

Mitteilung des Senats

vom 14. Dezember 1909.

Inhaltsverzeichnis.

1. Wahl eines Bürgermeisters	S. 1289.
2. Bau von zwei Speichern am Hafen II	" 1289.
3. Neubau eines Gerichts- und Amtsgefängnisses in Bremerhaven	" 1289.
4. Ermäßigung des Hafengeldes in Bremerhaven	" 1297.
5. Benutzung von Kafen, Schuppen und Kränen am Kaiserhafen III in Bremerhaven durch den Norddeutschen Lloyd	" 1304.
6. Wasserbahnhof	" 1306.
7. Budget für außerordentliche Ausgaben für das Rechnungsjahr 1910. Ergänzung der Hafen- und Eisenbahnanlagen	" 1307.
8. Austausch von Grundflächen an der Planstraße nach dem Handels- und Industrieafen in Oslebs- hauken	" 1310.
9. Rechnungsabluß des Schlachthofs für das Rechnungsjahr 1908	" 1311.
10. Vergrößerung des hygienischen Instituts	" 1314.
11. Verbreiterung der Fahrbahn am Doventor	" 1316.
12. Umwandlung der Stelle des Plantammerverwalters in eine jahrgeldberechtigte Zeichnerstelle	" 1317.
13. Schleusenmeistergehöft bei der Wehranlage in Hastedt	" 1318.

1. Wahl eines Bürgermeisters.

Da Herr Bürgermeister Dr. Marcus, der betreffenden Verfassungsvorschrift gemäß, am Schlusse des gegenwärtigen Jahres aus dem Bürgermeisteramte scheidet, so hat der Senat in seiner heutigen Sitzung die erforderliche Neuwahl vorgenommen und durch dieselbe Herrn Senator Dr. Barkhausen zum Bürgermeister für die Jahre 1910 bis 1913 einschließlich erkoren.

2. Bau von zwei Speichern am Hafen II.

Der Senat stimmt dem Antrage der Deputation für Häfen und Eisenbahnen zu. Er bemerkt dabei, daß der in dem Antrage der Deputation (Verhdlgn. S. 1273) infolge eines Schreibfehlers auf 1 671 000 M angegebene Betrag in 1 671 400 M (i. S. 1276 vorletzter Absatz) zu berichtigen ist. Er ersucht die Bürgerschaft, seinem Beschlusse beizutreten.

3. Neubau eines Gerichts- und Amtsgefängnisses in Bremerhaven.

Dem Senat ist von seiner Gefängnis-Kommission das Nachstehende berichtet worden:

„Schon im Jahre 1892 mußte darauf hingewiesen werden, daß das Gefängnis des Amtsgerichts Bremerhaven, das sowohl Untersuchungs- als Strafgefängnis ist, räumlich unzulänglich sei, so daß im Interesse der Strafrechtspflege, wie der Gefangenen, eine Vergrößerung geboten erscheine. Der Senat empfahl daraufhin die Ausführung eines Erweiterungsbaues auf dem Hofe des Gefängnisses (Verhdlgn. zwischen Senat und Bürgerschaft 1892 S. 215), während die Bürgerschaft, die eine Vergrößerung des vorhandenen Gefängnisses als unzureichendes Auskunftsmittel ansah, den Antrag des Senats ablehnte, dagegen sich für einen Neubau auf dem, dem Staate gehörenden Platze an der Carlsburg in unmittelbarer Nähe des Amtsgerichtsgebäudes aussprach. Nachdem der Senat diesem Beschlusse zugestimmt hatte, wurde ein von der Baudeputation entworfenes Projekt für einen solchen Neubau vorgelegt (Verhdlgn. 1893 S. 645 ff.). Inzwischen war jedoch wider Erwarten eine nicht unerhebliche Verminderung der Zahl der Gefangenen eingetreten, und diese Tatsache, sowie der weitere Umstand, daß die zur vorläufigen Abhilfe bereits erfolgte Herstellung von sechs neuen Zellen die vorhandenen Übelstände auf ein allenfalls erträgliches Maß herab gemindert hatte, endlich finanzielle Erwägungen veranlaßten Senat und Bürgerschaft, von der Beschlußfassung über das Neubauprojekt bis auf weiteres Abstand zu nehmen (Verhdlgn. 1893 S. 685, 715).

Seit dieser Zeit haben sich nun aber die Verhältnisse im Amtsgerichtsgefängnisse derart gestaltet, und die Überfüllung der Zellen ist allmählich eine so ständige geworden, daß eine baldige gründliche Änderung und Verbesserung dringend erforderlich ist.

Zur einstweiligen Abhilfe ist die Anordnung getroffen, daß Gefangene, die eine Freiheitsstrafe von mehr als drei Wochen zu verbüßen haben, in die Strafanstalt zu Oslebshausen zu überführen sind. Dieses Mittel kann jedoch nur zeitweilig angewendet werden, da die Abteilung der Strafanstalt für Gefängnissträflinge in der Regel ebenfalls überfüllt ist. Ein Neubau wird sich daher nicht vermeiden lassen.

Im November 1907 wurde zunächst eine eingehende Besichtigung an Ort und Stelle durch die Gefängniscommission unter Zuziehung des Strafanstaltsdirektors Fliegenschmidt und des Baumeisters Fritzsche vorgenommen, auf Grund deren vom Strafanstaltsdirektor der anliegende Bericht erstattet ist. Daß sich die darin hervorgehobenen Mängel durch einen bloßen Umbau oder Vergrößerungsbau auf dem Areal des jetzigen Gerichtsgefängnisses und unter dessen Mitbenutzung beseitigen lassen würden, darf als ausgeschlossen betrachtet werden, und ist auch die Meinung des Amtsgerichts Bremerhaven wie des Amtes, welche Behörden bei den weiteren Verhandlungen regelmäßig vertreten gewesen sind. Einer weiteren Begründung der Notwendigkeit eines Neubaus wird es aber auch um so weniger bedürfen, als in dieser Beziehung schon im Jahre 1893 bei Senat und Bürgerschaft keine Meinungsverschiedenheit bestanden hat.

Um so mehr mußte die Platzfrage einer wiederholten eingehenden Beratung unterzogen werden. Ausgeschlossen ist dabei sehr bald das hinter dem jetzigen Gefängnis belegene Gartenterrain. Dieses Grundstück wird direkt von mehreren Hintergebäuden begrenzt, die bewohnt sind und Fenster nach dem Garten haben. Es würde erforderlich sein, mit einem Neubau in erheblicher Entfernung von den Nachbargrundstücken zu bleiben, um jeden Verkehr von dort mit den Gefangenen, nicht minder aber auch jede Belästigung der Nachbarn durch die Insassen des Gefängnisses auszuschließen. Damit ginge indes so viel Platz verloren, daß es fraglich ist, ob das verbleibende Areal, unter Berücksichtigung der bei dem Anwachsen Bremerhavens voraussichtlich steigenden Zahl der Untersuchungs- und Strafgefangenen, für ein neu zu erbauendes Gefängnis auf absehbare Zeit überhaupt ausreichend sein würde.

Hinzu kommt, daß die gegenwärtige Einrichtung, wonach die Gefangenen zum Zwecke ihrer Vernehmung und Aburteilung vor die Richter, die im alten Gerichtshause an der Carlsburg und im ehemaligen Postgebäude am Hafen ihre Diensträume haben, geführt und von dort zum Gefängnis zurückgeführt werden müssen, alsdann dauernd bestehen bleiben würde, während sie schon oft als großer Übelstand empfunden ist. Nach den darüber erteilten Auskünften haben Gefangene dabei z. B. wiederholt heftige Widerstandshandlungen begangen, weil sie sich nicht über die Straße führen lassen wollten; auch Fluchtversuche sind bei den Zuführungen und Vorführungen mehrfach, und zwar zum Teil mit Erfolg, gemacht worden.

Wird aber danach von dem Platze des gegenwärtigen Amtsgerichtsgefängnisses abzusehen sein, so empfiehlt es sich, und zwar auch nach der übereinstimmenden Ansicht des Amtes und des Amtsgerichts Bremerhaven, für einen Neubau nicht den früher ins Auge gefaßten Platz an der Carlsburg neben dem Gerichtsgebäude (jetzigen Amtsgarten), sondern den an der Poststraße zwischen Amt und Amtsgerichtsgebäude belegenen Platz zu wählen.

Außerdem aber erscheint es dringend geboten, bei dieser Gelegenheit einheitliche Einrichtungen für die Gerichts- und die Amts- (Polizei-) Gefangenen zu schaffen.

Was nämlich das vorhandene Amtsgefängnis betrifft, so sind hier allerdings die Verhältnisse namentlich zur Zeit noch nicht so verbesserungsbedürftig wie beim Gerichtsgefängnisse, dagegen ergibt der beiliegende Bericht des Amtes, daß die Gefahr einer Überfüllung ebenfalls besteht, und daß es dringend geboten ist, gelegentlich

eines Neubaus auch auf die mit Sicherheit zu erwartende Steigerung der Zahl der Polizeigefangenen Rücksicht zu nehmen. Geschieht das, so tritt damit allerdings eine Erhöhung der Baukosten ein; es wird aber auf der andern Seite nicht nur für ein voraussichtlich schon in naher Zukunft eintretendes Bedürfnis gesorgt, sondern auch eine bedeutende Vereinfachung des Betriebes erzielt, der sich einheitlich selbstverständlich mit geringerem Personal und überhaupt wirtschaftlicher durchführen läßt, als wenn wie seither Amts- und Amtsgerichtsgefängnis unter besonderer Leitung stehen. Abgesehen hiervon, würde bei Errichtung des Gefängnisses an der Poststraße die Führung von Gefangenen über die Straße so gut wie ganz wegfallen.

Auf Grund eingehender Beratungen erachtet es die Gefängnis-Kommission in Übereinstimmung mit dem Amte und dem Amtsgerichte für die richtige Lösung, daß in dem neu zu errichtenden Hause alle männlichen Untersuchungs- und gerichtlichen Strafgefangenen sowie Polizeigefangenen untergebracht werden, während die weiblichen Gefangenen der verschiedenen Kategorien in dem gegenwärtigen Amtsgefängnis untergebracht werden.

Es ist demgemäß die Aufstellung eines Programms über die erforderlichen Räume nebst Angaben über ihre ungefähre Größe usw. durch den Strafanstaltsdirektor Fliegenschmidt veranlaßt, und sodann die Baudeputation, Abteilung Hochbau, um die Ausarbeitung eines Projektes für ein kombiniertes Gerichts- und Amtsgefängnis auf dem an der Poststraße belegenen Areal ersucht worden. Dieser Platz kann für den Fall einer solchen Vereinigung allein in Frage kommen, damit eine räumliche Verbindung sowohl mit den beiden Gebäuden, in denen das Amtsgericht untergebracht ist, wie mit dem Amte und den hier für die weiblichen Gefangenen verbleibenden Räumen gegeben ist.

Das von dem Direktor Fliegenschmidt aufgestellte Programm über die außer den Zellen erforderlichen Räume und ihre ungefähre Größe sowie der von der Hochbauinspektion II ausgearbeitete und von der Baudeputation gebilligte Vorentwurf (Zeichnungen) nebst Kostenüberschlag und dazu erstattetem Bericht werden beifolgend übergeben.

Den früher seitens der beteiligten Behörden gemachten Bemerkungen, die sich übrigens nur auf Einzelheiten bezogen haben, ist, soweit sie begründet erschienen, der Hauptsache nach bereits Rechnung getragen. Im übrigen werden sie bei Aufstellung des endgültigen Projekts einer weiteren Prüfung zu unterziehen sein.

Nach Ausführung des Entwurfs wird Raum für 72 männliche und 7 weibliche Gerichtsgefangene (Untersuchungs- und Strafgefangene) ferner für 81 männliche und 15 weibliche Polizeigefangene vorhanden sein, womit dem Bedürfnis hoffentlich für längere Zeit auch unter der Voraussetzung, daß in Bremerhaven früher oder später eine Strafkammer eingerichtet wird, genügt ist.

Eventuell aber lassen sich durch Höherführung des an Stelle des gegenwärtigen sogen. Wirtschaftsgebäudes zu errichtenden Neubaus 48 Zellen von 22 cbm oder 96 Zellen von 11 cbm Rauminhalt hinzugewinnen.

Bei den vorgelegten Plänen ist es die Absicht, außer den Polizeigefangenen auch, wie seither, die gerichtlichen Straf- und Untersuchungsgefangenen in demselben Gebäude unterzubringen. Diese Einrichtung bildet, nach den seitens der Gefängnis-Kommission durch den Strafanstaltsdirektor Fliegenschmidt eingezogenen Erkundigungen in Preußen, von wenigen Großstädten abgesehen, durchweg die Regel; sie wird auch für Bremerhaven unbedenklich festgehalten werden können, wenn nur in ausreichender Weise für die Trennung der beiden Kategorien von Gefangenen gesorgt wird. Eine solche ist allerdings nach dem Erachten des Senats sowohl aus sachlichen Gründen (um Kollusionen, Durchstechereien usw. vorzubeugen) wie um der auf die Untersuchungsgefangenen zu nehmenden Rücksicht willen, erforderlich.

Nach einem von dem Amtsgericht Bremerhaven erstatteten Bericht entspricht es der Regel, daß die Zahl der Untersuchungsgefangenen doppelt so groß ist, wie die Zahl der gerichtlichen Strafgefangenen, so daß z. B. beim Vorhandensein von im ganzen 60 gerichtlichen Gefangenen mit 40 Untersuchungsgefangenen und 20 Strafgefangenen zu rechnen wäre. Danach scheint es das richtige, für Untersuchungsgefangene

außer den 9 Zellen des Kopfbaues von vornherein die 23 Zellen im dritten Obergeschoße einzurichten und zu verwenden, während es keine erhebliche Schwierigkeit machen und unbedenklich sein wird, etwaige weitere Untersuchungsgefangene einwandfrei in den unteren Geschoßen unterzubringen. Muß später das an Stelle des Wirtschaftsgebäudes tretende Gebäude höher gebaut werden, so bleibt es erneuter Erwägung vorbehalten, ob alsdann nicht dieser ganze, für 48 große oder 96 kleine Zellen Raum bietende Teil des Gefängnisses ausschließlich als Untersuchungsgefängnis dienen und demgemäß eingerichtet werden soll.

Für die Weiberabteilung läßt sich eine Trennung der gerichtlichen Straf- und Untersuchungsgefangenen nicht wohl durchführen. Bei der geringen Zahl der hier in Betracht kommenden Personen wird aber von besonderen Einrichtungen, die außerdem formell weder gesetzlich noch etwa durch Bundesratsbeschlüsse vorgeschrieben oder zur Pflicht gemacht sind, Abstand genommen werden können.

