

Mitteilung des Senats

vom 3. Februar 1912.

Inhaltsverzeichnis.

1. Vorsteherstelle für die Martinischule	S. 115.
2. Regulierung des Ansgari-Kirchhofs	" 115.
3. Überschreitung des Titels „Insgemein“ bei den Fonds: 1) Neubau einer zweiten Volksschule in der Vorstadt Gröpelingen, 2) Hauptfeuerwache, II. Bauabschnitt, Wohnung des Brandinspektors	" 116.
4. Änderung der Gebührenordnung für die Verkehrsanstalten und Lagereinrichtungen am Weserbahnhof	" 118.
5. Ständige Offenhaltung der Tore III und IV am Hafen I des Zollausschließgebiets	" 119.
6. Antrag, betreffend Ermäßigung des Gaspreises für Gasmotoren	" 121.

1. Vorsteherstelle für die Martinischule.

Über diesen Gegenstand hat die Schuldeputation den anliegenden Bericht übergeben. Der Senat stimmt dem Antrage der Deputation zu und ersucht die Bürgerschaft, ihm beizutreten.

Bericht.

Anlage.

Für das Budget 1912 ist von der Schuldeputation die Wiedereinstellung des Postens eines Vorstehers der Martinischule beantragt worden. Die Martinischule war bis zum Jahre 1909 entgeltliche Schule. Zu diesem Zeitpunkt wurde sie als solche aufgehoben und für die Zwecke der unentgeltlichen Schulen verwandt. Sie wurde als Filiale der Schule an der Großenstraße der Leitung des Vorstehers dieser Schule unterstellt; der Posten eines besonderen Vorstehers für sie kam damit einstweilen in Fortfall. Der damit geschaffene Zustand konnte und sollte nur ein Provisorium sein, bis endgültig feststand, ob die Martinischule unentgeltliche Volksschule bleiben oder in Rücksicht auf die Entwicklung der Schulverhältnisse im übrigen zu anderen Zwecken, etwa als Übungsschule für ein Seminar, Verwendung finden würde. Es steht nunmehr fest, daß die Schule auf absehbare Zeit unentgeltliche Schule bleiben wird. Da ihre Angliederung an die Schule an der Großenstraße schon wegen der räumlichen Entfernung derselben zu Schwierigkeiten Anlaß gibt, erscheint es geboten, die frühere selbständige Leitung wieder herzustellen. Da das Budget erst nach dem 1. April erledigt werden kann, die Anstellung des neuen Vorstehers aber zu diesem Zeitpunkt, als dem Beginn des neuen Schuljahres, erwünscht erscheint, so wird gebeten, dem Antrage auf Einstellung einer neuen Vorsteherstelle schon jetzt zuzustimmen.

Bremen, den 2. Februar 1912.

Die Schuldeputation.

(gez.) **J. Delrichs Dr.** (gez.) **J. Aug. Franke.**

2. Regulierung des Ansgari-Kirchhofs.

Der Senat hat entsprechend dem Beschluß der Bürgerschaft vom 21. Mai 1911 (Verhdsln. 1911 S. 457 und 459) die Deputation für die Stadterweiterung mit einem Bericht darüber beauftragt, ob es sich empfehle, für die Straße Ansgari-Kirchhof eine Fluchtlinie festzusetzen.

Die Deputation hat darüber den beifolgenden Bericht erstattet, in dem sie beantragt, für das Grundstück Ansgari-Kirchhof Nr. 10 die in dem anliegenden Lageplan vom 26. Juli 1911 eingetragene, mit a b c bezeichnete, rote Linie als neue Straßenlinie zu beschließen.

Gegen den Plan hat die Eigentümerin des fraglichen Grundstücks, das Josephinenheim, die beifolgende Einwendung erhoben. Wenn auch diese Einwendung an sich keinen Anlaß zu Bedenken gegen den Antrag der Deputation gibt, so hält der Senat doch dafür, daß ein Verkehrsbedürfnis für eine Verbreiterung der Straße nicht vorliegt, und daß schon aus diesem Grunde der Antrag der Deputation abzulehnen sei, wie das bereits zweimal von Senat und Bürgerschaft in den Jahren 1903 und 1908 geschehen ist, ganz abgesehen davon, daß bei einem Umbau jederzeit die Zurücklegung des Gebäudes in die vorhandene Häuserlinie nach § 15 der Bauordnung verlangt werden kann.

