

Mitteilung des Senats

vom 10. Oktober 1908.

Inhaltsverzeichnis.

1. Abbruch der Häuser Woltmershauserstraße 369—371	S. 1061.
2. Regulierung der Horner Chaussee	" 1061.
3. Kanalisation der Woltmershauserstraße zwischen Kampfoferdamm und Stadtgrenze	" 1061.
4. Veröffentlichung der Waren-Einfuhrlisten	" 1061.
5. Sprinkleranlagen an den Häfen I und II des hiesigen Bollausflußgebiets, sowie Druckwasseranlage am Holz- und Fabrikenhafen	" 1062.
6. Fährre in den Häfen zu Bremerhaven	" 1070.
7. Tonnen- und Bakenamt	" 1074.

1. Abbruch der Häuser Woltmershauserstraße 369—371.

Der Senat stimmt dem Beschlusse der Bürgererschaft vom 16. September d. J. zu.

2. Regulierung der Horner Chaussee.

3. Kanalisation der Woltmershauserstraße zwischen Kampfoferdamm und Stadtgrenze.

Zu den obengenannten Gegenständen tritt der Senat dem Beschlusse der Bürgererschaft vom 7. Oktober d. J. bei.

4. Veröffentlichung der Waren-Einfuhrlisten.

Über diesen Gegenstand hat die Steuerdeputation einen Bericht erstattet, den der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgererschaft zur Beschlußfassung hierneben übersendet.

Bericht.

Anlage.

Die Herausgabe der Waren-Einfuhrlisten, die früher dem Schlachtvogt bei der Akziseverwaltung überlassen war, ist mit Genehmigung von Senat und Bürgererschaft im Jahre 1862 der Akzise- und Konsumtionskammer übertragen worden, an deren Stelle später das Generalsteueramt getreten ist. (Vergl. Verhölgn. 1862, S. 395.) Der Reinertrag der Einfuhrlisten ist infolge verschiedener Umstände (Steigerung der Druckkosten, Abnahme der Abonnentenzahl) immer mehr zurückgegangen. Er betrug in den Rechnungsjahren 1898: 1450 M, 1899: 1651 M, 1900: 1835 M, 1901: 1868 M, 1902: 951 M, 1903: 270 M, 1904: 269 M, 1905: 112 M, 1906: 28 M und ergab im Jahre 1907 einen Fehlbetrag von 161 M, obgleich der Abonnementspreis kurz vorher von 14 M auf 18 M erhöht war. Günstigere Ergebnisse sind in Zukunft nicht zu erwarten. Die Veröffentlichung der Einfuhrlisten müßte daher in absehbarer Zeit gänzlich eingestellt werden, da es nicht gerechtfertigt wäre, die nach den bisherigen Erfahrungen in Aussicht stehenden Fehlbeträge dauernd aus Staatsmitteln zu decken. Noch weniger kann daran gedacht werden, einem Wunsche der Handelskammer entsprechend die Einfuhrliste nach dem Vorbilde der Hamburg-Altonaer durch Hinzufügung der Größe der Schiffe, der in Betracht kommenden Schiffsmaklerfirmen und des Böschplatzes der Schiffe ausführlicher zu gestalten, da hierdurch nur die Druckkosten und damit die jährlichen Fehlbeträge erhöht werden würden.

Wie nunmehr der Steuerdeputation von der Handelskammer mitgeteilt ist, hat sich die Bremer Zeitungs-Gesellschaft bereit erklärt, die Herausgabe der Einfuhrlisten vom 1. Januar 1909 ab zunächst auf die Dauer von 10 Jahren für eigene

Rechnung zu übernehmen und sie gleichzeitig nach dem Muster der Hamburg-Altonaer Liste einzurichten, unter der Voraussetzung, daß ihr das erforderliche amtliche Material von dem Generalsteueramte unentgeltlich zur Verfügung gestellt wird. Die Handelskammer und die Steuerdirektion haben empfohlen, dieses Angebot anzunehmen, und die Steuerdeputation kann sich dem nur anschließen.

Da aber die Listen bisher für Staatsrechnung von dem Generalsteueramte herausgegeben sind, so glaubt die Steuerdeputation auf das Angebot der Bremer Zeitungs-Gesellschaft nicht ohne Zustimmung von Senat und Bürgerschaft eingehen zu dürfen. Sie bittet deshalb um die Ermächtigung, die Herausgabe der Einfuhrlisten der Bremer Zeitungs-Gesellschaft vom 1. Januar 1909 ab zunächst auf die Dauer von 10 Jahren zu übertragen, der das amtliche Material durch das Generalsteueramt zu diesem Zwecke zur Verfügung zu stellen wäre.

Die Steuerdeputation.

(gez.) W. Donandt. (gez.) Aug. Tebelmann,

i. B.

5. Sprinkleranlagen an den Häfen I und II des hiesigen Zollausschlußgebiets, sowie Druckwasseranlage am Holz- und Fabrikenhafen.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen hat über den in der Überschrift bezeichneten Gegenstand einen Bericht übergeben, den der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerschaft zur Beschlußfassung hierneben zugehen läßt.

Anlage.

Bericht.

In ihrem Berichte vom 26. Juli v. J. (Berhdlg. 1907 S. 913) bemerkte die Deputation, indem sie eine Reihe baulicher Maßnahmen zur Verstärkung der Sicherheit gegen Feuergefahr im hiesigen Zollausschlußgebiete beantragte, die inzwischen zur Ausführung gelangt sind, daß sie sich wegen der Frage der Herstellung von Sprinkleranlagen eine Berichterstattung zur Zeit noch vorbehalten müsse, da die Verhandlungen hierüber noch nicht zum Abschluß hätten gebracht werden können. Durch den Bericht des Baurats Suling vom 5. August d. J., der anbei mit einem Kostenanschlage und 6 Zeichnungen übergeben wird, ist das Ergebnis dieser weiteren Verhandlungen zusammengestellt. Mit dem Projekte hat sich sowohl die Handelskammer, als auch die Lagerhaus-Gesellschaft einverstanden erklärt. Die Direktion der Feuerwehr äußert sich über die Vorlage wie folgt:

„Durch die Ausführung der geplanten Sprinkleranlage an den Häfen I und II und der Druckwasserleitung am Holz- und Fabrikenhafen wird eine außerordentlich erhöhte Feuerficherheit für die an den Häfen lagernden Werte usw. herbeigeführt. Es wird dadurch erreicht werden, daß die Löschfähigkeit bei einem ausgebrochenen Schadenfeuer in der kürzesten Zeit beginnen kann, da der Feuerwehr sofort große Wassermengen unter hohem Druck zur Verfügung stehen, während jetzt durch die Inbetriebsetzung der Dampfsprizen und Sprizendampfer mit langen Schlauchleitungen der erste, meist entscheidende Angriff erheblich verzögert wird.

Zu der Anordnung und der vorgeschlagenen Ausführung des Projektes, welches bereits mit Herrn Baurat Suling durchberaten worden ist, ist diesseits nichts hinzuzufügen.

Die Überwachung der Druckrohranlage am Holzhafen und der Druckleitungen und Pumpstation der Sprinkleranlage kann durch die Feuerwehr geschehen, da geschulte Kräfte zur Verfügung stehen. Eine Überwachung der eigentlichen Brauseanlage in den Schuppen durch die Feuerwehr wird diesseits nicht für erforderlich gehalten; sie kann unbedenklich der Lagerhaus-Gesellschaft überwiesen werden, da die Kontrolle, welche sich in der Hauptsache nur auf Undichtigkeiten der unter

er der Hamburg-Altonaer
as erforderliche amtliche
Verfügung gestellt wird.
en, dieses Angebot anzu-
nehmen.

dem Generalsteueramte
as Angebot der Bremer
Bürgerschaft eingehen
Herausgabe der Einfuhr-
9 ab zunächst auf die
erial durch das General-

tation.

Aug. Teßelmann,
i. B.

iesigen Zollausschluß-
Fabrikenhafens.

über den in der Über-
der Senat unter Vor-
hierneben zugehen läßt.

1907 S. 913) bemerkte
n zur Verstärkung der
gebiete beantragte, die
en der Frage der Her-
noch vorbehalten müsse,
hätten gebracht werden
ugust d. J., der anbei
wird, ist das Ergebnis
Projekte hat sich sowohl
erstanden erklärt. Die
folgt:

Sprinkleranlage an den
n Holz- und Fabriken-
herheit für die an den
s wird dadurch erreicht
ochenen Schadenfeuer in
ehr sofort große Wasser-
während jetzt durch die
ofer mit langen Schlauch-
heftlich verzögert wird.
enen Ausführung des
t Suling durchberaten

m Holzhafen und der
anlage kann durch die
rfügung stehen. Eine
den Schuppen durch
ich gehalten; sie kann
werden, da die Kon-
idichtigkeiten der unter

Druckluft stehenden Leitung beschränkt, sich sehr einfach gestalten wird. Über gemeinschaftliche Proben der ganzen Sprinkleranlage wird leicht ein Übereinkommen zwischen der Feuerwehr und Lagerhaus-Gesellschaft getroffen werden können.

