

Mitteilung des Senats

vom 11. April 1911.

Inhaltsverzeichnis.

1. Budget für 1910. Dienstwohnungen	S. 333.
2. Neupflasterung und Verbreiterung der Straße „Am Wall“ von Bischofsnadel bis Herdentor	„ 333.
3. Schule an der Nürnbergerstraße	„ 335.
4. Erneuerungsarbeiten am Rathaus	„ 336.
5. Feuerwache II	„ 337.
6. Umgestaltung der Bahnhofsanlagen	„ 338.
7. Bedürfnisanstalt an der Horner Chaussee	„ 339.
8. Budget der Stadtbremischen Armenpflege für das Rechnungsjahr 1911 (Beamtenvermehrung)	„ 340.
9. Abbruch von Häusern	„ 341.
10. Jahresbericht der Seefahrtsschule für das Rechnungsjahr 1910	„ 341.

1. Budget für 1910. Dienstwohnungen.

Wie der Senat hat feststellen lassen, wird von Behörden, in deren Ressort Anlagen zur Erzeugung von elektrischem Licht vorhanden sind, an ihnen unterstehende Beamte, welche Dienstwohnungen inne haben, dieses Licht nicht mehr zu einem geringeren als dem Konsumpreise abgegeben. Die hierauf bezügliche Bemerkung in dem Beschluß der Bürgerschaft vom 4. Juni 1910, betreffend Budget für das Rechnungsjahr 1910 (Verhdlg. S. 536), dürfte hiermit ihre Erledigung gefunden haben.

2. Neupflasterung und Verbreiterung der Straße „Am Wall“ von Bischofsnadel bis Herdentor.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, hat über die Neupflasterung und Verbreiterung des Walls von Bischofsnadel bis Herdentor den anliegenden Bericht übergeben. Der Senat kann den gestellten Anträgen nicht zustimmen, da er der Ansicht ist, daß der Verkehr auf der fraglichen Strecke den beantragten Eingriff in die Wallanlagen nicht rechtfertigt. Nach dem Bericht der Polizeidirektion, dem er zustimmt, würde zwar eine Verbreiterung des Trottoirs, das sich zu bestimmten Tageszeiten, sowie bei Beginn und Schluß des Theaters als reichlich schmal erweist, sehr erwünscht sein; die Fahrbahn, die im wesentlichen nur von leichtem Fuhrwerk benutzt wird, dürfte jedoch dem vorhandenen Bedürfnis noch genügen. Der Senat eruchtet die Bürgerschaft unter entsprechender Abänderung der Beschlüsse vom 15. und 17. Juni 1910 (Verhdlg. 609 und 611), ihm beizutreten.

Wie sein Kommissar bei der Baudeputation, Abteilung Straßenbau, ihm berichtet hat, werden durch Beibehaltung der jetzigen Breitenverhältnisse im ganzen 25 500 M erspart, so daß die in das Budget für 1911 im Spezialbudget der Tiefbauverwaltung Nr. 94 A I Pos. 3 eingestellte Summe von 65 000 M sich auf 39 500 M ermäßigen würde.

Bericht.

Anlage.

Nachdem zum Budget der Tiefbauverwaltung für 1910 die Neupflasterung der Straße „Am Wall“ von Ostertor bis Bischofsnadel genehmigt und hiermit der Anfang zu einer planmäßigen Neupflasterung auf dem ganzen Verlauf der genannten Straße gemacht worden ist, sind zum Budget 1911 auch die Mittel für eine Neupflasterung der Strecke von Bischofsnadel bis Herdentor bewilligt worden. Gleichzeitig mit der Neupflasterung ist eine Verbreiterung der bezeichneten Strecke beantragt worden, wofür die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, noch einen Entwurf vorzulegen hat (Verhdlg. 1910 S. 571). Dieser wird hiermit überreicht und nachstehend erläutert.

Die Wallstrecke zwischen Bischofsnadel und Herdentor weist einen äußerst ebhaften Fußgängerverkehr auf, der zeitweise, namentlich zur Theaterzeit und an Festtagen, einen bedeutenden Umfang annimmt. Wie auf den übrigen Wallstrecken findet auch hier wegen der Gefällsverhältnisse im wesentlichen zwar nur leichter, aber zur Theaterzeit sehr reger Fuhrwerksverkehr statt. Die Häuserfront weist öffentliche Lokale und Läden auf, die eine Fortsetzung der Lädenreihen der Bischofsnadel und der Sögestraße bilden.

