

Mitteilung des Senats

vom 24. Februar 1912.

Inhaltsverzeichnis.

1. Verlegung der hiesigen Hauptagentur der Deutschen Seewarte nach dem Verwaltungsgebäude des Hafens II	S. 147.
2. Erweiterungsbau des Städtischen Museums für Natur-, Völker- und Handelskunde	„ 150.
3. Nachbewilligung für Bewirtungen	„ 156.
4. Nachbewilligungen auf den Regulierungsfonds Ordentlicher Haushalt	„ 157.
5. Nachbewilligung auf den Regulierungsfonds Außerordentliche Verwendungen	„ 158.
6. Inventar des Eichamts Bremen	„ 159.
7. Neubau der Kaiserbrücke	„ 159.
8. Bau einer Reitbahn und eines Pferdestalles für das Offiziercorps des Infanterie-Regiments Bremen	„ 174.
9. Vergrößerung des Gefängnisses, Neubau eines Zuchthauses in Oslebshausen	„ 178.
10. Antrag, betreffend Fährverbindung zwischen der Weserwerft und Rablinghausen-Lanfenau	„ 190.
11. Wahl eines Mitgliedes des Landgerichts	„ 190.

1. Verlegung der hiesigen Hauptagentur der Deutschen Seewarte nach dem Verwaltungsgebäude des Hafens II.

Die Baudeputation, Abteilung Hochbau, hat über den obenbezeichneten Gegenstand den anliegenden Bericht erstattet. Der Senat stimmt dem Antrage der berichtenden Deputation mit dem Bemerken zu, daß die Finanzdeputation gegen die beantragte Nachbewilligung nichts zu erinnern gefunden hat und ersucht die Bürgerschaft, ihm beizutreten.

Bericht.

Anlage.

Im Jahre 1895 sind der Deutschen Seewarte in Bremen Räume im Verwaltungsgebäude und im Keller des Hafenhauses am Hafen I unentgeltlich überwiesen worden, wogegen diese daselbst eine Agentur eingerichtet hat, wie eine solche in Bremerhaven bereits bestand. Die zur Errichtung dieser Räume aufzuwendenden einmaligen Kosten sind damals mit 1080 M aus dem Senatsfonds bestritten. Von der Seewarte ist nunmehr mittels des anliegenden Schreibens vom 31. Mai/13. Juni v. Js. beantragt, ihr statt der bisherigen Räume solche im Dachgeschoß des mittleren Gebäudeteiles des Verwaltungsgebäudes am Hafen II einzurichten und ihr außerdem einen Raum im Kellergeschoß zu überlassen. Die zur Herstellung dieser Räume aufzuwendenden Kosten sind auf Veranlassung der Deputation für Häfen und Eisenbahnen von der Hochbauinspektion II auf 4000 M berechnet, wegen deren mit der Seewarte von der Senatskommission für Häfen und Eisenbahnen verhandelt ist. Die Seewarte hat sich jedoch inhalts des anliegenden Schreibens vom 11. Dezember 1911 zur Übernahme dieser Kosten außer Stande erklärt. Die bisher benutzten Räume sind nach Ansicht der Bauinspektion für Zollausschlußgebiet und Holzhafen weniger gut für die Seewarte geeignet, als diejenigen, um deren Überlassung jetzt gebeten wird; andererseits werden sich erstere leicht als Kontore vermieten und damit nutzbar machen lassen. Mit Rücksicht hierauf und auf die Ausführungen im anliegenden Schreiben vom 11. Dezember hält die Deputation für Häfen und Eisenbahnen es einmal im Interesse der Schifffahrt erwünscht, andererseits aber auch im bremischen Interesse gerechtfertigt, daß auf den Wunsch der Seewarte eingegangen werde. Die Baudeputation hat sich diesen Erwägungen angeschlossen und beantragt daher in Übereinstimmung mit der Deputation für Häfen und Eisenbahnen: zur

Einrichtung von Räumen im Dach- und Kellergerischoß des mittleren Gebäudeteiles des Verwaltungsgebäudes am Hafen II 4000 M auf das Budget des laufenden Jahres nachzubewilligen.

Bremen, den 31. Januar 1912.

Die Banderdeputation, Abteilung Hochbau.
(gez.) **Hildebrand.** (gez.) **Ed. Ahelis.**

Anlage 1.

Kaiserliche Marine
Hauptagentur der Deutschen Seewarte.

Bremen, den 31. Mai 1911.

An die Deutsche Seewarte Hamburg.

Da im Laufe des letzten Monats bei den vielen Kompaßprüfungen die ungeeignete Lage der Hauptagentur, besonders bei diesen Untersuchungen, sich sehr stark bemerkbar gemacht hat, bittet der Unterzeichnete die Deutsche Seewarte mit dem Bremer Staat betreffs Verlegung der Hauptagentur nach dem Verwaltungsgebäude des Hafens II in Verbindung zu treten.

Das Verwaltungsgebäude des Hafens II ist weit genug ab von der elektrischen Bahn und wird auch wohl nie von einer Starkstromleitung berührt. Es ließen sich ohne große Kosten dort Büroräume herstellen, von welchen der Zeitball aus sichtbar ist. Leere Diensträume sind auch noch vorhanden, von welchen allerdings der Zeitball nicht sichtbar ist. Kellerräume für Laternenprüfungen sind direkt unter den Räumen vorhanden. Der Dienst der Hauptagentur würde durch die Verlegung der Diensträume bedeutend vereinfacht, da in den Diensträumen vom Telephon ein Umschalter nach dem Keller angelegt werden kann, so daß die Hauptagentur von den Beteiligten stets erreicht werden kann, während jetzt die Diensträume bei Laternen- und Kompaßprüfungen stets geschlossen sind.

Der Hafen II liegt im Zentrum des Dienstbetriebs der Hauptagentur und liegen hier die meisten der für die Deutsche Seewarte arbeitenden Schiffe, während dieselben von der jetzigen Hauptagentur 2 Kilometer abliegen und infolgedessen wenig besucht werden.

Dem Bremer Staat würde kein Schaden durch die Verlegung entstehen, da die jetzigen Räume jeder Zeit einen Mieter finden.

(gez.) **Berdmann.**

Beglaubigt:

(gez.) **Dr. v. Hasenkamp,**
Assistent der Deutschen Seewarte.

Kaiserliche Marine.
Deutsche Seewarte.

Hamburg, den 13. Juni 1911.

An die Deputation für Häfen und Eisenbahnen

Bremen.

Der verehrlichen Deputation erlaubt sich die Deutsche Seewarte eine Abschrift einer Eingabe ihrer Hauptagentur zu Bremen mit der Bitte um Äußerung und Stellungnahme zu übersenden.

(gez.) **Herz.**

Anlage 2.

Kaiserliche Marine.
Deutsche Seewarte.

Hamburg, den 11. Dezember 1911.

An die Senatskommission für Häfen und Eisenbahnen

Bremen.

Die Hauptagenturen, Agenturen zc. der Deutschen Seewarte sind an sich nur zum Nutzen der Schifffahrt errichtet. Deshalb werden zur Unterbringung dieser Behörden Staatsräume überall bereitwilligst unentgeltlich zur Verfügung gestellt.

So ist es z. B. auch in Lübeck und in Hamburg.

Auch der bremische Staat hat für die dort neu einzurichtende Agentur im Jahre 1895 die Räume kostenfrei hergerichtet und übergeben. (Vergl. Schreiben des Herrn Senatskommissars für die Deutsche Seewarte vom 15. 3. 95. — Nr. 515 A —.) Die Hochbaudeputation wurde beauftragt, die Wünsche der Deutschen Seewarte wegen der Einrichtung zu berücksichtigen, was geschehen ist.

Auch für das Anpassen an neue Verhältnisse liegen die Verhältnisse nicht anders.

So hat z. B. die hamburgische Regierung, als durch die Vergrößerung des Hafens eine Verlegung der Hauptagentur im Interesse der Schifffahrt erforderlich wurde, in den neuen Hafengebäuden für die hiesige Hauptagentur Räume unentgeltlich bereitstellen und überweisen lassen.

Die Kaiserliche Marine trägt durch die Unterhaltung der Hauptagenturen, Agenturen usw. bereits erhebliche persönliche und sächliche Kosten. Diese Ausgaben werden — wie oben ausgeführt — lediglich im Interesse der Schifffahrt geleistet. Deshalb dürfte es nur billig sein, die Verwaltung der Kaiserlichen Marine von etwaigen Kosten für bauliche Einrichtungen in Staatsgebäuden der bremischen Regierung frei zu lassen.

Wie die Deutsche Seewarte die Sachlage beurteilt, erscheint es ganz ausgeschlossen, daß es dem Reichs-Marine-Amt möglich sein könnte, den vom bremischen Staate gewünschten Beitrag zu den Baukosten in der Höhe von 4000 M oder dafür die laufende Verzinsung in der Höhe von 160 M jährlich zu zahlen. Dies würde umfoweniger angänglich sein, als Bremen der einzige Staat wäre, der die Übernahme solcher Kosten ablehnen würde.

Sollte es den bremischen Behörden auf keinen Fall möglich sein, Räume in dem Gebäude des Hafens II kostenlos einzurichten und zu überweisen, so würde die Hauptagentur an ihrer bisherigen Stelle wohl verbleiben müssen, wenngleich nicht verkannt werden darf, daß die Belassung eine Erschwerung für die Schifffahrtskreise mit sich bringen müßte.

(gez.) Behm.

2. Erweiterungsbau des Städtischen Museums für Natur-, Völker- und Handelskunde.

Über diesen Gegenstand hat die Baudeputation, Abteilung Hochbau, den beifolgenden Bericht eingereicht. Der Senat stimmt dem Antrage der Baudeputation zu und ersucht die Bürgerschaft, ihm beizutreten. Die Finanzdeputation hat gegen die beantragte Nachbewilligung nichts zu erinnern gefunden.

Bericht.

Die Abrechnung hat ergeben, daß beim Baufonds eine Überschreitung von 40 500 M, beim Fonds für Inventar und Sammlungsschränke eine Überschreitung von 3500 M entstanden ist. Außerdem sind noch etwa 6000 M zur Verbesserung der Verdunkelungsvorrichtungen aufzuwenden. Im ganzen hat sich also ein Mehrbedarf von 50 000 M, d. h. 4,1 % der bewilligten Mittel, als notwendig herausgestellt.

Über die Gründe, die zu dieser Überschreitung geführt haben, hat die Hochbauinspektion II den anliegenden eingehenden Bericht erstattet. Wie hieraus ersichtlich, sind die Mehrkosten beim Baufonds in Höhe von 40 500 M in der Hauptsache darauf zurückzuführen, daß für den Vorbau nach der Postseite, welchem Senat und Bürgerschaft ihre Zustimmung gegeben haben, ein ungedeckter Betrag von 23 000 M und für die Erneuerung der vollständig verbrauchten Heizungsanlage im alten Teile des Museums 15 400 M auf den Baufonds übernommen worden sind. Außerdem ließ es sich nicht vermeiden, daß der von Senat und Bürgerschaft um 15 000 M gekürzte Titel „Insgemein“ um rund 10 700 M überschritten wurde, trotzdem hierauf nur die Gehälter für die Bauleitung, Bauboten und Bauwachen sowie die Kosten für das Baubureau und für Zeichenutenfilien verbucht worden sind, während alle wirklich unvorhergesehenen Ausgaben mit aus den auf die einzelnen Titel bewilligten Beträgen haben verrechnet werden müssen. Dabei kommt in Betracht, daß bei so umfangreichen Umbauarbeiten, wie sie beim Erweiterungsbau des Städtischen Museums erforderlich waren, die Veranschlagung der Kosten naturgemäß überhaupt viel unsicherer ist als bei Neubauten, ferner daß erfahrungsmäßig und unvermeidlich gerade bei Umbauten nicht vorherzusehende, aber unbedingt notwendige Arbeiten und Lieferungen sich zu ergeben pflegen. Für solche Arbeiten war in dem genehmigten Kostenaufschlage eine ausreichende Summe nicht vorgesehen. Hinzukommt, daß die von der Baudeputation beschlossenen Änderungen zum nicht geringen Teile wesentliche Verbesserungen des genehmigten Entwurfs bedeuten, so vor allem die Vergrößerung des Aquariums und die Erweiterung der Ausstellungsräume im Kellergeschoß.

Was speziell das Inventar und die Sammlungsschränke betrifft, so hat die Baudeputation zu den Ausführungen der Hochbauinspektion über die eingetretenen Überschreitungen noch hinzuzufügen, daß sie wegen der günstigen Preise, welche sich bei einer größeren Verdingung von Sammlungsschränken ergeben hatten, es für zweckmäßig hielt, einige Schränke im Werte von rund 4400 M, welche die Museumsleitung bei Beantragung der letzten Rate für Ausstellungsschränke zunächst beantragt, dann aber zwecks Ermäßigung der Kosten vorläufig zurückgestellt hatte, nach Rücksprache mit der Museumsleitung und mit ihrem Einverständnis nachträglich doch sofort in Auftrag zu geben, zumal diese Schränke nach wie vor als dringend erwünscht bezeichnet wurden und im Laufe dieses oder des nächsten Rechnungsjahres doch hätten beantragt werden müssen.

Indem die Baudeputation noch bemerkt, daß dieser Bericht wegen der großen Schwierigkeiten, welche sich bei der Abrechnung einzelner Arbeiten und Lieferungen ergaben und erst vor kurzem durch sehr zeitraubende Verhandlungen beseitigt worden sind, nicht früher erstattet werden konnte, beantragt sie, 50 000 M als außerordentliche Ausgabe auf das laufende Budget nachzubewilligen und zur Vereinfachung der Abrechnungsarbeiten die Übertragbarkeit der verschiedenen, für das Städtische Museum bewilligten Fonds zu beschließen.

Bremen, den 3. Februar 1912.

Die Baudeputation, Abteilung Hochbau.
(gez.) **Hildebrand.** (gez.) **Ed. Achelis.**

Bericht der Hochbauinspektion II.

Unteranlage.

Die für den Erweiterungsbau des Städtischen Museums bewilligten Mittel reichen nicht aus. Die Baukosten sind um rund 40 500 M, die Kosten für Inventar und Sammlungsschränke um rund 3500 M überschritten; außerdem werden noch etwa 6000 M für die Ergänzung und Umänderung der Verdunkelungsvorrichtungen erforderlich. Über die Gründe für diese Mehrforderungen ist folgendes zu sagen:

A. Baukosten.

Der von der Baudeputation vorgelegte Kostenschlag für den Um- und Erweiterungsbau ohne Inventar schloß mit 961 000 M ab. Senat und Bürgerschaft haben durch ihre Beschlüsse vom 2. und 27. April 1907 (Verhdlg. 1907 S. 216 und 339) die Bauumme auf 902 500 M festgesetzt. Der Abstrich von 58 500 M erfolgte auf Vorschlag der Baukommission der Bürgerschaft, welche der Ansicht war, daß einige Positionen zu hoch veranschlagt seien und deshalb heruntergesetzt werden könnten, daß außerdem der Personenaufzug, für welchen 11 000 M vorgesehen waren, überflüssig und deshalb zu streichen sei.

Zu den Abstrichen, welche wegen zu hoher Veranschlagung vorgenommen wurden, gehört der Posten von 15 000 M bei Titel „Insgemein“. Nach dem stenographischen Bericht (1907 S. 231) begründete Herr Schrage für die Baukommission dies wie folgt:

„Dann ist ein sehr großer Posten für Insgemein ausgeworfen. Wenn wir auch damit rechnen müssen, daß bei diesem großen Bau hier und da unvorhergesehene Sachen vorkommen werden, so scheint doch die Summe von 45 000 M viel zu hoch. Es brauchen höchstens 30 000 M eingesetzt zu werden, das wird ein genügender Posten sein, und wir sind berechtigt 15 000 M abzusetzen.“

Aus dem Kostenschlage ist ersichtlich, daß die Summe von 45 000 M für Gehälter, Baukosten, Heizung und Beleuchtung des Baubureaus und für Bureau-utenilien vorgesehen war. Nur 1928 M waren für Reinigen des Baubureaus, Putzen der Fensterseiben und für sonstige kleinere unvorhergesehene Arbeiten eingestellt. Daß dieser Betrag für unvorhergesehene Arbeiten, die bei einem so umfangreichen Um- und Erweiterungsbau unausbleiblich waren, praktisch gar keinen Wert hatte, liegt auf der Hand. Tatsächlich haben denn auch alle Kosten, welche für unvorhergesehene Arbeiten aufgewendet werden mußten, auf die jedesmal in Frage kommenden Titel des Baufonds verrechnet werden müssen und haben hier zum Teil recht erhebliche Überschreitungen verursacht. Auf den Titel „Insgemein“ dagegen sind nur die Kosten, welche für die schon im Kostenschlage aufgeführten und vorhin erwähnten Zwecke (Gehälter, Baubureau etc.) erforderlich waren, verbucht worden; trotzdem ist bei diesem Titel eine Überschreitung von rund 10 700 M eingetreten.

Zu dieser Überschreitung, die ihren Grund in dem zu hohen Abstrich bei Titel „Insgemein“ hat, tritt eine Reihe von Posten, welche für verschiedene, im Kostenschlage nicht vorgefehene Anlagen ausgegeben worden sind. Außer vielen kleineren Punkten sind dies:

1) Der Vorbau nach der Postseite mit 23 000 M.

Gleichzeitig mit der Bewilligung der Baukosten ersuchte die Bürgerschaft um einen weiteren Bericht über die geplanten Treppenanlagen. Auf Grund des darauf erstatteten Berichts (Verhdlg. 1908, S. 15 und 62) genehmigten Senat und Bürgerschaft die Errichtung des Vorbaues nach der Postseite, welcher auf 50 000 M veranschlagt war. Hiervon wurden schon bei Aufstellung des Kostenschlages 27 000 M abgesetzt in der Annahme, daß sich Ersparnisse in dieser Höhe durch Einschränkung der ursprünglich geplanten Treppenanlage und durch Wiederverwendung alter Materialien ergeben würden. 23 000 M blieben also ungedeckt. Hierüber heißt es in dem damals erstatteten Bericht: „Den verbleibenden 23 000 M stehen wahrscheinlich soviel Ersparnisse gegenüber, daß zunächst keine Nachbewilligung auf

den Bau beantragt zu werden braucht; die Bauverwaltung wird vielmehr versuchen, mit den bereit gestellten Mitteln auszukommen."

2) Vergitterung sämtlicher Kellerfenster mit 1300 M.

Auf Antrag der Behörde für das Museum, worüber die Baudeputation am 1. November 1909 berichtete (Verhdlg. 1909 S. 1241) genehmigten Senat und Bürgerschaft (Verhdlg. 1909 S. 1241, 1280) die Vergitterung sämtlicher Kellerfenster mit der Maßgabe, daß die Kosten aus dem Baufonds bestritten werden sollten.

3) Heizungsanlage im alten Teil des Museums mit 15 400 M.

In dem genehmigten Kostenanschlage sind vorgesehen:

für die Heizungsanlage im Neubau	24 000 M
für Änderungen an der vorhandenen Heizung	5 000 "

(d. h. Umstellen der alten Kesselanlage und infolgedessen Erneuerung und Ergänzung der Dampfverteilungsleitung und der Kondenswasserfammelleitung im Kellergechoß). Dabei war vorausgesetzt, daß die alten Kessel, Heizkörper und Rohrleitungen erhalten bleiben könnten. Während der Bauausführung stellte sich aber heraus, daß die Rohrleitungen zugesetzt oder stark angefressen, teilweise sogar ganz zerstört waren. Es blieb daher nichts übrig, als die gesamten Leitungen im alten Bauteil zu erneuern. Die Gesamtkosten der reinen Heizungsanlage haben 40 175,46 M erfordert. Dazu kommen noch rund 4200 M Kosten, welche durch Stenmarbeiten und Wiederinstandsetzungen an Wänden, Decken und Fußböden beim Verlegen der neuen Leitungen entstanden sind. Insgesamt wurden somit $40\,175,46 + 4200 = 44\,375,46$ M erforderlich gegenüber 29 000 M im Kostenanschlage, also rund 15 400 M mehr.

