

Mitteilung des Senats

vom 12. Juni 1908.

Inhaltsverzeichnis.

1. Budget für das Rechnungsjahr 1908	S. 659.
2. Nachbewilligung für das Hanseatische Oberlandesgericht	" 661.
3. Handelsschule der Union	" 661.
4. Unterbrechung in der Pflasterung des Westerdeichs	" 662.
5. Verkauf eines Grundstücks an der Falkenstr. Ecke Eilhorststr.	" 662.
6. Verbreiterung der Nordstr.	" 663.
7. Hafenerweiterungsbauten am rechten Weserufer in Bremen in den letzten zehn Jahren	" 664.

1. Budget für das Rechnungsjahr 1908.

Indem der Senat im übrigen den Beschlüssen der Bürgerschaft beitrifft, bemerkt er, daß noch folgende Änderungen des Budgets erforderlich sind, deren Genehmigung er beantragt.

Einnahmen.

Außerordentliche Einnahmen.

- I. 2. Beiträge für Straßenanlagen (Verhdlg. 1908 S. 295, 307), statt 277 890 M., 287 890 M., demnach mehr einzustellen 10 000 M.
- I. 6. Feuererschiff bei Rorderney. Diese nur zur Vergleichung eingestellte Position ist zu streichen.
- IV. 1. Aus den Überschüssen der Einnahmen vom Reich über die Beiträge zur Reichskasse. Infolge erhöhten Matrikularbeitrages sind 8732 M. mehr erforderlich, s. Ordentliche Ausgaben IX. 1.

Ordentliche Einnahmen.

Laut Aufgabe der Verwaltung sind zu erhöhen resp. zu vermindern:

- I. 7 a. Gaswerk, Zinsen mehr 2400 M.,
b. Reinertrag mehr 125 000 M.,
c. Tilgung weniger 1500 M.,
- 8 a. Wasserwerk, Zinsen und für Einkassierung der Wassersteuer mehr 3000 M.,
b. Tilgung mehr 250 M.,
- 9 a. Elektrizitätswerk, Zinsen weniger 3000 M.,
b. Reinertrag weniger 65 000 M.,
c. Tilgung weniger 6700 M.,
- II. 6. Der Ertrag der Einkommensteuer kann nach den Berechnungen des Generalsteueramts mit 9 1/2 Millionen statt 9 150 000 M. eingestellt werden.
- IV. 6. Tonnenreinigung, zur Vergleichung eingestellt, ist zu streichen.

Ausgaben.

Ordentliche Ausgaben.

- I. 8. Bewirtungen (Verhdlg. S. 467, 596) erhöht von 20 000 M. auf 30 000 M.
- II. 3. Amtsgericht Bremen. Spezialbudget Nr. 49. Hier ist einzustellen die Beihilfe an Gerichtsvollzieher Engelage (Verhdlg. S. 41, 75) mit 2500 M.
6. Amtsgericht Bremerhaven. Spezialbudget Nr. 52, Pos. 1 (Verhdlg. S. 205, 244), die neue Richterstelle erfordert den Gehaltsbetrag von 5500 M.

- III. 2. Gesundheitswesen. Spezialbudget Nr. 59, Position D. I (Verhdlg. S. 199, 216). Neu einzustellen sind die Gehalte für einen zweiten Chemiker, einen männlichen und einen weiblichen Präparator, demnach mehr 6500 M., dagegen kommt das Gehalt des medizinischen Assistenten (D. I. dritte Stelle) zu 4500 M. in Wegfall; ferner sind bei Pos. A I (Verhdlg. S. 424, 464) an Gehalten neu einzustellen: für einen Kreisarzt 5500 M. und für einen Kreistierarzt 5000 M.
- V. 6. Volksschulen. Spezialbudget Nr. 82. A. (Verhdlg. S. 282, 357, 358). Vergütungen an zwei ehemalige Schulgeldeinkassierer 800 M. C. (Verhdlg. S. 273, 277, 307) für Haushaltungsunterricht 4000 M.
8. Schulen der Hafenstädte, Zuschuß. 2. Begejact (Verhdlg. S. 249, 463) mehr 12 500 M.
- VIII. 2. Staatszuschuß zu der Ruhelohntafel, zur Vergleichung eingestellt, ist zu streichen.
11. Gewerbemuseum. Spezialbudget Nr. 113. Position I (Verhdlg. 423, 464). Der Gehaltsbezug des Lehrers Magnussen erhöht sich um 600 M.
23. Theater- und Konzertorchester. Zuschuß (Verhdlg. S. 492, 609) erhöht um 10 000 M.
- IX. 1. Ausgaben für das Reich. Es sind mehr erforderlich 8732 M. (s. außerordentliche Einnahmen IV. 1).

Außerordentliche Ausgaben.

- I. 28. Hauptfeuerwache (Verhdlg. 170, 215, 217) ermäßigt sich um 6000 M.
12. (der Neuaufstellung) Polizeihaus, Inventar, (Verhdlg. S. 384, 445, 447) dafür sind einzustellen 112 000 M.
- II. 3. Robert Koch-Stiftung zur Bekämpfung der Tuberkulose (Verhdlg. S. 359, 388), einzustellen 10 000 M.
4. Gedenkfeier des fünfzigjährigen Bestehens des Norddeutschen Lloyd (Verhdlg. S. 389, 445), einzustellen 9000 M.
5. Auffuchung und Gewinnung von Bitumen und Salzen (Verhdlg. S. 45, 188, 215, 353), einzustellen 30 000 M.
6. Kleinbahn Bremen-Theedinghausen, Zuschuß (Verhdlg. 1905 S. 821, 847), 50 000 M.

Veränderungen infolge Regulierung der Beamtengehälter.

