

# Mitteilung des Senats

vom 6. Juli 1915.

## Inhaltsverzeichnis.

|                                                                                 |         |
|---------------------------------------------------------------------------------|---------|
| 1. Getreideanlage .....                                                         | S. 447. |
| 2. Verschiebebahnhof in Oslebshausen beim Industrie- und Handelshafen .....     | " 451.  |
| 3. Veränderungen in der Besetzung der Balldeputation .....                      | " 458.  |
| 4. Inventar für den Neubau der höheren Mädchenschule an der kleinen Gelle ..... | " 459.  |

## 1. Getreideanlage.

Über diesen Gegenstand hat die Deputation für Häfen und Eisenbahnen den anliegenden Bericht erstattet. Der Senat stimmt den Anträgen der Deputation zu und ersucht die Bürgerschaft, ihm beizutreten.

### Bericht.

Anlage.

Die Mittel für die Getreideanlage und die durch sie bedingten Änderungen der örtlichen Verhältnisse sind durch die Beschlüsse von Senat und Bürgerschaft vom 23. Mai und 7. Juni 1913 (Verhdlg. S. 771 und 863) bewilligt worden, während die Beschaffung der inneren Einrichtung und der Betriebsgeräte der Getreideanlage damals noch nicht beantragt wurde. Da die Anlage jetzt ihrer baulichen Fertigstellung entgegengeht, ist es erforderlich, auch hierfür die nötigen Gelder bereitzustellen. Ferner sind, wie in dem anliegenden Bericht des Hafenbauamts eingehend begründet ist, die Einrichtungen für die Lagerung und Beförderung der Säcke anders getroffen worden, als seinerzeit geplant war. Die Arbeiten sind bereits zum Teil in Auftrag gegeben und ausgeführt. Da sie die im Jahre 1913 bewilligten Mittel überschreiten, ist hierfür eine besondere nachträgliche Genehmigung nachzusuchen.

Indem sich die Deputation im übrigen auf den Bericht des Hafenbauamts bezieht, beantragt sie,

- 1) zu der bereits in Angriff genommenen anderen Ausführung der Arbeiten für Lagerung und Beförderung der Säcke die nachträgliche Genehmigung zu erteilen,
- 2) den Betrag von 493000 M als weiteren Teilbetrag des Fonds „Erweiterungsbauten“ auf das Separatbudget der außerordentlichen Verwendungen zu bewilligen und die Deputation zu ermächtigen, kleinere Änderungen des Projekts nach Bedarf vorzunehmen.

Bremen, den 1. Juli 1915.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

i. B.:

(gez.) **H. Bömers.** (gez.) **Krug.**

### Bericht des Hafenbauamts.

Unteranlage.

Über Einrichtungen bei der im Bau befindlichen Getreideanlage am Hafen III für die Lagerung und Beförderung der leeren Säcke, über einen elektrischen Antrieb der Winden für die Förderleitungen, sowie über die Beschaffung der inneren Einrichtung und der Betriebsgeräte für die Getreideanlage beehre ich mich folgendes vorzutragen.

I. In dem Bericht des Hafenbauamtes vom 14. September 1912, auf Grund dessen lt. Verhdlg. 1913, S. 771 ff. die Mittel für die Getreideanlage und für die durch sie bedingten Änderungen der örtlichen Verhältnisse in Höhe von 5 199 000 M bewilligt wurden, war vorgesehen, daß auf der Uferböschung bei den Piers die Sadlager, von der Uferstraße aus zugänglich, angeordnet werden und in Holzfachwerk mit Wellblechbekleidung ausgeführt werden sollten (S. 778, fünfter Absatz). Nach der hier als Anlage I wieder beigelegten Zeichnung, Anlage IV des damaligen Berichts, auf der die Sadlager gelb getönt angegeben sind, nahmen sie den ganzen auf die zunächst herzustellenden Piers II und III entfallenden Uferstreifen ein und waren durch die beiden Piers in drei Teile geteilt. Bei einer Gesamtlänge von 80 und einer Breite von 7 m enthielten sie 560 qm Grundfläche. An Kosten waren 37 000 M (S. 781, erste Zeile) vorgesehen.

Anlage I.

Hinsichtlich der Beförderung der leeren Säcke von den Sadlagern nach den Verbrauchsstellen auf den Piers und im Speicher war gemäß den Vorbesprechungen mit den Beteiligten und im Einklang mit dem hier am Hafen I und auch sonst üblichen Verfahren angenommen, daß die Säcke auf sogenannten Sackkarren von Arbeitern an Ort und Stelle gebracht würden, so daß besondere Einrichtungen für die Beförderung nicht nötig waren.

Im Laufe der weiteren Vorbereitung des Entwurfs für die Ausführung und beim näheren Eingehen auf alle Einzelheiten des Betriebes ergab sich, daß bei dieser neuartigen Anlage auch hinsichtlich der Unterbringung und der Beförderung der leeren Säcke besondere Lösungen gefunden werden mußten.

Bei den vorgesehenen Leistungen werden im Durchschnitt am Tage auf beiden Piers zusammen 40 000 bis 50 000 Säcke gefüllt, je nachdem Schwer- oder Leichtgetreide verladen wird. Durch gleichzeitiges Abgehen von Getreide aus dem Speicher mit der Bahn und mit Rähnen kann der Verbrauch bis 10 000 Säcke in der Stunde und bis etwa 80 000 Säcke am Tage steigen. Da die Wege vom Sadlager bis zur Verwendungsstelle und zurück 200 bis 300 m betragen, würden zur Beförderung der Säcke mit Sackkarren 10 bis 12 Arbeiter ständig karren müssen. Ein derartiger Betrieb würde sowohl den Eisenbahnverkehr nach den Piers wie auch das Verladegeschäft auf den Piers vielfach stören und die Ausnützbarkeit der ganzen Anlage beeinträchtigen.

Eine befriedigende Lösung konnte nur in der Einrichtung einer Elektro- hängeseilbahn für die Beförderung der leeren Säcke gefunden werden.

Bei der Anordnung der Sadlager war zu berücksichtigen, daß die Empfänger des Getreides verlangen, daß zum Verladen ihres Getreides entweder eigene oder von der Kundschaft eingeschickte Säcke, die mit Firmenstempel versehen sind, verwendet werden. Da bei der Ankunft der Säcke noch nicht bekannt ist, an welcher Stelle der das Getreide anbringende Dampfer löschen soll, so würden bei drei getrennten Sadlagern vielfach die Säcke im verkehrten Lager untergebracht werden und müßten später umbefördert werden. Außerdem würden drei örtlich getrennte Lager unzumutbar viel Lagerpersonal erfordern. Um die Einrichtung eines einheitlichen und genügend erweiterungsfähigen Lagers zu ermöglichen, wurde der zu überbauende Uferstreifen von 7 m auf 20 m verbreitert, wodurch auf der zwischen den Piers II und III liegenden Uferstrecke von 70 m eine Grundfläche von 1400 qm gegenüber der früheren Gesamtfläche der drei Lager von 560 qm verfügbar wurde.