Die für den Neubau erforderlichen Kosten würden im Falle der Zustimmung von Senat und Bürgererschaft mit 250 000 M in das nächstjährige Budget der Baudeputation, Abteilung Hochbau, einzustellen sein, da, im Hinblick namentlich auf die im Amtsgerichtsgefängnis herrschende Überfüllung, ein längeres Hinausschieben durchgreifender Änderungen nicht angängig erscheint."

Auf Grund des vorstehenden Berichts erachtet der Senat den Neubau eines Amtsgerichtsgefängnisses für erforderlich und nicht länger aufschiebbar, gleichzeitig aber scheint auch ihm eine Verbindung mit dem bei dieser Gelegenheit zu vergrößernden Amtsgefängnis, und zwar unter Benutzung des dafür in Vorschlag gebrachten Platzes an der Poststraße, geboten.

Der Senat genehmigt danach das vorgelegte Projekt im allgemeinen und vorbehaltlich dessen näherer Ausarbeitung, und erklärt sich mit Einstellung der Summe von 250 000 M in das nächstjährige Budget einverstanden, indem er die Bürgererschaft ersucht, ihm darin beizutreten.

Anlage 1. Bericht des Direktors Fliegen Schmidt über das Gerichtsgefängnis in Bremerhaven.

I.

Im Gefängnisse sind vorhanden	Zahl der Räume	für Personen je	Jeder der Räume müßte nach der Norm mindestens haben an Luft-raum pro Person	Die Räume müßten also aufweisen an Luft-raum	Tatsächlicher Luft-raum	Also zu wenig
23	2		pro Person 16 cbm, also für 2 Personen = 32 cbm	736 cbm	585,768	150,232
2	3		desgl., also für 3 Personen = 48 cbm....	96 cbm	52,233	43,767
2	6		desgl., also für 6 Personen = 96 cbm....	192 cbm	109,985	82,015
27				1024 cbm	747,986	276,014

Die Zahl 276 014 erhöht sich noch um 92 653 cbm, weil Zellen Nr. 20, 26 und 27 nicht benutzt werden zur Detention, teils, weil diese Zellen von außen erreichbar sind für verbotenen Verkehr, teils, weil sie zur Aufbewahrung von Effekten zc. in Anspruch genommen werden bezw. genommen werden müssen, da es an sonstigen Räumen mangelt.

Es fehlen gegenüber dem Normalmaße daher

276 014

92 653

in Sa. 368 667 cbm.

II.

Angenommen sind für die 27 Zellen 64 Gefangene als vorgesehene Belegung. Durch Fortfall der Zellen 20, 26, 27 kommen 6 Gefangene in Fortfall, so daß nach der bisherigen Belegungspraxis für 58 Menschen Platz bleibt. Für diese ist nach Abzug der drei Zellen verfügbar eine Kubikmeterzahl von 747 986 — 92 653 = 655 333 cbm. Das ergibt für die Person allgemein nur 11,29 cbm, d. h. 4,71 cbm pro Kopf zu wenig. Bei den Zellen Nr. 6, 7, 9, 12 ist das Minus indes noch viel erheblicher.

Das Haus bietet daher für die vorgesehene Belegung bei weitem nicht den zu fordernden, hygienisch nötigen Raum.

III.

Die Jahre 97/98 hatten mittlere = 28, höchste = 45 Belegungsziffer.

98/99	"	= 33,	"	= 51	"
99/00	"	= 25,	"	= 40	"
00/01	"	= 25,	"	= 44	"
01/02	"	= 22,	"	= 36	"
02/03	"	= 24,	"	= 41	"
03/04	"	= 31,	"	= 62	"
04/05	"	= 33,	"	= 50	"
05/06	"	= 32,	"	= 54	"
06/07	"	= 33,	"	= 52	"

Summe also mittlere = 286, höchste = 475 Belegungsziffer

Im Durchschnitte pro Jahr rund " = 30, " = 48 "

Die Übelstände werden bei steigender Inanspruchnahme des Hauses immer schlimmer werden. Man ist schon gezwungen gewesen, in den Zellen, die nicht für 2 Personen Raum bieten, drei Leute unterzubringen.

Die Mehrzahl der Zellen für je 2 Personen böten den vorgeschriebenen Luftraum für eine Person, d. h. mindestens 22 cbm. Aber schon die mittlere Zelle macht die Isolierung recht schwierig, da nur 27 Räume überhaupt verfügbar sind, was in Hinsicht der Untersuchungsgefangenen besonders vom Übel ist. Die Ausnutzung der 27 Räume wird noch dadurch beschränkt, daß die Zellen 13, 14, 15, 16 für weibliche Gefangene bestimmt sind und für diese reserviert bleiben müssen.

Oslebshausen, 11. November 1907.

(gez.) **Fliegen Schmidt.**

Bremerhaven, den 20. März 1908.

Anlage 2.

Das Amtsgefängnis enthält außer der Wohnung des Gefangenaufsehers und dem Schließerzimmer 15 Zellen und zwar 13 Männerzellen und 2 Weiberzellen.

Es können belegt werden:

Zelle Nr.	1	mit	8	Personen
" "	2	"	8	"
" "	3	"	2	"
" "	4	"	2	"
" "	5	"	2	"
" "	6	"	2	"
" "	7	"	1	Person
" "	8	"	1	"

Übertrag. . . 26 Personen

		übertrag..	26	Personen
Zelle Nr.	9	mit	1	Person
"	"	10	"	1 "
"	"	11	"	1 "
"	"	12	"	1 "
"	"	13	"	4 Personen
"	"	14	"	2 "
"	"	15	"	8 "
Zusammen... 44 Personen.				

Zelle 6 und 7 sind Weiberzellen, Zelle 11 und 12 sind mit Doppeltüren versehen und für gefährliche Verbrecher und gegebene Fälle reserviert. Nach dem Gefangenenregister sind im Amtsgefängnisse untergebracht gewesen:

	April	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	Oktober	Nov.	Dez.	Januar	Febr.	März	Zusammen
1904:	355	359	263	300	299	340	387	370	363	447	403	395	= 4278
1905:	342	399	384	331	382	330	394	397	417	377	401	349	= 4503
1906:	314	293	336	356	376	369	410	424	453	468	398	472	= 4669
1907:	409	421	369	393	465	463	529	526	522	659	532	500	= 5788

(geschätzt)

Die höchste Zahl war:

1903.....	66
1904.....	63
1905.....	59
1906.....	52
1907.....	78

Die Zellen 1, 2 und 15 sind wiederholt mit mehr wie 14 Personen belegt gewesen,

Zelle Nr. 1 für eine Nacht im Jahre 1907 mit 28 Personen,

Zelle Nr. 3 ist für „Unreine“ und soll mit 2 Personen belegt werden. Es sind in dieser Zelle schon 7 Personen untergebracht gewesen.

Wie aus vorstehender Aufstellung zu ersehen ist, sind die beim Amtsgefängnis vorhandenen Zellen sowohl für die Sommermonate wie für die Wintermonate unzureichend. Die letzte Erweiterung hat 1903 stattgefunden, zu einem weiteren Ausbau mangelt es an Platz, einen Aufbau kann das Gebäude nicht tragen. Es müßten für jetzige Verhältnisse noch mindestens 3 Zellen, für je 8 Personen, mehr vorhanden sein.

Für das Amt müßte in dem neuen Gefängnis unter Berücksichtigung der Zunahme der Bevölkerung Platz für 80 Gefangene geschaffen werden. Das Amt geht hierbei von der Voraussetzung aus, daß alle diejenigen Personen, die länger als einen Tag vom Amte in Verwahrung genommen werden müssen, dem neuen Gefängnis zuzuweisen sind.

Hierher gehören

- die Strafgefangenen,
- die für ausländische Behörden Festgenommenen und
- die für längere Zeit in Schutzhaft zu nehmenden Personen, wie sie häufig von der Ersatzkommission und den Konsulaten überwiesen werden.

Für das Amtsgefängnis würden dann nur noch verbleiben:

- die Obdachlosen, die auf weniger als einen Tag in Schutzhaft Genommenen,
- Betrunkene etc. und die vorläufig Festgenommenen.

Für diese wird das Amtsgefängnis für absehbare Zeiten genügen.

Die Zahl 80 ergibt sich aus folgender Berechnung:

Die Höchstzahl der in letzter Zeit im Amtsgefängnis befindlich gewesenen Strafgefangenen, für ausländische Behörden Festgenommenen und für längere Zeit

in Schutzhaft gewesenen Personen betrug rund 40. Diese Zahl bei der zu erwartenden Bevölkerungszunahme und bei dem Wachsen der Schifffahrt zu verdoppeln, wird nicht zu hoch gegriffen sein. Von den 80 Plätzen wären 10 für Weiber zu bestimmen.

Bremisches Amt.
(gez.) **Sche.**

Weiterer Bericht des Direktors Fliegen Schmidt.

Anlage 3.

Folgende Räume werden außer den Zellen für ein neu zu erbauendes Gefängnis in Bremerhaven erforderlich sein:

1) Kochküche	50,000	qm	
2) Speisekammer und Brotaufbewahrungsraum (= 2 Zellen)	15,750	"	
— Brot Schneiderraum kann in die Küche verlegt werden	—	—	in die Nähe des Weiber- abteils zu verlegen.
3) Waschküche	50,000	"	
4) Trockenraum und Kollammer	50,000	"	
5) Zentralheizung	50,000	"	
6) Heizungs-vorräte	50,000	"	vom Männerabteil erreich- bar bezw. Spazierhof dieselbst.
7) Desinfektionsraum	15,750	"	
8) Zelle (in Größe dreier Zellen) für Unreine	23,625	"	
9) zwei Tobzellen	10,000	"	
10) drei Arrestzellen	23,625	"	(eine für Weiberabteilung.)
11) Wannenbadezelle (2 Wannen)	15,750	"	(für Weiber.)
12) Ein Brausebad mit fünf Brausen und einer Wanne	35,000	"	(für Männer.)
13) Raum für Arbeitsmaterial und fertige Arbeiten	40,000	"	
14) Raum für Lagerungs- und Bekleidungs- gegenstände (3 Zellen)	23,625	"	
15) do. für eigene Kleider und Sachen der Gefangenen (2 Zellen)	15,750	"	
16) do. für Utensilienersatz (1 Zelle)	7,875	"	
17) Eine Badezelle für Beamte	7,875	"	
18) Schreib- und Aktzimmer für den Aufseher	24,000	"	
	508,625	qm	

Oslebshausen, August 1908.

(gez.) **Fliegen Schmidt.**

Baubeschreibung.

Auf dem freien Plage zwischen dem Gerichtshause am Hafen und dem Gerichtshause auf der Karlsburg soll ein neues Amts- und Amtsgerichtsgefängnis für Männer errichtet werden.

Um das eigentliche Gefängnis möglichst zu verdecken, ist an der Poststraße ein Kopfbau angeordnet, in welchem 9 Zellen für besonders gefährliche Untersuchungsgefangene und außerdem alle die Räume untergebracht sind, welche keine Gefangenen beherbergen.

Zu ebener Erde rechts vom Haupteingange ist mit besonderem Zugang die aus 3 Zimmern, Küche, Kammer und Klosett bestehende Wohnung für einen Gefängnisbeamten angeordnet. Links neben dem Haupteingange liegt das Brausebad, von dem für die Beamten eine kleine Badezelle abgeteilt ist. Weiterhin folgen 3 Zellen für je 3, 1 für 5, zusammen 14 Polizeigefangene, ein großer Sammelraum für Obdachlose usw. mit besonderer Klosettanlage, 2 Arrestzellen, 2 Tobzellen, 1 Zelle für Unreine, ein Vernehmungszimmer für das Amt, ein Raum für Materialien und fertige

Arbeiten, ein Dienstzimmer für den Aufseher, ein kleiner Raum für Utensilien, endlich der Heiz- und Kohlenraum; die beiden letztgenannten Räume werden etwa 1,20—1,50 m zu vertiefen sein, während alle übrigen Räume zu ebener Erde liegen.

Als Ersatz für das abzubrechende Hintergebäude, welches die für das Gerichtsgebäude am Hafen erforderlichen Aborte enthält, ist ein an den Kopfbau des Gefängnisses anschließender Anbau geplant. Gefängnis und Gerichtsgebäude sind im Erd- und Obergeschoß durch geschlossene Gänge verbunden, welche neben dem bequemen Gefangenentransport den weiteren Vorteil bieten, daß sie den Einblick in den Gefängnishof und auf die Zellen unmöglich machen.

Das I. Obergeschoß enthält außer 2 Räumen für den Schließer, einem Raum für Anstalts- und eigene Kleider und einer Spülzelle 48 Einzelzellen von 11 cbm Rauminhalt und eine gemeinschaftliche Zelle für 4 Personen, also Platz für 52 Polizeigefangene.

Im II. Obergeschoß sind außer den Räumen für den Schließer, einem Vernehmungszimmer für das Gericht und einem Zimmer für den Geistlichen und den Arzt 25 Einzelzellen von 11 cbm Rauminhalt, 11 Einzelzellen von 22 cbm Rauminhalt und eine gemeinschaftliche Zelle für 4 Personen, insgesamt also 40 Gerichtsgefangene unterzubringen. (Ob es sich empfiehlt, die Zahl der Einzelzellen von 22 cbm Rauminhalt auf Kosten der Zellen von 11 cbm Rauminhalt zu erhöhen, soll noch erwogen werden.)

Das III. Obergeschoß endlich bietet 23 Zellen von 22 cbm Rauminhalt für 23 Gerichtsgefangene. Außer diesen Räumen wird in dem Kopfbau an der Poststraße über einem Teil der Dienstwohnung die eingangs bereits erwähnte Abteilung für Untersuchungsgefangene geschaffen, welche von dem übrigen Gefängnis ganz getrennt ist und in 3 Geschossen 9 Zellen und die nötigen Spülzellen enthält.

Kurz zusammengefaßt genügt also der Neubau für $14 + 52 = 66 + 15$ (Sammelraum) = 81 Polizeigefangene, $40 + 23 = 63$ und im Kopfbau 9, zusammen 72 Gerichts- und Untersuchungsgefangene.

Zur Unterbringung der weiblichen Gefangenen soll das vorhandene Amtsgefängnis am Hafen dienen. Nach Ausführung geringfügiger Umbauarbeiten bietet dieses Gebäude Platz für $9 + 6$ (Sammelraum) = 15 polizeigefangene und für 7 gerichtsgefangene Weiber; außerdem sind die erforderlichen Nebenräume, wie Dienstzimmer für die Schließerin, Spülzellen usw., sowie eine Wohnung für eine unverheiratete Aufseherin vorhanden.

