lange zu wiederholen, bis die Ladung des ganzen Kohlenzugs zu Lager gebracht worden ist.

Hinsichtlich der Einrichtung zur Hebung der gefüllten Kohlentransportwagen muß es zur Zeit noch unentschieden bleiben, ob dafür ein hydraulischer oder ein Dampfelevator vorzuziehen ist. Für ersteren würde die wirkende Kraft dem Drucke der Wasserleitung, für letztere den Dampfkesseln der Gasanstalt zu entnehmen sein. Der hydraulische Aufzug hat den Vorzug, daß er sich direct wirkend und daher für den Betrieb noch sicherer anordnen läßt, als der Dampfelevator, welcher eine (am besten durch Scheiben und Drathseile zu bewirkende) Uebersetzung erfordert; es kommen aber noch andere Umstände in Frage, deren Erwägung ich bislang noch nicht habe zum Abschlusse bringen können. Für die veranschlagten Baukosten macht dies keinen Unterschied, da die von mir der Bauverwaltung gelieferten Angaben sich auf einen Dampfaufzug beziehen, und ein hydraulischer Elevator keinesfalls theurer, sondern vielleicht eher etwas billiger sein würde. Es wird sich daher empfehlen, daß die Entscheidung hierüber innerhalb der veranschlagten Kosten der Ausführung offen gehalten werde. Die Fundirungen der Gebäude sind durch die nach diesem neuen Plane im Niveau des Terrains liegende Sohle der Lager-räume so bedeutend billiger, und die Dachconstructions durch ihre Combinirung mit den Säulen der Luftbahn so ungemein vereinfacht worden, daß die Baukosten einschließlich der Bahn mit ihren Drehscheiben, der Transportwagen, des Elevators mit Gebäude, der beiden Fahrstühle, der Niveau-Transportbahn, und allen sonstigen Zubehörs doch noch um M. 20,000 billiger sind, als die des ersten Projects, obwohl letzteres lediglich die Schuppen und vier Geleise in demselben umfaßte. Die Vortheile, welche eine im Niveau der Retortenhäuser liegende Schuppensohle hinsichtlich der Entnahme der Kohlen bietet, liegen auf der Hand. Die Ummantelung des im Kohlenschuppen stehenden Schornsteins III. zum Schutze gegen Kohlenverhitzung und die Benutzung des Zwischenraums zu einer Abortsanlage, sowie ebenfalls die Anordnung von Aufenthaltslocalen für die Ofen- und Hofarbeiter an der Nordseite des Gebäudes neben dem Retortenhause sind aus dem früheren in das neue Project herübergenommen. — Die Kosten der Betriebskraft für den Elevator sind ganz unerheblich: Wasser von der Wasserleitung ist natürlich theurer als Dampf, aber selbst jenes wird, um 10,000 Tonnen Kohlen im Jahre zu heben, nur etwa M. 200 kosten.

Was 2., die Erneuerung der Fabrikdächer betrifft, so ist deren Nothwendigkeit inzwischen in wenig erwünschter wenn auch nicht unerwarteter Weise demonstret worden, indem der Sturm des letzten Neujahrstags am Retortenhause I. einen Theil des Dachs vollends zerstört und in das Gebäude hinabgeworfen hat, glücklicherweise ohne Schädigung von Menschenleben, aber doch nicht ohne eine Störung des Betriebs, welche Umstände sehr mißlich hätten werden können. Selbstverständlich hat die Reparatur, obwohl auf das Unumgängliche beschränkt, Ausgaben

verursacht, welche bei rechtzeitiger Erneuerung der Dächer vermieden worden wären, bei fernerer Verzögerung aber sich voraussichtlich bald in weit größerem Maße wiederholen würden. Einen Ofenbetrieb unter solchen durchlöchernten und Einsturz drohenden Dächern zu führen ist aber ein nicht länger haltbarer Zustand, und nur durch Erneuerung der Dächer kann demselben abgeholfen werden.

3. Ueber die Nothwendigkeit der incl. Wägethaus auf M. 6000 veranschlagten Centesimalwaggonwage ist nur zu sagen, daß der Mangel einer regelmäßigen Controle über richtiges Gewicht der westfälischen Kohlenlieferungen der guten Ordnung zuwider läuft, und daß diesem Mangel durch die am entgegengesetzten Ende des Platzes befindliche alte Wage nicht abzuhelpen ist, weil eine regelmäßige Benutzung derselben sich der weiten Strecke wegen, welche die Waggonen hin- und zurückgeschoben werden müßten, aus Sparjamkeitsrückichten verbietet.