So sehr die Strecke zwischen Bischofsnadel und Herdentor infolge ihrer Lage zweifellos als eine der bevorzugtesten Strecken des Walles bezeichnet werden kann, so ist sie doch gerade diejenige, die in straßenbaulicher Hinsicht am meisten zurücksteht. Während die übrigen Wallstrecken Fahrbahnbreiten von durchweg 6—8 m aufweisen, geht hier die Breite bis auf das sehr geringe Maß von 4,5 m hinunter. Auch der häuserwärts belegene Fußweg ist in seiner heutigen Ausbildung nicht ausreichend, weil bei regnerischem Wetter der Verkehr sich auf diesem schmalen Fußwege zusammen-drängt und durch die vor den Schaufenstern sich aufhaltenden Personen noch mehr beengt wird. Es erscheint daher geboten, gleichzeitig mit der Neupflasterung der Strecke eine erhebliche Verbreiterung des Straßenprofils in Vorschlag zu bringen, um den stetig anwachsenden Ansprüchen und Bedürfnissen des Verkehrs bei Zeiten entgegenzukommen und durch einen nicht sehr bedeutenden Eingriff in die Wallanlagen die Straßenanlage großzügiger zu gestalten.

Wie aus dem vorgelegten Plan ersichtlich, beträgt zurzeit die Breite des häuserseitigen Fußwegs nur 1,55—2,38 m, die Fahrbahn weist Breiten von 4,52—6,49 m auf. Während der häuserseitige Fußweg mit Zementplatten abgedeckt ist, ist der längs der Anlagen verlaufende Fußweg, der den Charakter eines Promenadenweges hat, mit Kies befestigt und nach der Fahrbahn hin mit Linden bepflanzt. Geplant ist, wie in rot dargestellt, die Verbreiterung des häuserseitigen Fußweges auf 3 m und der Fahrbahn auf 8 m, während für den Promenadenweg eine Breite von 6 m angenommen ist. Der Fußweg soll in ganzer Breite mit Zementplatten abgedeckt werden, für den Promenadenweg ist wie bisher eine Befestigung mit Kies angenommen, für die Fahrbahn ist Reihenspflaster in Granit vorgesehen.

Das Maß von 3 m für den häuserseitigen Fußweg dürfte keine besondere Begründung erfordern, da es wohl das geringste ist, was bei den vorliegenden Verhältnissen von einem städtischen Bürgersteig zu verlangen ist. Für die Fahrbahn ist eine Breite von 8 m gewählt, um hier für alle Zeiten bequeme Verhältnisse zu schaffen, abgesehen davon, daß der Wall auf anderen Strecken die erwähnte Fahrbahnbreite bereits besitzt. Bei 8 m Breite der Fahrbahn können sich zwei Fuhrwerke bequem begegnen, außerdem kann ein Wagen am Saumstein halten. Eine Breite von 6 m für den Promenadenweg dürfte genügen.

Die geplante Verbreiterung des Straßenprofils macht die Beseitigung der Lindenreihe und, falls auf eine solche am straßenseitigen Rande des Promenadenweges auch fernerhin nicht verzichtet werden soll, eine Neupflanzung in entsprechend verschobener Lage erforderlich. Außerdem ist etwa auf halber Länge (Profile II und III) eine seitliche Anschüttung nach der Seite des Wallgrabens hin notwendig, da dieser in der Nähe der Bischofsnadel stark einspringt und mit seiner Böschung nahe an die Straße ansetzt. Es handelt sich bei der beregten Verbreiterung der Straßenkrone um eine Hinausschiebung des Böschungsrandes um stellenweise bis 3,5 m, die mit Hinblick auf die parktechnische Anlage des Walles diesseitigen Grachtens in verschiedener Weise gelöst werden kann, so im vorgelegten Entwurf als Böschungskopf, der mit stärkerer Böschung sehr bald in die vorhandene Böschungsfläche einschneidet und durch mit Schlinggewächsen zu bepflanzen- de Steinpäckung gesichert ist. Der kleine von der nördlichen Ecke der Bischofsnadel in die Anlagen führende Fußweg würde in Wegfall zu kommen haben. In der von Senat und Bürgerschaft bewilligten Summe von 65 000 M ist ein Betrag von 10 000 M für die Veränderung der Wallanlagen, soweit sie im Zusammenhang mit der Verbreiterung der Straßenfläche stehen würde, enthalten.

Die Walldeputation hat dem vorliegenden Entwurf nicht zugestimmt, weil sie darin eine Schädigung des Walles erblickt. Auf demselben Standpunkt hat sie in ihrem an Senat und Bürgerschaft unterm 5. November 1904 erstatteten Bericht gestanden (Verhdlgn. 1904 S. 1016).