Zur Unterbringung der Wirtschaftsräume, Wasch- und Kochküche nebst Speisekammer sowie Plätt- und Desinfektionsraum wird in der Verlängerung des Zellenbaues nach Abbruch des jetzt hier stehenden sogenannten „Wirtschaftsgebäudes“ ein eingeschossiger Neubau mit flachem Dach eingerichtet.

Die Mauern und Fundamente dieses Gebäudeteiles werden von vornherein so stark bemessen, daß später ohne besondere Schwierigkeiten 3 weitere Geschosse aufgebaut werden können, wodurch das Gefängnis um etwa 48 Zellen von 22 cbm oder 96 Zellen von 11 cbm Rauminhalt vergrößert werden kann.

Für das Amt werden in dem stehenbleibenden, an das Zwischengebäude anstoßenden Flügel des „Wirtschaftsgebäudes“ neue Aborte eingerichtet; auch bleiben für das Amt einige Räume zur Lagerung von Brennmaterial, von beschlagnahmten und Fundstücken usw. verfügbar; weitere Räume für das Amt können bei Bedarf im Dachboden dieses Flügels eingerichtet werden.

Der Spazierhof ist von der Männer- und Weiberabteilung gleich bequem zu erreichen. Gegen das Gerichtsgebäude am Hafen ist er durch eine ca. 2 m hohe massive Mauer abgeschlossen. Um den im Erdgeschoß des Gerichtsgebäudes gelegenen Zimmern kein Licht zu nehmen, soll der Gefängnishof etwas vertieft werden, so daß Oberkante Mauer mit Fensterbrüstung abschneidet.

Über die konstruktive Durchbildung des Neubaus ist kurz folgendes zu sagen. Das Gebäude soll auf Holzpfehlern, die bis auf den guten Baugrund herunterreichen, fundiert werden. Wände und Decken werden durchweg massiv hergestellt. Die Fußböden werden mit Linoleum belegt, ebenso die Stufen der massiven Haupttreppe

und die hölzernen Trittstufen der schmiedeeisernen Verbindungstreppe. Die Fassaden werden mit roten Ziegeln verblendet und gefügt. Der Kopfbau an der Poststraße soll mit Biberschwänzen eingedeckt werden, während der eigentliche Zellenbau ein Holzzementdach erhält. Über dem panoptischen Flur ist ein Laternenaufbau mit Verglasung aus Drahtglas geplant. Zur Heizung des Neubaus ist eine Niederdruckwarmwasserheizung, zur Beleuchtung Gaslicht angenommen. Fenster, Türen, Vergitterungen usw. sollen nach den preussischen Normalien konstruiert werden.

Einschließlich der Kosten für die künstliche Fundierung werden die Baukosten für das neue Gefängnis nach dem hier folgenden Kostenüberschlage B 241 917 *M* betragen. Außerdem sind für Umbauarbeiten in den bestehenden Gebäuden sowie für Nebenanlagen noch 8083 *M* erforderlich, so daß insgesamt 250 000 *M* zu bewilligen sind.

Bremen, den 19. November 1909.

Die Hochbauinspektion II.

Einverstanden.

(gez.) **Knop.**

Die Baudirektion, Abteilung Hochbau.

22./XI.

(gez.) **Schhardt.**

4. Ermäßigung des Hafengeldes in Bremerhaven.

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

Bericht.

Anlage.

Bereits im Februar d. J. hatte sich der Verein der am Hafenverkehr zu Bremerhaven-Weestemünde interessierten Firmen in einer Eingabe an die Deputation gewendet, in der er auf den Rückgang des Schiffsverkehrs in den Häfen von Bremerhaven hinwies und hierfür besonders die Höhe des dortigen Hafengeldes von 30 Pf. für das Kubikmeter bei Dampfern von 6800 cbm Netto-Raumgehalt und darüber verantwortlich machte. Der Verein bemerkte, daß die gewählte Grenze von 6800 cbm bei Einführung dieses hohen Hafengeldes im Jahre 1897 richtig gewählt gewesen sei, daß jedoch inzwischen ein Umschwung in der Schifffahrt sich bemerkbar gemacht habe, indem der Wettbewerb im überseeischen Frachtverkehr die Erbauung immer größerer Schiffe erzwungen habe. Während früher abgesehen von den Dampfern des Norddeutschen Lloyd nur wenige Schiffe von 6800 cbm und darüber die Weser aufgesucht hätten, sei dies jetzt in viel höherem Maße der Fall.

Es werde daher die Schifffahrt im allgemeinen durch die hohen Hafenabgaben in Bremerhaven stärker berührt, und sei es nicht zu verwundern, daß die größeren Schiffe die dortigen Häfen, wenn irgend möglich, mieden und die anderen Weserhäfen aufsuchten, in denen allen ein wesentlich niedrigeres Hafengeld erhoben werde. Der Verein beantragte demnach die Grenze von 6800 cbm für das hohe Hafengeld in Bremerhaven einer Revision zu unterziehen und auf 9905 cbm (= 3500 Reg.-Tons) zu erhöhen. Dampfer, deren Raumgehalt über diese letzte Kubikmeterzahl hinausginge, könnten seines Frachtes nach wie vor 30 Pf. bezahlen. Da die Ausführungen der Eingabe auch nach dem Berichte der Hafenbauinspektion Bremerhaven einer gewissen Begründung nicht entbehrten, so hielt die Deputation eine eingehende Prüfung des gestellten Antrags für angezeigt und teilte dies auch dem Verein mit. Die nächste Frage war hierbei natürlich die, wie sich der Norddeutsche Lloyd im Hinblick auf den mit ihm geschlossenen Vertrag vom 2. September 1903 zu dem Antrage verhalte.

Bei den dieserhalb mit dem Lloyd angeknüpften Verhandlungen war davon auszugehen einerseits, daß dieser für seine sämtlichen Schiffe von über 6800 cbm

Raumgehalt auch ferner das mit ihm vertragsmäßig vereinbarte Hafengeld von 30 Pf. werde zahlen müssen, andererseits, daß sich die in Aussicht genommene Ermäßigung für andere Schiffe auf Frachtdampfer beschränken müsse, da sonst der Lloyd in seinem Wettbewerbe mit anderen Schiffsahrtsgesellschaften in unbilliger Weise beeinträchtigt werden würde.

Bevor die Verhandlungen mit dem Lloyd zum Abschluß gelangt waren, wandte sich der Verein der am Hafenverkehr zu Bremerhaven-Geestemünde interessierten Firmen unter dem 26. Oktober d. J. in einer erneuten Eingabe an die Deputation, in der er betonte, daß seit Beginn der diesjährigen Baumwollsaison nur eine verschwindend kleine Zahl von fremden Baumwolldampfern die Bremerhavener Häfen aufgesucht habe. Die Unternehmer des Lösch- und Ladegeschäfts seien deshalb zur Untätigkeit verurteilt. Sie würden selbst ihre Vorarbeiter entlassen müssen, wenn nicht bald eine Vermehrung des Verkehrs eintrete. Wenn Bremerhaven seinen altbewährten Ruf hinsichtlich exakter und prompter Beförderung der eintreffenden Gütermengen nicht verlieren solle, dann müsse unter allen Umständen eine Besserung in der Benutzung der dortigen Hafenanlagen herbeigeführt werden. Auch die dortigen Spediteure hätten von jeher einen großen Stamm geschulter Küper und Arbeiter während der verkehrsarmen Sommermonate behalten, um während der Baumwollsaison den gesteigerten Ansprüchen gerecht werden zu können. Diese Opfer könnten jedoch auf die Dauer nur gebracht werden, wenn Aussicht vorhanden sei, daß dieselben während der Wintermonate durch gesteigerte Tätigkeit ausgeglichen würden. Dies sei nach den Erfahrungen der begonnenen neuen Saison nicht zu erwarten, und müsse daher dringend um Maßnahmen gebeten werden, welche eine bessere Verteilung der Baumwolldampfer auf die verschiedenen Häfen ermöglichen.

Der Verein wies schließlich noch besonders darauf hin, daß alljährlich mit Regelmäßigkeit im Februar und März eine Ostwindperiode eintrete, während welcher Zeit ein großer Teil der nach Bremen bestimmten Dampfer in den Unterweyhäfen zur Entloshung gebracht werden müsse, und daß auch Eisverhältnisse dieselbe Wirkung haben könnten.

Da bei der geschilderten Sachlage eine Abhilfe dringlich erschien, so mußten die Verhandlungen mit dem Lloyd wegen Ermäßigung des Hafengeldes für Frachtdampfer von 6800 bis 9905 cbm Raumgehalt zunächst zum Abschluß gebracht werden, und gelang es, mit ihm eine Einigung in folgenden Punkten zu erzielen:

- 1) Dampfer von 6800 bis 9905 cbm Netto-Raumgehalt, welche ausschließlich dem Frachtverkehr dienen, haben fortan nur ein Hafengeld von 6 Pf. für das Kubikmeter zu entrichten.
- 2) Hinsichtlich der Dampfer des Norddeutschen Lloyd behält es bei der bisherigen vertragsmäßigen Bestimmung, wonach er für seine sämtlichen Schiffe von über 6800 cbm Raumgehalt 30 Pf. zu bezahlen hat, sein Bewenden.
- 3) Für die nach Nr. 3 des Vertrages vom 2. September 1903 zwischen dem Staate und dem Lloyd vorzunehmende Abrechnung kommen die vorstehend unter 1 bezeichneten Dampfer so zur Verrechnung, als wenn sie ein Hafengeld von 30 Pf. bezahlt hätten.

Nachdem auf Grund dieser Verständigung ein Gesetzentwurf aufgestellt war, welcher eine Änderung der Nummern 1 und 2 des Gesetzes, betreffend die Hafen- und Kranabgaben in Bremerhaven, bezweckte, in den indessen die vorstehenden Ziffern 2 und 3 des Abkommens mit dem Lloyd nicht aufzunehmen waren, weil die Erhebung und Berechnung des Hafengeldes gegenüber dem Lloyd auf vertraglicher Grundlage beruht, und es daher einer gesetzlichen Regelung nicht bedarf, wurde nunmehr die Handelskammer unter Anschluß des anliegenden Gesetzentwurfs um eine gutachtliche Äußerung ersucht.

Die Handelskammer hat sich dieser Aufgabe in dem beigelegten Gutachten vom 30. November d. J. unterzogen, in dem sie eine eingehende Schilderung der in Betracht kommenden Verhältnisse gibt und zu dem Ergebnis gelangt, daß die

vorgeschlagene Lösung der Frage, sowohl die im Gesetzentwurfe, wie die im Übereinkommen mit dem Lloyd vorgesehene, zu befürworten sei.

Die Deputation kann sich zur Begründung ihrer nachfolgenden Anträge auf dieses Gutachten, das sie für durchaus zutreffend erachtet, im übrigen beziehen. Sie bemerkt nur noch besonders, daß die in Aussicht genommene Ermäßigung des Hafengeldes für Frachtdampfer von 6800 bis 9905 cbm zwar namentlich in den ersten Jahren einen gewissen, ziffermäßig schwer im voraus abzuschätzenden Ausfall in den Hafeneinnahmen von Bremerhaven zur Folge haben wird, daß aber dieser Ausfall in den Kauf genommen werden muß im Hinblick auf die hier in Betracht kommenden wesentlichen Interessen des bremischen Handels im allgemeinen, wie der hiermit eng verbundenen ferneren gedeihlichen Entwicklung Bremerhavens im besonderen.

Die Deputation beantragt:

den anliegenden Gesetzentwurf, wie auch das in dem vorstehenden Berichte mit den Nummern 1 bis 3 aufgeführte Übereinkommen mit dem Norddeutschen Lloyd zu genehmigen.

Bremen, den 10. Dezember 1909.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **Barthhausen.**

(gez.) **Uddicks.**

Gesetz wegen Abänderung des Gesetzes, betreffend die Hafen- und Kranabgaben Unteranlage 1.
in Bremerhaven.

Vom

Der Senat verordnet im Einverständnis mit der Bürgerschaft unter Aufhebung der Gesetze vom 25. Dezember 1900 (Gesetzbl. S. 304) und vom 3. Juli 1907 (Gesetzbl. S. 132) wegen Abänderung des Gesetzes vom 3. Juli 1897 (Gesetzbl. S. 99):

Die Nummern 1 und 2 des § 1 des Gesetzes vom 3. Juli 1897, betreffend die Hafen- und Kranabgaben in Bremerhaven, erhalten folgende Fassung:

1. Dampfer von 6800 cbm Netto-Raumgehalt und darüber für eine Liegezeit bis zu 30 Tagen einschließlich für das Kubikmeter... *M* —,30
für die Liegezeit vom 31. bis zum 60. Tage einschließlich für das Kubikmeter „ —,07
für jeden ferner begonnenen Zeitraum von 30 Tagen für das Kubikmeter „ —,02

Dampfer von 6800 bis zu 9905 cbm ausschließlich, welche nur Frachtzwecken dienen, entrichten nur das unter Nr. 2 festgesetzte Hafengeld.

Dampfer von 6800 cbm Netto-Raumgehalt und darüber, welche, ohne zu löschen oder zu laden, und ohne eine Liegestelle in den Häfen zu beanspruchen, lediglich aus Anlaß der Benutzung des Kaiserdock's durch die neue Schleuse des Kaiserhafens gehen, sind von Hafengeld frei, haben indes ein Schleusengeld (§ 4) von —,06 *M* für das Kubikmeter zu entrichten.

