

Inhaltsverzeichnis.

I. Mitteilung des Senats vom 18. März 1930:	
1. Verlängerung des Kaiserdocks II.	S. 111.
2. Errichtung von Tankstellen auf öffentlichem Grund durch die „Oleg“ Petroleumgesellschaft.	115.
3. Zahlungstermine für die Grund- und Gebäude- und Metstener.	117.
4. Umbau der alten Inneren Klinik der Krankenanstalt.	118.
II. Mitteilung des Senats vom 25. März 1930:	
Abkommen mit der Deutschen Schiff- und Maschinenbau A. G.	119.

Mitteilung des Senats

vom 18. März 1930.

1. Verlängerung des Kaiserdocks II.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen hat über diesen Gegenstand den anliegenden Bericht erstattet. Der Senat stimmt dem gestellten Antrage zu und ersucht die Bürgerschaft, ihm beizutreten. Die Finanzdeputation hat Bedenken nicht erhoben.

Bericht.

Anlage.

Bei den Verhandlungen, die zum Abschluß des neuen Garantievertrages mit dem Norddeutschen Lloyd und zu der neuen Vorlage wegen der Nordschleuse nebst den damit zusammenhängenden Arbeiten führten (vergleiche Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft 1927 S. 358, 373, 375) war eine der wesentlichen Erwägungen, daß es sowohl für den Betrieb des Lloyd wie für die Stellung Bremerhavens als Hauptanlaufplatz des Schnelldampferverkehrs unerlässlich sei, auch den größten dort verkehrenden Schiffen die Möglichkeit des Dockens zu geben. Dabei ist von vornherein besonders berücksichtigt worden, welche Bedeutung gerade dem Docken der Schiffe für die Beschaffung guter Arbeitsgelegenheit zukommt. Durch die Nordschleuse wird nun zwar auch für solche Schiffe, die wie die „Bremen“ und „Europa“ die Kaiserischleuse nicht passieren können, der Zugang zu den vorhandenen Docks ermöglicht werden. Schon bei den Verhandlungen von 1927 wurde jedoch damit gerechnet, daß für die beiden neuen Großschiffe des Lloyd Ausmessungen in Frage kommen könnten, die zwar nicht der Breite, wohl aber der Länge nach über das Fassungsvermögen auch des großen Kaiserdocks II hinausgingen. Der Vertrag mit dem Lloyd hat daher bereits vorsorglich den Fall einer etwa erforderlichen Erweiterung dieses Docks vorgeesehen mit der Maßgabe, daß der Norddeutsche Lloyd die durch einen solchen Umbau entstehenden Kosten mit 6 v. H. zu verzinsen hat. Da die Nutzlänge des Kaiserdocks II zur Zeit 262 m beträgt, „Bremen“ und „Europa“ aber über alles gemessen eine Länge von 286 m haben, so ist es in der Tat erforderlich, eine Verlängerung des Docks vorzunehmen. Dabei wird richtigerweise das Maß der Verlängerung so zu wählen sein, daß gegebenenfalls auch Schiffe von noch größeren Ausmessungen als „Bremen“ und „Europa“ das Dock benutzen können. Der von der Deputation vorgelegte Entwurf sieht eine Verlängerung auf 325 m vor, wodurch Schiffen bis zu einer Länge von etwa 315 m die Benutzung des Docks ermöglicht wird. Das ist diejenige Länge, die nach dem erfahrungsmäßigen Verhältnis zwischen Schiffsbreite und Schiffslänge einem 34 m breiten Schiffe entspricht, d. h. dem breitesten Schiffe, das bei der gegebenen Breite des Docks dieses benutzen kann. Eine Breite von 34 m und eine Länge von etwas über 310 m entsprechen Schiffsgrößen von 60 000 bis 70 000 Brutto-Register-Tonnen. Die Ausmaße der größten vorhandenen Schiffe betragen:

	Breite	Länge über alles	Br.-R.-Z.
Olympic	28 m	269,1 m	46 439
Acquitania	29,6 "	275 "	45 647
Leviathan (Vaterland)	30,5 "	276,6 "	54 282
Majestic (Bismarck)	30,5 "	279 "	56 551
Bremen	31 "	286 "	51 656
Europa	31 "	286 "	49 746

