

Mitteilung des Senats

vom 9. Januar 1912.

Inhaltsverzeichnis.

1. Abänderung des Gesetzes vom 13. Februar 1908, betreffend die Krankenversicherung der Dienstboten	S. 9.
2. Eisenbahnfahrgelegenheit für Werftarbeiter	" 12.
3. Hafenbahnfracht	" 13.
4. Brandlöschwesen in Bremerhaven	" 14.

1. Abänderung des Gesetzes vom 13. Februar 1908, betreffend die Krankenversicherung der Dienstboten.

Die Behörde für Krankenversicherung hat über den in der Überschrift bezeichneten Gegenstand den anliegenden Bericht erstattet. Der Senat stimmt dem vorgelegten Gesetzentwurfe zu und ersucht die Bürgerschaft, ihm beizutreten, indem er bemerkt, daß nach der gegebenen Begründung eine schnelle Beschlußfassung geboten erscheint.

Bericht.

Nach dem II. Buche der Reichsversicherungsordnung (§ 165 Ziffer 1) ist die gesetzliche Krankenversicherungspflicht auch auf die Dienstboten ausgedehnt. Zwar sind diese durch die bremischen Gesetze vom 29. November 1894 und vom 13. Februar 1908 im Bremischen Staatsgebiet bereits seit 1895 gegen Krankheit versichert, die bremischen gesetzlichen Bestimmungen entsprechen aber nicht in allen Punkten den Vorschriften der Reichsversicherungsordnung. Infolgedessen müßten die bremischen Dienstboten, sobald das II. Buch der Reichsversicherungsordnung in Kraft tritt — was wahrscheinlich am 1. Januar 1913 geschehen wird — bei der nach der Reichsversicherungsordnung zuständigen Krankenkasse versichert werden. Indes schreibt die Reichsversicherungsordnung in § 440 vor, daß die Landesregierung bestimmen kann, daß Dienstboten „versicherungsfrei“, also der reichsgesetzlichen Krankenversicherung nicht unterworfen sein sollen, wenn eine landesrechtliche Fürsorge für sie bereits besteht, doch muß diese Fürsorge „nach Umfang und Dauer mindestens den Regelleistungen der Krankenkassen gleichwertig sein oder binnen sechs Monaten, nachdem die Reichsversicherungsordnung in Kraft getreten ist, gleichwertig gemacht sein“.

Anlage.

Auf Grund des Gesetzes vom 29. November 1894 und des Gesetzes vom 13. Februar 1908, betreffend die Krankenversicherung der Dienstboten (Bremisches Gesetzblatt 1908 Seite 17), bestehen seit 1895 im Bremischen Staatsgebiet drei Dienstbotenkrankenkassen, eine für Stadt- und Landgebiet, die beiden anderen für Bremerhaven und Vegesack. Von diesen ist die letztere wegen ihrer geringen Mitgliederzahl (ca. 280) nicht genügend leistungsfähig, und sie hat wiederholt angeregt, mit der Dienstbotenkrankenkasse Bremen vereinigt zu werden. Es schweben jetzt Erwägungen, ob diesem Wunsche stattzugeben sei, die indes noch nicht zum Abschluß gekommen sind. Die Dienstbotenkrankenkasse für Stadt- und Landgebiet hat dagegen bisher ein Vermögen von ca. 85 000 Mark angesammelt, und auch die Bremerhavener Dienstbotenkrankenkasse hat trotz der bisher verhältnismäßig geringen Mitgliederzahl (ca. 800) und bei einem Beitrage von 30 Pfennigen wöchentlich ein Vermögen von ca. 1200 Mark zurücklegen können. Diese beiden Dienstbotenkrankenkassen aufzulösen, empfiehlt sich mithin schon nicht wegen ihrer günstigen Vermögenslage, auch sind die Verhältnisse bei andern Versicherten, namentlich in bezug auf die Erkrankungsgefahr andere als bei den Dienstboten, so daß die Beiträge zur Dienstbotenkrankenkasse stets geringer sein werden als die zu den Krankenkassen der Reichsversicherungsordnung. Die Dienstboten haben nach dem bremischen Gesetze zudem den erheblichen Vorteil, daß sie nur die Hälfte der Beiträge aus eigenen Mitteln zu zahlen haben, während sie als Mitglieder der reichsgesetzlichen Kassen zwei Drittel der Beiträge zu tragen haben würden.