Trotz des ablehnenden Standpunktes der Walldeputation glaubt die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, das vorgelegte Projekt für die Ausführung empfehlen zu sollen und verfehlt nicht, darauf hinzuweisen, daß, falls dem Antrag nicht entsprochen wird, die nicht mehr aufzuschiebende Neupflasterung im wesentlichen unter Beibehaltung der gegenwärtigen unzureichenden Abmessungen stattfinden muß. Dies würde zur Folge haben, daß eine Verbreiterung für absehbare Zeit nicht in Frage kommen oder nur mit sehr erheblichem Mehraufwand ausführbar sein würde.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, ersucht daher Senat und Bürgerschaft, den vorliegenden Entwurf, der eine Verbreiterung der Wallstrecke zwischen Bischofsnadel und Herdentor auf $3 + 8 + 6 = 17$ m vorsieht, in geneigte Erwägung ziehen und genehmigen zu wollen. Sie bittet ferner, eine Entschließung darüber, ob längs des Promenadenweges wie bisher eine Baumreihe angepflanzt werden soll, auszusprechen, bis die Straße verbreitert und neugepflastert ist, was voraussichtlich im Herbst dieses Jahres der Fall sein wird.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau.

(gez.) **Rassow.** (gez.) **W. Voettcher.**

3. Schule an der Nürnbergerstraße.

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

Bericht.

Wie die anliegenden Berichte der Tiefbauinspektionen 2 und 3 ergeben, ist zur Entwässerung der im Bau begriffenen Schule an der Nürnbergerstraße eine provisorische Kanalanlage dieser Straße nach der Münchenerstraße erforderlich, deren Kosten sich auf 3800 M stellen werden. Nach dem Berichte der Hochbauinspektion ist anzunehmen, daß dieser Betrag aus Ersparnissen des Baufonds wird gedeckt werden können, so daß es einer besonderen Bewilligung voraussichtlich nicht bedarf.

Die Deputation beantragt,

Senat und Bürgerschaft wollen sich damit einverstanden erklären, daß die Kosten für eine provisorische Kanalanlage der Nürnbergerstraße mit 3800 M aus dem Baufonds der in Bau begriffenen Schule gedeckt werden.

Bremen, den 27. März 1911.

Die Baudeputation, Abteilung Hochbau.

(gez.) **Hildebrand.** (gez.) **Ed. Ahlert.**

Bericht der Tiefbauinspektion III.

Unteranlage 1.

Es hat hier der Hochbauantrag für eine Schule an der Nürnbergerstraße vorgelegen.

Der projektmäßig für die Nürnbergerstraße vorgesehene Straßenkanal (gemauerter Sammler) ist noch nicht ausgeführt, kann auch nicht vor etwa 3 Jahren ausgeführt werden, da er seine Vorflut nach dem noch zu bebauenden neuen Pumpwerk hinter dem Hamburger Bahndamme erhält.

Es ist daher erforderlich, für die Entwässerung der Schule eine provisorische Kanalanlage nach der Münchenerstraße zu schaffen, wie sie im beifolgenden Plane dargestellt ist.

Die Kosten dieser provisorischen Anlage sind auf 4600 M veranschlagt. Da es sich um ein Provisorium handelt, an der die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, nicht interessiert ist, werden die Mittel aus dem Schulbaufond zu bestreiten sein.

Ich gebe anheim, bei der Baudeputation, Abteilung Hochbau, das Erforderliche wegen Bereitstellung der Mittel zu veranlassen.

Bremen, den 29. Dezember 1910. Die Tiefbauinspektion III.

(gez.) **Thalenhorst.**

Einverstanden.

Die Baudirektion, Abteilung Tiefbau.

30. 12. 10. (gez.) **Graepel.**

Unteranlage 2.

Bericht der Tiefbauinspektion II.

Nach gemeinsamem Vorschlag der Tiefbauinspektion II und Tiefbauinspektion III wird für die Nürnbergerstraße an dem Schulgrundstück eine Straßenhöhe von + 1,30 m Br. Null empfohlen.

Unter dieser Voraussetzung braucht, wie Herr Bauinspektor Knop hierher mitgeteilt hat, der Kanal für die Zwecke der Schule nur in der Nürnbergerstraße und nicht in der Nebenstraße verlegt zu werden.

Die Kosten sind für den verkürzten Kanal nunmehr auf 3800 M veranschlagt.

Bremen, den 16. Februar 1911.

Die Tiefbauinspektion III.

(gez.) **Thalenhorst.**

Die vorgeschlagene Straßenhöhe ist im Einverständnis mit der Tiefbauinspektion II festgesetzt. Der Bericht an Senat und Bürgerschaft wegen Bewilligung der Kosten des Pflasters wird heute vorgelegt werden.

Bremen, den 17. Februar 1911.

Die Tiefbauinspektion II.

(gez.) **Günther.**

Nichts zu erinnern.

18. 2. 11.

Die Baudirektion, Abteilung Tiefbau.