Hiernach darf angenommen werden, daß das verlängerte Dock auf absehbare Zeit den Bedürfnissen genügen wird. Die Einzelheiten des Projekts sowie die geplante Art der Ausführung sind aus dem beifolgenden Erläuterungsbericht nebst Unteranlagen*) zu ersehen. Die vom Hafenbauamt vorgeschlagene und von der Deputation gebilligte Querschnittform und Bauausführung (Trogform und Trockenbetonierung) sind auf 2 450 000 *RM* veranschlagt. Ob es sich später als erforderlich erweisen wird, die Sohle des alten Docks wegen der stärkeren Belastung durch die größeren Schiffe zu verstärken, was einem weiteren Aufwande von etwa 5 000 000 *RM* entsprechen würde, läßt sich mit Sicherheit nicht übersehen, jedoch spricht die größere Wahrscheinlichkeit dafür, daß eine solche Maßnahme nicht erforderlich sein wird. Aber selbst wenn dieser Fall eintreten sollte, würden die Gesamtkosten von zusammen rd. 7 1/2 Mill. *RM* noch unter der Hälfte derjenigen Kosten bleiben, die ein neues Dock erfordert, ganz abgesehen davon, daß die Bauzeit eines neuen Docks mindestens drei Jahre in Anspruch nehmen würde, während die vorgeschlagene Dockverlängerung, falls rechtzeitig im April dieses Jahres damit begonnen werden kann, schon im nächsten Frühjahr gebrauchsfertig sein soll.

Die Deputation beantragt,

für die Verlängerung des Kaiserdocks II auf den außerordentlichen Haushalt I. Häfen und Eisenbahnen b. Bremerhaven 2 450 000 *RM* zu bewilligen und davon im außerordentlichen Haushalt 1930 1 693 000 *RM* bereitzustellen.

Bremen, den 14. März 1930.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) Apelt. (gez.) Ulrich.

Erläuterungsbericht für die Verlängerung des Kaiserdocks II in Bremerhaven.

A. Die Untersuchungen für die Verlängerung des Kaiserdocks II hatten sich auf folgende Punkte zu erstrecken:

- 1) Umfang der Verlängerung im Hinblick auf die jetzt und für die Zukunft in Bremerhaven verkehrenden größten Seeschiffe,
- 2) Wahl der Querschnittsform und Bauausführung für die Dockverlängerung,
- 3) Untersuchung des alten Docks nebst Kielsapeln und Kimmischlitten zwecks Aufnahme größter Schiffsdrücke,
- 4) Untersuchung der Einfahrtsverhältnisse zum Kaiserdock II.

1. Umfang der Verlängerung im Hinblick auf die jetzt und für die Zukunft in Bremerhaven verkehrenden größten Seeschiffe.

Das Verhältnis von Breite zu Länge bei den großen Schnelldampfern der letzten Vorkriegsjahre und der „Bremen“ bzw. „Europa“ schwankt etwa zwischen 1:8,15 bis zu 1:9,15 (Bremen). Da die größte Breite des alten Docks an der Sohle rd. 35,20 m, seine maximale Nutzbreite rd. 34 m betragen wird, würde die

*) Die Zeichnungen liegen in der Kanzlei der Bürgererschaft aus.

Nußlänge des zu erweiternden Kaiserdocks $34 \times 9,15 \div 10$ m für Herausziehen der Wellen 321 m, also rd. 325 m betragen müssen. Die Nußlänge des alten Docks bei Lage des Verschlusspöntons im Innenfalsz beträgt 262 m. Es ergibt sich daher für das Dock eine Verlängerung von 63 m, so daß die Gesamtlänge 325 m beträgt. Da das alte Dock in seinen Seitenwänden eine Neigung von 4:1 und oben auf $\div 5,0$ m eine maximale lichte Weite von 43 m hat, wird eine Dockung und Reparatur größter Dampfer, die über die Abmessungen der „Bremen“ und „Europa“ hoch hinausgehen, möglich sein. (Maximale Breite 34 m, maximale Länge rd. 311 m (bis 321 m), d. h. Schiffsgrößen von 60—70 000 Br.-Reg.-T.

Zeichnung
Bl. 3

Die innere Breite der neuen Dockspitze in Höhe der Kielsattel auf — 8,00 kann mit 10 m als ausreichend angenommen werden, so daß auch vorn völliger gebaute Schiffe genügend Platz finden. Zieht man von hier aus nach der vorhandenen Spitze des alten Docks die inneren Begrenzungslinien, so ergibt sich an der alten Dockspitze eine Einschnürung, die gegebenenfalls später einmal hinderlich werden könnte. Aus diesem Grunde wird es sich empfehlen, von der Spitze aus die Verlängerung tangential zu dem alten Dock zu suchen, d. h. im Übergang vom alten Dock zur Verlängerung die lichte Weite auf jeder Seite um 1,20 m zu vergrößern.