Es wird bemerkt, daß diesseits nur die Überwachung der oben genannten Teile der Anlagen übernommen werden kann; etwaige Reparaturen werden nach Mitteilung durch die Feuerwehr an die Bauinspektion für Zollausschlußgebiet und Holzhafen von dieser auszuführen sein.

Die Löschdeputation hat erklärt, daß sie die geplanten Anlagen zur Ausführung empfehle und wegen der Überwachung derselben dem Berichte der Direktion der Feuerwehr beigetreten sei.

Von den insgesamt auf 687 000 M veranschlagten Kosten der baulichen Anlagen entfallen nach dem Berichte des Baurats Suling 553 000 M auf die Sprinkleranlage und 134 000 M auf die Druckwasseranlage am Holz- und Fabrikenhafen. Die Kosten der Sprinkleranlage zerfallen wieder in 116 000 M für die Pumpenanlage nebst den außerhalb der Schuppenanlagen liegenden Druckleitungen und in 437 000 M für die Installation der Brausen innerhalb der Schuppen (einschl. der dafür erforderlichen baulichen Anlagen).

Diese letzteren Kosten werden laut Vereinbarung mit der Lagerhaus-Gesellschaft, der die fraglichen Anlagen überwiesen werden sollen, von dieser nach Maßgabe des Betriebsüberlassungsvertrages zu übernehmen sein.

Soweit es sich dabei um maschinelle Anlagen handelt, was nach dem Berichte des Baurats Suling bis zu einem Kostenbetrage von etwa 343 000 M der Fall ist, werden außerdem Erneuerungsrücklagen erforderlich, die auf 3 % jährlich zu bemessen sind. Die nach demselben Berichte für die Lagerhaus-Gesellschaft durch die Neuanlage erwachsenden Mehrkosten von 30 500 M sollen durch einen Zuschlag zur Kassebetriebsgebühr für Baumwolle von 2 Pfennig für 100 kg aufgebracht werden, welche Maßnahme dadurch gerechtfertigt ist, daß die Sprinkleranlage lediglich im Interesse des Baumwollhandels geschaffen wird. Im Hinblick hierauf hat sich auch die Handelskammer nach Anhörung der Baumwollbörse damit einverstanden erklärt.

Die Gebühr soll selbstredend erst in Geltung treten, wenn die neue Anlage betriebsfertig hergestellt sein wird, was während dieser Baumwollsaison jedenfalls nicht mehr möglich ist. Genau läßt sich der Zeitpunkt der Fertigstellung noch nicht bestimmen. Es empfiehlt sich daher die Bestimmung des Tages, an dem die Gebührenerhöhung für Baumwolle eintritt, dem Senate zu überlassen.

Was die Pumpenanlage der Sprinkler und die außerhalb der Schuppenanlagen liegenden Druckleitungen, deren Kosten insgesamt auf 116 000 M veranschlagt sind, sowie ferner die Druckwasseranlage am Holz- und Fabrikenhafen betrifft, deren Kosten 134 000 M betragen, so werden diese Anlagen nicht der Lagerhaus-Gesellschaft zu überweisen sein, vielmehr wird die Feuerwehr ihrem Erbieten gemäß die Überwachung zu übernehmen haben, während die Kosten der Unterhaltung aus dem Budget des Zollausschlußgebiets und Holz- und Fabrikenhafens zu bestreiten sein werden.

Die Deputation beantragt nach Maßgabe des Vorstehenden:

- 1) die Ausführung der Sprinkleranlage an den Häfen I und II und der Druckwasseranlage am Holz- und Fabrikenhafen zu beschließen und die hierfür erforderlichen 687 000 M als weitere Rate des Fonds „Erweiterungsbauten“ zu bewilligen,
- 2) den anliegenden Gesetzentwurf zu genehmigen und die Bestimmung des ^{Unteranlage 2.} Inkrafttretens desselben dem Senate zu überlassen.

Bremen, den 8. Oktober 1908.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

J. B.:

(gez.) **Barthausen.** (gez.) **Widdicks.**

Unteranlage 1.

Bericht des Baurats Suling.

Bei den Verhandlungen über die Schaffung einer größeren Feuericherheit an den Häfen I und II ist bereits auf den Einbau von Sprinkleranlagen in den Schuppen hingewiesen, bei denen sich Wasserbräusen bei ausbrechendem Feuer selbsttätig öffnen und so den Umfang des Feuers beschränken, wenn nicht sogar das Feuer löschen. Mit diesen Anlagen sollen die Schuppen versehen werden, in denen sich der Baumwollverkehr abspielt, nämlich die Schuppen auf der Nordseite des Hafens I und die Schuppen am Hafen II.

Diese Sprinkleranlagen sind wohl geeignet, eine große Sicherheit gegen ein Feuer zu schaffen, das in den Schuppen selbst ausbricht, und vermindern so auch die Gefahr für die den Schuppen benachbarten Gebäude, sie schützen aber nicht die Schuppen gegen eine von außen her auftretende Brandgefahr. Die Maßregeln zur Bekämpfung dieser Brandgefahr sind ebenso wichtig, wie die Anlagen zur Dämpfung eines Feuers im Innern der Schuppen. In dieser Richtung sind besonders die Verhältnisse am Hafen II zu prüfen, bei denen sich wegen der dicht angrenzenden Holzlagerplätze erhöhte Gefahrzustände bilden können.

Eine Maßregel, um eine Feuerübertragung zu hindern, ist der bereits behandelte Bau von Speichern in feuersicherer Ausführung zwischen den Kaseschuppen auf der Nordseite des Hafens II und den Plätzen auf der Südseite des Holz- und Fabrikenhafens. Wenn auch dadurch ein großer Schutz für den Hafen II geboten wird, so wird doch im Interesse der Anlagen am Holz- und Fabrikenhafen selbst eine weitere Einrichtung getroffen werden müssen, mit der der Ausbruch großer Brandkatastrophen an diesem Hafen wirksam bekämpft werden kann. Es ist dies eine besondere Druckwasserleitung, die den Hafen umfaßt und in Entfernungen von zirka 30 m Überflurhydranten zum schnellen Anschluß von zahlreichen Schläuchen besitzt, um so bei ausbrechendem Feuer rasch und kräftig den Brand angreifen zu können. Es ist eine starke Pumpenanlage neben der Feuerwache geplant, die Wasser mit zirka 7 bis 8 Atm. Druck in eine, die verschiedenen Flächen umfassende Rohrleitung am Hafen preßt. Das Anstellen der dauernd betriebsbereiten Pumpe erfolgt sofort nach Eingang einer Feuermeldung, so daß beim Eintreffen des Schlauchwagens auf der Brandstelle genügend Wasser verfügbar ist. Diese Einrichtung, deren Einzelheiten weiter unten besprochen werden sollen, vermindert in sehr wesentlichem Umfang die Gefahr eines Eintritts größerer Brandschäden und erhöht damit auch die Sicherheit der angrenzenden Anlagen.

Diese Anlage steht weiter in einem unmittelbaren Zusammenhang mit den Sprinkleranlagen der Schuppen an den Häfen I und II, indem die zugehörige Pumpe auch an die Druckleitung der Sprinkleranlage angeschlossen werden kann und so eine sehr erwünschte Verstärkung und Reserve der Pumpe, die zunächst allein die Sprinkleranlage zu versorgen hat, bildet; auch kann in besonderen Fällen eine Vermehrung des Druckwassers in den Sprinklern durch die Anstellung der zweiten Pumpe am Holzhafen erreicht werden.

In dem beigelegten Plan (Anlage I) ist die Lage der Pumpen und der Druckrohrleitungen angegeben.

Nach Vorstehendem trennt sich die ganze Vorlage in die beiden Teile, Sprinkleranlage an den Häfen I und II und Druckwasseranlage am Holz- und Fabrikenhafen.

a. Beschreibung der Sprinkleranlage an den Häfen I und II.

