

Mitteilung des Senats

vom 31. März 1891.

1. Herstellung einer neuen Fahrbahn in der Außenweiser.

Infolge der in der Außenweiser auf der Strecke von der Geestemündung bis zum Bremer Sieltief befindlichen Spaltung des Stromes in zwei Arme sind die Wassertiefen daselbst in den beiden Armen ungenügend und schwankend. Es überwiegt bald der eine, bald der andere Flußarm, ohne daß die eintretenden Änderungen auf andere Ursachen, als die Spaltung zurückgeführt werden könnten. In erster Linie sind es die großen transatlantischen Postdampfer, welche unter den ungünstigen Verhältnissen des Fahrwassers leiden; aber auch andere tiefgehende, nach Bremerhaven, Geestemünde oder Nordenham bestimmte Schiffe empfinden den Nachteil eines unsicheren, seine Lage und Tiefe wechselnden Fahrwassers, welches an seiner leichtesten Stelle etwa 1,5 m weniger tief ist, als die ganze übrige Strecke bis zur See und ebenso auch als die oberhalb belegene, den Häfen Bremerhaven und Geestemünde als Rheide dienende Strecke. Weder von Preußen oder Oldenburg noch auch von Bremen sind bisher in jenem Stromrevier irgend welche Mittel zur Verbesserung des Fahrwassers angewendet worden. Neuerdings hat sich nun der in letzter Zeit als Fahrwasser benutzte östliche Arm so bedeutend verschlechtert, daß schleunige Abhülfe geboten ist, wenn nicht die Seeschifffahrt der Weser den ernstlichsten Schädigungen ausgesetzt werden soll.

Diese Sachlage hat zu der Ausarbeitung eines Projekts zur Korrektur der Außenweiser durch den Oberbaudirektor Franzius im Auftrage der Deputation für Häfen und Eisenbahnen Veranlassung gegeben, welches eine erhebliche und dauernde Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse durch Abschneidung des westlichen Flußarms mittels eines Leitdamms in Verbindung mit Baggerungen durch die zwischen den beiden Armen liegende Barre hindurch bezweckt, um so eine neue und gesicherte Fahrbahn herzustellen. Die Kosten des Projekts, bezüglich dessen Einzelheiten auf die von dem Oberbaudirektor ausgearbeitete Denkschrift „Projekt zur Korrektur der Außenweiser von der Geestemündung bis zum Bremer Sieltief“*) verwiesen wird, sind unter Zugrundelegung der Verhältnisse zur Zeit seiner Aufstellung (im Jahre 1889) auf rund M. 2 200 000 veranschlagt worden. In dieser Summe sind jedoch die zu rund M. 480 000 veranschlagten Kosten von besonderen, die Forts auf dem Langlütjensande mit dem Leitdamm verbindenden Querdämmen nicht mit enthalten, da zur Zeit noch nicht mit Bestimmtheit zu übersehen war, welche Anforderungen behufs Erhaltung der Zugänglichkeit der Forts bei Niedrigwasser seitens des kaiserlichen Reichsmarineamtes gestellt werden würden.

Da das Projekt seitens der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, wie auch seitens des Tonnen- und Bakenamts, welches vom Senate zu einer gutachtlichen Äußerung aufgefordert worden war, auf das Wärmste zur Ausführung empfohlen wurde, durch dasselbe jedoch nicht nur bremische, sondern auch preussische und oldenburgische Interessen berührt werden, insbesondere auch die in Rede stehende Strecke der Außenweiser unter preussischer Staatshoheit steht, erachtete der Senat es für geboten, das Projekt der preussischen und der oldenburgischen Staatsregierung mitzuteilen und den Abschluß eines Vertrages wegen Ausführung desselben anzuregen. Die zu diesem Behufe vom Senate gleichzeitig beantragten kommissarischen Verhandlungen, zu welchen sich die preussische und die oldenburgische Regierung bereit gefunden haben, und an welchen bezüglich der die Reichsmarine betreffenden Interessen auch das kaiserliche Reichsmarineamt durch einen Kommissar teilgenommen hat, haben am 7., 8. und 9. Oktober v. J. und am 10. und 11. März d. J. stattgefunden und zum Abschluß des anliegenden Vertrages vom 11. März d. J. geführt.

*) Die Denkschrift ist der Vorlage in 150 Exemplaren beigelegt.

Wie aus demselben ersichtlich, soll danach in der Außenweiser auf der gedachten Strecke eine neue Fahrbahn mit einem Kostenbetrage bis zu drei Millionen Mark mit der Maßgabe hergestellt werden, daß die Ausführung auf Grund des von den beteiligten Regierungen im Einverständniß mit der Kaiserlichen Marineverwaltung vereinbarten Planes von Bremen bewirkt wird, während die Kosten der Ausführung und der Unterhaltung bis zu drei Millionen Mark, für welche Bremen zunächst in Vorschuß tritt, demselben zuzüglich einer Verzinsung von dreieinhalb Prozent allmählich aus dem Aufkommen der zufolge Staatsvertrages zwischen Preußen, Oldenburg und Bremen vom 6. März 1876 zur Hebung gelangenden Schiffsabgabe erstattet werden, soweit dieses Aufkommen nicht zur Deckung der daraus vorweg zu bestreitenden Ausgaben erforderlich ist. Soweit die Aufwendungen Bremens nicht innerhalb dreißig Jahre nach Genehmigung des Vertrages aus dem Aufkommen der Schiffsabgabe gedeckt sind, soll der Fehlbetrag einstweilen mit drei Sechsteln von Preußen und mit einem Sechstel von Oldenburg an Bremen gezahlt, der Rest mit zwei Sechsteln von Bremen übernommen, jeder der drei Staaten aber für seine Aufwendungen einschließlich einer Verzinsung von dreieinhalb Prozent nach demselben Anteilsverhältnisse aus dem verfügbaren Ertrage der Schiffsabgabe entschädigt werden.

Zu den Bestimmungen des Vertrages im einzelnen bemerkt der Senat das Nachstehende.

