

Mitteilung des Senats

vom 18. November 1911.

Wahl eines Mitgliedes des Senats.

Seitdem durch das Gesetz, betreffend Abänderung des Paragraphen 21 der Verfassung, vom 4. November 1909 bestimmt ist, daß nicht mehr als zehn Mitglieder des Senats dem Stande der Rechtsgelehrten angehören dürfen, hat der Senat das Ausscheiden von drei rechtsgelehrten Mitgliedern in rascher Folge zu beklagen gehabt, so daß durch das jetzige Hinscheiden des Herrn Bürgermeister Marcus die rechtsgelehrten Mitglieder des Senats auf jene Höchstzahl zurückgeführt sind.

Schon in seiner Mitteilung vom 27. Juni d. J. hat der Senat der Bürgerschaft dargelegt, daß er dringend weiterer rechtsgelehrter Hilfskräfte bedürfe, um die ihm obliegenden Geschäfte so erledigen zu können, wie es das Wohl des Staates erfordert. Hierüber berät zurzeit eine Deputation; die Beendigung und das Ergebnis ihrer Arbeit ist noch nicht abzusehen.

Würde bei der jetzt eingetretenen Vakanz der abgeänderten Verfassung gemäß ein nicht rechtsgelehrtes Senatsmitglied gewählt, so würde damit die Notlage des Senats in der Erledigung seiner Geschäfte derart sich verschärfen, daß er die Verantwortung nicht mehr zu tragen vermöchte.

Der Senat hält sich daher für verpflichtet, die Bürgerschaft dringend zu ersuchen, auf die vollständige Durchführung jener Verfassungsänderung bis zum nächsten Ausscheiden eines rechtsgelehrten Mitgliedes zu verzichten und den jetzt frei gewordenen Senatsitz wieder mit einem Rechtsgelehrten zu besetzen. Er erachtet es für zulässig, diese Regelung ohne entsprechende Änderung der Verfassung durch ein Notgesetz herbeizuführen, das er hierneben vorlegt und dem zuzustimmen er die Bürgerschaft bittet.

Um der Bürgerschaft die zur Erledigung dieser Vorlage nötige Zeit zu lassen, erscheint es erforderlich und unbedenklich, die gesetzliche vierzehntägige Frist für die Wahl um zwei Wochen zu verlängern, was sich auch wegen der bis Ende dieses Monats stattfindenden Bürgerschaftswahlen empfehlen dürfte. Eine entsprechende Bestimmung ist in den Gesetzentwurf aufgenommen.

Gesetz, betreffend die Wahl eines Mitgliedes des Senats.

Anlage.

Vom 1911.

Der Senat verordnet im Einverständnis mit der Bürgerschaft:

§ 1.

Bei der gegenwärtig erforderlichen Wahl eines Mitgliedes des Senats ist ein Rechtsgelehrter zu wählen; dagegen darf bei dem nächsten Ausscheiden eines rechtsgelehrten Mitgliedes aus dem Senat kein Rechtsgelehrter gewählt werden.

§ 2.

Die Frist zur Vornahme der gegenwärtig erforderlichen Wahl wird bis zum 16. Dezember 1911 verlängert.

Beschlossen Bremen, in der Versammlung des Senats am . und bekannt gemacht am . November 1911.

Mitteilung des Senats

vom 18. November 1911.

Inhaltsverzeichnis.

1. Neugestaltung des öffentlichen Theaterwesens in Bremen. Ankauf des „Tivoli“, An der Weide Nr. 6—13, Kataster-Bezeichnung R 56, Blatt 355.....	S. 1187.
2. Erweiterung der Gleisanlagen am Kopfe des Holz- und Fabrikenhafens.....	„ 1187.
3. Getreideverkehrsanlage am Hafen I.....	„ 1192.
4. Pflasterung der Straße „An der Weserbahn“.....	„ 1193.
5. Abkommandierung eines Oberfeuermanns zur Leitung des Reiterkorps.....	„ 1194.

1. Neugestaltung des öffentlichen Theaterwesens in Bremen. Ankauf des „Tivoli“, An der Weide Nr. 6—13, Kataster-Bezeichnung R 56, Blatt 355.

Der Senat tritt dem Beschlusse der Bürgerschaft vom 15. November d. J., den Ankauf des Tivoli betreffend, bei.

2. Erweiterung der Gleisanlagen am Kopfe des Holz- und Fabrikenhafens.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen hat über den obenbezeichneten Gegenstand einen Bericht eingereicht, den der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerschaft zur Beschlußfassung hierneben zugehen läßt.

Bericht.

Anlage.

Über die Notwendigkeit einer Erweiterung der Gleisgruppe am Kopfe des Holz- und Fabrikenhafens ist von Baurat Suling der anliegende Bericht erstattet Unteranlage 1. worden.