Eine Sprinkleranlage besteht darin, daß in den zu schützenden Räumen nahe der Decke eine Anzahl Bräusen angebracht sind, die auf einer Rohrleitung mit einer ergiebigen Wasserquelle stehen und durch eine bei einer Temperatur von 60 bis 70 Grad schmelzende Metallegierung verschlossen sind. Bei einem entstehenden Feuer schmilzt durch die aufsteigende Wärme der Verschluss und das unter Druck stehende Wasser strömt aus den Bräusen heraus. Wo, wie im vorliegenden Falle die Gefahr des Einfrierens der Leitungen vorhanden ist, wird das sogenannte Trockenrohrsystem angewendet. Bei diesem wird die gesamte nicht frostsicher liegende Leitung im Ruhe-

r größeren Feuerficherheit
Sprinkleranlagen in den
ausbrechendem Feuer selbst.
wenn nicht sogar das
bersehen werden, in denen
auf der Nordseite des

große Sicherheit gegen ein
und vermindern so auch die
schützen aber nicht die
ahr. Die Maßregeln zur
e Anlagen zur Dämpfung
htung sind besonders die
t der dicht angrenzenden

hindern, ist der bereits
zwischen den Kajeisuppen
Südseite des Holz- und
ir den Hafen II geboten
und Fabrikenhafen selbst
der der Ausbruch großer
en kann. Es ist dies eine
Entfernungen von circa
reichen Schläuchen besitzt,
und angreifen zu können.
geplant, die Wasser mit
flächen umfassende Rohr-
ebereiten Pumpe erfolgt
reffen des Schlauchwagens
Einrichtung, deren Einzel-
sehr wesentlichem Umfang
ht damit auch die Sicher-

Zusammenhang mit den
dem die zugehörige Pumpe
werden kann und so eine
nächst allein die Sprinkler-
Fällen eine Vermehrung
der zweiten Pumpe am

ge der Pumpen und der
e beiden Teile, Sprinkler-
Holz- und Fabrikenhafen.

Häfen I und II.

schützenden Räumen nahe
er Rohrleitung mit einer
Temperatur von 60 bis
einem entstehenden Feuer
das unter Druck stehende
legenden Falle die Gefahr
enannte Trockenrohrsystem
liegende Leitung im Ruhe-

stande nicht mit Wasser, sondern mit Druckluft gefüllt. Ein Rückschlagventil schließt den mit Luft gefüllten Teil der Leitung gegen die mit Wasser gefüllte Hauptleitung ab. Sobald durch Öffnen einer Brause der Luftdruck aufgehoben wird, tritt durch das genannte Ventil Wasser in die Leitung ein und die Brausen fangen an zu wirken.

Es sei hier bemerkt, daß die vereinigten Feuerversicherungsgesellschaften für derartige Anlagen besondere Vorschriften erlassen haben, die eingehalten werden müssen, wenn ein Prämienerlaß in Frage kommen soll. Da diese Vorschriften jedoch nur für kleinere Anlagen berechnet sind, waren sie für den vorliegenden Fall nicht in allen Punkten anwendbar; es sind im Wege der Verhandlung mit den beteiligten Kommissionen die in dem vorliegenden Falle erforderlichen Abweichungen und Ergänzungen festgelegt. Für die Sprinkleranlage müssen nach den Vorschriften der Versicherungsgesellschaften zwei von einander unabhängige Wasserquellen vorhanden sein, von denen jede allein die erforderliche Wassermenge liefern muß. Die eine Quelle kann die städtische Wasserleitung sein, deren Rohre bereits vor und hinter den Schuppen liegen. Als zweite Wasserquelle kommt entweder eine Hochbehälteranlage oder eine Pumpenanlage in Frage. Im vorliegenden Projekt ist letztere gewählt worden, weil sie billiger und ergiebiger wird, wie eine Hochbehälteranlage, die wegen der in Frage kommenden langen Rohrleitungen aus drei getrennten Hochbehältern bestehen müßte.

Die beiden Wasserquellen sollen in folgender Weise in Wirkung treten. Bei Ausbruch eines Feuers liefert zunächst die Wasserleitung automatisch das erforderliche Wasser, solange bis die Pumpen angestellt sind, was in kürzester Zeit geschieht. Es übernimmt sodann die Pumpenanlage allein die Wasserlieferung für die Sprinkler, wobei ein zwischen der Pumpendruckleitung und der Wasserleitung eingebautes Rückschlagventil die Wasserleitung abschließt. Das Druckwasser wird aus einem Wasserbehälter von ca. 300 cbm Inhalt entnommen, das mit reinem Wasser aus der Wasserleitung gefüllt wird. Im Ruhezustand wird die Wasserleitung durch ein von einem Schwimmer abhängiges Ventil geschlossen gehalten. Sobald sich der Wasserstand in diesem Behälter beim Angehen der Pumpe, die 4,5 cbm Wasser in der Minute entnimmt, senkt, öffnet sich das Ventil und tritt ein entsprechender Zulauf aus der Wasserleitung ein. Für den Fall, daß die Wasserleitung im Hafengebiet aus irgend einem Grunde zeitweise abgestellt wird, wird die Pumpe in langsamen Gang gehalten.

Für die Anlage am Holzhafen, die die gleiche Anordnung zeigt, sind nach Angabe der Direktion der Feuerwehr 4,5 cbm Wasser pro Minute voll ausreichend. Werden nun die Rohrleitungen beider Anlagen verbunden, so ergeben beide Anlagen, da sie wohl nie gleichzeitig beansprucht werden, eine Gesamtleistung der Pumpen von 9 cbm pro Minute.

Es sollen zwei vollständig gleiche Pumpenanlagen von je 4,5 cbm Leistung aufgestellt werden, und zwar eine im Mittelpunkt der Leitungen für die Sprinkleranlage am Kopf des Hafens II und eine im Mittelpunkt der Druckwasserleitung am Kopf des Holz- und Fabrikenhafens neben der Feuerwache V. (Vergl. Anlage I, II und III.)

Die Pumpenanlage besteht aus einer Zentrifugalpumpe von 4,5 cbm minutlicher Leistung mit elektrischem Antrieb und den erforderlichen Schalt- und Anlaufvorrichtungen. An die Pumpe ist die Anforderung zu stellen, daß sie einfach und kräftig gebaut ist, um unbedingte Betriebssicherheit zu gewährleisten. Sie erhält als Besonderheit ein Abzweigrohr von der Druckleitung zum Wasserbehälter, in welches ein Sicherheitsventil eingebaut wird, das sich bei einem höheren als den für die Druckwasserleitung zulässigen Druck von 8 bis 8,5 Atm. öffnet. Diese Ableitung hat den Zweck, den Überschuß der stets gleichen, der Höchstleistung der Pumpen entsprechenden Wassermenge über den der Anzahl der in Wirkung getretenen Brausen entsprechenden Bedarf abzuleiten.

Der Kraftbedarf der Pumpe ist etwa 95 PS. Um die Betriebssicherheit zu erhöhen, ist ein ventiliert gekappter Motor mit 95 PS Dauerleistung gewählt. Die Stromversorgung geschieht durch besondere Speisefabel direkt von der Umformerstation am Hafen II aus, wo dauernd genügender Strom vorhanden ist.

Die Pumpe entnimmt das Wasser aus dem unmittelbar neben dem Pumpen-
 hause angeordneten Behälter, der unterirdisch in Beton oder Eisenbeton hergestellt
 werden soll. Die Pumpe steht so tief, daß sie immer mit Wasser gefüllt ist, um
 das Ansaugen unbedingt sicher zu stellen und sogenannte Schläge in der Druckleitung
 zu vermeiden. (Vergl. Anlage IV.)

Anlage IV.

In Anlage I ist die Führung der Druckrohrleitung, die Einführung in die
 Schuppen und die Verteilung der Hydranten am Holzhasen dargestellt. Die lichte
 Weite der Druckleitungen ist so bemessen, daß bei voll ausgebautem Hasen II und
 stärkster Wasserentnahme der Druckverlust in dem längsten Rohrstrang nicht über
 40 m beträgt, da sonst die der Pumpe naheliegenden Brausen, die den ganzen,
 diesem Verlust entsprechenden Druck aufnehmen müssen, zu sehr beansprucht werden;
 die lichte Weite der Druckleitungen beträgt danach für die Nord- und Südseite des
 Hafens II 250 mm und für die Nordseite des Hafens I 225 mm.

Als Material für die Leitungen sind nahtlos gewalzte schmiedeeiserne Muffen-
 rohre vorgesehen, die nur wenig teurer, aber erheblich betriebssicherer sind als guß-
 eiserne Rohre, besonders für den vorliegenden Fall, wo mit den Leitungen zahl-
 reiche Gleise zu kreuzen sind. Die Leitungen werden am Hasen I und II am besten
 an der Landseite der Schuppen verlegt, und zwar am Hasen I zwischen die beiden
 dort liegenden Gleise und am Hasen II zwischen das äußere Gleis und die spätere
 Kranlaufschiene.

Die Verbindung der Druckleitung mit der städtischen Wasserleitung erfolgt
 vor jedem Schuppen. Da beide Leitungen nahe beieinander liegen, sind nur kurze
 Rohrstücke und das bereits erwähnte Rückschlagventil zur Verbindung erforderlich.

Die Grundsätze für die Bestimmung für die Zahl der Brausen und für ihre
 Verteilung sind in der Hauptsache folgende:

- 1) Es muß auf 9 qm Bodenfläche mindestens 1 Brause kommen.
- 2) Die Entfernung der Brausen von einander darf nicht mehr als drei
 Meter, die Entfernung von den Wänden und offen liegenden Balken
 nicht mehr als 1,5 m betragen.
- 3) Es sind alle Nebenräume eines durch Sprinkler geschützten Gebäudes
 mit Brausen zu versehen.
- 4) Erhöhte Oberlichter sind besonders durch Brausen zu schützen.