(gez.) **Graepel.**

4. Erneuerungsarbeiten am Rathause.

Über diesen Gegenstand hat die Baudeputation, Abteilung Hochbau, den beifolgenden Bericht übergeben. Der Senat stimmt dem Antrage der Baudeputation zu und ersucht die Bürgerschaft, ihm beizutreten.

Anlage.

Bericht.

Im Anschluß an ihren Bericht vom 10. Januar d. J. (Verhdlgn. S. 67 f.) übergibt die Baudeputation anliegend einen Bericht der Hochbauinspektion I, wonach verschiedene Ausbesserungsarbeiten an der Süd- und Westfront des Rathauses erforderlich sind, die keinen Aufschub vertragen.

Die Deputation bittet daher

zur Ausführung der erforderlichen Arbeiten 2000 M zu bewilligen und die Einstellung dieses Betrages in das Budget für 1911, Spezialbudget Nr. 92 a, zu genehmigen.

Bremen, den 10. April 1911.

Die Baudeputation, Abteilung Hochbau.

(gez.) **Hildebrand.** (gez.) **Ed. Achelis.**

Bericht der Hochbauinspektion I.

Unteranlage.

Nach Aufstellung der Gerüste an der Süd- und Westfront des Rathauses hat eine gründliche Untersuchung aller Werksteinteile ergeben, daß einige wertvolle Teile wie Kapitäl, Gesimse und der Kopf einer Figur stark verwittert und geborsten sind und der Erneuerung bedürfen. Ferner müssen sämtliche Sandsteingesimse, Fenstergewände, Einfassungen, Balustraden usw. gründlich nachgesehen und neu verfugt werden. Auch sind die kupfernen Abfallrohre instandzusetzen und gerade zu richten, die Rohrschellen zu erneuern und das linksseitige Zinkabfallrohr an der Südfront durch ein kupfernes zu ersetzen. Die eisernen Fenster und die eisernen Verstärkungsseisen der Bleifenster müssen gereinigt und mit Ölfarbe gestrichen werden. Schließlich sind noch die Bleiverglasungen einer gründlichen Reparatur zu unterziehen. Die Kosten für diese Ausbesserungsarbeiten sowie für Herstellung eines Schutzdaches betragen 2000 M, die bei Senat und Bürgerschaft besonders beantragt werden müßten, da sonst keine Mittel zur Verfügung stehen. Mit den dringlichsten Arbeiten muß in den nächsten Tagen begonnen werden.

7. 4. 1911.

Die Hochbauinspektion I.

(gez.) J. B.: **Dhnefjorge**

Diese Wiederherstellungsarbeiten sind durchaus notwendig. Ich beziehe mich auf mein Votum vom 5. Januar d. J.

Die Baudirektion, Abteilung Hochbau.

(gez.) **Chrhardt.**

5. Feuerwache II.

Die Baudeputation, Abteilung Hochbau, hat über den in der Überschrift bezeichneten Gegenstand einen Bericht erstattet, den der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerschaft zur Beschlußfassung hierneben übersendet.

Bericht.

Anlage.

Von der Hochbauinspektion 2 ist der anliegende Bericht erstattet, auf Grund dessen es zweckmäßig erscheint, das Fachwerk an der Feuerwache II ganz zu beseitigen und die Flächen vollständig massiv herzustellen und zu putzen, statt nur, wie ursprünglich beabsichtigt war, die angefaulten Fachwerkhölzer des Wachgebäudes durch neue zu ersetzen.

Die Deputation beantragt daher,

zur Ausführung der gedachten Arbeiten 9000 M zu bewilligen und deren Einstellung in das Budget für 1911 Spezialbudget Nr. 92 b zu genehmigen.

Bremen, den 10. April 1911.

Die Baudirektion, Abteilung Hochbau.

(gez.) **Hildebrand.** (gez.) **Ed. Achelis.**

Unteranlage.

Bericht der Hochbauinspektion 2.

Zum Budget für 1911 war beantragt, die angefaulten Fachwerkhölzer des Wachgebäudes durch neue zu ersetzen und, um dem weiteren Faulen vorzubeugen, die äußeren Ansichtsflächen zu verschalen. Die Gesamtkosten waren auf $2900 + 3100 = 6000 \text{ M}$ veranschlagt. Bei der darauf vorgenommenen örtlichen Besichtigung des Gebäudes durch die Mitglieder der Baudeputation, Abteilung Hochbau, wurde beschlossen, obige Posten nicht ins Budget einzustellen, sondern in einem besonderen Bericht an Senat und Bürgerschaft zu beantragen, das Fachwerk ganz zu beseitigen und die Flächen vollständig massiv herzustellen und zu putzen. Diese Ausführung kostet nach dem beigelegten Entwurf und Kostenanschlag 9000 M . Die Mittel sind bei Senat und Bürgerschaft besonders zu beantragen.

(gez.) Anop.

Einverstanden.