Zeichnung Bl. 3
Schnitt b—b

Zeichnung Bl. 3

Da die statischen Untersuchungen des alten Dockquerschnitts an diesen Stellen ein Abstemmen der Seitenwände zulassen und der neue Querschnitt nach Abstemmen der Stirnwand ohnehin bis an diese Punkte herangeführt werden muß, ergibt sich bereits jetzt eine fast zwanglose Überführung des alten Querschnittes in den neuen. Ebenso ist auch bei den größten Schiffen ausreichender Arbeitsraum zwischen Bord- und Dockwänden vorhanden.

Zeichnung Bl. 3

Falls jedoch bei anderer Entwicklung der Schiffsformen die an dieser Stelle noch vorhandene restliche Einschnürung in Zukunft wider Erwarten völlig beseitigt werden muß, läßt sich dieses durch weiteres Abstemmen der alten Dockwände ohne Schwierigkeiten erzielen.

Zeichnung
Bl. 3 u. 5

Da eine derartige Entwicklung der Schiffsformen zunächst unwahrscheinlich ist, kann diese Begradigung der Zukunft überlassen bleiben.

Das vom Hafenbauamt gewählte Maß von 63,0 m für die Verlängerung des Docks und ebenso die Breitenmaße für den Anschlußquerschnitt und die Stirnwand wurden mit den technischen und nautischen Sachverständigen des Norddeutschen Lloyd an Hand von Zeichnungen erörtert und von diesen als ausreichend erklärt.

2. Wahl der Querschnittsform und Bauausführung für die Dockverlängerung.

Für die Ausbildung der Querschnittsform für die Dockverlängerung ist grundsätzlich die Wahl des Bauverfahrens bestimmend. Es sind daher Untersuchungen angestellt, ob die Dockverlängerung nach dem alten Bauverfahren der Unterwasserbetonierung unter Verwendung von Kalt-Traß-Beton ohne Eiseneinlagen gewählt werden oder ob das bei der Fundierung der Häupter für die Nordschleuse angewandte Betonieren im Trocknen unter dem Schutz einer Grundwasserhaltung erfolgen und alsdann Zement-Traß-Beton mit Eiseneinlagen zur Ausführung gelangen sollte. Für die Wahl des Bauverfahrens kam ferner in Betracht, daß die Beseitigung der alten Verankerungspfähle und Spundwand an der Stirnfläche des alten Docks und der dichte Anschluß der neuen an die alte Docksohle einwandfrei zu erfolgen hatte. Die Lösung beider Schwierigkeiten ist am einwandfreiesten möglich im Trockenbauverfahren unter dem Schutz der Grundwasserhaltung. Die Verwendung von Eiseneinlagen im Beton, dort wo die statischen Verhältnisse es erfordern, gewährleistet außerdem die sichere Aufnahme von auftretenden Zugkräften im Bauwerk.

Da die tragfähige Sandschicht etwa 20 m unter Gelände auf etwa — 15,5 m Brh. N. liegt und ihre Stärke etwa 10 m mit dazwischen liegenden festen Ton-

schichten beträgt, muß die Sohle des Docks bis auf die tragfähige Schicht heruntergeführt werden.

Bezeichnung Bl. 4

Unter diesen Gesichtspunkten sind 10 verschiedene Querschnitte untersucht worden. Die Untersuchungen führten folgerichtig zum Trogquerschnitt unter Verwendung der Grundwasserentkennung und damit zur Ausführung in Eisenbeton. Bei dem zur Ausführung empfohlenen Querschnitt X wird auf den Sand eine je nach der Höhenlage des Sandes etwa 1 bis $2\frac{1}{2}$ m starke Magerbetonschicht geschüttet und auf dieser Magerbetonschicht der endgültige Docktrogquerschnitt in Massivbeton mit Eiseneinlagen errichtet, wobei zur Sicherheit die Magerbetonschicht durch Eiseneinlagen mit dem Eisenbetontrogkörper verbunden wird. Die Kosten für diese Bauausführung werden sich auf etwa 2,45 Millionen *R.M.* belaufen und damit gegenüber dem alten Verfahren mit Kalt-Traß-Beton eine Ersparnis von rd. 10 % = $\frac{1}{4}$ Mill. *R.M.* erbringen. Voraussetzung für die Ersparnis der Kosten ist allerdings, daß die in diesem Jahre gegebene Möglichkeit, die Arbeiten der Dockverlängerung mit den Bauarbeiten der Nordschleuse zu verbinden, ausgenutzt wird. Es wird alsdann durchzuführen sein, das Dock etwa im April nächsten Jahres betriebsfertig zu haben, womit die Möglichkeit gegeben ist, das Dock vor Benutzung durch die großen Schnelldampfer „Bremen“ und „Europa“ durch kleinere Schiffe eingehend zu erproben.