Unter Zugrundelegung dieser Regeln ergeben sich im Ganzen etwa 14 300
 Brausen, die sich folgendermaßen auf die einzelnen Schuppen verteilen:

Schuppen 1.....	700,	Schuppen D.....	1150,
" 3.....	1350,	" F.....	1350,
" 5.....	2050,	" 11.....	1650,
" 7.....	900,	" 12.....	1250,
" 9.....	900,	" 13.....	1750,
		" 14.....	1250,

Damit beim Öffnen einer Brause möglichst bald Wasser austritt, müssen
 beim Trockenrohrsystem, wo ja zunächst das ganze an einem Ventil hängende
 Leitungsnetz mit Wasser gefüllt werden muß, einzelne Gruppen von 400,
 höchstens 450 Brausen gebildet werden, die dann ein gemeinschaftliches Luftventil
 und Absperrventil erhalten. Der Übersichtlichkeit der Anlage wegen sollen die
 Ventile eines Schuppens in einem möglichst zentral liegenden Raume vereinigt
 werden. Nur bei den sehr lang gestreckten Schuppen 3 und 5 empfiehlt sich eine
 Verteilung auf zwei Räume, da sonst die Entfernung vom Ventil bis zu den Brausen
 zu groß wird. Die erforderlichen Räume, in denen außer den Ventilen je zwei
 elektrische Kompressoren zur Erzeugung und Erhaltung des erforderlichen Luftdruckes
 in den Leitungen aufgestellt werden müssen, sollen hergestellt werden in den Schuppen
 1, 3, 7 und 11 bis 14 durch Aufbauten auf den in den Einfahrtshöfen liegenden
 Retiraden, in Schuppen D und F durch Aufbauten an die Treppenhäuser und in
 den Schuppen 5 und 9 durch Umbau vorhandener Buben. (Vergl. Anlage V.)
 Alle Räume werden nach den Schuppen zu durch feuersichere Wände und Decken
 abgeschlossen und von außen zugänglich gemacht. In jeden Raum tritt ein Zweig-

Anlage V.

rohr der in der Erde liegenden Druckleitung. Dieses Zweigrohr teilt sich dann in soviel Stränge, wie Systeme in dem Schuppen vorhanden sind. Jeder Strang erhält ein Absperr- und Luftventil; ferner ein Entwässerungsrohr und ein Verbindungsrohr zum Kompressor. Ferner wird noch eine lauttönende selbsttätige Alarmpvorrichtung eingebaut, die durch ein besonderes Zweigrohr mit dem Druckstrang in Verbindung steht und ihren Platz auf dem Schuppendach erhält. Vom Luftventil wird dann das Hauptrohr bis zum Anfang des zugehörigen Systems geführt, wo es sich in mehrere Zweige teilt, an welche die einzelnen Brausen angeschlossen werden. Die Verteilung der Druckleitung im Innern der Schuppen und der Brausen im einzelnen muß den ausführenden Firmen überlassen bleiben, da es sich hier um ein Spezialgebiet handelt.

Bezüglich der baulichen Veränderung der Schuppen ist noch zu erwähnen, daß die auf den Dächern der Schuppen 1, 3 und 7 und des eingeschossigen Teiles von Schuppen 5 vorhandenen 93 Ventilationsaufbauten entfernt werden müssen, da sie die in ihrer Nähe befindlichen Brausen bei ausbrechendem Feuer kühlen und so ihr Intätigkeittreten verhindern würden. (Vergl. Anlage VI.)

Damit die Feuerwehr im Falle eines Feuers sofort benachrichtigt wird, sind außer den schon genannten Alarmpvorrichtungen an den Schuppen besondere elektrische Alarmpvorrichtungen in der Feuerwache vorgesehen und zwar je eine für jede Hafenseite. Diese Vorrichtungen werden durch Einschalten eines Kontaktes betätigt, der in Wirkung tritt, sobald Wasser in die im Ruhezustand mit Luft gefüllten Leitungen tritt.

Damit die Feuerwehr in der Lage ist, sofort nach Ertönen des Feuer Signals die Pumpen in Gang zu setzen, erhält die Pumpe am Hafen II eine Fernschaltung, die es ermöglicht, durch Einlegen eines Schalthebels in der Feuerwache die Pumpe anlaufen zu lassen.

b. Beschreibung der Druckwasseranlage am Holz- und Fabrikhafen.

Die Anlage besteht, wie schon gesagt, aus einer Druckpumpe, die das Wasser aus dem unmittelbar neben dem Pumpenhaus liegenden Wasserbehälter von ca. 300 cbm Inhalt entnimmt, und einer, sämtliche Straßenzüge durchziehenden Druckrohrleitung, an die in etwa 30 m Entfernung Überflurhydranten angeschlossen werden. Die Pumpenanlage erhält ihren Platz am Kopf des Hafens im Mittelpunkt der Rohrleitung und unmittelbar neben der Feuerwache 5, der die Bedienung und Instandhaltung der ganzen Anlage zuzuweisen sein wird.

Die Pumpe hat ebenso wie die Pumpe der Sprinkleranlage eine Leistung von 4,5 cbm pro Minute.

Die Führung der Druckleitung und die Verteilung der Hydranten ist in Anlage I dargestellt. Als Material sind nahtlos gewalzte Stahlrohre vorgesehen. Der Durchmesser ist so bestimmt worden, daß bei dem mit Rücksicht auf die Sprinkleranlage auf 8 Atm. festzusetzenden Pumpendruck an dem entferntesten Hydranten bei 4,5 cbm Wasserentnahme noch ein Druck von 3,5 Atm. vorhanden ist. Es ergibt sich demnach für die Strecken: Von der Pumpe bis Cuxhavenerstraße und auf der unteren Hälfte der Leitung auf der Südseite ein Durchmesser von 225 mm und für die übrige Rohrleitung ein Durchmesser von 150 mm. Die Leitung soll auf den Straßen mit Gleisen zwischen diesen und auf den übrigen Straßen soweit wie möglich im Fußsteig verlegt werden.

Die Entfernung der Hydranten ist zu etwa 30 m angenommen worden, so daß für den jetzt auszubauenden Teil der Anlage etwa 70 Hydranten nötig sind. Es kommen Überflurhydranten gleicher Bauart, wie die der schon im Hafengebiet stehenden, in Frage.

Bei einer Feuermeldung wird ebenso wie bei der Pumpe für die Sprinkleranlage durch Umlegen eines Schalthebels ein sofortiges Anlaufen der elektrisch angetriebenen Pumpe bewirkt werden.

Über diese Druckwasseranlage hat sich die Löschdeputation auf Befragen dahin geäußert, daß sie die Ausführung nur warm befürworten könne, indem neben

einer schnellen Bereitstellung großer Druckwassermengen noch eine sehr wesentliche Schonung des wertvollen Schlauchmaterials eintritt. Ferner wird durch eine solche Druckwasseranlage eine nicht unbeträchtliche Verminderung der bei Feuer eintretenden Störungen des Hafen- und Eisenbahnverkehrs erreicht, da die Kreuzungen der Straßen und Eisenbahngleise mit Schläuchen ihrer Zahl nach erheblich eingeschränkt werden können.

c. Die Kosten der Anlagen.

Die Kosten der Sprinkleranlage am Hafen I und II und der Druckwasseranlage am Holz- und Fabrikhafen stellen sich nach Anlage VII auf 687 000 M, von denen 553 000 M auf die Sprinkleranlage und 134 000 M auf die Druckwasseranlage am Holz- und Fabrikhafen entfallen. Die Kosten der Sprinkleranlage teilen sich in 116 000 M für die Pumpenanlage nebst den außerhalb der Schuppen liegenden Druckleitungen und in 437 000 M für die Installation der Brausen innerhalb der Schuppen einschließlich der dafür erforderlichen baulichen Arbeiten.

Es ist dabei zu betonen, daß eine genaue Veranschlagung der Sprinkleranlage nicht möglich ist, da es sich bei der Ausführung derselben um wenige Spezialfirmen mit ihren Spezialkonstruktionen handelt und bei der Ausarbeitung der Detailpläne für die Verteilung der Leitungen und Brausen leicht die Notwendigkeit weiterer baulicher Arbeiten oder einer Einschränkung derselben sich ergeben kann, es werden daher Änderungen an den vorgelegten Projekten vorzubehalten sein.

Die Tarifvereinigung hat sich bereit erklärt, bei den mit Sprinkleranlagen ausgerüsteten Schuppen einen Prämienersaß von 30 % eintreten zu lassen. Es werden die Bemühungen fortzusetzen sein, demnächst eine weitere Ermäßigung der Prämie zu erwirken.

Die Überwachung der Druckwasseranlage am Holz- und Fabrikhafen wird der Feuerwehr zu überweisen sein, die über ein geeignetes und ausreichendes Personal verfügt, sobald die geplante Vergrößerung der Feuerwache 5 am Holz- und Fabrikhafen durchgeführt ist.