2. Dampfer von über 170 cbm bis zu 6800 cbm ausschließlich
Netto-Raumgehalt
bei einer Liegezeit bis zu 60 Tagen für je angefangene 30 Tage
für das Kubikmeter... *M* —,06
für jeden ferner begonnenen Zeitraum von 30 Tagen für das Kubikmeter „ —,01

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

In Erledigung der gefälligen Zuschriften vom 12. und 19. November 1909, betreffend Ermäßigung des Hafengeldes in Bremerhaven, berichten wir unter Rückgabe der Akten ergebnis wie folgt:

Bis zum Jahre 1897 hatten in Bremerhaven alle Schiffe über 170 cbm Raumgehalt unterschiedslos für die ersten 30 Tage 6 Pf. Hafengeld für das Kubikmeter zu zahlen (vergl. Gesetz, betreffend die Hafen- und Kranabgaben in Bremerhaven vom 12. April 1891, Gesetzbl. S. 49). Mit dem 1. September 1897, dem Tage der Eröffnung der großen Schleuse und des erweiterten Kaiserhafens trat das neue Gesetz vom 3. Juli 1897 in Kraft (vergl. Gesetz, betreffend die Hafen- und Kranabgaben in Bremerhaven vom 3. Juli 1897, § 15 Gesetzbl. S. 105, und die Bekanntmachung, betreffend den Zeitpunkt der Eröffnung der neuen Hafenanlagen in Bremerhaven vom 26. August 1897, Gesetzbl. S. 114). Von nun an wurde, entsprechend den mit dem Lloyd getroffenen Vereinbarungen, bei Dampfern von 6800 cbm Netto-Raumgehalt und darüber für die ersten 30 Tage ein erhöhtes Hafengeld von 30 Pf. für das Kubikmeter erhoben. Außerdem wurde für Schiffe der genannten Größe das Hafengeld für die Liegezeit vom 31. bis zum 60. Tage einschließlich von 6 auf 7 Pf. und für jeden ferner begonnenen Zeitraum von 30 Tagen von 1 auf 2 Pf. erhöht. Die gleichzeitig beschlossene Festsetzung des Hafengeldes für Dampfer von 170 cbm bis 6800 cbm ausschließlich auf 7 Pf. für die ersten 30 Tage und auf 2 Pf. für jeden ferner begonnenen Zeitraum von 30 Tagen ist niemals in Wirksamkeit getreten. Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen war ermächtigt worden, solange als für Geestemünde noch nicht die gleiche Erhöhung beschlossen sei, nur das für Segelschiffe festgesetzte Hafengeld von 6 und 1 Pf. zu erheben. Da für Geestemünde von einer Erhöhung Abstand genommen wurde, so hat die Deputation von der ihr erteilten Ermächtigung Gebrauch gemacht. (Verhdlg. 1897 S. 342 und 406, und Bekanntmachung der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, betreffend die einstweilige Forterhebung ermäßigter Hafenabgaben für Dampfschiffe in Bremerhaven, vom 3. Juli 1907, Gesetzbl. S. 106). Bei diesem Zustand ist es bis heute verblieben.

In den ersten Jahren führte die Erhebung eines fünffach erhöhten Hafengeldes für die größeren Dampfer zu keinen Unzuträglichkeiten, da die Grenze von 6800 cbm so gewählt war, daß weitaus die Mehrzahl der Bremerhaven aufsuchenden, nicht dem Lloyd gehörigen Schiffe unter dieser Grenze blieb und folglich nur das geringere Hafengeld von 6 Pf. zu entrichten hatte. Nach einigen Jahren aber änderte sich dieses Verhältnis. Die Reedereien gingen mehr und mehr dazu über, den Tonnengehalt ihrer Schiffe wesentlich zu steigern und allmählich führte die Entwicklung dahin, daß zu einem sehr erheblichen Teil die die Unterweser aufsuchenden Schiffe, auch soweit sie nicht dem Lloyd gehörten, mehr als 6800 cbm Netto-Raumgehalt aufwiesen. Dies gilt vor allem von den für die bremischen Häfen besonders wichtigen Baumwolldampfern. Durch diese Entwicklung mußte sich mit Notwendigkeit das Verhältnis zu Ungunsten Bremerhavens verschieben.

Jedes Schiff, das zwischen mehreren Häfen wählen kann, wird naturgemäß demjenigen Hafen den Vorzug geben, wo es die geringsten Gebühren zu bezahlen hat, es sei denn, daß die Beschaffenheit der Löss- und Ladeeinrichtungen derartige Unterschiede aufweise, daß dadurch der Unterschied in der Höhe des Hafengeldes ausgeglichen würde. Vor Inkrafttreten des Gesetzes von 1897 hatte es sich bei der Wahl zwischen Bremerhaven einerseits und Bremen-Stadt oder Geestemünde andererseits hinsichtlich des Hafengeldes nur um einen Unterschied von 2 Pf. gehandelt. (6 Pf. in Bremerhaven, allerdings zuzüglich des Schleusengeldes, dagegen 4 Pf. in Geestemünde oder Stadt Bremen.) Auch in den ersten Jahren nach Inkrafttreten des neuen Gesetzes war für die meisten Dampfer das Verhältnis daselbe geblieben. Im weiteren Verlaufe aber stellte sich für eine stets wachsende Zahl von Schiffen der Unterschied statt auf 2 Pf. auf nicht weniger als 26 Pf. Der Unterschied von 2 Pf. war nicht so bedeutend, daß er bei den mancherlei Vor-

teilen, die Bremerhaven bietet, die Wettbewerbsfähigkeit dieses Hafens wesentlich hätte beeinflussen können. Aber unmöglich konnte es den Reedern gleichgültig sein, ob ihre Schiffe ein Hafengeld von 30 Pf. zu zahlen hatten, oder nur ein solches von 4 Pf.

Die natürliche Folge war, daß die Dampfer, soweit irgend möglich, sich den anderen Weserhäfen zuwandten und Bremerhaven vermieden, und daß Bremerhaven nur dann aufgesucht wurde, wenn in den anderen Häfen Liegestellen nicht frei waren, oder wenn es sich um Schiffe handelte, die wegen ihrer Größe weder nach Bremen-Stadt hinaufgelangen noch den Geestemünder Hafen benutzen konnten.

Wir haben schon wiederholt Veranlassung genommen, auf das Mißliche dieser Regelung der Hafengeldfrage hinzuweisen. Als sich dann in der laufenden Saison die Folgen der jetzigen Regelung in besonderem Maße fühlbar machten, und die Klagen darüber sich ständig mehrten, daß Bremerhaven von den einkommenden Baumwolldampfern völlig vernachlässigt werde, haben wir die Angelegenheit abermals geprüft und würden unsererseits die Deputation ersucht haben, in gemeinschaftliche Verhandlungen über etwa zu ergreifende Maßnahmen einzutreten, wenn uns nicht auf Anfrage der jetzt vorliegende Gesetzentwurf in Aussicht gestellt wäre.

Wir stimmen der in diesem Gesetzentwurf vorgeschlagenen Lösung zu und begrüßen es, daß eine solche Lösung Dank dem Entgegenkommen des Lloyd möglich geworden ist. Die Heraufsetzung der Grenze für Erhebung des hohen Hafengeldes von 30 Pf. von 6800 cbm (gleich 2400 Netto-Register-Tonnen) auf 9905 cbm (gleich 3500 Netto-Register-Tonnen) entspricht etwa der Steigerung des durchschnittlichen Raumgehalts der in Betracht kommenden Dampfer und wird für Bremerhaven im Verhältnis zu den anderen Weserhäfen ungefähr diejenige Wettbewerbsfähigkeit wieder herstellen, die durch das Gesetz von 1897 beabsichtigt und zunächst auch erreicht war, dann aber mit dem Wachsen der Schiffsgrößen wesentlich beeinträchtigt worden ist. Da es für die Lloyd-Dampfer, auch soweit sie nur 6800 cbm bis 9905 cbm Raumgehalt haben, bei dem Hafengeld von 30 Pf. bleiben soll, so erscheint es ein berechtigter Vorbehalt, daß die Ermäßigung auf Frachtdampfer beschränkt werde. Die Wirksamkeit der Maßregel wird dadurch keinen Abbruch erleiden, da im wesentlichen nur Frachtdampfer in Betracht kommen.

Der Lloyd hat ferner die Bedingung gestellt, daß für die nach Nr. 3 des Vertrages vom 2. September 1903 zwischen ihm und dem Staat vorzunehmende Abrechnung diejenigen Dampfer, für welche nach dem vorliegenden Gesetzentwurf die Ermäßigung von 30 Pf. auf 6 Pf. eintreten würde, so verrechnet werden sollen, als wenn sie ein Hafengeld von 30 Pf. bezahlt hätten. Sowohl nach dem früheren Vertrage vom 30. September 1889, wie nach dem Vertrage vom 2. September 1903 hat sich der Staat dem Lloyd gegenüber verpflichtet, das erhöhte Hafengeld von 30 Pf. nicht nur von den Lloyd-Schiffen, sondern von allen Schiffen zu erheben, welche die dem Lloyd gegenüber bestimmte Mindestgrenze erreichen und zwar in der ausgesprochenen Absicht, daß Konkurrenten des Lloyd hinsichtlich des Hafengeldes nicht besser gestellt werden sollten, als der Lloyd selbst. Wenn der Lloyd jetzt in die vorgeschlagene Ermäßigung des Hafengeldes für fremde Schiffe einwilligt, während seine eigenen Schiffe von der Ermäßigung ausgeschlossen bleiben, so kann die von ihm gestellte Gegenforderung nicht als unbillig bezeichnet werden. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß ihm nach dem Vertrage von 1903 ein Recht auf Rückzahlungen nicht, wie es früher der Fall war, schon dann zusteht, wenn sich ein Überschuß über die von ihm garantierte Zinssumme ergibt, sondern erst dann, wenn außerdem die gesamten Hafenbetriebskosten abzüglich eines Betrages von 450 000 M gedeckt sind. Während aber auf die Zinsgarantiesumme nur die von den eigenen Schiffen des Lloyd aufgebrauchten Hafengelder angerechnet werden, kommen auf die Hafenbetriebskosten auch die Hafengelder der fremden Dampfer in Anrechnung, soweit diese Dampfer 6800 cbm und mehr Raumgehalt aufweisen. Würden also bei der Abrechnung mit dem Lloyd die fremden Dampfer von 6800 cbm bis 9905 cbm ausschließlich, statt wie bisher mit 30 Pf. künftig nur mit 6 Pf. angerechnet, so würde die Möglichkeit eines Überschusses und damit einer Rückzahlung vermindert werden. Abgesehen aber

von der Frage etwaiger Überschüsse über den in Betracht kommenden Teil der Betriebskosten besteht ein unmittelbares Interesse des Lloyd an einer Vermehrung des Verkehrs fremder Schiffe in Bremerhaven nicht. Es kann billigerweise vom Lloyd nicht verlangt werden, daß er in eine Verschlechterung seiner Rechtslage lediglich zu Gunsten der fremden Dampfer willigt.

Im übrigen wird die Bewilligung der vom Lloyd gestellten Bedingung jedenfalls für die erste Zeit kaum zu praktischen Folgen führen, da es wenig wahrscheinlich ist, daß sich im Laufe der nächsten Jahre Überschüsse über die Betriebskosten ergeben werden. *) Wenn dies aber künftig der Fall sein sollte, so würde doch die Gesamttonnage der in Betracht kommenden fremden Schiffe aller Wahrscheinlichkeit nach bei weitem hinter der Gesamttonnage der dem hohen Hafengeld unterworfenen Lloydsschiffe zurückbleiben. **) Außerdem sollen diejenigen fremden Schiffe, die 9905 cbm und mehr Raumgehalt haben, nach wie vor das hohe Hafengeld von 30 Pf. für das Kubikmeter bezahlen. Sollte sich also in späteren Jahren auf Grund der vom Lloyd geforderten Abrechnungsart für den Staat ein Ausfall ergeben, indem der Staat gegebenenfalls Rückzahlungen an den Lloyd zu leisten hätte, obwohl die in Nr. 3 des Vertrages vom 2. September 1903 bezeichneten Betriebskosten aus den erhobenen Hafengeldern noch nicht voll gedeckt wären, so würde sich dieser Ausfall doch verhältnismäßig engen Grenzen halten.

Andererseits ist nicht zu verkennen, daß die beabsichtigte Gebührenermäßigung zunächst eine Mindereinnahme im Gefolge haben wird. Denn wenn auch der bei den einzelnen Schiffen entstehende Ausfall zu einem erheblichen Teil durch den zu erhoffenden stärkeren Besuch des Hafens ausgeglichen werden wird, so wird namentlich anfangs nicht damit gerechnet werden dürfen, daß ein vollständiger Ausgleich stattfindet. Denn da das Hafengeld auf ein Fünftel des bisherigen herabgesetzt werden soll, während andererseits allerdings die Befreiung vom Schleusengeld (§ 4 des Gesetzes von 1897) wegfallen würde, so müßte die Tonnage der in Betracht kommenden Schiffe nahezu auf das Fünffache anwachsen, wenn ein vollständiger Ausgleich herbeigeführt werden sollte. Das aber kann auch bei günstiger Entwicklung des Verkehrs erst nach geraumer Zeit erwartet werden. Immerhin ist anzunehmen, daß der Ausfall wenigstens auf die Dauer nicht sehr erheblich sein wird, jedenfalls nicht so erheblich, daß er nicht durch die sonstigen Vorteile, welche die dringend wünschenswerte Belebung des Hafenverkehrs mit sich bringen wird, reichlich aufgewogen würde.

Es liegt im dringenden Interesse des bremischen Handels, daß ihm nicht nur in Bremen-Stadt, sondern auch an der Unterweser leistungsfähige Hafenanlagen zur Verfügung stehen. Denn es ist nicht nur in der Hochsaison die volle Ausnutzung der Liegeplätze in Bremerhaven erforderlich, sondern es muß auch für solche Fälle Vorsorge getroffen sein, in denen die Schiffe wegen ungünstiger Fahrwasserverhältnisse oder aus sonstigen Gründen nicht nach Bremen-Stadt heraufkommen können, oder in denen die Verhältnisse so liegen, daß ein kommerzielles Interesse die Schiffe bis nach Bremen-Stadt hinaufgehen zu lassen, überhaupt nicht vorhanden ist. Die Leistungsfähigkeit eines Hafens ist zu einem wesentlichen Teil dadurch bedingt, daß ein geschultes Personal an Arbeitern, Küpern usw. in genügender Anzahl zur Verfügung steht. Dies gilt in besonderem Maße von dem für unsere Häfen vor allem

*) Anmerkung 1. Nach dem Jahresbericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen für das Rechnungsjahr 1908 (Berhdlg. 1909, S. 868) betrug die Zinsgarantiesumme zuzüglich des bei der Abrechnung mit dem Lloyd in Betracht kommenden Teils der Betriebskosten 1 435 723,49 M., die dagegen zu verrechnende Einnahme aus dem nach dem Sage von 30 Pf. zu zahlenden Hafengeld nur 1 244 270,32 M. Eine Mehreinnahme von über 200 000 M. wäre erforderlich gewesen, ehe ein Überschuß hätte in Frage kommen können. Überdies hat sich die Zinsgarantiesumme inzwischen wesentlich vermehrt und weitere wesentliche Vermehrungen stehen im Laufe der Jahre bevor.

**) Anmerkung 2. Nach dem Jahresbericht der Deputation für 1908 a. a. O. betrug die Gesamtsumme des nach dem Sage von 30 Pf. entrichteten Hafengeldes 1 244 270,32 M.; davon entfielen auf Lloydsschiffe 1 123 471,16 M., auf andere Schiffe 120 799,16 M. Bezeichnenderweise haben die vom Lloyd gezahlten Hafengelder den Anschlag nahezu erreicht, während die von anderen Schiffen gezahlten Hafengelder um etwa 30 000 M. hinter dem Anschlag zurückgeblieben sind. Ähnlich lag es 1907: die vom Lloyd gezahlten Hafengelder hatten den Anschlag um 40 000 M. übertroffen, die von fremden Schiffen gezahlten Hafengelder waren um mehr als 60 000 M. hinter dem Anschlag zurückgeblieben (Berhdlg. 1908 S. 870).

wichtigen Baumwollverkehr. Mit Recht aber weist der Verein der am Hafenverkehr zu Bremerhaven-Geestemünde interessierten Firmen in seiner Eingabe vom 26. Oktober 1909 darauf hin, daß es unmöglich sei, den bei vollem Betrieb erforderlichen Personalbestand dauernd zu halten, wenn Bremerhaven, wie es in den letzten Jahren der Fall gewesen sei, nicht nur während des Sommers, sondern auch noch tief in die Saison hinein von den Baumwolldampfern gemieden werde. Eine Fortdauer des jetzigen Zustandes muß zur Entlassung eines Teils des geschulten Personals führen und damit die Leistungsfähigkeit der Hafenanlagen in Bremerhaven beeinträchtigen.

