

Mitteilung des Senats

vom 7. Dezember 1909.

Inhaltsverzeichnis.

1. Bremisches Gerichtskostengesetz und Gebührenordnung für Notare	S. 1269.
2. Austausch von Grundflächen zwischen Erlenstraße, Delmestraße und Pappelstraße	" 1270.
3. Bau von zwei Speichern am Hafen II.	" 1272.

1. Bremisches Gerichtskostengesetz und Gebührenordnung für Notare.

Die Deputation wegen des bremischen Gerichtskostengesetzes und der damit im Zusammenhange stehenden Gesetze hat über den in der Überschrift bezeichneten Gegenstand den anliegenden Bericht erstattet. Der Senat stimmt dem Antrage der Deputation zu und ersucht die Bürgerschaft, ihm beizutreten.

Bericht.

Anlage.

Die zur näheren Prüfung des bremischen Gerichtskostengesetzes, der Gebührenordnung für Notare, sowie des Gesetzes, betreffend die Ausführung des deutschen Gerichtskostengesetzes und der deutschen Gebührenordnung für Zeugen und Sachverständige, nebst Gebührenbestimmungen für Rechtsanwälte und Gerichtsvollzieher durch Beschluß von Senat und Bürgerschaft (Verhdlg. 1907 S. 1203 und 1237) niedergesetzte Deputation hat zunächst die Gerichte, sodann auch den Anwaltsverein um eine Äußerung über die mit den geltenden Bestimmungen gemachten Erfahrungen und die etwa in Vorschlag zu bringenden Änderungen ersucht.

Nach Eingang der Antworten ist in die Einzelberatung eingetreten; diese hat jedoch im Hinblick auf die große Zahl der zu erörternden Punkte noch nicht zu Ende geführt werden können. Auch ist es erforderlich, die finanzielle Wirkung einiger in Betracht zu ziehender Änderungen tunlichst genau festzustellen.

Unter diesen Umständen hält die Deputation eine Verlängerung der Geltungsdauer der in Frage stehenden Gesetze über den 31. Dezember d. J. hinaus für erforderlich. Sie empfiehlt, diese Verlängerung für ein Jahr eintreten zu lassen und beantragt, Senat und Bürgerschaft wollen dem anliegenden Gesetzentwurfe ihre Zustimmung erteilen.

Die Deputation wegen des bremischen Gerichtskostengesetzes und der damit im Zusammenhange stehenden Gesetze.

(gez.) **Hildebrand.** (gez.) **Castendyck.**

Gesetz, betreffend Verlängerung der Geltungsdauer:

Unteranlage.

- 1) des Bremischen Gerichtskostengesetzes vom 30. Dezember 1899 (Gesetzbl. S. 425) einschließlich der durch die Gesetze vom 23. Dezember 1902, vom 29. November 1903 und 11. Oktober 1904 (Gesetzbl. 1902 S. 221, 1903 S. 123, 1904 S. 265) beschlossenen Zusätze und Änderungen;
- 2) der Gebührenordnung für Notare vom 30. Dezember 1899 (Gesetzbl. S. 453);
- 3) des Gesetzes, betreffend die Ausführung des Deutschen Gerichtskostengesetzes und der Deutschen Gebührenordnung für Zeugen und Sachverständige, nebst Gebührenbestimmungen für Rechtsanwälte und Gerichtsvollzieher in der Fassung des Gesetzes vom 31. Dezember 1899 (Gesetzbl. S. 462).

Vom 1910.

Der Senat verordnet im Einverständnisse mit der Bürgerschaft:

Die Geltung der in der Überschrift genannten Gesetze wird bis zum 31. Dezember 1910 verlängert.

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

2. Austausch von Grundflächen zwischen Erlenstraße, Delmestraße und Pappelstraße.

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

Anlage

Bericht.