Wenn auch im allgemeinen die Sprinkleranlage als Feuerchutzmaßregel mehr als eine Angelegenheit der Feuerwehr erscheint, so wird es in Rücksicht auf die Betriebsverhältnisse der Schuppen und zwecks möglicher Vereinfachung der Erhebung des Zuschlages zu der Kajebetriebsgebühr, der für den Baumwollverkehr zur Deckung der Kosten in Aussicht genommen ist, doch zweckmäßig sein, einen Teil der Anlagen der Lagerhaus-Gesellschaft zu überweisen und zwar, in Rücksicht auf den Vertrag des Staates mit der Lagerhaus-Gesellschaft, die eigentliche Brausenanlage im Innern der Gebäude. Die Lagerhaus-Gesellschaft wird dementsprechend die Unterhaltung und die Verzinsung, sowie die Erneuerungsrücklagen für diesen Teil der Sprinkleranlagen zu tragen haben; ebenso werden die baulichen Änderungen an den der Lagerhaus-Gesellschaft zum Betriebe überwiesenen Gebäuden zu behandeln sein, die hauptsächlich in dem Umbau der Ventilationsaufsätze in Oberlichter bei den Schuppen am Hafen I und in dem Einbau von Buden für die Aufnahme der Ventile und der Kompressoren der Sprinkleranlage bestehen.

Die übrigen Teile der Sprinkleranlage, wie die Druckleitungen und die Pumpstation, die außerhalb der Schuppen sich befinden und auf 116 000 M veranschlagt sind, werden auf Staatskosten zu übernehmen und der Feuerwehr zur Überwachung zu überweisen sein.

Bei den bisherigen Verhandlungen über die Sprinkleranlage ist eine solche Teilung immer zugrunde gelegt worden; sie läßt sich auch den Betriebsverhältnissen der Lagerhaus-Gesellschaft und Feuerwehr am leichtesten anpassen. Über etwaige gemeinschaftliche Maßnahmen bei der Prüfung und Unterhaltung wird sich leicht ein Einverständnis zwischen der Lagerhaus-Gesellschaft und der Feuerwehr erzielen lassen.

Die eigentlichen jährlichen Betriebskosten sind gering, da die Anlage nur im Brandfalle kurze Zeit arbeitet.

Entsprechend der oben besprochenen Teilung der Sprinkleranlage kommt für die Lagerhaus-Gesellschaft in Betracht

a. Der Umbau der Ventilationsaufsätze in Oberlichter mit	M 58 000.—
b. Der Einbau der Buden mit.....	" 15 550.—
c. Der Einbau der Brausen mit	" 343 200.—
	zusammen M 416 750.—
wozu noch etwa 5 % für Insgemein hinzutreten	" 20 250.—
so daß der Gesamtbetrag sich auf.....	M 437 000.—

stellt.

Die Druckwasserleitung am Holz- und Fabrikenhafen mit einem Kostenbetrage von 134 000 M kommt für die Lagerhaus-Gesellschaft nicht in Betracht, da diese außerhalb des Gebietes und der Interessen der Lagerhaus-Gesellschaft liegt.

Für die Lagerhaus-Gesellschaft handelt es sich um die Übernahme etwa folgender Kosten für Verzinsung (4 %), Unterhaltung und Verwaltung (etwa 2 %) und Versicherung (1 %), zusammen za. 7 % von 437 000 M = 30 600 M; dazu kommen noch die Erneuerungsrücklagen (etwa 3 % von 343 000 M) mit 10 300 M, so daß sich ein Gesamtbetrag von etwa 40 900 M ergibt, denen eine Ermäßigung der Affekuranzprämie für Gebäude und Geräte von rund 10 400 M gegenüber steht, so daß sich ein Mehraufwand von za. 30 500 M ergibt, der durch den beabsichtigten Zuschlag zur Kassebetriebsgebühr für Baumwolle von 2 $\frac{1}{2}$ für 100 kg zu decken sein würde. Dieser Zuschlag wird etwa bei 750 000 Ballen Baumwolle einen Betrag von za. 33 750 M ausmachen, demnach zur Deckung ausreichen.

Schließlich ist noch darauf hinzuweisen, daß die Druckwasserleitung am Holz- und Fabrikenhafen eine bequeme Gelegenheit bietet, um eine Veriefelung der Fronten der Speicher auf der Nordseite des Hafens II auszuführen, die eine weitere Sicherung derselben im Falle eines Brandes der angrenzenden Anlagen bedeutet; auch können den Anliegern am Holz- und Fabrikenhafen besondere Anschlüsse für ihre Anlagen eingerichtet werden, um besonders einzelne Objekte bei einem ausbrechenden Feuer schützen zu können. Es empfiehlt sich jedoch, diese Art der Ausnutzung der Druckwasseranlage zunächst zurückzustellen, so lange noch keine Erfahrungen mit der Stammaanlage vorliegen, zumal die Ausführung solcher Privatan Anschlüsse jederzeit ohne Schwierigkeit erfolgen kann.

Ich bitte die Ausführung der Sprinkleranlage an den Häfen I und II und der Druckwasseranlage am Holz- und Fabrikenhafen zu genehmigen und die erforderlichen Mittel in Höhe von 687 000 M als weitere Rate des Fonds: „Erweiterungsbauten“ bei Senat und Bürgerschaft zu beantragen.

Bremen, den 5. August 1908.

Der Baurat.

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

Einverstanden,

den 6./8. 08.

Der Oberbaudirektor.

(gez.) **Büding.**

Gesetz, betreffend Ergänzung der Gebührenordnung für die Verkehrsanstalten und Unteranlage 2. Lagereinrichtungen der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft zu Bremen.

Vom.....1908.

Der Senat verordnet im Einverständnis mit der Bürgerschaft:

Die Gebührenordnung für die Verkehrsanstalten und Lagereinrichtungen der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft wird wie folgt ergänzt:

Im Abschnitt B erhält die Ziffer III folgenden Zusatz:

g. Bei roher Baumwolle (auch Vinters), wenn sie nach I a unter Benutzung der Kaseschuppen oder -Plätze verladen, oder nach II an den Kaseschuppen oder -Plätzen zugeführt wird:

Für die Aufnahme..... für 100 kg 2 Pf.

Ann. zu g.

Für Durchfuhrgut nach I a, Ann. 2 wird die Zuschlagsgebühr nur einmal, und zwar bei der Zuführung des Gutes, erhoben.

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

6. Fährre in den Häfen zu Bremerhaven.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen hat über diesen Gegenstand einen Bericht erstattet, den der Senat der Bürgerschaft mit dem Bemerkten hierneben übersendet, daß er seine Erklärung nachfolgen lassen wird.

Anlage.

Bericht.

Die Fährverbindung im Kaiserhafen zu Bremerhaven, die früher nur mittels Ruderboots und in den ersten Jahren unter Zuschuß des Staates, seit einiger Zeit jedoch mit mehreren Motorbooten gegen Zahlung eines nominellen Pachtzinses von jährlich 50 M betrieben ist, bedarf dringend einer erheblichen weiteren Ausgestaltung und Verbesserung, nachdem durch den Bau der neuen Kaiserhäfen II und III der von Nordwesten kommende Fußgänger- und Straßenbahnverkehr nach der Lloydhalle mit Umgebung und zur Großen Kaiserfährschleuse abgeschnitten ist. Durch diese Veränderungen ist das Publikum weit mehr als früher auf die Benutzung der Fährre angewiesen, was dazu führen muß, die Fährrerichtungen dem vermehrten Bedürfnis entsprechend zu vervollständigen und auszubauen.

Unter der Beteiligung des bisherigen Pächters ist in Bremerhaven eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung unter der Bezeichnung „Hafenfährre“ ins Leben getreten, die die Fährverbindungen in den dortigen Häfen zu betreiben beabsichtigt und sowohl durch ihre finanziellen Mittel wie auch durch die Persönlichkeiten der Gesellschafter die Gewähr dafür bietet, daß sie den gesteigerten Verkehrsansprüchen Genüge leisten wird. Das bisherige Fährunternehmen bringt seine fünf Motorboote in die neue Gesellschaft ein.