Der Senat ersucht deshalb die Bürgerschaft, den Antrag der Deputation ebenfalls abzulehnen.

Anlage.

Bericht.

Der Senat hat entsprechend einem Ersuchen der Bürgerschaft die Deputation für die Stadterweiterung mit einem Bericht darüber beauftragt, ob es sich empfiehlt, für die Straße Ansgari-Kirchhof eine Fluchtlinie festzusetzen (Verhdlg. 1911 S. 457 u. 459).

Über die Festsetzung einer neuen Straßenlinie für den Ansgari-Kirchhof ist schon zweimal berichtet worden. In beiden Fällen ist von Senat und Bürgerschaft beschlossen worden, von der Festsetzung einer Straßenlinie abzusehen (Verhdlg. 1903 S. 786, 794 und 1908, S. 163, 187). In den früheren Berichten, auf die verwiesen wird, ist bereits angedeutet, daß nur ein einzelnes Haus (Ansgari-Kirchhof Nr. 10) über die bestehende Straßenlinie hervortritt. Wenn nun auch kein erhebliches Verkehrsinteresse auf dieser Seite des Ansgari-Kirchhofes in Frage steht, so empfiehlt es sich doch im Hinblick auf die Bedeutung des Platzes schon jetzt Vorkehrungen zu treffen, daß im Laufe der Zeit das gedachte Haus in die im beigefügten Plane rot eingetragene, mit a b c bezeichnete Linie zurückgelegt wird, und zu diesem Zwecke eine neue Straßenlinie festzusetzen. Mit der Durchführung dieser Linie wird alsdann zu warten sein, bis ein Neubau oder Umbau des Hauses beantragt wird. Die Deputation beantragt danach, für das Grundstück Ansgari-Kirchhof Nr. 10 die im beigefügten Plane vom 26. Juli 1911 eingetragene, mit a b c bezeichnete rote Linie als neue Straßenlinie zu beschließen.

Die Deputation für die Stadterweiterung.

(gez.) Weßels. (gez.) J. Lauts.

3. Überschreitung des Titels „Insgemein“ bei den Fonds

- 1) Neubau einer zweiten Volksschule in der Vorstadt Gröpelingen,
- 2) Hauptfeuerwache, II. Bauabschnitt, Wohnung des Brandinspektors.

Die Baudputation, Abteilung Hochbau, hat über den in der Überschrift bezeichneten Gegenstand einen Bericht erstattet, den der Senat der Bürgerschaft zur Beschlussfassung hierneben mit dem Bemerkten übersendet, daß er die Deckung der beiden in dem Bericht erwähnten Überschreitungen aus den Ersparnissen anderer Positionen nachträglich genehmigt hat.

Anlage.

Bericht.

Bei der Revision der Rechnungen des Jahres 1909 ist von der Finanzdeputation darauf hingewiesen, daß beim Fonds „Neubau einer zweiten Volksschule in der Vorstadt Gröpelingen“ auf die Position „Insgemein“ bewilligt sind 9067,82 M., aber verausgabt 12 912,63 M., so daß eine Überschreitung von 3844,81 M. vorliegt; daß ferner bei dem Fonds „Hauptfeuerwache, II. Bauabschnitt, Wohnung des Brandinspektors“, auf dieselbe Position „Insgemein“ bewilligt sind 857,66 M., verausgabt 1586,04 M., so daß der Fonds um 728,38 M.

