

Mitteilung des Senats

vom 3. Mai 1911.

Inhaltsverzeichnis.

1. Anstellung von Gerichtsdienern zur Ausführung der amtlichen Zustellungen der Gerichte und der Staatsanwaltschaft in der Stadt Bremen	S. 371.
2. Neue bauliche Anlagen im Hollausflußgebiet	" 372.
3. Erweiterung des Elektrizitätswerks. Ausbau der Station an der Schlachthofstraße zu einer Umformer-Station	" 373.
4. Budget der Tiefbauinspektion I für 1911. Beschaffung und Unterhaltung von Betriebsgeräten	" 377.

1. Anstellung von Gerichtsdienern zur Ausführung der amtlichen Zustellungen der Gerichte und der Staatsanwaltschaft in der Stadt Bremen.

Durch das Reichsgesetz vom 1. Juni 1909, betreffend Änderungen des Gerichtsverfassungsgesetzes, der Zivilprozeßordnung, des Gerichtskostengesetzes und der Gebührenordnung für Rechtsanwälte, hat die Zustellung von Amts wegen bei den Gerichten eine erhebliche Erweiterung erfahren, so daß die Kosten der Zustellungen, welche jetzt durch die Post ausgeführt werden, bedeutend gewachsen sind. Nach gleichem Vorgehen in anderen Staaten hat die Justizkommission geprüft, ob sich die Kosten der amtlichen Zustellungen dadurch vermindern lassen, daß sie nicht mehr durch die Post, sondern durch für diesen Zweck besonders anzustellende Gerichtsdienere ausgeführt werden.

Nach den Ermittlungen der Justizkommission empfiehlt sich, für das Amtsgericht in Bremerhaven die Beibehaltung der Zustellung durch die Post. Ein großer Teil der dortigen Zustellungen ist an Bord von Schiffen vorzunehmen. Dies ist wegen der Entfernung der Schiffe vom Orte des Amtsgerichts und wegen der Schwierigkeit des Auffindens der Seelente mit so großem Zeitaufwande verbunden, daß von der Zustellung durch Gerichtsdienere eine Verminderung der Kosten nicht zu erwarten ist. Ähnliche Erwägungen stehen auch der Übernahme der Zustellungen im Landgebiete und in Begeßack entgegen. Dagegen ist festgestellt, daß die Zahl der amtlichen Zustellungen des Landgerichts, des hiesigen Amtsgerichts und der Staatsanwaltschaft innerhalb der Stadt Bremen im Jahre 1910 sich auf rund 144 000 belaufen hat, für welche an Postgebühren 36 000 M. zu zahlen waren. Nimmt man nach den in Hamburg gemachten Erfahrungen an, daß ein ausschließlich mit Zustellungen befaßter Beamter bei Einteilung der Stadt in Bezirke und bei Benutzung der Straßenbahn an einem Werktag durchschnittlich 70 Zustellungen ausführen kann, so würden durch sieben Gerichtsdienere jährlich 147 000 Zustellungen besorgt werden können. Bei dem jetzigen Gehalt der Gerichtsdienere im Betrage von 1400—2000 M. und einem Zuschlag für Dienstkleidung, Ruhegehalt und Hinterbliebenen-Pensionen wird die Staatskasse für einen Gerichtsdienere jährlich durchschnittlich etwa 2500 M. aufzuwenden haben, mithin bei Anstellung von sieben Gerichtsdienern gegenüber den an die Post zu zahlenden Gebühren eine Ersparnis von etwa 18 000 M. jährlich erzielen. Bei der sicheren weiteren Zunahme der Zustellungen wird die Zahl der Gerichtsdienere zu vermehren sein. Ebenso würden indes die Postgebühren für Zustellungen wachsen, so daß das für das Jahr 1910 berechnete Verhältnis der Zahlungen an die Post und des Aufwandes für Gerichtsdienere unverändert bleiben würde.

Die Leitung und Verteilung der Zustellungen ist so gedacht, daß sämtliche Kanzleien der genannten drei Justizbehörden täglich zweimal die zuzustellenden Verfügungen zc. an die Kanzlei des Amtsgerichts, Abteilung für Zivilsachen, abliefern und ein Kanzleigehilfe oder älterer Schreiber die Verteilung an die Gerichtsdienere sowie die Kontrolle der Zustellungsurkunden und deren Beförderung an die betreffenden Kanzleien besorgt.