Von G. W. Albers und E. H. Noltenius Erben, den Eigentümern der zwischen der Erlen- und Pappelstraße liegenden Grundstücke, Katasterbezeichnung 194 B und 203 A, ist gebeten worden, einen Austausch zwischen ihren und den angrenzenden, dem Staat gehörenden Grundstücken, Katasterbezeichnung 200 A a und 201 A vorzunehmen, damit der unschöne Straßenplan auf dem Geländeblock zwischen der Pappel-, Delme-, Lahn- und Bachstraße, wovon die hinter der Delmestraße liegende Illerstraße nur einseitig bebaut ist, nicht nach Südwesten hin weiter fortgesetzt werde. Eine Abwechselung in der schematischen Straßensführung in der Neustadt ist sehr erwünscht. Wenn auch keine großen Veränderungen mehr möglich sind, weil die Hauptstraßen schon jetzt ein regelmäßiges Netz bilden, so läßt sich eine Abwechselung schon dadurch erreichen, daß eine Straße eine etwas abweichende Richtung erhält. Auf Grund der mit Albers und Noltenius gepflogenen Verhandlungen ist der beifolgende Vertrag unter Vorbehalt der Genehmigung von Senat und Bürgerschaft abgeschlossen worden. Nach diesem Vertrag sollen die im Plane mit A B und C D bezeichneten Straßen zur Aufschließung des Baublocks zwischen Erlen-, Delme-, Pappel- und Bachstraße angelegt werden. Gleichzeitig ist nach diesem Vertrage ein Austausch der Grundflächen vorgenommen worden, der unter Zugrundelegung der bezeichneten beiden Straßen eine Verteilung der Bauflächen und der entstehenden Straßenfronten entsprechend den beiderseitigen Besitzverhältnissen regelt. Der Vertrag ist für beide Teile vorteilhaft. Es wird hierdurch nicht nur erreicht, daß das vorhandene Gelände für beide Teile gleich günstig aufgeschlossen und eine bessere Straßensführung erzielt wird, sondern es wird auch vermieden, daß die, wie schon erwähnt, nur einseitig bebaute Illerstraße in dieser Weise weiter fortgeführt wird. Statt der drei Aufteilungsstraßen kommen nur zwei in Frage, was im Interesse des Staates liegt, weil dadurch die späteren Unterhaltungskosten, zwei Straßen statt drei, um ein Drittel verringert werden.

Nach dem Vertrage erhält der Staat auch eine kleine Fläche an der Pappelstraße, Ecke der Delmestraße, die als platzartige Erweiterung oder als freier Platz liegen bleiben und mit Bäumen bepflanzt werden kann. Die Anlegung eines solchen kleinen Platzes in dieser platzarmen Gegend ist als sehr wünschenswert zu betrachten.

Die Deputation beantragt demnach, den Vertrag zu genehmigen. Die vom Staat zu tragenden Kosten und Abgaben können aus den der Deputation zur Verfügung stehenden Mitteln des Budgets des ordentlichen Haushalts bestritten werden.

Die Deputation für die Stadterweiterung.

(gez.) Weßels.

(gez.) H. G. Schütte.

Unteranlage.

Vertrag.

Zwischen dem Bremischen Staat, vertreten durch die Deputation für die Stadterweiterung, und 1) dem Kaufmann Georg Wilhelm Albers, wohnhaft Osterdeich Nr. 29 hier selbst, 2) Christian Hermann Noltenius Erben, sämtlich vertreten durch den Kaufmann Christoph Friedrich Martin Noltenius, wohnhaft Brokstraße Nr. 1e hier selbst, ist unter Vorbehalt der Genehmigung von Senat und Bürgerschaft folgender Vertrag abgeschlossen worden.

§ 1.

G. W. Albers und C. H. Noltenius Erben treten von ihren zwischen Pappel- und Erlenstraße liegenden Grundstücken Kataster-Bezeichnung 194 B und 203 A die in dem beigehefteten Lageplane vom 18. Juni 1909 gezeichnet „Muesmann“ mit a b c d und e f g h bezeichneten, grün angelegten Teile, frei von Hypotheken-, Grund- und Rentenschulden, sowie frei von Lasten und Dienstbarkeiten an den Bremischen Staat ab. G. W. Albers und C. H. Noltenius Erben erhalten dagegen vom Bremischen Staat die im Plane mit i k l m n o p q r und s t u bezeichneten, blau angelegten Teile der Grundstücke Kataster-Bezeichnung 200 A a und 201 A schlicht um schlicht ausgetauscht und zwar so, wie der Staat sie rechtlich und tatsächlich besitzt. Die Lieferung der ausgetauschten Grundflächen an jeden der beiden Vertragsschließenden soll gleichzeitig erfolgen und zwar innerhalb 3 Monate nach Genehmigung dieses Vertrages durch Senat und Bürgerschaft.

§ 2.