Die Behörde für Krankenversicherung empfiehlt daher Beibehaltung der landesrechtlichen Fürsorge für die Dienstboten und Anpassung des bremischen Gesetzes vom 13. Februar 1908 an die reichsgesetzlichen Bestimmungen. Sie hat für einen entsprechenden Gesetzentwurf auch bereits Vorbereitungen getroffen, doch erfordert deren Abschluß, wie sich jetzt gezeigt hat, noch längere Zeit und Überlegung, und aus diesem Grunde legt sie einen provisorischen Gesetzentwurf über die Änderung des bremischen Gesetzes vom 13. Februar 1908 mit der Bitte um schnelle Beschlußfassung vor. Die Behörde wird hierzu durch folgende Gründe veranlaßt:

Nach § 440 der Reichsversicherungsordnung muß, wie oben bereits erwähnt, die landesrechtliche Fürsorge für die Dienstboten nach Umfang und Dauer mindestens den Regelleistungen der Krankenkassen gleichwertig sein oder binnen sechs Monaten, nachdem dieses Gesetz (die Reichsversicherungsordnung) in Kraft getreten ist, gleichwertig gemacht werden.

Über die Auslegung der Worte „binnen sechs Monaten, nachdem dieses Gesetz in Kraft getreten ist“, sind die Meinungen geteilt. Nach Artikel 1 des Einführungs-gesetzes ist die Reichsversicherungsordnung, soweit es sich um Maßnahmen zu ihrer Durchführung handelt, sofort, d. h. mit ihrer Verkündung am 1. August 1911, in Kraft getreten. Zu diesen vorbereitenden Maßnahmen soll wie bei der ersten Lesung des Entwurfs der Reichsversicherungsordnung ein Vertreter des Reichsamts des Innern hervorgehoben hat, auch die Anpassung der landesrechtlichen Fürsorge für die Dienstboten an die Leistungen der Krankenkassen der Reichsversicherungsordnung gehören. Danach müßten diese Leistungen bis zum 1. Februar 1912 gleichwertig gemacht sein. Diese Auffassung der Vorschrift des § 440 ist zwar anfechtbar, weil es fraglich ist, ob es sich bei der Bestimmung des § 440 um eine Maßnahme zur Durchführung der Reichsversicherungsordnung handelt; die Hamburger Behörde z. B. teilt diese Ansicht nicht, indes erscheint es der Behörde für Krankenversicherung doch zweckmäßig, um nichts zu versäumen, zunächst provisorisch die Anpassung an die Bestimmungen der Reichsversicherungsordnung spätestens bis zum 1. Februar d. J. gesetzlich zu fixieren. Es bleibt dann bis Ende des Jahres genügend Zeit, einen die Einzelheiten regelnden Gesetzentwurf vorzubereiten und dem Senate und der Bürgerschaft zur Beratung und Beschlußfassung vorzulegen.

Die Behörde für Krankenversicherung beantragt darnach, dem anliegenden Gesetzentwurf die Zustimmung zu erteilen.

Zu dem Gesetzentwurf ist im einzelnen folgendes zu bemerken:

Zu Artikel I: Regelleistungen der Krankenkassen sind nach §§ 179 ff. der Reichsversicherungsordnung Krankenhilfe (Krankenpflege und Krankengeld), Wochengeld und Sterbegeld. Die Dauer und Höhe dieser Regelleistungen ist in der Reichsversicherungsordnung im einzelnen bestimmt. Es genügt daher, vorläufig auf diese reichsgesetzlichen Vorschriften Bezug zu nehmen. Krankenhauspfege gehört nicht zu den Regelleistungen. Diese kann daher im bisherigen Umfange beibehalten werden, doch muß in den Fällen des § 186 ein „Hausgeld“ gewährt werden.

Zu Artikel II: Die Bestimmung des § 7 muß wegfallen, da in der Reichsversicherungsordnung eine ähnliche nicht ausdrücklich enthalten ist. Doch ist es in der Rechtsprechung allgemein anerkannt, daß die Einstellung von schlechtin erwerbsunfähigen Personen kein wirkliches Beschäftigungsverhältnis und daher auch keine Versicherung begründen kann.