Die Justizverwaltungskommission hat die geplante Einrichtung ebenfalls befürwortet.

Das Amtsgericht hat bereits in seinem Budget für den bezeichneten Zweck vier neue Gerichtsdienststellen beantragt.

Der Senat empfiehlt nunmehr, die Zustellung durch Gerichtsdienstleute auch für das Landgericht und die Staatsanwaltschaft einzuführen und im ganzen sieben neue Gerichtsdienststellen bei dem Amtsgerichte zu schaffen. Er ersucht die Bürgerschaft um ihre Zustimmung.

2. Neue bauliche Anlagen im Zollausschlußgebiet.

Über diesen Gegenstand hat die Deputation für Häfen und Eisenbahnen einen Bericht erstattet, den der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerschaft zur Beschlußfassung hierneben zugehen läßt.

Anlage.

Bericht.

I. Schon seit einer Reihe von Jahren hat sich die Getreideverkehrsanlage im Hafen I des Zollausschlußgebiets hieselbst für eine ausreichende Abwicklung des Getreideverkehrs als ungenügend erwiesen; namentlich stört die zu geringe Länge der mit Kränen ausgestatteten Raje, die es nicht zuläßt, daß zwei Getreidedampfer gleichzeitig gelöscht werden können. Diese Unzuträglichkeit hat sich in den letzten Jahren infolge der Zunahme des Getreideverkehrs besonders fühlbar gemacht.

Die Getreideeinfuhr hat betragen

1908: 228 538 t

1909: 337 679 t

1910: 418 515 t.

Es ist erforderlich, zunächst durch Erweiterung der bestehenden Getreideverkehrsanlage mehr Gelegenheit zur Entladung der Getreidedampfer zu schaffen.

Nach erfolgter Verhandlung mit der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft wird beabsichtigt, zu diesem Zwecke die Kranlaufbahn und die Ladebühne an der Raje-seite des Schuppens 10 am Hafen I um rd. 46 m vom westlichen Giebel des Schuppens ab zu verlängern, wodurch es möglich wird, zwei Getreidedampfer zu gleicher Zeit vor Schuppen 10 entladen zu können. Sollte die Getreideverkehrsanlage künftig vom Schuppen 10 verlegt werden, so ist die Verlängerung der Kranlaufbahn und der Ladebühne auch für den allgemeinen Güterverkehr zweckmäßig zu benutzen, so daß es sich um einen dauernd nutzbaren Ausbau der bestehenden Anlage handelt.

Unteranlage 1 u. 2.

Die neu zu errichtende Ladebühne soll nach den beiden anliegenden Zeichnungen hergestellt werden; sie erhält eine Breite von 5 m, so daß vorn die automatischen Wagen mit den Aufnahmetrichtern für das mittels Kran und Greifer aus dem Schiffe zu hebende Getreide aufgestellt werden können und dahinter hinreichender Platz für den Transport des Getreides mittels Handkarren nach dem Schuppen verbleibt.

Hinter der neuen Ladebühne soll in ihrer ganzen Länge eine 12 m breite, gepflasterte Straße für den Landfuhrwerksverkehr angelegt werden. An dem Kopfe der Ladebühne wird die Straße in 4 m Breite bis zur Raje geführt, damit im Brandfalle Spritzen bis zum Hafen fahren können.

Für die Entwässerung der anzulegenden Straße sind Regenschächte und Tonrohrkanäle vorgesehen.

Die Ladebühne erhält einen Belag von 5 cm starkem australischem Hartholz auf eisernen Balken und eisernen Unterzügen. Die Unterzüge werden durch massive Pfeiler unterstützt.

Die Kranlaufbahn besteht aus der auf der Abdeckplatte der Rajemauer anzubringenden unteren Lauffchiene und aus den hinteren Kranträgern mit der oberen Lauffchiene. Die Kranträger werden in Abständen von 8 m durch eiserne Säulen unterstützt. Gegen den Winddruck und den durch Verschiebung der Krane entstehenden Seitendruck werden die Kranträger durch dahinter liegende Horizontalträger ausgesteift, die sich gegen die Säulen und gegen den Schuppengiebel stützen.