Wegen des manchmal vorkommenden verfrühten oder verspäteten Eintreffens der Dampfer hält die Bremer Lagerhaus-Gesellschaft es für erforderlich, statt des früher von ihr vorgesehenen etwa zweitägigen Bedarfs einen dreitägigen Bedarf an leeren Säcken unterbringen zu können, was eine Erhöhung der zunächst als Lager auszubauenden Grundfläche von 560 qm auf 840 qm ergibt.

Die mit der Verbreiterung des Lagers zusammenhängende sehr erhebliche Vergrößerung der vor dem Speicher später lagernden Menge leicht brennbarer Ware machte eine schwere und feuerichere Ausbildung des Baues unumgänglich.

Es sollen nun zunächst das Sadlager und die Hängeseilbahn kurz beschrieben und dann ihre Kosten behandelt werden.

Das Sacklager ist statt in Holzfachwerk mit Wellblechbedeckung jetzt in Eisenschachwerk mit halbstarkem Ausmauerung und mit Wellblechdach auf eisernen Bindern entworfen, wie es auf den Anlagen II und III dargestellt ist.

Anlagen II u. III.

Es soll drei Geschosse erhalten; die beiden unteren werden mit Lattengerüsten zur Aufnahme der Säcke versehen, das dritte soll die sechs Gleise der Elektrohängebahn aufnehmen und als Verladerraum dienen. Die beiden unteren Geschosse sind mit dem Verladerraum durch Aufzüge verbunden.

Da das Heranbringen der Säcke mit Landfuhrwerk von der Straße aus geschieht, ist jedem Stockwerk ein straßenseitig offener Gang vorgelagert behufs leichterer Verteilung der Säcke auf die für die einzelnen Geschäfte bestimmten Lagerabteile.

Die beiden unteren Stockwerke sind durch vier Brandwände auf der ganzen später 70 m langen Lagerlänge in fünf getrennte Räume geteilt. Die Treppen der drei mittleren Räume liegen an den Gängen und sind nach diesen hin offen, nach dem Lagerraum hin aber feuersicher abgekleidet. Die Treppen der beiden Endräume liegen an der Außenseite der Giebelwände. Die Fußböden sind aus doppelter Bohlenlage mit Einlage aus Asbestpappe vorgesehen. Diese Ausführung hat sich bei den Speichern im Hafengebiet als genügend brandsicher bewährt. Es ist besonders beachtet, daß ein in einer Abteilung ausbrechendes Feuer die Nachbarabteilungen nicht leicht erreichen, wohl aber von diesen aus, sowie von der Straße und vom Verladerraum aus gut angegriffen werden kann. Die Einzelheiten sind im Einvernehmen mit dem Branddirektor entworfen.

Als zunächst mit 840 qm Grundfläche herzurichtendes Sacklager ist der Raum vorgesehen, den die drei ersten Abteilungen einnehmen mit einer Gesamtlänge von rd. 42 m. Die beiden weiteren Abteilungen von zusammen 28 m Länge müssen gleichzeitig mit den übrigen Teilen hergestellt werden, weil ihre spätere Herstellung den Betrieb der durch ihre Räume führenden Hängebahn stören würde; die gleichzeitige Herstellung ist auch wünschenswert, weil zunächst die letzte Abteilung als Aufenthaltsraum für die auf den Piers zu beschäftigenden etwa 140 Arbeiter, und die vorletzte Abteilung als Geräteraum für die Bremer Lagerhaus-Gesellschaft dienen soll. Ein weiterer wichtiger Vorteil ist, daß bei ihrer sofortigen Herstellung eine Vergrößerung des Sacklagers jederzeit leicht möglich ist.

Die Hängebahn ist auf der Anlage IV im Grundriß dargestellt. Von den sechs im Verladerraum des Sacklagers liegenden Gleisen sind die beiden wasserseitigen in einer endlosen Schleife mit den Piers II und III verbunden und die beiden straßenseitigen mit dem Speicher. Die beiden mittleren sind zunächst als Ausweichen für überflüssige Hängewagen gedacht, sollen aber später für die Bedienung der Piers I und IV dienen.

Anlage IV.

Die Gleise werden von kleinen leichten Hängewagen befahren, die einen umklappbaren Boden haben, der an bestimmten Stellen selbsttätig ausgelöst werden kann und dort die Säcke in eine Rutsche fallen läßt. Auf jedem Pier sind 10 solche Stellen (für jede Abfackstelle eine) und im Speicher 8 solche Stellen vorgesehen. Die Wagen werden zu Zügen von 4 bis 6 Wagen je nach Bedarf vereinigt, von denen der erste elektrisch angetrieben wird.

Die Schienen für die Hängebahn sind auf Trägern gelagert, die durch besondere Verbindungsstrukturen an den Aufbauten auf den Piers und an dem Speicher befestigt sind. An den Kreuzungsstellen mit der Uferstraße hängen sie an besonderen Brücken.

Es ist Wert darauf gelegt, für die Wagen eine solche Bauart zu erhalten, daß ein Herabfallen der Wagen von den Schienen oder ein unbeabsichtigtes Loslösen ihrer Ladung verhindert ist. Überdies sind noch auf den Piers und über den Straßen Schutznetze unterhalb der Bahn angeordnet, um die unter ihr beschäftigten Arbeiter vor jeder Beschädigung durch herabfallende Teile zu sichern.

Die Hängebahn liegt tiefer als die Bandkanäle für die Förderbänder, aber doch so hoch, daß sie den für die Eisenbahn nötigen lichten Raum frei läßt.

Die Kosten des Sacklagers stellen sich nach dem anliegenden Anschlag, Anlage V, auf 147 000 M, was gegenüber dem früher vorgesehenen Betrage von 37 000 M einen Mehrbetrag von 110 000 M ergibt. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß nicht nur das eigentliche Sacklager um die Hälfte größer ist als früher, sondern daß außerdem noch ein Arbeiter- und ein Geräteraum mitgebaut werden, die später als Erweiterung des Lagers dienen, und daß das Gebäude jetzt feuerfester hergestellt wird.

Die Hängebahn mit den Betriebsmitteln und allen Nebenanlagen kostet laut Anlage VI 226 000 M. Durch sie werden die Arbeiter für das Karren der leeren Säcke überflüssig.