Die Baudirektion, Abteilung Hochbau.

25. 3. 11.

(gez.) Ehrhardt.

6. Umgestaltung der Bahnhofsanlagen.

Für die Unterführung der Hastedter Chaussee unter der Osnabrücker Bahn sind von Senat und Bürgerschaft (außer dem für Straßenbauarbeiten bestimmten Betrage von $16\,000 \text{ M}$) $210\,000 \text{ M}$ bewilligt worden (Verhdlg. 1908 S. 909, 1018). Wie dem Senate von seinem Kommissar in Eisenbahnangelegenheiten berichtet ist, hat die Königliche Eisenbahndirektion unter Einsendung eines neuen Entwurfs nebst Kostenanschlag, die beigelegt sind, mitgeteilt, daß sich die Ausführung des Bauwerks einschließlich der Eisenkonstruktion und der Einrichtungen zur Sicherung des Betriebes nach dem neuesten Anschlag statt auf $210\,000 \text{ M}$ auf $267\,000 \text{ M}$ belaufe, sich also um $57\,000 \text{ M}$ teurer stelle, als früher von ihr angegeben sei. Zwar ließen die vorsichtig bemessenen Einheitspreise erwarten, daß die wirklichen Kosten hinter der Veranschlagung zurückbleiben würden; immerhin bestehe die Gefahr einer Überschreitung. Durch sparsamere Anordnung von Werksteinen und durch Verwendung billigeren Materials (Tuffstein, Vorfassbeton oder dergleichen) für die Ansichtsfläche werde sich indes die Überschreitung voraussichtlich ganz oder größtenteils vermeiden lassen.

6 Zeichnungen

Bei der Prüfung des neuen Kostenanschlages haben sich an Mehrkosten ergeben

1) Kosten für Aufrechterhaltung des Betriebes, Insgemein usw.	M	7 371
2) Bodenlieferung	"	3 280
3) Mehrkosten für Erdarbeiten und Wasserhaltung	"	15 814
4) Mehrkosten für Verblendquader	"	15 750
5) Kosten für Sockelquadersteine	"	8 100
6) Mehrkosten für Mauerwerk	"	6 737
7) Mehrkosten für Eisen und Stahl	"	1 778

Summa rund... M 58 800

Für Abbrucharbeiten sind 1800 M weniger eingesetzt, danach ergibt sich also eine Kostenhöhung um $57\,000 \text{ M}$.

Hauptsächlich sind die Mehrkosten (s. Nr. 3 und 4) dadurch veranlaßt, daß für beide Bahngleise von einander getrennte Überbauten hergestellt werden. Dies bedingt ein Auseinanderziehen der Gleise und eine Verbreiterung des Bahnkörpers. Die Ausführung soll in zwei Bauabschnitten unter Einführung des eingleisigen Betriebes erfolgen. Sämtliche Züge müssen vor der Baustelle halten. Die unvermeidlichen und lästigen Störungen des Betriebes erfordern es, daß die Bauzeit möglichst eingeschränkt wird.

Während sich gegen diese Dispositionen der Eisenbahnverwaltung nichts wird einwenden lassen, erscheint es möglich, bei der Ausführung des Bauwerks Ersparnisse zu erzielen. In dem mit $210\,000 \text{ M}$ abschließenden Kostenanschlag war auf den Wunsch Bremens, das sich die Entscheidung über die künstlerische Ausgestaltung der Unterführung vorbehalten hat, die Verblendung mit Muschelkalkstein vorgesehen. Die um ihren Rat befragte Deputation für die Stadterweiterung hat vorgeschlagen, statt

des Muschelfalksteins den um etwa zwei Drittel billigeren Ettringer Tuff zu wählen, der von mittelfeinkörniger Struktur ist, große Witterungsbeständigkeit besitzt und durch seine gelbbraune Farbe und die eingesprengten dunklen Steinteile lebendig wirken wird. Es ist wahrscheinlich, daß durch dieses billigere Material bis zu 30 000 *M* erspart werden können. Aus den von der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover hervorgehobenen Erwägungen läßt sich erwarten, daß damit die Gefahr der Überschiebung, wenn nicht ganz, so doch zum größten Teil beseitigt werden wird.