Die Deputation hat die Gründe für die Vornahme der Erweiterung als zutreffend anerkannt und mit den Eigentümern Hinrich Rathjen Wwe. und Hinrich Wätjen über die für die Erweiterung erforderlichen Flächen unter dem Vorbehalt der Zustimmung von Senat und Bürgerschaft die anliegenden Kaufverträge abgeschlossen, bezüglich deren sie besonders darauf hinweist, daß die Verkäufer bis zum 1. Dezember und 15. Dezember d. J. an den Vertrag gebunden sind. Unteranlagen 2-3.

Sie beantragt demgemäß, indem sie noch bemerkt, daß die Handelskammer ihre Zustimmung erklärt hat:

- 1) den vorgelegten Entwurf für die Erweiterung der Gleisanlagen zu genehmigen und den Betrag von 444 000 M als weitere Rate des Fonds: „Erweiterungsbauten“ auf das Separatbudget der außerordentlichen Verwendungen zu bewilligen,
- 2) die anliegenden Kaufverträge mit Hinrich Rathjen Wwe. und Hinrich Wätjen zu genehmigen,
- 3) die Deputation zu ermächtigen, kleinere Änderungen im Rahmen des Entwurfs, welche sich im Verlaufe der Ausführung als zweckmäßig erweisen, vornehmen zu können.

Bremen, den 15. November 1911.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

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

Bericht des Baurats Suling.

Unteranlage 1.

Der gesamte Eisenbahnverkehr der Station Zollanschlußgebiet hat in den drei letzten Rechnungsjahren in Ein- und Ausgang wie nachstehend zugenommen:

1908	1909	1910
397 190	438 365	471 351 Achsen.

Die Zunahme des Jahres 1910 betrug rund 33 000 Achsen gegen das Jahr 1909 und rund 74 000 Achsen gegen das Jahr 1908.

Von dem Gesamtverkehr entfallen rund 30 % auf den Holz- und Fabrikenhafen und zwar als direkter Verkehr zwischen letzterem und dem preussischen Hauptbahnhof. Infolge der doppelten Wagenbenutzung, indem die im Zollanschlußgebiete entladenen Wagen am Holz- und Fabrikenhafen wieder beladen werden, steigert sich der Anteil des Holz- und Fabrikenhafens an dem Gesamtverkehr (Fernverkehr und Ortsverkehr zusammen) auf rund 40 % im Jahre. An einzelnen Tagen ist dieser Anteil des öfteren bis über 50 % des gesamten Tagesverkehrs gestiegen, so daß nicht selten an einem Tage 700—800 Achsen im Ein- und Ausgang zu bewältigen waren. Dadurch waren die Aufstellgleise am Kopf des Hafens oft derart besetzt, daß die weitere Behandlung der Wagen nur mit Zuhilfenahme umständlicher und zeitraubender Verschiebewegungen möglich war, indem die wenigen vorhandenen Aufstellgleise unter Benutzung der eigentlich freizuhaltenden Durchfahrtsgleise wiederholt freigemacht werden mußten, um die noch weiterhin zu rangierenden Wagen aufnehmen zu können.

In neuerer Zeit sind verschiedene Werke am Holz- und Fabrikenhafen teilweise neu hinzugekommen, teilweise vergrößert worden; ferner bringen die Neuanlagen am Industrie- und Handelshafen, dessen Verkehr zunächst noch über den Holzhafen zu leiten ist, eine weitere Beanspruchung der dortigen Gleisanlagen. Da ferner nach den bisher vorliegenden Verkehrsnachweisungen mit einer allgemeinen Verkehrssteigerung gerechnet werden muß (in den Monaten Januar bis einschl. September 1911 hat die Achsenzahl im Fernverkehr um über 76 000 Achsen gegen die entsprechenden Monate des Jahres 1910 zugenommen), so ist die ordnungsmäßige Abwicklung des Betriebes auf den vorhandenen Gleisen am Holzhafenkopfe nicht mehr durchführbar; es muß zur Erweiterung derselben geschritten werden.

Bei dem Entwurf für die Erweiterung der Gleisanlagen ist die in den nächsten Jahren zu erwartende Zuführung der Wagen vom neuen preussischen Rangierbahnhof im Blocklande her an Stelle der Zuführung über die Weserbahn durch das Zollausland hindurch berücksichtigt ebenso wie ferner der Verkehr, der von der am südlichen Ufer der Bassinerweiterung geplanten Freiladefläche künftig zu erwarten ist. Es handelt sich bei einer künftigen Einführung dieser beiden Verkehre nur um geringe Änderungen an den dann vorhandenen Anlagen.

Anlage 1.

Im Übersichtsplan 1:2000 (Anlage 1) sind die geplanten Gleisanlagen an der Freiladefläche am südlichen Ufer der Bassinerweiterung, sowie diejenigen, die zur Anschließung der Plätze am nördlichen Ufer erforderlich sind, in rot gestrichelten Linien angegeben.