- II. 9 u. 11. Für die beiden Oberaufseher des Gefangenhauses und des Untersuchungsgefängnisses (Spez.-Budgets 54 und 56) ist das Gehalt der Kanzleiassistenten beantragt worden (Verhdlg. S. 100, 2. Absatz); sie sind der endgültigen Gehaltsfestsetzung gemäß mit 1700—2650 M., 5 zu 190, einzustellen.
- III. 5. Das Gehalt des neu bewilligten dritten Maschinisten des St. Jürgen-Hyfs (Spez.-Budget 61) ist mit 1600—2200 M., 5 zu 120, einzustellen (cf. Kommissionsbericht II. A. 3).
9. Das Gehalt des Schirrmeisters bei der Straßenreinigung ist auf 1900—2800, 5 zu 180, festgesetzt worden; dasselbe Gehalt muß dem neu beantragten Oberaufseher (Spez.-Budget 64) zuteil werden.
- VI. 5 u. VIII, 18. Die Gehälter der Bureauvorsteher bei Regulierung der Baulinien (Spez.-Budget 94) und bei der Krankenversicherung (Spez.-Budget 118) sind den gefaßten Beschlüssen gemäß mit 2400—4200 M., 5 zu 360, festzusetzen.

Dem Vorstehenden nach erhöht sich der Fehlbetrag von M. 1 396 815 (Verhdlg. S. 444) um M. 358 832 und vermindert sich um M. 509 882, so daß sich eine Schlussumme von M. 1 245 765 als Fehlbetrag ergibt, der aus dem Überschuß des Jahres 1907 und, soweit dieser nicht ausreicht, aus dem Reservefonds zu decken ist.

Der Senat wird der Bürgerschaft die übliche Zusammenstellung des Budgets nach den gefassten Beschlüssen und unter Berücksichtigung der infolge der Regulierung der Beamtengehälter erforderlich werdenden Änderungen demnächst zugehen lassen. Infolge dieser Änderungen wird sich der Fehlbetrag entsprechend vergrößern.

2. Nachbewilligung für das Hanseatische Oberlandesgericht.

Im Budget des Hanseatischen Oberlandesgerichts sind bisher, und auch für 1908, unter No. 3 für die Bibliothek, einschließlich des Einbindens der Bücher 5000 M. bestimmt.

Wie jetzt die Bibliothekskommission des Gerichts berichtet hat und der Präsident des Oberlandesgerichts bestätigt, reicht dieser Betrag nicht mehr für alle Bedürfnisse aus. Für Gesetzblätter, Zeitschriften und sonstige periodisch erscheinende Werke (Entscheidungssammlungen pp.) sowie für die Fortsetzung der in Lieferungen erscheinenden Werke, neue Auflagen vorhandener Werke, Ergänzungen des Kartenmaterials usw. werden jährlich etwa 2400 M. und für Einbinden etwa 1000 M. aufgewandt, so daß für eigentliche Neuanschaffungen nur zu 1600 M. übrig bleiben. Bei dem ständigen Anwachsen der juristischen Literatur und den hohen Preisen namentlich der für das Oberlandesgericht unentbehrlichen ausländischen juristischen Werke reicht dieser Betrag nicht mehr aus. Es ist vielmehr eine Erhöhung auf 6000 M. ein dringendes Bedürfnis geworden und zwar schon für das laufende Jahr. Bekanntlich fällt das Budgetjahr des Oberlandesgerichts mit dem Kalenderjahr zusammen, wenn daher, wie der Senat beantragt, dem Bedürfnisse entsprochen werden soll, macht sich für Bremen sowohl eine Nachbewilligung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März d. J. als auch eine nachträgliche Bewilligung für das laufende Budget erforderlich. Da Bremen mit einem Sechstel an den Kosten des Oberlandesgerichts beteiligt ist, beläuft sich der erstere Betrag auf 41,66 $\frac{2}{3}$ M. und der letztere auf 166,66 $\frac{2}{3}$ M. Der Senat ersucht die Bürgerschaft um ihre Zustimmung zu beiden Bewilligungen.

3. Handelsschule der Union.

Indem der Senat dem Beschlusse der Bürgerschaft vom 6. Mai d. J. (Verhdlg. S. 445) beitrifft, teilt er ihr hierdurch mit, daß der Verwaltungsrat der Handelsschule der Union das Gehalt der Stelle des hauptamtlichen Lehrers gleich dem der ordentlichen Lehrer des Seminars auf 2600 M. mit vier nach je fünf Jahren eintretenden Alterszulagen von 700 M. bis zum Höchstbetrage von 5400 M. festgesetzt und um Genehmigung dieses Gehalts gebeten hat. Der Senat findet hiergegen nichts zu erinnern und ersucht die Bürgerschaft um ihre Zustimmung.

Zugleich bemerkt der Senat, daß wegen der beschlossenen Hinterbliebenenversorgung wie in ähnlichen Fällen der Erlass eines Gesetzes erforderlich ist, wobei es sich empfehlen wird, etwaige Anstellung weiterer hauptamtlicher Lehrer vorzusehen; er ersucht die Bürgerschaft demgemäß ferner, sich mit nachstehendem Entwurf einverstanden zu erklären.

Gesetz, betreffend die Pensionen für die Hinterbliebenen von Beamten der Handelsschule der Union.

Vom 1908.

Der Senat verordnet im Einverständnis mit der Bürgerschaft:

Das Gesetz vom 10. Juli 1892, betreffend die Pensionen für Witwen und Waisen der Beamten, in der Fassung des Gesetzes vom 6. Juli 1898 (Gesetzbl. S. 75) findet entsprechende Anwendung auf den Direktor und solche hauptamtliche Lehrer der Handelsschule der Union, denen durch verfassungsmäßigen Beschluß das Recht auf Ruhegehalt zuerkannt ist.