4. Hinsichtlich der zur Umfriedigung der Gasanstalt projectirten Mauer ist darauf hinzuweisen, daß es in erster Linie nicht sowohl der allerdings sehr reparaturbedürftige Zustand der vorhandenen Holzplanke ist, sondern daß es vor Allem Erwägungen wirthschaftlicher Natur sind, welche auf die Erbauung der Mauer hinweisen. Bei Ausführung des Kohlenhuppenprojects ist es nämlich nicht zu vermeiden, daß ein beträchtlicher Theil der Planke wenigstens zeitweilig entfernt wird, und es fragt sich nun: soll derselbe nach Vollendung der Schuppen wieder an seine Stelle gesetzt werden, um dort noch ein oder einige Jahre länger, bis zur demnächstigen Erbauung einer Mauer, zu stehen, und soll inzwischen eine Umfriedigung des jenseits der Straße am Terpentinelager belegenen Areals der Gasanstalt, welche zur Sicherung des dort lagernden Materials doch keinesfalls mehr lange zu umgehen ist, ganz aus neuem Material ausgeführt werden? Oder ist es nicht vielmehr richtiger, zu diesem letztern Zwecke die alte Planke zu verwenden, da der beim Bau der Schuppen zu entfernende Theil mit denselben Kosten auf dem neuen Platz wie an seiner früheren Stelle wieder aufgestellt werden kann, und der Bau der Mauer doch schon deswegen nicht sehr lange aufzuschieben sein wird, weil ohne dieselbe der als Ablade- und Lagerplatz für die Cannelekohlen dienende Theil des Hofplatzes nicht aufgehört, also auch nicht mit den zu einer billigen Vertheilung der Kohlen projectirten Abladegeseisen versehen, und folglich nicht vortheilhaft ausgenutzt werden kann? Bei voller Ausnutzung werden auf dem aufzuhöhenen Platz zwischen dem Zufuhrgeleise und der Straßengrenze 1500 Tonnen Cannelekohle gelagert werden können, bei deren Abladung durchschnittlich mindestens 20 M pro Tonne erspart werden, sobald durch Ausführung der projectirten Abladegeseise eine Belegung des ganzen Platzes durch directes Abwerfen der Kohlen aus den Waggonen, ohne weiteren Vertheilungstransport durch Handarbeit, ermöglicht wird. Dies macht also auf die 6000 Tonnen Kohlen, welche während des ganzen Jahres auf diesem Platz zur Ablagerung gelangen, eine Ersparniß von mindestens M. 1200 aus, d. h. eine Verzinsung der für die Mauer veranschlagten Bauumme von M. 24,000 mit 5%, sodaß unter fernerer Berücksichtigung des Wegfalls der periodisch wiederkehrenden nicht unerheblichen Kosten, welche die Unterhaltung einer hölzernen Planke verursacht, an der wirthschaftlichen Zweckmäßigkeit dieser Capitalaufwendung nicht zu zweifeln ist, auch wenn der obengedachte Vortheil für eine Einfriedigung des jenseits der Straße belegenen Platzes dabei ganz außer Acht gelassen wird.

Die vorstehenden durch die Bauverwaltung auszuführenden vier größeren Bauten sind von derselben, wie im Einzelnen bemerkt, zusammen auf M. 187,000 veranschlagt, von welcher Summe indeffen im Budget der Gasanstalt nur M. 163,600 unter „Erweiterungen“ einzustellen sind, während der Rest von M. 23,400 als ursprünglicher Neuwerth der Dächer, dessen Erneuerung nicht eine Erweiterung sondern eine Reparatur ist, auf „Unterhaltung“ gebucht werden muß und daher unter diesem Titel in den Betriebsausgaben erscheint.

Außerdem beantrage ich zu eigener Verwendung durch die Deputation für die Gas- und Wasserwerke noch die Mittel für folgende Erweiterungsanlagen der Gasanstalt in das Budget aufzunehmen und deren Bewilligung nachzusuchen, nämlich:

5) zur Ergänzung der für Retortenhaus III. bereits bewilligten 3 Retortenöfen durch einen vierten und zur Hinzufügung eines Generatorofens einen Betrag von M. 6300. Schon seit längerer Zeit spielt bekanntlich die „Gasfeuerung“ eine hervorragende Rolle in der Technik. Das Princip dieser Feuerung besteht darin, die zur Feuerung dienenden Kohlen, Coke u. s. w. nicht, wie gewöhnlich, auf einem Roste des Ofens oder sonstigen Apparats zu verbrennen und die Flammen und Verbrennungsproducte dieses Processes direct auf die zu erheizenden Objecte wirken zu lassen, sondern das Brennmaterial zunächst außerhalb des eigentlichen Verbrennungsherd in einem sogenannten „Generator“ unter beschränktem Luftzutritt in Gase (vorwiegend Kohlenoxydgas) zu verwandeln, und diese Gase in dem heißen Zustande, wie sie aus dem Generator kommen, in den zu erheizenden Ofen oder sonstigen Apparat unter gleichzeitigem Zutritt der zur Verbrennung erforderlichen atmosphärischen Luft einzuführen. Während diese Methode zu metallurgischen Zwecken, für Glasöfen, in der chemischen und keramischen Industrie schon länger mit ausgezeichneten Resultaten ausgedehnteste Anwendung gefunden hat, ist erst in den letzten Jahren — namentlich durch Adoptirung einer ursprünglich französischen Construction, deren nach jahrelangen praktischen Versuchen erreichte Verbesserung ein hervorragendes Verdienst des Herrn **Dechselhäuser** in Dessau ist, — die Anwendung der Generatorfeuerung auf die Gasretortenöfen gelungen, und zwar, wie nicht länger zu bezweifeln ist, mit einem so bedeutenden Erfolge in Bezug auf die Ersparung von Heizmaterial, daß die gänzliche Verdrängung des bisherigen Ofensystems in der That nur noch eine Frage der Zeit zu sein scheint. Ein fernerer wichtiger Vortheil des neuen Systems besteht darin, daß durch den hinter dem Ofen liegenden Generator der ganze Raum innerhalb des Ofens für die Einlegung von Retorten frei wird, sodaß ein Ofen der bisherigen Größe statt 6 Retorten deren 8 faßt; und wenn auch diese 8 Retorten natürlich mehr Heizmaterial erfordern, als die früheren 6, so scheint doch eine Ersparniß um 16 bis 17 % des bisher verbrauchten Brennmaterialquantums ein durch diese Feuerung fast überall, wo man sie angewendet hat, erreichtes Resultat zu sein. Wenn ich hinzufüge, daß eine solche Ersparniß für den gegenwärtigen Umfang des hiesigen Betriebs, und bei einem nur zu 75 S. per Hectoliter gerechneten Cokepreise, einem jährlichen Betrage von M. 15,000 gleichkommen würde, so wird es gewiß als geboten erscheinen, daß auch hier nicht länger gezögert werde, mit der Gasfeuerung versuchsweise vorzugehen und eigne Erfahrungen über eine so wichtige Feuerung zu gewinnen. Dies muß, um richtige Resultate zu erzielen, natürlich sofort nach der als die vollkommenste bewährte Anordnung und Construction geschehen, und da sich nur das Retortenhaus III. (bei dessen Projectirung ich diese Eventualität schon ins Auge gefaßt habe) hierzu eignet, und da es ferner namentlich auf eine unter durchaus gleichen Umständen anzustellende Vergleichung des neuen Systems mit dem alten ankommt, so empfiehlt es sich, den 3 Öfen in jenem Hause, deren innerer Ausbau noch rückständig ist, einen vierten hinzuzufügen, und zwei derselben à 8 Retorten mit gemeinschaftlichem Generator, die beiden andern aber zu 6 Retorten nach alter Construction auszubauen, und dann alle 4, wenn irgend möglich, solange in ununterbrochenem Betriebe neben einander zu erhalten, als sie brauchbar bleiben.

Um gleich in allen Details, auf welche sehr viel ankommt, das Richtige treffen zu können, hat Herr **Dechselhäuser** auf mein Ersuchen die Güte gehabt, Arbeitszeichnungen und Kostenschlag mitzutheilen.

6) Um die verschiedenen bereits bewilligten Bahngeleise auf dem Hofplatze der Gasanstalt legen zu können, ist, wie mehrerwähnt, noch eine ziemlich erhebliche Aufhöhung des Platzes erforderlich. Die Kosten sind bisher nicht veranschlagt, weil bei Ausführung des ersten Kohlenschuppenprojects durch die Ausschachtung der tief liegend angenommenen Sohle und durch die tiefe Fundirung der Umfassungsmauern auf die kostenfreie Anschüttung eines genügenden Quantums Erde gerechnet werden konnte, während dies nach dem jetzt vorliegenden Projecte nicht in genügendem Maße der Fall ist. Außerdem ist es nöthig, die Pflasterung des Hofplatzes zu vervollständigen; und endlich muß für den projectirten Kohlenelevator entweder eine Dampf- oder eine Wasserleitung, je nachdem die eine oder die andre

Betriebskraft gewählt wird, gelegt werden. Die Kosten dieser Arbeiten sind auf M. 5900 veranschlagt.