Die Säulen und Träger werden in der üblichen genieteten Eisenkonstruktion hergestellt. Die Säulensfundamente müssen so groß bemessen werden, wie in der Zeichnung angegeben ist, da sie sowohl die lotrechten als auch die wagerechten Kräfte, welche auf die Träger und Säulen wirken, aufzunehmen haben; sie werden aus Beton hergestellt.

Für den Betrieb der Kräne auf der verlängerten Kranlaufbahn ist die Druckwasserleitung im Kanal der Rajemauer entsprechend zu verlängern. Da ein Teil der Druckwasserleitungen an der Nordseite des Hafens I, welche nach dem vor einigen Jahren abgebrochenen Kohlensturzkanal führte, entbehrlich geworden ist, wird beabsichtigt, die Leitung dort fortzunehmen und unterhalb des Schuppens 10 einzubauen.

Für die Beleuchtung der Kräne auf der verlängerten Kranlaufbahn ist die elektrische Leitung zu verlängern.

Die Kosten der Anlage betragen nach dem anliegenden Kostenanschlag*) 25 100 M., die von der Lagerhaus-Gesellschaft zu verzinsen sind, womit sich diese einverstanden erklärt hat. Unteranlage 3.

Der Handelskammer hat das Projekt vorgelegen. Sie hat ihm zugestimmt, dabei jedoch hervorgehoben, daß die jetzt geplante Erweiterung nur einen Notbehelf darstelle, der das Bedürfnis nach einer gründlicheren Abhilfe nicht zu beseitigen vermöge. Sie hat das Ersuchen ausgesprochen, die Ausführung des Projekts möglichst zu beschleunigen.

II. Die Lagerhaus-Gesellschaft hat beantragt, die Betriebsgeräte beim Hafen I zu vermehren und dafür den Betrag von 12 000 M. bereitzustellen, der den von der Gesellschaft zu verzinsenden Anlagewerten zuzuschreiben sein würde. Zur Begründung des Antrages ist dargelegt, daß der seit Eröffnung des Hafens II beobachtete Grundsatz, jede dortige Betriebsstelle mit ausreichendem, besonders kenntlich gemachtem Gerät (Sackwagen, Karren, Schaufeln, Ketten usw.) auszurüsten, sich so gut bewährt habe, daß der Wunsch bestehe, die gleiche Einrichtung auch am Hafen I zur Anwendung zu bringen. Bei Zuweisung von besonderem Gerät an jede Betriebsstelle werde nicht allein der Zeitverlust vermieden, den der oft erforderliche Austausch von Geräten zwischen den einzelnen Stellen mit sich bringe, sondern namentlich auch das Interesse jeder Betriebsstelle an der guten Erhaltung des Geräts gesteigert. Es handele sich daher um eine wirtschaftlich zweckmäßige Maßnahme.

III. Die Deputation beantragt unter Bezug auf die obigen Ausführungen unter I und II,

die Kosten für Erweiterung der Getreideverkehrsanlage und für die Beschaffung von Betriebsgeräten am Hafen I im Betrage von $(25\,100 + 12\,000 =) 37\,100$ M. als weitere Rate des Fonds: „Neue bauliche Anlagen im Freibezirk (Zollauschlußgebiet)“ auf das Budget der Außerordentlichen Verwendungen zu bewilligen.

Bremen, den 1. Mai 1911.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

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

3. Erweiterung des Elektrizitätswerks.

Ausbau der Station an der Schlachthofstraße zu einer Umformer-Station.

Die Deputation für die Erleuchtungs- und Wasserwerke hat den anliegenden Bericht übergeben, den der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürger-schaft zur Beschlußfassung mitteilt.

Bericht.

Anlage.

Schon in den vom Direktor des Elektrizitätswerkes im Jahre 1905 gegebenen Erläuterungen zu dem damals vorliegenden Projekt der Erweiterung des Städtischen

* Der Kostenanschlag ist an der Kanzlei des Bürgeramts hinterlegt.

Elektrizitätswerkes, die die berichtende Deputation ihrem Bericht vom 5. Juni 1905 beigelegt hat, ist auf Seite 482 m und 482 n der Mitteilungen darauf hingewiesen worden, daß die neu zu errichtenden Drehstromerzeugungs-Stationen später auch die Station an der Schlachthofstraße und die Stationen an der Meinkenstraße und Bachmannstraße zu versorgen haben würden, daß also diese Stationen allmählich in Umformer-Stationen umzuwandeln sein würden.