Zu Artikel I: Bezüglich des Plans, auf Grund dessen Bremen die Ausführung bewirken wird, hat unter Berücksichtigung der von den preussischen und oldenburgischen Kommissaren geltend gemachten Wünsche eine Verständigung an der Hand des bremischerseits vorgelegten Planes stattgefunden. Dabei ist die von dem Reichsmarineamt in den Verhandlungen aufgestellte Forderung, daß die Zugänglichkeit der beiden Förs, Langlütjenland I und II, für schwere Transporte nicht gehindert oder erschwert werden dürfe, allseitig als begründet anerkannt worden, wobei die technischen Kommissare indes übereinstimmend der Ansicht waren, daß bei Ausführung des Projekts jedenfalls für mehrere Jahre die Förs auf dem Wasserwege auch noch für schwere Lasten zugänglich bleiben würden. Einer direkten Verständigung Bremens mit der Kaiserlichen Marineverwaltung ist es vorbehalten worden, festzustellen, ob für den Fall, daß der Wasserweg nicht mehr in bisheriger Weise benutzbar bleiben sollte, entweder zur Herstellung von Querdämmen nach den Förs zu schreiten, oder ob etwa anstatt dieser Dämme die Erbauung flacher Transportschiffe und etwa erforderlicher Hebevorrichtungen in Aussicht zu nehmen sei. Die Kommissare waren dabei allseitig der Ansicht, daß es im Interesse der Kostenersparnis dringend wünschenswert sei, wenn von der Erbauung der Dämme abgesehen werden könne.

Seitens der oldenburgischen Kommissare war der Antrag gestellt worden, eine geringe Erweiterung des Projekts in der Weise vorzunehmen, daß die bei Geestemünde und Bremerhaven bestehenden Fahrtiefen stromaufwärts bis Nordenham fortgeführt, oder mit anderen Worten, daß die zwischen der Geestemündung und Nordenham, Einswarden gegenüber, befindliche Barre beseitigt werde, da anderweit die Herstellung der neuen Fahrbahn in der Außenweiser nur den Häfen Bremerhaven und Geestemünde, nicht aber dem oldenburgischen Hafen Nordenham in vollem Umfange zu gute kommen werde. Nachdem gegen diesen Antrag bremischerseits eingewandt worden war, daß derselbe dem Prinzip der Weiserkorrektur insofern widerspreche, als naturgemäß die im Projekte der Unterweiserkorrektur vorgesehenen Tiefen stromaufwärts allmählich abnehmen müssen, die Herstellung der von Oldenburg gewünschten Tiefe mithin folgerichtig dahin führen müsse, von der Geestemündung abwärts noch größere Fahrtiefen, als im Projekte aufgestellt seien, zu verlangen, nachdem ferner von anderer Seite geltend gemacht worden war, daß es unzulässig erscheine, in dem abzuschließenden Vertrage eine dauernde Unterhaltungspflicht für die Stromstrecke von Nordenham bis Geestemünde zu übernehmen, auch auf die Bedenken hingewiesen worden war, welche dagegen sprächen, die gedachte, bereits in dem Projekte der Korrektur der Unterweiser einbegriffene Stromstrecke in die Ab-

machungen des neuen Vertrages einzubeziehen, erklärten die oldenburgischen Kommissare von der Erledigung ihres Antrages in dem vorliegenden Vertrage absehen und denselben in besonderen Verhandlungen mit Bremen verfolgen zu wollen. In diesen besonderen Verhandlungen, welche neben den Hauptverhandlungen herlaufend gepflogen wurden, erklärten die oldenburgischen Kommissare, ihre Zustimmung zu dem Hauptvertrage davon abhängig machen zu müssen, daß Bremen behufs Herstellung einer größeren Tiefe des Fahrwassers bis Nordenham sich zu einer einmaligen Durchbaggerung einer Fahrrinne zwischen der Geestemündung und Nordenham auf eine Normaltiefe gleich derjenigen bei der Geestemündung in einer Breite von mindestens sechszig Metern bereit erkläre, wobei bezüglich des Zeitpunktes dieser Durchbaggerung von ihnen zugestanden wurde, daß dieselbe erst nach Herstellung der projektirten Arbeiten in der Außenweser in Angriff genommen zu werden brauche. Da eine in Verfolg hiervon vom Senate eingezogene gutachtliche Äußerung der Deputation für die Korrektur der Unterweser ergab, daß es, wenn erforderlich, unbedenklich sei, diesem Antrage Folge zu geben, indem die betreffende einmalige Durchbaggerung der Fahrrinne sich mit verhältnismäßig geringen Kosten bewerkstelligen lassen werde, auch der Senat sich überzeugt hatte, daß ohne ein Zugeständnis in diesem Punkte die in hohem Maße dringliche Ausführung des Projekts eine auch in den Kosten kaum wieder einzuholende Verzögerung erfahren werde, hat der Senat geglaubt, der oldenburgischen Forderung zustimmen zu sollen und in Aussicht gestellt, die Mitgenehmigung der Bürgerschaft dieserhalb einzuholen.

Die Kosten des Projekts anlangend, sind die technischen Kommissare der beteiligten Regierungen bei den stattgehabten Verhandlungen im allgemeinen der Ansicht gewesen, daß der Kostenanschlag von M. 2 200 000 ein zutreffender sei. Wenn trotzdem ein Kostenbetrag bis zu drei Millionen Mark im Vertrage vorgeesehen worden ist, so war hierfür, abgesehen von den Unterhaltungskosten, auf welche weiter unten noch zurückzukommen sein wird, folgendes maßgebend. Einerseits gegenwärtigte man sich, daß möglicherweise die Vornahme von Arbeiten am östlichen Weserufer, oder, bei der starken Zunahme der Versandung in der östlichen Fahrrinne, eine stärkere Baggerung, wie im Projekte des Oberbaudirektors vorgeesehen, oder endlich eine Verlängerung des projektirten Leitedammes sich als notwendig oder zweckmäßig erweisen könne. Andererseits erschien es angezeigt, für den Fall, daß die Erhaltung der Zugänglichkeit der Förs auf dem Langlütjenlande auch bei Niedrigwasser bestimmte Anlagen und insbesondere die Erbauung von Zuleitungsdämmen erforderlich mache, hierfür von vornherein den im Projekt vorgeesehenen Kostenbetrag von etwa einer halben Million Mark in dem Vertrage auszuwerfen. Unter Erwägung dieser Gesichtspunkte wurde ein Betrag von im ganzen bis zu drei Millionen Mark für erforderlich und ausreichend erachtet.

Zu den Artikeln II und III: Bezüglich der Aufbringung der Kosten ging man von der Ansicht aus, daß, wie nach dem Vertrage zwischen Preußen, Oldenburg und Bremen vom 6. März 1876 die Schiffsfahrtszeichen auf der Unterweser auf gemeinschaftliche Kosten zu unterhalten sind, und zur Deckung dieser Kosten die Seeschifffahrt im Wege der Erhebung einer Schiffsfahrtsabgabe herangezogen wird, auch bezüglich der herzustellenden Fahrbahn angenommen werden müsse, daß die Kosten derselben von der Seeschifffahrt zu tragen seien. Die seitherigen Erträge der Schiffsfahrtsabgabe rechtfertigen die Annahme, daß es möglich sein wird, aus ihnen die für die Herstellung der neuen Fahrbahn aufzuwendende Summe zu verzinsen und zu amortisieren. Der Reservefonds des Tonnen- und Bakenamts beträgt mit Ende des vorigen Jahres rund eine Million Mark. Rechnet man hiervon zunächst M. 300 000 als denjenigen Betrag, welchen der Reservefonds vertragsmäßig haben muß, ab, ferner rund M. 200 000, die für einen bereits im Bau begriffenen Dampfer für den Tonnenlegerdienst zu verausgaben sind, so verbleiben rund M. 500 000 verfügbar für den hier fraglichen Zweck.