G. W. Albers und C. H. Noltenius Erben treten ferner die zur Anlegung der im Plane mit A B bezeichneten Straße erforderliche, im Plane rot angelegte und mit t w x d y m bezeichnete Grundfläche, sowie den ganzen zur Anlegung der im Plane mit C D bezeichneten Straße erforderlichen, im Plane rot angelegten Straßengrund einschließlich der vorgesehenen Eckabrundungen frei von Hypotheken-, Grund- und Rentenschulden, sowie frei von Lasten und Dienstbarkeiten an den Bremischen Staat ab. Diese Grundflächen werden dem Staate sofort nach Genehmigung dieses Vertrages geliefert und auf ihn übertragen. Es wird Herrn G. W. Albers und C. H. Noltenius Erben jedoch gestattet, sie bis zur Anlegung der Straßen in Benutzung zu behalten. Der Bremische Staat verpflichtet sich dagegen, die zur Anlegung der Straße A B von seinen Grundstücken Kataster-Parzellen 200 A a und 201 A erforderliche, im Plane rot angelegte und mit s u t m l k v bezeichnete Fläche unentgeltlich zur Verfügung zu stellen, sobald mit der Anlegung dieser Straße begonnen werden soll.

§ 3.

G. W. Albers und C. H. Noltenius Erben sind verpflichtet, die Straße A B auf ihre Kosten anzulegen. Der Bremische Staat erhält für seine Grundstücke Kataster-Bezeichnung 200 A a und 201 A das Recht eines freien und ungehinderten Durchganges nach dieser Straße. Er ist jedoch verpflichtet, die Beiträge zu den Anlagelkosten dieser Straße und zwar für die im Plane mit v k bezeichnete Anschußlänge dieser Grundstücke zu erstatten, sobald die Grundstücke Kataster-Bezeichnung 200 A a und 201 A ganz oder teilweise mit Ausgangsrecht nach der Straße A B bebaut werden, wobei jedoch Grunderwerbskosten nicht in Anrechnung kommen sollen. Die Anlegung der Straße C D soll dagegen demjenigen Grundstückseigentümer überlassen bleiben, der sie anzulegen wünscht.

§ 4.

Der Bremische Staat ist verpflichtet, die an der Pappelstraße, Ecke Delmestraße liegende, im Plane mit a b c d bezeichnete, grün angelegte Grundfläche als platzartige Erweiterung der Pappelstraße oder als freien Platz liegen zu lassen und eventuell mit Bäumen zu bepflanzen. Der Bremische Staat gestattet G. W. Albers und C. H. Noltenius Erben, bei Bebauung des Grundstücks Kataster-Bezeichnung 194 B nach diesem Platz keinen Vorgarten anzulegen.

§ 5.

Sämtliche durch diesen Vertrag entstehenden Abgaben einschließlich der Kosten der etwa erforderlichen Schätzung sowie die Kosten der Übertragung der Grundflächen von dem einen auf den anderen Vertragsschließenden und die Maklergebühr werden gemeinschaftlich, je zur Hälfte getragen. Die Staatsabgabe wird erlassen.

Die Unterzeichneten bevollmächtigen den Bureauvorsteher Heinrich Stadlander einen diesen Vereinbarungen entsprechenden Vertrag vor der Regierungskanzlei abzuschließen, indem sie ihm ausdrücklich gestatten, dabei als Vertreter beider Teile zu handeln.

Bremen, den 4. September 1909.

Die Deputation für die Stadt-
erweiterung.

Für G. W. Albers und E. S. Kolleniuss Erben
(gez.) **Friedr. Kolleniuss.**

(gez.) **Weßels.** (gez.) **Wuppesahl.**

3. Bau von zwei Speichern am Hafen II.

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

Anlage.

Bericht.

Durch Beschluß vom 2. und 14. August 1907 haben Senat und Bürgerschaft der Bauinspektion für Zollausschlußgebiet und Holzhafen den Auftrag erteilt, für den Bau von zwei Speichern an der Nordseite des Hafens II Projekte auszuarbeiten (Verhdlg. 1907 S. 917, 950).

Demgemäß beehrt sich die Deputation, das ihr eingereichte Projekt für den Bau der Speicher XI und XIII am Hafen II sowie eines Geräteschuppens mit dem zugehörigen technischen Bericht beifolgend zur Beschlußfassung vorzulegen.