Zu Artikel III: Der Stadtrat in Begejack hat zugleich mit seiner Zustimmung zur Verschmelzung der dortigen Dienstbotenkrankenkasse mit der Dienstbotenkrankenkasse für Stadt- und Landgebiet den Wunsch ausgesprochen, daß das Defizit der Begejacker Dienstbotenkrankenkasse von rund 2100 Mark auf den Staatsfonds übernommen werde. Die Behörde für Krankenversicherung hat zu diesem Antrage noch keine Stellung nehmen können, jedenfalls hält sie es für notwendig, um eine weitere Vergrößerung des Defizits zu verhindern, die Beiträge der Begejacker Dienstbotenkrankenkasse sofort entsprechend zu erhöhen.

Bremen den 5. Januar 1912.

Die Behörde für Krankenversicherung.
(gez.) **Vürman** Dr. (gez.) **Widdiss.**

Gesetz zur Abänderung des Gesetzes vom 13. Februar 1908, betreffend die ^{Untercantlage.}
Krankenversicherung der Dienstboten.

Vom

Der Senat verordnet im Einverständnis mit der Bürgerschaft:

Artikel 1.

Der § 6 des Gesetzes vom 13. Februar 1908, betreffend die Krankenversicherung der Dienstboten, wird, wie folgt, geändert.

Der Absatz 1 erhält folgende Fassung:

Die Dienstbotenkrankenkasse gewährt die in dem II. Buche der Reichsversicherungsordnung (§§ 179 ff.) vorgeschriebenen Regelleistungen der Krankenkassen (§ 225) an Krankenhilfe, Wochengeld und Sterbegeld. — Die Dienstherrschaft kann auf eigene Kosten ihrem Hausarzte die Behandlung des erkrankten Dienstboten übertragen.

Die Kasse gewährt ferner, wenn das Kassenmitglied nicht mit Genehmigung der Dienstherrschaft in deren Wohnung verbleibt, oder wenn es nicht innerhalb des Bezirks der Kasse bei seinen Angehörigen oder anderweitig geeignete Unterkunft finden kann, und wenn die Krankheit den Dienstboten zum Dienst unfähig gemacht hat, oder wenn der behandelnde Arzt Krankenhausbehandlung für erforderlich erklärt, an Stelle der Krankenpflege und des Krankengeldes freie Beförderung in ein Krankenhaus, freie Kur und Verpflegung in demselben, Brillen, Bruchbänder und ähnliche Heilmittel sowie ein Hausgeld nach Maßgabe des § 186 der Reichsversicherungsordnung.

Die Absätze 2 und 3 bleiben unverändert.

Die Absätze 4 bis 8 werden aufgehoben.

Artikel 2.

§ 7 des Gesetzes wird aufgehoben.

Artikel 3.

In § 17 werden die Worte 30 Pfg. durch die Worte 40 Pfg. ersetzt.

Artikel 4.

Für die Höhe der Beiträge gilt § 440 Absatz 3 der Reichsversicherungsordnung.

Artikel 5.

Artikel 3 tritt sofort, Artikel 1, 2, 4 und 5 treten zugleich mit den Vorschriften des II. Buches der Reichsversicherungsordnung in Kraft. Die nähere Regelung der Leistungen und Beiträge bleibt im übrigen einem besonderen Gesetz vorbehalten.

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

2. Eisenbahnfahrgelegenheit für Werftarbeiter.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen hat über den obenbezeichneten Gegenstand einen Bericht erstattet, den der Senat der Bürgerschaft hierneben mitteilt.

Bericht.

Anlage.

Zu dem Beschluß der Bürgerschaft vom 4. Oktober 1911:

Die Bürgerschaft ersucht den Senat, die Deputation für Häfen und Eisenbahnen mit einem Bericht darüber beauftragen zu wollen, ob es sich empfiehlt, für die Arbeiter der Werft Aktien-Gesellschaft „Wefer“ die Möglichkeit zu schaffen, sich mittels der Eisenbahn vom Freihafentor II nach der Arbeitsstätte und von dieser heimwärts begeben zu können.

beehrt sich die Deputation wie folgt zu berichten:

Regelmäßige Personenzüge vom Freihafentor II an der Contrescarpe durch das Zollauschlußgebiet und am Holz- und Fabrikhafen entlang nach der Werft der Aktien-Gesellschaft „Wefer“ zu führen, ist untunlich, da ein solcher Verkehr zur Vermeidung gegenseitiger Störungen von dem Rangierverkehr möglichst getrennt gehalten werden muß. Es müßte daher ein neues Gleis gelegt, oder ein vorhandenes Gleis aus dem Rangierverkehr herausgenommen werden; beides ist nicht möglich, da es für ein neues Gleis an Platz fehlt, und das Ferngleis oder ein Rangiergleis ohne Lahmlegung des Güterverkehrs nicht bereit gestellt werden können. Wollte man die Personenzüge auf den Rangiergleisen durchführen, so würden die Züge entweder sehr häufig und sehr lange halten müssen, um das Freimachen des Gleises abzuwarten, oder es müßte vorher für freie Durchfahrt gesorgt werden, wodurch der Rangierverkehr unterbrochen und empfindlich gestört werden würde. Der Rangierverkehr läßt sich zeitlich nicht so beschränken und regeln, daß ein gesicherter Personenverkehr zu bestimmten Zeiten durchführbar ist, da er von dem Fernverkehr mit seinen vielen Schwankungen und von der stark wechselnden Zustellung und Abholung der Eisenbahnwagen abhängt. Einen Personenverkehr auf den Gleisen im Hafengebiet sich abwickeln zu lassen, hieße den Hauptzweck der Rangieranlagen: dem Güterumschlag zwischen Schiff und Eisenbahn zu dienen, ernstlich gefährden, wobei noch darauf hinzuweisen ist, daß in dem Anschlußvertrag mit der Preussischen Eisenbahnverwaltung nur der Verkehr von Gütern behandelt ist, nicht aber die Ausnutzung der Anlage für eine Personenbeförderung, und daß ein Personenverkehr in Frage steht, der mit dem Hafenverkehr in keiner Weise zusammenhängt.

Da wahrscheinlich viele hundert Arbeiter gleichzeitig befördert werden müßten, so würden die Einrichtung von Bahnsteigen nebst Warteräumen und die Anstellung von Beamten für die Zugbegleitung und für die Kontrolle unumgänglich notwendig werden. Die Kosten dieser Einrichtungen und des Betriebes würden durch das Fahrgeld der Arbeiter keinesfalls auch nur annähernd gedeckt werden, ganz abgesehen von den örtlichen Schwierigkeiten hinsichtlich der Unterbringung der Anlagen.

Sollen die Züge vom Freihafentor II abgehen, so ist die Station in den Wallanlagen einzurichten, da im Zollauschlußgebiet beim Verwaltungsgebäude kein Platz ist. Es müßte sodann das Ferngleis bis zum Tor III (Hansastraße) benutzt werden, und sodann der Zug aus dem Ferngleis auf die Rangiergleise längs des Zollgitters abgelenkt werden, eine Anlage, die ganz besonderer Sicherheitsmaßregeln bedürfen würde, da sie in hohem Maße betriebsgefährlich ist.

Auch das Zollinteresse widerspricht der Einrichtung der Arbeiterzüge. Wenn Züge mit vollbesetzten Personenwagen täglich regelmäßig viermal vom Zollinland bei Tor II durch das Zollauschlußgebiet nach dem Inlande bei Tor V fahren sollen, muß eine besondere Überwachung eintreten. Gerade das tägliche, ständige Passieren des Zollauslandes bringt erfahrungsgemäß die meisten Gefahren für die Zollsicherheit. Es ist zu berücksichtigen, daß die Fahrt durch das Zollauschlußgebiet während des Winterhalbjahres morgens und abends im Dunkeln stattfindet, und daß die Züge wegen der vielen Weichen, Kurven und Straßenübergänge nur sehr langsam werden fahren dürfen.

Unter solchen Verhältnissen hat eine Zugbegleitung durch einen oder zwei in oder auf dem Zuge sitzende Beamte wenig oder gar keinen Wert für die Zollsicherheit. Vielmehr würde die ganze Strecke durch Beamte bewacht werden müssen. Da beide Seiten einer Bewachung bedürften, würden dazu etwa 12 bis 16 Beamte erforderlich sein.

Während der Fahrt auf der Strecke unmittelbar am Zollgitter entlang, von Tor III bis Tor V, würden vom Zuge zollpflichtige Gegenstände über das Gitter geworfen werden können, ohne daß es einem Grenzaufseher, selbst wenn er in der Nähe ist, möglich wäre, den im Zuge weiter fahrenden Täter festzustellen.