Die Deputation hat mit der „Hafenfährre“ ein Abkommen auf 15 Jahre über den ausschließlichen Betrieb einer Fährre gegen Entgelt in den neueren Hafenbecken zu Bremerhaven abgeschlossen. Der Betrieb soll zwischen den Ufern des Kaiserhafens I sowie der anschließenden, im Ausbau begriffenen Hafenbecken stattfinden und auf Erfordern der Deputation auch eine Fährre vom Süden des Neuen Hafens nach der Verbindungsschleuse mitumfassen. Die Hauptverbindung soll ein ständiger Verkehr zwischen dem Binnenhaupte der Großen Kaiserfährschleuse und der Ecke an der Ostseite des Kaiserhafens sein. Das Schiffsmaterial soll aus fünf Motorbooten und zwei alsbald zu beschaffenden Dampfern bestehen. Sämtliche, für den Fährbetrieb benötigte Fahrzeuge sollen, abzüglich der in ständiger Verkehrsbereitschaft zu haltenden Reserveboote, täglich zwischen 6 Uhr morgens und 8 Uhr abends zur Verwendung gelangen. Die Motorboote fassen je 20, 26, 38, 48 und 50 Personen; die Dampfer sollen für je 100 Personen eingerichtet werden. Während der Nachtzeit soll in der Regel ein großes Motorboot fahren. Die Bestimmung der Anlegezeiten, der Anlegezeiten und anderer Einzelheiten ist den Staatsorganen vorbehalten.

Für ihre beträchtlichen Leistungen und Aufwendungen verlangt die Gesellschaft „Hafenfährre“, indem sie ihren Berechnungen die Einnahmen des bisherigen Fährpächters zugrunde gelegt hat, einen jährlichen zur Abwendung direkten Kapitalverlustes bestimmten Zuschuß, der während der ersten fünf Betriebsjahre gezahlt und für jeden der beiden neu zu erbauenden Dampfer, die teuer zu unterhalten, aber sehr leistungsfähig und bei großem Verkehr sowie zur Winterszeit unentbehrlich sind, 3000 M betragen soll. Die Gesellschaft rechnet damit, das ihr Unternehmen, das an täglichen Ausgaben

ca. 120—125 M erfordert, für eine Reihe von Jahren kaum eine Verzinsung des angelegten Kapitals und höchstwahrscheinlich nicht einmal die Abschreibungen gestatten wird; sie hofft aber, daß bei einer Konzessionsdauer von fünfzehn Jahren die letzten Jahre befriedigende Erträgnisse abwerfen und für die unrentablen Jahre einen Ersatz bieten werden. Die Deputation hat keinen Anlaß, die Zuverlässigkeit der Berechnungen der Gesellschaft zu bezweifeln und ist der Ansicht, daß, wenn man die Bremerhavener Fährre auf einen leistungsfähigen, dem Verkehrsbedürfnis entsprechenden Stand bringen will, eine Subventionierung des Unternehmens für die erste Zeit sich nicht vermeiden lassen wird. Sie befürwortet daher den jährlichen Zuschuß von je 3000 M für jeden Dampfer der Gesellschaft auf die Dauer von fünf Jahren mit der im Verträge vorgesehenen Maßgabe, weitere 3000 M auf die nämliche Zeit zu bewilligen, falls sich die Einstellung eines dritten Dampfers als erforderlich herausstellen sollte.

Die Deputation überreicht beifolgend den mit der Gesellschaft „Hafenfähre“ abgeschlossenen Vertrag, darf auf die einzelnen Bestimmungen desselben, die keiner weiteren Erläuterung bedürfen werden, Bezug nehmen und beantragt bei Senat und Bürgerschaft:

dem Verträge die Genehmigung zu erteilen und sich damit einverstanden zu erklären, daß die Deputation von nächstem Jahre an auf fünf Jahre den Betrag von 6000 M in ihr Budget als Ausgabe für die Hafenfähre in Bremerhaven einstellt.

Bremen, den 8. Oktober 1908.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **Barthhausen.**

(gez.) **Uddicks.**

Vertrag.

Unteranlage.

Zwischen der Deputation für Häfen und Eisenbahnen in Bremen einerseits und der Gesellschaft mit beschränkter Haftung „Hafenfähre“ in Bremerhaven andererseits, ist unter Vorbehalt der Zustimmung von Senat und Bürgerschaft folgender Vertrag abgeschlossen:

§ 1.

Die Gesellschaft mit beschränkter Haftung „Hafenfähre“ übernimmt den Betrieb zur Beförderung von Personen zwischen den Ufern des Kaiserhafens I und den Ufern der an denselben sich anschließenden im Bau begriffenen und der noch zu erbauenden Hafenbecken in Bremerhaven mittels Motorböten und Dampfern.

Auf Erfordern der Deputation für Häfen und Eisenbahnen ist die Gesellschaft „Hafenfähre“ gehalten, auch eine Fährre zwischen dem Süden des Neuen Hafens und der Verbindungsschleuse zwischen diesem und dem Kaiserhafen zu betreiben.

§ 2.

Der Unternehmerin wird bis zum 30. September 1923 das ausschließliche Recht eingeräumt, die öffentliche gewerbmäßige Beförderung von Personen gegen Entgelt zwischen den Ufern der in § 1 bezeichneten Häfen zu betreiben.

Unberührt durch den Vertrag bleibt das Recht der bremischen Staatsbehörden, ihre Beamten und Arbeiter mittels Böten und anderen Fahrzeugen zu befördern.

§ 3.

Die Unternehmerin stellt zu der von ihr übernommenen Personenbeförderung zunächst 2 Dampfer für je 100 Personen in Betrieb und übernimmt aus dem gegenwärtigen Fährunternehmen in das neue Unternehmen 5 Motorböte, eins für 50 Personen, eins für 48 Personen, eins für 38 Personen, eins für 26 Personen und eins für 20 Personen.

Über die für den Betrieb der Fähre im Neuen Hafen (§ 1, Abs. 2) gegebenenfalls einzustellenden Motorböte bleibt besondere Bestimmung durch die Deputation für Häfen und Eisenbahnen vorbehalten.

§ 4.

Innerhalb der Zeit von 6 Uhr morgens bis 8 Uhr abends sind die sämtlichen für den Fährbetrieb benötigten Fahrzeuge ständig in Betrieb, die als Reserveböte dienenden ständig betriebsbereit zu halten.

Während der Nachtzeit soll in der Regel nur ein großes Motorboot fahren, ausnahmsweise kann durch den Hafenmeister auch die Inbetriebhaltung der Dampfer und mehrerer der Motorböte während der Nacht verlangt werden.

§ 5.

Wo die Böte anlegen, in welchen Zeiträumen und auf welchen Wegen sie fahren sollen, bestimmt auf Vorschlag des Hafenamts die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

Zwischen dem Binnenhaupte der Großen Kaiserichleuse und der gegenüberliegenden Ecke an der Ostkaje des Kaiserhafens müssen die Böte tagsüber ständig verkehren. Sie dürfen an den betreffenden Anlegestellen nur solange liegen, wie nötig ist, um die Passagiere aufzunehmen und abzusetzen.

§ 6.

Die Herstellung, bauliche Unterhaltung und Beleuchtung der Anlegestellen ist Sache der Deputation für Häfen und Eisenbahnen. Die Reinigung und das Freihalten der Anlegestellen, der zu denselben gehörigen Treppen und der an diesen sich anschließenden Kajestrecken in einer vom Hafenamte zu bestimmenden Ausdehnung von Eis und Schnee, sowie das Bestreuen mit Sand oder anderen, das Ausgleiten von Personen verhindernden Mitteln ist Sache der Fährunternehmerin.

§ 7.

Die in den Fährbetrieb einzustellenden Motor- und Dampfböte müssen in Beziehung auf Bauart und Einrichtung den Anforderungen des Verkehrs, für den sie bestimmt sind, nach dem Ermessen des Hafenamts entsprechen. Die Dampfer müssen namentlich genügend stark gebaut sein, um auch bei ungünstiger Witterung, insbesondere während der Eiszeit, die Fahrt ununterbrochen aufrecht erhalten zu können. Sämtliche Böte müssen leicht manövrierbar sein. Die Motorböte sind mit mindestens 2 Mann, die Dampfböte mindestens mit 3 Mann zu besetzen.

Die Projektzeichnungen neuer Böte unterliegen der Prüfung und Genehmigung des Hafenamts. Vor ihrer Inbetriebsetzung sind die Böte demselben zur Abnahme vorzuführen.

§ 8.

Die Unternehmerin hat dafür Sorge zu tragen, daß die Fährböte in verhältnismäßiger Zahl und Leistungsfähigkeit mit den dazu gehörigen Einrichtungen jederzeit in guter baulicher Beschaffenheit und in ansehnlichem, reinlichem Zustande erhalten bleiben, und daß nicht mehr Personen an Bord genommen werden, als den erlassenen Anordnungen des Hafenamts entspricht.

Die Unternehmerin hat ferner dafür zu sorgen, daß zum Dienste auf den Fährböten nur solche Personen verwandt werden, welche dafür in jeder Beziehung tüchtig und geeignet sind.

Bei Benützung der staatsseitig hergestellten Anlegestellen und sonstiger öffentlicher Anlagen durch die Leute der Unternehmerin ist mit der gebotenen Vorsicht und Sorgfalt zu verfahren. Für Beschädigungen an denselben durch den Betrieb der Unternehmerin hat diese aufzukommen und entsprechenden Ersatz zu leisten.

§ 9.

Die Aufsicht über den Fährverkehr wird durch das Hafenamt ausgeübt.