Für den Bau dieser Speicher, die Lagerflächen von rund 26 600 qm bieten werden, sind zunächst die Gründe der feuer sichereren Abtrennung der Flächen auf der Nordseite des Hafens II von den Holzlagerplätzen maßgebend, die schon im technischen Bericht vom 12. Juli 1907 (Verhdlg. S. 915 unten) entwickelt sind. Die Brände der Schuppen am Hafen II im Mai 1907 haben ferner zu der Einschränkung, Baumwolle mit den Gütern der sogenannten B-Klausel nicht in dem nämlichen Gebäude zu lagern, sowie ferner zu dem Verbot geführt, in den Kajeschuppen, wenn auch nur vorübergehend, Baumwolle in Stapeln unterzubringen, was an sich den Bedarf an Lagerflächen natürlich hat vermehren müssen. Es kommt hinzu, daß es am Hafen II noch vollständig an Lagergelegenheit fehlt. Bekanntlich ist es schon beim Bau des Hafens I als zweckmäßig angesehen, neben den für den Durchgangsverkehr bestimmten Anstalten auch für ausgiebige Lagergelegenheit zu sorgen. Diese Maßnahme hat sich nicht nur für die Entwicklung des Hafenverkehrs, sondern namentlich auch für die Ertragsverhältnisse der Gesamtanstalten als nutzbringend erwiesen. Beim weiteren Ausbau hat aber der Bau neuer Lageranstalten nicht Schritt gehalten mit dem Anwachsen des Verkehrs und der dafür errichteten Anstalten.

Bei Eröffnung des Hafens I betrug die Nutzfläche der öffentlichen Verkehrs- und Lageranstalten nach einer Berechnung der Lagerhaus-Gesellschaft zusammen rund 127 000 qm, wovon rund 81 000 qm, also rund 64 %, auf die Lageranstalten kamen. Nach dem Ausbau von Hafen I war die Gesamtfläche auf 223 500 qm angewachsen, woran die Lageranstalten nur noch mit 55 1/2 %, nämlich mit 124 000 qm beteiligt waren. Nach Eröffnung des Hafens II beläuft sich die Gesamtfläche auf rund 271 000 qm; die Lageranstalten haben dabei vorläufig noch keinen Zuwachs erhalten und ihr Anteil beträgt jetzt kaum noch 46 % der Lagerflächen gegen früher 64 %. Seit 1888 haben also die Gesamtanstalten einen Zuwachs von rund 144 000 qm, die Lageranstalten aber nur einen solchen von rund 43 000 qm erfahren. Je mehr aber der Anteil am Lagergeschäft zurückgedrängt wird, umso weniger kann auf eine Ertragsfähigkeit der Gesamtanstalten gerechnet werden, es sei denn, daß die Gebühren im Kajebetrieb entsprechend erhöht werden. Um dem Durchgangsverkehr möglichst niedrige Gebühren zu erhalten, erscheint eine angemessene Vermehrung der Lageranstalten durchaus nötig.

In bezug auf die Bedarfsfrage ist ferner zu erwähnen, daß die Lagerhaus-Gesellschaft, wie sie der Deputation berichtet hat, Anfragen nach Lagerräumen in den letzten Jahren oft hat ablehnend beantworten müssen, und daß sie außer Stande gewesen ist, ihren Eigenbetrieb im Lagerverkehr so zu erweitern, wie es dem Verkehrsanzwachs und wie es auch den steigenden Aufwendungen für den Durchgangsverkehr angemessen gewesen wäre. Die Gesellschaft ist im Gegenteil nach ihrer Erklärung nicht einmal in der Lage gewesen, die ihr zugewiesenen Lagerpartien zweckmäßig unterzubringen, woraus ihr, ebenso wie aus der Überfüllung der vorhandenen Lagerräume Unbequemlichkeiten und Nachteile erwachsen sind, auf deren Vermeidung für die Folge sie glaubt großen Wert legen zu müssen.

Seit Eröffnung des Hafens II ist allein die Zufuhr an Baumwolle um über 300 000 Ballen im Jahr gestiegen, womit naturgemäß der Lagerverkehr eine entsprechende Vermehrung erfahren hat. In den beteiligten Kreisen wird eine starke Nachfrage nach Lagerräumen erwartet, sobald nur mit dem Bau von Speichern Ernst gemacht wird. Auch ist darauf hingewiesen, daß die zweckmäßige Ausnutzung der Kajeschuppen sehr oft davon abhängt, die großen Mengen angekommenen Gutes möglichst schnell zu Lager zu bringen, um für weitere Ankünfte Platz zu schaffen. Dies ist am sichersten durchzuführen, wenn ausgiebiger Lagerraum in möglichster Nähe vorhanden ist. Unter den heutigen Verhältnissen stößt die Abführung großer Gütermengen am Hafen II oft auf Schwierigkeiten.