Anlage 2.

Im anliegenden Lageplan 1:1000 (Anlage 2) ist die jetzt zu verfolgende Erweiterung der Gleisanlagen am Kopf des Holz- und Fabrikenhafens mit rot ausgezogenen Linien eingetragen. Der Verwendungszweck der einzelnen Gleise geht aus den betreffenden Aufschriften im Lageplan hervor.

Im einzelnen ist zu dem Bedarf des Verkehrs und zu dem Entwurf nachstehendes zu bemerken:

1) Schaffung einiger möglichst langen Ein- und Ausfahrtsgleise.

Bei der jetzigen Zuführung der Wagen nach dem Holz- und Fabrikenhafen vom Rangierbahnhof des Zollanschlußgebietes aus werden die Züge wegen der Lage des Ausziehgleises am östlichen Ende der Gleisgruppe nicht gezogen, sondern geschoben und können deshalb nur etwa 60 Achsen stark sein. Zur Aufnahme dieser Züge von halber Zugstärke sind die vorhandenen Gleislängen von rund 300 m ausreichend, ohne daß eine weitere Zugtrennung zu erfolgen hat. Auch läßt sich die Überführung selbst von 300—400 Achsen, welche oft vormittags von 7 Uhr an bereit stehen, bei der kurzen Entfernung des Holzhafens vom Rangierbahnhof in einzelnen Abteilungen in der gegebenen Zeit ausführen. Sind aber künftig ebenso viele Achsen von dem ca. 4 km entfernten Rangierbahnhof des Industrie- und Handelshafens nach dem Holzhafen zu überführen, so werden größere Züge gebildet werden müssen,

um in derselben Zeit diese Achsenzahl zu bewältigen. Ein Schieben der Züge kommt dann nicht mehr in Frage.

Demgemäß sind in dem Entwurf mit Rücksicht auf die künftige Überführung der Güter vom preussischen Rangierbahnhof im Blocklande über den Bahnhof des Industrie- und Handelshafens drei 400 bzw. 529 m lange Ein- und Ausfahrtsgleise vorgesehen. Damit für dieselben der nötige Platz gewonnen wird, sind die Ladegleise vor den Kohlenlagerplätzen von Euler und Genossen an der Wischmannstraße östlich zu verschieben, wobei der dort liegende Personentunnel um rund 22 m zu verlängern ist.

Um die erforderliche Verbreiterung des Bahnkörpers durchführen zu können, müssen von den beiden an der Wischmannstraße gelegenen Parzellen Nr. 4 und 37 D der Hinrich Rathjen Wwe., welche zusammen 1431 qm groß sind, rund 450 qm und von der Parzelle Nr. 3 C des Landwirts Hinrich Wätjen ca. 10 qm in Anspruch genommen werden. Da die Restflächen der beiden Parzellen von Hinrich Rathjen Wwe. für eine Bebauung kaum noch benutzbar sind, so ist über den Erwerb der ganzen Flächen verhandelt worden.

Beide Eigentümer haben sich zur Hergabe der Flächen bereit erklärt und zwar verlangt Hinrich Rathjen Wwe. 23 M für das Quadratmeter und Hinrich Wätjen 36 M für das Quadratmeter. Der von Hinrich Rathjen Wwe. geforderte Preis ist angemessen; der von H. Wätjen geforderte Preis erscheint zwar unverhältnismäßig hoch; da es sich aber nur um den Erwerb von 10 qm, also um eine Kaufsumme von 360 M handelt, wird der Ankauf empfohlen. Die Restfläche von Hinrich Rathjen Wwe. von rund 980 qm ist für die Anlage weiterer Kohlenplätze gut ausnutzbar.

Bezüglich der Zurücknahme eines Teils der an Euler und Genossen vermieteten Kohlenlagerplätze ist nach längeren Verhandlungen ein Einvernehmen dahin erzielt, daß der Staat die für die Erweiterung nötigen Flächen zurückhält, ferner aber es übernimmt, auf seine Kosten die Kohlenschuppen umzubauen und das durch die Verkleinerung der Schuppen in Wegfall kommende Baumaterial zu vergüten. Die Kosten aus Anlaß dieser Änderungen belaufen sich auf 14 700 M.

2) Anlage des zweiten Ausziehgleises im Süden der Gleisgruppe.