4) Verschiedene Änderungen des Bauprojekts mit rd. 8100 M.

Auf Antrag der Behörde für das Museum genehmigte die Baudeputation in ihren Sitzungen am 4. September 1908 und 13. Dezember 1909 verschiedene Änderungen, welche wesentliche Verbesserungen des genehmigten Entwurfs darstellten, und bewilligte dafür rund 8100 M aus Ersparnissen des Baufonds. Es handelte sich hierbei um folgende Arbeiten:

- a. Vergrößerung des alten Aquariums und Anlage einer zweiten Treppe hierfür (1760 M),
- b. Ausbarmachung fast aller Kellerräume im Erweiterungsbau zu Ausstellungsräumen (2700 M),
- c. Vorkehrungen zur Müll- und Schlackenabfuhr (550 M),
- d. Schaffung eines Raumes für Herbarienschränke (420 M),
- e. Verlegung der Schwefelkammer und der Dunkelkammer (230 M),
- f. Einrichtung der am alten Lichthof gelegenen Arbeitsräume als Ausstellungsräume (610 M),
- g. Doppelfenster für die Arbeitsräume (880 M),
- h. Abschließung des Treppenhauses im Nordturm (960 M).

5) Nachschleifen der Terrazzofußböden im alten Teil des Museums mit rund 3900 M.

Die alten Schränke sind zum großen Teil umgestellt worden. Naturgemäß war der Terrazzobelag unter den Schränken hell geblieben, während die übrigen Flächen im Laufe der Jahre schmutzig geworden waren; diese Flächen mußten daher vollständig nachgeschliffen werden. Von den hierdurch entstandenen Kosten in Höhe von etwa 5600 M konnten rund 1700 M auf den Unterhaltungsfonds genommen werden, der Rest in Höhe von etwa 3900 M ist, als mit dem Umbau selbst in Zusammenhang stehend, auf den Baufonds genommen worden.

Vorstehend sind nur die Mehraufwendungen größeren Umfanges aufgeführt. Zusammen mit den nach Herabsetzung des Posten „Insgemein“ von 45 000 M auf 30 000 M für Gehälter, Baubureau usw. mehr verbrauchten 10 700 M ergeben

schon diese die Summe von $10\,700 + 23\,000 + 1300 + 15\,400 + 8100 + 3900 = 62\,400 \text{ M.}$ Werden noch alle die vielen kleinen Arbeiten und Lieferungen berücksichtigt, welche im Kostenanschlag nicht vorgesehen waren, aber doch notwendig wurden, so erhöht sich dieser Betrag noch erheblich. Auf der anderen Seite wurden bei verschiedenen Arbeiten (Werkstein-, Zimmer-, Klempner- und Glaserarbeiten) Ersparnisse erzielt, so daß ein Teil der Kosten, welche durch die aufgezählten Mehrleistungen verursacht wurden, hieraus gedeckt werden konnte. Bestehen bleibt ein Fehlbetrag von $40\,500 \text{ M.}$, der bei Senat und Bürgerschaft beantragt werden muß.

B. Inventar und Sammlungsschränke.

Senat und Bürgerschaft haben bewilligt:

1) 1909 — Verhdlg. S. 43 und 380 a. Der genehmigte Kostenanschlag schließt ab mit $95\,500 \text{ M.}$, wovon $89\,000 \text{ M.}$ für Inventar bewilligt wurden, während 6500 M. vom Baufonds zu erstatten sind. Gleichzeitig wurden als I. Rate für Sammlungsschränke $50\,000 \text{ M.}$ bewilligt, mithin zusammen	$\text{M. } 139\,000$
2) zum Budget 1910	" $100\,000$
3) Verhdlg. 1910, S. 1388 und 1417 weitere	" $73\,500$
zusammen...	$\text{M. } 312\,500$

Gebraucht worden sind bisher rund $316\,000 \text{ M.}$, so daß sich hier eine Überschreitung von 3500 M. ergibt. Diese ist darauf zurückzuführen, daß, wie schon bei Beantragung der Mittel zum Ausdruck gebracht wurde, eine vorherige sichere Veranschlagung nicht möglich war. Zudem waren kurz vor der Eröffnung des Museums eine Reihe von Anträgen der Museumsleitung rasch zu erledigen, so daß eine genaue Kontrolle über den Stand der Fonds nicht möglich war, ohne die endgültige Eröffnung des Museums nochmals zu verzögern.

Es ist sodann zu bemerken, daß sich an den Verdunkelungsvorrichtungen einige Änderungen und Ergänzungen als dringend erwünscht herausgestellt haben. Die sehr großen Verdunkelungsvorrichtungen — die größte Höhe beträgt rund $4,80 \text{ m}$, die größte Breite rund $4,70 \text{ m}$ — sind in ihrem jetzigen Zustande nur mit großem Kraftaufwande zu bedienen. Außerdem entsteht durch die Reibungen der Vorhänge auf den Ecken der Fensterleibungen Staub, welcher in die, zur Aufnahme der zusammengerollten Vorhänge dienenden, Eisenblechkästen fällt und den Bewegungsmechanismus schädigt. Endlich hat sich der Stoff der Vorhänge unter der eigenen Schwere so gereckt, daß die Vorhänge zum Teil die ganze Fensterbreite nicht mehr decken. Zum Schutze der Ecken sollen deshalb Winkeleisen angebracht werden, auf welche zur Dichtung der Lichtspalte ein breites Flacheisen aufgenietet wird. Um die Bedienung der Verdunkelungsvorrichtungen zu erleichtern, sollen die vorhandenen Winden ausgetauscht und die gewöhnlichen Lager durch Kugellager ausgetauscht werden. Verschiedene Vorhänge, die in dieser Weise geändert und ergänzt worden sind, funktionieren außerordentlich leicht und zuverlässig. Die Gesamtkosten, die zur Verbesserung der ganzen Verdunkelungsvorrichtungen (rund 160 Stück) aufzuwenden sind, werden etwa 6000 M. betragen, so daß auf den Inventarfonds im ganzen 9500 M. im Wege der Nachbewilligung zu beantragen sind.

Bremen, den 20. Dezember 1911.

Die Hochbauinspektion II.

(gez.) Knop.

Anlage 1.

Zusammenstellung derjenigen Positionen des Kostenaufschlages, in denen Geldbeträge für unvorhergesehene Lieferungen und Arbeiten vorhanden sind.

Titel I. Erdarbeiten.

Titel II. Maurerarbeiten.

44. Für alle sonstigen, wenn auch hier nicht besonders aufgeführten, jedoch zur vollständigen Fertigstellung und guten Ausführung des Baues erforderlichen Arbeiten, namentlich der Stemm- und Verputzarbeiten, bei Anlage der Zentralheizung, Gas- und Wasserleitung, des elektrischen Lichtes, etwaiges Einmauern der Heizkessel, Anbringen der Wandläuferstützen und der Schirmhalter, Einstemmen der Gardinenhaken usw., ferner Anbringen von Bolzen, Pfropfhölzern beim Anbringen der Tischler- und Schlosserarbeiten usw., für Putzausbesserungen und Reinigen bezw. Reinhalten des Baues, Entfernung des Bauschuttes, Putzen sämtlicher Fenster, sowie Verfugen von außen mit Zementmörtel und sonstige unvorhergesehene Leistungen M 10 604,48
46. Für Umbauarbeiten im vorhandenen Gebäude, wie Abbrechen der Giebelwand bis Erdgeschoßfußboden, Ausstemmen der Sandsteine, Zumanern von Tür- und Fensteröffnungen, Verputzen derselben, Abbrechen der Treppe, Entfernen des Fahrstuhles sowie der Toiletten etc., Einbrechen von verschiedenen Tür- und Fensteröffnungen, Herstellen der hierdurch erforderlich werdenden Verputzarbeiten, für noch etwa erforderlich werdende Abkleidungen und Schutzwände, ferner Absteifungen, Erdarbeiten für die Vorlagen an der Lichtlochwand und für den Gang zur feuerficheren Treppe, Herstellung der schwachen Wände im II. Obergeschoß, der Decke im Gang zur feuerficheren Treppe, des Fußbodens in den Gurtbögen, des Mauerwerks in den Bögen der alten hinteren Wand, Liefern der Türüberlags-hölzer für die Arbeitsräume im alten Gebäude und sonstige unvorhergesehene Arbeiten und Leistungen " 7 000,—

Titel III. Steinhauerarbeiten.

Titel IV. Zimmerarbeiten.

109. Für Vorhalten und Aufstellen der zur Anbringung der Zimmerarbeiten erforderlichen Hebwerkzeuge, Gerüste, Geräte usw., für deren Herstellung und Sicherheit der Unternehmer allein verantwortlich ist, sowie für Hilfe beim Aufbringen sonstiger Arbeiten, als Wetterfahnen usw., sowie alle sonstigen zur vollständigen Fertigstellung des Baues erforderlichen Arbeiten und Lieferungen, Herstellung einer 170 m langen und 2 m hohen Bauplank, sowie Lieferung der erforderlichen wegnehmbaren Bohlen zum Reinigen des Oberlichtes im Lichtlof " 2 238,10

Titel V. Schmiede- und Eisenarbeiten.

123. Für sonstige Schmiede- und Schlosserarbeiten, wie Anbringung von Konsolen unter den Granitfensterbänken, Trennungsgitter und sonstige Arbeiten, die sich bei der Bauausführung zur Verstärkung der Konstruktionen als notwendig herausstellen " 669,—

Übertrag . . . M 20 511,58

Übertrag... M 20 511,58

Titel VI. Dachdeckerarbeiten.

126. Für Beihilfeleistungen beim Anbringen der Klempnerarbeiten und der Blitzableiteranlage und für Unvorhergesehenes " 235,30

Titel VII. Klempnerarbeiten.

138. Für Anbringung von Schottrinnen, Lieferung von Dachhaken für die mit Metall gedeckten Dächer und unvorhergesehene Arbeiten und die aufliegende Rinne des Vorbaues " 630,10

Titel VIII. Tischlerarbeiten.

227. Für sonstige, hier nicht besonders erwähnte Tischlerarbeiten und für Unvorhergesehenes " 353,32

Titel IX. Glaserarbeiten.

147. Für Unvorhergesehenes und kleinere Arbeiten " 907,42

Titel X. Linoleumbelag.

—,—

Titel XI. Malerarbeiten.

—,—

Titel XII. Aufzüge.

289. Für Arbeiten, die durch Einbauen der Aufzüge erforderlich werden, Hilfeleistung usw. und Unvorhergesehenes " 400,—

Titel XIII. Zentralheizungsanlage.

—,—

Titel XIV. Blitzableitung.

—,—

Titel XV. Gas- u. Wasserleitungsanlagen.

330. Für kleinere Arbeiten, wie Lieferung von ca. 12 Hähnen für die Auslaßstellen, Einbauen von verschiedenen Abstellhähnen usw. und sonstige kleinere Leistungen " 204,09

Titel XVI. Elektrische Beleuchtungsanlage.

—,—

Titel XVII. Telephon- u. Klingelanlage.

—,—

Titel XVIII. Inventar.

—,—

Titel XIX. Insgemein.

355. Reinigen des Baubureaus, Putzen der Fensterscheiben usw. . " 1 948,—

Summa M 25 189,81

Anlage 2.

Erweiterungsbau des Städtischen Museums.

Titel	Arbeiten	Anschlag M	Ausgabe M	Über- schr. eitung M	Ersparnis M
1	Erdarbeiten	15 195,84	15 032,02		163,82
2	Maurerarbeiten	353 834,77	405 442,63	51 607,86	
3	Steinhauerarbeiten	281 060,50	269 368,85		11 691,65
4	Zimmerarbeiten	21 000,—	16 007,70		4 992,30
5	Schmiede- und Eisenarbeiten	34 300,—	32 136,35		2 163,65
6	Dachdeckerarbeiten	6 000,—	4 853,12		1 146,88
7	Klempnerarbeiten	23 400,—	18 317,62		5 082,38
8	Tischlerarbeiten	35 000,—	31 081,22		3 918,78
9	Glasarbeiten	21 700,—	14 411,41		7 288,59
10	Linoleumbelag	4 230,89	5 253,22	1 022,33	
11	Malerarbeiten	13 000,—	10 936,85		2 063,15
12	Aufzüge	7 000,—	9 170,13	2 170,13	
13+	Zentralheizungsanlage M 24 000				
21	Umänderung der alten Anlage „ 5 000	29 000,—	42 029,34	13 029,34	
14	Blitzableiteranlage	3 000,—	1 370,66		1 629,34
15	Gas- und Wasserleitungsanlage	5 500,—	5 989,23	489,23	
16	Elektrische Beleuchtungsanlage	2 000,—	3 703,76	1 703,76	
17	Telephon- und Klingelanlage	500,—	1 010,13	510,13	
18	Inventar	6 500,—	108,25		6 391,75
19	Insgesamt M 30 278				
	Vorarbeiten „ 5 000	35 278,—	45 949,41	10 671,41	
20	Umwehrung und Straßenanlage	10 000,—	9 990,10		9,90
		907 500,—	932 162,—	81 204,19	46 542,19
				46 542,19	
				34 662,—	
	Außerdem abgegeben an den Inventarfonds			6 500,—	
				Über-schr. eitung . . .	41 162,—
	Diese verringert sich um			904,66	
	die beim Aquarium und der Veränderung des Haupteinganges erspart wurden.				
				40 257,34	
			Beantragt . . .	40 500,—	

3. Nachbewilligung für Bewirtungen.

An den Bewirtungsfonds sind im laufenden Budgetjahr so viele Ansprüche erhoben worden, daß die zur Verfügung stehenden Mittel nahezu erschöpft sind. Die Ausgaben, die nach den Erfahrungen der letzten Jahre noch auf den Bewirtungsfonds anzuweisen sind, beziffern sich auf etwa 5000 M. Es ist daher eine Nachbewilligung von 5000 M erforderlich, um deren Bewilligung der Senat die Bürgerschaft hiermit ersucht, indem er bemerkt, daß die Finanzdeputation nichts zu erinnern gefunden hat.

4. Nachbewilligung auf den Regulierungsfonds Ordentlicher Haushalt.

Die Deputation für die Stadterweiterung hat den beifolgenden Bericht, betreffend Nachbewilligung auf den Regulierungsfonds Ordentlicher Haushalt, übergeben. Der Senat stimmt dem Antrage der berichtenden Deputation mit dem Bemerkten zu, daß die Finanzdeputation gegen die Nachbewilligung nichts zu erinnern gefunden hat. Er ersucht die Bürgerschaft, ihm beizutreten.

Bericht.

Anlage.

Die auf das Budget des Ordentlichen Haushalts für 1911 für Regulierungen von Baulinien auf Grund der §§ 15 und 32 der Bauordnung bewilligten Mittel reichen nicht aus.

Als Restverwaltung aus dem Rechnungsjahre 1910 waren verblieben *M* 60 543,51
Laut Budget neu bewilligt. " 20 000,—

Im Rechnungsjahre 1911 sind nachbewilligt für Erwerb eines
Anlagenplatzes in der Vorstadt Walle und für eine Regulierung
an der Nordstraße. " 25 400,—

Es standen demnach insgesamt. *M* 105 943,51

zur Verfügung, von denen bereits. " 90 486,81

bis zum 20. Januar d. J. verausgabt waren, so daß für den
Rest dieses Rechnungsjahres noch. *M* 15 456,70
verfügbar sind.

Die bereits abgeschlossenen, aber noch unerledigten Verträge werden
bis Ende dieses Rechnungsjahres noch einen Betrag von " 65 456,70
erfordern. Setzt man hiervon die zur Verfügung stehenden " 15 456,70
ab, so verbleibt noch ein Fehlbetrag von. *M* 50 000.—,
der durch eine Nachbewilligung gedeckt werden muß.

Bei Aufstellung des Budgets wurden 20 000 *M* gegenüber den früher eingestellten 60 000 *M* für ausreichend gehalten, weil noch ein erheblicher Restbetrag aus dem Vorjahre zur Verfügung stand.

In den bereits verausgabten Summen sind insbesondere die Kosten für einige größere Regulierungen, nämlich

1) für Regulierung der Elsäßerstraße. *M* 31 142,90

2) " " " Meinkenstraße. " 5 000,—

3) " " " Morgenlandstraße. " 3 450,—

also rund 40 000 *M* enthalten, die mit Zustimmung von Senat und Bürgerschaft aus den vorhandenen Mitteln bestritten sind, wodurch eine Nachbewilligung dieser Beträge sich erübrigt hat. Nachdem ferner im Laufe des Rechnungsjahres die auf Grund der gesetzlichen Bestimmungen abgeschlossenen Regulierungsverträge ebenfalls eine über Erwarten große Zahl erreicht haben, ist eine Überschreitung der Position in der angegebenen Höhe nicht zu vermeiden. Bei Aufstellung des Budgets läßt sich schwer übersehen, welcher Betrag für Regulierungszwecke erforderlich sein wird, weil dieses ganz von den im Laufe des Rechnungsjahres abzuschließenden Regulierungsverträgen abhängt.

Es wird beantragt, auf die Position II 1 des Budgets des Ordentlichen Haushalts für 1911, Regulierung der Baulinien, 50 000 *M* nachzubewilligen. Eine baldige Beschlussfassung ist notwendig, damit die demnächst erforderlichen Zahlungen geleistet werden können.

Die Deputation für die Stadterweiterung.

(gez.) **Hildebrand.**

(gez.) **J. Lants.**

5. Nachbewilligung auf den Regulierungsfonds Außerordentliche Verwendungen.

Die Deputation für die Stadterweiterung hat über den in der Überschrift bezeichneten Gegenstand den anliegenden Bericht übergeben. Der Senat stimmt dem Antrage der Deputation zu und ersucht die Bürgerschaft, ihm beizutreten.

Anlage.

Bericht.

Von den auf das Budget für Außerordentliche Verwendungen für 1911 bewilligten Mitteln reichen die

- 1) unter Position 1 für Regulierung der Baulinien auf Grund der §§ 22 bis 28 der Bauordnung,
- 2) unter Position 4 für Herstellung einer Hauptverbindungsstraße nach den neuen Hafenanlagen in Oslebshausen,
- 3) unter Position 12 Erwerb von Grundflächen zur Verbreiterung der Lilienthaler Chaussee

bewilligten Mittel nicht aus.

Für Regulierung von Baulinien auf Grund der §§ 22—28 der Bauordnung waren M 250 000,—
in das Budget eingestellt. Bis zum 18. v. Mts. waren bereits " 252 968,49
verausgabt, so daß der Fonds schon um M 2 968,49
überschritten ist. Für die noch unerledigten Verträge werden bis
zum Schlusse dieses Rechnungsjahres noch etwa " 272 031,51
erforderlich sein, so daß zuzüglich der " 2 968,49
ein Fehlbetrag von insgesamt etwa M 275 000,—
entstehen wird.

In diesem Rechnungsjahre sind nur 250 000 M gegenüber früher 350 000 M eingestellt, weil nach den bei Aufstellung des Budgets in Aussicht stehenden Regulierungen anzunehmen war, daß mit dieser Summe auszukommen sein würde. Wider Erwarten hat aber im verflossenen Jahre eine größere Anzahl von Regulierungsverträgen abgeschlossen werden müssen, die erheblichere Mittel erforderten. Die bis jetzt abgeschlossenen und in diesem Rechnungsjahre zur Verrechnung kommenden Regulierungsverträge erfordern einschließlich der Übertragungs- und Straßenherstellungskosten bereits einen Betrag von rund 515 000 M, denen nur die ins Budget eingestellten 250 000 M gegenüberstehen. Unter Berücksichtigung der noch bis zum Schlusse des Rechnungsjahres zu erledigenden Verpflichtungen wird demnach mit einem Fehlbetrage von rund 275 000 M gerechnet werden müssen.

Bei Aufstellung des Budgets läßt es sich schwer übersehen, welcher Bedarf eintreten wird; es hängt das ganz davon ab, welche Bauanträge gestellt werden, und wann die Eigentümer der von einer neuen Straßenlinie betroffenen Grundstücke mit der Regulierung vorgehen. Die dafür erforderlichen Summen müssen bezahlt werden, weil es sich um Verpflichtungen des Staates auf Grund der Bestimmungen der §§ 22—28 der BO. handelt; solche Überschreitungen sind daher nicht immer zu vermeiden.

