

Mitteilung des Senats

vom 19. Oktober 1906.

1. Verkauf von Anbauplätzen in Bremerhaven.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen hat über den in der Überschrift bezeichneten Gegenstand den anliegenden Bericht erstattet. Der Senat genehmigt den Antrag der Deputation und ersucht die Bürgerschaft, ihm darin beizutreten.

Anlage.

Bericht.

Zwischen Deich und Geeste, südlich von der Herberge zur Heimat, gehören dem Staate noch die an der Deichstraße liegenden Anbauplätze:

Nr. 1130, groß za.	247,6 qm
" 1131, " "	267,5 "
" 1132, " "	329,0 "

welche zurzeit als Lagerplätze vermietet sind.

Auf den Anbauplatz Nr. 1130 ist vor kurzem ein Kaufgebot gemacht. Die Hafenbauinspektion, der sich das Amt angeschlossen hat, hat den Wert der drei Plätze auf 27 M. für das Quadratmeter geschätzt und der Reflektant hat auf den Platz Nr. 1130 diesen Betrag geboten.

Bei der Schätzung des Preises ist in Betracht gezogen, daß eine erhebliche Wertsteigerung des Baugeländes in der fraglichen Gegend seit den letzten öffentlichen Verkäufen im Jahre 1893 nicht eingetreten ist und daß die südlich an den Platz Nr. 1130 anschließenden Plätze Nr. 1127—1129 im Jahre 1893 öffentlich verkauft sind und folgende Preise erzielt haben:

Nr. 1129.....	24,5	M. für das Quadratmeter
" 1128.....	26,67	" " " "
" 1127.....	22,56	" " " "

Die Mieter der drei Plätze, denen die schwebende Verkaufsverhandlung zur Kunde gekommen ist, haben nun ihrerseits auf die Plätze Gebote abgegeben und zwar decken sich diese mit dem Tagwerte von 27 M. für das Quadratmeter.

Unter diesen Umständen wird sich der öffentliche Verkauf der Plätze, gegen deren Veräußerung auch der Stadtrat keine Einwendungen erhoben hat, empfehlen.

Die Deputation beantragt, indem sie einen Lageplan beifügt, sie zu ermächtigen, die drei Anbauplätze Nr. 1130, 1131, 1132 unter Festsetzung des Einheitspreises von 27 M. für das Quadratmeter zum öffentlichen Verkauf zu bringen.

Bremen, den 10. Oktober 1906.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **Marcus.**

(gez.) **Alldi.**

2. Verkauf des Anbauplatzes Nr. 1030 in Bremerhaven.

Über diesen Gegenstand hat die Deputation für Häfen und Eisenbahnen den anliegenden Bericht erstattet. Der Senat erteilt dem Antrage der Deputation seine Zustimmung und ersucht die Bürgerschaft, ihm darin beizutreten.

Bericht.

Anlage.

Die im Bericht der unterzeichneten Deputation vom 21. September 1904 (Verhdlg. S. 894) unter 1—3 gestellten Anträge auf Verkauf der Anbauplätze Nr. 1030—1032 sind auf Veranlassung der Deputation durch Beschluß von Senat und Bürgerschaft vom 2./8. November 1904 an die Deputation zurückverwiesen worden. Dies geschah, weil die Deputation auf Anregungen aus Kreisen der Bremerhavener Einwohnerschaft in Beratungen darüber eingetreten war, ob es sich empfehle, auf dem Baugelände an der Kaiserstraße nördlich von der Schleusenstraße noch einen Querstraßenzug nach dem Hafen vorzusehen. Wenngleich die Deputation die Herstellung einer Straßenverbindung nach dem Hafengebiet zurzeit als noch nicht durch das Verkehrsinteresse geboten erachtet, so erscheint es ihr doch angezeigt, eine solche Verbindung für die Zukunft vorzubereiten. Auch das feuerpolizeiliche Interesse läßt ein solches Vorgehen gewünscht erscheinen. Wird auf dem in Frage stehenden Baugelände, das der Lageplan Unteranlage 1 darstellt, eine Straße vorgesehen, so wird dadurch der ca. 450 m lange Baublock zerteilt und der Zolppfad damit auch an dieser Stelle für die Feuerwehr zugänglich. Die Straße selbst kann, sobald es später erforderlich wird, und wie der Lageplan Unteranlage 2 es veranschaulicht, in gerader Fortsetzung nach der Parallelstraße weitergeführt werden, wo sie in die schon vorhandene Zuwegung nach der Bahnhofstraße und dem Hafen einmündet. Zugleich kann nördlich des Grundstücks Nr. 1029, wo der Staat noch hinsichtlich des Bebauungsplans freies Verfügungsrecht besitzt, der 3 m breite Zolppfad auf das Doppelte verbreitert werden, wodurch dann der Zolppfad auch für die Spritzen der Feuerwehr benutzbar wird.