Für die Station an der Bachmannstraße ist diese Umwandlung im Jahre 1907 auf Grund des Berichtes der Deputation vom 30. März 1907 (Verhdlgn. 1907, S. 265) von Senat und Bürgerschaft genehmigt und inzwischen ausgeführt worden. Für die Station an der Meinkenstraße wird sie in diesem Jahre zugleich mit den Mitteln für die Erweiterung und Unterhaltung des Kabelnetzes beantragt. Auf die Umwandlung der Station an der Schlachthofstraße bezieht sich der vorliegende Bericht.

Der vom Weserwerk erzeugte Strom muß, wenn das Werk rationell ausgenutzt werden soll, hauptsächlich für solche Stromabnehmer benutzt werden, die eine verhältnismäßig lange Benutzungsdauer haben, in erster Linie also für die Industrie und für die Straßenbahn.

Aus diesem Grunde empfiehlt es sich, gleichzeitig mit der Inbetriebsetzung des Weserwerkes auch eine neue Umformerstation zu errichten, die einen Teil des im Weserwerk erzeugten Stromes an geeigneter Stelle in den von der Straßenbahn zu benutzenden Gleichstrom umwandelt. Der gegebene Platz hierfür ist, da die sämtlichen Leitungen der Straßenbahn von der alten Station an der Schlachthofstraße ausgehen, unmittelbar neben dem Kraftwerk I an der Schlachthofstraße. Es empfiehlt sich im Interesse der Einheitlichkeit des Betriebes und der Ersparnis von Bedienungspersonal, die Umformerstation an das bestehende Dampfwerk unmittelbar anzugliedern. Das vorhandene Gebäude stößt vorne unmittelbar an die Straße, hinten unmittelbar an das Grundstück der Eisenbahn. Auf der rechten Seite läßt jedoch der Hof noch soviel Platz übrig, daß dort die neue Umformerstation errichtet werden kann.

Die durch die Errichtung und den Betrieb dieser Umformerstation entstehenden Kosten sind bei den Berechnungen über den Wert des Weserwerkes und bei den Verhandlungen zwischen der Deputation für die Unterweserkorrektur und der berichtenden Deputation wegen der Übergabe des Weserwerkes mit in Betracht gezogen worden.

Die vorhandenen Dampfmaschinen an der Schlachthofstraße werden durch die Errichtung der Umformerstation in keiner Weise entwertet. Sie bilden vielmehr eine vollwertige Reserve, die deswegen unbedingt notwendig ist, weil die Wasserkraft bei Hochwasser und Eisgang versagt.

Die dem Berichte beigelegten, von der Hochbauinspektion im Einvernehmen mit der Direktion des Elektrizitätswerkes entworfenen Gebäudepläne zeigen, in welcher Weise sich die neue Station an das vorhandene Gebäude anschließen soll. Der neue Umformerraum bietet Platz für vier Straßenbahn-Umformer, ferner für eine Puffer-Maschine, die eine bessere Wirkung der Puffer-Batterie herbeiführen soll, weiter für drei Licht-Umformer, und endlich für einige kleine Umformer.

Bei der Bemessung der Batterieräume ist darauf Rücksicht genommen, daß sich in Zukunft empfehlen wird, größere Batterien aufzustellen, um mit ihrer Hilfe einen Teil der in Zeiten geringen Stromverbrauches überschüssigen Wasserkraft für Zeiten größeren Stromverbrauches aufzuspeichern.

Die Schalttafeln der ganzen Station sollen so vereinigt werden, daß sie von einem einzigen Mann bedient werden können. Über die weiteren Einzelheiten des Gebäudes geben die zugehörigen Pläne und die von der Hochbauinspektion verfaßte Baubeschreibung Auskunft. An Umformern für Straßenbahnbetrieb sollen zunächst 3 Stück von je etwa 800 Kilowatt Leistung aufgestellt werden. Nach Abzug der erforderlichen Reserve ergibt dies eine zuverlässig verfügbare Leistung von 1600 Kilowatt, was auch mit Rücksicht auf die schwebenden Verhandlungen über die Errichtung neuer Linien genügen dürfte, da der augenblickliche Höchstverbrauch etwa 1000 Kilowatt beträgt.