Auf der anderen Seite ist neben dem unmittelbaren Aufkommen aus den Hafengeldern der weit wichtigere mittelbare Gewinn zu berücksichtigen, den ein lebhafter Schiffsverkehr für Stadt und Staat mit sich bringt. In einer Hafenstadt ist naturgemäß ein großer Teil der Bevölkerung auf den Schiffsverkehr angewiesen. Liegen die Raken leer, so haben weite Kreise, Arbeiter sowohl wie Gewerbetreibende, darunter zu leiden. Ein reger Schiffsverkehr dagegen bringt reichlich Arbeitsgelegenheit, belebt das Geschäft und hebt den allgemeinen Wohlstand. Das aber kommt nicht nur den einzelnen, sondern nicht minder der Gesamtheit zugute. So liegt es im allgemeinen Interesse unseres Staatswesens, daß die unter Aufwendung sehr erheblicher Mittel ausgeführten Hafenanlagen in Bremerhaven nicht brach liegen. Vor allem aber handelt es sich um das Interesse Bremerhavens, dessen Gedeihen wesentlich von der Entwicklung des Verkehrs in den dortigen Häfen abhängt.

Die Rücksicht auf einen zu erwartenden Ausfall an Hafengeldern muß diesen Erwägungen gegenüber zurücktreten.

Das unter Ziffer 2 des § 1 des Gesetzentwurfs an Stelle der Sätze von 7 Pf. und 2 Pf., die niemals erhoben worden sind, wieder die tatsächlich geltenden Sätze von 6 Pf. und 1 Pf. eingestellt werden, erscheint zweckmäßig und wünschenswert.

Gegen die Aufhebung des Gesetzes vom 25. Dezember 1900 sind Bedenken nicht zu erheben, da die Bestimmungen dieses Gesetzes in den vorliegenden Gesetzesentwurf aufgegangen sind.

Ebenso erklären wir uns mit der Aufhebung des Gesetzes vom 3. Juli 1907 einverstanden, soweit es sich um Dampfer von 6800 cbm bis 9904 cbm handelt. Wird die durch das Gesetz von 1907 gewährte Vergünstigung nach dem Entwurf noch erweitert, insofern solche Dampfer künftig auch dann nur das niedrige Hafengeld von 6 Pf. entrichten sollen, wenn sie die große Schleuse des Kaiserhafens passieren, während bisher die Vergünstigung an die Voraussetzung geknüpft war, daß diese Schleuse nicht passiert wurde. Dagegen soll für die Dampfer von 9905 cbm und mehr die Vergünstigung künftig wegfallen. Nach Auskunft des Hafenmeisters haben Dampfer von solcher Größe überhaupt nur in drei Fällen die kleine Kaiserschleuse benutzt.*) Außerdem sprechen nach Ansicht des Hafenmeisters Gründe der Betriebssicherheit dagegen, daß Schiffen von solcher Größe das Passieren der kleinen Kaiserschleuse fernerhin noch gestattet werde. Bei dieser Sachlage haben wir gegen die beabsichtigte Regelung Bedenken nicht geltend zu machen.

Die Handelskammer.

(gez.) J. A. Victor,

Präsident.

*) Anmerkung. In allen drei Fällen handelte es sich, soweit wir unterrichtet sind, um Schiffe, die in Bremerhaven gelöscht hatten und den Hafen in Ballast verließen. Sie hätten also die durch das Gesetz von 1907 gewährte neue Vergünstigung nicht bedurft, hätten vielmehr die Behandlung nach dem Satz von 6 Pf. schon auf Grund der früheren Fassungen des Gesetzes beanspruchen können. (Vgl. die ursprüngliche Fassung des zweiten Absatzes unter Nr. 1 des § 1 des Gesetzes von 1897 Gesetzbl. 1897 S. 99, und die erstmalig durch das Gesetz vom 27. September 1903 geänderte Fassung, Gesetzbl. 1903 S. 93). Überhaupt ist uns nur ein Fall bekannt geworden, in welchem von der durch das Gesetz von 1907 neu gewährten Vergünstigung Gebrauch gemacht worden ist. Nach dem vorliegenden Entwurf wird indessen für Schiffe von 9905 cbm Raumgehalt und mehr die in Frage stehende Vergünstigung allgemein beseitigt, d. h. nicht nur in denjenigen Fällen, auf welche die Vergünstigung durch die Fassung von 1907 neu ausgedehnt wurde, sondern auch in denjenigen, für welche die Vergünstigung schon durch die früheren Fassungen gewährt war.

5. Benutzung von Kajen, Schuppen und Kränen am Kaiserhafen III in Bremerhaven durch den Norddeutschen Lloyd.

Über den in der Überschrift bezeichneten Gegenstand hat die Deputation für Häfen und Eisenbahnen einen Bericht erstattet, den der Senat der Bürgerschaft hier- neben übersendet, indem er bemerkt, daß er seine Erklärung nachfolgen lassen wird.

Anlage.

Bericht.

Bei den Verhandlungen mit dem Norddeutschen Lloyd über die Erweiterung der Hafenanlagen in Bremerhaven, welche zu dem Vertrage vom 2. September 1903 geführt haben, ist wiederholt zur Sprache gekommen, daß es für eine ordnungs- mäßige Abwicklung des Betriebes des Lloyd erforderlich sei, ihm bestimmte Anlegeplätze und Schuppen an den neuen Hafenanlagen in der Weise zur Verfügung zu stellen, daß sie für allgemeine Lösch- und Ladezwecke nur in Anspruch genommen werden dürften, wenn und soweit der Lloyd sie für seine Zwecke nicht bedürfe.

Eine hierauf bezügliche Bestimmung, wie sie sich in der alten Vereinbarung mit dem Lloyd vom 30. September 1889 hinsichtlich der damals projektierten Hafenerweiterung findet, ist indes in den neuen Vertrag nicht ausdrücklich aufgenommen worden, weil der Lloyd nach seiner Erklärung es für selbstverständlich hielt, daß ihm etwas derartiges wieder eingeräumt werde, und der Staat damals keine Ver- anlassung hatte, die Aufnahme einer solchen Bestimmung in den Vertrag zu verlangen.

Die stattgehabten Verhandlungen ergeben, daß der Lloyd schon bei der Fest- stellung des neuen Hafenprojekts plante, am Kaiserhafen III Anlegeplätze und drei Schuppen für seinen besonderen Gebrauch überwiesen zu erhalten.

Als der Kaiserhafen III nunmehr seiner Vollendung in dem von Senat und Bürgerschaft zurzeit beschlossenen Umfange entgegung, ist der Lloyd auf die Angelegenheit zurückgekommen und hat, indem er geltend machte, daß er beabsichtige, eine Trennung des einkommenden und ausgehenden Verkehrs in der Weise vor- zunehmen, daß der erstere nach der Ostseite, der letztere nach der Westseite des Hafenbeckens III verlegt werde, beantragt, ihm die an diesem befindlichen Kajen, Schuppen und Kräne zu überweisen.

Es ist darauf mit dem Lloyd eine Verständigung über die Überweisung unter den folgenden Bedingungen erzielt worden:

„I. Dem Norddeutschen Lloyd werden während der Dauer des mit ihm ab- geschlossenen Vertrages vom 2. September 1903, solange er dessen für seinen Betrieb bedarf, und mit der Maßgabe, daß eine Benutzung für allgemeine Lösch-, Lade- und Liegezzwecke während dieser Zeit nur dann eintreten darf, wenn an den Kajen der Kaiserhäfen I und II, sowie an den Kajen des Neuen Hafens nach dem Ermessen des Hafenmeisters kein geeigneter Platz für Schiffe frei ist, und insoweit als eine Benutzung der Kajen des Kaiserhafens III durch den Lloyd nicht stattfindet, überwiesen:

- 1) als Anlegeplätze für seine Schiffe die Kajen an der Ost- und der Westseite des Kaiserhafens III in dem Umfange, in welchem sie gegen- wärtig zur Ausführung gelangt sind (vergl. die beigelegte Zeichnung Anlage 1),
- 2) die Schuppen A, B und C an der Ostseite des Kaiserhafens III und die dazu gehörigen Kräne.

Die vom Staate für den Fall einer etwaigen Benutzung der über- wiesenen Anlagen für allgemeine Lösch-, Lade- und Liegezzwecke erhobenen Gebühren werden dem Lloyd auf den Ertrag des nach § 3 des Vertrages vom 2. September 1903 von ihm gewährleisteten Hafens- geldes gutgeschrieben.

II. Die Überweisung der Schuppen an den Lloyd geschieht gegen die Ver- pflichtung desselben, die Kosten der durch die Bauverwaltung erfolgenden baulichen Unterhaltung der Schuppen und der dazu gehörigen Ladebühnen, sowie der Erleuchtung dieser Anlagen, wie auch die Kosten der Versicherung gegen Feuergefähr zu über-

nehmen, sowie ferner eine Amortisationsquote von 1 % der Baukosten an den Staat jährlich zu zahlen.

III. Der Lloyd übernimmt die vor den Schuppen befindlichen Kräne in seinen Betrieb. Er hat die Unterhaltung der Kräne auf seine Kosten unter Kontrolle der Bauverwaltung auszuführen und eine Amortisationsquote von 2 % der Baukosten der Kräne jährlich an den Staat abzuführen.

IV. Der für die Beleuchtung der Schuppen und deren Ladebühnen, sowie der für den Betrieb der Kräne erforderliche elektrische Strom wird dem Lloyd staatsseitig aus der Hafenzentrale zum Selbstkostenpreise geliefert. Für den Fall, daß der Lloyd späterhin den elektrischen Strom selbst liefern will, soll ihm das gestattet sein.

Bis zur Fertigstellung der staatlichen Hafenzentrale wird der für den Betrieb der Kräne erforderliche elektrische Strom staatsseitig aus dem der städtischen Zentrale für das Hafengebiet entnommenen Quantum geliefert zu dem Preise, welchen der Staat der Stadt zu vergüten hat, nämlich 20 Pf. für die Tageslieferung und 50 Pf. für die Nachtlieferung für das Kilowatt. Bis zu diesem Zeitpunkte wird die Beleuchtung der Schuppen und deren Ladebühnen durch Gas erfolgen zu dem Preise, welchen der Staat hierfür zu entrichten hat.

V. Der Lloyd verpflichtet sich, den von ihm erbauten, am Kaiserhafen I belegenen Schuppen, welcher eine Lagerfläche von ca. 5250 qm hat und die Bezeichnung Lloydshuppen führt, gegen eine Entschädigung von 90 000 M., zahlbar am Tage der Überweisung, an den Staat zu Eigentum abzutreten.

VI. Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Lloyd und der Bauverwaltung hinsichtlich der Unterhaltung der Schuppen, Ladebühnen und Kräne entscheidet unter Ausschluß des Rechtsweges der Senat nach Anhörung eines oder mehrerer Sachverständiger, die nicht bremische Staatsbeamte sein dürfen.

Die Handelskammer hat erklärt, daß sie gegen die Überweisung unter den angegebenen Bedingungen nichts zu erinnern habe. Vielmehr halte sie es im allgemeinen Interesse für geboten, daß dem Lloyd für seine Zwecke ausreichende Hafeneinrichtungen zur Verfügung gestellt würden; sie sei von Anfang an davon ausgegangen, daß der neue Kaiserhafen III im wesentlichen den Zwecken des Lloyd gewidmet werden solle.

Während die Bedingungen im übrigen einer Erläuterung nicht bedürfen werden, ist zu V zu bemerken, daß der sogenannte Lloydshuppen im Jahre 1897 vom Lloyd erbaut ist, und daß die Baukosten sich auf 129 700 M. belaufen haben. Der gegenwärtige Wert ist vom Baurat Rudloff auf 90 000 M. geschätzt. Es wird beabsichtigt, diesen Schuppen dem allgemeinen Baumwollverkehr zu übergeben, für den er vorzüglich geeignet ist, und womit den Wünschen vieler Interessenten entsprochen wird.

Geschieht dies, so wird es möglich sein, den für den allgemeinen Verkehr entbehrlichen und für den Baumwollverkehr weniger geeigneten Schuppen 11 am Kaiserhafen als Lagerschuppen mietweise zu verwenden. Die hierdurch zu erzielende Einnahme an Miete wird nach dem Berichte der Hafenbauinspektion Bremerhaven eine reichliche Verzinsung der jetzt aufzuwendenden 90 000 M. ergeben.

Da zu dem Zeitpunkte der Fertigstellung der baulichen Anlagen am Kaiserhafen III, dem 10. Oktober d. J., eine Berichterstattung wegen einiger vorab noch zu erledigender Punkte nicht möglich war, so hat eine vorläufige Überweisung unter Vorbehalt der Genehmigung von Senat und Bürgerschaft unter den vereinbarten Bedingungen an dem genannten Tage bereits stattgefunden.

Die Deputation beantragt:

sie zu ermächtigen, wegen der Überweisung von Raken, Schuppen und Kränen am Kaiserhafen III nach Maßgabe der vorstehenden Bedingungen einen Vertrag mit dem Norddeutschen Lloyd abzuschließen, dessen Geltung vom 10. Oktober d. J. beginnt, auch den Betrag von

90 000 M. nebst 4 % Zinsen von dem genannten Tage, an welchem der Lloyd den Schuppen überwiesen hat, auf das Separatbudget der außerordentlichen Verwendungen zu bewilligen.

Bremen, den 10. Dezember 1909.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **Barthausen.**

(gez.) **Uddicks.**

6. Weserbahnhof.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen hat über diesen Gegenstand einen Bericht erstattet, den der Senat der Bürgerschaft zur Kenntnissnahme hieneben übersendet.

Anlage.

Bericht.

Die Bürgerschaft hat am 23. Juni d. J. beschlossen, den Senat zu ersuchen, einen Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen darüber einzufordern, „ob sich am Weserbahnhof nicht Vorkehrungen treffen lassen, daß die Schiffer ohne Gefahr für Leben und Gesundheit von und an Bord kommen können.“

Gemäß dem ihr vom Senate erteilten Auftrage beehrt sich die Deputation über die angeregte Frage wie folgt zu berichten, indem sie auf den beigefügten Lageplan Bezug nimmt.