3. Untersuchung des alten Docks zwecks Aufnahme größter Schiffsdrücke.

Zu untersuchen blieb noch die Frage, ob der alte Dockquerschnitt in der Lage ist, das vermehrte Dockgewicht der Dampfer „Bremen“ und „Europa“ mit rd. 50 — 55 000 t gegenüber rd. 37 000 t des Dampfers „Columbus“ und ein maximales Schiffsgewicht von rd. 65 000 t aufzunehmen.

Da der Kalt-Traß-Beton unter Wasser nur ohne Eiseneinlagen hergestellt werden konnte und die Festigkeit des Kalt-Traß-Betons starken Schwankungen unterworfen ist, läßt sich die Aufnahmefähigkeit der vergrößerten Beanspruchungen durch die größeren Schiffsgewichte im alten Docktrogquerschnitt mit einwandfreier Sicherheit nicht nachweisen. Es bleibt daher noch übrig, für den Fall, daß die stärkere Belastung mit der Zeit in der alten Sohle Risse erzeugen sollte, den Nachweis zu suchen, ob solche Risse die zukünftige Verwendung des Docks ausschließen und damit die Kosten für die Verlängerung zwecklos angewandt wären. Die hierzu angestellten Untersuchungen ergaben die Möglichkeit, den alten Dockquerschnitt durch Abstemmen einer etwa $1-1\frac{1}{2}$ m starken Schicht und Aufbringen einer gleichstarken Eisenbetonschale unter Verankerung mit dem Kalt-Traß-Betonkörper zu verstärken, — eine Form der Verstärkung, wie sie in ähnlicher Weise bei dem Kieler Dock vor 2 Jahren zur Anwendung gelangt ist und sich auch bislang bewährt hat.

Die überschläglichen Kosten einer derartigen, im Bereich des Möglichen liegenden Verstärkung werden sich auf etwa 5 Mill. *R.M.* belaufen. Die gesamten Verlängerungskosten erhöhten sich dann auf rd. 7,5 Mill. *R.M.* Berücksichtigt man, daß ein neues Dock etwa 16 Mill. *R.M.* kosten würde, so liegt die Wirtschaftlichkeit einer Dockverlängerung unzweifelhaft klar.

B. Kostenschlag und Bauprogramm.

Laut anliegendem Kostenschlag werden sich die Gesamtbaukosten für die 63 m lange Verlängerung des Kaiserdocks II auf rd. 2 450 000 *R.M.* nach den heutigen Lohnsätzen und Baustoffpreisen belaufen. Die Arbeiten sind im April dieses Jahres in Angriff zu nehmen. Die Inbetriebnahme des verlängerten Docks wird voraussichtlich im Frühjahr 1931 erfolgen können.

Bremerhaven, den 5. März 1930.

(gez.) Dr. Agatz.

Die Entwurfsbearbeitung ist mehrfach mit mir durchgesprochen. Die vorgeschlagene Art der Dockverlängerung ist zweifellos die wirtschaftlichste und die technisch vorteilhafteste Lösung. Zu der wichtigen Frage, ob die jetzige Docksohle die größeren Lasten der neuen Schiffe ohne Schaden tragen kann, bemerke ich, daß zurzeit Befürchtungen in dieser Richtung nicht bestehen. Die Untersuchung wäre aber nicht vollständig, wenn dieser Punkt nicht auch in den Kreis der Betrachtungen gezogen worden wäre. Es handelt sich um die Frage, ob der Dockkörper, der beim Übergang vom gefüllten zum leergepumpten Zustande und zurück geringe elastische Bewegungen vollführen muß, unter der größeren Schiffslast im Laufe der Zeit Risse zeigen würde, die eine Verstärkung empfehlenswert erscheinen ließen. Es genügt, daß die Untersuchung für diesen nicht wahrscheinlichen Fall eine spätere Verstärkung als möglich nachgewiesen hat, die dem Dock mit wirtschaftlichen Kosten eine dauernde Sicherheit geben würde.

Ich empfehle deshalb die Ausführung des Entwurfs. Der in Aussicht genommene Baubeginn im April würde gegenüber einer späteren Ausführung eine Ersparnis von etwa 200 — 250 000 *RM* bedeuten.