Die vorgesehene Puffer-Maschine soll die Wirkung der Puffer-Batterie in der Weise unterstützen, daß die Batterie alle Stromstöße, die bei einem Straßenbahnbetrieb besonders heftig sind, aufnimmt und sie von den Umformern und damit von den Kraftwerken in Hastedt vollständig fernhält. Dadurch wird erreicht, daß die Hastedter Kraftwerke, die Zuleitungen von Hastedt bis zur Schlachthofstraße und die Umformer in der Schlachthofstraße nur mit Rücksicht auf die durchschnittliche Belastung, nicht mit Rücksicht auf die hohen, momentanen Stromstöße bemessen zu werden brauchen. Außer den Bahn-Umformern ist auch ein kleiner Umformer für Licht-Strom vorgesehen worden, um auch für den verhältnismäßig geringen Bedarf an Lichtstrom in der Nachbarschaft der Station Schlachthofstraße, der sich hauptsächlich auf den Eigenverbrauch der Station und auf den Verbrauch des Schlachthofes bezieht, die Vorteile der Erzeugung durch Wasserkraft nutzbar zu machen. Über den Umformern soll ein einfacher Montage-Laufträn mit Handbetrieb mit einer Tragkraft von 10 Tonnen und einer Spannweite von etwa 14 Metern laufen. Die gesamten Anlagekosten der neuen Station sind zu 337 000 M veranschlagt. Über ihre Verteilung auf die einzelnen Positionen gibt die beiliegende Kostenzusammenstellung und der Anschlag der Hochbauinspektion Auskunft.

Die Deputation bittet, das vorgetragene Projekt, mit dem die Baudeputation, soweit es den baulichen Teil betrifft, sich einverstanden erklärt hat, zu genehmigen, die Baukosten, wie sie sich durch die Ausschreibung ergeben, bis zum Gesamtbetrage von 337 000 M auf das Separatbudget der außerordentlichen Verwendungen, Erweiterung des Elektrizitätswerkes, zu bewilligen und die Baudeputation, Abteilung Hochbau, mit der Ausführung des Gebäudes, die berichtende Deputation mit der Ausführung der übrigen Anlage zu beauftragen, auch sich damit einverstanden zu erklären, daß die ausführenden Deputationen kleine Abweichungen von dem Projekte, die sich etwa bei der Ausführung noch als wünschenswert herausstellen sollten, selbständig vornehmen, soweit dadurch keine Mehrkosten verursacht werden.

Bremen, den 28. April 1911.

Die Deputation für die Erleuchtungs- und Wasserwerke.

(gez.) **Wessels.** (gez.) **Günther Nicnietz.**

Baubeschreibung.

Unteranlage 1.

Das Elektrizitätswerk an der Schlachthofstraße soll bis Ende des Jahres 1912 in drei Bauabschnitten durch einen westlich an das alte Maschinengebäude stoßenden Anbau vergrößert und umgebaut werden. Aus dem Lageplan Blatt I ist die geplante Lage des Anbaues zu ersehen.

I. Bauabschnitt. Anbau.

Der tragfähige Baugrund findet sich erst in einer Tiefe von 4,80 m unter Gelände. Die Fundierung muß daher bis zu dieser Tiefe heruntergeführt werden; die bedeutenden Lasten des Kellerfußbodens werden von einer armierten Eisenbetonplatte aufgenommen.

Die Anordnung der Räume zeigen die Grundrisse.

Das Kellergeschoß (Blatt 2) enthält einen Umformer-, einen Transformatoren-, einen Hochspannungsraum und einen Raum für die Batterie der Straßenbahn. Im Erdgeschoß (Blatt 3) sind gleichfalls ein Hochspannungs-, ein Umformerraum und ein Raum für die Straßenbahnbatterie untergebracht. Im I. Obergeschoß liegt nur ein Hochspannungsraum.

Das Fundament wird aus Beton, das aufgehende Mauerwerk aus Ziegeln in Zementmörtel ausgeführt. Für alle stark beanspruchten Mauerteile, insbesondere die freistehenden Pfeiler, sollen Hartbrandsteine verwandt werden. Zur Abhaltung der Erdfeuchtigkeit dienen Klinker- und Zementisolierschichten in Höhe des Keller- und des Erdgeschoßfußbodens, zum Schutze gegen seitlich eindringende Feuchtigkeit ein

2 cm starker Zementmörtelputz an der Außenfläche. Die Decken werden wegen der vielen Durchbrüche für Rohre usw. aus $\frac{1}{2}$ Stein starken Rappen zwischen eisernen I-Trägern hergestellt.