Für die Leistungsfähigkeit der zu erweiternden Gleisgruppe ist von einschneidender Bedeutung, daß ein zweites Ausziehgleis am südlichen Ende angelegt wird, da mit dem einen vorhandenen Ausziehgleis auf die Dauer nicht mehr auszukommen ist, weil dieses sowohl für die Auswechselung der für die Werke am Holz- und Fabrikenhafen bestimmten Wagen als auch für die Überführung aller Züge vom Rangierbahnhof nach dem Holzhafen dienen muß. Durch die Anlage des zweiten Ausziehgleises, das beim Zolltor am Gröpelingerdeich von dem durchgehenden Verbindungsgleis nach dem Zollausfußgebiet abzweigt, wird nicht nur das gleichzeitige Arbeiten mit zwei Lokomotiven ermöglicht, sondern es können auch Umsezzüge vom Rangierbahnhof des Zollausfußgebietes nach dem Holzhafen und umgekehrt verkehren, ohne daß das Rangiergeschäft unterbrochen zu werden braucht; desgleichen wird eins dieser Ausziehgleise zum Umsetzen der Züge von und nach der künftigen Freiladefaxe im Bassin III dienen.

Die Anlage des zweiten Ausziehgleises bedingt die Herstellung der zweiten eisernen Brücke über die Zufahrtsstraße zum Holz- und Fabrikenhafen und der dritten Brücke über die Zufahrtsstraße zum Hafen II; die Widerlager sind schon bei der Herstellung der Zufahrtsstraßen fertig gestellt worden, so daß es sich nur um die Beschaffung der eisernen Überbauten handelt.

3) Anlage zweier Weichenstellwerke am südlichen und am nördlichen Ende der Gleisgruppe.

Im Interesse einer sicheren und einfacheren Abwicklung des Rangierverkehrs wie auch im Interesse der Sicherheit der Beamten, die jetzt beim Umstellen der Weichen ständig die Gleise überschreiten müssen, liegt es, wenn die bisherige Weichenstellung von Hand durch die zentrale Weichenstellung ersetzt wird.

Nach den angestellten Ermittlungen müssen die jetzt vorhandenen 10 Weichen am südlichen Ende der Gruppe im zwölfstündigen Betriebe 250—260mal umgestellt werden; diese Zahl wird bei den 22 Weichen der erweiterten Gruppe noch erheblich wachsen. Ähnliche Verhältnisse werden sich bei der Weichengruppe am Nordende einstellen, sobald die Bedienung der Holzhafeingleise vom Rangierbahnhof des Industrie- und Handelshafens aus erfolgt. Auch ist hier später für die einfahrenden Züge von dem Rangierbahnhof des Industrie- und Handelshafens ein Einfahrtssignal aufzustellen, das ebenfalls in dieses Stellwerk einbezogen werden muß.

4) Anlage des dritten Gleises nördlich neben der Cuxhavenerstraße als Durchfahrtsgleis nach dem Industrie- und Handelshafen.

Um den durchgehenden Verkehr in der Richtung nach und von dem Industrie- und Handelshafen unabhängig vom Bedienungsverkehr der Lagerschuppen und der Anschlußwerke zwischen der Cuxhavener- und Bremerhavenerstraße zu machen, ist der Ausbau des dritten Gleises im Anschluß an das nördliche Ende der zu erweiternden Gleisgruppe im Entwurf vorgesehen. Dasselbe wird westlich der Asphalt-Goudron-Kocherei von H. Thomae in der Nähe des Waller Friedhofs an das vorhandene Streckengleis angeschlossen.

5) Anlage eines Personentunnels an der Emderstraße.

Nach den angestellten Zählungen überschreiten täglich in der Mittagsstunde von 12 bis 1 Uhr im Mittel 450 und in der Zeit von 11 bis 3 Uhr im Mittel 1084 Personen den Wegübergang an der Emderstraße.

Nach Aufnahme des regelmäßigen Zugverkehrs nach dem Industrie- und Handelshafen und nach dem neuen preussischen Rangierbahnhof im Blocklande wird sich vielfach eine Sperrung des Überganges nicht vermeiden lassen, so daß die Anlage eines Personentunnels sich dringend empfiehlt und zwar schon jetzt, da bei einem späteren Bau des Tunnels für provisorische Gleisverlegungen zur Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes während der Bauausführung erhebliche Mehrkosten aufzuwenden sind.

6) Änderungen an vorhandenen Anschlußanlagen.

Durch die geplante Erweiterung werden auch die Gleisanlagen verschiedener Anschlußinhaber berührt. Es handelt sich um geringe Änderungen der Anschlußgleise der Rolandmühle, der Firmen Anton Günther, Clausen & Wieting und J. H. Bachmann, für welche insgesamt zirka 2500 Mk Kosten an Arbeitslöhnen entstehen; Kosten für Neulieferungen von Materialien kommen dabei nicht in Frage.

Da durch die Erweiterung die genannten vier Anschlußinhaber insofern benachteiligt werden, als ihre Gleisanlagen etwas verkürzt werden, ihnen auch im Falle einer etwaigen Störung ihres Betriebes während der Bauausführung ein Anspruch auf Entschädigung nicht zusteht, so sind diese Kosten staatlicherseits zu übernehmen.