Zu dem jetzt vorliegenden Entwurf zweier Speicher an der Nordseite des Hafens II sei schließlich noch bemerkt, daß die Baukosten außergewöhnlich hoch sind, obwohl nach Möglichkeit versucht worden ist, sie herabzumindern, und daher eine Reihe von Wünschen, die den Betrieb betreffen, zurückgestellt worden ist. Diese hohen Baukosten haben ihren Grund in dem Umstande, daß bei der Ausbildung dieser Gebäude die Anforderungen des Lagerbetriebes nicht allein maßgebend sein konnten, sondern daß der Gesichtspunkt der Feuerchutzanlage mit in Betracht zu ziehen war. Die Gebäude sollen nicht nur verhüten, daß ein Schadenfeuer in den Holzlagern nach dem Hafen II übergreift, sondern sie sollen auch diese Holzlager vor Gefahren schützen, die ihnen vom Hafen II her erwachsen können. Eine Überschlagsrechnung der Lagerhaus-Gesellschaft hat ergeben, daß der dem Staate vertragsmäßig zu leistende Betrag an Zinsen, Rücklagen und Kosten der Gebäudeversicherung kaum durch die Einnahmen gedeckt wird, die aus einer reinen Vermietung der gesamten neuen Räume nach den geltenden Mietsätzen erwachsen würden. Nach den bisherigen Erfahrungen wird aber damit zu rechnen sein, daß durch den weiteren Ausbau des Eigenbetriebes im Lagergeschäft der Gesellschaft höhere Überschüsse erzielt werden. Die Lagerhaus-Gesellschaft hat sich daher bereit erklärt, von den Kosten der Speicher, nach Abzug der für die Brandschutzwand, für Straßen- und Gleisarbeiten usw. aufzuwendenden Ausgaben, den Betrag von 1 644 000 M gleich den übrigen Anstalten zu verzinsen, wobei sie der Erwartung Ausdruck gegeben hat, daß die in Aussicht genommene fernere Erweiterung der Verkehrsanstalten am Hafen II tatsächlich bald in die Wege geleitet wird.

Auch die Handelskammer hat sich mit dem ihr vorgelegten Projekt einverstanden erklärt.

Die Deputation beantragt,

den Bau der beiden Speicher XI und XIII am Hafen II nach dem vorgelegten Projekt zu genehmigen und dafür den Betrag von 1 671 000 M als weitere Rate des Fonds Erweiterungsbauten im Zollauschlußgebiet auf das Separatbudget der außerordentlichen Verwendungen zu bewilligen, auch die Deputation zu ermächtigen, geringfügige Änderungen des Projekts vorzunehmen.

Bremen, den 3. Dezember 1909.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **Barthausen.**

(gez.) **Arug.**

Unteranlage.

Bericht des Baurats Suling.

Anliegend: 6 Zeichnungen.
1 Kostenschlag.

Bei der Bearbeitung der Speicherprojekte war besonders auf die Feuer-sicherheit zu sehen, da die Speicher als Schutzbauten gegen eine Übertragung von Feuer von den Holzlagerplätzen nach den Kajeschuppen 11 und 13 am Hafen II und umgekehrt zu dienen haben und dementsprechend an der Nordseite nach den Holzlagerplätzen zu und an den beiden Giebelseiten keine Tür- oder Fensteröffnung erhalten. Bei den durchkonstruierten und durchgerechneten Vorprojekten stellte sich heraus, daß bei alleiniger Rücksichtnahme auf die Feuer-sicherheit die Kosten der Speicher so hoch werden würden, daß von einer Wirtschaftlichkeit nicht mehr gesprochen werden konnte. Es mußte demnach ein Ausgleich zwischen diesen beiden Ansprüchen gefunden werden. In dieser Richtung war namentlich die Anwendung von hölzernen Balkendecken und die Ausführung nur eines massiven Daches an Stelle des früher beabsichtigten doppelten Daches von wesentlicher Bedeutung. Diese Konstruktionen erscheinen durchaus zulässig, wie die Erfahrungen bei den Speicherbränden gezeitigt haben, wenn nur dafür gesorgt wird, daß die einzelnen Böden dicht gegeneinander abgeschlossen sind.