11. 3. 30.

Oberbaudirektor für Strom- und Hafenbau.
(gez.) Tillmann.

2. Errichtung von Tankstellen auf öffentlichem Grund durch die „Olex“ Petroleumgesellschaft.

Der Senat läßt der Bürgerschaft den nachstehenden Bericht zur Beschlussfassung zugehen.

Die Polizeidirektion hat im Jahre 1923 nach Genehmigung durch den Senat und die Bürgerschaft mit der „Olex“ Petroleum-Gesellschaft m. b. H. einen Vertrag abgeschlossen, wonach der „Olex“ gegen entsprechende Vergütung das alleinige Recht eingeräumt wird, Tankanlagen auf öffentlichen Straßen und Plätzen der Stadt zu errichten.

Da aus den Kreisen der Bürgerschaft, Handelskammer und Betriebsstoffvertriebsfirmen gegen den Monopolvertrag wiederholt Einwendungen erhoben worden sind, hat die Polizeidirektion nach Verhandlung mit der „Olex“ die Aufhebung des Monopolvertrages unter Zugrundelegung eines neuen Vertrages erwirkt. Nach dem neuen Vertrage, der die Zustimmung der beteiligten Behörden gefunden hat, werden der „Olex“ gegen wesentlich erhöhte Abgaben noch 4 Tankanlagen auf öffentlichen Straßen und Plätzen zugestanden. Nach Genehmigung dieser 4 Tankanlagen erlischt der Monopolvertrag. Die Konkurrenz kann mit dem Zeitpunkt der Genehmigung der 4 Tankanlagen für die Folge ebenfalls auf öffentlichen Straßen und Plätzen zugelassen werden.

Der Senat ersucht die Bürgerschaft um Zustimmung zu dem anliegenden Vertragsentwurf.

Vertrag.

Der am 13./21. Juni 1923 zwischen der Polizeidirektion und der „Olex“ abgeschlossene Vertrag wird hiermit aufgehoben. An seine Stelle treten nachstehende Vereinbarungen:

1) Die „Olex“ hat das Recht, vorbehaltlich der Zustimmung der beteiligten Behörden, 4 weitere Tankhäuser oder nach Wahl der „Olex“ Zapfstellen an öffentlichen Straßen und Plätzen der Stadt Bremen nach jedem behördlich zugelassenen System zu errichten.

Anlage.

2) Die Anträge auf Genehmigung dieser 4 Tankhäuser oder Zapfstellen sind innerhalb eines Monats nach Abschluß dieses Vertrages bei der Polizeidirektion einzureichen. Kann den rechtzeitig gestellten Anträgen ganz oder zum Teil nicht stattgegeben werden, so hat die Olex innerhalb eines Monats vom Eingang des abschlägigen Bescheides an gerechnet neue sachgemäße Anträge zu stellen, bei deren abermaliger Ablehnung entsprechendes gilt und so fort entsprechend.

Die genehmigten Tankhäuser und Zapfstellen sind — vom Tage der Genehmigung aller 4 Anträge an gerechnet — binnen folgender Fristen zu errichten und in Betrieb zu nehmen:

- die 1. Tankstelle binnen eines halben Jahres,
- die 2. Tankstelle binnen eines Jahres,
- die 3. Tankstelle binnen anderthalb Jahren,
- die 4. Tankstelle binnen zwei Jahren.

Soweit die in Abs. 1 und 2 bestimmten Fristen nicht innegehalten werden, erlischt das Recht der „Olex“ nach Nr. 1.

3) In den bereits errichteten Tankhäusern und Zapfstellen kann nach zuvor eingeholter Genehmigung die Lagerung der feuergefährlichen Flüssigkeiten nach jedem beliebigen, behördlich zugelassenen System geschehen.

4) Die Polizeidirektion wird anderen Unternehmern die Errichtung von Tankhäusern und Zapfstellen auf öffentlichen Straßen und Plätzen erst gestatten, nachdem die der „Olex“ zugestanden 4 weiteren Tankanlagen genehmigt worden sind, oder das Recht der „Olex“ wegen Versäumung der Antragsfrist nach Nr. 2 Abs. 3 erloschen ist.

5) Die „Olex“ hat bei der Anlage von Tankstellen die straßen-, bau- und feuerpolizeilichen Vorschriften zu befolgen, die Umgebung der Tankstellen den Wünschen der Polizeidirektion entsprechend herzurichten und dauernd in gutem Zustande zu unterhalten.