Ferner hat der Überschuß der ordentlichen Einnahmen über die ordentlichen Ausgaben im Durchschnitt der Jahre 1885—1889 rund M. 210 000 jährlich ergeben. Außerordentliche Ausgaben größeren Umfanges, wie solche behufs Ab-

schlusses des Systems der Betonung und Befestigung der Weser früher für den Bau von Leuchttürmen, eines neuen Leuchtschiffes u. dgl. erforderlich wurden, werden auf absehbare Zeit voraussichtlich nicht vorkommen. Sollte aber auch nur ein Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben von durchschnittlich M. 170 000 jährlich sich ergeben, so würde der Voranschlag Bremens in Höhe von 3 Millionen Mark, einschließlich einer Verzinsung von dreieinhalb Prozent, unter Mitberücksichtigung der sofort disponiblen M. 500 000 des Reservefonds, in 22 Jahren sich amortisiren lassen.

Um ferner Bremen dahin zu sichern, daß, wenn die Schiffsabgabe wider Erwarten nicht ausreichen sollte, es in Anbetracht des von ihm geleisteten Voranschusses nicht allein für die Kosten aufzukommen habe, sind die Bestimmungen des Artikels III vorgeesehen. Die für diesen Fall ins Auge gefaßte Aufbringung der Kosten mit drei Sechsteln von Preußen, mit einem Sechstel von Oldenburg und mit zwei Sechsteln von Bremen entspricht der im Artikel III 2 des Vertrages zwischen Preußen, Oldenburg und Bremen, wegen der Schiffsabgabe auf der Unterweser, vom 6. März 1876 festgesetzten Verteilung der Kosten betreffend die Anlage und die Unterhaltung der Strandbefestigungen auf Wangerooge und wird als eine den Verhältnissen entsprechende zu bezeichnen sein. Diese Aufbringung der Kosten durch die Staaten selbst ist übrigens insofern wiederum nur als eine vorläufige gedacht, als des weiteren bestimmt wird, daß die drei Staaten wegen ihrer etwaigen Aufwendungen nachträglich aus dem verfügbaren Aufkommen der Schiffsabgabe zu entschädigen seien.

Bezüglich der Frage, ob und inwieweit Unterhaltungskosten bei der herzustellenden Fahrbahn in Betracht kommen würden, ist man, gestützt auf die übereinstimmenden Erklärungen der technischen Kommissare, davon ausgegangen, daß aller Wahrscheinlichkeit nach Unterhaltungskosten lediglich bis zur definitiven Herstellung der Fahrbahn erwachsen würden, später dagegen die Stromkraft genügen werde, die Fahrbahn zu erhalten. Da man sich andererseits vergegenwärtigte, daß immerhin die Möglichkeit vorliege, daß z. B. infolge elementarer Ereignisse solche Unterhaltungskosten auch in späteren Jahren nach der Ausführung des Werkes entstünden, glaubte man dieser Möglichkeit dadurch Rechnung tragen zu sollen, daß bestimmt wurde, daß nicht nur die Kosten der Ausführung, sondern auch die der Unterhaltung, soweit sich dieselben insgesamt nicht über einen Betrag von drei Millionen Mark erheben, aus dem Aufkommen der Schiffsabgabe zu bestreiten seien.

Wie es mit etwaigen, über diesen Betrag hinausgehenden Unterhaltungskosten zu halten sei, ist zur Zeit offen gelassen worden. Jedenfalls muß in dieser Beziehung erst abgewartet werden, ob solche Kosten überhaupt erwachsen werden.

Zum Art. II Absatz 3 ist schließlich zu bemerken, daß, wie von den Kommissaren festgestellt worden ist, der thatsächliche jährliche Überschuß der Rechnung des Tonnen- und Bakenamts als der Erstattungsbetrag eines jeden Jahres anzusehen ist, sowie ferner, daß zunächst der Reservefonds des Tonnen- und Bakenamtes mit rund M. 500 000 zur Verwendung zu gelangen hat.

Was den Zeitpunkt der Inangriffnahme des Werkes anlangt, so ist bei den Verhandlungen allseitig der Wunsch nach einem schnellen Beginne der Arbeiten, wenn thunlich noch zu Anfang April d. J., vertreten gewesen, indem einerseits das Interesse der Schifffahrt einen solchen erheischt, sodann aber auch, wie bereits bemerkt, eine jede Zögerung eine bedeutende Vermehrung der Kosten verursachen würde. Nach Lage der Dinge handelt es sich nämlich vor allem darum, die Arbeiten noch im Laufe dieses Sommers so weit zu fördern, daß insbesondere der herzustellende Leithamm genügend gefestigt erscheint, dem im Winter sehr starken Wellengange in der Außenweser erfolgreich Widerstand zu leisten, wie auch in dieser Richtung in Betracht kommt, daß die von der vorgängigen Herstellung des Leithammes abhängigen Baggerungen auf der eigentlichen Barre um so eher begonnen werden können. Seitens der oldenburgischen Kommissare konnte dabei erklärt werden, daß die erforderlichen Verhandlungen mit dem Landtage bereits schlüssig erledigt seien, während seitens der preussischen Kommissare zugesichert wurde, die Zustimmung des preussischen Landtages schnelligst erwirken zu wollen.

Die Großherzoglich oldenburgische Staatsregierung hat inzwischen unter dem 24. d. Mts. ihre Zustimmung zu dem Vertragsentwurfe, sowie ihre Bereitwilligkeit, die in dem Artikel IV desselben vorbehaltene Genehmigung zu vollziehen, erklärt, sobald die gedachte Durchbaggerung zwischen Nordenham und Geestemünde, welche auch von dem Landtage des Großherzogtums als Bedingung der Genehmigung hingestellt worden sei, bremischerseits zugestanden sei.

Die Königlich preussische Staatsregierung hat unter dem 28. d. Mts. dem Senate mitgeteilt, daß sie baldthunlichst die Genehmigung des Landtages zu dem Vertrage einholen werde.

Die Ausführung des Projekts selbst wird am besten durch die Deputation für die Unterweiserkorrektur zu erfolgen haben, welche, dieserhalb zu einem Gutachten aufgefordert, sich bereits zustimmend geäußert hat.