Beschlossen Bremen, in der Versammlung des Senats am ... und bekannt gemacht am 1908.

4. Unterbrechung in der Pflasterung des Westerdeichs.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, hat über diesen Gegenstand den beifolgenden Bericht erstattet, den der Senat der Bürgerschaft zur Kenntnissnahme mitteilt.

Anlage.

Bericht.

Bei Gelegenheit der Beratung der Spezialbudgets Nr. 93 und 125 (Straßenbau) (Verhdlg. 1908 S. 295) hat die Bürgerschaft den Senat ersucht, die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, mit einem Bericht darüber zu beauftragen, ob und aus welchen Gründen eine Unterbrechung in der Pflasterung des Westerdeichs geplant ist. Der Senat hat demgemäß die Deputation, Abteilung Straßenbau, mit der Berichterstattung beauftragt.

Diesem Auftrage nachkommend beehrt sich die unterzeichnete Deputation das Nachstehende zu berichten:

Der stadistrafenmäßige Ausbau des Westerdeichs ist von Senat und Bürgerschaft für die Strecke von Westerdeich Nr. 1 bis Nr. 184, d. h. vom stadistrafentigen Anfang des Deiches bis zur Stelle, wo die Anlagen des Schiffahrtskanals beginnen werden, beschlossen worden. Straßenbauzeitige Bedenken, die vorbezeichnete Strecke in ihrer ganzen Länge auszubauen, liegen nicht vor, wenn auch der Straßenkanal, der zurzeit noch keine Vorflut hat, auf der bisher ausgebauten Strecke vorerst blind, d. h. ohne Abfluß und ohne Anschlüsse eingelegt werden mußte. Daß die Anfangsstrecke, d. h. die Strecke von Nr. 1 bis 60 noch nicht in Angriff genommen worden ist, geschah auf Veranlassung der Deputation für Regulierung der Baulinien. Einer Mitteilung dieser Deputation gemäß haben sich die Anlieger dieser Strecke bisher geweigert, den Grund und Boden zum stadistrafenmäßigen Ausbau des Westerdeichs kostenlos herzugeben.

Inzwischen ist der Ausbau des Westerdeichs auf der Strecke von Nr. 62 bis 140 (Dumpestraße) im wesentlichen fertiggestellt. Die Endstrecke von Dumpestraße bis Nr. 184 (Ende) wird demnächst in Angriff genommen.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau.

(gez.) **Rassow.** (gez.) **W. Voettcher.**

5. Verkauf eines Grundstücks an der Falkenstraße, Ecke Ellhornstraße.

Die Deputation für Regulierung der Baulinien hat über den in der Überschrift bezeichneten Gegenstand einen Bericht erstattet, den der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerschaft zur Beschlussfassung hierneben zugehen läßt.

Anlage.

Bericht.

Von den zur Verbreiterung der Falkenstraße angekauften Grundstücken besitzt der Staat noch die Restflächen der Grundstücke Falkenstraße Nr. 40 und 41 und Ellhornstraße 45. Dieser zusammenhängende Besitz wird jetzt zweckmäßig meistbietend öffentlich verkauft. Ein Bieter hat für das Eckgrundstück bereits 150 M für das Quadratmeter geboten.

Bevor das Grundstück zum Verkauf ausgebaut wird, ist es erforderlich, festzusetzen, in welcher Linie das Grundstück an der Ellhornstraße bebaut werden darf. Nach Ansicht der Deputation ist es wünschenswert, die Ellhornstraße an der Einmündung in die Falkenstraße nach der im beigefügten Plane rot eingezeichneten Linie zu verbreitern und das auszubietende Grundstück nur bis zur Linie a b c zu verkaufen. Da an der Ecke doch voraussichtlich ein Geschäftshaus errichtet wird, empfiehlt die Deputation, die Bebauung ohne Vorgärten an der Ellhornstraße zuzulassen, zumal das Eckgrundstück durch die Regulierung der Falkenstraße und durch die jetzt vorgeschlagene Verbreiterung der Ellhornstraße schon sehr verkleinert ist.

des Westerdeichs.

at über diesen Gegenstand der
Bürgerchaft zur Kenntnissnahme

(Budgets Nr. 93 und 12)
Bürgerchaft den Senat ersucht,
Bericht darüber zu beauftragen,
der Pflasterung des Wester-
deichs, Abteilung Straßenbau.

unterzeichnete Deputation hat

ist von Senat und Bürger-

184, d. h. vom Stadteingangs-

des Schiffahrtskanals begim-

n, die vorbezeichnete Strecke

nein auch der Straßenkanal

ausgebauten Strecke vor-

gelegt werden mußte. Die

60 noch nicht in Angriff

Deputation für Regulierung

nach haben sich die Anlie-

zum Stadtstraßenmäßigen

der Strecke von Nr. 41

Die Endstrecke von Damp-

ilung Straßenbau

M. Voettcher.

he, Ecke Ellhornstraße.

über den in der Übersicht

nat unter Vorbehalt seiner

zugehen läßt.

kaufen Grundstücken be-

ße Nr. 40 und 41 und

jetzt zweckmäßig mehr

Grundstück bereits 150 M

wird, ist es erforderlich,

ornstraße bebaut werden

die Ellhornstraße an der

Plane rot eingezeichneten

r bis zur Linie a b c

häftshaus errichtet wird,

n der Ellhornstraße zu

Falkenstraße und durch

sehr verkleinert ist.

Als Einheitspreis ist nach Ansicht der Deputation 150 M für das Quadratmeter anzunehmen.