6) Die „Olex“ zahlt für jeden für eine Tankstelle überlassenen Platz eine jährliche Miete von 20 *R.M.* Als Jahr gilt das Haushaltsjahr des bremischen Staates. Die Miete ist jeweils bis zum 15. April an die Polizei-Hauptkasse in Bremen im voraus zu zahlen. Die Verpflichtung zur Mietzahlung beginnt mit dem Tage der Betriebseröffnung der betreffenden Tankstelle. Bei Beginn des Betriebes nach dem 15. April ist die Miete anteilig zu zahlen. Wird eine Tankstelle im Laufe eines Jahres ohne Verschulden der „Olex“ aufgehoben (Nr. 10 Abs. 1), so ist ein verhältnismäßiger Teil der Miete zurückzuzahlen.

7) Die „Olex“ gewährt der Polizeidirektion von dem von ihr durch die bisher errichteten Tankstellen erzielten Umsatz an jeglicher Art von Brennstoffen, Ölen und Fetten pro Tankstelle und Vierteljahr

für die ersten	50 000 Liter		4 ⁰ / ₁₀₀
von	50 001— 75 000 Liter		8 ⁰ / ₁₀₀
„	75 001—100 000	„	10 ⁰ / ₁₀₀
„	100 001—125 000	„	15 ⁰ / ₁₀₀
„	125 001—150 000	„	20 ⁰ / ₁₀₀
„	150 001 und darüber		25 ⁰ / ₁₀₀

Für die 4 neuen Tankstellen wird in Abweichung von Vorstehendem eine Umsatzabgabe von $\frac{1}{2}$ *Rpf* pro Liter Brennstoff und von 3 *Rpf* pro Kilogramm Del oder Fett festgesetzt, die neben der jährlichen Miete von 20 *R.M.* zu entrichten ist.

Die Abrechnung erfolgt vierteljährlich nachträglich. Bei der Berechnung der Beteiligung am Umsatz wird der Bruttoerlös der verkauften und bezahlten Warenmengen abzüglich Zoll zu Grunde gelegt.

Die „Olex“ verpflichtet sich, an jeder Tankstelle Aufzeichnungen über die abgegebenen Mengen und die erzielten Preise zu führen und auf Verlangen der

Polizeidirektion Kontrollapparate einzubauen. Den von der Polizeidirektion bestimmten Personen ist Einblick in diese Aufzeichnungen und in die Kontrollapparate zu gewähren.

8) Alle mit den bereits errichteten und noch zu errichtenden Tankstellen verbundenen Reklameflächen und Reklameeinrichtungen werden mit Ausnahme der für die „Olex“ selbst benötigten Reklameflächen der Stadt zur Verfügung gestellt. Die Einnahmen hieraus fließen der Stadt zu.

Reklame für Konkurrenzunternehmen der „Olex“ scheidet aus.

9) Die Polizeidirektion hat das Recht zur sofortigen Kündigung des Vertrages, wenn die „Olex“ trotz einer nach Eintritt der Fälligkeit ausgesprochenen, die Rechtsfolgen androhenden Mahnung die Zahlung nicht innerhalb von 2 Wochen nach Eingang der Mahnung bewirkt.

Mahnungen und Kündigungen sind durch eingeschriebenen Brief zu bewirken.

10) Die Polizeidirektion kann die Beseitigung von Tankstellen der „Olex“ verlangen, wenn die Interessen des Verkehrs oder sonstige Gründe dies erforderlich machen, insbesondere, wenn der Aufstellungsplatz einer Tankstelle für Verkehrsanlagen benötigt wird. Ob diese Voraussetzung vorliegt, entscheidet die Polizeidirektion nach ihrem Ermessen. Die „Olex“ hat in diesem Falle innerhalb von 6 Monaten, nachdem die Polizeidirektion sie durch eingeschriebenen Brief dazu aufgefordert hat, auf ihre Kosten die Tankstelle beseitigen und den überlassenen Platz wieder in den früheren Zustand versetzen zu lassen.

Im Falle der Kündigung (Nr. 9) hat die „Olex“ auf Aufforderung der Polizeidirektion die von ihr errichteten Tankstellen auf ihre Kosten unverzüglich beseitigen und den früheren Zustand der Plätze wieder herstellen zu lassen.

Bei Beendigung des Vertragsverhältnisses (Nr. 13) hat die „Olex“ die von ihr errichteten Tankstellen auf ihre Kosten beseitigen und die überlassenen Plätze wieder in den früheren Zustand versetzen zu lassen, soweit das Verkehrsbedürfnis oder die Rücksicht auf die äußere Gestaltung der in Anspruch genommenen Straßen und Plätze nach Ermessen der Polizeidirektion dies erfordert.