Auf Position 4, Herstellung einer Hauptverbindungsstraße nach den neuen Hafenanlagen in Oslebshausen, wird ein Fehlbetrag von etwa 23 829,87 M oder rund 24 000 M entstehen. Bei Aufstellung des Budgets ist nur der aus dem Rechnungsjahre 1910 verbliebene Restbetrag mit 99 077,88 M auf das neue Rechnungsjahr übernommen, während nach den vorliegenden Schätzungen und nach den gerichtlichen Entscheidungen etwa 122 907,75 M zu zahlen sein werden. Die Kosten der Enteignung sind bereits früher von Senat und Bürgerschaft bewilligt, so daß es sich jetzt nur darum handelt, die erforderlichen Mittel bereit zu stellen.

Auch bei der Position 12, Erwerb von Grundflächen zur Verbreiterung der Lilienthaler Chaussee, wird ein Fehlbetrag von rund 2800 M eintreten, da einige Entschädigungsbeträge höher ausgefallen sind, als bei Aufstellung des Budgets angenommen war. Auch hier handelt es sich um die Bereitstellung der Mittel, da die Kosten der Enteignung bereits früher von Senat und Bürgerschaft bewilligt sind.

Es werden demnach an Fehlbeträgen entstehen:

1) auf Position 1 rund	M 275 000,—
2) " " 4 etwa	" 24 000,—
3) " " 12 etwa	" 2 800,—

Insgesamt demnach etwa... M 301 800,—

um deren Nachbewilligung auf das Budget der Außerordentlichen Verwendungen, Fonds Regulierung der Baulinien, gebeten wird.

Die Deputation für die Stadterweiterung.

(gez.) **Hildebrand.** (gez.) **J. Lants.**

6. Inventar des Eichamts Bremen.

Die Eichungskommission hat dem Senate unter Überreichung eines Kostenanschlages berichtet, daß für die Einrichtung des neuen Eichamts an der Häschenstraße die folgenden Anschaffungen erforderlich seien:

I. Neue Apparate	M 2800
II. Werkstattinventar	" 1759
III. Mobilien etc.	" 3441

Summa M 8000

Zu den einzelnen Positionen hat sie das Folgende ausgeführt:

Bei den neuen Apparaten unter I des Kostenanschlages handelt es sich um Normalapparate, die als Ersatz und Ergänzung der veralteten Ausrüstung des jetzigen Eichamts erforderlich werden. Die Apparate sind hier nicht erhältlich. Die Preise sind daher nach der Offerte einer Berliner Spezialfirma für derartige Apparate eingestellt worden.

Das Werkstattinventar unter II des Kostenanschlages und einige Mobilien sind im jetzigen Eichamt in brauchbarem Zustande vorhanden, stehen jedoch im Eigentum des Eichmeisters Wenner. Dieser ist bereit, diese Gegenstände dem Staate zum halben Anschaffungswerte, im Durchschnitt gerechnet, käuflich zu überlassen. Es empfiehlt sich, dieses Angebot anzunehmen.

Das unter III des Kostenanschlages aufgeführte Mobiliar muß neu angeschafft werden. Die eingestellten Preise richten sich nach einem Anschlage der Hochbauinspektion.

Da das Eichamtsgebäude voraussichtlich zum 1. April d. J. fertiggestellt sein wird und es wünschenswert erscheint, den Betrieb möglichst bald nach diesem Termine, auf den das Inkrafttreten der neuen Maß- und Gewichtsordnung festgesetzt ist, zu eröffnen, hat die Eichungskommission beantragt, die sich aus dem Kostenanschlages ergebende Gesamtsumme von 8000 M auf das laufende Budget als außerordentliche Ausgabe nachzubewilligen. Der Senat stimmt dem Antrage mit dem Bemerkten zu, daß die Finanzdeputation die Nachbewilligung anheimstellt, und ersucht die Bürgerschaft, ebenfalls zuzustimmen.

7. Neubau der Kaiserbrücke.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, hat über diesen Gegenstand den anliegenden Bericht erstattet. Die nach dem Bericht zunächst erforderlichen Aufwendungen im Gesamtbetrage von 318 400 M, deren Bewilligung von der berichtenden Deputation beantragt wird, bilden einen Teil der Kosten, die durch den Neubau der Kaiserbrücke verursacht und die insgesamt eine solche Höhe erreichen werden, daß es ausgeschlossen erscheint, sie innerhalb der Bauzeit aus laufenden Mitteln zu decken. Der Gesamtaufwand für den Neubau der Kaiserbrücke wird vielmehr zunächst auf den Fonds für außerordentliche Verwendungen anzuweisen und nach den im Jahre 1905 beschlossenen Grundsätzen (Verhdlg. zwischen Senat und Bürgerschaft S. 47 Nr. 2) mit fünf vom Hundert jährlich aus dem laufenden Haushalt zu amortisieren sein. Demgemäß beantragt der Senat, die nach dem Bericht der Baudeputation, Abteilung Straßenbau, zunächst bereit zu stellenden 318 400 M auf das Budget

für außerordentliche Verwendungen Fonds Neubau der Kaiserbrücke zu bewilligen. Mit dieser Abänderung erteilt der Senat den Anträgen der berichtenden Deputation seine Zustimmung und ersucht die Bürgerschaft, ihm hierin beizutreten.

Anlage.

Bericht.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, beehrt sich, inbetreff des geplanten Neubaus der Kaiserbrücke wie folgt zu berichten:

Senat und Bürgerschaft haben unterm 6. Februar und 16. Juni 1909 (Verhdlg. S. 93 und 639) die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, ermächtigt, einen öffentlichen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für den Neubau der Kaiserbrücke auszuschreiben, und zu diesem Zweck den Betrag von 20 000 M bewilligt.

Für das diesem Wettbewerb zu Grunde zu legende Programm war der Beschluß von Senat und Bürgerschaft vom 16. und 19. Juni 1909 (Verhdlg. S. 639 und 681) maßgebend, wonach

- 1) die große Weser unter Anordnung zweier kleinerer Seitenöffnungen an der Schlachte und am Teerhose zwecks Durchführung etwa noch auszuführender längs der Weser laufender Ladestraßen in einem Bogen zu überspannen ist,
- 2) die Fahrbahn der Brücke eine Breite von 9,50 m und jeder Fußweg derselben eine Breite von 3,50 m haben soll, während im Hinblick auf den die Bebauung des Platzes am Separationswerk betreffenden dritten Punkt in das Programm die Forderung aufgenommen wurde, daß von den Bewerbern eine Variante mit Bootshaus einzureichen sei.

Der Wettbewerb war als Ideenwettbewerb behandelt, da es bei dem damaligen Stand der Sache mehr auf Vorschläge ankam, die die Gesamtanordnung betrafen, als auf Einzelheiten, deren Bearbeitung zweckmäßig erst im Rahmen eines in seinen großen Zügen bereits fertiggestellten Entwurfes erfolgt.

Der öffentliche Wettbewerb hat ordnungsmäßig stattgefunden. Der Spruch des Preisgerichtes wurde am 18. Februar v. Js. gefällt. An die Verhandlungen des Preisgerichtes schloß sich eine bis zum 12. März v. Js. während öffentliche Ausstellung der eingegangenen Entwürfe (42 Kennworte) im hiesigen Technikum an.

Das Protokoll über die Verhandlungen des Preisgerichtes ist dem vorliegenden Bericht als Unteranlage 1 beigelegt, so daß inbetreff der Verhandlungen und ihrer Ergebnisse darauf verwiesen werden darf.

Bei der geringen verfügbaren Konstruktionshöhe, die nach unten hin durch die Rücksichten auf die Schifffahrt, nach oben hin durch die niedrige Höhenlage der angrenzenden Straßen bedingt ist, erweist sich eine Brückenordnung, bei der auch die tragenden Hauptteile der Brücke (Hauptträger) unterhalb der Brückentafel sich befinden, als unausführbar. Eine völlig freie Brückenbahn ist daher nach dem aufgestellten Programm nicht zu erreichen. Aus diesem Grunde sehen die preisgekrönten Entwürfe, wie überhaupt fast alle eingereichten Entwürfe, Eisenkonstruktionen vor, deren Hauptträger sich über die Brückentafel erheben.

In der Presse und in verschiedenen Eingaben ist mit Nachdruck dem Wunsch Ausdruck gegeben worden, daß die Brücke mit völlig freier Brückentafel ausgeführt werde und über diese hervorragende Brückenteile vermieden werden sollten. Die hierdurch bezweckten Vorteile würden ästhetischer Art und als solche nicht gering anzuschlagen sein. Vor allen Dingen würde das hiesige Stadtbild mit seinen charakteristischen Uferansichten in ununterbrochenem Zusammenhang in die Erscheinung treten und durch eine hochragende Eisenkonstruktion nicht durchsetzt werden. Die zuständigen Dienststellen sind darum in eine eingehende Prüfung der Frage eingetreten, ob zur Erzielung einer völlig freien Brückenbahn zu empfehlen sei, die bisherige Forderung, daß die große Weser ohne Anwendung von Strompfeilern zu überbrücken ist, fallen zu lassen. Das Ergebnis dieser Prüfung war ein verneinendes, wie aus der als Unteranlage 2 gegebenen Niederschrift zu ersehen ist. Aus den darin entwickelten Gründen ist sowohl für die große als auch für die kleine Weser eine Brückenordnung mit untenliegender Konstruktion, selbst bei Anwendung von Strompfeilern, ohne sehr kostspielige und für die Anbauereien höchst nachteilige Höherlegung der Straßen der anschließenden Stadtteile nicht möglich.

Unteranlage 2.

Bei der kleinen Weser wird man indessen eine die Fahrbahn wesentlich überragende Konstruktion vermeiden können, womit wenigstens teilweise dem beregten Wunsche Rechnung getragen werden kann.

Wenn auch unter geeigneten Verhältnissen einer untenliegenden Brückenkonstruktion der Vorzug zu geben sein würde, so ist damit nicht gesagt, daß die bei der großen Weser nur als hochragende Eisenkonstruktion ausführbare Brückenordnung häßlich wirken wird. Im Gegenteil wird namentlich der in seinen statischen Funktionen so überaus klare Sichelbogen bei schöner Linienführung eine ausgezeichnete Wirkung sichern, wie anderwärts ausgeführte Anlagen bestätigen. Es handelt sich bei der großen Weser um die Überspannung einer nahezu 100 m großen Öffnung in einer einzigen Spannweite, eine Aufgabe, wie sie in Bremen bisher nicht vorgelegen hat und als eine alltägliche nicht zu bezeichnen ist. Diese Aufgabe bedeutet an sich eine großzügige Leistung; eine als Sichelbogen ausgebildete Tragkonstruktion, die frei und leicht die Öffnung überspannt, ist, auch wenn sie sich dabei über die Brückentafel erhebt, ohne weiteres ein Bauwerk, dem Schönheit nicht abzusprechen ist, da sie aus der natürlichen Sachlage ungezwungen entspringt, echt und wahr ist. Weisen doch gerade die besseren unter den eingereichten Entwürfen wenig Architektur auf, ein Beweis, wie sehr die Künstler bestrebt waren, die Schönheit der Brückelinien ungehemmt zur Geltung kommen zu lassen.

Damit erledigen sich nach der sachlichen Seite hin die an den Senat gerichteten und an die Baudeputation überwiesenen Eingaben

- 1) der Abteilung für bildende Künste des Künstlervereins vom 25. März v. Js.,
- 2) der Ortsgruppe Bremen des Bundes Deutscher Architekten vom 18. Juli v. Js.

Der Neubau der Kaiserbrücke muß nach Ansicht der Baudeputation, Abteilung Straßenbau, mit allem Nachdruck in die Wege geleitet werden. Die als durchaus stichhaltig zu bezeichnende Begründung ist in dem als *Unteranlage 3* beigelegten Bericht der Tiefbauinspektion I und in dem zugehörigen Botum der Baudirektion, Abteilung Tiefbau, gegeben. Die vorgeschlagene Art des Vorgehens ist von der Baudeputation eingehend geprüft und als durchaus zweckmäßig befunden worden. Auch ist die Erbauung der Notbrücke bereits zum diesjährigen Sommer der ganzen Sachlage nach als unabweisbar zu bezeichnen. Der als Anlage zum Bericht der Tiefbauinspektion I vorgelegte Entwurf der Notbrücke entspricht allen Anforderungen, die an ein für wenige Jahre bestimmtes Provisorium zu stellen sind und hat auch die Zustimmung aller beteiligten Behörden gefunden.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, beehrt sich somit zu beantragen, daß Senat und Bürgererschaft beschließen wollen, dem Neubau der Kaiserbrücke auf Grund zur Genehmigung noch vorzulegender Entwürfe näher zu treten und ferner die Notbrücke nach dem vorgelegten Entwurf in diesem Jahre auszuführen.

Im einzelnen werden die folgenden Anträge gestellt:

- 1) Für die Ausführung der neuen Kaiserbrücke, soweit die Überbrückung der großen Weser in Betracht kommt, ist der im Ideenwettbewerb mit dem 1. Preis ausgezeichnete Entwurf „Ohne Maske“ zugrunde zu legen.
- 2) Für die Überbrückung der kleinen Weser ist eine Brückenordnung vorzuschreiben, bei der die Hauptträger möglichst wenig über Brüstungshöhe ragen und wobei auch die Fußwege innerhalb der Hauptträger bleiben.
- 3) Die Entwurfsbearbeitung des ingenieurtechnischen Teils der Aufgabe (Grundbau und Eisenkonstruktion) ist der Firma Friedr. Krupp A. G. Alfred Hütte, Rheinhausen-Friemersheim, zum Pauschalpreis von 12 000 M zu übertragen.
- 4) Für Vorarbeiten und Aufwendungen, Bohrungen und sonstige Untersuchungen, Beaufsichtigung und Nachprüfung der Entwürfe usw. werden 13 000 M bewilligt.
- 5) Für die nach dem vorgelegten Entwurf auszuführende Notbrücke wird der Betrag von 293 400 M bewilligt.

Von der für die Notbrücke eingestellten Summe von 293 400 M wird nach Wiederabbruch der Notbrücke durch Übernahme der Rohr- und Kabelleitungen auf Lager ein Betrag wieder eingehen, der sich nach Angabe der Verwaltung der Erleuchtungs- und Wasserwerke auf 38 600 M belaufen wird.

Inbetreff eines Wettbewerbes für die Architektur, sowie des späteren Abbruchs der Kaiserbrücke behält sich die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, besondere Anträge vor.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau.

(gez.) **Rassow.** (gez.) **M. Voettcher.**

Unteranlage 1.

Protokoll über die Verhandlungen des Preisgerichts betr. den Ideenwettbewerb Kaiserbrücke Bremen vom 16.—18. Februar 1911 im Technikum zu Bremen.

An den Verhandlungen nahmen teil:

Am 16. Februar: Die Herren Senator **Weßels** als Vorsitz, Senator **Rassow**, Rechnungsführer **Max Voettcher**, Baudirektor **Gracpel**, Baurat **Suling**, Bauinspektor **Zaleski**, Professor **Mänz** (als Stellvertreter), Baudirektor **Ehrhardt**, Architekt **G. Gildemeister**.

Am 17. Februar: Die Vorgenannten, außerdem Professor **Billing**, Karlsruhe.

Am 18. Februar: Die Vorgenannten, mit Ausnahme von Architekt **Gildemeister**.

Eingegangen waren 42 Entwürfe, die im Lichthof des Technikums ausgestellt sind.

Beim ersten Rundgang schieden wegen Verstöße gegen das Programm, wegen Unvollständigkeit oder wegen offensichtlich zu ungünstiger Einwirkung auf das Stadtbild aus, die Entwürfe:

Nr. 9.	Kennwort: Ponte Rialto.	Nr. 36.	Kennwort: Konstruktion ist Gedanke, Architektur Ausdruck.
" 11.	" Weßerbogen.	" 37.	" Eisen u. Eisenbeton.
" 13.	" Frei.	" 38.	" Freier Blick.
" 21.	" Freie Bahn.	" 39.	" Steinbogen.
" 27.	" Aere Perennius.	" 40.	" Einklang.
" 28.	" Treu und Hold.	" 42.	" Linie.
" 30.	" In Eile.		
" 34.	" Duo in uno.		

Beim zweiten Rundgang schieden aus wegen Mängel in der Architektur oder in der Konstruktion oder wegen Beeinträchtigung des Stadtbildes:

Nr. 2.	Kennwort: Weßerturm.	Nr. 19.	Kennwort: Duß Dich.
" 5.	" Teerhof.	" 23.	" Ein Stadtbild.
" 7.	" Meereswellen.	" 25.	" Neue Art.
" 8.	" Ebbe und Flut.	" 26.	" Stein.
" 12.	" Buten und binnen wagen und winnen.	" 29.	" Doppelfette.
" 14.	" Bierendeel.	" 32.	" Roland d. R.
" 17.	" Weßernize.	" 33.	" Der Weßer Weßen.
" 18.	" Über die Weßer.	" 41.	" Brückenhaus.

Beim dritten Rundgang wurden nach näherer Prüfung weiter ausgeschieden:

Nr. 15. Kennwort: Buten und binnen. Nr. 22. Kennwort: Weferwart.
wagen und winnen. " 31. " In letzter Stunde.

" 20. " Ansgari-Turm. " 35. " Versteifte Kette.

Von den nunmehr verbliebenen 7 Entwürfen kamen für die Prämierung nicht in Betracht:

Nr. 6. Kennwort: Einfach.

" 24. Slicht un fast.

Auf die übrig gebliebenen 5 Entwürfe wurden die für Preise ausgeworfene Summe von 15 000 M wie nachstehend angegeben verteilt:

Nr. 4. Ohne Maske	I. Preis	4 500 M
" 16. Sichelbogen	II. "	3 500 "
" 1. Bremen best	III. "	2 500 "
" 10. Roland	III. "	2 500 "
" 3. Teerhofpfeiler	IV. "	2 000 "

Die Eröffnung der Erkennungsumschläge ergab die nachbenannten Verfasser:

- Nr. 4. Friedr. Krupp A. G. Alfred Hütte, Rheinhausen-Friemersheim.
Prof. Högg, Direktor des Gewerbemuseums, Bremen.
- " 16. Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A. G., Werk Gustavsburg.
Tiefbaugesellschaft von Phil. Holzmann & Co., Frankfurt a. M., und
Architekt Karl Roth, Dresden, Bambergerstraße 21.
- " 1. Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A. G., Gustavsburg,
Tiefbaugesellschaft Phil. Holzmann & Co., Frankfurt a. M.,
Architekten B. D. A. Rich. Janßen & Meenßen, Bremen.
- " 10. Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hütten A. G., Abtl. Dort-
munder Union,
Architekten Bachmann & Pino, Dortmund,
Tiefbauunternehmung F. H. Schmidt & Co., Altona.
- " 3. Aug. Alüne, Dortmund,
Architekten Rudolf Jacobs, Bremen, und
Germann Werner, Bremen.

Es wurde beschlossen, zum Ankauf zu empfehlen die Projekte

Nr. 20. "Ansgari-Turm" und

" 24. "Slicht un fast",

da darin Gedanken und Anregungen enthalten sind, die für die spätere Bearbeitung des endgültigen Entwurfs nutzbar gemacht werden können. Außerdem wurde der Ankauf von

Nr. 21. "Freie Bahn"

empfohlen.

Die Eröffnung der Erkennungsumschläge für die Entwürfe ergab:

- Nr. 20. Louis Gilers, Hannover,
Regierungsbaumeister Ad. Muesmann,
a. D. Robert Kain, Bremen.
- " 21. Abbehusen u. Blendermann, Arch., B. D. A., Bremen.
Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A. G., Werk Gustavsburg,
Philipp Holzmann & Co. A. G., Frankfurt a. M.
- " 24. Brückenbau Glender & Co., Düsseldorf-Benrath,
Tiefbauunternehmung Grün & Bilsinger A. G., Mannheim,
Architekt B. D. A., H. Wagner, Bremen.