Für einen Vergleich der Betriebskosten der beiden Beförderungsarten kann man annehmen, daß das Personal, welches für das Aussuchen und Bereitstellen der Säcke im Sacklager, sowie das, welches für das Zurechtlegen der Säcke an den Verwendungsstellen nötig ist, in beiden Fällen, ob die Säcke mit der Hängebahn oder mit Arbeitern befördert werden, gleich ist und außer Betracht bleiben kann. Die Betriebskosten für die Hängebahn sind in Anlage VII unter Einbeziehung der Unterhaltung und Verzinsung berechnet. Sie betragen bei 300 Betriebstagen im Jahr und 4000 t Leistung am Tage etwa 15 800 M im Jahre. Diesen stehen bei einer Beschäftigung von im Mittel 8 Arbeitern an 300 Arbeitstagen im Jahre bei 7 M Tagelohn (einschl. Nebenkosten für Versicherung) 16 800 M an erparten Löhnen gegenüber. Das Verhältnis verschiebt sich später zugunsten der Hängebahn, da bei Vergrößerung der Anlage und des Verkehrs die Kosten für die Tagelöhne sich entsprechend dem Verkehr und der Länge der Wege neben der Steigerung, die die Lohnsätze an sich mit der Zeit erfahren, vergrößern, während die Betriebskosten der Hängebahn sich in erheblich geringerem Maße als der Verkehr und die Größe der Anlage steigern werden.

Die Einrichtung der Hängebahn ist also nicht nur, weil sie den Betrieb sicherer gestaltet und eine bessere Ausnutzung der Gesamtanlage gewährleistet, sondern auch weil sie auf die Dauer billiger arbeitet, vorzuziehen.

Während nun die Herstellung des Sacklagers noch nicht vergeben ist, mußte über die Herstellung der Hängebahn schon im vorigen Jahre bei der Vergabe der übrigen Hauptarbeiten und -Lieferungen eine Entscheidung getroffen werden, weil die Hängebahn sowohl mit den maschinellen Anlagen und Aufbauten auf den Piers, als auch mit dem Bau des Speichers in so innigem Zusammenhang steht, daß eine Verschiebung der Entscheidung über sie ohne eine Hinausschiebung des ganzen Baues nicht angängig war. Die Vergabe schien nicht bedenklich, weil nach den Ergebnissen der Ausschreibung der ersten Hauptarbeiten angenommen werden konnte, daß bei den Gesamtkosten der Getreideanlage die Mehrkosten für die Hängebahn erübrigt werden würden. Nachdem jetzt nahezu alle Einzelanlagen durchgearbeitet und zum größten Teil vergeben sind, stellt sich jedoch heraus, daß ein nennenswerter Betrag für die Hängebahn nicht frei bleibt. Es liegt dies darin, daß nach der deputationsseitigen Genehmigung der Hängebahn noch besondere Mehrkosten für Fundierungen, da unerwartet ungünstige Bodenverhältnisse angetroffen wurden, erwachsen sind und daß die Maschinenhäuser aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen gleich so groß angelegt werden mußten, daß sie auch für den Betrieb der später zu bauenden Piers I und IV ausreichen.

Die anfängliche Fehlschätzung ist übrigens im Verhältnis zur Gesamtbausumme gering, wenn man berücksichtigt, daß es sich um eine vielgegliederte umfangreiche Anlage handelt, für die ein Vorbild, aus dem man für die Kostenschätzung feste Anhaltspunkte hätte entnehmen können, nicht vorhanden ist.

II. Die Förderleitungen, in denen das Getreide aus dem Schiff gehoben wird, hängen an Auslagern, die gehoben und gesenkt werden müssen, um das Mundstück der Förderleitung in die jeweils richtige Höhenlage im Schiff zu bringen.

Es ist ein Entwurf ausgearbeitet, um die für das Heben und Senken der Leitung bis jetzt vorgesehenen Handwinden durch elektrisch angetriebene Winden zu ersetzen, die von dem das Mundstück führenden Arbeiter unten im Schiff betätigt werden können.

Diese Einrichtung kostet für sämtliche 8 Hebetürme mit 32 Förderleitungen rd. 48 000 M mehr als die Handwinden. Für den Notfall sind noch Handkurbeln anzubringen, deren Kosten etwa 2000 M betragen, so daß die Mehrkosten sich auf rd. 50 000 M erhöhen.

Die Betriebskosten mit Verzinsung, Tilgung und Instandhaltung sind zu 5000 M anzunehmen.

Bei den Handwinden würden je nach der Stärke des Betriebes 4 bis 8 Mann zur Bedienung nötig sein, welche bei elektrischem Antrieb fortfallen. Schon bei dem Fortfall von 4 Mann an 300 Arbeitstagen ergibt sich bei 5 M Tagelohn eine jährliche Ersparnis von  $4 \times 300 \times 5 = 6000$  M, so daß die Anbringung des elektrischen Antriebes der Förderleitungen empfohlen werden muß.

III. Für die Ausrüstung der Getreideanlage sind noch keine Kosten bewilligt.

Es handelt sich zunächst um die Ausstattung der Arbeiteräume im Speicher I und im Sacklager, sowie in den Büroräumen der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft in der Getreideanlage und um die Betriebsgeräte. Diese schätzt die Bremer Lagerhaus-Gesellschaft vorbehaltlich besonderen Nachweises auf 86 000 M. Hierzu kommen noch die Lattengerüste im Sacklager, die auf 21 000 M zu veranschlagen sind.

Alle unter I bis III aufgeführten Anlagen und Anschaffungen sind im Einvernehmen mit der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft entworfen und vorgeesehen, da sie die Kosten zu verzinsen und zum Teil auch zu tilgen hat.

Ich bitte, Senat und Bürgerschaft um die Bewilligung des Betrages von  $110\,000 + 226\,000 + 50\,000 + 86\,000 + 21\,000 = 493\,000$  M als weiteren Teilbetrag des Fonds „Erweiterungsbauten“ zu ersuchen.

Bremen, den 19. Juni 1915.

Das Hafenbauamt.

(gez.) **Tillmann.**

Mit den Anträgen einverstanden.

Die Baudirektion, Abteilung Strom- und Hafenbau.

23./6. 15.

(gez.) **Ed. Suling.**

## 2. Verschiebebahnhof in Oslebshausen beim Industrie- und Handelshafen.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen hat über den in der Überschrift bezeichneten Gegenstand den anliegenden Bericht eingereicht. Der Senat stimmt den Anträgen der Deputation zu und ersucht die Bürgerschaft, ihm darin beizutreten.

### Bericht.

Anlage.

Durch die Beschlüsse des Senats und der Bürgerschaft vom 30. November, 11. und 14. Dezember 1912 (Verhdlgn. S. 1529, 1569 und 1575) ist der Bau der Gleisanlagen für den neuen Verschiebebahnhof am Industrie- und Handelshafen genehmigt worden. Kosten für Hochbauten, wie Lokomotivschuppen mit Werkstatt und Zubehör, Stellwerksgebäude, Diensträume für die Station und Unterkunftsräume für das Personal sind damals nicht beantragt worden, weil die Unterlagen nicht bearbeitet waren.

Da jetzt die Gleisanlagen im wesentlichen fertiggestellt sind, ist es erforderlich, die noch fehlenden, in dem anliegenden Bericht des Hafenbauamts näher bezeichneten Arbeiten in Angriff zu nehmen, um den Bahnhof betriebsfertig herzurichten. Denn mit der Eröffnung des neuen preussischen Verschiebebahnhofs Blockland und der Fertigstellung der neuen Getreideanlage am Hafen III muß der neue bremische Verschiebebahnhof am Industrie- und Handelshafen in Benutzung genommen werden.