Die Gesamtkosten für die Erweiterung laut Anlage 3 stellen sich wie folgt:

a. für Grunderwerb	Mk	33 273,—
b. für Gleisanlagen einschließlich der Erdarbeiten	"	190 951,90
c. für Stellwerke	"	48 000,—
d. für Signale und Schranken	"	12 400,—
e. für Telephonanlagen	"	1 200,—
f. für provisorische Anlagen zur Aufrechterhaltung des Betriebes	"	12 000,—
g. für die beiden Personentunnel	"	40 820,—
h. für die beiden Eisenbahnbrücken	"	67 710,—
i. für Änderung der Kohlenplätze	"	14 700,—
k. für Unvorhergesehenes und Insgemein ca. 5 %	"	22 945,10
zusammen...	Mk	444 000,—

um deren Beantragung als weitere Rate des Fonds „Erweiterungsbauten“ bei Senat und Bürgerschaft unter Ermächtigung der Deputation zu kleinen Änderungen im Rahmen des Entwurfs gebeten wird.

Bremen, den 4. November 1911.

Einverstanden
den 8. November 1911.

Der Oberbaudirektor.
(gez.) **Büding.**

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

Kaufvertrag.

Unteranlage 2.

Zwischen den Unterzeichneten, nämlich Herrn Hermann Rathjen als Generalbevollmächtigten von Herrn Hinrich Rathjen Frau Wwe., geb. Lampe, als Verkäufer, und dem Bremischen Staat, vertreten durch die Deputation für Häfen und Eisenbahnen, als Käufer, wird hierdurch unter Vorbehalt der Genehmigung von Senat und Bürgerschaft, welche bis zum 15. Dezember 1911 eingeholt sein muß, der folgende Vertrag geschlossen.

§ 1.

Herr Hermann Rathjen verkauft an den Bremischen Staat die beiden in hiesiger Vorstadt zwischen der Wismannstraße und dem Bahndamm belegenen, im Kataster mit Blatt Nr. 4 und 37 D bezeichneten Parzellen, bestehend aus Gemüseland und Zubehör, in dem Zustande, worin sie sich gegenwärtig befinden, mit allem was rechtlich dazu gehört, mit allen Lasten und Gerechtigkeiten.

§ 2.

Die verkauften Parzellen werden an den Käufer geliefert, sobald die Genehmigung von Senat und Bürgerschaft erfolgt ist; vom Tage der Lieferung ab gehen alle Lasten und Abgaben auf den Käufer über.

§ 3.

Die Größe der verkauften Flächen beträgt nach Angabe des Katasteramts zusammen 1431 qm. Der Kaufpreis beträgt 23 M, in Worten: Dreiundzwanzig Mark für das Quadratmeter, somit im ganzen 32 913 M, in Worten: Zweiunddreißigtausend neunhundertdreizehn Mark, und ist am Tage der gesicherten Cassung bar zu bezahlen.

Vom Lieferungs- bis zum Zahlungstage verzinst der Käufer den Kaufpreis mit 4 % p. a.

Bis zur Zahlung behält sich der Verkäufer das Eigentumsrecht vor.

§ 4.

Die sämtlichen mit diesem Verkauf, der Abkündigung und Cassung verbundenen Kosten, etwaige Abgaben sowie die Maklercourtage werden gemeinschaftlich von jeder Seite zur Hälfte getragen. Die Wertzuwachssteuer trägt der Verkäufer.

§ 5.

Die Unterzeichneten bevollmächtigen hierdurch Herrn Zollsekretär Max Krauß, einen diesen Vereinbarungen entsprechenden Vertrag vor der Regierungskanzlei in Bremen abzuschließen, indem sie ihm ausdrücklich gestatten, dabei als Vertreter beider Teile zu handeln.

Bremen, den 15. November 1911.

Die Deputation
für Häfen und Eisenbahnen.
(gez.) **Barthausen.** (gez.) **Krug.**

Der Verkäufer:
Für Frau Hinrich Rathjen
in Generalvollmacht
(gez.) **Herm. Rathjen.**

Unteranlage 3.

Kaufvertrag.

Zwischen den Unterzeichneten, nämlich Herrn Hinrich Wätjen als Verkäufer und dem Bremischen Staat, vertreten durch die Deputation für Häfen und Eisenbahnen, als Käufer, wird hierdurch unter Vorbehalt der Genehmigung von Senat und Bürgerschaft, welche bis zum 1. Dezember 1911 eingeholt sein muß, der folgende Vertrag geschlossen.

§ 1.