Für die Zuerkennung der Preise und für die Vorschläge, betreffend den Ankauf, waren folgende Gründe maßgebend:

Nr. 1. Kennwort: "Bremen best".

Das gewählte Konstruktionsystem, Fachwerkbogen mit Zugband, gibt eine hübsche Linienführung. Die Auflagerpunkte der Träger sind in einer

Nische angeordnet. Die ganze Erscheinung der Brücke, deren Konstruktion in Verbindung mit der gewählten Architektur zeigt für das Städte- und Straßenbild eine durchaus befriedigende Lösung.

Zweckmäßig sind die Grundrißerweiterungen an den Eingängen der Brücke. Die gut abgewogene Massenverteilung, die Anordnung des Bootshaus, sowie die Wahl der einfach gehaltenen Architekturformen sichern eine gute Wirkung dieser Teilausbildung des Brückenentwurfs.

Nr. 3. Kennwort: „Teerhofpfeiler“.

Der Entwurf zeigt in klarer, übersichtlicher Form das gewählte Konstruktionsystem. Die Architektur zeigt einfache gefällige Formen, welche die Gesamtwirkung des Bauwerks vorteilhaft und charakteristisch beeinflussen.

Nr. 4. Kennwort: „Ohne Maske“.

Der Entwurf zeigt in übersichtlicher Art das gewählte Konstruktionsystem. Die statischen Funktionen der Eisenkonstruktion treten in überzeugender Form in die Erscheinung. Dadurch hat der Entwurf den Vorzug, das Ingenieurbauwerk in durchaus charakteristischer Weise zum Ausdruck zu bringen.

Die Architektur in ihrer schlichten, einfachen Durchführung fügt sich vorteilhaft in die Gesamtwirkung des ganzen Brückenbildes ein. Es empfiehlt sich, die Brückeneingänge im Grundriß der Bauanlage weiträumiger zu gestalten, um eine gute Verbindung der Straßen mit der Brücke zu gewährleisten.

Nr. 10. Kennwort: „Roland“.

Das gewählte Konstruktionsystem hat eine gute Linienführung, die für die Gesamtwirkung des Bauwerks günstig ist.

Etwas aufwändig erscheint die Anordnung der Architektur, die in einzelnen Teilen hätte eingeschränkt werden können, ohne die schöne Gesamtwirkung der Anlage zu schädigen.

Besonders anzuerkennen ist die schöne Linienführung der vollwandigen Trägerkonstruktion, wie sie in der Variante dargestellt ist.

Nr. 16. Kennwort: „Sichelbogen“.

Die Anordnung der Bogenkonstruktionen, deren Linienführung in Verbindung mit der Fahrbahn sichert eine ausgezeichnete Wirkung des Gesamtbildes.

Die mit künstlerischem Empfinden gewählte Architektur unterstützt in charakteristischer Weise das Ingenieurbauwerk. Die Einzelformen der Architektur in der einfachen sachlichen Durchführung verdienen große Anerkennung.

Die in der Variante dargestellte Anordnung des Bogensystems der Überbrückung der kleinen Weser hat durch den freien Überblick auf die Umgebung des Bauwerks große Vorzüge.

Nr. 20. Kennwort: „Auszari-Turm“.

Der Vorschlag, durch geeignete Auskragung der Seitenbrücken die Verhältnisse bei der Brücke über die große Weser derart zu gestalten, daß diese im wesentlichen die Vorteile einer Brücke mit Druckwiderlagern aufweist, dabei aber mit geringen Widerlagern auszukommen ist, würde die Schwierigkeiten, die bei der gestellten Aufgabe mit den Druckbögen verbunden sind, wesentlich verringern. Wenn auch die angegebene Idee in den eingereichten Entwurfsstücken nicht erschöpfend dargestellt ist, auch einige Bedenken statischer Art zu beheben sind, so verdient der gemachte Vorschlag doch eine weitere Verfolgung.

Nr. 21. Kennwort: „Freie Bahn“.

Es ist anzuerkennen, daß der Verfasser die Hauptkonstruktion der Brücke soweit unter die Fahrbahn gelegt hat, daß der freie Blick auf die malerische Umgebung des Bauwerks offen bleibt.

Es entstehen ausgezeichnete und charakteristische Linienführungen, die in der großen einheitlichen Durchführung eine monumentale Wirkung des Ingenieurbauwerks sichern.

Der Verfasser hat in großzügiger Auffassung die Materialien — Stein und Eisen — scharf getrennt und dadurch einen vorzüglichen, für das Wesen des Bauwerks erwünschten Gegensatz erzielt.

Die Konstruktion bedingt hohen Aufwand an Material und teure Widerlager. Das vorgeschriebene Durchflußprofil wurde um 18 qm verkleinert. Die Steigungsverhältnisse sind wegen der großen Konstruktionshöhe als ungünstig zu bezeichnen.

Nr. 24. Kennwort: „Sicht un faß“.

Ungünstig ist das Steigungsverhältnis der Anfahrt an der Neustadtseite mit 1:45 bei 51 cm Erhöhung der Straße am Deich. Im übrigen ist der Hauptentwurf bei geringem Eingriff ins Städtebild als gut und gefällig zu bezeichnen. Die einfache und sachliche Behandlung der Architektur ist anzuerkennen. Hervorzuheben ist die freie Bahn für die Überbrückung der kleinen Weser und die ansprechende elliptische Form der Hauptträger.

Bremen, den 18. Februar 1911.

Das Preisgericht.

(gez.) Joh. Friedr. Wessels, Vorsitz.
 (gez.) Nassow.
 (gez.) M. Boettcher.
 (gez.) Graepel.
 (gez.) Ed. Suling.
 (gez.) Ehrhardt.
 (gez.) Mänz.
 (gez.) Billig.
 (gez.) Zaleski.
 (gez.) E. Gildemeister.

Unteranlage 2.

Niederschrift über die Beratungen wegen des Durchflußprofils der im Zuge der Kaiserstraße zu erbauenden Brücke.

Nach mehrfacher Besprechung zwischen den Unterzeichneten ist über die vorstehende Frage das Folgende übereinstimmend festgesetzt worden.

Für die Höhe zwischen dem höchsten schiffbaren Wasserstande und der Fahrbahnunterkante der neu zu erbauenden Brücke im Zuge der Kaiserstraße ist die Höhe der Fahrbahnunterkante der großen Weserbrücke und der neuen kleinen Weserbrücke als maßgebend anzusehen, es dürfen die Fahrbahnunterkanten der neuen Brücken nur um das Maß des Spiegelgefälles tiefer liegen, wenn sie nicht Schiffahrtshindernisse bilden sollen.

Mit Rücksicht auf die Uferverhältnisse innerhalb der Stadt wird in dieser Strecke der Weser noch ein Schiffsverkehr sich abspielen können, wenn auf der Oberweser wegen zu hoher Wasserstände der Verkehr bereits eingestellt ist. Man wird daher berücksichtigen müssen, daß die Lage der Brückentafel über der großen Weser so zu bemessen ist, daß beim höchsten schiffbaren Wasserstande zwei Schleppzüge unter der Brücke sich begegnen können. Wenn auch die kleine Weser unter den jetzigen Verhältnissen erst Strömung erhält, wenn der Werder übersflutet wird, was seit dem Jahre 1881 nicht geschehen ist, so wird doch zu berücksichtigen sein, daß andere Verhältnisse eintreten, wenn mit Rücksicht auf die Kraftausnützung am Wehre

die Herstellung eines Umlaufes durch die kleine Weser sich als wirtschaftlich herausstellen sollte. Man wird also auch auf der kleinen Weser einen Schiffsverkehr bei strömendem Wasser in Erwägung nehmen müssen und dies gebührend zu berücksichtigen haben.

Wenn auch einerseits zugegeben werden kann, daß, wie bei der großen Weserbrücke, bei der Kaiserbrücke Strompfeiler, die eine Öffnung von 60 m im Lichten frei lassen, angewendet werden können, so muß doch andererseits die Bedingung gestellt werden, daß die Unterlante der Fahrbahn nach den Pfeilern hin ein stärkeres Gefälle bekommt, als bei der großen Weserbrücke, um nicht nur das gefahrlose Begegnen zweier Schleppschiffe unter der Brücke zu ermöglichen, sondern auch das Ausdemsteuerlaufen von Schiffen zu gestatten, was vielfach bei stromabfahrenden Oberweserschiffen vorkommt, die nie so fest im Steuer liegen, wie stromaufwärts fahrende Schiffe. Wenn daher für diese Öffnung Zwickel zugestanden werden sollen, so dürfen sie nur ganz klein sein, am besten werden sie ganz vermieden.

Für die beiden Seitenjoche wäre eine Konstruktionsunterlante von $+ 4,70$ zulässig.

Nach den angestellten Ermittlungen wird sich über der großen Weser, selbst bei Annahme einer Pfeilerstellung der großen Weserbrücke entsprechend, eine Konstruktion unter der Fahrbahn nicht ausführen lassen, weil eine nennenswerte Hebung der Straßenoberfläche ausgeschlossen ist. Wenn aber durch die Anwendung von zwei Pfeilern im Strome eine Konstruktion unter der Fahrbahn sich nicht ermöglichen läßt, dann erscheint es im Schiffsverkehrsinteresse zweckmäßig, die Weser an dieser Stelle ohne Strompfeiler zu überbrücken.

Bei der kleinen Weser ist unter Annahme einer Konstruktionsunterlante von $+ 5,65$ in der Mitte und $+ 5,50$ an den Ufern eine Überbrückung durch eine Balkenbrücke, deren Oberlante Brüstungshöhe nicht wesentlich überragt, ausführbar. Hierbei ist zum Vorteil eines ungehinderten Querverkehrs auf der Brücke eine Anordnung der Hauptträger außerhalb der Fußwege möglich. Falls erforderlich, können kleine Zwickel von etwa 2 m Seitenlänge zugelassen werden. Die früher zugelassenen Zwickel von 8 m erscheinen mit Rücksicht auf den möglichen Schiffsverkehr bei strömendem Wasser bedenklich. Eine Konstruktion unter der Fahrbahn läßt sich auch bei der kleinen Weser, wenn auf einen Schiffsverkehr Bedacht genommen wird, bei dem mit einem Begegnen zweier Schleppzüge unter der Brücke gerechnet werden muß, zweckmäßig nicht ausführen.

Es war noch zu erwägen, ob in der großen Weser mit einer engeren Stellung der Strompfeiler oder mit einem einzigen Mittelstrompfeiler auszukommen wäre. Solche Anordnungen sind aber ausgeschlossen, weil mit treibenden Schiffen zu rechnen ist, denen Pfeiler in engerer Stellung oder gar ein Mittelpfeiler im höchsten Grade gefährlich sind. 60 m Pfeilerentfernung wie bei der großen Weserbrücke ist das geringste, was verlangt werden muß.

Das Ergebnis der Besprechung ist danach dahin zusammenzufassen, daß für die Brücke über die große Weser eine Konstruktion unter der Fahrbahn selbst bei Anwendung von Strompfeilern nicht möglich ist, daß bei der Brücke über die kleine Weser ebenfalls eine Konstruktion unter der Fahrbahn nicht ausführbar ist, daß bei dieser jedoch eine die Fahrbahn wesentlich überragende Konstruktion vermieden werden kann durch Anwendung einer Balkenbrücke, weil die angegebenen Konstruktionsunterlanten hierfür genügend tief angeordnet sind und die Straßenoberfläche dort erforderlichenfalls bis zu 20 cm gehoben werden kann, ohne daß für die Straßenanschlüsse erhebliche Schwierigkeiten eintreten.

Bremen, den 4. April 1911.

(gez.) **Büding.** (gez.) **Gracpel.** (gez.) **Einzig.** (gez.) **Zaleski.**

Unteranlage 3.

Bericht der Tiefbauinspektion I.

Anlagen: Zwei Zeichnungen, betreffend die Notbrücke.

Die Mißstände, die die Kaiserbrücke aufweist, haben, wie im Folgenden näher ausgeführt werden soll, einen solchen Umfang angenommen, daß dem Neubau der Brücke mit allem Nachdruck näher getreten werden muß. Nachstehend werden demgemäß Vorschläge inbetreff der in dieser Frage zu ergreifenden Maßnahmen unterbreitet und gleichzeitig der Entwurf zu einer Notbrücke vorgelegt.

Die der Brücke anhaftenden Mißstände bestehen

- 1) in der ungenügenden Gründung der Strompfeiler,
- 2) in dem starken Schwanken der eisernen Überbauten,
- 3) in der abgängigen Beschaffenheit des hölzernen Brückenbelages.

Die Gründung der Strompfeiler, die den ursprünglichen Tiefenverhältnissen der Weser angepaßt ist, ist jetzt, nachdem die Unterweserkorrektur zu einer erheblichen Vertiefung des Stromschlauches geführt hat, eine ungenügende. Die Unterseite der Pfeilerfundamente liegt höher als die Flußsohle. Die Pfeiler werden durch starke Steinpackungen, die durch Versenken eingebracht werden, gegen Unterspülung geschützt. Diese Steinpackungen haben bisher einen ausreichenden Schutz gewährt; doch liegt die Gefahr vor, daß ein besonders starkes Hochwasser die Steine derart in Bewegung bringt, daß die Pfeiler, die zudem auf Sand stehen, bloßgelegt werden. Daß die Steinpackungen in ihrer Lage nicht ganz zuverlässig sind, erweist sich bei den alljährlich hier vorgenommenen Beilungen, die jedesmal Veränderungen in der Umrisslinie der Steinpackungen ergeben und erhebliche Steinmassen zur Nachfüllung erforderlich machen. Diese Zustände, die bei jedem Hochwasser Anlaß zu Besorgnissen geben, machen es besonders wünschenswert, daß an den Neubau der Brücke, die zu den allerwichtigsten Verkehrszügen der Stadt Bremen gehört, geschritten wird.

Was die bekannten starken Schwankungen der eisernen Überbauten anbetrißt, so ist es nur natürlich, daß dieser Mißstand sich immer mehr fühlbar macht und zuletzt ein normales Maß überschreiten kann. Denn die Verkehrsgrößen wachsen ständig sowohl in der Anzahl der Verkehrseinheiten als auch in der Gewichtsgröße der einzelnen Radlasten, wobei der zunehmende Automobilverkehr eine wesentliche Rolle spielt. Es kommt hinzu, daß die Fahrbahn infolge des abgängigen Zustandes des Brückenbelages immer unebener wird und die Stöße der Räder und die sich hieraus ergebenden Schwingungen der Eisenstrukturen häufigere und stärkere werden.

Der aus Balken, einem darüber aufgetragenen Bohlenbelag und auf diesem hergestellten Holzpflaster bestehende Fahrbahnbelaag der Brücke ist an vielen Stellen sehr stark abgängig geworden. Namentlich sind es die Balken und Bohlen, die, wo letztere auf ersteren aufliegen, stellenweise stark angefault sind. Wenn die Brücke noch über dieses Jahr hinaus dem Verkehr erhalten bleiben soll, muß der Belag im Laufe dieses Sommers zu einem beträchtlichen Teil erneuert werden. Es ist nicht genau zu übersehen, welche Kosten mit dieser Ausbesserung verbunden sein würden; jedenfalls würde die Summe von mindestens 50 000 M bestimmt erforderlich werden. Es liegt auf der Hand, daß es nicht vorteilhaft ist, einen solchen oder gar noch höheren Geldbetrag für ein Bauwerk auszugeben, das ohnehin vor dem Abbruch steht, ganz abgesehen davon, daß Ausbesserungen der vorliegenden Art außerordentlich verkehrstörend sind. Es ist bei weitem vorzuziehen, den Neubau der Brücke in die Wege zu leiten und die im Zusammenhange mit diesem erforderliche Notbrücke demnächst zu erbauen, so daß die beträchtlichen Kosten für die Ausbesserung der jetzigen Brückenfahrbahn erspart bleiben.

Bei der Frage des Neubaus ist zu drei Punkten Stellung zu nehmen:

- 1) Wahl des der Ausführung zu grunde zu legenden Brückensystems.
- 2) Beschaffung eines in allen Einzelheiten durchgearbeiteten Entwurfes, so daß hiernach die Bewilligung durch Senat und Bürgerschaft erfolgen und die Ausschreibung der Ausführungsarbeiten vorgenommen werden kann,
 - a. des ingenieurtechnischen Teiles,
 - b. der Architektur.
- 3) Notbrücke.

Der vor etwa einem Jahre zum Austrag gekommene Ideenwettbewerb hat ergeben, daß bei den hiesigen Verhältnissen für die Brücke über die große Weser zweckmäßig nur der eiserne Druckbogen (mit oder ohne Zugband) in Betracht kommt, während für die kleine Weser auch eine Brückenkonstruktion ins Auge gefaßt werden kann, bei der die Hauptträger als Balkenträger mit mäßigen Höhenabmessungen gehalten werden können.

Für die Überbrückung der großen Weser liegt in den beim Ideenwettbewerb preisgekrönten Entwürfen genügend brauchbares Material vor, um danach für die Ausführung einen geeigneten Entwurf aufstellen zu können. Dasselbe gilt für die kleine Weserbrücke nur zum Teil, da das Programm für deren Überbrückung gegenüber dem dem Ideenwettbewerb zu grunde gelegten nachträglich verschärft werden mußte (s. die Niederschrift der zuständigen Beamten vom 4. April v. Js.). Man wird daher bei der Auswahl eines Brückensystems für die kleine Weser zweckmäßig unabhängig von dem im Wettbewerb beschafften Material vorgehen.

Mein Vorschlag geht nun dahin, für die Ausführung, soweit die Überbrückung der großen Weser in Frage kommt, im wesentlichen den mit dem 1. Preis ausgezeichneten Entwurf:

„Ohne Maske“, Verfasser:

- 1) Friedrich Krupp A. G. Alfred Hütte, Rheinhausen-Friemersheim,
- 2) Professor Högg,

zu wählen und auf dessen Grundlage einen in den Einzelheiten bearbeiteten Entwurf aufzustellen. Dieser Entwurf zeichnet sich namentlich durch die Schönheit und Klarheit der der Eisenkonstruktion gegebenen Linienführung aus, worüber im Preisgericht nur eine Stimme herrschte. Hierbei wird es sich empfehlen, zu prüfen, ob und wie weit aus den übrigen preisgekrönten und aus den angekauften Entwürfen einige besonders charakteristische Einzelheiten zweckmäßig übernommen werden können. So sind z. B. im Entwurf „Bremen best“ besonders die Grundrißerweiterungen an den Eingängen der Brücke vorteilhaft, während der Entwurf „Ausgari-Turm“ Vorschläge enthält, die in das Gebiet der Statik fallen und im Falle ihrer Anwendbarkeit Vorteile gewähren können.

Als grundlegend für die Überbrückung der kleinen Weser empfehle ich eine Anordnung ins Auge zu fassen, wobei die zwei Hauptträger als niedrig gehaltene eiserne Balkenträger ausgebildet werden und die beiderseitigen Fußwege innerhalb der Hauptträger bleiben, so daß eine freie Brückenbahn entsteht und das Stadtbild nicht übermäßig durchsetzt wird.