Die Kosten für den weiteren Ausbau, wie er jetzt vorgeschlagen ist, belaufen sich auf 678 900 M. Da die Anlagen teils dem Industrie- und Handelshafen,

teils dem übrigen Hafenverkehr dienen, sind sie demgemäß auf die verschiedenen Fonds zu verrechnen.

Mit Rücksicht darauf, daß der Krieg die äußerste Einschränkung an größeren Geldausgaben zur Pflicht macht, hat die Deputation geprüft, welche Anlagen zurückgestellt oder durch Hilfsanlagen ersetzt werden können, ohne daß die Gesamtanlage unwirtschaftlich wird oder unwirtschaftliche Ausgaben größeren Umfangs vorgenommen werden müssen. Sie ist dabei zu dem Ergebnis gekommen, daß Ausgaben von im ganzen 168 500 *M* vorläufig zurückgestellt werden können, so daß jetzt nur die Bewilligung von 510 400 *M* in Betracht kommt.

Es ist bei Prüfung der Anträge des Hafenbauamts davon ausgegangen, daß nach Friedensschluß wegen der bis dahin zu erwartenden Aufzehrung der Vorräte an ausländischen Rohstoffen für Industrie und Landwirtschaft sowie an Getreide und andern Lebensmitteln eine sehr starke Einfuhr einzusetzen wird, die nicht nur die Höhe der bisherigen Einfuhrziffern voll erreichen, sondern soweit steigen wird, daß alle vorhandenen Umschlaganlagen voll ausgenutzt werden, und daß deshalb der neue Verschiebehof, dessen jetziger Ausbau für die Bedienung der Hafenanlagen gerade ausreicht, mit seiner vollen Leistungsfähigkeit muß ausgenutzt werden können.

Von Ausgabebeträgen, die ganz zurückgestellt werden können, kommt zunächst die unter 5) des Berichts des Hafenbauamts aufgeführte Summe von 90 000 *M* für die Ergänzung der Gleisanlagen in Betracht.

Durch Beschluß des Senats und der Bürgerschaft vom 19. und 21. Februar und 12. März 1913 (Verhdlg. S. 250, 259 und 321) ist für die Erweiterungen der Gleisanlagen auf dem Fabrikengelände um 11 200 lfdm Gleis ein Betrag von 336 000 *M* bewilligt worden. Diese Mittel sind noch etwa zur Hälfte vorhanden, so daß aus ihnen die Kosten für die jetzt für den Bahnhof erforderlichen 3000 m Gleis entnommen werden können. Doch behält sich die Deputation vor, wenn ein Bedarf für den Ausbau der Gleisanlagen auf dem Fabrikengelände eintritt, den Betrag von neuem zu beantragen.

Ferner können die unter 2) beantragten Einfriedigungen zunächst eingeschränkt werden.

Statt der zur Sicherung gegen Unfall dienenden in dauerhafter eiserner Ausführung vorgesehenen Einfriedigung an der Cuxhavenerstraße und der Straße „Am Industriehafen“ wird ein etwa 1,30 m hohes Gitter mit Drahtgeflecht, welches immerhin etwa 10 Jahre halten wird, zunächst ausreichen. Dieses würde statt des mit 10 *M* für das Meter veranschlagten dauerhaften Gitters für etwa 5 *M* zu beschaffen sein. Die augenblickliche Ersparnis beträgt bei 3700 m etwa 18 500 *M*.

Das gegen Diebstahl vorgesehene 1,70 m hohe Gitter an der Nordseite des Bahnhofes muß einem mutwilligen Übersteigen Widerstand leisten können. Dafür kommt also eine leichtere Hilfsanlage nicht in Betracht. Es kann sich nur darum handeln, es vorläufig ganz fortlassen zu lassen und durch Vermehrung der Wachmannschaften zu ersetzen. Dies erscheint bei der augenblicklichen Lage empfehlenswert.

Es würden also bei den Einfriedigungen zurzeit zurückgestellt werden können.

|                                    |                 |
|------------------------------------|-----------------|
| für das Gitter an der Straße ..... | <i>M</i> 18 500 |
| für das Gitter am Bahnhof .....    | „ 60 000        |

*M* 78 500

Bei den übrigen Anlagen sind, wie eine sorgfältige und eingehende Durchprüfung ergeben hat, keine Abstriche zu empfehlen.

Für die Hochbauten, die unter 1) aufgeführt sind, ist eine Änderung der Anzahl und Größe aus betrieblichen und wirtschaftlichen Gründen unzulässig. Es käme nur in Betracht, daß man statt der 1½ Stein starken Wände wie bei den alten Stellwerken 1 Stein starke wählt. Bei den dünneren Wänden würden unzweifelhaft stärkere Heizkosten eintreten. Die Kostenersparnis für die dünneren Wände würde etwa 10 000 *M* betragen. Für diesen geringen Betrag die Bauten bei der sehr der Witterung ausgesetzten Lage dauernd unwirtschaftlich zu machen, kann nicht empfohlen werden.

Durch die Wegschranken, die unter 2) mit 8500 *M* vorgesehen sind, wird die aus Betriebsgründen erforderliche Sicherung des Personen- und Güterverkehrs gegen Unfälle erreicht. Die Kosten für sie können daher nicht zurückgestellt werden.

Unter 3) sind 27 500 *M* für Fernsprechanlagen vorgesehen, die nur die für die Abwicklung des Betriebes unbedingt nötigen Einrichtungen darstellen.

Die 50 400 *M* unter 4) betreffen die Gasleitungen für die Weichenbeleuchtung sowie die Wasserzuführung für die Aborte der einzelnen Weichenstellerposten und die Wasserversorgung der Maschinen. Von diesen kann kein nennenswerter Teil entbehrt werden.

Die 180 000 *M* unter 6) betreffen die Ergänzung der Schüttung, wozu die 90 000 *M* für den Aushub aus den Häfen II und III gehören. Die Notwendigkeit, diese Arbeiten jetzt auszuführen, ist im Bericht des Hafenbauamts bei der Beschreibung der Arbeiten eingehend begründet. Es mag noch hinzugefügt werden, daß der einzige gangbare Weg, später Boden in großen Mengen auf den Bahnhof zu bringen, darin bestünde, daß der Baggerboden stromabwärts von der Schleuse an Land gebracht und von dort über das Schwämbassin unterhalb der Norddeutschen Hütte hinweg, hinter den Häusern an der Hüttenstraße entlang, durch die Unterführung V, und weiter nach Kreuzung der Weichenstraße nördlich von der Unterführung bis nach Oslebshausen gefahren und mittels einer 7 m hohen Rampe auf die Höhe des Bahnhofs gehoben würde. Die Herstellung dieses neuen Weges allein würde schon schätzungsweise etwa 25 bis 30 000 *M* verlorene Kosten ergeben, wozu noch höhere Transportkosten für die 180 000 cbm treten, da der Weg zwei verlorene Steigungen, eine von 4 und eine von 2 m enthält und etwa 2 km länger ist als der jetzige.