Die Unternehmerin und deren Angestellte sind gehalten, den Anweisungen der vom Hafenamte Beauftragten unweigerlich Folge zu leisten. Wenn Gefahr im Verzuge ist, sind unter allen Umständen die Anweisungen des Hafenmeisters zu befolgen.

§ 10.

Störungen und Unterbrechungen des Fährbetriebes infolge höherer Gewalt, durch bauliche Maßnahmen sowie aus sonstigen aus dem Hafen- und Schiffsahrtsbetriebe entstandenen Ursachen geben der Unternehmerin keine Ansprüche auf Schadenersatz von seiten des bremischen Staates.

§ 11.

Die Unternehmerin ist berechtigt, für die Beförderung von der Ede an der Ostseite des Kaiserhafens nach dem Binnenhaupte der Großen Kaiserfährschleuse, oder von der erwähnten Ede nach den Anlegestellen in den an den Kaiserhafen sich anschließenden neuen Hafenbecken und umgekehrt für die Person 5 Pfennig zu erheben. Im Abonnement tritt eine Ermäßigung des Fahrgeldes dergestalt ein, daß für 10 Fahrten 30 Pfennig zu zahlen sind.

Für Fahrten von der Verbindungsschleuse zwischen dem Kaiser- und Neuen Hafen nach einer der in Absatz 1 erwähnten Anlegestellen und umgekehrt kommen als Fahrgeld für die Person 10 Pfennig, im Abonnement für 5 Fahrten 40 Pfennig in Ansatz.

Die Fahrpreise des Absatzes 2 sollen auch für die Fahrten im Neuen Hafen gelten (§ 1, Abs. 2).

Für Gepäckstücke, welche die die Fähre benutzenden Personen mit sich führen, ist die Unternehmerin berechtigt, 10 Pfennig pro Stück zu erheben. Für kleines Handgepäck ist nichts zu entrichten. Gepäckstücke, welche wegen ihrer Schwere oder Größe sich für die Beförderung mittels der Fährböte nicht eignen, sind von dieser auszuschließen.

In Dienst befindlichen bremischen Staats- und Kommunalbeamten, sowie den im staatlichen Hafendienst beschäftigten, mit dienstlichen Aufträgen versehenen Arbeitern ist eine Ermäßigung des Fahrgeldes um 50 % zu bewilligen. Über die Art und Weise der Bezahlung des ermäßigten Fahrgeldes, ob durch Ausgabe von Marken, durch Zahlung von Pauschalsummen usw., bleibt besondere Vereinbarung vorbehalten.

Änderungen der Fahrpreise bedürfen der Genehmigung der Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

§ 12.

Der bremische Staat zahlt der Unternehmerin für die ersten fünf Betriebsjahre eine Unterstützung, die jährlich für jeden der beiden in Betrieb gesetzten und im Betriebe gehaltenen Dampfer 3000 M. beträgt und am Schlusse jedes Betriebsjahres, vom Tage der Inbetriebsetzung an gerechnet, ausgekehrt wird.

Sollte auf Anfordern der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, wozu diese berechtigt ist, von der Unternehmerin noch ein dritter Dampfer gleicher Größe eingestellt werden müssen, so erhält die Unternehmerin dafür ebenfalls während fünf Betriebsjahre je 3000 M. Für Motorböte wird eine Entschädigung vom Staate nicht gewährt.

Die Unternehmerin ist verpflichtet, der Deputation für Häfen und Eisenbahnen hinsichtlich der Ergebnisse des Betriebes jährlich genaue Mitteilung zu machen, auch hat sie die für die Zwecke der Statistik verlangten Nachweise über den Verkehr nach den ihr zu erteilenden näheren Vorschriften zu liefern, sowie auf Erfordern der Deputation dieser die Einsicht in ihre Bücher zu gestatten. Aus den Büchern muß der Reinertrag und der den Gesellschaftern gezahlte Gewinnanteil ersichtlich sein.

§ 13.

Der zur Einrichtung von Kontrollhäuschen oder sonstiger für den Fährbetrieb nötigen Baulichkeiten, sowie der zur Lagerung von Betriebsmaterialien und Kohlen nötige geeignete Platz wird der Unternehmerin unentgeltlich zur Verfügung gestellt. An welchen Stellen und in welchem Umfange dies geschehen soll, bestimmt das Hafenamt. Etwaige im Interesse des Hafenbetriebes notwendig werdende Änderungen der entsprechenden Einrichtungen sind von der Unternehmerin auf ihre Kosten auszuführen.

§ 14.

Die Unternehmerin haftet für die getreue Erfüllung dieses Vertrages. Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen dieses Vertrages sowie gegen die von dem Hafenamt getroffenen Anordnungen werden vorbehaltlich der nach anderen bestehenden Vorschriften verwirkten Strafen von der Deputation für Häfen und Eisenbahnen mit Konventionalstrafen bis zu 500 M geahndet.

Die Unternehmerin hat auf Erfordern der Deputation eine ausreichende Sicherheit zu stellen.

Außerdem ist die Deputation für Häfen und Eisenbahnen unbeschadet ihrer Schadenersatzansprüche im Falle wiederholter Vertragsverletzung durch die Unternehmerin zur Aufhebung des Vertrages, sowie zur vorläufigen Benützung der Böte und sonstigen Betriebsmittel der Unternehmerin bis zur Herstellung anderweitiger Einrichtungen für Rechnung dessen, den es angeht, berechtigt.

Gegen die vom Hafenamt getroffenen Anordnungen steht der Unternehmerin unter Ausschluß des Rechtsweges nur die Berufung an die Deputation für Häfen und Eisenbahnen, gegen die Anordnungen und Entscheidungen der Deputation aber nur das Recht der Beschwerde an den Senat in Bremen zu.

§ 15.

Dieser Vertrag tritt am 15. November 1908 in Kraft. Seine Gültigkeit endet am 30. September 1923.

Bremen, den 8. Oktober 1908. Bremerhaven, den 21. September 1908.

Die Deputation für Häfen
und Eisenbahnen.

(gez.) **Barthausen.**

(gez.) **Alldicks.**

Die Gesellschaft mit beschränkter
Haftung „Hafenfähre“.

(gez.) **D. Koopmann.**

(gez.) **G. Koopmann,**
i. V. D. Koopmann.

(gez.) **C. Schröder.**

(gez.) **Carl Ihlder.**

(gez.) **Heinr. Kuhlmann.**

(gez.) **Aug. Graue.**

Bremer Bank-Verein.

(gez.) **C. Schröder.** (gez.) **Buschmann.**

(gez.) **G. W. Madrian.**

7. Tonnen- und Bakenamt.

Der Senat teilt der Bürgerschaft den vom Tonnen- und Bakenamt übergebenen Jahresbericht für 1907 hierneben mit.

Anlage.

Bericht.

In folgendem beehrt sich das Tonnen- und Bakenamt den in § 7 des Gesetzes vom 2. Juni 1877 vorgeschriebenen Bericht über die Verwaltung des Jahres 1907 zu erstatten.

I. Verwaltung der Tonnen, Baken und Leuchtfener.

Ausweislich der bei dem Tonnen- und Bakenamte eingegangenen Heberegister wurden im Jahre 1907 an Feuer- und Bakengeld erhoben von 4763 Schiffen mit einem Raumgehalt von 11 946 403 cbm 1 494 564,88 M.

Von der Einnahme entfallen auf die Hebestellen

Bremens .	für 3140 Schiffe mit 9 002 060 cbm	M 1 140 313,07	= 76,30 %
Preußens .	" 784 " " 1 378 843 " "	165 257,48	= 11,06 %
Oldenburgs	" 839 " " 1 565 500 " "	188 994,33	= 12,64 %
4763 Schiffe mit 11 946 403 cbm		M 1 494 564,88	= 100,00 %

Nach Abzug der Hebekosten stellt sich die Reineinnahme an Feuer- und Bakengeld wie folgt:

Einnahme	Brutto		Hebungskosten		Reinertrag	
	M	ℳ	M	ℳ	M	ℳ
Bremens	1 140 313	07	2 409	63	1 137 903	44
Preußens	165 257	48	1 345	17	163 912	31
Oldenburgs	188 994	33	1 892	20	187 102	13
	1 494 564	88	5 647	00	1 488 917	88
Die sonstigen Einnahmen ergaben:					9 185	93
Demnach Gesamteinnahme:					1 498 103	81

Von den Schiffen waren der Nationalität nach:

	Dampfer		Segelschiffe		Zusammen		cbm %
	Zahl	cbm	Zahl	cbm	Zahl	cbm	
Deutsche	2 342	7 064 955	1 111	904 624	3 453	7 969 579	66,71
Englische	603	2 745 987	25	20 955	628	2 766 942	23,16
Norwegische	140	237 335	17	28 320	157	265 655	2,23
Schwedische	182	145 902	14	13 154	196	159 056	1,33
Dänische	80	170 034	12	6 825	92	176 859	1,48
Griechische	31	153 754	—	—	31	153 754	1,29
Niederländische	38	126 965	78	25 673	116	152 638	1,28
Russische	35	78 582	14	7 760	49	86 342	0,72
Österreichische	12	82 042	—	—	12	82 042	0,69
Spanische	7	34 430	—	—	7	34 430	0,29
Französische	9	21 242	1	7 721	10	28 963	0,24
Italienische	4	23 536	2	5 411	6	28 947	0,24
Amerikanische	2	28 889	—	—	2	28 889	0,24
Belgische	3	8 512	—	—	3	8 512	0,07
Rumänische	1	3 795	—	—	1	3 795	0,03
	3 489	10 925 960	1 274	1 020 443	4 763	11 946 403	100%
		= 91,46%		= 8,54%		= 100 %	

Ausgaben.

a. Ordentliche.