überschritten ist. Beide Überschreitungen sind aus Ersparnissen anderer Positionen gedeckt worden, es ist aber unterblieben, die Genehmigung von Senat und Bürgerschaft dazu einzuholen, deren es im Hinblick auf die früher gefaßten Beschlüsse (Verhdlg. 1895, S. 347 und 611) bedurft hätte, wonach auf die mit „Insgemein“ oder in ähnlicher allgemeiner Weise bezeichnete Position Ersparnisse, die bei anderen Positionen erzielt sind, nicht übertragen werden dürfen.

Über die Gründe der Überschreitungen hat die Hochbauinspektion II den anliegenden Bericht erstattet, auf Grund dessen um nachträgliche Genehmigung der Überschreitung der Titel „Insgemein“ bei den Fonds „Neubau einer zweiten Volksschule in der Vorstadt Gröpelingen“ um 3844,81 M und beim Fonds „Hauptfeuerwache, II. Bauabschnitt, Wohnung des Brandinspektors“, um 728,38 M aus Ersparnissen anderer Positionen der betreffenden Fonds gebeten wird.

Bremen, den 31. Januar 1912.

Die Baudeputation, Abteilung Hochbau.

(gez.) **Hildebrand.** (gez.) **Ed. Melis.**

Bericht.

Unteranlage.

Die Überschreitung der Titel „Insgemein“ ist auf folgende Ursachen zurückzuführen:

- 1) Neubau einer zweiten Volksschule in der Vorstadt Gröpelingen.

Im Kostenanschlag sind unter Titel 18 „Insgemein“ vorgesehen:

„Für Unvorhergesehenes, kleinere Nebenarbeiten, Bauleitung, Zeichen- und Schreibhilfe, Drucksachen, Wochenlöhne für Boten, Bauwächter und Scheuerfrauen, Heizmaterial und Bureaubedürfnisse sowie zur Abrundung der Endsumme etwa 3 % der bisherigen Bausumme 9067,82 M.“

Wie aus dem Kassenbuch ersichtlich, sind andere als die im Kostenanschlag vorgesehenen Leistungen auf diesen Titel nicht angewiesen worden. Allein für Technikergehälter und Trockenheizung des Gebäudes wurden verausgabt $7400,85 + 2340,75 = 9741,60$ M, also mehr als in diesem Titel überhaupt vorgesehen war. Der hohe Aufwand an Technikergehältern ist dadurch entstanden, daß am Schlusse des Rechnungsjahres gemäß der früheren Bestimmung alle Ausgaben auf den Fonds „Projektbearbeitung“ diesem Fonds wieder zugeführt werden mußten, und zwar wurden sie auf die jeweiligen Baufonds prozentual verteilt. Im Jahre 1907 mußte deshalb der Baufonds $5884,72 + 200 = 6084,72$ M übernehmen, während an Technikergehalt in Wirklichkeit nur 2400 M Kosten entstanden sind; daraus allein ergibt sich eine Überschreitung von 3684,72 M.

Auch die unbedingt erforderliche Trockenheizung des Gebäudes beanspruchte mehr als vorausgesehen war. Aus einem Vergleich des Kassenbuches mit den Rechnungen geht deutlich hervor, daß die Überschreitung des Titels „Insgemein“ nicht durch Anschaffung vorher nicht vorgesehener Gegenstände oder durch reichere Ausstattung des Gebäudes verursacht wurde.

- 2) Hauptfeuerwache, 2. Bauabschnitt.

Hier liegen die Verhältnisse ähnlich wie bei oben genanntem Schulneubau. Im Kostenanschlag sind unter Titel 12 „Insgemein“ vorgesehen:

„Für Unvorhergesehenes, Bauleitung, Zeichen- und Schreibhilfe, Drucksachen, Wochenlöhne, Bauwache, Reinhalten des Baues usw. sowie zur Abrundung rund 3 % der bisherigen Bausumme 857,66 M.“

während an Gehalt des bauleitenden Architekten allein 806,45 M erforderlich wurden, eine Summe, die für diesen Bau keinesfalls zu hoch zu nennen ist. Die übrigen Kosten sind, wie aus dem Kassenbuch ersichtlich, lediglich für Botenlöhne, Bureauaterialien und dergl. entstanden. Reichere Aufwendungen wurden nicht gemacht.