Den Personenverkehr zwischen den am Weserbahnhof, der etwa 500 m lang ist, liegenden Schiffen und dem Lande vermitteln gegenwärtig sieben senkrecht angebrachte eiserne Steigleitern und drei Treppen. Von letzteren liegt die eine unmittelbar neben der Eisenbahnbrücke, die zweite nahe dem unteren Ende des Weserbahnhofs bei Schuppen 5, die dritte eben unterhalb des Weserbahnhofs an der Fischertränke. Außerhalb der Arbeitszeiten am Weserbahnhof sind sechs Steigleitern und die Treppe beim Schuppen 5 nicht benutzbar. Nachts sind also die Schiffer auf die beiden anderen Treppen und die der Eisenbahnbrücke zunächst liegende Steigleiter angewiesen.

Von den Treppen und Leitern gelangt der an Bord gehende Schiffer auf das sich längs des Weserbahnhofs unten an der Mauer hinziehende Vorbollwerk und von dort auf das Schiff. Im ungünstigsten Falle, wenn nämlich ein einziges Schiff gerade vor der Mitte des Weserbahnhofs liegt und das tief liegende Vorbollwerk überschwemmt oder wegen Glätte nicht begehbar ist, muß der Schiffer von einer der beiden Endtreppen aus mit einer Jolle den 250 m langen Weg zum Schiff zu Wasser machen, was für einen Schiffer nicht als gesundheits- oder gar lebensgefährlich angesehen werden kann.

Wenn das Schiff nicht vor der Mitte des Weserbahnhofs liegt, oder wenn, was meistens der Fall ist, gleichzeitig mehrere Schiffe vorhanden sind, die so aneinander liegen, daß man von einem zum andern gelangen kann, so wird der Weg zum Schiff entsprechend verkürzt. Übrigens ist das Vorbollwerk nur an verhältnismäßig wenigen Tagen des Jahres überschwemmt oder wegen Glätte nicht begehbar; außer diesen Zeiten wird es viel als Zugang zu den Schiffen benutzt. Auch besteht die Anordnung, daß bei überschwemmtem Vorbollwerk den Schiffen das Tor am untern Ende des Weserbahnhofs geöffnet wird, so daß sie dann von der Mitte des Schuppens 3 an längs der Schuppen 4—6 die Kaje benutzen und auf dieser Strecke direkt von der Kaje mittelst der nächsten Steigleiter zu ihren Schiffen gelangen können.

Daß bei dem Begehen des Vorbollwerks einige Festmachetaue überschritten werden müssen, ist für einen Schiffer ebensowenig etwas ungewohntes wie die Benutzung von senkrechten Steigleitern, die in allen Häfen eins der üblichen Kom-

munitionsmittel zwischen Schiff und Raje bilden. Wer aber die Steigleitern nicht benutzen will, dem stehen wie erwähnt am Tage drei und nachts zwei Treppen zur Verfügung.

Richtig ist, daß das Ufer am Weserbahnhof nachts nicht beleuchtet ist; aber auch das ist ein Umstand, wie er sich an den meisten andern Schiffsliegestellen ebenfalls findet. Übrigens kommt dabei nur ein Teil der Schiffer in Frage, da nicht alle Schiffer nach Feierabend ihr Schiff verlassen.

Die Deputation hat sich bemüht, die bisherige Verbindung zwischen Schiff und Land am Weserbahnhof tunlichst zu verbessern. Sie hat daher einmal das besonders tief liegende Vorbollwerk am Landpfeiler der Eisenbahnbrücke schon im vorigen Jahre aufhöhen lassen, wodurch ermöglicht wird, daß die Schiffer nicht mehr die Steigleiter neben der Eisenbahnbrücke zu benutzen brauchen, sondern von der dortigen Treppe aus zu ihren Schiffen gelangen können. Ferner ist neuerdings die Abdeckung des Vorbollwerks da, wo sie seitlich stark abfiel, beseitigt und durch eine wagerechte Abgleichung ersetzt worden. Endlich ist zur Vermehrung der Sicherheit an der schmalsten Stelle des Vorbollwerks ein eiserner Handläufer an der Ufermauer angebracht worden. Im nächsten Jahr soll die ganze übrige Ufermauer mit einem solchen Handläufer versehen werden, wofür die Mittel ins Budget eingesetzt sind.

Die von andern Seiten vorgeschlagenen weiteren Verbesserungen: die Herstellung eines Laufstegs an der Außenseite des Weserbahnhofs oder eines Durchgangs quer durch einen der Schuppen sind nicht zulässig. Ein Laufsteg in der Höhe des Bahnhofs würde mit den vorgebauten Kränen kollidieren, ein unter den Kränen durchgeführter Steg würde beim Kranbetriebe Beschädigungen ausgesetzt und mit Gefahren für die Benutzer des Stegs verbunden sein. Zudem würden die Schiffe gegen einen solchen Steg bei höheren Wasserständen anprallen und dadurch seinen Bestand gefährden.

Die Einrichtung eines Ganges quer durch einen der Schuppen erscheint untunlich, weil dann der Weserbahnhof auch nach Schluß der Arbeit offen bleiben müßte, was aus Gründen der Feuericherheit und wegen der Möglichkeit mutwilliger Beschädigungen usw. nicht angängig ist. Dasselbe gilt in verstärktem Maße für den freien Durchgang durch die Schuppen selbst. Der Einbau eines Querganges zwischen massiven Wänden verbietet sich, weil dies den Verkehr zwischen den Schuppen in unzulässiger Weise beeinträchtigen würde; überdies würde ein solcher Quergang die Schiffer der Benutzung der Steigleitern oder bei überschwemmtem Vorbollwerk der Jollen nicht überheben.

An den Bau eines Fußgängertunnels unter den Weserbahnhof hindurch ist endlich der hohen Kosten wegen nicht zu denken.

Hiernach glaubt die Deputation, daß sich weitere Verbesserungen ohne unverhältnismäßigen Aufwand und ohne Gefahr für die Schiffer sowie für die Anlagen des Weserbahnhofs und der in ihnen untergebrachten Güter nicht werden treffen lassen. Sie ist der Meinung, daß der bestehende Zustand ein solcher ist, wie er auch an vielen andern Hafenplätzen und Liegestellen sich findet, so daß die Schiffer sich bei der in ihrem Berufe gebotenen Vorsicht ohne Gefahr für Leben und Gesundheit damit recht wohl abzufinden vermögen.

Bremen, den 10. Dezember 1909.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **Barthausen.** (gez.) **Krug.**

7. Budget für außerordentliche Ausgaben für das Rechnungsjahr 1910. Ergänzung der Hafen- und Eisenbahnanlagen.

Über den in der Überschrift bezeichneten Gegenstand hat die Deputation für Häfen und Eisenbahnen einen Bericht erstattet, den der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerschaft zur Beschlußfassung hierneben übersendet.

Anlage.

Bericht.

Bremen.

Für den Weserbahnhof ist die Beschaffung eines neuen elektrischen Kranes erforderlich. Der Handkran Nr. 1 daselbst unmittelbar unterhalb der Eisenbahnbrücke trägt nur Lasten bis 1500 kg und ist vorwiegend zum Absetzen von Gütern eingerichtet. Sind aus einem Waggon Gegenstände im Gewichte von über 1500 kg abzusetzen, so ist die Weserbahnhofsverwaltung gezwungen, den Waggon an einen anderen Kran zu dirigieren, der vielleicht gerade für andere Sendungen dauernd besetzt ist, wodurch die Entladung des Waggons eine Verzögerung erleidet, während Kran Nr. 1 unbenutzt stehen bleiben muß. Für das Aufsetzen gilt dasselbe; es kommt hinzu, daß das Aufsetzen mit Menschenkraft zu zeitraubend und kostspielig ist. Unter diesen Umständen ist die Beschaffung eines elektrisch betriebenen Krans von wesentlich größerer Tragfähigkeit unerlässlich. Letztere muß auf 3000 kg bemessen werden, da häufig in gemischter Ladung Einzelstücke von 2000 bis über 2500 kg Gewicht vorkommen. Der Verwaltung des Weserbahnhofs werden nach erfolgter Beschaffung des Kranes zwei elektrische Krane von 2000 und 3000 kg Tragfähigkeit auf dem Hofe zur Verfügung stehen, die sie in den Stand setzen, einen großen Teil der Eisenbahngüter direkt vom Waggon in das Schiff zu bringen, und zwar unter Vermeidung des Schuppendurchgangs, der den Betrieb bekanntlich sehr verteuert. Auch das Aufsetzgeschäft wird sich heben, weil die Interessenten in der Beschleunigung des Kranbetriebes einen Ansporn zur intensiveren Benutzung der Einrichtungen des Weserbahnhofs finden werden, während zurzeit bei dem Aufsetzen mit Menschenkraft der Zeitverlust und die Gefahr, Schiffsliegengelb zahlen zu müssen, sie von der Benutzung jener Einrichtungen abhält.

Der durch die Aufstellung des neuen elektrischen Krans an seinem jetzigen Standorte entbehrlich werdende Handkran Nr. 1, der im Jahre 1900 gebaut und noch gut imstande ist, kann vorteilhafte Verwendung vor den Schuppen 4 und 5 finden, wo der rege Absetzbetrieb weitere Hilfsmittel erfordert, weshalb die Verwaltung schon mehrfach die Beschaffung eines neuen Krans für diese Stelle vorgeschlagen hat.

Die Kosten für den elektrischen Kran nebst Stromzuführungskabel und das Versehen von Kran Nr. 1 nach dem Schuppen 5 werden $21\,000 + 2000 + 300$, zusammen 23 300 M betragen.

Bremerhaven.

Die Kajemauern der älteren Vorhäfen der Bremerhavener Hafenanlagen des Alten Hafens, des Neuen Hafens und zum Teil auch des alten Kaiserhafens sind, soweit sie nicht bereits erneuert worden sind, trotz fortgesetzter Reparaturen, obgleich zurzeit ein Anlaß zu ernstern Besürchtungen noch nicht vorliegt, auf die Dauer nicht mehr in einem gefahrlosen baulichen Zustande zu erhalten, wenn nicht eine mit modernen Mitteln durchzuführende gründliche Reparatur oder Erneuerung schrittweise im Laufe der nächsten fünf bis sechs Jahre durchgeführt wird.

Dies gilt in erster Linie von der nördlichen Vorhafenmauer des Alten Hafens. Diese in den Jahren 1827—1830 nach der Bauweise der damaligen Zeit auf senkrechten Pfählen mit Buschhinterpackung erbaute Mauer ist, trotz Verstärkung durch Schrägpfähle und Verankerung nach hinten, mit der Zeit hauptsächlich infolge von Beschädigungen durch die daselbst in großer Zahl verkehrenden Schlepper und durch Anfaulen der Holme des Pfahlrostes und der Pfahlköpfe ihrer Haupttragteile beraubt worden, so daß ihre Erhaltung nicht mehr möglich und eine Erneuerung im Laufe der nächsten Jahre nicht länger zu umgehen ist.

Für die Wahl der Bauart kommen zwei Möglichkeiten in Frage. Entweder man setzt ein eisernes Bollwerk vor die alte Mauer oder eine neue Ufermauer dahinter. Die Kosten beider Arten sind nach angestellten Berechnungen annähernd dieselben. Schon aus diesem Grunde wird man sich für die solidere und widerstandsfähigere Ufermauer entscheiden, welche die Mängel eines Bollwerks — geringe

Widerstandsfähigkeit gegen Stöße von außen und Unzugänglichkeit der Verankerung — vermeiden. Es sprechen aber noch andere Erwägungen für die Ufermauer.

Der Vorhafen des Alten Hafens dient unter anderem auch als Liegeplatz für Schlepper und für kleinere Fahrzeuge und ist hierfür schon jetzt sehr schmal. Durch ein Bollwerk vor der Mauer würde er aber noch mehr eingeengt werden, während gerade im Gegenteil eine Verbreiterung am Platze wäre. Diese läßt sich nun dadurch erreichen, daß man eine neue Mauer hinter der alten zieht und diese beseitigt, ohne daß dadurch besondere Mehrkosten entstehen.

Was die technische Seite des Projekts anlangt, so hat die Hafen-Bauinspektion in Bremerhaven an der Hand der beigelegten Pläne (Unteranlagen 1—3) ^{Unteranlage 1—3.} folgendes bemerkt:

„Die Linienführung der Mauer (a—b), welche etwa 10 m hinter der jetzigen Mauer zu stehen kommt, ist aus dem beifolgenden Pläne (Unteranlage 1) ersichtlich. Sie wird mitbeeinflusst durch die vom Tonnen- und Bakenamit zu erbauende Mole (b—c), welche vorbehaltlich näherer Feststellung in dem Pläne zur Verdeutlichung ebenfalls mit dargestellt ist. Die allgemeine Situation ergibt sich aus der beigelegten Reedekarte von Bremerhaven (Unteranlage 2), auf der die neue Mauer und die Mole in rot eingetragen sind.

Die Konstruktion der Mauer ist auf Unteranlage 3 in Querschnitt, Grundriß und Ansicht dargestellt. Die aus Beton mit Klinkerverblendung herzustellende Mauer ruht auf einem Pfahlrost mit hinterer Spundwand, dessen Oberkante auf 1,5 m Bremerhavener Null und somit unterhalb der Fäulnisgrenze des Holzes liegt. Die Zug- sowie die Druckpfähle sind in einer Entfernung von je 1,50 m in abwechselnden Reihen angeordnet, die vorderen Druckpfähle stehen jedoch sowohl in dem Druck- wie in dem Zugpfahlloch. Die Anordnung und Neigung dieser Pfähle soll so geschehen, daß eine Beschädigung durch Schiffe nicht stattfinden kann. Die Pfähle reichen 1—2 m in den Sand, welcher an der Baustelle verhältnismäßig hoch liegt und von 9,5 m bis 6,8 m Bremerhavener Null ansteigt. Zum Schutze gegen Beschädigung der Mauer selbst sind zwei Reihen horizontaler Reibhölzer angeordnet, welche nach den hier gemachten Erfahrungen diese Bedingung am wirksamsten erfüllen.

Die Kosten für den laufenden Meter Kajemauer betragen laut beigelegtem Kostenanschlag (Unteranlage 4) 1500 M einschließlich aller ^{Unteranlage 4.} Erdarbeiten und der Beseitigung der alten Mauer, so daß für die 260 m lange Strecke a—b ein Betrag von 390 000 M erforderlich wird.“

Die Bauzeit wird am zweckmäßigsten, um das Budget nicht zu stark zu belasten, auf zwei Jahre verteilt, dergestalt, daß 1910 zunächst eine 100 m lange Strecke im Anschluß an die Mole b—c zu erbauen wäre. Demgemäß würde hierfür als I. Rate eine Summe von 150 000 M zwecks Instandsetzung der Vorhafenmauern der älteren Häfen in Bremerhaven vorzusehen sein.