I. Verwaltung	M	4 823,45
II. Tonnen und Baken	"	119 687,02
III. Betrieb der Leuchtschiffe	"	34 961,48
IV. Instandhaltung der Leuchtschiffe	"	26 466,31
V. Leuchtturm Hoheweg	"	11 115,24
VI. Leuchtturm Rotesand	"	15 223,38
VII. Leuchtturm Meyerslegde	"	10 813,52
VIII. Leuchtturm Eversand-Unterfeuer	"	6 653,11
IX. Leuchtturm Eversand-Oberfeuer	"	6 274,65
X. Leuchtbake Salzhörn	"	4 394,92
XI. Leuchtfeuer Bremertief	"	518,20
XII. Leuchtfeuer Brinkamahof II	"	763,27
XIII. Leuchtfeuer in Bremerhaven	"	11 158,93
XIV. Leuchtfeuer Bremerhaven—Bremen	"	39 938,23
XV. Wasserstands- und Fahrwasserstörungssignale	"	15 432,41
XVI. Beseitigung von Schiffahrtshindernissen	"	640,60
XVII. Kirchturm und Strandbefestigungen auf Wangerooge	"	6 000,—
XVIII. Betriebsverwaltungs-kosten (Tit. III—XV)	"	9 640,28
XIX. Reparaturwerkstatt und Materialien-schuppen in Bremerhaven	"	3 845,18
XX. Pensionen	"	13 694,47
XXI. Allgemeines	"	8 222,45
XXII. Unvorgesehenes	"	4 632,01
Summe der ordentlichen Ausgaben...	M	354 899,11

b. Außerordentliche.

1) Einführung von Warnungssignalen bei Fahrwasserstörungen	M	581,65
2) Erneuerung des Lichtlabels der Wasserstandssignalstation in Bremerhaven	"	1 300,—
3) Verlegung des Tonnenhofes in Bremen	"	39 212,92
4) $\frac{1}{3}$ Anteil an den Kosten der Erbauung eines Schleppdampfers für Zwecke des Abbringens von im Fahrwasser der Weser an Grund geratenen Schiffen	"	—,—
5) Einrichtung des Tonnenlagerplatzes in Bremerhaven zur Lagerung von Leuchttönen	"	18 273,22
6) Anschaffung eines Scheinwerferapparats für das Oberfeuer im Großen Bremerhavener Leuchtturm an Stelle des jetzigen Gürtelapparats	"	1 446,—
7) Aufstellen einer eisernen Bake für das Leuchtfeuer am Bremer Außentief an Stelle der provisorischen hölzernen Bake	"	5 708,05
8) Grundreparatur der Anlegebrücke beim Hoheweg-Leuchtturm	"	380,65
9) Veränderung der Nebelsignale auf dem Leuchtschiff „Weser“: Einrichtung einer Druckluft sirene und eines Unterwasser-Schallsignals auf dem Feuerschiff „Weser III“ und Austausch dieses bisher auf der Station „Bremen“ verwendeten Feuerschiffs mit dem die Station „Weser“ besetzenden Feuerschiff „Weser I“, sowie Erneuerung eines Dampfkessels	"	21 134,16
Summe der außerordentlichen Ausgaben...	M	88 036,65

Schlußrechnung.

Einnahmen	M	1 498 103,81
Ausgaben:		
ordentliche	M	354 899,11
außerordentliche	"	88 036,65
Überschuß...	M	1 055 168,05

II. Korrektur der Außenweiser.

Für die Herstellung einer neuen Fahrbahn in der Außenweiser schuldet das Tonnen- und Hafenamt dem Bremer Staat am 1. Januar 1907

M 6 400 000,—

Am 1. April 1907 kamen hinzu die Baukosten des Rechnungsjahres 1906 mit

" 398 055,56

M 6 798 055,56

Hierauf sind vom Tonnen- und Hafen-

amt bezahlt worden

M 598 055,56

" 598 055,56

und die fälligen Zinsen mit

" 242 859,79

M 840 915,35

Es verbleibt mithin eine Schuld von

M 6 200 000,—

Für die Korrektur der Außenweiser sind bisher bezahlt:

Baukosten

M 6 696 860,29

Zinsen

" 2 073 372,84

M 8 770 233,13

III. Verwaltung des Reservefonds.

Vermögensbestand am 1. Januar 1907

M 564 499,08

Zinseneinnahme

" 9 000,—

Überschuß in 1907

" 1 055 168,05

zusammen

M 1 628 667,13

Ausgabe: Korrektur der Außenweiser

" 840 915,35

Vermögensbestand am 31. Dezember 1907

M 787 751,78

Belegt wie folgt:

3% Bremische Staatsanleihe von 1896 nom. M 300 000,—

M 288 433,50

Guthaben bei der Generalkasse

" 499 318,28

M 787 751,78

IV. Verwaltung der Feuerschiffe Norderney.

Die Betriebskosten im Rechnungsjahre 1907 betrugen..

M 47 727,55

nach Abzug einer Mieteinnahme von 3740 M.

Sie wurden getragen von Preußen mit

M 23 863,77

von Hamburg mit

" 11 931,89

von Bremen mit

" 11 931,89

M 47 727,55

Bremen, den 5. Oktober 1908.

Das Tonnen- und Hafenamt.

(gez.) Barthhausen,

Vorsitzer.

(gez.) Emil Wätjen,

Rechnungsführer.

II. Verwaltung des Vermögens.
Zur die Verwaltung des Vermögens des Vereins hat der Vorstand im Jahre 1897 folgende Maßnahmen getroffen:
1. Am 1. April 1897 wurde der Vermögensbestand festgestellt und betrug derselbe ...
2. Am 1. April 1897 wurde der Vermögensbestand festgestellt und betrug derselbe ...

3. Am 1. April 1897 wurde der Vermögensbestand festgestellt und betrug derselbe ...
4. Am 1. April 1897 wurde der Vermögensbestand festgestellt und betrug derselbe ...

5. Am 1. April 1897 wurde der Vermögensbestand festgestellt und betrug derselbe ...
6. Am 1. April 1897 wurde der Vermögensbestand festgestellt und betrug derselbe ...

III. Verwaltung der Einnahmen.
Die Einnahmen des Vereins im Jahre 1897 betragen ...
1. Am 1. April 1897 wurde der Vermögensbestand festgestellt und betrug derselbe ...
2. Am 1. April 1897 wurde der Vermögensbestand festgestellt und betrug derselbe ...

3. Am 1. April 1897 wurde der Vermögensbestand festgestellt und betrug derselbe ...
4. Am 1. April 1897 wurde der Vermögensbestand festgestellt und betrug derselbe ...
5. Am 1. April 1897 wurde der Vermögensbestand festgestellt und betrug derselbe ...

6. Am 1. April 1897 wurde der Vermögensbestand festgestellt und betrug derselbe ...
7. Am 1. April 1897 wurde der Vermögensbestand festgestellt und betrug derselbe ...
8. Am 1. April 1897 wurde der Vermögensbestand festgestellt und betrug derselbe ...

9. Am 1. April 1897 wurde der Vermögensbestand festgestellt und betrug derselbe ...
10. Am 1. April 1897 wurde der Vermögensbestand festgestellt und betrug derselbe ...
11. Am 1. April 1897 wurde der Vermögensbestand festgestellt und betrug derselbe ...

12. Am 1. April 1897 wurde der Vermögensbestand festgestellt und betrug derselbe ...
13. Am 1. April 1897 wurde der Vermögensbestand festgestellt und betrug derselbe ...
14. Am 1. April 1897 wurde der Vermögensbestand festgestellt und betrug derselbe ...

15. Am 1. April 1897 wurde der Vermögensbestand festgestellt und betrug derselbe ...
16. Am 1. April 1897 wurde der Vermögensbestand festgestellt und betrug derselbe ...
17. Am 1. April 1897 wurde der Vermögensbestand festgestellt und betrug derselbe ...

I. 20.
II. 20.

Herst

Senat
und
Schule
eigent

und g
die G
gelegte
Wunn
Parzel
Graben

Teiles
und ge

mit der
wohnung
führung
Budget

5. 5

zweiflaff
liegenden