Der Senat beantragt hiernach, die Bürgererschaft wolle

- 1) den anliegenden Vertrag genehmigen und sich demgemäß damit einverstanden erklären, daß Bremen für die Kosten der Herstellung und Unterhaltung der im Vertrage vorgesehenen neuen Fahrbahn bis zu einem Betrage von drei Millionen Mark in Vorschuß trete unter Anweisung dieses Betrages auf den Fonds für außerordentliche Verwendungen;
- 2) sich damit einverstanden erklären, daß die Deputation für die Unterweiserkorrektur unter den dieserhalb vom Senate noch näher festzustellenden Bedingungen mit der Ausführung und Unterhaltung der neuen Fahrbahn beauftragt werde;
- 3) zustimmen, daß die Deputation für die Unterweiserkorrektur beauftragt werde, die einmalige Durchbaggerung einer Fahrinne zwischen der Geestemündung und Nordenham auf eine Normaltiefe gleich derjenigen bei der Geestemündung in einer Breite von mindestens sechzig Meter und zwar nach Herstellung der in dem Vertrage vorgesehenen Arbeiten in der Außenweiser vorzunehmen, die hierdurch erwachsenden Kosten aber dem ihr für die Korrektur der Unterweiser überwiesenen Fonds zu entnehmen.

Zugleich beantragt der Senat unter Bezug auf die §§ 49 und 50 der Verfassung, diesen Gegenstand als dringlich zu behandeln.

Vertrag zwischen Preußen, Oldenburg und Bremen, betreffend die Herstellung einer neuen Fahrbahn in der Außenweiser.

Anlage.

Nachdem sich die Notwendigkeit ergeben hat, in der Außenweiser eine neue Fahrbahn zu schaffen, sind mit den näheren Vereinbarungen

von Seiten Preußens:

der Wirkliche Geheime Oberregierungsath von Wendt,
der Geheime Oberfinanzath Grandke,
der Geheime Oberregierungsath Schwedendiek,
der Geheime Finanzath Freiherr von Rheinbaben,
der Regierungs- und Baurath Schelten;

von Seiten Oldenburgs:

der Oberregierungsath von Buttell,
der Oberregierungsath Ahlhorn,
der Deichgräfe Tenge;

von Seiten Bremens:

der Senator Dr. Barkhausen,
der Senator Dr. Marcus,
der Oberbaudirektor Franzius

beauftragt worden, welche vorbehaltlich der Genehmigung ihrer hohen Regierungen nachstehenden Vertrag geschlossen haben.

Artikel I.

In der Außenweiser wird auf der Strecke von der Geestemündung bis zum Bremer Sieltief durch Anwendung künstlicher Mittel mit einem Kostenbetrage bis zu drei Millionen Mark eine neue Fahrbahn hergestellt. Die Ausführung wird auf Grund des von den drei Regierungen im Einverständniß mit der Kaiserlichen Marine-Verwaltung vereinbarten Planes durch Bremen bewirkt.

Artikel II.

Die Kosten der Ausführung und der Unterhaltung bis zu drei Millionen Mark (Artikel I.) zuzüglich einer Verzinsung von dreieinhalb Prozent werden allmählich aus dem Aufkommen der zufolge Staatsvertrages zwischen Preußen, Oldenburg und Bremen vom 6. März 1876 zur Hebung gelangenden Schiffsabgabe erstattet, soweit dieses Aufkommen nicht zur Deckung der daraus vorweg zu bestreitenden Ausgaben erforderlich ist.

Die vorgedachte Verzinsung beginnt mit dem ersten Tage des auf die Verwendung folgenden Monats.

Bremen hat den Regierungen der beiden anderen Staaten eine Abrechnung über die Ausgaben jeden Jahres sowie die Vorschläge über den aus der Schiffsabgabe zu entnehmenden Erstattungsbetrag zur Prüfung und Anerkennung vorzulegen.

Artikel III.

Soweit die Aufwendungen Bremens (Artikel II.) nicht innerhalb dreißig Jahre nach Genehmigung dieses Vertrages aus dem Aufkommen der Schiffsabgabe gedeckt sind, wird der Fehlbetrag einstweilen mit drei Sechsteln von Preußen und mit einem Sechstel von Oldenburg an Bremen gezahlt, der Rest mit zwei Sechsteln von Bremen übernommen, jeder der drei Staaten aber für seine Aufwendungen einschließlich einer Verzinsung von dreieinhalb Prozent nach dem gleichen Anteilsverhältnisse aus dem verfügbaren Ertrage der Schiffsabgabe entschädigt.

Artikel IV.

Dieser Vertrag tritt sofort nach erfolgter Genehmigung desselben in Kraft.

So geschehen Bremen, den 11. März 1891.

(gez.) Barkhausen.

(gez.) Marcus.

(gez.) Franzius.

(gez.) v. Wendt.

(gez.) Grandke.

(gez.) Schwedendiek.

(gez.) Frhr. v. Rheinbaben.

(gez.) Schelten.

(gez.) v. Buttell.

(gez.) Ahlhorn.

(gez.) D. Tenge.

2. Schlachthof, Erweiterungsbauten und Nachbewilligung.

3. Nachbewilligung für Hafenbetrieb.

Der Senat tritt den Beschlüssen der Bürgerschaft vom 28. März d. J. bei.

4. Barackenwohnungen.

Mit der von der Bürgerschaft im letzten Absage ihres Beschlusses vom 25. v. M. beantragten Deputationsberatung erklärt sich der Senat einverstanden, nur erscheint es ihm weder erforderlich noch zweckmäßig, die Beratung auf diejenigen Personen zu beschränken, welche den Unterstützungswohnfiß in der Stadt Bremen erworben haben; die Beratung würde sich vielmehr, um erschöpfend zu sein, auf alle Personen zu erstrecken haben, welche in Bremen eine Wohnung nicht finden können. Seine Erklärung über den Beschluß unter 2) behält sich der Senat bis zum Eingange des Berichts der Deputation vor.

Was den Beschluß unter 1) betrifft, bevortwortet der Senat, daß die zur Bewohnbarkeit notwendige Unterhaltung der Baracken bis zum Abbruch derselben wird fortauern müssen. Er ersucht die Bürgerschaft, ihm hierin beitreten zu wollen.

5. Gasanstalt, Ergänzungsbauten und Nachbewilligung.

Die Deputation für die Gas- und Wasserwerke hat einen Bericht, betreffend Ergänzungsbauten und Nachbewilligung für die Gasanstalt, eingereicht, welchen der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerschaft zur Beschlußnahme hierneben zugehen läßt.

Bericht.

Anlage.