Das zu verkaufende Grundstück ist in dem beifolgenden Plane blau angelegt. Die Deputation beantragt daher zu beschließen:

- 1) daß das im Plane bezeichnete Grundstück öffentlich meistbietend mit einem Einheitspreise von 150 M für das Quadratmeter Grundfläche verkauft wird;
- 2) daß das zu verkaufende Grundstück an der Ellhornstraße ohne Belassung eines Vorgartens bebaut werden darf, während andererseits der Erwerber verpflichtet ist, die den Vorgarten des Hauses begrenzende Mauer in angemessener, von der Deputation zu genehmigender Weise architektonisch auszubilden.

Die Deputation für Regulierung der Baulinien.

(gez.) Wessels. (gez.) H. G. Schütte.

6. Verbreiterung der Nordstraße.

Die Deputation für Regulierung der Baulinien hat den nachstehenden Bericht eingereicht, in dem sie beantragt, für die Nordstraße von der Obersstraße bis zum Haserkamp neue Straßenlinien festzusetzen.

Der Plan nebst Anlage hat dem Gesetze gemäß zu jedermanns Einsicht ausgelegt. Einwendungen sind dagegen nicht erhoben.

Indem der Senat den Plan nebst Anlage der Bürgerchaft hierneben zugehen läßt, stimmt er dem Antrage der Deputation zu und ersucht die Bürgerchaft, ihm darin beizutreten.

Bericht.

Die Nordstraße ist eine Hauptverbindungsstraße der Altstadt mit der westlichen Vorstadt und den dort befindlichen Hafenanlagen. Sie ist die Zuführungsstraße zu den zahlreichen von ihr abzweigenden Querstraßen und hat daher auch einen großen Fußgänger- und Wagenverkehr aufzunehmen, der jedenfalls im Laufe der Zeit noch weiter zunehmen wird. Außerdem wird sie von zwei Straßenbahnlinien benutzt, von denen die eine nach Gröpelingen, die andere nach dem Holz- und Fabrikhafen führt; diese wird später nach dem neuen Industrie- und Handelshafen weitergeführt werden müssen. Der Teil der Nordstraße vom Haserkamp bis zur Fabrikstraße hat bereits eine Breite von 16 m, während die Strecke von der Lühowerstraße bis zum Haserkamp nur eine Breite von 13,8 m oder 48 Fuß alt bremisches Maß hat. Dieser Teil ist also zur Aufnahme eines Doppelgleises der Straßenbahn in seiner jetzigen Breite nicht geeignet. Es empfiehlt sich daher, ihn ebenfalls auf eine Breite von 16 m zu bringen. Von der Lühowerstraße bis zu dem Hause Nordstraße Nr. 5 beträgt die bereits vorhandene Breite 16,7 m, die von da ab bis zur Obersstraße bis auf 15 m sich verringert. Zur Vermeidung unverhältnismäßiger Kosten und mit Rücksicht auf den Umstand, daß diese Breite der unmittelbar daranstoßenden Eisenbahnunterführung entspricht, empfiehlt es sich hier von einer Verbreiterung abzusehen.

Demnach beantragt die unterzeichnete Deputation, die in dem beifolgenden Plane rot eingetragenen Linien als neue Straßenlinien für den fraglichen Teil der Nordstraße zu beschließen. Nach diesen Linien werden nur vier Gebäude angeschnitten und im übrigen nur Vorgartengrund zur Verbreiterung der Straße in Anspruch genommen. Nach den Steuerschätzungswerten berechnet wird die Erwerbung der zur Straße zu ziehenden Flächenteile einen Kostenaufwand von rund 100 000 M erfordern, wozu noch die mit rund 5000 M anzunehmenden Kosten für Verfestigung von Einfriedigungen kommen.

Die Deputation für Regulierung der Baulinien.

(gez.) Wessels. (gez.) H. G. Schütte.

Anlage.

7. Hafenerweiterungsbauten am rechten Weserufer in Bremen in den letzten zehn Jahren.

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

Anlage.

Bericht.

Die Deputation überreicht einen von Baurat Suling in ihrem Auftrage erstatteten Bericht, in dem dargelegt ist, was im letzten Jahrzehnt geschaffen wurde, um die bremischen Häfen am rechten Weserufer in einer den Ansprüchen des Verkehrs genügenden Weise auszugestalten.

Wie der Bericht ergibt, sind in dieser Zeit nicht nur der Hafen I des Zollausschlußgebietes und der Holz- und Fabrikenhafen erheblich ausgebaut, sondern es ist auch der Hafen II neu geschaffen worden. Von den hierfür bewilligten beträchtlichen Mitteln entfallen auf bauliche Anlagen rund 20 Millionen Mark, hiervon wieder etwa 16 1/4 Millionen auf den neuen Hafen II. Dazu kommt dann noch die staatsseitige Anlegung des Wersthafens der Aktiengesellschaft „Weser“ mit einem Kostenaufwande von 1 600 000 M.

Wenn alle diese baulichen Anlagen glücklich vollendet sind und im Betriebe sich als tadellos bewährt haben, so ist dies in erster Linie der Umsicht und Tatkraft des Baurats Suling zu danken, welchem in der ganzen Zeit die Leitung der Bauten obgelegen hat. Die Deputation ist der Ansicht, daß es sich gebührt, ihm hierfür eine Gratifikation zuteil werden zu lassen, wie dies in früheren außergewöhnlichen Fällen auch geschehen ist, zuletzt im Jahre 1900 für den Baurat Rudloff in Anlaß der Vollendung der damaligen Hafenerweiterungsbauten in Bremerhaven.

Wie diesem damals eine Gratifikation von 25 000 M von Senat und Bürgerschaft bewilligt ist, so erscheint der Deputation der gleiche Betrag auch für den Baurat Suling angemessen.