Die durch das Kreuzen des Zollausschlußgebiets entstehenden Schwierigkeiten — nicht aber die übrigen angeführten Bedenken — ließen sich umgehen, wenn die Abfahrtsstelle im Zollinlande in der Nähe des Zugangs zum Hafen II, etwa bei Tor V an der Bogenstraße, gegenüber der Pfeilstraße, eingerichtet würde. Im Interesse der Zollsicherheit würde es notwendig sein, in der Zeit von etwa $\frac{1}{2}$ Stunde vor Abfahrt des Zuges von Tor V bis zur Abfahrt die Zollgrenze, neben welcher der Zug längere Zeit stehen müßte, stärker zu bewachen.

Im übrigen ist zu bemerken, daß die Entfernung von der Pfeilstraße bis zur Aktien-Gesellschaft „Weser“ rund 2600 m beträgt. Bei dieser kurzen Entfernung liegt es aber auf der Hand, daß die Beförderung auf der Eisenbahn keine erhebliche Zeitersparnis gegenüber der Beförderung mit der Straßenbahn bietet, da auf den Eisenbahngleisen nur mit geringer Geschwindigkeit gefahren werden kann. Die Fahrt-dauer mit der Eisenbahn ist auf mindestens 10 Minuten zu veranschlagen; hinzu kommt noch der Aufenthalt bei Zugang und Abgang mit mindestens 5 Minuten, so daß die gesamte Fahrzeit 15 Minuten ergibt, eine Zeitspanne, in der auch eine Straßenbahn die Entfernung von 2600 m überwindet.

Aus den angeführten Gründen läßt sich ein Personenverkehr für die Werftarbeiter auf den Gleisanlagen im Hafengebiet nicht einrichten. Für die Werftarbeiter würde eine Fahrgelegenheit nur auf andere Weise und zwar durch die Straßenbahn, die projektierte sogenannte Hafenbahn, geschaffen werden können, die, von der Stadt her an den Häfen entlang geleitet, bis zum Industrie- und Handelshafen führen soll. Die Ausführung dieses Projektes wird den bei der Aktien-Gesellschaft „Weser“ und bei den am Industrie- und Handelshafen belegenen Unternehmungen tätigen Arbeitern wahrscheinlich eine wesentliche Erleichterung hinsichtlich der Verbindung zwischen ihren Wohnungen und ihren Arbeitsstätten zu bieten vermögen.

Bremen, den 8. Januar 1912.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **Barthausen.** (gez.) **Uddiats.**

3. Hafenbahnfracht.

Über diesen Gegenstand hat die Deputation für Häfen und Eisenbahnen einen Bericht eingereicht, den der Senat der Bürgerschaft mit dem Bemerken hierneben zugehen läßt, daß er mit der Zurückziehung der Vorlage einverstanden ist.

Bericht.

Anlage.

Die mit Bericht vom 31. Oktober 1910 (Verhdlgn. Seite 1191 ff.) übergebene Vorlage, betreffend Hafenbahnfracht in den stadtbremischen Häfen, zieht die Deputation im Einverständnis mit der Handelskammer hiermit zurück, behält sich jedoch vor, zu gegebener Zeit auf den Gegenstand zurückzukommen.

Bremen, den 8. Januar 1912.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **Barthausen.** (gez.) **Uddiats.**

4. Brandlöschwesen in Bremerhaven.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen hat über das Brandlöschwesen in Bremerhaven den anliegenden Bericht erstattet. Der Senat stimmt dem Antrage der Deputation zu und ersucht die Bürgerschaft, ihm beizutreten.

Bericht.

Anlage.

Die in Bremerhaven bestehenden Brandlöschanstalten werden bekanntlich vom Bremischen Staate und von der Stadt Bremerhaven gemeinschaftlich verwaltet und in der Weise unterhalten, daß jeder Teil die Hälfte der erforderlichen Kosten zu tragen hat. Nur die schwimmenden Geräte zur Bekämpfung des Feuers vom Wasser aus unterhält und verwaltet der Staat allein. Die „Grundzüge für eine Neuordnung der Verwaltung des Brandlöschwesens in Bremerhaven“, welche von Senat und Bürgerschaft im Jahre 1902 genehmigt sind (Verhdlg. S. 66, 174), haben sich seither durchaus bewährt und es ermöglicht, den Feuerchutz für die Häfen und die Stadt Bremerhaven wirksam auszugestalten.