Sowohl die Vorprojekte als auch das jetzt vorliegende Projekt sind in steter Fühlung mit der Lagerhaus-Gesellschaft, der Feuerwehr und der Tarifvereinigung in Hamburg bearbeitet worden; die Verhandlungen mit der letzteren lassen es als wahrscheinlich erscheinen, daß die schließlich gefundene Lösung in der Anordnung der Treppenhäuser und Fahrstühle mit den Arbeitspodesten dazu führen wird, daß die einzelnen Abteilungen für sich als ein Risiko angesehen werden, während bisher nur die beiden zwischen zwei Brandwänden liegenden Abteilungen ein Risiko bilden.

In wirtschaftlicher Beziehung ist die Geltung einer Abteilung als ein Risiko von wesentlicher Bedeutung.

Über die Anordnung und die Konstruktion der Speicher im einzelnen ist folgendes zu bemerken.

Der Abstand der Speicher von den Kajeschuppen beträgt 22,75 m, die Tiefe der Speicher 20 m, der Abstand der Hinterfront (Nordwand) der Speicher von den Holzlagerplätzen 11,55 m und von der jetzigen Zollgrenze 8,55 m.

Die Zollgrenze wird bei der späteren Erweiterung des Hafens II in die Flucht der Hinterfront der Speicher gelegt, wodurch Platz hinter den Speichern für eine weitere Zufuhrstraße und ein Gleis geschaffen wird.

Speicher XI ist 176,55 m und Speicher XIII 201,68 m lang. Zwischen beiden Speichern verbleibt ein freier Platz von 18,32 m Breite.

Östlich vom Speicher XI an der vom Zollausschlußgebiet nach dem Holzhafen führenden Straße ist Platz für ein später zu errichtendes Zollgebäude und diesem gegenüber, an der Ostseite der betreffenden Straße, Platz für den Bau eines Polizeigebäudes gelassen.

An dem östlichen Giebel des Speichers XI ist ein Geräteschuppen für die Lagerhaus-Gesellschaft von 11,58 m Länge und 12,76 m Tiefe vorgesehen.

Vor dem Geräteschuppen, zwischen Speicher und dem Zollgebäude, soll ein Abortgebäude erbaut werden, welches in zwei getrennten Abteilungen öffentliche und Beamtenaborte enthält. Im ganzen sind in demselben acht Abortsitze und zwei Pissoire angeordnet.

Die Hinterfront der Speicher sowie die Giebelseiten werden vollständig massiv ohne Öffnungen hergestellt, so daß ein sicherer Schutz gegen Feuersübertragung von oder nach den Holzlagerplätzen geschaffen wird.

Zwischen und seitlich von den Speichern, und zwar vom westlichen Giebel des Speichers XIII bis zu der provisorischen Zollgrenze, ist in einer Länge von 42 m, und ebenso vom östlichen Giebel des Speichers XI bis zu dem projektierten Zollgebäude eine 8,50 m hohe Brandschutzwand vorgesehen, um auch auf diesen Strecken das Zollausschlußgebiet von den Holzlagerplätzen feuer-sicher zu trennen.

Die Höhe der Brandschutzwand entspricht der Höhe der Schuppen 11 und 13 vom Pflaster bis zum Dachgesims.

An der Vorderfront (Südseite) befindet sich im Erdgeschoß vor jedem Speicher, in ganzer Speichervlänge eine 1,60 m breite Ladebühne. Vor dieser Ladebühne wird ein Eisenbahngleis und eine gepflasterte Straße angelegt, so daß Gelegenheit geboten ist, von den Ladebühnen der Speicher unmittelbar in Eisenbahnwagen oder Landfuhrwerk zu verladen. Damit dieses vom Erdgeschoß der Speicher aus ohne Hebezeuge geschehen kann, ist der Fußboden des Erdgeschosses auf die Ordinate + 5,45 m Br. N. d. i. 1,15 m über Straßen- und Gleisoberkante, gelegt. Der Ladebühne wird nach vorne 3 cm Gefälle gegeben, so daß die Vorderkante derselben 1,12 m über Gleisoberkante liegt.