Daneben aber hält sie es gleichfalls nach dem damaligen Vorgange für gerechtfertigt, seinem hervorragendsten Mitarbeiter, dem Abteilungs-Baumeister Tillmann, der nicht bloß bei der Bearbeitung der Entwürfe, sondern auch bei der Ausführung der Hafenbauten in der Zeit vom April 1898 bis Oktober 1905 tätig gewesen ist, eine Gratifikation, und zwar eine solche von 5000 M zu gewähren.

Die Deputation beantragt demnach:

zu dem angegebenen Zwecke ihr den Betrag von 30 000 M auf den Fonds „Erweiterungsbauten“ als weitere Rate zu bewilligen.

Bremen, den 10. Juni 1908.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **Barthausen.** (gez.) **Widdis.**

Unteranlage.

Bericht des Baurats Suling.

Auftragsgemäß beehre ich mich über den Ausbau des Zollausschlußgebietes und des Holz- und Fabrikenhafens in den letzten zehn Jahren folgendes zu berichten.

In Rücksicht auf die starke Steigerung des Verkehrs wurde mit Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen vom 24. Juni 1897 ein Projekt für eine umfassende Erweiterung des Zollausschlußgebietes vorgelegt, nach dem ein zweites Hafenbecken von rd. 1700 m Länge mit einem Wendeplatz an seiner Mündung und ein drittes breites Hafenbecken für den Verkehr von Schiff zu Schiff vorgesehen war; außerdem sollte der Holz- und Fabrikenhafen um rd. 600 m verlängert werden. Dieses generelle Projekt wurde von Senat und Bürgerschaft unter Be-

willigung von 1 900 000 M für Grunderwerb genehmigt, so daß nunmehr zu der Ausarbeitung der Detailpläne übergegangen werden konnte.

Neben den Bau des Hafens II, an den sich die Anlage des Werfthafens der Aktien-Gesellschaft „Wefer“ in Gröpelingen angeschlossen, wurden für die Anlagen am Hafen I sehr wesentliche Erweiterungen vorgenommen, sowohl hinsichtlich der Kaje- und Lagerschuppen nebst Kränen, als auch hinsichtlich der Gleisanlagen, die dem Verkehr an beiden Häfen zu dienen haben. Auch der Holz- und Fabrikhafen ist in erheblichem Umfange weiter ausgebaut worden.

A. Bauten am Hafen I.

An Hauptarbeiten wurden folgende Anlagen ausgeführt:

Im Jahre 1897 und 1898 wurde bei 43 Uferkränen die Auslegerweite von 9,4 m auf 10,2 m gesteigert, 4 neue Kräne mit 2400 kg Tragfähigkeit und 2 Getreideelevatoren beschafft und 9 Kräne umgebaut, wofür 199 600 M bewilligt wurden. Ferner wurden die Ergänzungsarbeiten an der Getreideverkehrsanlage (Schuppen 10 und E) in einem Kostenbetrage von rd. 50 000 M ausgeführt.

Im Jahre 1898 wurde die Verlegung des Rangierbahnhofes von der Südseite nach der Nordseite des Hafens I vorgenommen, da die Gleisanlagen auf der Südseite zur Bewältigung des Verkehrs nicht mehr ausreichten und weiter die beabsichtigte Anlage des Hafens II diese neue Lage des Bahnhofes bedingte. Die für den neuen Rangierbahnhof bewilligten Kosten betrugen 583 500 M.

Im Jahre 1899 wurden 1 413 700 M für eine Reihe von Arbeiten bewilligt, von denen folgende sich auf den Hafen I beziehen:

Verlängerung des Rangierbahnhofes mit 85 000 M, Neubau eines Lokomotivschuppens und Umbau des alten mit 72 000 M, Nebenanlagen mit 20 200 M, Umfahrgleis neben dem Hauptgleis mit 149 000 M, Zuschüttung des Winterhafens mit 200 000 M, und Uferbefestigung der Wefer in der Verlängerung der Nordmole mit 188 000 M, die zusammen einen Betrag von 714 200 M ergeben.

Im Jahre 1900 wurde der Antrag auf den Bau des Speichers VII mit einem Kostenbetrage von 1 257 000 M gestellt, der jedoch 1901 zu Gunsten des weiteren Ausbaues der Anlagen für den Durchgangsverkehr zurückgezogen wurde.

Im Jahre 1901 wurde unter Aufhebung des Freiladeplatzes zwischen den Schuppen 3 und 5 die Verlängerung des Schuppens 5 um 110 m nebst Zubehör und die Herstellung eines Freiladeplatzes unterhalb des Schuppens 9 in 250 m Länge mit einem Kostenbetrag von 525 400 M beantragt und ausgeführt. Der gleichzeitig beantragte Bau eines Drittels des Speichers VII ist später zurückgezogen und durch den Bau des Lagerschuppens F ersetzt.

Im Jahre 1902 wurde der Lagerschuppen F an Stelle des Speichers VII mit einem Kostenbetrag von 447 000 M beantragt und in Angriff genommen; derselbe ist so eingerichtet, daß er auch für den Durchgangsverkehr mit herangezogen werden kann.

Im Jahre 1903 wurde die Verlängerung des Schuppens 6 in ähnlicher Weise, wie sie beim Schuppen 5 ausgeführt war, und der Bau eines kleinen Schuppens für feuergefährliche Güter, sowie eine Brückenwaage für Landfuhrwerke und eine Vermehrung der Eisenbahnwagen um 10 Stück beantragt, wofür die Kosten 399 000 M betrugen.

Im Jahre 1905 wurden weitere 7 Uferkräne mit einem Betrage von 102 400 M beantragt und beschafft, ferner wurde das Schwimmdock der Aktien-Gesellschaft „Wefer“ zwecks Gewinnung einer größeren Durchfahrtsbreite mehr an die südliche Kajemauer herangeschoben, wofür 63 000 M vorgesehen waren. Die Deckung der Gesamtkosten in Höhe von 165 400 M erfolgte in der Weise, daß die Minderausgaben bei den früheren Bewilligungen in Höhe von 125 400 herangezogen wurden und ein Zuschuß von 40 000 M erfolgte.