Als Fußbodenbelag ist für den Hochspannungs-, Umformer- und Transformatorraum im Keller Zementestrich, für den Straßenbahnbatterieraum Hochkant-Klinkerpfaster, für den Umformer- und Hochspannungsraum im Erdgeschoß und I. Obergeschoß Tonplattenbelag und im Raum für die Straßenbahnbatterie doppelter Asphaltfußboden vorgesehen.

Die Schwellen und Freitreppen im Erdgeschoß sollen aus Granit, die innere Treppe wird aus Eisen angefertigt werden.

In den beiden Hochspannungsräumen im Erd- und I. Obergeschoß sollen die Wände bis zu einer Höhe von etwa 1,85 m, und im Raum für die Straßenbahn-Batterie im Erdgeschoß bis unter die Decke mit glasierten Verblendern bekleidet werden.

Die Wände des Umformerraumes im Erdgeschoß sind bis zur Höhe von etwa 1,85 m mit Wandplatten zu bekleiden, alle übrigen Wand- und Deckenflächen erhalten Zementputz.

Dachrinnen und Abfallrohre werden aus Zinkblech hergestellt.

Für die äußeren Türen soll Eichenholz, für die Fenster pitch-pine-Holz, und für sämtliche inneren Tischlerarbeiten carolina-pine-Holz verwendet werden.

Die Außenflächen werden wie beim alten Bau mit Maschinensteinen verblendet und gefügt.

Die Binder des Hauptdaches sollen aus Eisen hergestellt werden, im übrigen ist Tannenholz vorgesehen. Die unteren Flächen werden mit gestäbten Brettern verkleidet. Die Eindeckung der Dächer erfolgt mit Doppelpappe auf Schalung.

Der Kostenschlag für den Anbau schließt mit 81 900 M ab, wobei sich das Kubikmeter des umbauten Raumes auf 16,22 M stellt.

II. Bauabschnitt.

Nach Fertigstellung des vorbeschriebenen Anbaues werden im alten Gebäude zunächst folgende Umbauarbeiten vorgenommen:

Im Keller wird der Fußboden des Schalt- und Hochspannungsraumes (Blatt 2) um 0,38 m gesenkt, der Erdgeschoßfußboden (Blatt 3) wird um 0,75 m gehoben. Die Decke über dem Kellergeschoß wird aus $\frac{1}{2}$ Stein starken Rappen zwischen eisernen I-Trägern, unter teilweiser Verwendung der alten Träger, hergestellt. Als Fußbodenbelag ist im Keller Zementestrich, im Erdgeschoß Tonplattenbelag angenommen. Die Wände im Hochspannungsraum des Erdgeschoßes werden bis zur Höhe von etwa 1,85 m mit glasierten Verblendern bekleidet. Die Treppe wird weggenommen, geändert und wieder eingebaut. Die übrige Instandsetzung erfolgt in einfacher Weise.

Die Kosten der Arbeiten des zweiten Bauabschnittes betragen 12 800 M.

III. Bauabschnitt.

Im III. Bauabschnitt sind nachstehende Arbeiten auszuführen:

Die Fußböden mehrerer Räume im Keller (Zeichnung Blatt 2) sind auf gleiche Höhe mit den anderen zu legen, verschiedene Zwischenmauern sind abzubrechen. Der Fußboden des Erdgeschoßes ist um 0,75 m zu heben.

Die Decke über dem Kellergeschoß wird aus $\frac{1}{2}$ Stein starken Rappen zwischen eisernen I-Trägern hergestellt.

Als Fußbodenbelag ist im Kellerraum Hochkant-Klinkerpfaster, in den beiden Batterieräumen des Erdgeschoßes doppelter Asphaltfußboden und im Lagerraum Tonplattenbelag vorgesehen.

Die Wände der beiden Batterieräume sollen bis zur Höhe von etwa 1,85 m mit glasierten Verblendern bekleidet werden. Die Treppe wird weggenommen, geändert und wieder eingebaut.

Die Kosten der Arbeiten des dritten Bauabschnittes betragen 20 100 M.
Die Gesamtkosten des An- und Umbaues betragen mithin 114 800 M.