Herr Hinrich Wätjen verkauft an den Bremischen Staat die auf anliegendem Plane rot angelegte Fläche, welche einen Teil der in hiesiger Vorstadt zwischen der Wischmannstraße und dem Bahndamm belegenen, im Kataster mit Blatt 41 (Nr. 3 C) bezeichneten Parzelle bildet, bestehend aus Gemüseland und Zubehör, in dem Zustande, worin die Fläche sich gegenwärtig befindet, mit allem, was rechtlich dazu gehört, mit allen Lasten und Gerechtigkeiten.

§ 2.

Die verkaufte Grundfläche wird an den Käufer geliefert, sobald die Genehmigung von Senat und Bürgerschaft erfolgt ist. Von diesem Tage an gehen alle Lasten und Abgaben auf den Käufer über.

§ 3.

Die Größe der Fläche beträgt vorbehaltlich genauerer Vermessung durch das Katasteramt rund 10 qm.

Der Kaufpreis beträgt 36 M in Worten: Sechszunddreißig Mark für das Quadratmeter der sich ergebenden Fläche und wird am Tage der gesicherten Cassung bar bezahlt.

Vom Lieferungstage bis zum Zahlungstage verzinst der Käufer den Kaufpreis mit 4 % p. a.

Bis zur Zahlung behält sich der Verkäufer das Eigentumsrecht vor.

§ 4.

Die genaue Berechnung des Flächeninhalts sowie die Feststellung der Grenzen soll durch das Katasteramt erfolgen.

§ 5.

Die sämtlichen mit diesem Verkauf, der Abkündigung und Cassung verbundenen Kosten und etwaige Abgaben, sowie die Wertzuwachssteuer werden vom Käufer getragen.

§ 6.

Die Unterzeichneten bevollmächtigen hierdurch Herrn Zollsekretär Max Krauß einen diesen Vereinbarungen entsprechenden Vertrag vor der Regierungskanzlei in Bremen abzuschließen, indem sie ihm ausdrücklich gestatten, dabei als Vertreter beider Teile zu handeln.

Bremen, den 15. November 1911.

Bremen, den 14. November 1911.

Die Deputation
für Häfen und Eisenbahnen.
(gez.) **Barthansen.** (gez.) **Krug.**

Der Verkäufer.
(gez.) **H. Wätjen.**

3. Getreideverkehrsanlage am Hafen I.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen hat über die Getreideverkehrsanlage am Hafen I einen Bericht erstattet, den der Senat der Bürgerschaft zur Beschlußfassung mit dem Bemerken hierneben übersendet, daß er sich seine Erklärung vorbehält.

Bericht.

Anlage.

Die andauernd steigende Getreideeinfuhr (1. Januar bis 30. September 1910: 284 000 Tonnen, 1. Januar bis 30. September 1911: 392 000 Tonnen), der die Getreideverkehrsanlage am Hafen I auf die Dauer nicht mehr gewachsen sein wird, macht eine Vermehrung der vorhandenen Kräne und sonstigen Betriebsgeräte dringend erforderlich.

Nach dem Antrage der Lagerhaus-Gesellschaft handelt es sich namentlich um die Beschaffung von zwei neuen hydraulischen Kränen mit einer Hubhöhe von je 17,5 m. Die Kräne sollen beide bei Schuppen 10 Aufstellung finden. Ihre Kosten sind auf 29 100 M veranschlagt. Es kommen hinzu andere Betriebsgeräte, die zum Teil zu den beiden Kränen gehören, zum Teil aber die bisherigen notwendigen Reservegeräte ersetzen sollen, die wegen des starken Verkehrs der letzten Monate ganz zum ständigen Gebrauch haben herangezogen werden müssen. Ein Verzeichnis der erforderlichen Geräte mit Kostenaufschlag ist beigelegt. Danach beträgt die Bedarfssumme 50 000 M.

Nach dem Betriebsüberlassungsvertrag ist der Kostenaufwand den von der Lagerhaus-Gesellschaft mit 4 v. H. zu verzinsenden Werten zuzuschreiben.

Die verfügbaren Mittel genügen nicht zur Bestreitung des Bedarfs, da auf dem dafür zunächst in Anspruch zu nehmenden Fonds: „Neue bauliche Anlagen“ nur noch ca. 11 000 M vorhanden sind, die anderweitige Verwendung finden müssen.

Indem die Deputation bemerkt, daß die um ihr Gutachten ersuchte Handelskammer die Vermehrung der Betriebsgeräte dringend befürwortet hat, beantragt sie den Betrag von 50 000 M für Vermehrung der Betriebsgeräte der Getreideverkehrsanlage am Hafen I als weitere Rate des Fonds: „Neue bauliche Anlagen“ auf das Separatbudget der Außerordentlichen Verwendungen zu bewilligen.

Bremen, den 15. November 1911.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **Barthausen.**

(gez.) **Krug.**

Verzeichnis und Kostenaufschlag der beantragten Gerätevermehrung.