An kleineren Ergänzungen im Betrage von 80 800 M sind schließlich zu erwähnen die Arbeiterwartehalle (38 800 M), die Verstärkung von 34 Uferkränen

(7000 M.) und die Heizung im Obergeschoß des Schuppens 5 für den Fruchtverkehr (35 000 M.).

Für den Ausbau des Hafens I sind seit 1897 rund 3 039 000 M. verwendet worden.

B. Ausbau des Holz- und Fabrikenhafens.

Dieser Hafen ist 1889 und 1890 angelegt worden; für denselben waren bewilligt 1 562 500 M., von denen bis zum Schluß des Jahres 1896 rund 1 468 800 M. ausgegeben waren. Für die Ausstattung des Hafens mit kleinen Anlagen und für eine beschränkte Erweiterung der Gleise und Straßen ist weiter in den Jahren 1897 bis 1906 die Summe von rund 66 900 M. aufgewendet worden.

Die größeren Anlagen sind entweder selbständige Bewilligungen oder in den Anträgen enthalten, die auf den Fonds „Erweiterungsbauten“, aus dem der Bau des Hafens II und die übrigen sich anschließenden Erweiterungen bestritten werden, entfallen.

Im Jahre 1897 wurde auf der Südseite des Hafens, die an verschiedene Holzhändler vermietet ist, eine Verlängerung der Löffbrücken um 35 m mit einem Aufwand von 9000 M. beantragt und ausgeführt.

Im Jahre 1899 wurden für weitere Verlängerungen der Löffbrücken 15 200 M. bewilligt und weiter die Herstellung einer Spundwand vor den Löffbrücken in 570 m Länge mit einem Kostenbetrag von 248 500 M. (einschl. einer Nachbewilligung von 27 500 M. für eine nachträgliche Änderung) genehmigt, um den größeren Ansprüchen der Dampfer hinsichtlich der Wassertiefe bei Ebbe zu genügen.

Durch das Projekt für den Hafen II und für die Bassinerweiterung sind die Anlagen am Kopf des Holz- und Fabrikenhafens und die Aufteilung der Flächen auf der Nordseite dieses Hafens sehr wesentlich beeinflusst worden.

Wegen ihres unmittelbaren Zusammenhanges mit den Bauten für den Hafen sind Änderungen und Erweiterungen des Holz- und Fabrikenhafens immer mit den Anträgen, die sich auf die Anlage des Hafens (allgemein als Erweiterungsbauten bezeichnet) beziehen, verbunden worden. Dementsprechend sind die nachstehenden Kostangaben Teilbeträge der Bewilligungen für Erweiterungsbauten.

Im Jahre 1899 wurden weiterhin für die Aufhöhung des vormalig Lampeischen Grundstücks auf der Nordseite des Hafens, für die Anlage der Cuxhavenerstraße (früher Parallelstraße) und für Gleisanlagen daselbst, sowie für die Herstellung der Emderstraße bewilligt 244 500 M. Für eine Verlängerung der Parallelstraße nebst Gleisen wurden weitere 27 600 M. bereitgestellt.

Im Jahre 1902 wurde ein gemeinschaftlicher Antrag der Regulierungsdeputation und der Deputation für Häfen und Eisenbahnen über die Ausbildung des Areals am Kopf des Holz- und Fabrikenhafens und des angrenzenden Straßennetzes und über die Verlängerung der Bremerhavenerstraße bis Gröpelingen sowie über die Herstellung von Lagerplätzen an der Bremerhavenerstraße und über den Ausbau der Gleisanlagen genehmigt; es wurden der Regulierungsdeputation 463 900 M. und der Deputation für Häfen und Eisenbahnen 707 500 M. bewilligt, von denen auf die Bremerhavenerstraße bis Gröpelingen 201 100 M., auf Anschüttung des Bahnhofsplatzes bis zur Ringstraße 36 000 M., für Gleisanlagen auf der Nordseite der Parallelstraße 73 000 M., auf einen Personentunnel am Kopf des Hafens 40 000 M., auf eine Querstraße zwischen der Bremerhavenerstraße und dem Hafenbecken 100 400 M. und auf eine Spundwand auf der Nordseite des Hafens, von der Rolandmühle bis zum Hafenkopf 121 000 M. entfallen, von denen die beiden letzten Anlagen noch nicht ausgeführt sind.

Ferner wurde im Anschluß an die Zufahrtsstraße zum Hafen II unter Senkung der Straße am Gröpelingerdeich es notwendig, auch die Zuwegung zum Holzhafen zu ändern und unter den Verbindungsgleisen nach dem Holzhafen durchzuführen.

Im Jahre 1905 wurde die Ausführung der Verlängerung des Holz- und Fabrikenhafens, wie sie in dem Generalplan für die Hafenerweiterungen vorgesehen war, beantragt und beschlossen, es handelte sich um eine Verlängerung um ca. 530 m unter Ausrüstung des ganzen südlichen Ufers mit Lösschbrücken in Eisenkonstruktion zu einem Kostenbetrage von 859 000 M, und ferner um die Ausbaggerung der Zufahrt, die auf 294 000 M veranschlagt war. Im Zusammenhang mit diesen Arbeiten steht die Herstellung eines Liegeplatzes für Winterlage mit einem Betrag von 220 000 M, die sowohl für den Verkehr im Holz- und Fabrikenhafen, als auch für den der Häfen I und II dient.