Ich bitte für beide Überschreitungen, die aus Ersparnissen bei den übrigen Titeln der Kostenschläge gedeckt werden, die nachträgliche Genehmigung von Senat und Bürgerschaft herbeizuführen.

Bremen, den 23. Dezember 1911.

Gesehen und einverstanden.

(gez.) **Knop.**

Die Baudirektion, Abteilung Hochbau.

10. 1. 1912.

(gez.) **Schrhardt.**

4. Änderung der Gebührenordnung für die Verkehrsanstalten und Lager- einrichtungen am Weserbahnhof.

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 sich seine Erklärung vorbehält.

Anlage.

Bericht.

Aus Interessentkreisen ist darauf aufmerksam gemacht, daß die Zuschlagsgebühren für das Auf- und Absetzen von schweren Kolli im Einzelgewicht von über 2000 kg durch Gesetz vom 29. Juni 1910 zwar für die Verkehrsanstalten der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft eine Ermäßigung erfahren hätten, daß es aber für den Weserbahnhof, wo ebenfalls ein Bedarf nach dieser Ermäßigung bestehe, noch bei den früheren hohen Zuschlagsgebühren sein Bewenden behalten habe.

Es ist richtig, daß in die im Jahre 1910 gepflogenen Verhandlungen, die zu der Änderung der Zuschlagsgebühren für die Lagerhaus-Gesellschaft führten, der Weserbahnhof nicht einbezogen ist. Dies wird damit zusammenhängen, daß die zuschlagspflichtigen Verladungen am Weserbahnhof eine ungleich geringere Rolle spielen als im Zollanschlußgebiet, und daß die Fälle, die die Veranlassung zu jenen Verhandlungen gegeben haben, das Zollanschlußgebiet betrafen. Es hat aber nicht die Absicht vorgelegen, eine unterschiedliche Behandlung an den Verkehrsanstalten der Lagerhaus-Gesellschaft einerseits und des Weserbahnhofs andererseits herbeizuführen. Vielmehr ist es erwünscht, daß derartige Gebühren möglichst einheitlich festgesetzt werden, was auch sonst eingehalten ist.

Daher empfiehlt es sich, die seit 1910 entstandene Ungleichheit der Sätze für die stadtbremischen Hafenanstalten zu beseitigen. Zu dem Ende ist es erforderlich, den Inhalt des Gesetzes vom 29. Juni 1910 (Gesetzbl. S. 162), namentlich die Vorschriften über das Auf- und Absetzen von Gütern im Stückgewicht von mehr als 2000 kg, auf den Weserbahnhof zu übertragen. In finanzieller Beziehung wird die Maßregel kaum einen nennenswerten Ausfall bringen.

Nicht anwendbar auf den Weserbahnhof sind die Bestimmungen des genannten Gesetzes wegen der Gebühren für die Benutzung des Schwimmkraus, da es einen solchen am Weserbahnhof nicht gibt. Ebenso kommen die Bestimmungen wegen der Gebühr für elektrische Beleuchtung der Laderäume beim Weserbahnhof nicht in Betracht. Wenn auch Fälle, wie sie die Vorschriften der Novelle vom 29. Juni 1910 unter I a, Absatz 2 (zweiter Teil), sowie Absatz 3 und 4, voraussetzen, bisher am Weserbahnhof nicht vorgekommen sind, so empfiehlt es sich doch, für diesen gleiche Bestimmungen wie für die Lagerhaus-Gesellschaft vorzusehen, weil das Vorkommen derartiger Fälle am Weserbahnhof immerhin nicht ausgeschlossen ist.

Nach diesen Gesichtspunkten ist der anliegende Gesetzentwurf aufgestellt. Die um ihr Gutachten befragte Handelskammer hat sich mit der Vorlage einverstanden erklärt. Die Deputation beantragt, den Gesetzentwurf zu genehmigen.