Eine weitere Ersparnis würde sich erzielen lassen, wenn die auf 20 m bemessene Breite des Bauwerks, die zunächst von der Bürgerschaft beschlossen und dann vom Senate genehmigt ist, auf 18 m eingeschränkt würde (Verhdlg. 1906 S. 1119 und 1120, 1908 S. 910). Diese Einschränkung wird von der Deputation für die Stadterweiterung befürwortet. Nach deren Ansicht ist die Breite von 18 m völlig ausreichend. Sie hat darauf hingewiesen, daß auch für die etwas weiter südöstlich gelegene Unterführung unter der Hannoverschen Bahn nur eine lichte Weite von 18 m für erforderlich gehalten sei. Dabei liege diese zweite Unterführung in einer starken Biegung der Chaussee und sei daher für den Verkehr verhältnismäßig weniger übersichtlich, während die hier fragliche Unterführung in einer geraden Strecke liege. Weiter sei zu berücksichtigen, daß die Hastedter Chaussee nur eine Breite von 20 m habe. Da in den Unterführungen ein Halten von Wagen und ein Stehenbleiben des Publikums nicht stattzufinden pflege, so würden allgemein zur Ersparung von Kosten die Unterführungen um einige Meter schmaler gehalten als die Straßen. Dies sei auch bei allen übrigen Unterführungen von Senat und Bürgerschaft genehmigt worden.

Die Königliche Eisenbahndirektion Hannover hat auf Anfrage die Auskunft erteilt, daß sich der Kostenanschlag für den Fall der Entscheidung der Breite der Unterführung auf 18 m um rund 5000 *M* ermäßigen werde.

Inbetreff der Breite der Unterführung ist noch zu bemerken, daß die Königliche Eisenbahndirektion Hannover darauf aufmerksam gemacht hat, daß die stumpfen Ecken beider Widerlager, wie es die Ausbildung der Architektur mit sich bringe, um rund 70 cm über die Fluchtlinie der Widerlager vorsprängen. Diese Einengung beschränkt sich indes auf kleine Ecken und fällt daher nach Ansicht der technischen Instanzen nicht ins Gewicht.

Der Senat ist nach Anhörung der Deputation für Häfen und Eisenbahnen der Meinung, daß zu einer Nachbewilligung zurzeit keine Veranlassung vorliegt, daß es vielmehr ausreichend erscheint, zur Verblendung des Bauwerks das billigere Steinmaterial zu verwenden, und daß es sich ferner empfiehlt, die Breite der Unterführung, wie von der Deputation für die Stadterweiterung vorgeschlagen, um 2 m einzuschränken. Er beantragt daher, die Bürgerschaft möge sich damit einverstanden erklären:

- 1) daß für die Unterführung der Osnabrücker Bahn im Zuge der Hastedter Chaussee zur Verblendung Ettringer Tuff verwendet,
- 2) daß die Breite der Unterführung auf 18 m eingeschränkt wird.

7. Bedürfnisanstalt an der Horner Chaussee.

Über diesen Gegenstand hat die Baudeputation, Abteilung Hochbau, einen Bericht eingereicht, den der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerschaft zur Beschlußfassung hierneben zugehen läßt.

Bericht.

Anlage.

Das von der Baudeputation entworfene Projekt einer Bedürfnisanstalt an der Endstation der elektrischen Bahn in Horn auf dem Areal, dessen Enteignung in Gemäßheit der Beschlüsse von Senat und Bürgerschaft (Verhdlg. 1910 S. 569, 609) erfolgt, ist von der Bürgerschaft am 25. November 1910 abgelehnt. Gleichzeitig hat die Bürgerschaft sich dafür ausgesprochen, daß ein einfacheres und billigeres Projekt entworfen werden möge.

Bei dem neuen Projekt, das hierneben unter Anschluß von acht Zeichnungen, Baubeschreibung, Massenberechnung und Kostenanschlag vorgelegt wird, ist, wie es der Bürgerschaftsbeschluß wünscht, von einer Wartehalle abgesehen, dagegen mußte die Anlage einer Grube beibehalten werden, da nach einem von der Baudeputation, Abteilung Straßenbau, erstatteten Bericht ein Kanalisationsprojekt für Horn zwar bereits in Bearbeitung ist und im Laufe dieses Jahres fertiggestellt sein wird, mit der Fertigstellung der Kanalisation aber nicht vor 1913 gerechnet werden kann, während es nicht angängig erscheint, mit der Ausführung der Bedürfnisanstalt so lange zu warten.

Die Kosten des neuen Projekts stellen sich im ganzen auf 11 500 M, die Baudeputation hält es aber für ausgeschlossen, daß eine der Lage und den Verkehrsverhältnissen in Horn entsprechende Anstalt für eine erheblich geringere Summe herzustellen sei.

Im Budget für 1910 waren unter „Außerordentliche Ausgaben“ 5300 M unter Vorbehalt eingestellt, die nicht mehr zur Verwendung gelangt sind.

Die Baudeputation beantragt nunmehr, unter Zustimmung zu dem vorgelegten Projekte zu genehmigen, daß die zu dessen Ausführung erforderlichen Kosten mit 11 500 M in das Budget für 1911, Außerordentliche Ausgaben, eingestellt werden.

Bremen, den 11. April 1911.

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

Unteranlage.

Baubeschreibung.