Im Jahre 1906 wurde eine Höherlegung der Oberkante der neuen Lösschbrücken in Rücksicht auf den Verkehr der größeren Fahrzeuge und gleichzeitig der Umbau der alten hölzernen Lösschbrücken in solche mit eisernem Unterbau, gleichfalls unter Höherlegung der Oberkante, von den Interessenten beantragt und unter Bewilligung von 305 600 M genehmigt, in denen 13 440 M für den Ankauf der alten hölzernen Lösschbrücken der Firma Logemann & Wardenburg enthalten sind.

Die Ausführung dieser Erweiterung ist inzwischen im wesentlichen vollendet.

Außer diesen baulichen Arbeiten wurden für Hafenzwecke verschiedene Grundstücke erworben und zwar 1899 die beiden Wätjenschen Grundstücke am Hafentopf zu 427 000 M und ein Teil des Kannengießerschen Grundstücks an der Nordstraße im Jahre 1902 zu 136 000 M. Ferner ging 1900 das Lampesche Grundstück, welches früher von der Deputation für die Unterweserkorrektion für Zwecke der Ablagerung von Baggermaterial angekauft war, an die Deputation für Häfen und Eisenbahnen zum Preise von 482 000 M über, um eine einheitliche Verwaltung der Staatsgrundstücke am Hafen zu sichern.

Die bewilligte Gesamtsumme für bauliche Arbeiten beträgt 2 861 800 M.

C. Anlage des Hafens II.

Der Ausbau dieses Hafens soll je nach dem Bedürfnis des Verkehrs allmählich erfolgen und ist dementsprechend zuerst auf eine Länge von 600 m vom Hafentopf ab beschränkt worden, die mit Kajemauern versehen und mit Kajeschuppen nebst Gleisanlagen ausgestattet wurden.

Im Jahre 1899 wurde mit dem Trockenausgrab des Hafens II und mit Proberammungen begonnen, wofür $385\,000 + 30\,000 = 415\,000$ M ausgeworfen waren; ferner wurden 40 000 M für den Ankauf einer Landfläche bei Gröpelingen genehmigt. Diese Summen sind enthalten in der Bewilligung von 1 413 700 M, die sich auf den Hafen I, auf den Hafen II und auf den Holz- und Fabrikenhafen bezog.

Weiter wurden 1 786 000 M für die Beschaffung von Baggergeräten und für die Ausbaggerung des Bassins bewilligt.

Im Jahre 1901 wurden 1 900 000 M für die umfangreiche Holzlieferung für die Fundamente der Kajemauern und Molen, sowie 3 820 000 M für den Bau der Kajemauern und Molen bereitgestellt, mit dem im November 1901 begonnen wurde.

Im Jahre 1902 wurde zur Schaffung einer schienenfreien Zufahrt zum Hafen II und zum Holz- und Fabrikenhafen eine gründliche Änderung der Straßenverhältnisse bei dem Gröpelingerdeich unter Bewilligung von 1 519 000 M beschlossen, von denen 190 000 M auf Grunderwerb entfielen. Es mußten unter Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes umfangreiche Futtermauern ausgeführt werden, indem die stärkste Senkung der Straße „Gröpelinger Deich“ rund 4,30 m betrug, deren Einfluß sich natürlich auch bei den einmündenden Straßen geltend machte.

In demselben Jahre wurden 633 000 M für den Ankauf von Ländereien in Oslebshausen zwecks Ablagerung von Baggerboden bewilligt, in denen 198 000 M für bauliche Anlagen, wie Zurücklegung des Winterdeiches bei Osterort, Herstellung von Schwemmbassins und Entwässerungsfielen enthalten sind. Die für Grunderwerb allein verbleibende Summe von 435 000 M reichte zur Deckung der im

Wege der Enteignung festgestellten Erwerbungs-kosten nicht aus und wurde 1907 um 309 200 M erhöht, die aus Minderausgaben des Fonds „Erweiterungsbauten“ gedeckt wurden.

Im Jahre 1904 wurden 2 140 000 M bereitgestellt für die umfangreichen Gleis- und Straßenanlagen am Hafen II und für verschiedene Einzelarbeiten, wie Abgrabung des Terrains auf beiden Seiten des Hafens II, Ausbaggerung des oberen Teils des Hafenbeckens bis auf 11,0 m unter Bremer Null und Schaffung eines Liegeplatzes für Winterlage.

Ferner wurden für die teilweise Herstellung des Verwaltungsgebäudes am Hafen II 480 000 M bewilligt.

Schließlich wurden 3 544 000 M bereitgestellt für den Bau von vier Kaje-schuppen und für die maschinellen Betriebsanlagen. Es entfallen allein auf die Schuppen, deren Fläche rund 43 000 qm beträgt, 1 908 500 M, auf die elektrische Beleuchtung der Schuppen 23 700 M, auf die Verbindungsperrons 22 000 M, auf Pflasterarbeiten und Zusatzkosten für Schwellenschienen mit Leitschienen 68 614 M und auf Betriebsgeräte 47 000 M.

Die maschinellen Anlagen bestehen in 32 elektrischen Uferkränen von 2500 kg Tragkraft und 12 elektrischen Spills für Rangierbewegungen auf den Ladegleisen, sowie in der Umformeranlage nebst Akkumulatorenbatterien für Kraft und Licht. Die ganze Anlage ist an die städtische Zentrale angeschlossen und war einschließlich des Maschinengebäudes und der elektrischen Leitungen auf 1 307 000 M veranschlagt.

Im Jahre 1906 wurden noch 389 600 M für verschiedene Anlagen am Hafen II bewilligt und zwar für das Molenhaus auf der Südmole nebst zwei Hafenfeuern an der Einfahrt 27 700 M, für einen Ponton am Hafenkopf für den Passagierverkehr 220 000 M, für den Zollponton 65 000 M und für sechs Abortanlagen nebst Müllgruben 73 300 M.