Die Deputation beantragt bei Senat und Bürgerchaft:

- 1) die vorgelegten Projekte nach Maßgabe der von ihr befürworteten Einschränkungen zu genehmigen,
- 2) das Einverständnis zu erklären, daß 90 000 *M* aus den im Jahre 1913 für den weiteren Ausbau des Industrie- und Handelshafens bewilligten Mitteln für die jetzt beantragten Gleisanlagen verwendet werden,
- 3) als weitere Teilbeträge:
 

|                                                  |                           |
|--------------------------------------------------|---------------------------|
| a. des Fonds „Industrie- und Handelshafen“       | ..... <i>M</i> 140 150    |
| b. des Fonds „Erweiterungsbauten im Freiebezirk“ | ... „ 370 250             |
|                                                  | zusammen <i>M</i> 510 400 |

auf das Separatbudget der außerordentlichen Verwendungen mit der Maßgabe zu bewilligen, daß der Deputation die Ermächtigung zu kleineren Änderungen des Projekts erteilt wird.

Bremen, den 1. Juli 1915.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) <sup>i. B.:</sup> **H. Bömers.** (gez.) **Krug.**

#### Bericht des Hafenbauamts.

Unteranlage.

Über mehrere für den Verschiebebahnhof des Industrie- und Handelshafens zu beantragende Bewilligungen für Hochbauten, für Sicherungs- und Fernsprechanlagen, sowie für Ergänzung der Gleisanlagen und der Dammschüttung beehre ich mich wie folgt zu berichten.

Anlagen:  
1 Mappe mit 29 Zeichnungen,  
1 Heft Kosten-Anschläge,  
1 Lageplan 1 : 10 000.

#### 1) Hochbauten.

In den für den vorläufigen Ausbau des Verschiebebahnhofes bewilligten Mitteln (Verhdlg. 1912 S. 1529 ff., insbesondere S. 1531) sind Kosten für Hochbauten, als Lokomotivschuppen mit Werkstatt und Zubehör, Stellwerksgebäude, Diensträume für die Station und Unterkunftsräume für das Personal nicht vorgesehen, weil damals die Unterlagen noch nicht bearbeitet waren.

Inzwischen sind diese mit Ausnahme des Lokomotivschuppens mit Werkstatt und Zubehör festgestellt, und es handelt sich jetzt um die Herstellung der nachstehend unter a bis d beschriebenen Stellwerksgebäude, Stationsgebäude und Stationsnebengebäude, sowie Werkstatt- und Magazingebäude für die Bahnmeisterei.

Alle Baulichkeiten sind in Puzbau mit Pfannendach vorgesehen.

Die Mappe „Anlage I“, welche 29 Blatt Zeichnungen enthält, zeigt auf Blatt 1 die Lage im Bahnhofsgelände und auf Blatt 2 bis 29 die Ansicht und Grundrißausbildung der einzelnen Gebäude. Das Heft „Anlage II“ enthält die Kostenanschläge. Im Einzelnen ist zu den Gebäuden folgendes zu bemerken:

#### a. Stellwerksgebäude (Blatt 2 bis 22).

Zur schnellen und sicheren Bedienung der Weichenanlagen bei der Abwicklung des Verschiebegeschäftes ist der rd. 4,6 km lange Bahnhof zwischen der Getreideanlage und der Unterführung VI an der Grambker Heerstraße in 13 Stellwerksbezirke eingeteilt, in denen 13 Stellwerksgebäude zu errichten sind. Von diesen sind zunächst die Gebäude I bis VI und X bis XIII, somit im Ganzen 10, für den augenblicklichen Ausbau erforderlich; die weiteren sollen später, dem Bedarf entsprechend, gebaut werden.

Die Gebäude sind im allgemeinen in ähnlich einfacher Weise wie das vor rd. 2 Jahren am Holz- und Fabrikenhafen errichtete Stellwerk VIII geplant. Wegen der besonders stark dem Wind und Wetter ausgesetzten hohen Lage des Bahnhofs sind sie aber mit  $1\frac{1}{2}$  statt mit 1 Stein starken Umfassungswänden und mit besserem Innenausbau versehen.

In den Gebäuden ist auch ein Unterkunftsraum für die Rottenarbeiter vorgesehen, um ihnen auf dem ausgedehnten Bahnhof Unterstände bei plötzlichen Regengüssen und Räume zu gewähren, wo sie während der schlechten Jahreszeit ihr Frühstück einnehmen können.

#### b. Stationsgebäude (Blatt 23 und 24).

Das Stationsgebäude war ursprünglich bei der Unterführung III, gegenüber dem kürzlich errichteten Zollgebäude geplant und zwar in Verbindung mit den Räumen für die Preussische Güterabfertigungsstelle. Es hat sich aber als zweckmäßiger erwiesen, die Güterabfertigung nach der Getreideanlage zu legen, weil sie dort im Schwerpunkt des zollinländischen Hafenbahnverkehrs liegt. Alsdann ergab es sich von selbst, das Stationsgebäude dorthin zu setzen, wo es dem hauptsächlich Wirkungsbereich des Stationsleiters am nächsten ist, das ist neben der Unterführung IV in der Nähe der Ein- und Ausfahrtsgleise, auf denen die Übernahme und die Abfertigung der Züge stattfindet. Das Gebäude liegt dort auf der nördlichen Seite der Gleise und erhält einen schienenfreien Zugang von der Wiehenstraße aus.

Das Stationsgebäude hat eine Grundfläche von rd. 259 qm. Alle Räume liegen zu ebener Erde.

#### c. Stationsnebengebäude I und II (Blatt 25 bis 28).

Während die Mannschaftsräume in den Stellwerksgebäuden in der Hauptsache den Arbeitern der Gleisunterhaltung zu Nutzen kommen sollen, dient das Stationsnebengebäude I dem Verschiebepersonal. Es enthält Räume für die Wagenmeister, Weichensteller, Rangierer und Eisenbahn-Hilfsarbeiter, sowie einen Waschraum und einen Raum zum Kleidertrocknen. Die Räume liegen auch hier zu ebener Erde. Das Gebäude umfaßt etwa 220 qm.

Das Stationsnebengebäude II enthält Abortanlagen und Räume für Brennstoffen und Gerätschaften.

Die Einteilung und Verwendung der einzelnen Räume der drei Gebäude der Station ist aus den Zeichnungen Blatt 23, 25 und 27 ersichtlich.

Die drei Gebäude sind so bemessen, daß sie auch bei stärker werdendem Verkehr auf eine Reihe von Jahren hinaus genügen. Sobald später das Personal so vermehrt werden muß, daß diese Gebäude nicht mehr ausreichen, werden zweckmäßiger Weise neue Gebäude auf dem weiter nach Gröpelingen zu gelegenen Teile des Bahnhofs zu errichten sein in der Nähe der dort später auszubauenden Verschiebegruppen.

d. Werkstatt- und Magazingebäude für die Bahnmeisterei  
(Blatt 29).