Einige unumgängliche Erweiterungsanlagen für das Gaswerk, deren sofortige Ausführung erwünscht ist, veranlassen die Deputation, schon vor Überreichung ihres Budgets die Bewilligung der erforderlichen Mittel zu beantragen:

1) Herrichtung einer Malerwerkstatt. Der Giebelbau des Kohlenschuppens enthält zu ebener Erde zwei Räume, von denen der eine als Aufenthaltslokal für die Hofarbeiter dient, während der andere früher als Malerwerkstatt benutzt wurde, infolge der Einführung der achtstündigen Schicht der Ofenarbeiter aber der neugebildeten dritten Kolonne der letzteren als Aufenthaltsort überwiesen werden mußte. Der über diesem letzteren Raume belegene Dachboden giebt einen geeigneten Ersatz für die Malerwerkstatt, bedarf dazu aber einer Verschalung der Dachflächen, sowie des Aufbaues eines Erkers auf den eisernen Dachsparren mit Fenstern zur Beleuchtung des Raumes. Es werden hierfür M. 960 erforderlich sein.

2) Schließung der offenen Längsseite des Regenerirschuppens durch eine mit Fenstern versehene Holzwand. Die Notwendigkeit dieser Maßregel hat sich während des verflossenen so überaus strengen Winters herausgestellt, da die zum Regeneriren ausgebreitete Reinigungsmasse gefroren ist, was unter Umständen bedenkliche Betriebsstörungen zur Folge haben kann. Die Kosten sind mit M. 2700 veranschlagt.

3) Herstellung eines neuen Terpentinelagers. Die durch den steigenden Gaskonsum erforderlich werdenden Erweiterungsbauten der Gasanstalt müssen, da das Areal südlich der Schlachthofstraße für weitere Baulichkeiten keinen Raum mehr bietet, auf dem nördlich dieser Straße belegenen dem Staate gehörigen Areal errichtet werden. Die Deputation wird, sobald die Pläne fertig gestellt sind, bei Senat und Bürgerschaft die entsprechenden Anträge stellen. Schon jetzt läßt sich aber mit Bestimmtheit sagen, daß für eine zweckmäßige Disposition der neuen Anlagen die Beseitigung des jetzigen Terpentinelagers erforderlich ist. Als Ersatz für dasselbe beantragt die Deputation auf dem zwischen der Eisenbahnreparaturwerkstatt und der Schlachthofstraße hinter den Beamtenwohnungen belegenen Areale ein neues Terpentinelager zu erbauen, dessen Kosten mit M. 16 000 veranschlagt sind. Dasselbe wird eine Länge von 26,30 Meter bei einer Breite von 8,65 Meter erhalten und mit zwei eisernen Eingangsthüren versehen werden. Der Raum ist genügend und kann nötigenfalls noch erweitert werden. Die sofortige Inangriffnahme des Baues ist erforderlich, da erst nach Fertigstellung desselben das jetzige Terpentinelager beseitigt werden kann. Die Verwaltungsdeputation ist mit der Verlegung in der beantragten Weise einverstanden.

Die Pläne für die beantragten Bauten erfolgen anbei.

4) Anschaffung von zwei Gaswäschern. Um den stetig sich steigenden Anforderungen des Gasabfahes entsprechend die Betriebsapparate der alten Gasanstalt auf die Leistungsfähigkeit der dort vorhandenen bezw. noch auszubauenden, bis zu einer Tagesproduktion von etwa 55 000 cbm ausreichenden Retortenöfen zu bringen, wird es notwendig, noch zwei weitere Gaswäscher anzuschaffen, die in dem jetzigen Kesselhause untergebracht werden sollen und nach Fertigstellung des schon im vorigen Jahre beschlossenen neuen Kesselhauses aufgestellt werden müssen. Zugleich mit der Herstellung der hierzu nötigen Verbindungsrohre erscheint es zweckmäßig, auch die Verbindungsleitungen im Skrubberhause für die im nächsten Jahre

notwendige Aufstellung von zwei weiteren Strubbern einzurichten und mit den nötigen Absperrschiebern zu versehen, da diese Arbeiten später einen größeren Kostenaufwand und Betriebsstörungen zur Folge haben würden. Um diese Arbeiten bis zum Herbst beenden zu können, muß die Bestellung der Gaswäsher schon jetzt erfolgen und ersucht die Deputation um Bewilligung der erforderlichen Mittel mit im ganzen M. 21 000.

In dem diesjährigen Budget, Spezialbudget No. 1. Erweiterung der Gas- und Wasserwerke sind unter II B für Ausdehnung des Wasserröhrennetzes mit Hydranten und Brunnen und Verbesserungen der Betriebseinrichtungen die üblichen M. 25 000 bewilligt. Wie sich erst jetzt genau übersehen läßt, ist für diese Position eine Nachbewilligung von M. 14 000 erforderlich, verursacht durch Ausdehnung des Röhrennetzes, die in einem größeren Maße stattgefunden hat, als bei Aufstellung des Budgets angenommen werden konnte.

Die Deputation ersucht demnach um Genehmigung der oben erwähnten Ergänzungsbauten für die Gasanstalt, nämlich:

- | | | |
|--|----|---------|
| 1) Herrichtung einer Malerwerkstatt..... | M. | 960 |
| 2) Schließung des Regenerirschuppens | " | 2 700 |
| 3) Neubau eines Terpentinelagers | " | 16 000 |
| 4) Anschaffung zweier Gaswäsher mit Verbindungsleitungen | " | 21 000, |

die in das Budget pro 1891/92 einzustellen sein werden, sowie ferner um Nachbewilligung von M. 14 000 auf Spezialbudget No. 1 II B pro 1890/91.

(gez.) Plump. (gez.) Helmken.

6. Budget des Schlachthofs für das Jahr 1891/92.

Der Senat teilt der Bürgerschaft hierneben einen Bericht der Deputation für den Schlachthof zum Budget desselben für das Jahr 1891/92 und dieses Budget selbst zur Beschlußnahme unter Vorbehalt seiner Erklärung mit.

Anlage.

Begleitbericht zum Budgetentwurf für den Schlachthof 1891/92.

Die unterzeichnete Deputation übergibt in der Unteranlage das Budget für den Schlachthof für das Rechnungsjahr 1891/92 und erlaubt sich dazu folgendes zu bemerken.

A. Einnahmen.

Pos. II. Mieten und Pachten, No. 5 Ländereien und Lagerplätze. Die Steigerung der Pachtsumme von M. 225 bei Eröffnung des Schlachthofes auf M. 7000 im vorliegenden Budget hat darin ihren Grund, daß unter Ausnutzung der durch den Eisenbahnumbau gebotenen Gelegenheit das dem Schlachthof verbliebene unbebaute Land aufgehöhht und durch Anschlußgleise mit der Eisenbahn verbunden worden ist. Die an den drei Verbindungsgleisen belegenen Ländereien sind zum Preise von 72 M für 1 qm jährlich bis auf einen Rest von ca. 2000 qm verpachtet; wenn, woran nicht zu zweifeln ist, die letztgenannte Fläche ebenfalls in nächster Zeit verpachtet werden wird, so wird die Pachtsumme den im Budget angenommenen Betrag erreichen.