7) Um das jenseits der Straße beim Terpentinelager belegene Areal zum Schutze der dort lagernden Materialien einzufriedigen, genügt die Holzplanke der Gasanstalt, sofern sie durch den Neubau einer Mauer frei wird, nur zum Theil; vielmehr ist eine Strecke von mindestens 165 m mit einer neuen Einfriedigung zu versehen. Gleicherweise ist eine solche in einer Länge von 23 m nebst Thorweg auf dem alten Platze beim Wohnhause des Fabrikmeisters sehr nöthig, da nur so die Gasanstalt abgeschlossen und eine wirksame Controle der Ein- und Ausgänge erreicht werden kann. Die Kosten der Einfriedigungen werden M. 1750 betragen.

8) Um zum sichern Betriebe der in diesem Jahre auszuführenden „Scrubber“ einen zweckmäßigen Platz für die Ammoniakwassereisternen zu gewinnen, ist es nothwendig, den zwischen Scrubber- und Reinigungsraum belegenen schmalen Gebäudetheil, welcher planmäßig als Haupteingang und Vorplatz zu diesen Räumen dienen soll, zu unterkellern und mit einer von Außen hinabführenden Treppe zu versehen. Ferner sind noch einige andere kleine Bauarbeiten im Zusammenhange mit den bereits vorgesehrtten Gebäuden und Apparaten erforderlich: auf dem Boden des Reinigungshauses ein Stück zu asphaltiren (zur Lagerung von Reinigungsmasse); die Theercondensatoren mit einer Umkleidung und einer Luftzuführung, zur Gewinnung einer wirksameren Abkühlungsventilation, zu versehen; im darüber liegenden Boden einige Dachfenster zu demselben Zwecke, und im Condensatorhause Holzklappen anzubringen, um die Jalousien der Ventilationsaufsätze bei strenger Kälte schließen zu können. Diese verschiedenen kleinen baulichen Ergänzungen sind zusammen zu M. 4250 veranschlagt.

9) Zur Vervollständigung von Betriebsutensilien und Einrichtungen, als Dampfmaschine für Theer und Ammoniakwasser, Manometer und Thermometer für die verschiedenen Apparate, Luftdruckpumpen zur leichteren Reinigung der Privat- und Laternenleitungen von Naphthalinverstopfungen und Sonstiges sind M. 2500 vorzusehen.

10) Endlich ist die alljährlich fortschreitende Ausdehnung des Röhrennetzes und der öffentlichen Laternen auf noch nicht beleuchtete Straßen mit 5350 m Röhrenleitungen und 150 Laternen zu M. 54,000 veranschlagt. Was davon wirklich zur Ausführung gelangt, ist natürlich nicht vorherzusagen, sondern hängt vom Bedürfnisse ab.

B. Wasserwerke.

Nachdem im vorigen Jahre sowohl die beiden neuen Filter vollendet, als auch die sonst projectirten kleinen Ergänzungen und Verbesserungen der Wasserwerke mit Ausnahme der im vorigjährigem Berichte erwähnten Schutzeinrichtung am Einflußrohre in der Weser ausgeführt sind, werden die Kosten für diese letztere in das diesjährige Budget wieder einzustellen und für sonstige Vervollständigungen der Betriebseinrichtungen, Utensilien, Werkstätteneinrichtungen und dergleichen, wie alljährlich ein angemessener Ausgabeposten, im Ganzen M. 8000 wie im vorigen Jahre, vorzusehen sein.

Die Ausdehnung des Röhrennetzes der Wasserleitungen ist für dieses Jahr mit 5600 m Röhrenleitungen, 60 Hydranten und 40 Brunnen zu M. 68,000 veranschlagt.

(gez.) **Salzenberg.**

2. Freihafenstellung Bremens.

Daß die in dem Beschlusse der Bürgerschaft vom 28. Februar d. J. unter No. 3, „Budget des Jahres 1877“ bezeichnete Frage einer Deputation zur Berichterstattung überwiesen werde, erscheint dem Senate zur besseren Klarstellung der in Betracht kommenden Gesichtspunkte förderlich. In diesem Sinne erklärt er sich mit dem Antrage der Bürgerschaft gern einverstanden, und fordert dieselbe auf, ihm ihre Deputirten namhaft zu machen.

3. Anstellung eines rechtsgelehrten Polizeibeamten.

Der Senat hat zu Mitgliedern der wegen dieses Gegenstandes niedergesetzten Deputation die Herren Bürgermeister Pfeiffer, Senator Tetens und Senator Pauli ernannt.

4. Revision des Gesetzes vom 10. Juli 1867, die Witwenanstalt für bürgerliche Beamte betreffend.

Zu Mitgliedern der wegen dieses Gegenstandes niedergesetzten Deputation hat der Senat die Herren Senator Feldmann und Senator Plump ernannt.