11) Für alle aus diesem Vertrage oder aus Anlaß dieses Vertrages etwa entstehenden Streitigkeiten wird die Zuständigkeit der Kammer für Handelsachen in Bremen vereinbart (§ 38 ZPO.).

12) Die „Olex“ hat das Recht, im Falle der Auflösung der Gesellschaft oder der Neugründung einer Tochtergesellschaft alle ihre Rechte und Pflichten aus diesem Vertrage im ganzen auf ihre Rechtsnachfolger (juristische oder natürliche Personen) zu übertragen. Die „Olex“ haftet für alle auf die Zahlung von Geld gerichteten Ansprüche der Polizeidirektion, welche für diese gegen die „Olex“ bis zur Empfangnahme der Anzeige über die erfolgte Übertragung entstanden sind.

13) Die Bestimmungen dieses Vertrages treten am 30. Juni 1933 außer Kraft. Vom 1. Juli 1933 ab gelten für die „Olex“ die von der Polizeidirektion zu erlassenden allgemeinen Bestimmungen über die Errichtung und Unterhaltung von Tankstellen auf öffentlichen Straßen und Plätzen.

Bremen, den 1930. Berlin-Schöneberg, den 1930.

3. Zahlungstermine für die Grund- und Gebäude- und Mietsteuer.

Der Senat läßt der Bürgerschaft anliegend einen Bericht der Finanzdeputation mit Gesekentwurf zur Beschlußfassung zugehen.

Anlage.

Bericht.

Nach dem Gesetz, betreffend die Grund- und Gebäudesteuer, vom 12. Juni 1924 (Gesetzbl. S. 293) sind die Steuerraten bis zum 5. Tage eines jeden Kalendervierteljahres zu entrichten. Mit Rücksicht auf die wirtschaftliche Lage des Hausbesitzes waren bislang die Fälligkeitstermine auf den letzten Monat des Kalendervierteljahres, nämlich auf den 10. Juni, 10. September, 10. Dezember und 10. März festgesetzt worden.

Die Bürgerschaft hat den Antrag, die Fälligkeitstermine für 1929 auf den 10. Juni, 10. August, 10. November 1929 und 10. Februar 1930 festzusetzen, um damit allmählich zu den im Gesetz vom 12. Juni 1924 vorgesehenen Fälligkeitsterminen zurückzukehren, abgelehnt. Da die wirtschaftlichen Verhältnisse sich gegen 1929 nicht geändert haben, wird beantragt, die Fälligkeitstermine für das Rechnungsjahr 1930 in der gleichen Weise, wie in den Vorjahren, festzusetzen und den anliegenden Gesetzentwurf zu beschließen.

Bremen, den 17. März 1930.

Die Finanzdeputation.

(gez.) M. Donandt.

(gez.) A. Sagedorn.

Unteranlage.

Gesetz wegen Abänderung des Gesetzes vom 12. Juni 1924, betreffend die Grund- und Gebäudesteuer.

Vom

Der Senat verkündet das nachstehende, von der Bürgerschaft beschlossene Gesetz:
In Abweichung des § 5 Abs. 1 Satz 2 des in der Überschrift genannten Gesetzes (Gesetzbl. S. 293) wird angeordnet:

„Für das Steuerjahr 1930 sind die Vierteljahrsraten bis zum 10. Juni, 10. September, 10. Dezember 1930 und 10. März 1931 zu entrichten.“

Dieses Gesetz tritt mit seiner Verkündung in Kraft.

Bekannt gemacht im Auftrage des Senats, Bremen, den

4. Umbau der alten Inneren Klinik der Frankenanstalt.

Der Senat läßt der Bürgerschaft hierneben einen Bericht der Deputation für das Gesundheitswesen mit Erklärung seiner Zustimmung zur Beschlußfassung zugehen. Die Finanzdeputation hat Bedenken nicht erhoben.

Anlage.

Bericht.

In ihrem Bericht vom 7. Dezember 1927 hat die unterzeichnete Deputation dargelegt, daß sie auf den in ihrem Bauprogramm (Mitteilung des Senats vom 6. November 1925) vorgesehenen Neubau einer Klinik für weibliche Haut- und Geschlechtskrankte verzichten könne und nunmehr im Benehmen mit dem Hochbauamt vorschläge, die alte Innere Klinik für die weiblichen Haut- und Geschlechtskranken neuzeitlich herzurichten. Dabei war darauf Bedacht genommen, die Hals-, Nasen- und Ohrenabteilung wie auch die Krankenhausapotheke im Hause zu belassen.