Die Aufstellung eines für die unmittelbare Ausführung geeigneten, in allen Einzelheiten bearbeiteten Entwurfes einschließlich aller mit der erforderlichen Sorgfalt durchgeführten Berechnungen bedeutet bei einem großen Brückenbau der vorliegenden Art eine überaus umfangreiche Arbeit, die ein zahlreiches und ausgebildetes besonderes Personal erfordert. Ich halte es daher nicht für zweckmäßig, die Bearbeitung des speziellen Entwurfes diesseits vorzunehmen. Ich empfehle vielmehr, dem hier vorliegenden Angebot der Firma Fr. Krupp näherzutreten, wonach diese sich er bietet, unter diesseitiger Aufsicht den ingenieurtechnischen Teil des speziellen Entwurfes in allen Teilen zum Preise von 12 000 M. auszuarbeiten. Hierbei würde die bremische Bauverwaltung gegenüber der Firma nicht die geringste Verbindlichkeit in bezug auf die seinerzeitige Vergebung der Ausführung zu übernehmen haben. Das Angebot ist als ein in jeder Hinsicht vorteilhaftes zu bezeichnen. Es rührt von der auch auf dem Gebiete des Brückenbaues hochbewährten Firma, die beim Ideen-

wettbewerb den 1. Preis davongetragen hat und deren Entwurf für die weitere Bearbeitung in erster Linie in Frage kommt. Der Preis von 12 000 M ist ein recht billiger und dürfte die Selbstkosten der Firma nicht übersteigen; andererseits ist er kein so billiger, als daß ohne weiteres von einer Verbindlichkeit gegenüber der Firma die Rede sein könnte. Würden mehrere Firmen mit der Bearbeitung betraut werden, was in ähnlichen Fällen auch wohl geschieht, so würden die Kosten entsprechend wachsen, ohne daß eigentlich besondere Vorteile zu erzielen sind, da bei einem in seinen großen Zügen festgestellten Entwurf hauptsächlich Einzelheiten zu bearbeiten sind, für deren Lösung die einzelnen Firmen wohl durchweg einander ähnliche Normalien haben. Ausschlaggebend dürfte der Umstand sein, daß die Firma Krupp den Entwurf von vornherein unter diesseitiger Aufsicht bearbeiten würde, so daß die Wünsche der Bauverwaltung in allen Stadien der Entwurfsbearbeitung ihre Berücksichtigung finden würden.

Der Entwurf wird seinerzeit Senat und Bürgerschaft zur endgültigen Genehmigung und zur Bewilligung der Baukosten vorzulegen und im Anschluß daran der Ausschreibung der Ausführungsarbeiten zu Grunde zu legen sein. Die Ausschreibung wird zweckmäßig als eine öffentliche behandelt werden.

Wird der Entwurf „Ohne Maske“, wie hier vorgeschlagen, der weiteren Bearbeitung und der Ausführung zu Grunde gelegt, so fragt es sich, ob die zu diesem Entwurf gehörige Architektur beibehalten werden soll. Diese rührt von Professor Högg und ist allerdings als durchaus befriedigend zu bezeichnen. M. E. empfiehlt es sich indessen, sobald der endgültige ingenieurtechnische Teil des Entwurfes in allen Einzelheiten vorliegt, die Architektur zum Gegenstand eines besonderen, wenn auch in kleinerem Rahmen zu veranstaltenden Wettbewerbes zu machen. Ein solches Vorgehen ist darum vorteilhaft, weil ein Wettbewerb bei Zugrundelegung einer bestimmten Brückenform eine Reihe architektonischer Lösungen auf gemeinsamer Grundlage ergeben würde, von denen man die bestzufagende für die Ausführung aussuchen könnte. Es würde dies nach bestem Ermessen auch für den architektonischen Teil der Aufgabe die beste Lösung sichern. Der Wettbewerb würde sich zweckmäßig auf diejenigen Architekten zu beschränken haben, die bei den im ersten Wettbewerb preisgekrönten und angekauften Entwürfen mitgewirkt haben. Diese Architekten sind zum allergrößten Teil in Bremen ansässig. Für Preise scheint mir der Betrag von insgesamt 10 000 M angemessen.

Auch bei Vergebung der Entwurfsbearbeitung, wie sie vorstehend vorgeschlagen wird, werden der Bauverwaltung eigene Kosten erwachsen. Es werden namentlich Bohrungen für die Feststellung des Untergrundes erforderlich werden, auch wird die Beaufsichtigung der Entwurfsarbeiten, ihre Nachprüfung usw. mit Aufwand verbunden sein. Die seinerzeitige Behandlung des architektonischen Wettbewerbes, die öffentliche Ausstellung der Zeichnungen usw. wird ebenso Kosten verursachen. Alles in allem schätze ich die bauseitig in Sachen des Neubaus bis zur Vorlage des endgültigen Entwurfes an Senat und Bürgerschaft noch aufzuwendenden besonderen Kosten auf 13 000 M, so daß die Bearbeitung des ausführungsfertigen Entwurfes im ganzen den vergleichsweise geringen Aufwand von

$$10\,000 + 12\,000 + 13\,000 = 35\,000 \text{ M}$$

erfordern wird.

Es ist nicht zu übersehen, ob die Frage des vom hiesigen Ruderverein Brema geplanten Bootshauses in allernächster Zeit ihre endgültige Klärung finden wird. Die Frage, ob ein Bootshaus vor dem Teerhofpfeiler erbaut werden soll oder nicht, darf m. E. jedoch die Entwicklung der Neubaufrage nicht aufhalten. Es wird sich daher empfehlen, bei dem oben beregten architektonischen Wettbewerb, ähnlich wie dies schon beim Ideenwettbewerb geschehen ist, je einen Entwurf mit und einen Entwurf ohne Bootshaus, letzteres natürlich ohne Einzelbearbeitung, zu verlangen. Auf den ingenieurtechnischen Teil der Aufgabe ist die Frage des Bootshauses ohne wesentlichen Einfluß.

Da die neue Brücke an Stelle der bisherigen Brücke erbaut werden soll, so ist während der Bauarbeiten eine Notbrücke erforderlich. Nach der am Schluß des

vorliegenden Berichtes in betreff der einzelnen Termine gegebenen Skala würde die Notbrücke eigentlich erst gegen April 1914 benötigt werden, so daß ihre Erbauung erst im Laufe des Jahres 1913 erforderlich sein würde. Mit Rücksicht aber auf den Zustand der gegenwärtigen Kaiserbrücke muß dringend empfohlen werden, die Notbrücke bereits in diesem Jahre zur Ausführung zu bringen, wobei u. a. auch in Betracht kommt, daß andernfalls eine weitgehende und kostspielige Ausbesserung des jetzigen Brückenbelags erforderlich wird.

Die Notbrücke muß naturgemäß in unmittelbarer Nähe der jetzigen Brücke errichtet werden. Die Lage oberhalb der jetzigen Brücke ist gewählt worden, weil alsdann der Teerhospfeiler benutzt werden kann und die Zugänglichkeit zum Teerhof, ohne die demnächstige Neubaustelle kreuzen zu müssen, gewahrt bleibt. Der Verkehrszug Kaiserstraße—Große Allee wird einerseits durch Überschnellen nach der Schlachte, andererseits durch Überschnellen nach der Straße am Deich auf die Notbrücke übergeleitet. Die straßenbaulichen Vorkehrungen hierfür lassen sich in einfacher Weise treffen. Ebenso würden die Straßenbahngleise mit zu überführen sein.

Für die Notbrücke ist nach dem auf den beiliegenden zwei Zeichnungen dargestellten Entwurf eine lichte Fahrbahnbreite von 5 m gewählt und sind beiderseitige Fußwege mit je 2,25 m Breite vorgesehen worden. Die Straßenbahn wird zweigleisig angeordnet. Die mit Rücksicht auf Kostenersparnis aufs äußerste beschränkten Maße reichen für ein Provisorium aus. Die Fahrbahnbreite von 5 m setzt voraus, daß die Fuhrwerke sich stets rechts haltend hintereinander im Schritt fahren und auch die Straßenbahnwagen sich mit entsprechender Geschwindigkeit bewegen. Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit, die Straßenbahn zweigleisig anzuordnen. Als mobile Last ist der Berechnung der Hauptträger und der Fußwege der Betrag von 450 kg/qm, der Berechnung der Fahrbahntafel die Radlast von 3,5 t bei 1,5 m Rad- und 2,4 m Achsstand zu Grunde gelegt.

Bei der Längenauteilung der Notbrücke ist von dem Bestreben ausgegangen, die Anzahl der Pfeiler, die hier als Pfahljoche auszubilden sind, nach Möglichkeit einzuschränken, um im Hinblick auf Eisgang, Schifffahrt usw. so wenig Gefahrpunkte als möglich zu erhalten. Dieses Bestreben hat zur Anordnung von vier größeren Öffnungen und zwei kleineren Öffnungen in der großen Weser, sowie von zwei größeren und zwei kleineren Öffnungen in der kleinen Weser geführt. Die kleineren Öffnungen sind an den beiderseitigen Landenden nicht zu vermeiden, weil hier für die Einleitung der Straßenbahngleise eine Verbreiterung der Brücke erforderlich ist, welche die für die größeren Öffnungen verwandte Brückenordnung ausschließt. An der Neustadtsseite, wo das Ufer bis hinauf zur Straßenhöhe als Böschung ausgebildet ist, muß zur Schaffung des erforderlichen Brückenaufslagers, wie aus der Zeichnung ersichtlich, ein hölzernes Bollwerk ausgeführt werden. An der Altstadtseite und am Teerhof werden die Brückenden auf den vorhandenen Ufermauern gelagert.

Für die größeren Öffnungen (27 m Spannweite von Mitte zu Mitte) sind überall in gleicher Weise als Hauptträger aus gängigem Normalprofilisen zusammengesetzte Fachwerkbalkenträger vorgesehen, desgleichen bestehen auch die Quer- und Längsträger aus Normalprofilisen. Die einzelnen Brücken über die größeren Öffnungen erhalten einen oberen Windverband gleichfalls aus Normalprofilisen. Die Verwendung von gängigen Normalprofilen sichert eine billige und gleichzeitig auch schnelle Ausführung. Die Kosten werden bei den in Frage kommenden Spannweiten jedenfalls geringere als bei Verwendung von Holz. Die kleineren Öffnungen sind in einfachster Weise mittels eiserner Doppel-T-Träger überbrückt, die die Brückentafel tragen.

Die Fahrbahn ruht mittels hölzerner Querbalken auf den Längsträgern der Eisenkonstruktion. Für die unteren, mit Längsfugen zu verlegenden Bohlen (Tragbohlen) ist Kiefern- oder Pitchpineholz in Aussicht genommen. Die oberen, quer zu verlegenden Bohlen (Ruhbohlen) müssen, weil dem unmittelbaren Verkehr ausgesetzt, besonders widerstandsfähig sein, so daß hierfür australisches Hartholz gewählt ist. Die Straßenbahngleise ruhen auf den hölzernen Querbalken und unterbrechen den Bohlenbelag.

Die beiderseitigen Fußwege werden zweckmäßig ebenfalls aus einem mit dichten Fugen verlegten Bohlenbelag bestehen. Über den größeren Öffnungen sind die Fußwege außerhalb der Hauptträger ausgefragt.

Die Rohr- und sonstigen Leitungen sind ohne Schwierigkeit unterhalb der Brückentafel unterzubringen.

Die acht Joche bestehen in der üblichen Weise aus Rammpfählen, Holmen, Bangen und Bohlenbekleidung. Zum Schutz der Joche ist vor jedem derselben oberhalb ein als Eisbrecher ausgebildeter und gehörig verzimmerter und mit Eisenschneide versehener Pfahlblock, unterhalb ein Duc d'Albe vorgesehen.

Abgesehen von den Nutzbohlen der Fahrbahn, für die australisches Hartholz angenommen ist, ist für alles Holz das billigere Tannen-, Kiefern- oder Pitchpineholz vorgesehen.

Die Kosten der Notbrücke ausschließlich des seinerzeitigen Wiederabbruchs, sowie ausschließlich der Rohrleitungen, jedoch einschließlich der straßenbaulichen Arbeiten, sind auf 225 000 M zu veranschlagen. Da das Material, namentlich die Eisenkonstruktion, beim Wiederabbruch zum größten Teile voraussichtlich wohlerhalten sein wird, so kann von jener Summe nach Abzug der Abbruchkosten mindestens der vierte Teil als der seinerzeitige Wert bezeichnet werden, der unter Umständen, sei es durch teilweise Wiederverwendung, sei es durch Verkauf, verwirklicht werden kann. Für die Rohrleitungen kommt nach Angabe der Leitungsverwaltungen ein Betrag von

48 200 M	für 2 Gashauptrohre von 600 mm Weite,
9 200 "	" 1 Wasserhauptrohr von 300 mm Weite,
11 000 "	" die elektrischen Kabel sowie für die Anlage einer Brückenbeleuchtung,

zus. . . . 68 400 M,

hinz. Nach Wiederbeseitigung der Anlagen wird das Rohr- und Kabelmaterial auf Lager genommen und wird dieses nach Angabe der Leitungsverwaltung einen Wert von

$$26\,500 + 4600 + 7500 = 38\,600 \text{ M}$$

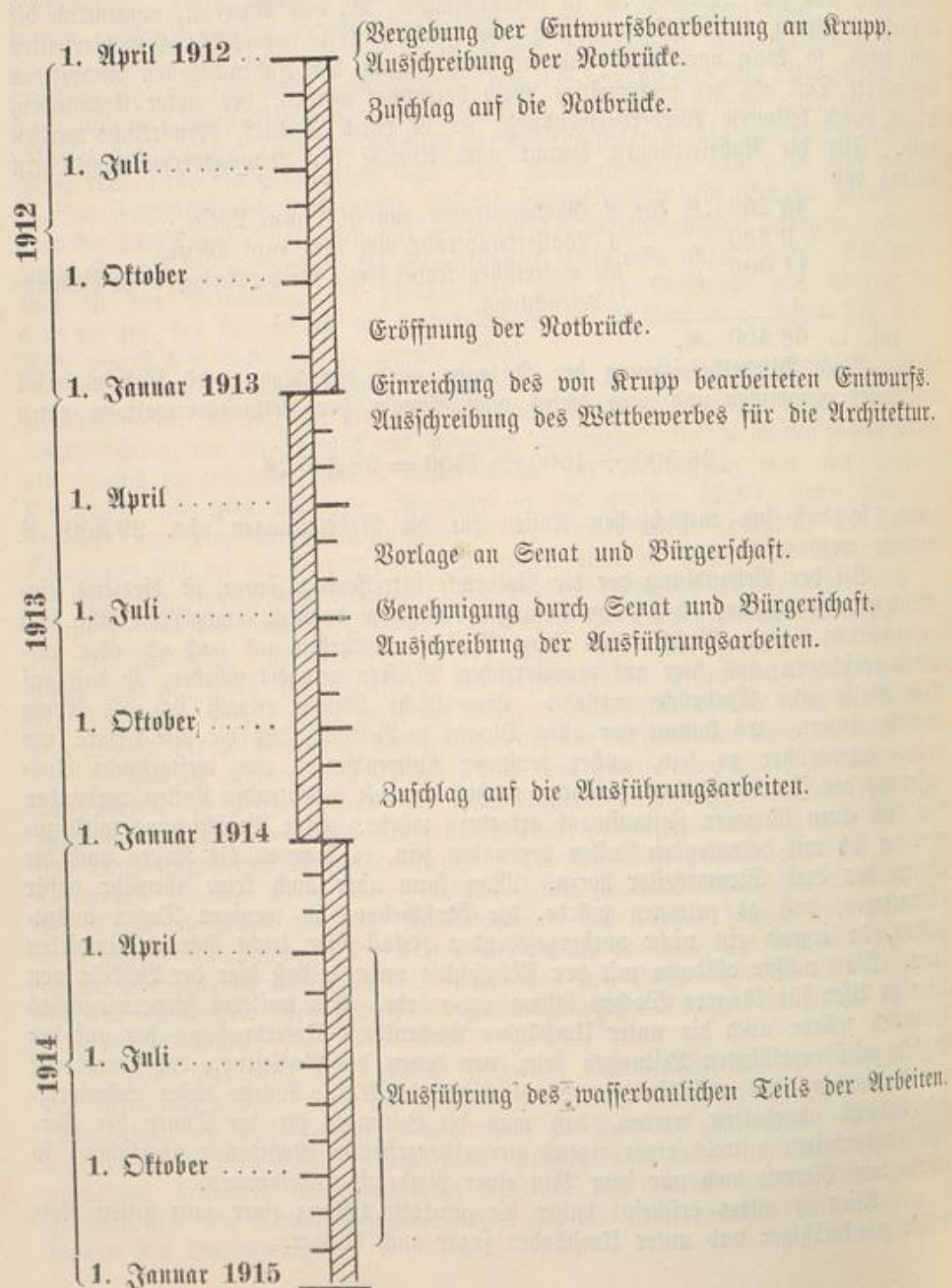
haben, so daß die tatsächlichen Kosten für die Rohrleitungen usw. 29 800 M betragen werden.

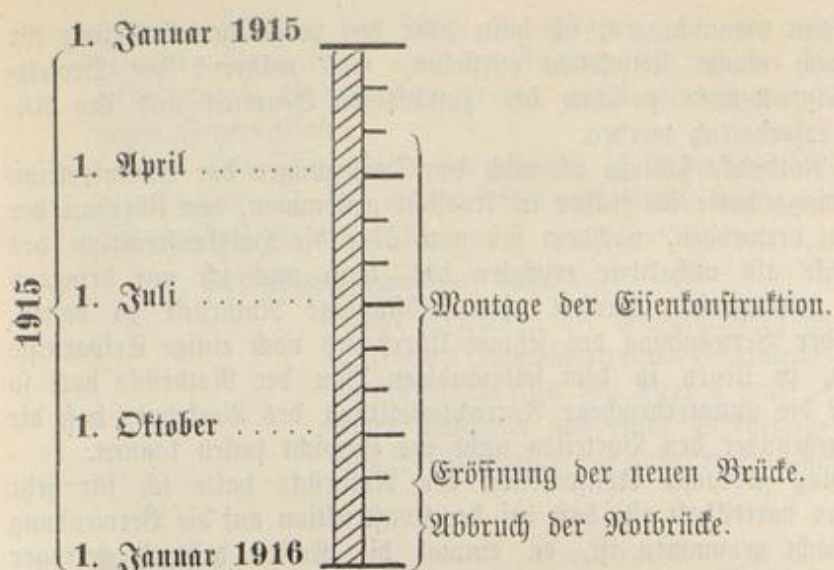
Bei der Behandlung der die Notbrücke betreffenden Frage ist diesseits eingehend geprüft worden, ob sich eine Lösung der Aufgabe dadurch ermöglichen läßt, daß die einzelnen jetzigen Brücken von ihren Pfeilern abgehoben und nach ab- oder aufwärts verschoben und hier auf provisorischen Pfeilern gelagert würden, so daß auf diese Weise eine Notbrücke entsteht. Eine solche Lösung erweist sich als wenig empfehlenswert. Es kommt vor allen Dingen in Betracht, daß die alte Brücke, um weiter verwendbar zu sein, außer sonstigen Aufwendungen eine weitgehende Ausbesserung des Fahrbahnbelags erfahren müßte, die mit bedeutenden Kosten verbunden sein und einen längeren Zeitaufwand erfordern würde. Eine Verschiebung wird zudem an sich mit bedeutenden Kosten verbunden sein, es kommen als Kosten auch die Kosten der drei Strompfeiler hinzu. Man kann aber auch keine Gewähr dafür übernehmen, daß es gelingen würde, die Verschiebung in wenigen Tagen auszuführen, da irgend ein nicht vorherzusehender Zufall hier leicht störend einwirken kann. Man müßte alsdann mit der Möglichkeit rechnen, daß hier der Verkehr von Ufer zu Ufer für längere Wochen lahmgelegt würde. Ein weiteres schwerwiegendes Bedenken würde auch die unter Umständen wochenlange Unterbrechung der auf der Brücke mitübergeführten Leitungen sein, von denen die Gasleitung das Hauptrohr zur Versorgung des rechtsseitigen Stadtgebietes darstellt. Würde dieser Schwierigkeit dadurch abgeholfen werden, daß man die Leitungen für die Dauer der Verschiebungsarbeiten mittels einer eigens hierzu hergestellten Rohrbrücke überführte, so würde man hiermit doch nur dem Bau einer Notbrücke nahekommen.

Alles in allem erscheint daher die gewählte Lösung einer ganz neuen Notbrücke zweckmäßiger und unter Umständen sogar auch billiger.