Jeder der Speicher erhält vier Geschosse, und zwar Erdgeschoß und drei Obergeschosse, einschließlich Dachgeschoß.

Eingehend wurde die Frage erörtert, ob die Speicher mit oder ohne Kellergeschoß zu bauen wären. Die eigenartigen Verhältnisse des Baugrundes geben den Ausschlag dafür, Kellergeschosse nicht anzulegen.

Der Baugrund besteht in einer durchschnittlichen Tiefe von 4 bis 4,5 m unter Terrain aus aufgefülltem, ziemlich reinem Sand, welchem nach gehöriger Einschlammung eine Tragfähigkeit von 2 kg pro Quadratcentimeter zugemutet werden kann, vorausgesetzt, daß er eine Mächtigkeit von wenigstens 2,5 m unter der Fundamentsohle behält. Unter dieser Sandschicht befindet sich nicht tragfähiger nasser Ton, Klei und darunter zum Teil Moorboden. Bei Anlage eines Kellers hätte die tragfähige Sandschicht durchstoßen und zu einer künstlichen kostspieligen Gründung geschritten werden müssen. Die Kosten würden sich dadurch so erhöht haben, daß die Keller nach Ansicht der Lagerhaus-Gesellschaft einen Nutzen nicht mehr abgeworfen hätten.

Speicher XI enthält sieben, Speicher XIII acht Abteilungen. Jede Abteilung ist im Lichten 24,75 m lang und 18,98 m tief. In den oberen Geschossen vergrößern sich diese Maße zum Teil um die Mauerablässe.

Die Abteilungen sind sämtlich gleich ausgebildet, bis auf die erste Abteilung des Speichers XI, welche wegen der Siebenteilung des Speichers eine Treppe für sich bekommen mußte, während im übrigen je zwei Abteilungen ein gemeinsames Treppenhaus haben, das die feuersichere Trennung bewirkt.

Links und rechts vom Treppenhaus befinden sich die Aufzüge, und zwar erhält jede Abteilung einen Aufzug für sich. Vor den Aufzügen befindet sich zu jeder Seite des Treppenhauses in jedem Geschos ein 3,60 m breiter Flur mit massiver Ladebühne. Die Fluröffnungen in der Frontwand bleiben unverschlossen, so daß bei einem Brande die heißen Gase und namentlich der Rauch ins Freie schlagen können.

Die Türen der Lagerräume sowohl als auch die Treppenhaustüren werden feuersicher hergestellt; sie werden mit Asbesteinlagen versehen und vollständig mit Eisenblech bekleidet. Die Türen der Treppenhäuser werden zum selbsttätigen Zufallen eingerichtet. Die Türen der Aufzüge werden aus Eisenblech hergestellt.

Die einzelnen Speicherabteilungen werden im übrigen durch vorchriftsmäßige Brandwände voneinander getrennt.

Außer den Ladebühnen vor den Aufzügen ist vor jedem einzelnen Lagerboden noch eine zweite Ladebühne vor einer direkt nach außen führenden Tür vorgesehen, von welcher aus die Güter mit dem Kran abgesetzt werden können.

Unter dem untersten Lauf jeder Treppe befindet sich im Erdgeschoß ein Abort und in jedem Geschos vor der Treppe ein Pissoir.

Die Fundamente werden aus Beton, sämtliche Wände massiv aus Ziegeln in Zementmörtel und die Deckensäulen sowie die Flurdecken, Treppenpodeste und Ladebühnen aus Eisenbeton hergestellt. Die Decken der Lagerräume in den drei unteren Geschossen bestehen aus kiefern Balkenlagen mit eisernen, feuersicher ummantelten Unterzügen und aus doppelten Fußböden mit Asbestzwischenlage, deren untere Lage aus Tannenholz und deren obere Lage aus Kiefernholz besteht. Auch

das Erdgeschoß erhält kiefernen Fußboden, welcher auf kiefernen Lagerhölzern in trockenem Sand verlegt wird.

Die Ladebühnen und Flure erhalten Estrich aus Basaltzement.

Das Dach wird aus Eisenbeton in 15 cm Stärke zwischen eisernen, feuerfester ummantelten Trägern und Unterzügen hergestellt. Von dieser Stärke sollen 8 bis 9 cm aus Bimsstiebbeton und 6 bis 7 cm aus Weserfiesbeton bestehen.

Die Eindeckung des Daches geschieht mit drei Lagen Asphaltpappe, auf der eine 5 bis 6 cm hohe Kiesschicht aufgebracht wird.