Bremen, den 1. Februar 1912.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **Barthausen.**

(gez.) **Arng.**

Gesetz, betreffend Abänderung der Gebührenordnung für die Verkehrsanstalten und Lagereinrichtungen am Weserbahnhof zu Bremen vom 1. Juli 1894. Unteranlage.

Vom 1912.

Der Senat verordnet im Einverständnis mit der Bürgerschaft:

Die Gebührenordnung für die Verkehrsanstalten und Lagereinrichtungen am Weserbahnhof zu Bremen vom 1. Juli 1894 (Gesetzbl. S. 218), abgeändert durch Gesetz vom 2. Oktober 1900 (Gesetzbl. S. 278) und durch Gesetz vom 12. Juli 1904 (Gesetzbl. S. 249), wird ferner wie folgt abgeändert:

I. Die Bestimmung unter A, 5 a erhält folgende Fassung:

- a. Die Gebühren werden von der Verwaltung in der Regel monatlich erhoben. Die Verwaltung ist indes berechtigt, Vorausbezahlung zu verlangen.

Die Ladungsgebühr (Abschnitt B, a) wird vom Schiffe oder dessen Vertreter erhoben; ebenso die Nebengebühr für Arbeiten außerhalb der festgelegten Dienststunden (Abschnitt B, b IV a), in Fällen, wo die Arbeiten durch die Verwaltung angeordnet sind.

Diese Gebühren werden von Schiffen, die einen Teil ihrer Ladung mit Leichtern anbringen, auch für diesen Teil erhoben.

Wird jedoch die Ladung eines Leichters ohne Beziehung zur Ladung eines anderen Schiffes gelöscht und wird dafür ein selbständiger und ordnungsmäßiger Antrag auf Aufnahme und Auslieferung an den Anstalten vom Schiffer des Leichters oder seinem Vertreter gestellt oder gegengezeichnet, so werden die Gebühren von diesem erhoben.

II. Die Bestimmung unter B, b III a wird durch nachstehende ersetzt:

- a. Bei Gütern von mehr als 2000 kg Stückgewicht, die an der Kaje aufgesetzt, abgesetzt oder unmittelbar übergeladen werden eine Hebegebühr:

bei Stück von		Bei Überladung vom Seeschiff auf Eisenbahnwagen oder umgekehrt für 100 kg	in allen anderen Fällen
mehr als 2 000 kg	bis 3 000 kg	5 Pfg.	10 Pfg.
" "	3 000 " "	10 " "	20 "
" "	5 000 " "	15 " "	25 "
" "	7 500 " "	20 " "	30 "
" "	10 000 " "	25 " "	35 "
" "	15 000 " "	30 " "	40 "
" "	20 000 " "	40 " "	50 "

Anmerkung zu a.

1) Seeleichter gelten als Seeschiffe, ebenso solche Leichter, mit denen das Gut an den Anstalten für ein Seeschiff angebracht oder abgeholt wird.

2) Wird das Gut vom Schiff auf Eisenbahnwagen — oder umgekehrt — verladen, aber zunächst auf der Kaje niedergelegt, so kommt innerhalb der Abnahmefrist für die zweite Hebung nur die Hälfte der vorstehenden Gebühr in Anrechnung.

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

5. Ständige Offenhaltung der Tore III und IV am Hafen I des Zollausschlußgebiets.

Über diesen Gegenstand hat die Deputation für Häfen und Eisenbahnen einen Bericht erstattet, den der Senat der Bürgerschaft zur Kenntnissnahme hierneben übersendet.

Anlage.

Bericht.

Über den Bürgerschaftsbeschuß vom 31. Mai 1911:

„Die Bürgerschaft ersucht den Senat, die zuständigen Behörden mit einem Bericht darüber zu beauftragen, ob es sich empfiehlt, die Tore III und IV des Freibeckes I für den Personenverkehr Tag und Nacht geöffnet zu halten“.

beehrt sich die Deputation für Häfen und Eisenbahnen nach Benehmen mit der Senatskommission für Zollangelegenheiten auftragsgemäß hiermit zu berichten.