Inbetriff des Zeitpunktes für den Abbruch der jetzigen Brücke nach Eröffnung der Notbrücke dürfte zurzeit eine Entscheidung auszuheben sein, da noch zu prüfen sein wird, inwieweit die jetzigen Pfeiler im Montagegerüst des Neubaus nützlich sein können. Auch kann in Frage kommen, den Abbruch der alten Eisenkonstruktion der den Neubau ausführenden Firma, die auch das Material zu übernehmen hätte, zu überlassen. Unter Umständen kann somit damit gerechnet werden, daß die jetzige Brücke nach Eröffnung der Notbrücke 1—1½ Jahre in gesperrtem Zustande bestehen bleibt.

Wenn Senat und Bürgerschaft den Neubau der Kaiserbrücke im wesentlichen gemäß den vorstehenden Vorschlägen in nächster Zeit beschließen, so wird sich das Tempo, in dem sich der Neubau mit seinen einzelnen Phasen bis zur Eröffnung der neuen Brücke abspielen wird, unter normalen Verhältnissen schätzungsweise gemäß der nachstehenden Skala, auf die bereits überstehend Bezug genommen ist, gestalten, wobei die Termine sicherheitsshalber recht ausreichend bemessen sind.





Danach dürfte der Eröffnung der neuen Kaiserbrücke zum Herbst 1915 entgegenzusehen sein. Es wird von den Umständen abhängen, ob man die Montagearbeiten eventuell in den Winter 1914/15 verlegt, so daß die Eröffnung der neuen Brücke möglicherweise bereits zum Frühjahr 1915 erfolgen könnte.

Bremen, den 18. Januar 1912.

Die Tiefbauinspektion I.

(gez.) **Zaleski.**

Auch ich halte eine beschleunigte Erneuerung der Kaiserbrücke für durchaus notwendig, da tatsächlich die hölzerne Fahrbahnkonstruktion nicht mehr der Sicherheit des Verkehrs genügt, was um so gefährlicher ist, als wegen des darüber liegenden Pflasters eine ständige Kontrolle des Zustandes nicht möglich ist. Eine gründliche Instandsetzung der Unterlagen würde sehr kostspielig und verkehrstörend sein, sie kann daher für die kurze Zeit des ferneren Bestehens der Kaiserbrücke nicht empfohlen werden.

Die weitere Bearbeitung des Brückenprojektes durch die Firma Friedrich Krupp halte auch ich für sehr zweckmäßig, weil dieses bedeutende Werk für die vorliegenden Aufgaben zweifellos ein hervorragend geeignetes Personal zur Verfügung hat, während die Bearbeitung durch die hiesige Bauverwaltung die Beschaffung eines geeigneten Personals bedingen würde.

Der Vorstand der Bauinspektion I ist durch die laufenden Geschäfte so voll- auf in Anspruch genommen, daß er sich nicht eingehend mit der Entwurfsbearbeitung befassen kann, sondern sich auf eine allgemeine Leitung beschränken muß. Auch von den bei den Tiefbauinspektionen beschäftigten Baumeistern ist keiner soweit abkömmlich, daß er sich ganz der Projektbearbeitung widmen kann. Es wäre also notwendig, einen Ingenieur zu gewinnen, der in der Lage ist, selbständig das erforderliche Projekt zu bearbeiten. Eine solche Hilfskraft würde aber nur gegen ein höheres Gehalt zu gewinnen sein, um so mehr, als es sich um eine vorübergehende Beschäftigung handelt. Selbstverständlich müßte diesem Ingenieur für die zeichnerischen und sonstigen untergeordneten Arbeiten noch ein Hilfspersonal zur Verfügung gestellt werden, es wird daher mit den von Friedrich Krupp verlangten 12 000 M bei der Bearbeitung durch die Bauverwaltung nicht auszukommen sein. Außerdem besteht dann noch die Gefahr eines Mißgriffes in der Wahl des leitenden Ingenieurs.

Wegen der künstlerischen Ausgestaltung der Brücke empfehle ich Beschlußfassung auszusprechen, bis der Entwurf für die eigentliche Brücke vorliegt.

Die allgemeinen Unkosten, welche bei der Projektbearbeitung für den Unterbau der Brücke und die sonstigen Vorarbeiten für den Brückenbau entstehen, lassen sich

nicht einigermaßen genau veranschlagen, ich halte aber den vorgesehenen Betrag für angemessen, zumal auch einige Reisekosten entstehen, weil während der Projektbearbeitung öftere Besprechungen zwischen den zuständigen Beamten und den Angestellten des Werkes erforderlich werden.

Inbetreff der Notbrücke schließe ich mich den Darlegungen der Bauinspektion vollständig an. Allerdings hatte ich früher in Aussicht genommen, den Überbau der jetzigen Kaiserbrücke zu verwenden, nachdem sich nun aber die Holzkonstruktion des Überbaues dieser Brücke als unhaltbar erwiesen hat, kann auch ich nur dringend empfehlen, nach dem vorliegenden Projekt eine selbständige Notbrücke zu bauen. Selbst wenn sich bei der Verwendung des jetzigen Überbaues noch einige Ersparnisse erzielen lassen könnten, so liegen in dem selbständigen Bau der Notbrücke doch so erhebliche Vorteile für die ununterbrochene Aufrechterhaltung des Verkehrs, daß die geringen Ersparnisse gegenüber den Vorteilen nicht ins Gewicht fallen können.

Die in Vorschlag gebrachte Konstruktion der Notbrücke halte ich für sehr zweckmäßig. Besonders vorteilhaft ist, daß bei der Konstruktion auf die Verwendung von Handelsware Bedacht genommen ist, da einmal die Kosten dadurch geringer werden, dann aber auch die Verwertung des bei dem demnächstigen Wiederabbruch der Brücke gewonnenen Materials sehr erleichtert wird.

Die Ausführung einer Notbrücke halte ich für sehr dringlich, weil, wie schon erwähnt, der Zustand der Kaiserbrücke in bezug auf den hölzernen Unterbau der Fahrbahn für den Wagenverkehr bedenklich ist. Es empfiehlt sich aber doch, neben der Notbrücke die Kaiserbrücke möglichst lange bestehen zu lassen, da sie für den Fußgänger- und Straßenbahnwagenverkehr noch einige Jahre ausreicht und somit noch längere Zeit zur Entlastung der Notbrücke dienen kann, was offenbar wünschenswert ist, da alsdann auf der schmalen Notbrücke sich der gewöhnliche Wagenverkehr und der Straßenbahnverkehr gegenseitig nicht behindern, außerdem den Fußgängern mehr Platz gewährt und ein, wenn auch kleiner, Umweg erspart wird.

Zum Schluß bemerke ich noch, daß ich den Entwurf der Notbrücke mit den Herren Oberbandirektor Büding und Baurat Sinzig an Hand der Vorlage besprochen habe und beide Herren nichts einzuwenden gefunden haben.

23. 1. 1912.

Der Baudirektor.
(gez.) Graepel.

8. Bau einer Reitbahn und eines Pferdestalles für das Offizierkorps des Infanterie-Regiments Bremen.

Das Offizierkorps des Infanterie-Regiments Bremen (1. Hanseatisches) Nr. 75 hat beim Senate beantragt, daß staatsseitig auf dem dem Reichsfiskus gehörigen Kasernengrundstücke für die Bedürfnisse des Offizierkorps eine Reitbahn und ein Pferdestall erbaut werden möge gegen eine vom Offizierkorps zu übernehmende Verzinsung und allmähliche Amortisation des Baukapitals.

Der Senat hat kein Bedenken getragen, diesem Antrage näher zu treten, da in ähnlicher Weise auch früher bei dem in Anlaß der Vermehrung der Garnison erforderlich werdenden Kasernenbau verfahren ist (Mitteilung des Senats vom 24. April 1891 S. 289 ff.). Er hat demnach die Baudeputation, Abteilung Hochbau, mit der Aufstellung eines Projekts beauftragt, welches anbei, bestehend in einer Baubeschreibung (Anlage 1), einem Kostenüberschlage (Anlage 2) und einer Zeichnung (Anlage 3) übergeben wird. Die danach auf 29 500 M zu veranschlagenden Kosten erhöhen sich um 500 M durch die vom Offizierkorps gewünschte elektrische Beleuchtung der Reitbahn, so daß eine Gesamtbausumme von 30 000 M in Betracht kommt. Das Offizierkorps hat sich bereit erklärt, die Bausumme mit 4 % jährlich zu verzinsen und innerhalb dreißig Jahre zu amortisieren. Ausweislich des anliegenden

Anlagen 1 u. 2
Anlage 3.

Anlage 4.

Amortisationsplanes (Anlage 4) ist hierzu bis zur Tilgung des Kapitals eine

jährliche Zahlung von 1800 M erforderlich. Die bauliche Unterhaltung des fertig gestellten Baus sowie auch die Ausstattung und der Betrieb muß selbstredend vom Offizierkorps übernommen werden, nicht minder auch die Kosten der Versicherung gegen Feuergefahr.

Das Offizierkorps hat gebeten, bevor die Genehmigung des Kriegsministeriums zur Ausführung des Bauprojekts nachgesucht werde, zunächst die Zustimmung der Bürgerschaft zu erwirken.

Der Senat beantragt daher:

unter Erteilung der Ermächtigung an ihn auf den vorstehend angegebenen Grundlagen einen Vertrag abzuschließen und unter Vorbehalt dieses Abchlusses den Betrag von 30 000 M für die Herstellung einer Reitbahn und eines Pferdestalles für das Offizierkorps auf das Separatbudget der außerordentlichen Verwendungen zu bewilligen.

Anlage 1.

Baubeschreibung.

Die Reitbahn soll auf dem Kasernenhofgrundstücke des Regiments Bremen (Nr. 75) errichtet werden. An die Reitbahn anschließend ist ein Warteraum für Pferde, eine Garderobe und der Pferdestall angeordnet. Dieser bietet in einem größeren Abteil Raum für vierzehn Offizierspferde, während in dem kleineren Abteil drei Pferde des Kommandeurs untergebracht werden können. Jede Stallabteilung soll einen für sich abgeschlossenen Bodenraum zur Unterbringung der Futtervorräte erhalten. Beide Bodenräume sind durch Holztreppe zugänglich gemacht; der über der größeren Stallabteilung und dem Warteraum für Pferde wird durch Lattenverschlüsse mit Türen in die erforderliche Anzahl von Abteilungen zerlegt. In der äußeren Erscheinung schließt sich der Neubau den vorhandenen Bauten an.

Die Reitbahn und der Pferdestall werden aus massivem Mauerwerk auf Betonfundamenten hergestellt; für die Dampfwände und den Giebel des Pferdestalles ist ausgemauertes Fachwerk vorgesehen. Die $\frac{1}{2}$ Stein starken Wände und die Pfeilervorlagen der Reitbahn werden mit Zementmörtel gemauert.

Der Pferdestall wird mit einem dauerhaften massiven Fußboden versehen, die Decke ist als Holzbalkendecke mit Einschub und Dielung herzustellen. Das Dach der Reitbahn und des Pferdestalles soll mit Teerpappe gedeckt werden. Die Reitbahn und die Stallabteilungen werden mit Lüftungsschloten versehen. Die Ställe erhalten eine Be- und Entwässerungsanlage.

Eine Dunggrube von etwa 10 cbm Inhalt ist neben der vorhandenen vorgesehen.

Die Baukosten stellen sich nach dem beifolgenden Kostenüberschlage, bei einem Einheitspreis für das Kubikmeter umbauten Raumes von 6 M bei der Reitbahn, von 10 M bei dem Warteraum und der Garderobe und von 12,50 M bei dem Pferdestall einschließlich Dunggrube, auf 29 500 M.

Bremen, den 15. Dezember 1911.

Die Hochbauinspektion I.

(gez.) **Ohnesorge.**

Einverstanden.

Die Baudirektion, Abteilung Hochbau.

18. 12. 11.

gez. **Chrhardt.**

Anlage 2.**Kostenüberschlag**

zum Neubau einer Reitbahn und eines Pferdestalles für das Offizierkorps des Regiments „Bremen“ (Nr. 75) auf dem Kasernenhofgrundstücke.

Bemerkung: Die cbm des umbauten Raumes sind nach den Bestimmungen über die Berechnung der bebauten Grundfläche und des Rauminhaltes von Hochbauten des „Bremischen Staates“ ermittelt.

Position	Vorderzüge	Bezeichnung der Gegenstände	Geldbetrag	
			im einzelnen M	im ganzen M
		Reitbahn.		
		Grundfläche $25,24 \cdot 12,24 + (14 \cdot 0,26 + 2 \cdot 0,13) \cdot 0,51 + 4 \cdot 0,13 \cdot 0,38 = 311,13$ qm.		
		Die Höhe beträgt (von Oberkante Bankett bis Oberkante Mauerwerk der Längsseiten) 5,50 m, mithin $311,13 \cdot 5,50 = 1711,22$ cbm.		
1	1711,22	cbm umbauter Raum	6	10 267
		Barteraum und Garderobe.		
		Grundfläche $4,75 \cdot 10,26 = 48,74$ qm.		
		Die Höhe (wie oben) beträgt 5,90 m, mithin $48,74 \cdot 5,90 = 287,57$ cbm.		
2	287,57	cbm umbauter Raum	10	2 875
		Pferdestall.		
		Grundfläche $19,63 \cdot 10,26 = 201,40$ qm.		
		Die Höhe (wie oben) beträgt 5,90 m, mithin $201,40 \cdot 5,90 = 1188,26$ cbm.		
3	1188,26	cbm umbauter Raum	12	14 853
4		Für Be- und Entwässerung		500
5		Für Ausführung der Dunggrube, für Unvorhergesehenes und zur Abrundung		1 003
		Gesamtsumme M		29 500

Aufgestellt Bremen, den 15. Dezember 1911.

Die Hochbauinspektion I.

J. B.

Dhucjorge.

Gepprüft in der Baudirektion.

Bremen, den 16. Dezember 1911.

E. A. Maist,
Regierungsbaumeister.

Anlage 4.

Amortisationsplan

für 30 Jahre

4% Zinsen.
2% Amortisation.

Zahlungs- termin	Kapital- schuld		Zinsbetrag 4%		Amortisation				Jährliche Gesamt- zahlung 6%		Bleibende Kapitalschuld	
	M	S	M	S	2%	Zinssparnis	zusammen		M	S	M	S
1. Jahr . . .	30 000	—	1 200	—	600	—	600	—	1 800	—	29 400	—
2. " . . .	29 400	—	1 176	—	600	24	624	—	1 800	—	28 776	—
3. " . . .	28 776	—	1 151 04	—	600	48 96	648 96	—	1 800	—	28 127 04	—
4. " . . .	28 127 04	—	1 125 08	—	600	74 92	674 92	—	1 800	—	27 452 12	—
5. " . . .	27 452 12	—	1 098 08	—	600	101 92	701 92	—	1 800	—	26 750 20	—
6. " . . .	26 750 20	—	1 070 01	—	600	129 99	729 99	—	1 800	—	26 020 21	—
7. " . . .	26 020 21	—	1 040 81	—	600	159 19	759 19	—	1 800	—	25 261 02	—
8. " . . .	25 261 02	—	1 010 44	—	600	189 56	789 56	—	1 800	—	24 471 46	—
9. " . . .	24 471 46	—	978 86	—	600	221 14	821 14	—	1 800	—	23 650 32	—
10. " . . .	23 650 32	—	946 01	—	600	253 99	853 99	—	1 800	—	22 796 33	—
11. " . . .	22 796 33	—	911 85	—	600	288 15	888 15	—	1 800	—	21 908 18	—
12. " . . .	21 908 18	—	876 33	—	600	323 67	923 67	—	1 800	—	20 984 51	—
13. " . . .	20 984 51	—	839 38	—	600	360 62	960 62	—	1 800	—	20 023 89	—
14. " . . .	20 023 89	—	800 96	—	600	399 04	999 04	—	1 800	—	19 024 85	—
15. " . . .	19 024 85	—	760 99	—	600	439 01	1 039 01	—	1 800	—	17 985 84	—
16. " . . .	17 985 84	—	719 43	—	600	480 57	1 080 57	—	1 800	—	16 905 27	—
17. " . . .	16 905 27	—	676 21	—	600	523 79	1 123 79	—	1 800	—	15 781 48	—
18. " . . .	15 781 48	—	631 26	—	600	568 74	1 168 74	—	1 800	—	14 612 74	—
19. " . . .	14 612 74	—	584 51	—	600	615 49	1 215 49	—	1 800	—	13 397 25	—
20. " . . .	13 397 25	—	535 89	—	600	664 11	1 264 11	—	1 800	—	12 133 14	—
21. " . . .	12 133 14	—	485 33	—	600	714 67	1 314 67	—	1 800	—	10 818 47	—
22. " . . .	10 818 47	—	432 74	—	600	767 26	1 367 26	—	1 800	—	9 451 21	—
23. " . . .	9 451 21	—	378 05	—	600	821 95	1 421 95	—	1 800	—	8 029 26	—
24. " . . .	8 029 26	—	321 17	—	600	878 83	1 478 83	—	1 800	—	6 550 43	—
25. " . . .	6 550 43	—	262 02	—	600	937 98	1 537 98	—	1 800	—	5 012 45	—
26. " . . .	5 012 45	—	200 50	—	600	999 50	1 599 50	—	1 800	—	3 412 95	—
27. " . . .	3 412 95	—	136 52	—	600	1 063 48	1 663 48	—	1 800	—	1 749 47	—
28. " . . .	1 749 47	—	69 98	—	600	1 130 02	1 730 02	—	1 800	—	19 45	—
29. " . . .	19 45	—	— 78	—	19 45	—	19 45	—	20 23	—	—	—
			20 420 23		16 819 45	13 180 55	30 000	—	50 420 23			

Bremen, den 24. Januar 1912.

Die Generalkasse.

(gez.) E. Nolwen,

Direktor.

9. Vergrößerung des Gefängnisses, Neubau eines Buchtthauses in Oslebshausen.

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

Anlage.

Bericht.

Nachdem seit längerer Zeit über die Verhältnisse im Gefangenhause, das bekanntlich sowohl als Gerichts- wie als Polizeigefängnis dient, Klage geführt worden war, hat die unterzeichnete Deputation schon im Jahre 1907 (Verhdlg. S. 1238 ff.) einen eingehenden Bericht erstattet, der sich auf genaue Untersuchungen des Hauses durch den Direktor der Strafanstalt und die Hochbauinspektion I stützte. Inhalt dieses Berichts wurde beantragt, im Hinblick auf den baulichen Zustand und die Einrichtung des Gefangenhauses von größeren baulichen Änderungen und Verbesserungen abzusehen, dagegen sich mit der Errichtung eines Neubaus einverstanden zu erklären, der, wie das jetzige Gefangenhause, zunächst ebenfalls als Gerichts- und als Polizeigefängnis zu dienen hätte. Gleichzeitig war darauf hingewiesen worden, daß beim Anwachsen der bremischen Bevölkerung mit einer Steigerung der Zahl der Polizeigefangenen gerechnet werden müsse; von ihnen werde daher später das zu erbauende Haus ausschließlich in Anspruch genommen werden, und es werde dann für anderweite Unterbringung der zu kürzeren gerichtlichen Strafen verurteilten Personen zu sorgen sein. Auf diese endgültige Bestimmung des Neubaus als reines Polizeigefängnis war deshalb, den Anträgen der berichtenden Deputation entsprechend, von der Baudeputation, Abteilung Hochbau, schon bei Aufstellung eines vorläufigen Entwurfs weitgehende Rücksicht genommen; es wurde ferner, was die Lage betrifft, eine nahe räumliche Verbindung mit dem Polizei- und Gerichtshause dringend empfohlen, und deshalb als Platz der hintere Teil der an der Buchtstraße Nr. 7, 8, 9 und 11 belegenen Grundstücke, nebst einigen damit in Verbindung stehenden Grundstücken in Vorschlag gebracht.

Während der Senat den Anträgen der Deputation beigetreten war, erkannte die Bürgerschaft in ihrem Beschlusse vom 18. Dezember 1907 (Verhdlg. S. 1321) zwar auch das Bedürfnis für den Neubau eines Polizei- und Gerichtsgefängnisses an, sie lehnte aber den Ankauf der bezeichneten Grundstücke als viel zu teuer für diesen Zweck ab, worauf die berichtende Deputation vom Senat beauftragt wurde, neue Vorschläge zu machen.