Bei der genaueren Durcharbeitung dieses Umbauplanes hat sich ergeben, daß gleichzeitig ohne erhebliche Mehrkosten die in der Frauenklinik befindliche Augenklinik in die alte Innere Klinik übernommen werden konnte.

Die daraufhin vom Hochbauamt ausgearbeiteten Um- und Ausbaupläne stellten sich einschließlich Inventar auf insgesamt RM 750 000. Infolge der angespannten

Finanzlage des bremischen Staates und im Hinblick auf die hohen Aufwendungen für andere notwendige Neubauten hat die Finanzdeputation die unterzeichnete Deputation ersucht, den Umbau im verkleinerten Umfange durchzuführen.

Nach erneuten Verhandlungen mit dem Hochbauamt legt nunmehr die Deputation einen Umbauplan vor, der vor der Hand auf wichtige Verbesserungen und Einrichtungen verzichtet und nur eine Teillösung, immerhin einen wichtigen Schritt zum Endziel bedeutet.

Der neue Plan stellt sich zur Aufgabe, im Erd- und Obergeschoß eine zeitgemäße Klinik für haut- und geschlechtskrankte Frauen zu schaffen, die den lange gehegten Wünschen der Bürgerschaft auf Schaffung einer größeren Zahl von selbstständigen Abteilungen je nach Art der Krankheit und dem Lebensalter der Kranken entspricht und die Aufgabe der unzulänglichen Holzbaracken ermöglicht. Abgesehen werden mußte von der Neuanlage von Fenstern, die die Belichtung der Krankensäle verbessert hätte, und von dem Einbau der Gefangenenabteilung im II. Obergeschoß. Ebenso muß die Anlage des Dachgartens und des Gartens hinter dem Hause für günstigere Zeiten zurückgestellt werden. Im übrigen genügt die erstehende Klinik weitgehend heutigen Ansprüchen. Sie erhält moderne Bade-, Wasch- und Klosettanlagen für Kranke und Personal, ebenso die erforderlichen Behandlungs- und Operationsräume. Um die für diese Kranken dringend gebotene Arbeitstherapie pflegen zu können, sind besondere Beschäftigungsräume vorgesehen. Im übrigen wird das ganze Haus im Anschluß an das Fernheizwerk mit Heizungs- und Warmwasseranlage versehen. Ebenso erhält es wie die neue Innere Klinik elektrische Beleuchtungs-, Lichtsignal-, Rundfunk- und Uhranlage. Die Ergänzung des vorhandenen Inventars kann mit den dafür eingestellten *R.M.* 20 000 im bescheidenen Ausmaße durchgeführt werden. Im Anschluß an die Wiederinstandsetzung des Gartens und der Einfriedigung vor dem Hause ist die endgültige Gestaltung der Tore zum Gelände der Krankenanstalt, wie die Anlage eines Parkplatzes vorgesehen.

Die Kosten des verkleinerten Umbaues stellen sich nach dem beigefügten Voranschlag des Hochbauamtes auf *R.M.* 478 000. Dazu kommen die im Bericht des Hochbauamtes erwähnten *R.M.* 8 000 für den Ausbau des Treppenhauses im linken Flügel, der unbedingt erforderlich ist, um den Hautkranken einen Zugang zu ihrem Garten zu schaffen. Die Gesamtkosten stellen sich danach auf *R.M.* 486 000. In den Haushalt für 1929 unter Nr. 115, Hochbau, Neu- und Umbauten, sind als erste Rate für den Umbau der alten Inneren Klinik *R.M.* 150 000, in den Haushalt für 1930 unter Nr. 143 als zweite Rate *R.M.* 250 000 eingestellt worden. Es verbleibt danach für 1931 eine dritte Rate von *R.M.* 86 000.

Die Deputation ersucht nunmehr, diesem Umbauplan zuzustimmen.

Bremen, den 7. März 1930.

Die Deputation für das Gesundheitswesen.

(gez.) W. Alemann.

(gez.) Dr. B. Koltenius.

Mitteilung des Senats

vom 25. März 1930.

Abkommen mit der Deutschen Schiff- und Maschinenbau A. G.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen hat über den in der Überschrift bezeichneten Gegenstand den anliegenden Bericht erstattet. Der Senat stimmt den Anträgen der berichtenden Deputation zu und ersucht die Bürgerschaft, ihm beizutreten. Die Finanzdeputation hat Bedenken nicht erhoben.