Bis zum Jahre 1904 war das Tor III (Hansastraße) im Sommer bis 9 $\frac{1}{2}$ Uhr, im Winter bis 10 $\frac{1}{2}$ Uhr abends geöffnet, während Tor IV (am Sandberg) schon um 7 $\frac{1}{2}$ Uhr geschlossen wurde. Im Jahre 1904 ist beschlossen worden, beide Tore durchgängig bis 10 $\frac{1}{2}$ Uhr abends offen zu halten, was einen jährlichen Mehraufwand von 1510 M verursacht hat. Dem Beschuß lag namentlich die Absicht zugrunde, die Verbindung zwischen der westlichen Vorstadt und der Vorstadt Woltmershausen zu erleichtern, indem die Schlußzeit der Tore mit der des Dampfzahnverkehrs (10 Uhr abends) in bessere Übereinstimmung gebracht werde.

Die ständige Offenhaltung des Tors III ist dann im Jahre 1909 vom Wilhadi-Bürgerverein bei der berichtenden Deputation angeregt worden. Der Antrag, dem 2 Listen mit zusammen etwa 150 Unterschriften beilagen, war damit begründet, daß es unangenehm empfunden werde, wenn Arbeiter nach langer Nachtarbeit oder Seelente nach Ankunft ihrer Schiffe im Hafen zur Nachtzeit ihre Wohnungen in der westlichen Vorstadt nur nach Umwegen von 20–25 Minuten Dauer erreichen könnten, oder wenn man umgekehrt von den Wohnungen aus an die Beschäftigungsstellen zur Nachtzeit nur auf Umwegen von gleicher Dauer zu gelangen vermöge. Ferner sei es bei Unglücksfällen im Hafengebiet zur Nachtzeit von Bedeutung, daß die Erlangung ärztlicher Hilfe nicht durch Umwege wegen geschlossener Tore verzögert werde. Endlich ist darauf hingewiesen, daß in anderen Hafenstädten, z. B. in Bremerhaven, fast sämtliche Durchgangstore an der Zollgrenze auch nachts offen gehalten würden.

Die vom Verein erbetene Prüfung der Verhältnisse ergab, daß für die ständige Offenhaltung des Tors kein Bedürfnis vorläge. Denn gearbeitet wird im Zollausschlußgebiet regelmäßig bis 6 oder 7 Uhr, häufig auch bis 9 oder 10 Uhr. Ein längeres Arbeiten findet nur ganz ausnahmsweise statt. Diese Ausnahmefälle rechtfertigen aber nicht das ständige Offenhalten eines Tors, auf dessen Benutzung die Beteiligten in diesen Ausnahmefällen nicht einmal alle angewiesen sind. Daß jemals ein Fall vorgekommen sei, in dem die Erlangung ärztlicher Hilfe im Hafengebiet zur Nachtzeit wegen der Umwege verzögert sei, die durch vorzeitige Schließung der Tore entstanden sind, muß in Abrede gestellt werden. In betreff der Seelente (es handelt sich im wesentlichen nur um die Schiffsführer, Maschinisten, Steuerleute, Lotsen) ist zu beachten, daß die größeren Schiffe von See fast nur bei Flut hier ankommen und abgehen; bei der täglichen Verschiebung der Flut hinsichtlich der Zeit wird die Offenhaltung des Tors III für die Schiffer zeitweise ohne Bedeutung sein. Die Bremerhavener Verhältnisse endlich lassen sich mit denen in Bremen deshalb nicht vergleichen, weil in Bremerhaven in großem Umfange regelmäßig Nachtarbeit stattfindet.

Was den Umweg anbetrifft, den die wenigen Personen, die überhaupt in Betracht kommen, machen müssen, so beträgt er für die von der Südseite des Hafens I kommenden im ungünstigsten Falle rund 600 m, von den in der westlichen Vorstadt wohnenden Personen aber, die von der Nordseite kommen (oder dorthin wollen), würde wieder nur ein Teil das Tor III benutzen, weil ein anderer Teil vorteilhafter das Tor VII oder das Tor II, die beide schon jetzt ständig nachts geöffnet sind, passieren wird. Im ungünstigsten Falle kann sich in einzelnen Fällen für Personen, die von der Nordseite im Hafen I nach der Hansastraße wollen, ein Umweg von 1150 m ergeben. Auf keinen Fall aber kann davon die Rede sein, daß der Umweg 20–25 Minuten beträgt, höchstens wird es sich um die Hälfte dieser Zeit handeln können.