Die Bahnmeisterei hat jetzt für Ausbesserungen und für die Unterbringung von Geräten und Ersatzteilen nur den sog. Bauhof am Hafen I zur Verfügung. Bei den großen Entfernungen ist die Anlegung eines neuen Stützpunktes für die Arbeiten der Bahnmeisterei jetzt dringend nötig. Es ist dafür ein langgestreckter niedriger Bau von 35,6 m Länge und 6,5 m Breite an geeigneter Stelle auf dem stadtfseitigen Teile des Bahnhofes vorgesehen. Er enthält eine Zimmerwerkstatt, eine Schmiede und ein Magazin, sowie Aufenthaltsräume für den Bahnmeister, den Schreiber und Magazinaufseher und die Handwerker.

Die Kosten für die vorstehend genannten Bauten, die als lediglich dem technischen Betriebe der Eisenbahn dienende Bauten durch das Hafenbauamt auszuführen sind, stellen sich nach der auf Seite 171 des anliegenden Kostenanschlags enthaltenen Zusammenstellung wie folgt:

|                                                                                   |   |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------|---|-----------|
| I. Stellwerksgebäude I bis V .....                                                | M | 48 826,44 |
| II. Stellwerksgebäude VI und X bis XIII .....                                     | " | 59 713,24 |
| III. Stationsgebäude .....                                                        | " | 29 642,—  |
| IV. Stationsnebengebäude I .....                                                  | " | 26 120,58 |
| V. Stationsnebengebäude II .....                                                  | " | 6 232,50  |
| VI. Werkstatt- und Magazingebäude für die Bahnmeisterei .....                     | " | 18 487,—  |
| VII. Ausstattungsgegenstände für die unter I bis VI<br>genannten Gebäude .....    | " | 15 707,—  |
| VIII. Nebenarbeiten, Bauleitung, Verwaltungskosten und<br>Unvorhergesehenes ..... | " | 20 271,24 |
| zusammen...                                                                       | M | 225 000,— |

## 2) Wegschränken und Einfriedigungen.

Es handelt sich bei diesen Einrichtungen um die Sicherung der Bahnanlagen durch Wegschränken und Einfriedigungen gegen Gefährdung des Bahnverkehrs durch den Straßenverkehr und umgekehrt, sowie gegen Betreten des Geländes durch Unbefugte.

### a. Wegschränken.

Nach der Eröffnung des Bahnhofes am Industrie- und Handelshafen werden die Gleise, welche die Verbindung dieses Bahnhofes mit den Gleisanlagen am Hafen III sowie am Kopfe des Holz- und Fabrikenhafens herstellen, stärker benutzt werden als jetzt.

Nach der Bahnordnung und den Fahrdienstvorschriften werden bei diesen Gleisen Wegschränken an den Straßenkreuzungen nicht verlangt, weil es sich nur um Verschiebefahrten handelt. Bei der jetzt beabsichtigten Betriebsweise und dem zu erwartenden stärkeren Verkehr wird es aber zweckmäßig, die Straßenübergänge mit Schranken zu versehen, nicht nur, um die Sicherheit des Straßenverkehrs und des Bahnbetriebes zu erhöhen, sondern auch weil dann für das Durchführen der Verschiebezüge eine größere Geschwindigkeit zugelassen werden kann, was den Betrieb erheblich erleichtert.

Die Kosten der Schranken für die Emdenstraße und die Hauptzufahrt zu der Alt-Ges. „Weier“, sowie für die Straßenkreuzung an der Nordost Ecke des Werstgeländes am Ende der Werststraße sind schon früher (vergl. Verhdlg. 1911 S. 1190 unter Ziffer 4) bewilligt, weil die Inbetriebnahme des Bahnhofes am Industrie- und Handelshafen, die mit der Eröffnung des preussischen Blockland-Bahnhofes zusammenhängt, ursprünglich früher zu erwarten war. Jetzt kommen noch folgende Schranken hinzu: für die beiden Straßenkreuzungen der neu angelegten Straße „Dritte Schuppenreihe“ südlich von der Bremerhavenerstraße bei C. Niechel und gegenüber der Luchtbergstraße; für die Straße nach der Getreideanlage

gegenüber der Köslinerstraße; für die erste (südliche) Zufahrt zur Werft gegenüber der Lindenhofstraße, welche bisher nur bei Stapelläufen gebraucht wurde, von jetzt ab aber als Zufahrt zu der Dockliegestelle anstelle der aufzuhebenden Überfahrt beim früheren Tonnenhof mit dienen muß; schließlich für die Straße „Am Industriehafen“ bei der Unterführung II.

Es handelt sich mit den schon bewilligten zusammen um 8 Schrankenanlagen, die auf Anlage III rot eingetragen und mit den Nummern 1 bis 8 bezeichnet sind. Sie werden teils von Stellwerken aus, teils von vorhandenen Weichenstellerposten bedient werden, so daß die Einstellung besonderer Wärter nicht erforderlich ist.

Die Kosten für die 5 noch nicht bewilligten Schranken betragen 8500 M.

#### b. Einfriedigungen.

Um die beladenen Eisenbahnwagen in den Aufstellgleisen auf dem Verschiebeshof nach Möglichkeit vor Diebstählen und Beraubung zu sichern, wird die Aufstellung einer etwa 1,70 m hohen eisernen Einfriedigung zunächst am Fuße der nördlichen Böschung des Bahnhofes von der Planstraße am nördlichen Ende der Werftstraße an bis zu den Stationsgebäuden bei der Unterführung IV und südlich des Bahnhofes von der Alt.-Gei. „Weser“ ab bis zur Unterführung I erforderlich. Auf der Südseite nordwestlich von der Unterführung I bieten die elektrische Bahn und die des nachts erleuchtete Straße „Am Industriehafen“ einen gewissen Schutz, so daß hier eine Einfriedigung vorläufig nicht nötig erscheint. Ferner ist es erforderlich, jetzt auch die Straße „Am Industriehafen“ durch eine Einfriedigung von den unmittelbar neben ihr entlang führenden Gleisen zu trennen. Die Einfriedigungen sind auf Anlage III grün eingetragen.

Der Geldbetrag stellt sich bei einer Länge der Einfriedigungen von zusammen rd. 7000 m einschließlich der einzubauenden Tore auf 90 000 M.

Schließlich muß noch die Cuxhavenerstraße an ihrer Nordseite durch eine Einfriedigung von dem daneben liegenden Bahngleise, das in Zukunft von den nach dem Holzhafen zu überführenden größeren Zugteilen mit erhöhter Geschwindigkeit befahren werden soll, getrennt werden. Die Kosten sind bei 700 m Länge 7500 M.

#### 3) Fernsprechanlagen.

Zur Herstellung der für die gegenseitige Verständigung bei der Leitung und Regelung des Zugverkehrs und des Verschiebedienstes notwendigen Verbindungen zwischen der Station auf dem Verschiebeshof und derjenigen auf dem preussischen Blockland-Bahnhof sind eine Telegraphen- und Telephonanlage mit 2 Morsechreibern und 2 Bahntelegraphen erforderlich. Ferner sind telephonische Verbindungen zwischen der Station und den Stellwerken, zwischen den Stellwerken untereinander, zwischen der Station und der preussischen Güterabfertigung sowie dem Hafenbauamt und eine elektrische Uhranlage mit 11 Uhren für die Station und die Stellwerke einzurichten.