Ferner wurden für einen Hafenschlepper 312 000 M genehmigt, der zugleich als Spritzendampfer und als Bergungsdampfer ausgebildet wird; die Verteilung der Kosten erfolgte dementsprechend zu einem Drittel auf die Löschdeputation, zum zweiten Drittel auf das Tonnen- und Bakenamts und zum letzten Drittel auf die Deputation für Häfen und Eisenbahnen; die beiden letzten Behörden haben außerdem für Beschaffung eines Claytonapparates je 12 000 M bewilligt erhalten.

Am 1. Oktober 1906 wurden die Anlagen am Hafen II dem Betriebe übergeben.

Der Verkehr zeigte im Winter 1906/7 eine außerordentliche Zunahme, so daß eine Erweiterung der Gleisanlagen des Rangierbahnhofes sofort einzutreten hatte, um eine glatte Abwicklung zu sichern. Für den weiteren Ausbau derselben wurde im Mai 1907 die Summe von 1 240 000 M bewilligt, die aus Minderausgaben bei dem Fonds „Erweiterungsbauten“ gedeckt werden konnten.

Schließlich ist noch die Verbindungsbahn von dem neuen Industrie- und Handelshafen nach der Bassinerweiterung und weiter nach dem Holz- und Fabrikenhafen zu erwähnen, für die im vorläufigen Ausbau 1 383 500 M bereitgestellt wurden, von denen 1 030 500 M auf Grunderwerb entfallen.

An kleineren Bewilligungen sind zu erwähnen 30 000 M für Vorarbeiten und 20 000 M als Beitrag zu der Kanalisierung von Walle und Gröpelingen.

Am 1. April 1907 beliefen sich die gesamten Bewilligungen auf den Fonds „Erweiterungsbauten“ auf 21 651 100,01 M, davon 2 140 700 M für Grunderwerb; daneben sind als besondere Bewilligungen 1 900 000 M, 427 000 M und 482 000 M für Grunderwerb bereitgestellt; die beiden letzten Posten beziehen sich nur auf den Holz- und Fabrikenhafen. Von den verbleibenden 19 510 400,01 M für bauliche Anlagen gehören nach dem Hafen I 714 200 M und nach dem Holz- und Fabrikenhafen 2 507 200 M, so daß sich die Bewilligungen für den Hafen II einschließlich Hafenschlepper zu rund 16 289 000 M ergeben. Eine scharfe Trennung läßt sich nicht erreichen, da die Häfen ineinander übergehen und verschiedene Anlagen den Zwecken der Häfen gemeinschaftlich dienen. Die gesamten Ausgaben des Fonds „Erweiterungsbauten“ haben am 1. April 1907 betragen 16 368 685,30 M.

Im Anschluß an die Arbeiten für die Hafenerweiterungen erfolgte die staatsseitige Anlegung des Werfthafens der Aktiengesellschaft „Weser“ in Gröpelingen, für den 1900 der Betrag von 1 285 000 M bewilligt wurde, denen zwecks Erweiterung der Anlage 149 000 M im Jahre 1904 und 418 000 M im Jahre 1905 folgten. Von den gesamten für den Werfthafen bewilligten 1 852 000 M waren bis zum 1. April 1907 ausgegeben 1 599 581,61 M.

Die staatsseitig laut Vertrag mit der Aktiengesellschaft „Weser“ auszuführenden Arbeiten bestanden in der Ausbaggerung des Werfthafens, der Dockliegestelle unter Bau einer Spundwand am Ufer und in der Aufhöhung des Werftareals mit dem gewonnenen Baggerboden.

Die Hauptarbeiten bei dem Werfthafen wurden im Jahre 1905 erledigt.

Bremen, im Mai 1908.

Gelesen.

Mai 1908. Der Oberbaudirektor.

(gez.) **Büding.**

Der Baurat.

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

Im Jahre 1871 wurde die erste
Karte von Deutschland veröffentlicht.
Sie zeigt die Grenzen der
verschiedenen Staaten und
die Städte, die in diesen
Ländern lagen. Die Karte
ist in drei Teile unterteilt:
1. Die Karte von Deutschland
2. Die Karte von Europa
3. Die Karte von Asien

Die Karte von Deutschland ist die größte und zeigt die
Grenzen der verschiedenen Staaten und die Städte, die in
diesen Ländern lagen.

Die Karte von Europa ist die zweitgrößte und zeigt die
Grenzen der verschiedenen Staaten und die Städte, die in
diesen Ländern lagen.

Die Karte von Asien ist die kleinste und zeigt die
Grenzen der verschiedenen Staaten und die Städte, die in
diesen Ländern lagen.

Die Karte von Deutschland ist die größte und zeigt die
Grenzen der verschiedenen Staaten und die Städte, die in
diesen Ländern lagen. Die Karte von Europa ist die
zweitgrößte und zeigt die Grenzen der verschiedenen
Staaten und die Städte, die in diesen Ländern lagen.
Die Karte von Asien ist die kleinste und zeigt die
Grenzen der verschiedenen Staaten und die Städte, die in
diesen Ländern lagen. Die Karte von Deutschland ist die
größte und zeigt die Grenzen der verschiedenen Staaten
und die Städte, die in diesen Ländern lagen. Die Karte
von Europa ist die zweitgrößte und zeigt die Grenzen
der verschiedenen Staaten und die Städte, die in diesen
Ländern lagen. Die Karte von Asien ist die kleinste und
zeigt die Grenzen der verschiedenen Staaten und die Städte,
die in diesen Ländern lagen.

1
2
3

Q
de
G
P

m
S

ein

be
län
fei
An
an

fo
geh
Be
gle
ihn
den
erf
geh
hier
wer
die
grö

Be
fo
ein
zuf
der
fo
teil