Da demnach ein Verkehrsbedürfnis für weitere Offenhaltung des Tores III nicht in dem Umfange anerkannt werden konnte, daß der Deputation die Aufwendung der erheblichen Bewachungskosten des Tores gerechtfertigt erschien, so ist dem Wilhadi-Bürgerverein mit Schreiben des Vorstehers vom 8. Oktober 1909 das Ergebnis der angestellten eingehenden Untersuchungen mitgeteilt worden.

Ganz dieselben Gründe, die im Jahre 1909 der Wilhadi-Bürgerverein vorgebracht hat, sind auch jetzt wieder für die ständige Offenhaltung des Tores III geltend gemacht. Ein neuer Gesichtspunkt ist nicht hervorgetreten; auch haben sich seit 1909 die Verhältnisse nicht geändert, daher treffen die nämlichen Gegengründe auch jetzt noch zu.

Für die nächtliche Offenhaltung des Tores IV sind die gleichen Gründe wie für Tor III angeführt; es ist außerdem nur noch auf die Fabriken und ihren Verkehr hingewiesen. Gegen die Offenhaltung von Tor IV sprechen aber in verstärktem Maße alle Gründe, die der ständigen Offenhaltung von Tor III entgegenstehen. Der kleine, zwischen dem Hafen I, der Contrescarpe und der Weser belegene Stadtteil mit samt den Fabriken ist nachts ohne jeden Verkehr und liegt dann völlig still. Ein Bedürfnis nach Offenhaltung von Tor IV während der ganzen Nacht liegt nicht vor. Für den durchgehenden Verkehr zwischen der westlichen Vorstadt (Hansastraße) und dem Stadtteil, der zwischen dem Hafen I und der Weser liegt, kann der Personentunnel benutzt werden, so daß sich bei geschlossenem Tor III und Tor IV ein Umweg von nur 250 m ergibt.

Nach den Aufschreibungen der Posten am Tor II wird dieses Tor während der Zeit, in welcher die Nebentore III und IV geschlossen sind, also von 10¹/₂ Uhr abends bis 5 Uhr 40 Minuten morgens in jeder Stunde durchschnittlich von je 5 Personen nach beiden Richtungen, im ganzen also von nur 10 Personen, durchschritten. Unter diesen Personen befinden sich aber auch alle diejenigen, die aus der Altstadt oder einer anderen Stadtgegend als der westlichen Vorstadt kommen oder dorthin wollen.

An Mehrkosten für die ständige Offenhaltung der Tore III und IV würden die Gehalte für vier Grenzaufseher und die Bahnbewachungskosten für Tor IV in Frage kommen. Das Durchschnittsgehalt für vier Grenzaufseher beträgt $4 \times 2185 = 8740$ M., die Bahnbewachungskosten berechnen sich auf etwa 1100 M. Im ganzen würde also ein jährlicher Aufwand von 9840 M. in Frage kommen. Dieser Betrag würde voraussichtlich der Bremischen Staatskasse allein zur Last fallen.

Die Deputation kann daher die ständige Offenhaltung der Tore III und IV am Hafen I nicht empfehlen.

Bremen, den 1. Februar 1912.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **Barthausen.** (gez.) **Arug.**

6. Antrag, betreffend Ermäßigung des Gaspreises für Gasmotore.

Über diesen Gegenstand hat die Deputation für die Erleuchtungs- und Wasserwerke einen Bericht übergeben, den der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerschaft zur Beschlußfassung hierneben zugehen läßt.

Bericht.

Anlage.

Über die Frage, ob es sich empfehle, den Preis des Gases für Motoren herabzusetzen (Beschuß der Bürgerschaft vom 22. März 1911), beehrt sich die unterzeichnete Deputation auftragsgemäß wie folgt zu berichten.