Die Anlagen ergeben zusammen einen Kostenbetrag von 27 500 M.

#### 4) Gas- und Wasserleitungen und Lokomotivwasserkräne.

Für die Beleuchtung der Gebäude und der Weichenlaternen sind rund 4000 m Gashauptrohr und rund 3000 m Nebenleitungen zu verlegen, deren Kosten rund 35 000 M betragen.

Die Versorgung der Gebäude mit Leitungswasser erfordert rund 400 m Wasserleitungsröhre mit 125 m Nebenleitungen für zusammen rund 4400 M.

Um den auf dem Verschiebeshof arbeitenden Lokomotiven die unwirtschaftlichen Leerfahrten nach dem Holzhafen zum Einnehmen von Wasser zu ersparen, wird ferner die Aufstellung von 3 Wasserkränen im Anschluß an das städtische Wasserleitungsnetz auf dem Verschiebeshof erforderlich.

Die Kosten dieser Kräne einschließlich der Anschlußleitungen sind auf 11 000 M veranschlagt.

### 5) Ergänzung für die Gleisanlagen.

Für den vorläufigen Ausbau des Verschiebebahnhofes beim Industrie- und Handelshafen sind für Gleisanlagen 1 047 000 M bewilligt worden (Verhdlg. 1912 S. 1529 ff.), von denen 660 000 M auf die Beschaffung und Verlegung von 22 000 m Gleis einschl. des Bettungsmaterials entfallen.

Bei der endgültigen Festlegung des Gleisplans für den vorläufigen Ausbau erschien es bei der Unsicherheit der auf Schätzung beruhenden Annahmen des zu erwartenden Verkehrs zweckmäßig, einzelne der Gleisgruppen etwas größer vorzusehen als ursprünglich geplant war, so daß rund 3000 m Gleise mehr erforderlich wurden.

Bei der Bewilligung der Gleise ist ein Einheitspreis von 30 M einschließlich des Verlegens und der Lieferung des Bettungsmaterials zu Grunde gelegt worden, während sich der Preis der fertiggestellten Anlage jetzt voraussichtlich auf etwa 32 M f. d. m stellen wird.

Für die nachträglich bestellten 3000 m Gleis wurden Holzschnellen II. Klasse gewählt, wodurch sich der Preis etwas niedriger stellt und mit 30 M f. d. m auszukommen sein wird. Holzschnellen sind gewählt, um zu versuchen, ob die hölzernen Schnellen sich auf dem hochgelegenen und gut entwässerten Bahnhof den eisernen Schnellen gegenüber wirtschaftlicher zeigen werden.

Für die 1912 bewilligten 22 000 m Gleis erscheint zurzeit, trotzdem der Einheitspreis sich etwas höher stellt, als veranschlagt war, eine Nachbewilligung nicht nötig, da voraussichtlich an anderer Stelle entsprechende Minderausgaben eintreten werden.

Die Kosten für die 3000 m Gleise in Höhe von 90 000 M sind aus dem Betrage, der 1913 (vergl. Verhdlg. 1913 S. 250 ff.) für die Erweiterung der Gleisanlagen auf dem Fabrikengelände am Hafen C usw. bewilligt wurde, vorläufig entnommen und werden, auch wenn eine Herstellung von Gleisen auf dem Fabrikengelände voraussichtlich erst nach Friedensschluß bei Vergebung neuer Plätze in Frage kommt, doch schon jetzt nachzubewilligen sein, da bei der Vergebung von weiteren Fabrikplätzen ein plötzlicher Bedarf für den Ausbau der Gleisanlagen eintreten kann.

### 6) Ergänzung der Bahnhofsschüttung für eine Lokomotivstation.

Der im Jahre 1901 fertiggestellte Lokomotivschuppen an der Nordseite des Hafens I enthält 8 Lokomotivstände, von denen einer als vorläufiger Raum für eine Werkstatt abgeteilt ist und als solcher noch benutzt wird. Die Zahl der Lokomotiven ist inzwischen auf 13 erhöht, und in diesem Jahre sind weitere 5 Maschinen bestellt, so daß am Ende des Jahres 18 Maschinen vorhanden sein werden. Von diesen werden etwa 11 am Hafen I und Holz- und Fabrikhafen und 7 am Industrie- und Handelshafen tätig sein. Da die täglichen Leerfahrten dieser Maschinen vom Hafen I bis zum Industrie- und Handelshafen und zurück mehr Unkosten verursachen würden als die Zinsen einer entsprechenden Zahl von Lokomotivständen, so ist es notwendig, schon jetzt neben der Erweiterung des Lokomotivschuppens am Hafen I auch dem Neubau eines Schuppens am Industrie- und Handelshafen näher zu treten. Die Entwürfe für beide Anlagen sind in der Vorbereitung. Bei der gegenwärtigen Vorlage handelt es sich darum, den erforderlichen Raum für die Anlagen durch eine Erweiterung der Schüttung des Verschiebebahnhofes festzulegen.

Nach dem vollständigen Ausbau des Bahnhofes am Industrie- und Handelshafen und der von ihm aus zu bedienenden Hafenanlagen werden etwa 20 bis 25 Maschinen dort erforderlich sein. Es muß also, wenn auch zunächst nur ein Schuppen von 8 Ständen dort nötig ist, schon jetzt Platz für seine Vergrößerung auf 25 Stände sowie für den Bau der nötigen Werkstatt-, Magazin- und Mannschaftsgebäude und sonstigen Nebenanlagen vorgesehen werden.

In Rücksicht auf die örtlichen Verhältnisse kommt für eine derartige Anlage, die eine Fläche von etwa 25 000 qm beansprucht, nur der Platz an der Südostseite der Unterführung IV in Betracht, der auch in betrieblicher Hinsicht günstig liegt. Er ist auf dem Lageplan Blatt 1 der Mappe „Anlage I“ in roter Schraffur angedeutet. Seine Aufhöhung erfordert, da das Gelände dort besonders tief liegt, eine Bodenmenge von etwa 180 000 cbm.

Für die Herstellung dieser Aufhöhung kommt, ebenso wie für die jetzt in Gang befindliche Schüttung des Bahnhofes, nur die Verwendung von Baggerboden und sein Heranbringen auf Transportgleisen mit Großbetrieb in Frage. Die jetzigen Transportgleise führen vom Weserufer unterhalb des Werfthafens nach der Nordostseite des Verschiebebahnhofes, an welcher zu schütten ist, und kreuzen auf diesem Wege die neuen Helgenanlagen am Hafen A und gleich dahinter die Eisenbahngleise am südöstlichen Ende des Verschiebebahnhofes. Beide Kreuzungen müssen im Interesse des Werftbetriebes und des Eisenbahnbetriebes möglichst bald beseitigt werden und können später nicht wieder hergestellt werden. Jeder andere Weg von der Weser nach dem Bahnhof ist schwieriger und teurer. Es ist deshalb nötig, die Schüttung für die Lokomotivanlage in unmittelbarem Anschluß an die übrige Bahnhofsschüttung, die voraussichtlich im Laufe des Jahres beendet werden wird, auszuführen.