Die Fenster werden aus Gußeisen hergestellt und mit Drahtglas verglast.

Hinter den Fenstern der Lagerräume werden hölzerne Klappläden angebracht, die nach außen mit Eisenblech bekleidet sind. Auch die in den Frontwänden befindlichen Lufentüren erhalten an der äußeren Seite Bekleidung aus Eisenblech.

Vor den Fenstern der beiden oberen Geschosse wird eine Verriegelungsanlage angelegt; die im Falle von Feuer in den Kajeschuppen angestellt wird.

Die Speicher erhalten auch Blitzableiteranlagen.

Die Ansichtsflächen sind in einfachster Weise ausgebildet, und werden zum Teil mit gewöhnlichen, ausgesucht guten Mauersteinen verblendet, zum Teil mit Zementmörtel gepuht.

Der Lagerschuppen und das Abortgebäude erhalten ein hölzernes Dach, jedoch werden diese Dächer gleichfalls mit drei Lagen Dachpappe eingedeckt und mit 5 cm hoher Kiesschüttung versehen.

Nach dem anliegenden Kostenausschlag stellen sich die einzelnen Posten wie folgt:

1) Speicher XI.....	M	559 480
2) Speicher XIII.....	"	637 030
3) Kranlaufbahnen.....	"	46 290
4) Aufzüge, Kräne und Spills.....	"	269 700
5) Betriebsgeräte (nach Angabe der Lagerhaus-Gesellschaft).....	"	51 000
6) Geräteschuppen.....	"	5 760
7) Abort.....	"	5 120
8) Brandschutzwand.....	"	15 740
9) Straßenarbeiten.....	"	33 325
10) Gleisarbeiten.....	"	29 775
11) Unvorhergesehenes und Bauleitung.....	"	82 680

Zusammen... M 1 735 900

Von diesem Betrage sind von der Lagerhaus-Gesellschaft zu verzinsen 1 644 000 M.

Für die bei Senat und Bürgerschaft zu beantragende Summe ist noch ein Abzug in Höhe von 64 500 M zu machen, die (Verhdlg. 1904 S. 841) für eine provisorische Schutzwand in der Speicherflucht in den 1904 bewilligten 2 237 000 M enthalten, bisher aber wegen des bevorstehenden Speicherbaues nicht angegriffen worden sind. Demnach verbleibt eine Summe von 1 671 400 M.

Ich bitte, den Bau der beiden Speicher XI und XIII am Hafen II nach dem vorgelegten Projekt zu genehmigen und die erforderliche Summe von 1 671 400 M als weitere Rate des Fonds „Erweiterungsbauten“ bei Senat und Bürgerschaft zu beantragen. Um die Speicher für die nächstjährige Herbstsaison ausnützen zu können, wird, soweit angängig, um beschleunigte Behandlung der Angelegenheit gebeten.

Bremen, den 12. Oktober 1909.

Der Baurat.
(gez.) **Ed. Suling.**

Zu dem vorliegenden Projekte bemerke ich, daß von der Wahl der an sich so feuer sichereren Eisenbetondecken hat Abstand genommen werden müssen, weil die großen Deckenplatten bei einer Erhitzung im Falle eines Speicherbrandes so beträchtliche Ausdehnungen erfahren, daß die tragenden Stützen und Außenmauern durch die entstehenden Seitenschübe in ihrem Bestande gefährdet würden.

Aus diesem Grunde sind nur die Stützen und die Decke über dem III. Obergeschoß in Eisenbetonkonstruktion gewählt worden. Für die Decke über dem III. Obergeschoß, die außer Dach- und Schneelast nur ihr Eigengewicht zu tragen hat, ist die Ausdehnung infolge Erhitzung weniger gefährlich, weil die Außenmauern an ihrem oberen, von Auflast freien Ende, der Ausdehnung zu folgen vermögen ohne den Bestand der übrigen Geschosse in Mitleidenschaft zu ziehen.

Die Unterzüge werden auf den Stützen und Mauern längenverschiebbar aufgelagert, damit sie der Längenänderung folgen können.

Im übrigen finde ich nichts zu bemerken und empfehle die Ausführung nach dem vorliegenden Projekte zu genehmigen.

Bremen, den 15. Oktober 1909.

Der Oberbaudirektor.

(gez.) **Büding.**