Die Deputation beantragt hiernach für

- | | |
|---|-------------|
| 1) einen neuen elektrisch betriebenen Kran für den Weser- | |
| bahnhof | M 23 300,— |
| 2) Instandsetzung der Vorhafenmauern der älteren Häfen | |
| in Bremerhaven, I. Rate | „ 150 000,— |
| mithin insgesamt | M 173 300,— |

auf das Budget „Ergänzung der Hafen- und Eisenbahnanlagen“ für das Jahr 1910 zu bewilligen.

Bremen, den 10. Dezember 1909.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.
(gez.) Barthausen. (gez.) Arng. (gez.) Addicks.

8. Austausch von Grundflächen an der Planstraße nach dem Handels- und Industriehafen in Oslebshausen.

Die Deputation für die Stadterweiterung hat über diesen Gegenstand einen Bericht eingereicht, den der Senat der Bürgerschaft zur Beschlußfassung mit dem Bemerken hierneben übersendet, daß er sich seine Erklärung vorbehält.

Anlage.

Bericht.

Das dem Bremischen Staat gehörige, an der Planstraße zum Handels- und Industriehafen liegende Grundstück Kataster-Bezeichnung 191 A und 190 B liegt für die Bebauung nicht günstig. Die Breite des Grundstücks beträgt an der Straße etwa 23 m, während es sich nach hinten auf etwa 12 m verjüngt. Auch das daneben liegende Grundstück Kataster-Bezeichnung 192 von D. B. Reiners liegt für die Bebauung ungünstig, weil es schräg zur Straße liegt.

Bei Gelegenheit eines von Reiners eingereichten Bauantrages zur Errichtung von zwei Wohnhäusern auf dem Grundstück Kataster-Bezeichnung 192 hat die Deputation versucht, mit Reiners zu einer Verständigung zu gelangen, dahingehend, daß zwischen den bezeichneten Grundstücken ein Flächenausgleich vorgenommen wird, wonach beide Grundstücke eine für die Bebauung günstigere Form erhalten. Ebenso ist auch mit den Eigentümern des Grundstücks Kataster-Bezeichnung 206, den Bauleuten und Röttern der Feldmark Gröpelingen verhandelt, da auch für dieses Grundstück ein kleiner Flächenausgleich erforderlich war. Die Verhandlungen mit den bezeichneten beiden Grundeigentümern führten zum Abschluß des anliegenden Austausch-Vertrages, wonach das dem Staat gehörige Grundstück Kataster Nr. 191 A und 190 B in der ganzen Tiefe eine ungefähr gleichmäßige Breite erhält und die Grundstücke von D. B. Reiners und den Bauleuten und Röttern so ausgeglichen werden, daß die Grenzen rechtwinklig zur Straße zu liegen kommen. Der Vertrag ist für alle Teile als vorteilhaft zu bezeichnen.

Die Deputation beantragt daher, den mit D. B. Reiners und den Bauleuten und Röttern der Feldmark Gröpelingen abgeschlossenen Vertrag zu genehmigen.

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 Bauunternehmer Diederich Bernhard Reiners, wohnhaft Woltmershäuserstraße Nr. 160 hier selbst, 2) den Bauleuten und Röttern der Feldmark Gröpelingen, vertreten durch den Landmann Hinrich Humann, wohnhaft Lindenhofstraße Nr. 63 hier selbst, und dem Landmann Hinrich Humann, wohnhaft Ortstraße Nr. 23 hier selbst, ist unter Vorbehalt der Genehmigung von Senat und Bürgerschaft folgender Vertrag abgeschlossen worden.

D. B. Reiners tritt von seinem Grundstück an der Lobbendorferstraße, Kataster-Bezeichnung 192, den in dem beigehefteten Lageplane vom 6. Oktober 1909 gezeichnet „Bahnjon“ mit a b e bezeichneten, rot angelegten Teil an den Bremischen Staat, sowie den mit h i k bezeichneten, grün angelegten Teil an die Bauleute und Rötter der Feldmark Gröpelingen ab. D. B. Reiners erhält dagegen von dem Bremischen Staat die in dem Plane mit b c d und e f g l m n bezeichneten, blau angelegten Teile der Grundstücke Kataster-Bezeichnung 191 A, 787 A und 207 und von den Bauleuten und Röttern der Feldmark Gröpelingen den mit den Buchstaben g h l bezeichneten, gelb angelegten Teil des Grundstücks Kataster-Bezeichnung 206 schlicht um schlicht ausgetauscht. Die auszutauschenden Grundflächen sind sofort nach Genehmigung dieses Vertrages durch Senat und Bürgerschaft frei von Hypotheken-, Grund- und Rentenschulden, sowie frei von Lasten und Dienstbarkeiten an

jeden der Vertragsschließenden zu liefern. Die Übertragung der Grundflächen soll, sofern keine Fassung erforderlich ist, durch Mutation der Karten und Register des Katasters geschehen, die hiermit beantragt wird. Sämtliche durch diesen Vertrag entstehenden Abgaben, sowie etwaige Kosten der Eigentumsübertragung und die Kosten der etwa erforderlichen Schätzung werden vom Bremischen Staat und von D. B. Reiners gemeinschaftlich, von jeder Seite zur Hälfte getragen.

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

Bremen, den 27. Oktober 1909.

Die Deputation (gez.) **H. Humann.**
für die Stadterweiterung. (gez.) **H. Humann.**
(gez.) **Wessels.** (gez.) **H. G. Schütte.** (gez.) **Diederich B. Reiners.**

9. Rechnungsabluß des Schlachthofs für das Rechnungsjahr 1908.

Die Deputation für den Schlachthof hat den Rechnungsabluß des Schlachthofs für das Rechnungsjahr 1908 eingereicht, den der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerschaft zur Beschlußfassung hierneben übersendet.

Bericht.

Anlage.

Die unterzeichnete Deputation überreicht in den Anlagen den Rechnungsabluß für das Jahr 1908 und eine vergleichende Übersicht der wirklichen Einnahmen und Ausgaben gegenüber den Voranschlägen.

Die Einnahmen betrugen	M	500 095,39
Der budgetmäßige Voranschlag	"	492 000,—
Mithin wurden mehr vereinnahmt	M	8 095,39
Die Ausgaben waren vorveranschlagt auf M 492 000,—		
Nachbewilligung infolge Regulierung der		
Beamtengehälter	"	6 343,40
	M	498 343,40
Verausgabt sind	"	497 203,77
Mithin wurden erspart	M	1 139,63
Der Überschuß war	M	9 235,02
Davon ab die vorstehenden Nachbewilligungen für Gehälter ..	"	6 343,40
Bleibt der wirkliche Überschuß aus 1908	M	2 891,62
Hierzu der Überschuß aus früheren Jahren bis Ende		
März 1908	"	249 413,64
Gesamtüberschuß am 31. März 1908	M	252 305,26
Davon sind verausgabt für Landankauf, Bauten etc.	"	174 605,88
Bleibt verfügbares Vermögen am 1. April 1909	M	77 699,38

Einnahmen.

Die Einnahme-Position Auftriebgebühr blieb um 2830,25 M, Wägegebühr (Lebendgewicht) um 1757,70 M unter dem Anschlage, weil die Beschickung des Marktes im Laufe des Jahres in der Regel nur genügte, den hiesigen Bedarf zu decken und nur sehr wenig Tiere lebend ausgeführt wurden. Der Mehreinnahme für Viehfutter steht auch eine entsprechende Mehrausgabe gegenüber.

Ausgaben.

Auf 11 Positionen wurden erspart 16 301,62 M, wogegen 9 Positionen um 15 161,99 M überschritten wurden.

Die für Trichinenschau notwendig gewordene Überschreitung von 892,90 M ist durch Mehrschlachtungen von Schweinen gedeckt, desgleichen die Überschreitung von Streu und Viehfutter von 4459,47 M durch entsprechende größere Einnahmen. Die Überschreitung der Position Inventar um 1703,17 M ist verursacht durch den notwendig gewordenen Umbau der Wagen für lebendes Vieh in selbstregistrierende Wagen, und höhere Arbeitslöhne. Für Hilfslohn sind 1357,69 M mehr verausgabt, weil die Löhne erhöht sind.

Das Konto „Vermischte Ausgaben“ ist überschritten um 3096,32 M, veranlaßt durch die Auswechslung einer Weiche in dem Anschlußgleise, welche allein 2730,27 M Kosten verursachte. Durch Übertragbarkeit sind gedeckt 6426,02 M.

Die nachträgliche Genehmigung der Überschreitungen wird beantragt; der Gesamtüberschuß von 252 305,26 M wird auf neue Rechnung vorgetragen.

Die Deputation für den Schlachthof.

(gez.) Buß. (gez.) Richard A. Will.

Unteranlage 1.

Schlachthof. Rechnungsabschluß 1908.

Debet.			Betriebskonto.		Kredit.		
	M	S			M	S	
An Gehaltkonto	85 429	52	Per Schlachtgebührentkonto		291 476	25	
" Bureaubedürfniskonto	1 663	89	" Auftrieb= do.		83 344	75	
" Trichinenschaukonto	48 092	90	" Wäge= do. (Lebendgew.)		6 872	30	
" Heizungs- u. Reinigungskonto	4 428	60	" Wäge= do. (Schlachtgew.)		28 409	20	
" Feuerversicherungskonto	1 251	76	" Beschau= do.		746	99	
" Inventarkonto	11 703	17	" Freibank= do.		6 158	65	
" Bauliche Unterhaltung	19 825	98	" Mieten= u. Pachtenkonto ..		39 687	15	
" Gas- u. Elektrizitätskonto ..	18 312	87	" Düngerkonto		3 181	80	
" Wasserkonto	752	96	" Vermischte Einnahmenkonto ..		7 299	84	
" Kohlenkonto	32 083	66					
" Maschinenbetriebsm. u. Div.	6 209	45					
" Maschinenreparaturen,							
Materialien usw.	4 495	92					
" Rohrleitungskonto	8 427	31					
" Steuernkonto	9 366	60					
" Hilfslohnkonto	24 357	69					
" Vermischte Ausgabenkonto ..	15 264	49					
" Projektierung v. Neubauten ..	2 881	05					
" Gewinn- u. Verlustkonto ...	172 629	11					
	M	467 176	93		M	467 176	93

Debet.			Gewinn- und Verlustkonto.		Kredit.		
	M	S			M	S	
An Zinsenkonto	134 536	09	Per Bilanzkonto (Vortrag)		249 413	64	
" Anlagekonto (Amortisation) ..	48 660	39	" Betriebskonto (Übertrag) ..		172 629	11	
" Bilanzkonto (Überschuß)	252 305	26	" Futter- u. Streukonto (Gew.)		10 962	99	
			" Wartegeldkonto		2 496	—	
	M	435 501	74		M	435 501	74

Aktiva.		Bilanzkonto.		Passiva.	
		M	ℒ		
An Anlagekosten, Vortrag v. 1908				Per Bremischer Staat	3 107 379 08
M 3 072 248,67				" Gewinn- und Verlustkonto	252 305 26
Ab Amortisation					
1908.....	48 660,39				
M 3 023 588,28					
Dazu Bausgelder					
in 1908	83 790,80	3 107 379 08			
Bezahlt aus Überschüssen früherer					
Jahre:					
Übertrag von 1907.....	174 605 88				
Vortrag für Vorräte:					
Bureaubedarf					
fonto	M 312,30				
Heizungs- und					
Reinigungsfonto ..	" 291,30				
Inventarfonto ..	" 916,24				
Gas- u. elektr. Be-					
leuchtungsfonto ..	" 340,26				
Kohlenkonto	" 3700,24				
Maschinen-					
betriebsm. u. Div. "	363,25				
Futter- u. Streu-					
fonto	" 958,—				
Verm. Ausg.-Kto. "	209,70	7 091 29			
Feuerversicherungsfonto	4 386 13				
Generalkasse, Guthaben	64 036 26				
Kassafonto, Saldo	2 185 70				
	M 3 359 684 34			M 3 359 684 34	

Bremen, den 31. März 1909.

Vorstehende Bilanz ist von mir mit den Büchern verglichen und richtig befunden.

Bremen, den 22. November 1909.

(gez.) Georg E. Haisers jr.

Unteranlage 2.

Schlachthof. Rechnungsabluß 1908.

I. Einnahmen.

Titel	Nr.	Benennung der Position	Voranschlag		Wirklich		Gegen den Voranschlag			
			M	ℒ	M	ℒ	mehr		weniger	
Ia	1/7	Schlachtgebühren	286 675	—	291 476 25	4 801 25	—	—	—	—
Ib	1/7	Auftriebgebühren	86 175	—	83 344 75	—	—	—	2 830 25	—
Ic	1/3	Wägegebühren (Leb. Gew.)	8 630	—	6 872 30	—	—	—	1 757 70	—
Id	1/5	" (Schlachtgew.)	27 250	—	28 409 20	1 159 20	—	—	—	—
Ie	1	Beschaugebühren	450	—	746 99	296 99	—	—	—	—
If	1	Freibankgebühren	6 500	—	6 158 65	—	—	—	341 35	—
II	1/10	Mieten und Pachten ..	40 400	—	39 687 15	—	—	—	712 85	—
III	1	Dünger	3 000	—	3 181 80	181 80	—	—	—	—
IV	1	Viehfutter	23 500	—	30 422 46	6 922 46	—	—	—	—
V	1	Vermischtes	6 924	—	7 299 84	375 84	—	—	—	—
VI	1	Wartegeld	2 496	—	2 496	—	—	—	—	—
			492 000	—	500 095 39	13 737 54	—	—	5 642 15	—
					492 000	—	—	—	5 642 15	—
		Mehreinnahme...			8 095 39	8 095 39	—	—	—	—

II. Ausgaben.

Titel	Nr.	Benennung der Position	Voranschlag		Wirklich		Gegen den Voranschlag			
			M.	ℳ	M.	ℳ	mehr		weniger	
Ia	1	Gehalte inkl. Nachbewill. v. 6343,40 M infolge Regulierung der Beamtengehälter	89 575	23	85 429	52	—	—	4 145	71
Ib	2	Bureaubedürfnisse . . .	2 500	—	1 663	89	—	—	836	11
Ic	3	Trichinenschau	47 200	—	48 092	90	892	90	—	—
Id	4	Heizung und Reinigung	3 800	—	4 428	60	628	60	—	—
II	5	Feuerversicherung	2 400	—	1 251	76	—	—	1 148	24
III	6	Zinsen	138 000	—	134 536	09	—	—	3 463	91
IV	7	Amortisation	50 000	—	48 660	39	—	—	1 339	61
V	8	Inventar	10 000	—	11 703	17	1 703	17	—	—
VI	9	Bauliche Unterhaltung	20 000	—	19 825	98	—	—	174	02
VII		Betriebskosten:								
	10	Gas- u. elektr. Beleucht.	16 000	—	18 312	87	2 312	87	—	—
	11	Wasser	1 200	—	752	96	—	—	447	04
	12	Kohlen	32 000	—	32 083	66	83	66	—	—
	13/16	Masch. Betriebsm. u. Div.	9 300	—	6 209	45	—	—	3 090	55
	17	Masch., Rep.-Mat. usw.	5 400	—	4 495	92	—	—	904	08
	18	Unterhaltg. d. Rohrleitg.	7 800	—	8 427	31	627	31	—	—
VIII	19	Steuern	9 500	—	9 366	60	—	—	133	40
IX	20	Streu und Viehfutter	15 000	—	19 459	47	4 459	47	—	—
X	21	Hilfslohn	23 000	—	24 357	69	1 357	69	—	—
XI	22	Vermischtes	12 168	17	15 264	49	3 096	32	—	—
XII	23	Projekt. v. Neubauten	3 500	—	2 881	05	—	—	618	95
			498 343	40	497 203	77	15 161	99	16 301	62
			497 203	77					15 161	99
		Minderausgabe	1 139	63					1 139	63
		Mehreinnahmen			8 095	39				
		Minderausgaben			1 139	63				
		Überschuß			9 235	02				
		Mehrbedarf infolge Regulierung der Beamtengehälter			6 343	40				
		Bleibt Überschuß			2 891	62				

10. Vergrößerung des hygienischen Instituts.

Die Baudeputation, Abteilung Hochbau, hat über diesen Gegenstand einen Bericht übergeben, den der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerschaft zur Beschlußfassung hierneben zugehen läßt.