Bei ihrer dementsprechend vorgenommenen erneuten Prüfung ist die Deputation davon ausgegangen, daß zwar die Lage eines neuen Polizei- und Gerichtsgefängnisses in der Nähe des Polizei- und Gerichtshauses wünschenswert sei, daß die Platzfrage in dieser Hinsicht aber nur dann wesentlich sei, wenn es beliebt werde, den Neubau in ganz unmittelbare Nähe des Gerichts- und namentlich des Polizeihauses zu bringen, so daß eine direkte Verbindung möglich sei, da sich andernfalls die eingehend dargelegten sachlichen Vorzüge einer solchen Lösung (Wegfall oder wesentliche Verringerung des Gefangenentransports über die Straßen, Vereinfachung und Beschleunigung namentlich bei der Aburteilung der Polizeigefangenen) nicht erreichen lassen würden; auch werde es nur dann möglich sein, einen, mit erheblichen Ersparnissen verbundenen, einheitlichen Betrieb bei der Verwaltung des Gefangenhauses und des an der gegenüberliegenden Seite der Buchtstraße belegenen Untersuchungsgefängnisses durchzuführen. Alle diese Vorteile wogen nach der Ansicht der Deputation die Mehrkosten reichlich auf, die, worüber von Anfang an kein Zweifel herrschte, im Verhältnis zu anderen Plätzen mit dem Erwerb der erforderlichen Grundstücke in der Buchtstraße verknüpft sein würden. Wurde dagegen auf diese Vorteile kein entscheidendes Gewicht gelegt, so war es dann von untergeordneter Bedeutung, ob das neue Gefangenhause in etwas größerer oder geringerer Entfernung vom Gerichts- und Polizeihause errichtet werde. Die Deputation hat danach verschiedene ihres Erachtens an sich geeignete Grundstücke in Vorschlag gebracht, wobei sie selbst sich für das dem Staate gehörende Areal zwischen Schulstraße, Neustadts-Contrescarpe und projektierte Brückenstraße erklärte, sofern, was die Deputation in erster Linie wieder-

holt beantragte, nicht doch noch auf den Platz an der Buchstraße zurückgegriffen werden sollte. Zu demselben Ergebnis gelangte später die zur Prüfung der Vorlage von der Bürgerschaft aus ihrer Mitte gewählte Kommission. Von der Bürgerschaft wurden aber auch diese Anträge abgelehnt, und die Deputation war damit vor die Frage gestellt, ob sie von ferneren Anträgen bis auf weiteres überhaupt Abstand nehmen, und es betreffs Unterbringung der mit kleineren gerichtlichen Strafen belegten Personen und der Polizeigefangenen vorläufig bei dem gegenwärtigen Zustand belassen wolle.

In ihrem Beschlusse vom 18. Dezember 1907 hatte die Bürgerschaft, wie oben schon bemerkt, das Bedürfnis für den Neubau eines Polizei- und Strafgefängnisses zum Ersatz für das Gefangenhaus am Ostertor anerkannt. Bei den späteren Verhandlungen ist allerdings von einem Herrn bemerkt worden, daß das Gefangenhaus jetzt besser in Stand gehalten werde als früher, wie denn auch die alljährlichen Aufwendungen in baulicher Hinsicht nur unerheblich seien. Demgegenüber ist aber hervorzuheben, daß die Behörde im Hinblick auf die von ihr als sicher angenommene demnächstige Verlegung des Gefangenhauses selbstverständlich davon absehen mußte, mehr als unbedingt notwendig für die Instandhaltung des Hauses zu verausgaben. Namentlich aber ist, unter Bezugnahme auf die früheren Berichte des Strafanstaltsdirektors Fliegenschmidt und der Hochbauinspektion I, daran zu erinnern, daß die Raumverhältnisse im Detentionshause für dessen doppelte Zweckbestimmung als Gerichts- und als Polizeigefängnis nach wie vor völlig unzulänglich sind. Nach den, an Hand der Grundrisse gemachten Aufstellungen und Berechnungen bietet das Haus, wenn von dem fast vollständig unter der Erdoberfläche liegenden und für den Aufenthalt von Menschen, selbst für kurze Zeit, durchaus ungeeigneten Zellen im Kellergechoß abgesehen wird, zulässigerweise bei Belegung lediglich mit Polizeigefangenen im Erdgeschoß Raum für 27, im Obergeschoß für 45, zusammen 72 Personen. Bei Verwendung des Hauses als Polizei- und Gerichtsgefängnis lassen sich im Erdgeschoß, wie bemerkt, 27 Polizeigefangene, im Obergeschoß 26 gerichtlich bestrafte Personen, im ganzen also 53 Personen einigermaßen einwandfrei unterbringen. Die tatsächliche Belegung des Hauses ist aber regelmäßig, wie sich aus den anliegenden Tabellen ergibt, eine weit ^{Unteranlagen 1 u. 2.} stärkere gewesen, obgleich, einer Anregung des Strafanstaltsdirektors gemäß, schon seit längerer Zeit alle gerichtlich bestrafte Jugendlichen nach Oslebshausen verwiesen wurden. Zu ermöglichen war diese Ausnutzung, um ein gänzlich unzulässiges Zusammenlegen ungeeigneter Elemente zu vermeiden, nur dadurch, daß eine größere Zahl von Personen, so am 16./17. November 1911 23, darunter ausnahmsweise auch zwei gerichtlich bestrafte, in den Kellerräumen untergebracht waren.

Aus den vorstehenden Erwägungen ist die Deputation bei ihren erneuten Beratungen zu dem Resultat gelangt, daß, wenn, wie nach den wiederholten Beschlüssen der Bürgerschaft anzunehmen ist, auf deren Zustimmung zur Erbauung eines neuen Gerichts- und Polizeigefängnisses in der Stadt Bremen auch künftig bis auf weiteres nicht gerechnet werden kann, die jedenfalls erforderliche und dringliche Änderung der Verhältnisse im Detentionshause am besten dadurch zu erreichen sei, daß die gerichtlich Bestraften ganz daraus entfernt und sämtlich in der Strafanstalt untergebracht werden, so daß das Gefangenhaus zwar künftig weiter benutzt wird, aber ausschließlich als Polizeigefängnis zu dienen hat.

Nach dem Gange der Verhandlungen in der Bürgerschaft zu urteilen, sind für die Ablehnung der früher gestellten Anträge in erster Linie finanzielle Gründe leitend gewesen. Außerdem wurde aber von mehreren Stellen namentlich auch darauf hingewiesen, es lasse sich zurzeit nicht übersehen, ob und wie lange das Gerichtshaus seinen jetzigen Zwecken vollständig genügen werde; es sei mit der Möglichkeit zu rechnen, daß eine Verlegung der Strafgerichte und deren Unterbringung in einem besonderen Gebäude (abgesehen vielleicht vom Schwurgericht) erforderlich werde, in welchem Falle auch die Erbauung eines neuen Untersuchungsgefängnisses erfolgen müsse, während das jetzige dann für andere Zwecke frei würde, so daß es z. B. als Polizeigefängnis dienen könne.

Diesen Ausführungen trägt der jetzt von der Deputation eingenommene Standpunkt Rechnung, insofern danach das dem Polizeihause nahe belegene Detentionshaus bis auf weiteres als Polizeigefängnis erhalten bleiben soll, ohne daß der Entscheidung, ob und wo ein solches künftig zu erbauen sei, vorgegriffen wird.

Es könnte die Frage aufgeworfen werden, ob nicht außer den gerichtlich bestraften Jugendlichen, die, wie oben bemerkt, in Gemäßheit des von dem Strafanstaltsdirektor erstatteten Berichts bereits sämtlich in Oslebshausen ihre Strafen verbüßen, auch alle übrigen gerichtlich Bestraften, die zurzeit auf das Gefängnis angewiesen sind (nämlich die mit Haftstrafe und die mit Gefängnisstrafe bis zu zwei Monate bestraften), oder ein erheblicher Teil derselben in der jetzt vorhandenen Gefängnisabteilung (legten), oder ein erheblicher Teil derselben in der jetzt vorhandenen Gefängnisabteilung untergebracht werden könnten. Zwar ist dort regelmäßig nicht die ganze Zahl der Zellen besetzt. So waren um Mitte November 1911 245 Gefängnissträflinge vorhanden, während die äußerste Belegungsziffer, lediglich nach der Zahl der vorhandenen Räume berechnet, 304 ist. Allein es ist auch, zumal im Hinblick auf die zu längeren Strafen verurteilten, unbedingt geboten, daß in der Gefängnisabteilung stets eine nicht ganz geringe Zahl von Plätzen frei und disponibel sein muß, wenn nicht in der Strafanstalt ebenfalls große Mißstände entstehen sollen. Nur dadurch läßt sich der Notwendigkeit, ungeeignete Elemente zusammenzulegen, einigermaßen wirksam vorbeugen, was schon jetzt schwer erreichbar ist, und ganz unausführbar sein würde, wenn eine weitergehende Differenzierung der Gefangenen bei der Strafvollstreckung eine genauere Scheidung der erstmalig bestraften, besserungsfähigen einerseits, und der übrigen, insbesondere der vielfach vorbestraften Elemente andererseits, wie sie der vom Reichsjustizamt veröffentlichte Entwurf zu einem Deutschen Strafgesetzbuche vorsieht, den Bundesstaaten zur Pflicht gemacht wird. Auch hiervon ganz abgesehen ist aber die wirkliche Belegungsmöglichkeit der Strafanstalt, wie in dem anliegenden Berichte des Direktors eingehend und überzeugend dargelegt ist, eine wesentlich geringere, und es bedarf, um sämtliche gerichtlich Bestrafte einwandfrei in Oslebshausen unterzubringen, einer erheblichen Vergrößerung der Anstalt.

Beim Ausbau des Erdgeschosses des Gefängnisflügels zu Einzelzellschläfzellen (Verhdln. 1905 S. 65 ff., 1906 S. 67 ff.) ist im Kreise der Deputation bereits erwogen worden, daß, im Fall ein weiteres Raumbedürfnis hervortrete, die jetzige Anstalt, also einschließlich des Zuchthausflügels, ganz als Gefängnis eingerichtet und benutzt, dagegen für die mit Zuchthaus Bestraften ein dem voraussichtlichen Bedürfnis entsprechender Neubau hergestellt werden möge. Der jetzige Zuchthausflügel bietet Raum für 188 Gefangene. Er würde sich daher, wenn er mit zur Gefängnisabteilung gezogen würde, äußerstenfalls und wieder lediglich nach den vorhandenen Räumen gerechnet, im ganzen $304 + 188 = 492$ Gefängnissträflinge in Oslebshausen unterbringen lassen, während in Wirklichkeit auch diese Zahl unter Berücksichtigung der Ausführungen im Berichte des Strafanstaltsdirektors eine erhebliche Einschränkung erleidet.

Um einen richtigen Vergleich zu gewinnen, ist nun geprüft worden, welche Kosten durch den Neubau eines Zuchthaus entstehen würden, und ferner, ob und wie, sowie mit welchen Kosten auf andere Weise sich in gleichem Maße eine Vergrößerung der Gefängnisabteilung unter Beibehaltung der gegenwärtigen Zuchthausabteilung herbeiführen lassen würde.

Nicht in Betracht gezogen werden konnte eine einfache Verlängerung des Gefängnisflügels nach Norden, da sie nur eine mäßige und nicht genügende Vermehrung der Zellen schaffen würde, wenn nicht die schon jetzt an der zulässigen Grenze angelangte Übersichtlichkeit über die Korridore völlig verloren werden soll.

Dagegen ist betreffs folgender Vorschläge eine eingehende Prüfung durch die Baudeputation, Abteilung Hochbau, veranlaßt worden.

- a. Vergrößerung des jetzigen Gefängnisflügels durch einen am südlichen Ende oder in der Verlängerung des Mittelbaus nach Osten rechtwinklig einzubauenden Querflügels;
- b. Umbau der Weiberanstalt zu einem Zuchthause für Männer und Erbauung einer neuen Weiberanstalt.

Was den letzteren Vorschlag betrifft, so ist er in der Deputation nicht weiter verfolgt worden, als sich durch Bearbeitung dieses Projekts durch die Hochbauinspektion I ergeben hatte, daß die Kosten des Umbaus der jetzigen, für 70 Personen berechneten, Weiberanstalt zu einem Zuchthaus für Männer nach einem vorläufigen Überschlage 278 000 M., die Kosten des Neubaus einer Weiberanstalt für die nach den bisherigen Erfahrungen voraussichtlich genügende Zahl von 51 Personen 221 000 M. betragen würden. Eines näheren Eingehens auf dieses Projekt glaubt sich die Deputation danach enthalten zu können.

Dagegen legt die Deputation die beiden, von der Hochbauinspektion I aufgestellten Projekte eines Zuchthausneubaus und eines Anbaus an den gegenwärtigen Gefängnisflügel Senat und Bürgerschaft hierneben zur Prüfung vor.

Die Kosten eines Zuchthausneubaus für 190 Gefangene, wie sie im jetzigen Zuchthausflügel untergebracht werden können, stellen sich, je nachdem mit oder ohne Untergeschoß gebaut wird, auf 412 000 M. oder 403 000 M., sie ermäßigen sich aber vorläufig auf 370 000 M., wenn man sich, was nach den seitherigen Erfahrungen bis auf weiteres genügt, zunächst auf ein für 157 Gefangene berechnetes Haus beschränkt, bei dem jedoch die spätere Erweiterungsmöglichkeit sofort ins Auge gefaßt wird.

Für einen Erweiterungsbau oder Anbau an den jetzigen Gefängnisflügel sind die Kosten von der Hochbauinspektion auf 311 000 M. berechnet.

Trotz dieser nicht unerheblichen Kostendifferenz hat sich die Deputation auf Grund wiederholter, eingehender Prüfung in ihrer Mehrheit für das Projekt eines Zuchthausneubaus entschieden. Wenn auch durch den Anbau eines Querflügels ebenfalls dem gesteigerten Raumbedürfnisse genügt werden könnte, so ist doch zu bedenken, daß der neue Querflügel bis auf 2,75 m Entfernung an die Grenzmauer heranrücken würde; er würde ferner in unerwünschter Nähe zur Weiberanstalt liegen, die neue Krankenanstalt und ebenso die Arbeitsbaracke wesentlich beeinträchtigen, das äußere Ansehen der Gesamtanstalt verschlechtern und die Übersichtlichkeit des Anstaltsgeländes aufheben, zumal, um die nötige Zahl von Zellen zu gewinnen, keinerlei Lager Räume zc. in dem Flügel untergebracht werden können und daher die Anlage eines weiteren Schuppens auf dem Hofe unvermeidlich wäre. Gegen diese Lösung spricht ferner die empfindliche Störung des Gefängnisbetriebes während der Bauzeit; außerdem würden eine große Zahl von Zellen in dem vorhandenen und im neuen Flügel in erheblicher Nähe rechtwinklig zu einander liegen, so daß sie einen schwer zu kontrollierenden Verkehr der Gefangenen ermöglichen würden, wenn nicht, was aber hygienisch kaum statthaft wäre, durch besondere Einrichtungen die Zellenfenster nach außen abgeschlossen werden sollen.

Besonders hinzuweisen ist nochmals auf die eventuell eintretende Schädigung der eben erst errichteten Arbeitsbaracke, sowie namentlich der mit einem Kostenaufwande von ca. 41 000 M. erbauten Krankenanstalt. Der letzteren würde der neue Flügel die Südsonne so gut wie völlig fern halten, während die Baracke nach dem Erachten des Direktors überhaupt nicht an der jetzigen Stelle bleiben könnte, sondern mit einem voraussichtlichen Kostenaufwande von 8000 M. an eine andere Stelle verlegt werden müßte. Da sie aber der Sicherheit wegen in erheblichem Abstände von der Umwehrungsmauer bleiben muß, so würde die Übersicht über den Hof zweifellos aufs äußerste geschädigt werden oder ganz verloren gehen.

Abgesehen hiervon ist die Deputation aber auch der Ansicht, daß da unter allen Umständen sehr bedeutende Kosten aufgewendet werden müssen, der gegenwärtige Anlaß nicht unbenutzt bleiben dürfe, um durch völlige Trennung des Zuchthauses von der Gefängnisabteilung einen Zustand zu schaffen, wie er in den vom Bundesrat am 6. November 1897 für den Vollzug gerichtlich erkannter Strafen aufgestellten Grundsätzen als Norm für die Einrichtung der Strafanstalten und für einen ordnungsmäßigen Strafvollzug aufgestellt ist.

Wegen des von der Hochbauinspektion I entworfenen Projekts ist der Gesundheitsrat befragt, der sich mit demselben einverstanden erklärt hat. Ebenso ist durch Rückfrage bei der Deputation für die Stadterweiterung festgestellt worden, daß gegen

den für den Zuchthausneubau in Aussicht genommenen Platz mit Rücksicht auf den künftigen Straßenplan Bedenken nicht zu erheben sind.

Was endlich die im Falle einer Vergrößerung der Gefängnisabteilung und des Neubaus eines Zuchthauses, abgesehen von den Kosten des Baues und der noch nicht mit veranschlagten Einrichtung, eintretenden dauernden Kosten betrifft, so wird selbstverständlich eine Vermehrung der Beamten eintreten müssen. Während die nächste Oberaufsicht über das getrennt liegende Zuchthaus voraussichtlich einem der bereits vorhandenen Beamten übertragen werden kann, ist mit der Anstellung von sechs weiteren Tagesaufsehern und ein bis zwei Nachtaufsehern zu rechnen, wogegen andererseits, wenn alle gerichtlich Bestraften aus dem Gefängnisse entfernt werden, voraussichtlich eine Verringerung des dortigen Aufsichtspersonals möglich sein wird. Ob und in welchem Umfange es künftig einer Vermehrung des Kanzleipersonals bedarf, läßt sich zurzeit noch nicht übersehen, ebenso nicht, ob und in welchem Maße die Verweisung der bislang im Gefängnisse untergebrachten gerichtlich Bestraften nach Oslebshausen eine Steigerung der Transportkosten zur Folge haben wird. Nach den bisherigen Erfahrungen stellen sich Zweidrittel der in Betracht kommenden Verurteilten selbst, bedürfen daher einer Überführung nicht. Das letzte Drittel setzt sich aus denen zusammen, die direkt vom Untersuchungsgefängnis überführt, und denen, die zwecks Strafverbüßung verhaftet werden. Betreffs dieser Kategorien wird zu erwägen sein, ob sie an bestimmten Tagen mit dem Strafanstaltswagen abgeholt und zu diesem Zwecke inzwischen im Untersuchungsgefängnis festgehalten werden können. Jedenfalls dürfte nur eine verhältnismäßig geringe Zahl übrig bleiben, die in der auch sonst üblichen Weise durch Polizeibeamte einzuliefern oder mittels Polizeitransportwagens zu überführen sein werden. Weitere Überführungen und Anträge in diesen Richtungen müssen vorbehalten bleiben.

Die Deputation beantragt danach,

den Neubau eines Zuchthauses (mit Untergechoß) nach dem vorgelegten Projekt der Baudeputation jedoch unter Beschränkung der Belegungsmöglichkeit auf vorläufig 157 Personen zu beschließen, die Baudeputation, Abteilung Hochbau, mit Ausarbeitung und Vorlegung des speziellen Projekts zu beauftragen, und von den Kosten den Betrag von 200 000 M. als erste Rate auf das Budget des Jahres 1912, Außerordentliche Ausgaben, I. Bauten und Anlagen, zu bewilligen.

Bremen, den 9. Februar 1912.

Die Deputation für die Gefängnisse.
(gez.) **Hildebrand.** (gez.) **Chr. Specht.**

Unteranlage 1.

Gefangenhaus.

Gerichtlich bestrafte Gefangene.