Pos. III. Eisverkauf. Obgleich anzunehmen ist, daß infolge des letzten Winters bei den Eishändlern erhebliche Eisvorräte aufgespeichert sein werden, so wird doch der Eisverkauf des Schlachthofs voraussichtlich hinter dem Vorjahre kaum zurückbleiben, weil die Schlachter vorziehen werden, ihren Bedarf nach wie vor vom Schlachthofe zu beziehen, dessen Eis besser als das Natureis für ihre Zwecke und Einrichtungen geeignet ist.

B. Ausgaben.

Titel Ia. Gehälter. Im Anschluß an die in Beratung befindliche Erhöhung der Gehälter der aus dem Staatshaushalt besoldeten Beamten erlaubt sich

die Deputation auch für einen Teil der Schlachthofbeamten mäßige Gehaltserhöhungen zu beantragen.

1) In der Voraussetzung, daß für die Staatsbeamten mit einem Anfangsgehalt von weniger als M. 3000 an die Stelle der bisherigen drei Alterszulagen von fünf zu fünf Jahren für die Zukunft fünf Alterszulagen von drei zu drei Jahren treten werden, beantragt die Deputation die gleiche Maßregel auch für die Beamten des Schlachthofs mit weniger als M. 3000 Anfangsgehalt zu beschließen. Dies hat Bezug auf die Nummern 3 bis 16 des Verzeichnisses; doch kann die Neuerung für No. 7 und 8, die beiden Maschinisten, erst dann in Kraft treten, wenn sie für diese Angestellten vorteilhafter wird, als die bisherige Normierung ihrer Gehälter, auf welche sie ein Recht haben.

Im übrigen bleiben unverändert die Gehälter zu No. 1, 2, 5, 7, 8. Zu No. 3 und 4, erster und zweiter Kassirer, beantragt die Deputation Gleichstellung mit den Kassirern des Generalsteueramts, mit denen sie gleichartige Geschäfte haben. Für No. 6, den Inspektor, ist Gleichstellung mit dem Hilfstierarzte angemessen. Für die Nummern 9 bis 16, Aufseher und Hilfskassirer, wird eine Aufbesserung der Minimal- und Maximalgehälter um M. 100 beantragt, die über das Maß der für die Staatsbeamten zu beschließenden Gehaltserhöhungen nicht hinausgehen dürfte. Dasselbe gilt von den Heizern und dem Nachtwächter, für die eine Erhöhung des Gehalts um je M. 50, sowie von den Hilfsaufsehern, für die eine solche um je M. 60 beantragt wird. Schließlich wird für den Boten, der i. Z. mit einem sehr niedrigen Anfangsgehalte angestellt wurde und sich im Dienste gut bewährt hat, eine Aufbesserung um M. 150 beantragt.

Die „persönlichen Zulagen“ und „Vergütungen“ für Wägung hängen bekanntlich mit der Verbrauchsabgabe zusammen, s. Verh. von 1889 S. 131.

C. Außerordentliche Ausgaben.

Zu Pos. 1. Bis jetzt wurden die Reparaturen an den Maschinen des Schlachthofs in der Werkstatt des Wasserwerks ausgeführt, und zwar die größeren durch einen der Maschinisten des Schlachthofs selbst. Dies hat jedoch zu erheblichen Unzuträglichkeiten geführt, teils wegen des erforderlichen weiten Transports der zu reparirenden Maschinenteile und der damit verbundenen Gefahren, teils weil die Werkstatt des Wasserwerks oft durch Arbeiten für dieses selbst so belegt ist, daß dadurch eine unliebsame Verzögerung für den Schlachthof verursacht wird. Es wird deshalb, um wenigstens den größten Teil der Reparaturen auf dem Schlachthofe selbst ausführen zu können, die Anschaffung einer eigenen Drehbank für denselben beantragt, auf welcher die vorkommenden größten Drehgegenstände, als Dampf- und Pumpenkolben etc., repariert oder auch, nach vorgängiger Beschaffung des Rohgusses, neu angefertigt werden können. Nach einem der Deputation erstatteten Bericht des Maschinenmeisters Hirsch ist dafür eine Drehbank von 250 mm Spizenhöhe bei drei oder mehr Spizenentfernung erforderlich. Der Anschaffungspreis einer solchen ist nach einer vorliegenden Offerte auf M. 2080 anzuschlagen, wozu aber noch die Kosten für Fracht, Montage und Betriebseinrichtung im Betrage von M. 920 hinzutreten.

Zu Pos. 2. Die Anzahl der links vom Mittelgange der Markthalle befindlichen Gehege, die zur Aufnahme des von den Schlachtern gekauften Kleinviehs dienen, hat sich als nicht ausreichend erwiesen, da häufig ein Gehege das Vieh mehrerer Schlachter, namentlich kleiner, aufnehmen muß, und dadurch nicht selten Irrtümer veranlaßt werden. Es wird deshalb beabsichtigt, die zwischen je zwei Pfeilern befindliche Trennungswand der Gehege zu beseitigen, die Weite zwischen den Pfeilern als Mittelgang zu benutzen und dann jedes Gehege zu teilen. Hierzu werden Gehege in genügender Zahl und angemessener Größe, die zugleich direkt zugänglich sind, geschaffen. Die Kosten sind auf M. 4200 angeschlagen.

Zu Pos. 3. Laut eines Berichts des Bauinspektors Flügel ist der hölzerne Fußboden unter dem Korkhause auf dem Kühlhausboden infolge der geringen Luftzuströmung angegriffen, und es empfiehlt sich im Interesse der Reinhaltung der Luft

und der unschädlichen Ableitung der Niederschläge, die Holzkonstruktionsteile mit den Fußbodenbrettern zu beseitigen und dafür eiserne Träger einzubringen, zwischen denen eine Betondecke herzustellen ist. Die Kosten sind auf M. 4200 angeschlagen.

Die Deputation beantragt, die Endsumme unter C. im Betrage von M. 11 200 auf Anlagelkosten des Schlachthofs zu bewilligen.

(gez.) Gröning.

(gez.) C. W. Bodeker.

Unteranlage.

Budgetentwurf für 1891/92.