Anlage.

Bericht.

Zur Erledigung des Auftrages vom 9./11. Juni 1909 (Verhdlg. S. 563, 564) legt die Baudeputation das spezielle Bauprojekt vor: 7 Blatt Zeichnungen, Massenberechnung, Kostenanschlag und Baubeschreibung.

Der Kostenanschlag schließt mit 93 000 M ab. Bewilligt sind 87 000 M. Die Mehrkosten entstehen durch die umfangreichen Installationsarbeiten im Neubau und durch die Umbauarbeiten, die sich bei der speziellen Bearbeitung als teurer herausgestellt haben, als beim generellen Projekt anzunehmen war.

Die Baudeputation beantragt im Einvernehmen mit der Deputation für das Gesundheitswesen, das vorgelegte Projekt zu genehmigen, zu seiner Ausführung weitere 6000 M als außerordentliche Ausgabe auf das Budget des Rechnungsjahres 1910 zu bewilligen und sie zu unerheblichen Änderungen im Rahmen des Kostenaufschlages im Einvernehmen mit der Bedürfnisbehörde zu ermächtigen.

Bremen, den 13. Dezember 1909.

Die Baudeputation, Abteilung Hochbau.

(gez.) **Nebelthau.** (gez.) **Ed. Achelis.**

Baubeschreibung.

Unteranlage.

Baustelle und Baugrund: Das Haus soll auf dem Gelände der Krankenanstalt als Anbau des hygienischen Institutes errichtet werden.

Der tragfähige Boden liegt etwa 1 m unter Gelände, so daß für die Gründung Schwierigkeiten nicht bestehen.

Bauentwurf: Der Anbau enthält Keller-, Erd-, Ober- und Dachgeschoß. Keller- und Erdgeschoß sollen der medizinischen Abteilung zugeteilt werden und enthalten folgende Räume:

- 1) Das Kellergeschoß: eine Nährbodenküche, einen Raum für Aufbewahrung der Nährböden, einen Sterilisiererraum, eine Spülküche, einen Raum für Versuchstiere mit Vorraum, einen Brutraum, einen Heizungs- und einen Kohlenraum.
- 2) Das Erdgeschoß: ein Laboratorium für einen Assistenten, ein Laboratorium für Ärzte, ein Bücherzimmer, einen Bureauraum, ein Laboratorium für Assistenten und Laboranten, ein Laboratorium für den Oberleiter, ein Schreibzimmer für den Oberleiter, ein Laboratorium für den Abteilungsvorsteher.
- 3) Das Obergeschoß soll der chemischen Abteilung zugeteilt werden und erhält folgende Räume: ein biologisches Laboratorium, einen Raum für größere Apparate, einen Raum für Chemikalien, eine Spülküche, ein Laboratorium für Arbeiten mit stark riechenden Gasen, zwei chemische Laboratorien, ein Schreibzimmer und ein chemisches Laboratorium für den Abteilungsleiter.
- 4) Im Dachgeschoß befinden sich eine Assistentenwohnung und eine Bodenkammer.

Im hygienischen Institut müssen umgebaut oder neu angelegt werden:

Im Keller: eine Werkstelle, zwei Vorratsräume, eine Waschküche, ein Bad, zwei Aborte, ein Zentrifugenraum, ein verfügbarer Raum, ein Kohlen- und ein Speisekeller für die Hausmeisterwohnung.

Im Erdgeschoß: ein Bureau, ein Sammlungsraum, ein Schreibzimmer des Abteilungsvorstehers, ein Abort, ein verfügbarer Raum und die Dienerswohnung.

Im Obergeschoß: ein Assistentenzimmer, ein Raum für optische Apparate, je ein Raum für Tiere, Cholera-, Pest- und hygienische Untersuchungen und ein Reservelaboratorium.

Im Dachgeschoß: eine Bodenkammer.

Bauart: Die Fundamente und das Mauerwerk bis zum Fußboden des Erdgeschosses werden in Zementmörtel, von da ab in verlängertem Zementmörtel hergestellt. Die äußeren Flächen sollen vom Sockel, der in Zement gepuzt wird, bis zur Oberkante der Fenstersohlbank des Obergeschosses in Rohbau und bis zum Hauptgesims einschl. der Dachrifer in Putzbau ausgeführt werden. Die Decken mit Ausnahme der Rehlbalkendecke über dem Dachgeschoß werden aus Beton zwischen eisernen Trägern hergestellt. Die Wände werden mit Kalkmörtel gepuzt, die Wände der Küchen erhalten bis zu einer Höhe von 1,60 m eine Plattenbekleidung. Der Dachverband wird aus Tannenholz hergestellt, das Dach mit schwarzen Pfannen

gedeckt. Die Küchen und die Flure erhalten Terrazzofußboden, der Heizungs- und Kohlenkeller und der Bodenraum Zementestrich, während für die Fußböden der übrigen Räume Linoleumbelag auf Gipsestrich vorgesehen ist. Die Außenfenster sind als Schiebefenster von pirsch-pine-Holz und die inneren Tischlerarbeiten aus carolina-pine-Holz herzustellen. Die äußeren Fenster sollen mit rheinischem $\frac{6}{4}$ Glas, die inneren mit Kieselglas verglast werden.

Das Haus erhält Leitungen für elektrisches Licht, Gas, kaltes und warmes Wasser, eine Blißschutzanlage und eine Niederdruckdampfheizung. Die Wände der Diensträume sollen mit Ölfarbe gestrichen werden.

Baukosten: Der mit 93 000 M abschließende Kostenanschlag gibt über die Einzelheiten der Bauausführung näheren Aufschluß. Die Beschaffung des Inventars ist im Anschlag nicht vorgesehen.

Bremen, den 17. September 1909.

Die Hochbauinspektion I.
(gez.) **Beer mann.**

Einverstanden.

Die Baudirektion, Abteilung Hochbau.

28./10. (gez.) **Ch rhardt.**

11. Verbreiterung der Fahrbahn am Doventor.

Über diesen Gegenstand hat die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, einen Bericht erstattet, den der Senat der Bürgerschaft zur Beschlußfassung mit dem Bemerken hierneben übersendet, daß er sich seine Erklärung vorbehält.

Anlage.

Bericht.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, beehrt sich zu dem Beschlusse der Bürgerschaft vom 23. Juni 1909, betreffend eine Verbreiterung der Fahrbahn des Doventors (Verhdln. S. 732) folgendes zu berichten:

In dem beigelegten Lageplan 1:250 sind die z. Zt. vorhandenen Fahrbahnbreiten der Fahrbahn am Doventor zwischen Wall und Contrescarpe eingetragen. Danach beträgt die Breite der Fahrbahn am Wall 11,27 m, verringert sich bis kurz vor dem Torhäuschen auf 9,82 m, beträgt an der nördlichen Grenze des Häuschens 9,65 m und erweitert sich kurz darauf wieder auf 9,85 m, welche Breite bis zur Contrescarpe beibehalten wird. Der Abstand der Achsen der Straßenbahngleise beträgt überall 2,50 m, die Gleise laufen mit dem linksseitigen Saumstein (von der Doventorstraße aus) nahezu parallel mit einem Abstand von 3,55—3,60 m zwischen Saumstein und Achse des linksseitigen Gleises.

Eine Verbreiterung der Fahrbahn von 9,65 m auf 10,5 m zwischen den Torhäusern ist im Interesse des Verkehrs als zweckmäßig zu bezeichnen, sie läßt sich durchführen, weil die Bogengänge der Torhäuschen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen. Zurzeit sind die Fußwege zwischen Saumstein und Außenkante der Pfeiler der Häuschen 2,45 m breit, die Pfeiler selbst etwa 0,6 m, der freie Durchgang hinter den Pfeilern 2 m. Das erste Maß von 2,45 m verringert sich bei einer Fahrbahnverbreiterung auf 10,5 m auf 2,03 m, so daß beiderseits für den Fußgängerverkehr 4,03 m breite Fußwege bei den Torhäusern verbleiben. Dieses Maß reicht aus, wenn der Fußwegbelag bis an die Einfriedigungen desalles herangeführt wird.

Für die linke Seite (vom Wall aus) hat die Baudeputation aus den Ersparnissen des Jahres 1908 die Mittel im Betrage von 1600 M zwecks Verbreiterung des Fußwegbelags bis an das Wallgitter bereit gestellt, die Ausführung ist jedoch unterblieben, weil der hier zur Behandlung stehende Beschluß der Bürgerschaft zur gleichen Zeit gefaßt wurde. Gleichzeitig mit der Verbreiterung der Fahrbahn

zwischen den Torhäuschen wird eine Abflachung des Bogens des Fußweges an der Contrescarpe vorzunehmen sein, weil die Fahrbahnbreite zwischen Straßenbahn und Saumstein hier ebenfalls etwas knapp bemessen ist.

Die Torhäuschen können in ihrem bisherigen Zustand erhalten bleiben. Auch die vorhandenen, im Plan angedeuteten Bäume werden von den Arbeiten nicht berührt.

Die Kosten für Zurückziehung der Saumsteine auf beiden Seiten, für die Ergänzung des Fahrbahnpflasters und der Plattenbeläge, sowie für die vorerwähnte Abflachung der Saumsteinkurve an der Ecke Contrescarpe belaufen sich nach Abzug des zurückgestellten Betrages von 1600 M auf 5750 M.

Da das Pflaster aus dem Jahre 1903 stammt und im allgemeinen gut erhalten ist, wäre es an und für sich richtiger, die vorstehend befürwortete Verbreiterung der Fahrbahn erst bei Gelegenheit einer Neupflasterung vorzunehmen; aber mit Rücksicht auf das Bedürfnis, die Verkehrsverhältnisse für Fußgänger zu verbessern und auf die im nächsten Jahre zu erwartende Regulierung und Neupflasterung der Doventorstraße empfiehlt es sich, diese Arbeiten im Zusammenhange auszuführen. Wie aus anliegendem Plan ersichtlich, greift die Änderung der Straßenbahngleise bis in die Fahrbahn am Doventor hinein.

Indem die unterzeichnete Deputation bemerkt, daß die Walldputation nichts zu erinnern gefunden hat, beantragt sie, den Betrag von 5750 M in das Budget des Straßenbaues für 1910 nachträglich einzustellen.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau.
(gez.) **Rassow.** (gez.) **W. Voettcher.**

12. Umwandlung der Stelle des Plankammerverwalters in eine jahrgeldberechtigte Zeichnerstelle.

Auf den ablehnenden Beschluß der Bürgerschaft vom 3. November d. J. hat die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, den anliegenden Bericht erstattet. Der Senat ersucht die Bürgerschaft um erneute Prüfung der Vorlage.

Bericht.

Anlage.

Seit dem Jahre 1903, wo die Stelle eines Plankammerverwalters eingerichtet wurde, haben die Verhältnisse durch Schaffung von drei Bauinspektionen eine erhebliche Änderung erfahren. Der Geschäftsgang erfordert, daß die Plankammer nicht in der früheren Form bestehen bleibt, vielmehr jede einzelne der drei Inspektionen über ihre eigene Plankammer verfügen kann. Hierdurch gestaltet sich die Arbeit und Verantwortlichkeit des mit Überwachung betrauten Beamten zu einer wesentlich geringeren und es unterliegt keinem Zweifel, daß die Verwendung von eingeschulten Zeichnern vollauf genügen wird. Eine Vermehrung des Personals wird die Dreiteilung nicht zur Folge haben und es sei ausdrücklich betont, daß seit Teilung der Plankammer auf die Tiefbauinspektionen I und II, die im April d. J. eingeführt wurde, keine Mißstände eingetreten sind.

Die unterzeichnete Deputation ist daher der Ansicht, daß für die Verwendung einer technisch ausgebildeten Kraft unter den obwaltenden Verhältnissen kein Bedürfnis vorliegt und stellt wiederholt den Antrag, die etatmäßige Stelle des Plankammerverwalters in eine jahrgeldberechtigte Zeichnerstelle umzuwandeln.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau.
(gez.) **Rassow.** (gez.) **W. Voettcher.**

13. Schleusenmeistergehöft bei der Wehranlage in Hastedt.

Wie die Baudeputation, Abteilung Hochbau, dem Senat berichtet hat, ist in ihrem, der Bürgerschaft unter dem 30. v. M. (Verhdlg. S. 1243) mitgeteilten Bericht, betreffend Schleusenmeistergehöft bei der Wehranlage in Hastedt, insofern ein Irrtum unterlaufen, als noch eine Bewilligung von Mitteln für die Ausführung des Projekts im Betrage von 25 000 M. beantragt ist, während die Kosten bereits durch die von Senat und Bürgerschaft für die Ausführung der Wehr- und Schleusenanlage im ganzen bewilligten Mittel gedeckt sind. Gemäß dem von der Abteilung Hochbau gestellten Antrage teilt daher der Senat der Bürgerschaft mit, daß es einer Beschlußfassung über Bewilligung von Mitteln für dieses Projekt nicht mehr bedarf.