Jahr	April		Mai		Juni		Juli		August		Septbr.		Oktbr.		Nov.		Dezbr.		Januar		Februar		März		Zusammen pro Jahr		Total
	Männer	Frauen	Männer	Frauen	Männer	Frauen	Männer	Frauen	Männer	Frauen	Männer	Frauen	Männer	Frauen	Männer	Frauen	Männer	Frauen	Männer	Frauen	Männer	Frauen	Männer	Frauen	Männer	Frauen	
1905	108	12	130	17	87	16	101	15	96	10	86	20	107	17	103	17	88	19	130	6	100	16	119	15	1255	180	1435
1906	99	14	93	28	99	21	94	17	92	4	83	23	104	14	101	23	111	17	110	15	82	11	110	8	1178	195	1373
1907	96	10	99	17	83	14	102	7	86	9	79	18	75	5	104	10	87	7	108	11	120	12	129	12	1168	132	1300
1908	100	10	91	3	73	10	55	9	88	6	90	14	101	11	99	21	97	21	109	12	92	8	106	16	1101	141	1242
1909	91	13	55	12	108	18	82	9	76	15	75	22	78	14	86	18	99	7	122	10	112	6	75	12	1059	156	1215
1910	87	15	90	10	71	18	88	12	93	10	71	19	72	8	94	15	81	11	119	13	106	5	84	16	1056	152	1208
1911	84	13	80	11	73	11	87	13	84	12	77	14	79	16	80	12	83	17									

Bericht des Direktors der Strafanstalt.

Unteranlage 3.

Auftragsgemäß berichte ich zur Frage der Belegungsfähigkeit der Strafanstalt in Oslebshausen unter den gegenwärtigen Verhältnissen und bei Hinzuziehung des jetzigen Zuchthausflügels zur Gefängnisabteilung, wie folgt:

A.

Wenn die Angabe der Belegungsfähigkeit sowohl beim Projekte eines Neubaus als auch hinsichtlich eines bestehenden Hauses nur nach Räumen erfolgen kann, so ist solche Belegungsfähigkeit doch nur relativ für einen überlegten Vollzug. Die Personen, welche untergebracht werden sollen, kann man nicht einfach mechanisch nach dem Kubikinhalt auf die Räume verteilen. Den Forderungen, die aus der individuellen Verwendung der Arbeitskraft der Gefangenen sich ergeben, den Forderungen der Rücksichtnahme auf die Individualität, auf Alter, körperliche, ansteckende oder nicht ansteckende Krankheit, geistige Minderwertigkeit, auf Konfession, Straftat, Fähigkeit zur Ertragung der Einzelhaft etc. ist zu genügen; dabei kommt es vor, daß Einzelzellen leer stehen, während Gemeinschaftsräume voll besetzt sind, und daß andererseits die Einzelstellen Inassen haben und daneben Gemeinschaftsräume nicht oder doch nicht voll belegt sind. Im ersteren Falle, wenn die Gemeinschaftsräume voll besetzt sind, fehlt, auch wenn Räume (Einzelzellen) zur Verfügung stehen, die Möglichkeit, bei Zugängen Gemeinschaftsbedürftige unterzubringen, und im letzteren Falle muß man notgedrungen solche Sträflinge in Gemeinschaft bringen, die dafür nicht oder noch nicht taugen. — Es folgt daraus, daß die Verwaltung räumlich nicht zu sehr beschränkt sein darf, daß sie Spielraum, das heißt mehr Räume zur Verfügung haben muß, als die durchschnittliche Belegungsziffer rein mechanisch nach Kubikinhalt darbietet. Daran fehlte es früher in erheblichem Umfange, und auch heute noch ist Bewegungsmöglichkeit nicht im erforderlichen Maße vorhanden.

B.

Nach Räumen berechnet, wie solche die wöchentlich einzureichenden Belegungszettel in Rubriken 1, 2, 3, 4, 5 aufführen, stellt sich die Belegungsfähigkeit des Gefängnisses wie folgt:

1) Einzelzellen	174
2) Schlafzellen	46
3) Schlaffäle	40
4) Gemeinschaftszellen	44
	304 Personen.

Tatsächlich steht die Sache so:

- a. von den 46 Schlafzellen gehen 2 Zellen ab, die benutzt werden müssen für die Umkleidung der vielen Gefangenen, welche auf Transport gehen; in diese Zellen wird das Privatzeug der Leute am Abende vorher gebracht, um am nächsten Morgen die Einkleidung zeitig vornehmen zu können; dort geschieht auch das Ablegen der Privatkleidung nach Rückkehr in die Anstalt, um dann im Laufe des Tages, oder, wenn nicht mehr Zeit blieb, nächsten Tages wieder zur Kammer befördert zu werden.
- b. Schlaffäle. Beim Umbau der Anstalt ist ein Schlaffaal für 20 Gefangene im Mittelbau, Stockwerk C, hergerichtet. Als zweiter Schlaffaal, ebenfalls für 20 Gefangene, wurde bestimmt oder in Aussicht genommen das seit Bestehen der Anstalt im Gebrauch befindliche Magazin der Fabrik im Mittelbau B, über dem Kesselraum der Heizung liegend, — sobald Ersatz für das genannte Magazin gefunden sei, und die Notwendigkeit der Belegung sich ergäbe.

Bis jetzt hat aber dieser Raum als Schlaffaal nicht in Benutzung genommen werden können, da es an Lagerräumen fehlt und das Magazin daher als solches nicht zu entbehren ist.

Danach stellt sich die Belegungsfähigkeit tatsächlich wie folgt:

Einzelzellen	174
Schlafzellen	44
Schlafsäle	20
Gemeinschaftszellen	44
Sa.	282

C.

Vergleicht man diese Zahl mit denen des monatlichen Durchschnittsbestandes (s. nachstehende Tabelle), so ergibt sich, daß die Zahlen des Durchschnittes mehrfach die Zahl 282 übersteigen, und daß die wirklichen Höchstzahlen mehrfach erheblich höher waren. Es ergibt sich ferner, daß die Tabellenzahlen sich der Zahl 282 vielfach und für den geordneten Betrieb bedenklich nähern, was zur notwendigen Folge hatte, daß Schwierigkeiten entstanden, und daß die immer mißliche Zusammenlegung von zwei Gefangenen in Einzelzellen nicht ganz zu vermeiden war.

D.

Für einen geordneten Betrieb ist folgendes in Betracht zu ziehen:

- a. Eine Reihe von mindestens zwölf Zellen muß frei bleiben als Reserve für Zugänge und für solche, die aus der Gemeinschaft zurückzuersehen sind, weil sie unverträglich oder mit ansteckenden oder sonstigen Gemeinschaft ausschließenden Krankheiten oder Übeln behaftet sind usw.
- b. Die Normalzahl 282 wird weiter um so viele Köpfe verringert, als Zellen in der Station der Jugendlichen unbefüllt sind, da an der Trennung von Erwachsenen und Jugendlichen unbedingt festgehalten werden muß.
- c. Es kommt vor, daß Jugendliche sich so unbotmäßig zeigen und so schlechten Einfluß üben, daß man sie in den Gefängnisflügel versetzen muß; hier müssen sie auf alle Fälle wieder allein liegen, entziehen daher Erwachsenen den Raum.
- d. Es gibt Gefangene, die die Einzelhaft nicht ertragen, aber auch nicht die Gemeinsamkeit mit mehreren, die also die Zahl der Gemeinschaftshäftlinge vermindern. Sie müssen in einer Einzelzelle mit einem anderen Gefangenen arbeiten und beanspruchen eine Zelle als Schlafraum.
- e. Minderwertige, Niedergeschlagene bedürfen jeweils der Hilfe und Aufmunterung durch einen anderen Gefangenen.
- f. Epileptiker haben die Gemeinschaft eines zweiten Gefangenen nötig zur Hilfeleistung und Herbeirufung des Aufsehers im Falle eines Anfalles.
- g. Gefangene, die ein Handwerk erlernen wollen oder sollen, müssen zu einem gelernten Handwerker gelegt werden.

Es ergibt sich danach für die Praxis, daß die wirkliche Belegungsfähigkeit einer Anstalt nicht lediglich nach den vorhandenen Räumen beurteilt werden darf.

E.

Das jetzige Zuchthaus bietet im äußersten Notfall Raum für 198 Gefangene; die normale Belegungsfähigkeit ist 188, davon

156 Einzelgefangene
32 Gemeinschaftsgefangene

Sa. 188 Personen.

Auch hier ist zu unterscheiden die Belegungsfähigkeit nach Räumen und nach Personen. Mit Sicherheit kann nicht erwartet werden, daß bei voller Belegung der Anstalt 32 Personen stets auch in Gemeinschaft unterzubringen sind, vielmehr treffen die obigen Ausführungen unter D auch hier zu.

F.

Bei Einrichtung der zwei Flügel für Gefängnisgefangene (oder für Gefängnis- und Haftgefangene nach kommendem Recht) würde sich die Sache so stellen:

1) jetziges Gefängnis	282
2) jetziges Zuchthaus	188
	470

Es sind für geordneten Betrieb in Abzug zu bringen

24 (je 12 Reservezellen pro Flügel)

16 (je 8 nach D b und c)

10 (je 5 nach D d)

50

G.

Es fehlen in hiesiger Anstalt sogenannte Zugangszellen, die dicht neben dem Bade- und Einkleideraum für die Zugänge liegen müssen. Sie ließen sich auch beim Umbau 1905 nicht schaffen, während sie in anderen Anstalten durchweg zu finden sind. Die vier Zellen im Mittelbau-Souterrain, welche zuletzt eingerichtet wurden, liegen so, wie sie als Zugangszellen der Ordnung nach liegen müssen, und es würde bei vermehrten, besonders zahlreichen kurzzeitigeren Zugängen, um die Aufnahme, Einkleidung usw. ordentlich und nicht überhastet machen zu können, absolut nötig sein, dem stets beklagten Mangel abzuheffen und die betreffenden Räume für die Aufnahme der Zugänge zu bestimmen. Jetzt halten sich diese in dem Flure vor dem Einkleideraum auf, welchen Gefangene und Beamte passieren; die Eingelieferten, oft nicht gesund und oft in höheren Jahren, müssen sehr lange stehen, bis sie zur Einkleidung an die Reihe kommen. Oft kommen auch Zugänge, die sich selbst stellen, zu Zeiten, wo die Beamten nicht frei sind.

Die Heranziehung der gedachten Räume würde danach einem empfindlichen Mangel abheffen und die Möglichkeit bieten, die Aufzunehmenden vorläufig einzuschließen.

Die genannten vier Räume sind für je drei Personen als Schlafräume in Gebrauch; es gingen also von obiger Zahl weiter ab = zwölf. Endlich sollte man bei der Neuregelung in jedem Flügel auch drei Zellen als Abgangszellen bestimmen, was auswärts ebenfalls geschieht; in diesen sind die Abgänge den letzten Tag ohne Arbeit und nur mit Bekümmung versehen unterzubringen, damit sie sich sammeln für den Rücktritt in die Freiheit; diese Maßnahme hat sich bewährt, auch in der Richtung, daß die Oberbeamten, Geistlicher und Lehrer, stets wissen, wo sie die zu Entlassenden finden. Wird dieser Anregung entsprochen, so wären von der obigen Zahl weiter noch sechs Zellen im ganzen in Abzug zu bringen.

Dabei wäre endlich auch die Möglichkeit geboten, die unter D d, f, g bezeichneten Leute nächtlich zu trennen. Diese nächtliche Trennung ist nötig; man ist allenthalben dabei, in den bestehenden Anstalten dahingehende bauliche Änderungen zu treffen, und bei Neubauten wird hierauf bei der Bauausführung sofort Rücksicht genommen. In Preußen z. B. hat man zu diesem Zwecke allein für die Anstalten des Ministeriums des Innern 25 000 M ins Budget eingesetzt, was voraussichtlich auch in den folgenden Jahren geschehen wird.

H.

Schließlich würde mit Übernahme des jetzigen Zuchthaus als Gefängnis es angängig sein, die Einzelhaft wieder in breiterem Maße anzuwenden, den Schlaßaal (20 Personen) aufzuheben und ihn als einen für die vermehrte Gefangenenzahl dringend wünschenswerten Lagerraum zu benutzen. Auch dieser Saal bietet ja keine nächtliche Trennung; die dadurch entstehenden sittlichen Gefahren brauchen nicht mehr geschildert zu werden. Es würde sich dann die Belegungsziffer des jetzigen Gefängnisses um weitere 20 vermindern. Diese 20 Mann würden nach wie vor in der Baracke gemeinsam arbeiten können, eventuell wären gleich oder im Laufe der Zeit einige Schlafzellen auch im jetzigen Zuchthause einzurichten ohne größere Kosten und bauliche Schwierigkeiten.

Die oben unter F verrechnete Normalzahl von 470 würde sich alsdann nach Abzug der für geordneten Betrieb (siehe unter F am Ende) in Abzug zu bringenden 50 und nach weiterem Abzug von

12 für Zugangsräume

6 für Abgangszellen

auf 402 (470 weniger 50 und 18) und wenn auch der Schlafsaal (20) wegfiel, auf 382 stellen.

Unteranlage 1.

In der nachstehenden Tabelle A habe ich die monatliche Durchschnittszahl der hier und im Gefängnisse detiniert gewesenen, gerichtlich bestraften Personen zusammen gezogen, um ein Bild zu geben für die Zahl der Gefängnisgefangenen, welche hier zu erwarten sind. Diese Tabelle hat als niedrigste Zahl 207,10 im Juli 1906 und als höchste Zahl 359,29 im Februar 1910. Diese Zahlen bleiben unter der obigen Norm von 402 um 194,90 und 42,71 (bei Wegfall auch des Schlafsaales (20) um 174,90 und 22,71) zurück. Daß diese letzte Zahl schon bedenklich nahe selbst an die Zahl 402 heranrückt, ist zu betonen; die Differenz von 194,90 ist allerdings nicht gering, aber die genannte Tabelle zeigt allermehr viel höhere Zahlen, so daß der Abstand nicht mehr besonders erheblich sich ausweist. Für absehbare Zeiten würde aber mit der Belegungsfähigkeit der beiden Flügel, wie solche vorstehend für den geordneten Betrieb berechnet ist, auszukommen sein, und für Zeiten besonders zahlreicher Bestrafungen wäre die Verlegenheit nicht mehr so groß, wie bisher stets.

Unteranlage 2.

Seit Juni 1911 ist die monatliche Durchschnittszahl (Tabelle B) zurückgegangen, aber immerhin ist sie noch erheblich höher, als die oben erwähnte niedrigste Durchschnittsziffer. Im bisherigen Zuchthause war dagegen fast stets die Belegung weit unter der Belegungsfähigkeit, und wenn es als Zuchthaus bestehen bleibt, so würde sich daran in absehbarer Zeit kaum etwas ändern. Dagegen würde der bisherige Zuchthausflügel als Gefängnis bei der Zunahme der Bevölkerung und der Nichtabnahme der Kriminalität in viel kürzerer Zeit zu völliger Ausnutzung kommen.

Es darf auch hier wohl ganz kurz darauf hingewiesen werden, daß das neue Strafgesetzbuch bei den drei Freiheitsstrafen, die es bringen wird, d. h. Zuchthaus, Gefängnis, Haft, neben dem völlig durch Mauern getrennten Zuchthause, getrennte Abteilungen für Gefängnis- oder Haftgefangene vorschreiben wird. Dafür aber wären wir hier am gerüstet und könnten den Vorschriften ohne Neubauten genügen, da die Anlage der Anstalt es ermöglicht, die Kategorien Gefängnis und Haft getrennt in den beiden Flügeln, und ferner ihre Sonderabteilungen, Jugendliche und vermindert Zurechnungsfähige, in den beiden Stockwerken des Mittelbaues unterzubringen.

Ostlebenshausen, 17. Dezember 1911.

(gez.) Fliegen Schmidt.

Tabelle A.

Unteranlage 1.

Tabelle, welche zeigt, wie viele Gefängnisgefangene hier und im Gefängnisse untergebracht waren (gerichtlich bestraft).

Jahr	April	Mai	Juni	Juli	August	Septbr.	Oktr.	Novbr.	Dezbr.	Januar	Februar	März	Höchst- bestand im Jahre
1905	219,97	220,10	217,30	221,32	245,55	231,06	220,19	238,40	231,07	240,90	230,18	236,52	
1906	220,13	208,74	213,46	207,10	211,40	208,60	213,00	212,90	228,20	233,20	231,40	230,80	
1907	223,30	227,30	232,40	227,60	241,83	230,43	236,42	261,70	286,35	285,35	290,69	274,61	
1908	269,40	270,77	261,60	259,67	267,67	268,60	269,90	289,40	324,26	331,26	343,03	345,13	
1909	335,23	322,07	315,53	311,55	262,84	310,96	298,84	299,50	303,80	313,81	317,03	307,42	
1910	315,03	314,84	321,33	315,32	328,07	321,63	321,65	338,96	334,52	356,77	359,29	336,06	

Tabelle B.

Monatlicher Durchschnittsbestand in der Strafanstalt.

Unteranlage 2.

Jahr	Gefängnis												Höchstbestand im Jahre
	April	Mai	Juni	Juli	August	Septbr.	Oktr.	Novbr.	Dezbr.	Januar	Februar	März	
1905	184,97	184,10	178,30	194,32	199,55	193,06	184,19	198,40	197,07	191,90	188,18	187,52	208
1906	181,13	175,74	173,46	169,10	170,40	175,60	177,00	166,90	189,20	189,20	186,40	181,80	197
1907	183,30	188,30	187,40	183,60	191,83	188,43	201,42	213,70	242,35	242,35	241,69	237,61	251
1908	234,40	232,77	232,60	233,67	235,67	229,60	231,90	245,40	285,26	285,26	289,03	292,13	300
1909	295,23	290,07	272,53	263,55	209,84	264,96	261,84	257,50	263,80	263,81	267,03	271,42	300
1910	274,03	271,84	275,33	277,32	288,07	282,63	282,65	297,96	301,52	303,77	309,29	295,06	317
1911	293,70	275,26	273,07	269,58	254,13	256,83	254,00	247,60	—	—	—	—	—

Zuchthaus

Jahr	April	Mai	Juni	Juli	August	Septbr.	Oktr.	Novbr.	Dezbr.	Januar	Februar	März	Höchstbestand im Jahre
1905	92,40	92,42	91,97	94,87	93,19	88,90	92,55	96,40	99,70	100,06	99,32	98,74	102
1906	100,20	100,09	101,96	103,80	113,10	103,00	104,00	103,70	106,10	105,60	106,80	109,40	112
1907	109,80	104,90	103,20	102,00	109,04	105,83	109,52	110,43	188,48	108,90	105,45	105,71	112
1908	105,07	111,13	111,50	114,68	116,10	115,37	116,13	118,47	125,71	130,00	129,68	131,80	134
1909	131,07	128,58	125,90	129,03	130,32	124,50	120,74	120,33	122,29	121,52	121,04	122,52	134
1910	123,90	122,61	118,27	118,26	113,06	112,07	112,13	114,57	113,42	108,55	103,25	103,26	125
1911	102,87	104,81	103,67	104,07	106,87	105,33	104,74	112,10	—	—	—	—	—

10. Antrag, betreffend Fährverbindung zwischen der Weserwerft und Bablinghausen-Lankenau.

Der Senat hat die Polizeidirektion und den Herrn Landherrn mit einem Bericht über diese Frage beauftragt.

11. Wahl eines Mitgliedes des Landgerichts.

Die von dem Senate, der Bürgerschaft und dem Richterkollegium für die Wahl eines Mitgliedes des Landgerichts gemäß § 23 des Ausführungsgesetzes zum Gerichtsverfassungsgesetze erwählten Wahlmänner, aus dem Senate die Herren Bürgermeister Stadtländer, Senator Hildebrand, Senator Dr. Donandt, aus der Bürgerschaft die Herren Fr. Pappier, H. F. Hefemeyer und A. Brauns, aus dem Richterkollegium die Herren Landgerichtspräsident Dr. H. H. Meier, Landgerichtsdirektor Dr. Abegg, Richter Brandis, haben zufolge des dem Senate über das Ergebnis der Wahl mitgeteilten Protokolls in der Versammlung des Wahlausschusses vom 20. Februar d. J. den Rechtsanwalt Dr. Tillmann Heinrich Dierkes zum Mitgliede des Landgerichts erwählt. Der Senat hat die Ernennung vollzogen.