Unteranlage.

2 hydraulische Kräne 2400 kg Tragkraft und 17,5 m Hub ..	ca. M	29 100.—
4 Greifer von 1000 kg Fassung Schwergetreide	" "	3 300.—
8 automatische Getreidewagen à 100 kg Schüttung	" "	10 800.—
3 hölzerne Doppeltrichter	" "	1 566.—
4 Decklaken für Trichter	" "	140.—
1 hölzerner Absackkasten mit Zubehör zum Überladen	" "	1 000.—
1 hölzerner Doppelabsackkasten	" "	325.—
1 einfacher hölzerner Absackkasten	" "	250.—
2 lange Gassen	" "	120.—
2 halblange Gassen	" "	50.—
2 lange Sackrutchen	" "	220.—
6 Rollkarren	" "	780.—
4 Leitern zu je 15 Sprossen	" "	40.—
Insgesamt	" "	2 309.—

Im ganzen ... M 50 000.—

4. Pflasterung der Straße „An der Weserbahn“.

Über diesen Gegenstand hat die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, einen Bericht übergeben, den der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerschaft zur Beschlußfassung hierneben übersendet.

Anlage.

Bericht.

Die Bürgerschaft hat durch Beschluß vom 12. Juli 1911 (Verhandlungen S. 759) für den Ausbau der Straße An der Weserbahn den Betrag von 18 000 *M* bewilligt mit der Maßgabe, daß die Fahrbahn der Straße mit alten Buntsandsteinpflastersteinen gepflastert wird und daß für die Saumsteine neue Buntsandsteinsaumsteinplatten zur Verwendung kommen.

Die Baudeputation empfiehlt diesem Beschluß beizutreten, soweit das von der Bürgerschaft gewünschte Material der Fahrbahn in Betracht kommt, hinsichtlich der Saumsteine aber die Vorschläge der Behörde beizubehalten und einfach bearbeitete Granitsaumsteinplatten zu verwenden.

Die Straße An der Weserbahn liegt sowohl nach dem Doventorssteinweg hin, als auch nach der Contrescarpe hin in starkem Gefälle (1:50 und 1:80 und 1:60), die nicht mit Bremszeug versehenen Wagen sind also genötigt, zur Hemmung am Saumstein zu fahren. Ein solche Beanspruchung hält aber die Mehrzahl der Buntsandsteinsaumsteine erfahrungsgemäß nicht sehr lange aus. Die Steine, welche große Neigung zum Spalten haben, blättern unter der Wirkung der daran entlang schurrenden Räder und unter der Einwirkung von Rässe und Frost ab und werden bald unansehnlich und auswechselungsbedürftig. Granit ist ungleich widerstandsfähiger. Der ganze Betrag, um den es sich hier handelt, beläuft sich auf 460 *M* oder 1,8 *M* für das laufende Meter Straße. Eine Erhöhung der von der Bürgerschaft genehmigten Summe von 18 000 *M* ist nicht erforderlich.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau.

(gez.) **Rassow.** (gez.) **Dr. Voettcher.**

5. Abkommandierung eines Oberfeuermanns zur Leitung des Retterkorps.

Die Deputation für die städtischen Löschanstalten hat über den oben bezeichneten Gegenstand den anliegenden Bericht erstattet. Der Senat stimmt dem Antrage der Deputation zu und ersucht die Bürgerschaft, ihm beizutreten. Von einer Befragung der Finanzdeputation hat der Senat wegen der Geringfügigkeit der nachzubewilligenden Summe abgesehen.

Anlage.

Bericht.

Der hier seit dem Jahre 1862 bestehende Verein für das Retterkorps E. V. beabsichtigt dieses Korps wegen der großen Ausdehnung der Stadt und der an Menge und Wert ständig zunehmenden Güter, welche in der Stadt lagern, zum 1. Dezember d. J. neu zu organisieren. Während bisher alle Mitglieder des Korps ihrem Berufe nachgehen und nur von Fall zu Fall alarmiert werden, soll in Zukunft eine ständige Wache des Korps in einem Wachlokal in unmittelbarer Nähe der Hauptwache der Feuerwehr unterhalten und an die Spitze des Korps ein mit dem Feuerlöschwesen vertrauter Rettmeister gestellt werden. Diesen Posten wünscht der Verein einem Oberfeuermann, der zu dem Zwecke abzukommandieren wäre, zu übertragen. Die Bedingungen der Einrichtung sind dahin vereinbart, daß