A. Einnahme.

Nr.	Vordersähe		Titel und Positionen I. Gebühren	Kalenderjahr 1891			Betriebsjahr 1891/92		
	Wirklich 1890	Vor- anschläge 1891/92		Einheits- sätze	Wirklich		Einheits- sätze	Voranschläge	
					M.	S.		M.	S.
1 a. Schlachtgebühren.									
1	9 046	9 200	Rinder	4,—	36 184	—	4,—	36 800	—
2	1 346	1 400	Pferde	3,—	4 038	—	3,—	4 200	—
3	30 958	32 000	Schweine	2,—	61 916	—	2,—	64 000	—
4	31	50	Saugfüllen und Efel	2,—	62	—	2,—	100	—
5	18 505	18 800	Kälber	1,—	18 505	—	1,—	18 800	—
6	12 241	12 500	Schafe	0,50	6 120 50		0,50	6 250	—
7	103	100	Ziegen	0,25	25 75		0,25	25	—
	72 230	74 050	Zusammen . . .		126 851	25		130 175	—
1 b. Auftriebgebühren.									
1	10 694	11 000	Rinder	1,—	10 694	—	1,—	11 000	—
2	1 353	1 400	Pferde	0,50	676 50		0,50	700	—
3	31 299	33 500	Schweine	0,50	15 649 50		0,50	16 750	—
4	31	50	Saugfüllen und Efel	0,20	6 20		0,20	10	—
5	20 232	20 500	Kälber	0,20	4 046 40		0,20	4 100	—
6	12 995	13 000	Schafe	0,10	1 299 50		0,10	1 300	—
7	106	100	Ziegen	0,05	5 30		0,05	5	—
	76 710	79 550	Zusammen . . .		32 377	40		33 865	—
1 c. Wägegebühren.									
1	8 255	8 500	Rinder	0,40	3 302	—	0,40	3 400	—
2	1	—	Pferde	0,40	—	40	0,40	—	—
3	30 198	32 000	Schweine	0,20	6 039 60		0,20	6 400	—
4	1	—	Saugfüllen und Efel	0,20	—	20	0,20	—	—
5	18 551	19 000	Kälber	0,10	1 855 10		0,10	1 900	—
6	10 271	10 500	Schafe	0,10	1 027 10		0,10	1 050	—
7	3 385	3 500	Ziegen, Fleischstücke, Talg, Häute. . . .	0,10	338 50		0,10	350	—
	70 662	72 500	Zusammen . . .		12 562	90		13 100	—
1 d. Beschaugebühren.									
1	49 735,5	60 000	Fleisch aller Sorten	2 1/2 S	1 241 20		2 1/2	1 500	—
2	68 1/2	100	Untersuchungen/ ganze	0,50	34 25		0,50	50	—
3	2	25	auf Trichinen Stücke	0,20	—	40	0,20	5	—
			Zusammen . . .		1 275	85		1 555	—
Übertrag: Summa der Gebühren M.					173 067	40		178 695	—

Nr.	Titel und Positionen.	Kalenderjahr 1890 Wirklich		Rechnungsjahr 1891/92 Voranschläge	
		M.	S.	M.	S.
	Übertrag . . .	173 067	40	178 695	—
	II. Mieten und Pachten				
1	Restauration	3 950	—	4 000	—
2	Albuminfabrik	5 000	—	5 000	—
3	Talg- und Fellsamern	1 350	—	1 350	—
4	Geräteschränke	514	50	514	50
5	Ländereien und Lagerplätze	3 544	80	7 000	—
6	Fleischabfälle	500	—	500	—
7	Kontore und Geschäftsräume (incl. Wohnung des 2. Tierarztes)	3 220	—	3 260	—
8	Vergütung der Mieter für Gas	—	—	500	—
9	Wagenplätze, Darmischleimerei	462	40	450	—
		18 541	70	22 574	50
1	III. Eisverkauf	7 761	70	7 500	—
1	IV. Dünger	3 216	87	3 200	—
1	V. Viehfutter	15 837	55	16 000	—
1	VI. Vermischtes mit Berücksichtigung der Ab- rundung	2 217	42	2 530	50
1	VII. Vergütung für Erhebung der Verbrauchs- abgabe	9 375	—	10 000	—
	Summa der Einnahmen . . .	230 017	54	240 500	—
	Rekapitulation.				
1/7	I a. Schlachtgebühren	126 851	25	130 175	—
1/7	I b. Auftriebgebühren	32 377	40	33 865	—
1/7	I c. Wägegebühren	12 562	90	13 100	—
1/3	I d. Beschaugebühren	1 275	85	1 555	—
	I. Gebühren	173 067	40	178 695	—
1/8	II. Mieten und Pachten	18 541	70	22 574	50
1	III. Eisverkauf	7 761	60	7 500	—
1	IV. Dünger	3 216	87	3 200	—
1	V. Viehfutter	15 837	55	16 000	—
1	VI. Vermischtes	2 217	42	2 530	50
1	VII. Vergütung vom Staate	9 375	—	10 000	—
	Summa der Einnahmen . . .	230 017	54	240 500	—

B. Ausgabe.

Nr.	Titel und Positionen.	Kalenderjahr 1890 Wirklich		Rechnungsjahr 1891/92 Voranschläge	
		M.	S.	M.	S.
	I. Verwaltungskosten.				
	Ia. Gehälter.				
1	Direktor Schneemann, 1882 Jan. 15., 4000—5200, 1000 pers. Zul. 10 % f. B.	5 400	—	5 466	66
	Übertrag . . .	5 400	—	5 466	66