In den letzten Jahren aber hat der Stadtrat zu Bremerhaven in wiederholten dringlichen Eingaben und unter besonderer Berufung auf die schwierigen finanziellen Verhältnisse der Stadt darauf hingewiesen, daß der Grundsatz, wonach die Stadt Bremerhaven die halben Kosten der Brandlöschanstalten zu tragen habe, der neuerlichen Entwicklung der Bedeutung von Häfen und Stadt bezüglich des Feuerchutzes nicht entspreche und daß der Ausbau der Häfen sich viel rascher als der der Stadt vollzogen habe, so daß es billig sei, wenn demgemäß auch der Staat den größeren Teil der Kosten der Feuerwehr auf sich nehme. Dazu ist zu bemerken, daß die berichtende Deputation schon vor zehn Jahren, als es sich um die Bewilligung der Kosten für Feuermeldeapparate im Hafenbezirk handelte, im Berichte vom 24. Mai 1901 (Verhdlg. S. 457 ff.) ihrer Ansicht dahin Ausdruck gegeben hat, daß bei dem erheblichen Zuwachs der Hafenanstalten an Wert und Ausdehnung eine Erhöhung des Kostenanteils des Staates erwägenswert sei. Sie hat diese Auffassung auch im Berichte vom 24. Januar 1902 (Verhdlg. S. 69) vertreten.

Seither hat sich die neuerliche Entwicklung des Verhältnisses von Staat zu Stadt weiter fortgesetzt. Während in den letzten zehn Jahren die räumliche Ausdehnung des Stadtbezirks Bremerhaven nur im geringen Maße gewachsen und seine Einwohnerzahl von 20 800 nur auf ungefähr 23 940 gestiegen ist, hat die Wasserfläche der Häfen eine Vergrößerung von 40,22 auf 55,47 ha erfahren und wird bald weiter zunehmen. Das durch die Feuerwehr zu deckende Hafengebiet mit seiner Anhäufung wertvoller Waren hat sich stark ausgedehnt, die weiten Wege im Hafenrevier und die Notwendigkeit der dort zu verlegenden langen elektrischen Leitungen haben gerade in den letzten Jahren zu einer Vermehrung der Feuerwehrleute Anlaß gegeben, wodurch nicht nur höhere Gehaltsbeträge, sondern auch vermehrte sachliche Kosten, wie bauliche Erweiterungen etc., erforderlich geworden sind. So sind denn auch die Kosten des Brandlöschwesens ganz bedeutend gewachsen. Denn während sie im Jahre 1902 nur 47 131,22 M. betrugen, haben sie nach dem Voranschlage für 1911 die Höhe von 104 026,29 M. erreicht. Ferner aber sind an außerordentlichen Kosten erwachsen im Jahresfünft 1902/6: 30 148,06 M., dagegen 1907/11: 86 439,24 M.

Die zur Sache befragten Behörden: das Amt und die Hafenbauinspektion zu Bremerhaven sowie die Direktion der hiesigen Feuerwehr haben sich übereinstimmend dahin geäußert, daß nach ihrer Ansicht die Stadt Bremerhaven bei dem zurzeit geltenden Modus der Halbierung der Kosten benachteiligt werde.

Bei den Verhandlungen der Deputation mit dem Stadtrat zu Bremerhaven hat dieser sich bereit erklärt, zu den Kosten des Brandlöschwesens ein Drittel beizutragen, vorausgesetzt, daß es bei der Vorschrift der Nr. IV der Grundzüge sein Bewenden behalte, wonach der Stadtdirektor den Vorsitz in der Brandlöschkommission führt. Der Stadtrat hat darauf hingewiesen, daß, wenn der Stadtdirektor nicht