Die Kosten sind auf 1,50 M f. d. cbm zu veranschlagen und werden für 180 000 cbm also 270 000 M betragen. Von diesem Betrag wird ein Drittel mit 90 000 M auf die Häfen II und III, aus denen der Boden zu entnehmen sein wird, zu verrechnen sein, so daß 180 000 M für den Verschiebebahnhof zu buchen sein werden.

Die gesamten Kosten für die vorstehend besprochenen Anlagen stellen sich für den Bahnhof demnach wie folgt:

|                                                                             |            |
|-----------------------------------------------------------------------------|------------|
| 1) Hochbauten .....                                                         | M 225 000  |
| 2) Wegschranten und Einfriedigungen 8500 + 90 000 + 7500 ..                 | 106 000    |
| 3) Fernsprechanlagen .....                                                  | 27 500     |
| 4) Gas- und Wasserleitungen und Wasserkräne 35 000 +<br>4400 + 11 000 ..... | 50 400     |
| 5) Ergänzung für die Gleisanlagen .....                                     | 90 000     |
| 6) Ergänzung der Bahnhofsschüttung für eine Lokomotivstation ..             | 180 000    |
| zusammen ...                                                                | M 678 900. |

Hiervon sind, wie in dem Bericht vom 6. November 1912 (Verhdlg. 1912. S 1532 oben) begründet ist, ein Drittel (226 300 M) auf den Fonds „Industrie- und Handelshafen“ und zwei Drittel (452 600 M) auf den Fonds „Erweiterungsbauten“ zu verrechnen. Die außerdem erwachsenden Kosten für den Aushub aus den Häfen II und III mit 90 000 M gehen ganz auf den Fonds „Erweiterungsbauten“.

Ich bitte der Ausführung der vorstehend erläuterten Anlagen zuzustimmen und die erforderlichen Mittel von 226 300 M als weiteren Teilbetrag des Fonds „Industrie- und Handelshafen“ und von 452 600 + 90 000 M = 542 600 M als weiteren Teilbetrag auf den Fonds „Erweiterungsbauten“ bei Senat und Bürgerschaft zu beantragen.

Bremen, den 16. Juni 1915.

Das Hafenbauamt.  
(gez.) **Tillmann.**

Ich stimme den Anträgen und den Entwürfen zu, von denen ich fortlaufend bei der Ausarbeitung Kenntnis genommen habe.

Die Baudirektion, Abteilung Strom- und Hafenbau.  
18. 6. 15. (gez.) **Ed. Suling.**

### 3. Veränderungen in der Besetzung der Walldeputation.

Herr Senator Dr. Nebelthau tritt für die Dauer der Abwesenheit senatorischer Mitglieder vertretungsweise in die Walldeputation ein.

#### 4. Inventar für den Neubau der höheren Mädchenschule an der kleinen Felle.

Die Baudeputation, Abteilung Hochbau, hat über diesen Gegenstand den anliegenden Bericht erstattet. Der Senat stimmt dem Antrage der Baudeputation zu und ersucht die Bürgerschaft, ihm beizutreten. Die Finanzdeputation hat gegen die beantragte Nachbewilligung Bedenken nicht erhoben.

##### Bericht.

Anlage.

In einem am 29. Juni 1914 erstatteten Bericht (Verhdlg. S. 1803) hatte die Baudeputation, Abteilung Hochbau darauf hingewiesen, daß die Kosten für das Inventar der städtischen höheren Mädchenschule auf Grund der bei anderen höheren Schulen gemachten Erfahrungen nach überschlägiger Berechnung auf 92 000 M. angenommen und demgemäß zugleich mit den Kosten für den Bau selbst von Senat und Bürgerschaft bereits bewilligt seien, daß sich diese Kosten aber unter Berücksichtigung einiger Wünsche der Schuldeputation, die ihrerseits auf Einrichtung zweier Reserveklassen vorläufig verzichtet habe, auf Grund speziellen Kostenanschlages auf 97 400 M., sonach um 5400 M. höher stellten; da die frühere Erwartung, daß beim Bau des Hauses selbst Ersparnisse eintreten würden, infolge eines durch höhere Gewalt (Einsturz von Mauerwerk bei einem heftigen Sturm) eingetretenen Schadens sich zerschlagen habe, müsse um Nachbewilligung von 5400 M. gebeten werden.

Bei der Verhandlung der Vorlage, der der Senat zugestimmt hatte, in der Bürgerschaft, die am 19. August 1914 stattfand, erklärte der Vertreter der Schuldeputation (Sten. Prot. S. 677 f.), daß diese den Gegenstand unter den inzwischen durch den Ausbruch des Krieges veränderten Verhältnissen jetzt nicht weiter verfolgen wolle, und der Antrag der Baudeputation wurde daraufhin abgelehnt. Die Baudeputation sieht sich aber nunmehr genötigt, auf die Sache zurückzukommen. Sie übergibt in der Anlage eine Zusammenstellung der gelieferten oder bestellten und der noch zu beschaffenden Einrichtungsgegenstände, aus der sich ergibt, daß sich die Gesamtkosten für die bereits gelieferten und bestellten Gegenstände auf 64 549,25 M. stellen, während zur Beschaffung des vollständigen Inventars noch weitere 32 850,75 M. aufzuwenden sein werden. Eine Nachbewilligung von 5400 M. ist daher erforderlich, wenn das früher nur schätzungsweise veranschlagte Inventar vollständig beschafft werden soll. Eine solche ließe sich nur etwa dann vermeiden, wenn, was erwogen worden ist, die mit 5000 M. veranschlagte Orgel vorläufig überhaupt nicht angeschafft würde. Da alsdann aber die Ausstattung der Schule, speziell der Aula, keine vollständige wäre, hält es die Baudeputation nicht für zulässig, ein solches Objekt ohne weiteres fortzulassen. Auch sonstige nennenswerte Abstriche kann die Baudeputation nicht in Vorschlag bringen, dagegen ist von Einstellung eines Postens für Ausschmückung der Klassenzimmer abgesehen. Die Baudeputation ist danach zu ihrem Bedauern genötigt, auf den früheren Antrag zurückzukommen und zu beantragen,

auf das Budget der Baudeputation, Abteilung Hochbau, Außerordentliche Ausgaben I Bauten und Anlagen für das Inventar der höheren Mädchenschule außer bereits bewilligten 92 000 M. weitere 5400 M. zu bewilligen.

Bremen, den 2. Juli 1915.

Die Baudeputation, Abteilung Hochbau.

(gez.) **Hildebrand.** (gez.) **Ed. Achelis.**