Bremen, den 10. März 1911.

Die Hochbauinspektion I.

Einverstanden.

(gez.) **Weber.**

Die Baudirektion, Abteilung Hochbau.

(gez.) **Ehrhardt.**

Kostenzusammenstellung für den Ausbau der Station Schlachthofstraße des Elektrizitäts= werkes zu einer Umformerstation.

Unteranlage 2.

A. Gebäude, nach Anschlag der Hochbauinspektion	M	114 800	
B. Maschinen und Apparate.			
1) 3 Straßenbahn-Umformer von je etwa 800 Kilowatt, mit Fundamenten, Kabel= verbindungen und Zubehör	M	131 000	
2) Schaltanlagen mit Apparaten, Instrumenten, Leitungen und Zubehör	"	52 000	
3) Puffermaschine mit Fundamenten, Leitungen und Zubehör	"	10 000	
4) Handlaufkran und Beleuchtungsanlage	"	9 000	
5) Lichtstrom-Umformer von etwa 100 Kilowatt mit Fundament, Kabelverbindungen und Zu= behör	"	10 000	
6) Bauleitung, Verschiedenes, Unvorhergesehenes und zur Abrundung	"	10 200	" 222 200
Insgesamt ...	M	337 000	

Bremen, den 15. April 1911.

(gez.) **Süchting.**

4. Budget der Tiefbauinspektion I für 1911.

Beschaffung und Unterhaltung von Betriebsgeräten.

Die Baudirektion, Abteilung Straßenbau, hat über die nachträgliche Ein=
stellung eines besonderen Fonds für Beschaffung und Unterhaltung von Betriebs=
geräten in das Budget der Tiefbauinspektion I für 1911 einen Bericht erstattet,
den der Senat der Bürgerschaft zur Beschlußfassung mit dem Bemerken hierneben
zugehen läßt, daß er sich seine Erklärung vorbehält.

Bericht.

Anlage.

Bei den Arbeiten der drei Tiefbauinspektionen macht sich alljährlich der
Mangel eines besonderen Fonds für die Beschaffung und Unterhaltung von Betriebs=
geräten unangenehm fühlbar. Der Bedarf an neuen Betriebsgeräten und noch mehr
die erforderlichen Aufwendungen für ihre Unterhaltung und Erneuerung lassen sich
ein Jahr vorher nicht genügend übersehen, um sie bei Aufstellung des Jahresbudgets
im einzelnen aufführen zu können. Es handelt sich dabei um die üblichen Betriebs=
gegenstände, wie Schlauchwagen, Schläuche, Schiebefarren, Handwagen, Werkzeuge
mannigfaltigster Art usw., deren Beschaffungskosten im einzelnen verhältnismäßig
geringe sind, die meist dem täglichen Gebrauche auf den Baustellen dienen und im
Interesse eines ungestörten Betriebes jederzeit verfügbar sein und in gutem Stand
gehalten werden müssen. Bisher sind solche Betriebsgegenstände aus den Über=
102*

schüssen der zum Tiefbau gehörigen Lagerverwaltung beschafft, unterhalten und ergänzt worden. Hierbei können indessen leicht Aufwendungen in Frage kommen, die über das für Erneuerung und Ergänzung des Inventars von der Finanzdeputation für zulässig erachtete Maß hinausgehen. Ein solcher Fall liegt z. B. jetzt vor, wo es sich um die Beschaffung eines neuen Schlauchwagens mit einem Kostenaufwand von etwa 1000 M handelt. Unter diesen Umständen erscheint die regelmäßige Einstellung eines besonderen Fonds: Beschaffung und Unterhaltung von Betriebsgegenständen der Tiefbauverwaltung in das Jahresbudget der Tiefbauinspektion I, die den Lagerplätzen und Geräten der Tiefbauverwaltung vorsteht, erforderlich. Die benötigte Summe beträgt 3000 M.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, beehrt sich demgemäß, Senat und Bürgerschaft zu ersuchen, die Summe von 3000 M für den neu zu schaffenden Fond: Beschaffung und Unterhaltung von Betriebsgeräten in das Jahresbudget der Tiefbauinspektion I für das Rechnungsjahr 1911 nachträglich einzustellen.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau.

(gez.) **Rasnow.** (gez.) **W. Boettcher.**