- 1) die Löschdeputation dem Verein einen bestimmten Oberfeuermann dauernd zur Führung des Retterkorps zur Verfügung stellt,
- 2) der Oberfeuermann im Dienste des Staates bleibt und seine Ansprüche auf Gehalt, Ruhegehalt und Hinterbliebenenfürsorge behält,
- 3) der Verein der Deputation monatlich das Gehalt des Oberfeuermanns in vollem Betrage und jährlich für die Fürsorge für den Oberfeuermann und dessen Familie in Krankheitsfällen den Betrag erstattet, der für Versicherung derselben bei der Ortskrankenkasse zu zahlen sein würde, auch dem Oberfeuermann eine besondere Uniform und Ausrüstung liefert,

- 4) der Verein ferner sich verpflichtet, dem Oberfeuermann, falls er im Betriebe des Retterkorps einen Unfall erleidet, und seinen Hinterbliebenen die in dem Gesetze vom 20. März 1904, betreffend Fürsorge für Beamte und Angestellte und deren Hinterbliebene infolge von Betriebsunfällen, festgesetzten Leistungen nach näherer Bestimmung des Senats gemäß § 9 jenes Gesetzes zu gewähren,
- 5) die Einrichtung von der Löschdeputation und dem Verein mit sechsmonatiger Frist gekündigt werden kann.

Der Staat würde hiernach nur das Ruhegehalt des Oberfeuermanns, im Falle unter 4 soweit es die von dem Verein zu zahlende Pension übersteigt, sowie das Witwen- und Waisengeld für seine Hinterbliebenen außer im Falle unter 4 zu tragen haben.

Für den abzukommandierenden Oberfeuermann muß die Feuerwehr Ersatz haben. Doch erscheint es unbedenklich und zur Ersparung von Kosten ratsam, nicht die Zahl der Oberfeuermänner, sondern die der Feuermänner um einen zu vermehren und die Zulage für einen weiteren Gefreiten (M 100), der Oberfeuermannsdienst tut, zu bewilligen. Im Falle des Ablaufs der Vereinbarung würde diese Stelle bei Eintritt der nächsten Vakanz eingehen.

Die Deputation ist der Meinung, daß die veränderte Organisation des Retterkorps und seine Leitung durch einen Beamten der Feuerwehr auch dem öffentlichen Interesse entspricht und das geringe Geldopfer, das der Staat dafür bringen soll, wert ist. Der Branddirektor hat erklärt, daß ein gut eingerichtetes Retterkorps der Feuerwehr insofern Vorteile bringe, als die Brandwachen, die nach Bränden oft tagelang in verschiedener Stärke kommandiert werden, schwächer besetzt werden können, wenn ein tüchtiges Retterkorps auf der Brandstelle tätig ist. Selbstverständlich würde auf der Brandstelle das Retterkorps sich stets den Anordnungen des Branddirektors oder seines Vertreters zu fügen haben.

Eine Regelung, die mit der dargelegten im wesentlichen übereinstimmt, besteht in Hamburg schon seit zehn Jahren.

Hiernach beantragt die Deputation:

Senat und Bürgerschaft wollen die mit dem Verein für das Retterkorps E. V. getroffene Vereinbarung genehmigen, eine neue Feuermannsstelle und Gefreiten-Zulage zum 1. Dezember d. J. bewilligen und auf das laufende Budget der Feuerwehr das Gehalt eines Feuermanns und die Zulage eines Gefreiten für vier Monate mit 500 M nachbewilligen.

Bremen, den 14. November 1911.

Die Deputation für die städtischen Löschanstalten.

(gez.) **Stadtländer.**

(gez.) **Aug. Rebelthau.**

The first thing I noticed when I stepped out of the train was the cold. It was a sharp contrast to the warm, humid air of the South. I had heard that the weather in the North was harsh, but I didn't realize just how cold it would be. The wind was biting, and the snow was falling in soft, silent flakes. I pulled my coat tighter around me and walked quickly towards the station. The platform was crowded with people, some looking at their watches, others talking in hushed voices. I felt a little out of place, but I didn't mind. I was here to see my friend, and I was determined to make the most of it. The train was late, but I didn't mind. I had time to look around. The station was grand, with high ceilings and ornate decorations. I saw a few people in formal attire, but most were in simple coats and hats. I noticed a man in a dark suit and a top hat standing near the entrance. He looked at me for a moment, then turned away. I didn't know who he was, but he seemed important. I walked towards the entrance, my feet crunching on the snow. The air was cold, but I felt a sense of purpose. I was here to see my friend, and I was determined to make the most of it. The train was late, but I didn't mind. I had time to look around. The station was grand, with high ceilings and ornate decorations. I saw a few people in formal attire, but most were in simple coats and hats. I noticed a man in a dark suit and a top hat standing near the entrance. He looked at me for a moment, then turned away. I didn't know who he was, but he seemed important. I walked towards the entrance, my feet crunching on the snow. The air was cold, but I felt a sense of purpose. I was here to see my friend, and I was determined to make the most of it.

1. 2
11. 2

S.
S.
S.
S.
S.
S.
S.
S.
S.

L
2
3

an

vo
un
be