Ein besonderer Preis für Kraft- und Heizgas war solange am Platze, als der Tagesverbrauch des Gaswerks wesentlich geringer war als der Abendverbrauch. Es wurde daher 1886 der Preis für Gas, das nicht zu Beleuchtungszwecken dient, auf 15 S. für 1 cbm herabgesetzt. Um dem Kleingewerbe zu helfen, ermäßigte man 1892 den Preis für Kraftgas auf 12 S. Bei der allgemeinen Preisherab-

setzung im Jahre 1901 wurde dann der Kraftgaspreis auf 11 $\mathcal{L}$ festgesetzt, bis 1907 der jetzige Einheitspreis von 13 $\frac{1}{2}$ $\mathcal{L}$ eingeführt wurde.

In dem damaligen Bericht der Deputation (Verhdlg. 1907 S. 157) wurde schon hervorgehoben, daß es sich nicht empfehle, für das Kraftgas weiterhin einen besonderen Preis zu erheben, weil der Kraftgasverbrauch nur sehr gering sei und die meisten Motorenbesitzer zum elektrischen Betriebe übergingen. Nach einem jetzt vorliegenden Berichte der Direktoren Dr. Schütte und Büscher ist der Kraftgasverbrauch seit 1899 fast stetig zurückgegangen, wie folgende Zahlen zeigen:

	Kraftgasverbrauch cbm
1899	748 185
1900	722 664
1901	715 243
1902	741 109
1903	706 228
1904	646 421
1905	712 710
1906	659 853

1909 betrug der Gesamtverbrauch der Gasmotorenbesitzer einschließlich des Verbrauchs an Leucht- und Kochgas nur noch 560 000 cbm = 2,12% von sonstigen Privatabsätze.

Demgegenüber hat sich die Zahl der Elektromotoren wie folgt vermehrt:

	Zahl der Elektromotoren	und deren PS
1899	177	536
1900	216	690
1901	309	1020
1902	398	1233
1903	499	1525
1904	613	1804
1905	725	2091
1906	847	2296
1907	1120	2918
1908	1320	3302
1909	1558	4023
1910	1897	5777

Diese starke Zunahme der Elektromotoren ist um so bemerkenswerter, als bei dem bisherigen Kraftstrompreise von 24 $\mathcal{L}$ für 1 Kilowattstunde sich die Pferdestärkenstunde bei voller Belastung auf ca. 18 $\mathcal{L}$ stellte, während diese Kosten beim Gasmotor nur etwa 8,1 $\mathcal{L}$ betragen. Sie beweist, daß die Vorzüge des Elektromotors, die in dem geringeren Anschaffungspreise, geringerem Platzbedarf und einfacherer Bedienung bestehen, ausschlaggebend sind. Infolge der seit 1. April v. J. eingetretenen Ermäßigung des Kraftstrompreises um etwa 17 % wird sich das Verhältnis noch mehr zu Ungunsten des Gasmotors verschieben und ein weiterer Rückgang des Gasabsatzes zu motorischen Zwecken eintreten.

Dazu kommt, daß sich unter den Kraftgaskonsumenten viele befinden, die Sauggasanlagen besitzen, das Steinkohlengas nur zum Anlassen ihrer Motoren oder in Notfällen benutzen und dadurch häufig Druckschwankungen im Rohrnetz und Störungen in der Versorgung der übrigen Abnehmer hervorrufen.

Unter diesen Umständen halten die Direktoren des Gaswerks und der Allgemeinen Verwaltung es nicht für angebracht, das Prinzip des Einheitspreises durch Festsetzung eines billigeren Preises für Kraftgas zu durchbrechen, und auch die Deputation kann nicht empfehlen, den Preis des Gases für Motoren herabzusetzen.

Bremen, den 30. Januar 1912.

Die Deputation für die Erleuchtungs- und Wasserwerke.

(gez.) Biermann. (gez.) Günther Nieniets.