Die Bedürfnisanstalt soll neben dem Fußwege zwischen dem Friedhofe der Gemeinde Horn und dem Landgute der Frau Hagens errichtet werden. Sie enthält Aborte für Männer und Frauen und ein Zimmer für die Wärterin. Um das Hineinsehen in das Pissoir zu verhüten, ist ein überdachter Vorbau angenommen. Für die Anstalt ist ein Fachwerksbau gewählt, der sich der ländlichen Umgebung am besten anpaßt, der Sockel soll mit Klinkern verblendet, die Ausmauerung des Eichenfachwerks mit Zement gepußt werden.

Die Aborte erhalten Wasserspülung. Da aber noch keine Kanalleitung vorhanden ist, so müssen die Fäkalien zunächst in einer Grube gesammelt und regelmäßig abgefahren werden. Die Wände der Klosetts und des Pissoirs werden bis zu einer Höhe von 2,20 m mit glasierten Kacheln verblendet, um das Innere der Anstalt leicht reinigen zu können. Das Pissoir erhält Porzellanbecken; für die Aborte sind Waschvorrichtungen geplant.

Die Grube ist wasserdicht herzustellen und wird mit Kappengewölben zwischen eisernen Trägern abgedeckt. Für die Balkenlage und das Dachwerk ist Tannenholz vorgesehen, das Dach soll mit Biberschwanzziegeln gedeckt werden. In den Aborträumen sollen Fliesen, im Zimmer der Wärterin soll Vinoleum auf Zementestrich gelegt werden. Das Zimmer der Wärterin wird heizbar gemacht. Der übrige Ausbau geschieht in einfacher, solider Weise, der Kostenanschlag, der mit 11 500 M abschließt, gibt darüber näheren Aufschluß.

Bremen, den 31. März 1911.

Einverstanden.

Die Baudirektion, Abteilung Hochbau.

5. 4. 11.

(gez.) **Ehrhardt.**

Die Hochbauinspektion I.
(gez.) **Weber.**

8. Budget der Stadtbremischen Armenpflege für das Rechnungsjahr 1911 (Beamtenvermehrung).

Über diesen Gegenstand hat die Deputation wegen Vereinfachung des Geschäftsganges der Behörden einen Bericht erstattet, den der Senat der Bürgerschaft hierneben zugehen läßt.

Bericht.

Anlage.

Gemäß dem ihr durch Beschluß von Senat und Bürgerschaft vom 25./28. Januar 1911 erteilten Auftrage hat die unterzeichnete Deputation die in dem Budgetbericht der Stadtbremischen Armenpflege für 1911 (Mitteilung des Senats vom 6. Januar d. J., S. 17 ff.) enthaltenen Anträge auf Anstellung neuer Beamten und Schreiber geprüft. Sie empfiehlt danach:

- 1) die beantragten beiden Kanzleigehilfenstellen zu bewilligen,
- 2) die beantragte dritte Botenstelle und die beiden beantragten Schreiberstellen abzulehnen,
- 3) die Position Schreibhilfe um 900 M zu erhöhen.

Der Direktor der Stadtbremischen Armenpflege hat sich hiermit einverstanden erklärt.

Bremen den 8. April 1911.

Die Deputation
wegen Vereinfachung des Geschäftsganges der Behörden.

(gez.) **Barthausen.**

(gez.) **Th. Spitta.**

9. Abbruch von Häusern.

Die Deputation zur Verwaltung der öffentlichen Grundstücke hat über den Abbruch von Häusern einen Bericht erstattet, den der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerschaft zur Beschlußfassung hierneben zugehen läßt.

Bericht.

Anlage.

1) Bei dem Abbruch des Hauses Balkenhof Nr. 1 hat sich ergeben, daß das Haus große Johannisstraße Nr. 134 von jenem Hause nur durch eine Holzwand getrennt ist. Nach dem Abbruch wird der hintere Giebel des Hauses große Johannisstraße Nr. 134 größtenteils aus einer Holzwand bestehen. Das Haus befindet sich zudem in einem schlechten Zustande: die Mauern sind feucht, die Fußböden verfault oder schlecht, die Fenster morsch, das Spülklosett ist defekt. Um wieder bewohnt werden zu können, müßte das Haus von innen und außen in stand gesetzt werden, was Kosten verursachen würde, die mit der zu erzielenden Miete nicht im Einklang stehen würden.

2) Das Haus Brückenstraße Nr. 86 ist völlig verwohnt und baufällig. Seine Instandsetzung würde mindestens 1000 M kosten. Es muß abgebrochen werden, sobald der Buntentorssteinweg bis zur Brückenstraße durchgeführt wird.

Im Einvernehmen mit der Baudeputation beantragt die unterzeichnete Deputation zu beschließen, daß die Häuser große Johannisstraße Nr. 134 und Brückenstraße Nr. 86 abgebrochen werden.