über alle Einzelheiten des Betriebes unterrichtet sei, es schwer halten werde, die berechtigten Forderungen der Brandlöschkommission in den städtischen Kollegien mit Erfolg zu vertreten, oder etwaigen Kritiken an den Feuerchutzanstalten zu begegnen und sie zutreffend zu widerlegen. Denn dies könne nur durch diejenige Persönlichkeit geschehen, die als Leiter die volle Verantwortung übernommen habe. Würde der Vorsitz auf das Amt Bremerhaven übergehen, so würden selbst bei bester Verwaltung, da die notwendige enge Fühlung mit den städtischen Kollegien mangelte, Reibungen und Unzuträglichkeiten unvermeidlich sein, während sich gegenwärtig die Verwaltung des Brandlöschwesens glatt vollziehe. Auch sei nicht außer acht zu lassen, daß, wenn auch der Beitrag des Staates größer werden würde als der der Stadt, doch die Leistung eines Drittels für die Stadt Bremerhaven und ihr Budget viel schwerer ins Gewicht falle als die Leistung der zwei Drittel für das bremische Staatsbudget. Sollte indes trotzdem der Staat bei einer Veränderung der Kostenverteilung eine Verstärkung seines Einflusses auf die Leitung des Brandlöschwesens für geboten halten, so werde anheingegeben, das Amt des Rechnungsführers des Brandlöschwesens von der städtischen Verwaltung loszutrennen und es dem Vorstand der Hafenbauinspektion zu übertragen. Wenn aber dieser erste Vorschlag wider Verhoffen nicht die Billigung des Staates finden sollte, so werde sich die Stadt, da sich dann deren Interesse an der Verwaltung des Brandlöschwesens sehr vermindere, nur bereit finden lassen, einen Beitrag von 50 Pf. auf den Kopf der Bevölkerung, d. h. in einer Höhe zu leisten, wie ihn Städte von ähnlicher Größe wie Bremerhaven für ihren Feuerchutz aufwendeten.

Die Deputation hält den ersten Vorschlag des Stadtrats für sachgemäß und die gegebene Begründung im allgemeinen für zutreffend. Es ist anzuerkennen, daß sich seit Festlegung der revidierten Grundzüge im Jahre 1902 die Verwaltung des Brandlöschwesens unter dem Vorsitz des Stadtdirektors ohne jeden Anstand abgewickelt hat, was die staatliche Zustimmung zu dem gemachten Vorschlage wesentlich erleichtern muß, zumal wenn die Rechnungsführung des Brandlöschwesens durch den Vorstand der Hafenbauinspektion oder ein anderes staatliches Mitglied der Kommission wahrgenommen wird. Auch das Verhältnis der Kostenbeteiligung von Staat und Stadt zu zwei Drittel und ein Drittel erachtet die Deputation für billig und angemessen. Selbstverständlich ist es nicht ausgeschlossen, daß sich bei einer künftigen starken Zunahme der Stadtbevölkerung die Notwendigkeit herausstellt, das Beitragsverhältnis wieder zu ändern, wozu erforderlichenfalls die in der Nr. VIII der Grundzüge vorgesehene Kündigungsbefugnis die geeignete Handhabe bietet. Die notwendigen Abänderungen der Grundzüge für den Fall der Annahme des Vorschlags des Stadtrats beschränken sich auf wenige Punkte.

Nach Neuregelung der Angelegenheit werden zweckmäßig die bisher im Budget des Amtes Bremerhaven bei Pos. II 9 als Zuschuß des Staates zum Brandlöschwesen vorgesehenen Kosten künftighin unter einer besonderen Abteilung in das Budget „Häfen in Bremerhaven“ aufzunehmen sein, und zwar zuerst zum Budget für 1913. Dafür spricht der Umstand, daß die staatlichen Leistungen zu dem Brandlöschwesen lediglich aus dem Interesse der Sicherheit der Häfen entspringen.

Die Deputation beantragt bei Senat und Bürgerschaft,

sich mit der Festlegung des Beitrages der Stadt Bremerhaven zu den Kosten des dortigen Brandlöschwesens auf ein Drittel unter Übernahme von zwei Dritteln auf den Staat vom 1. April 1912 an einverstanden zu erklären und den folgenden, zum gleichen Zeitpunkt in Kraft zu setzenden Abänderungen der Grundzüge zuzustimmen:

1) In Nr. I, Absatz 1, am Schluß, ist statt der Worte:

„und zwar in der Weise, daß jeder Teil die Hälfte der daraus erwachsenden Kosten beiträgt“

zu sagen:

„und zwar in der Weise, daß der Staat zwei Drittel, die Stadtgemeinde ein Drittel der daraus erwachsenden Kosten beiträgt“.

- 2) In Nr. IV ist als Absatz 2 einzufügen:
„Die Rechnung führt nach näherer Bestimmung der Deputation für Häfen und Eisenbahnen eins der vom Staate in die Kommission entsandten Mitglieder.“
- 3) In Nr. VII, Satz 2, ist statt der Worte:
„hinsichtlich des ihr zufallenden halben Anteils an den Kosten“
zu sagen:
„hinsichtlich des ihr zufallenden Drittels der Kosten“.

Bremen, den 8. Januar 1912.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **Barthausen.** (gez.) **Alldies.**