Nr.	Titel und Positionen.	Kalenderjahr 1890 Bietlich		Rechnungsjahr 1891/92 Voranschläge	
		M.	S.	M.	S.
	Übertrag...	5 400	—	5 466	66
2	I. Tierarzt Heile, 1890 Okt. 21., 3000—3900, 10 % f. B.	3 000	—	3 000	—
3	I. Kassirer Dunkhase 1882 April 1., 2300—3500	2 750	—	3 020	—
4	II. Kassirer Kroning, 1888 Okt. 1., 2300—3500	2 000	—	2 420	—
5	II. Tierarzt Oberschulte, 1891 Jan. 1., 2000—2600	2 000	—	2 000	—
6	Inspektor Rosenberg, 1882 April 1., 2000—2600, 300 pers. Zul. 10 % f. B.	2 060	—	2 660	—
7	I. Maschinist Weber, 1885 April 1., 1500—1950	1 800	—	1 800	—
8	II. Maschinist Stuke, 1886 April 1., 1500—1950	1 500	—	1 650	—
9	Aufseher Logemann } 1882 April 1., } 10 % f. B. } 10 Aufseher Döpfe } 1882 April 1. } 11 Aufseher Claußen } 1883 Jan. 1. } 12 Aufseher Streckel } 1888 Okt. 1. } 13 Aufseher Boß } bis 1888 Okt. 1. } 14 Aufseher vakat } 1400 } 15 Platzaufseher Scharoun } 1882 April 1. } 10 % f. B. }	1 300	—	1 480	—
10	Aufseher Döpfe	1 300	—	1 480	—
11	Aufseher Claußen	1 300	—	1 435	—
12	Aufseher Streckel	1 175	—	1 330	—
13	Aufseher Boß	1 175	—	1 330	—
14	Aufseher vakat	—	—	1 100	—
15	Platzaufseher Scharoun	1 175	—	1 280	—
16	Hilfskassirer Schlüter } 1889 Januar 1.... }	937	50	1 115	—
17	2 Heizer, jeder 1250	2 350	—	2 500	—
18	4 Hilfsaufseher, 1050	3 698	75	4 200	—
19	1 Nachtwächter, 1050	975	—	1 050	—
20	1 Bote, 100 pers. Zulage	565	—	750	—
		36 461	25	41 066	66
	Ab 10 % des Gehalts für Wohnung...	1 136	—	1 228	66
	Ia. Summa der Gehälter	35 325	25	39 838	—
21	Ib. Bureaubedürfnisse	2 344	11	2 500	—
22	Ic. Trichinenschau	13 888	70	15 000	—
23	Id. Heizung und Reinigung	976	—	1 000	—
	I. Verwaltungskosten	52 534	06	58 338	—
24	II. Feuerversicherung	482	86	482	86
25	III. Zinsen.				
	Zinsen für Ausgaben des Fonds für außerordentliche Ausgaben einchl. der Bauzinsen M. 1 585 267,22 Amort. bis 31. März 1891 " 183 000,— M. 1 402 267,22 zu 4 1/2 % M. 63 102,02 Zinsen derselben Ausgabe bis März 1891..... " 41 850,— " 4 1/2 % " 1 883,25 für das Areal..... " 150 000,— " 4 1/2 % " 6 750,— M. 71 735,27 Ab Retourzinsen für à conto Zahlungen..... " 2 235,27	67 500	—	69 500	—
	IV. Amortisation.				
26	Für Baulichkeiten Wert M. 1 500 000 1 % M. 15 000				
27	" Maschine " " 80 000 10 % " 8 000	23 000	—	23 000	—
28	V. Beschaffung und Unterhaltung von Inventar...	3 421	31	4 000	—
	Übertrag...	146 938	23	155 320	86

Rechnungsjahr 1891/92 Voranschläge			
5 466	66		
3 000	—		
3 020	—		
2 420	—		
2 000	—		
2 660	—		
1 800	—		
1 650	—		
1 480	—		
1 480	—		
1 435	—		
1 330	—		
1 330	—		
1 100	—		
1 280	—		
1 115	—		
2 500	—		
4 200	—		
1 050	—		
750	—		
41 066	66		
1 228	66		
39 838	—		
2 500	—		
15 000	—		
1 000	—		
58 338	—		
482	86		
69 500	—		
23 000	—		
4 000	—		
155 320	86		

Nr.	Titel und Positionen.	Kalenderjahr 1890 Wirklich		Rechnungsjahr 1891/92 Voranschläge	
		M.	S.	M.	S.
	Übertrag...	146 938	23	155 320	86
	VI. Bauliche Unterhaltung.				
29	Für gewöhnliche Unterhaltungsarbeiten und				
30	notwendige Malerarbeiten	14 190	01	10 000	—
	VII. Betriebskosten.				
31	Gas	6 292	40	6 500	—
32	Wasser	4 362	22	4 500	—
33	Kohlen	23 628	90	22 000	—
34	Talg bezw. Cylinderöl	837	92	1 000	—
35	Amoniak	400	08	500	—
36	Salz	1 281	—	1 200	—
37	Maschinenöl	983	18	1 200	—
38	Gummi und Packungen	473	40	1 000	—
39	Twist	257	87	300	—
40	Reffellauge	42	—	100	—
41	Diverses	753	32	1 000	—
		39 312	29	39 300	—
42	Ergänzung von Maschinenteilen, Reparaturen,				
	Werkzeuge, Materialien und technische Kontrolle	4 881	82	4 000	—
43	Unterhaltung der Dampf-, Gas- und Wasserrohr-				
	leitungen einschließlich Maurer-, Maler- und	2 464	65	2 500	—
	Pflasterarbeiten	46 658	76	45 800	—
	VIII. Steuern.				
44	Vom Reinertrage ist zu zahlen M.	16,85			
45	Für Gebäudesteuer ist zu zahlen "	2033,85			
46	Für Erleuchtungssteuer ist zu zahlen				
47	Für Wassersteuer ist zu zahlen }	1323,85			
48	Für Kanalsteuer ist zu zahlen }				
		3 374	55	3 374	55
49	IX. Stren)				
50	X. Viehfutter)	8 277	91	9 600	—
51	XI. Hilfslohn	10 343	63	12 000	—
52	XII. Vermischtes (mit Berücksichtigung der				
	Abrundung)	4 375	88	4 404	59
	Summa der Ausgaben...	234 158	97	240 500	—
	Refapitulation.				
1/20	Ia. Gehälter	35 325	25	39 838	—
21	Ib. Büreaubedürfnisse	2 344	11	2 500	—
22	Ic. Trichinenschau	13 888	70	15 000	—
23	Id. Heizung und Reinigung	976	—	1 000	—
	I. Verwaltungskosten	52 534	06	58 338	—
24	II. Feuerversicherung	482	86	482	86
25	III. Zinsen	67 500	—	69 500	—
26/27	IV. Amortisation	23 000	—	23 000	—
28	V. Inventar	3 421	31	4 000	—
	Übertrag...	146 938	23	155 320	86

Nr.	Titel und Positionen	Kalenderjahr 1890 Wirklich		Rechnungsjahr 1891/92 Voranschläge	
		M.	S.	M.	S.
	Übertrag...	146 938	23	155 320	86
29/30	VI. Bauliche Unterhaltung	14 190	01	10 000	—
30/43	VII. Betriebskosten	46 658	76	45 800	—
44/48	VIII. Steuern	3 374	55	3 374	55
49	IX. Streu	8 277	91	9 600	—
50	X. Viehfutter }				
51	XI. Hilfslohn	10 343	63	12 000	—
52	XII. Vermischtes	4 375	88	4 404	59
	Summa der Ausgaben...	234 158	97	240 500	—

C. Außerordentliche Ausgaben.

1) Eine Leitspindel-Drehbank für die Reparaturwerkstatt des Schlachthofes nebst Zubehör	M.	3 000,—
2) Herstellung von Zwischengängen und Quadring der Gehege für Kleinvieh (Kälber und Schafe) an der links vom Mittelgange gelegenen Seite der Markthalle	"	4 000,—
3) Entfernung der Holzkonstruktionen unter dem Korkhause auf dem Kühlhausboden, Einbringen von I-Trägern und Herstellung einer Betondecke daselbst	"	4 200,—
Zusammen...	M.	11 200,—