Bremen, den 8. April 1911.

Die Deputation zur Verwaltung der öffentlichen Grundstücke.

(gez.) **Buß.**

(gez.) **J. L. Schrage.**

10. Jahresbericht der Seefahrtsschule für das Rechnungsjahr 1910.

Die Behörde für die Seefahrtsschule hat ihren Jahresbericht für das Rechnungsjahr 1910 eingereicht, den der Senat der Bürgerschaft hierneben zugehen läßt.

Jahresbericht.

Anlage.

1. Besuch der Seefahrtsschule im Rechnungsjahre 1910.

a. In den Steuermannsklassen sind

im 1. Kursus	Jan. 10.	neu aufgenommen:	2	übergetreten:	6	Schülerzahl:	8
" 2.	April 10.	"	19	"	2	"	21
" 3.	Juli 10.	"	6	"	3	"	9
" 4.	Okt. 10.	"	23	"	1	"	24

Übertrag... Schülerzahl: 62

					Übertrag...	Schülerzahl: 62
im 5.)*	Kursus	Nov. 10.	neu aufgenommen:	23	übergetreten:	0
" 6.	"	Jan. 11.	"	11	"	0
						im ganzen: 96

b. In den Schifferklassen sind						
im 1.	Kursus	April 10.	neu aufgenommen:	13	übergetreten:	3
" 2.	"	Juli 10.	"	8	"	1
" 3.	"	Okt. 10.	"	14	"	0
" 4.	"	Jan. 11.	"	11	"	1
						im ganzen: 51

Die Seefahrtsschule war demnach im Rechnungsjahre 1910 von 147 Schülern (gegen 175 in 1909 und 189 in 1908) besucht; der bei allen Navigationschulen bemerkbare Rückgang des Besuches in den beiden letzten Jahren ist auf die Überfüllung des Berufes an Schiffsoffizieren zurückzuführen.

Unter den Schülern waren in den

	Bremer	Preußen	and. Deutsche	Ausländer	im ganzen
Steuermannsklassen:	23	56	16	1	96
Schifferklassen:	18	25	7	1	51
	41	81	23	2	147

2. Ergebnis der Prüfungen im Rechnungsjahre 1910.

a. In den Steuermannsklassen wurden geprüft in der

			davon bestanden	bestanden nicht	mit Auszeichnung	Prämie
1. Prüfung	Mai 10.	28	22	6	1	2
2. "	Sept. 10.	20	19	1	0	1
3. "	Dez. 10.	18	16	2	2	1
4. "	März 11.	9	8	1	0	0
5. "	März 11.	23	19	4	3	3
		98	84	14	6	7

b. In den Schifferklassen wurden geprüft in der

			davon bestanden	bestanden nicht	mit Auszeichnung	Prämie
1. Prüfung	Juni 10.	12	9	3	3	0
2. "	Sept. 10.	17	16	1	3	2
3. "	Dez. 10.	9	8	1	2	0
4. "	März 11.	14	13	1	2	0
		52	46	6	10	2

Unter den 150 geprüften Seeleuten (gegen 182 in 1909 und 160 in 1908) waren in den

	Bremer	Preußen	and. Deutsche	Ausländer	im ganzen
Steuermannsprüfungen:	27	51	20	0	98
Schifferprüfungen:	17	25	9	1	52
	44	76	29	1	150

Außerdem legten in 2 Prüfungen 8 Herren, sämtlich Mitglieder hiesiger Seglervereine, die Prüfung zum Schiffer auf kleiner Fahrt auf Grund eines Dispenses des Herrn Reichskanzlers ab.

3. Die Vermehrung der Steuermanns- und Schifferkurse auf je 4 im Jahre (ausschließlich des Sonderkurses der Kadetten) ist durchgeführt, das Lehrerkollegium hierzu vervollständigt. Seit Dezember v. J. finden in der Seefahrtsschule Kurse in drahtloser Telegraphie für die Schüler der Anstalt statt, für die der Einbau einer Telefunkenstation von Senat und Bürgerschaft genehmigt und ausgeführt ist. Außerdem findet z. B. für 15 Offiziere des Norddeutschen Lloyd ein Ausbildungskursus in drahtloser Telegraphie statt, der durch eine amtliche Prüfung für die Berechtigung der Bedienung von Bordstationen für drahtlose Telegraphie abgeschlossen werden wird.

Bremen, den 10. April 1911.

Die Behörde für die Seefahrtsschule.
(gez.) **Barthausen.** (gez.) **J. A. Victor.**

*) Der am 15. November 1910 begonnene Steuermannskursus war der siebente viermonatige Sonderkursus für die Kadetten des Norddeutschen Lloyd, der im März 1911 zur Prüfung gekommen ist.