Zurzeit ist es, wie bemerkt, nur erforderlich, die Querstraße von der Kaiserstraße nach dem Zolppfad herzustellen und letzteren um 3 m zu verbreitern. Die Querstraße ist in der nämlichen Breite, welche die Schleusenstraße besitzt, nämlich zu 14,4 m, projektiert. Die drei Grundstücke, deren Verkauf die Deputation im Jahre 1904 beantragt hatte und die eine Gesamtbreite von 50,4 m und eine Tiefe von je 31 m aufwiesen, verändern sich bei Berücksichtigung der vorstehend erwähnten Verhältnisse, nach Abzug der Straßenbreite von 14,4 m, in zwei Grundstücke von je 18 m und 28 m Tiefe. Der Preisunterschied, der sich zwischen dem früheren und dem jetzigen Projekt zu Ungunsten des Staats durch den Fortfall des größten Teils eines Bauplazes ergibt, wird zum überwiegenden Teil wieder dadurch ausgeglichen, daß durch die Anlegung der Straße zwei Eckgrundstücke gebildet werden, welche stets höhere Preise erzielen. Auch die Anlage der Querstraße wird für den Staat keine wesentlichen Kosten verursachen. Unter Berücksichtigung der Erbschaftspflicht der Anlieger sind sie auf rund 6000 M. zu veranschlagen. Ihre Bewilligung wird im budgetmäßigen Wege erfolgen können.

Auf das südliche Eckgrundstück Nr. 1030 an der neuen Querstraße, 504 qm groß, hat der Kaufmann Albert Olufs zu Bremerhaven den Schätzungspreis von 40 M. für das Quadratmeter geboten. Der südlich angrenzende Bauplatz Nr. 1029 ist im Jahre 1904 vom bremischen Staate zum Preise von 25 M. für das Quadratmeter verkauft worden.

Die Deputation beantragt:

sie zum Verkauf des Bauplazes Nr. 1030 zum Preise von 40 M. für das Quadratmeter unter den üblichen Bedingungen zu ermächtigen.

Bremen, den 16. Oktober 1906.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) Marcus. (gez.) Addids.

3. Modell der Unterweserkorrektion für das Deutsche Museum zu München.

Die Deputation für die Unterweserkorrektion hat über den in der Überschrift bezeichneten Gegenstand den anliegenden Bericht erstattet. Der Senat erteilt dem Antrage der berichtenden Deputation mit dem Bemerkten seine Zustimmung, daß die Finanzdeputation gegen die Nachbewilligung nichts zu erinnern gefunden hat, und ersucht die Bürgerschaft, ihm darin beizutreten.

Anlage.

Bericht.

Das Deutsche Museum zu München hat sich unter dem 12. April d. Js. hierhin gewandt mit der Anfrage, ob ihm ein Modell der Unterweserkorrektion gestiftet werden könne. Das Deutsche Museum hat gleichzeitig Mitteilung gemacht von den bedeutenden Sammlungs-Objekten, die es bereits besitzt und es als in hohem Maße wünschenswert bezeichnet, denselben ein Modell der Unterweserkorrektion als eine der großartigsten Mündungskorrektionen beizugefellen.

Den Wunsch des Deutschen Museums, dessen Aufgabe in möglichst anschaulicher Darstellung der Entwicklung der Naturwissenschaft und Technik durch Originale und Modelle typischer Meisterwerke und in der Wiedergabe der geschichtlichen Entwicklung des Ingenieurwesens besteht, glaubt die Deputation unterstützen zu sollen, weil eine möglichst weite Bekanntgabe des großen Kulturwerkes Bremens das allgemeinste Interesse beanspruchen darf.

Die Deputation bemerkt, daß die Gesamtkosten für die Herstellung des fraglichen Modells etwa 8000 M. betragen werden, wie teilweise die im Jahre 1890 gelegentlich der Gewerbe- und Industrie-Ausstellung zu Bremen gemachten Erfahrungen ergeben und auf Grund eines von der Aktiengesellschaft Weser eingeholten Angebotes festgestellt ist. Die Einzelkosten sind etwa wie folgt zu veranschlagen:

1) Modelle für die Bagger und Fahrzeuge	M. 4850
2) Ausstattung derselben durch Bildhauer, Glaser, Tischler etc. ..	„ 1500
3) Buschmodell, Montage, Transport und Unvorhergesehenes ..	„ 1650
	<u>M. 8000</u>

Für den Betrag von 8000 M. wird ein Arbeitsmodell, ähnlich dem im hiesigen Handelsmuseum ausgestellten, herzustellen sein.

Indem die Deputation überzeugt ist, daß es sich um eine für Bremens Handel und Verkehr bedeutame Auswendung handelt, beantragt sie, die Stiftung des Modells der Unterweserkorrektion für das Deutsche Museum in München sowie die Bereitstellung des hierzu erforderlichen Betrages von 8000 M. zu genehmigen.

Sie bittet demgemäß diesen Betrag auf das Budget der Deputation für die Korrektion der Unterweser nachzubewilligen.

Bremen, den 8. Oktober 1906.

Die Deputation für die Unterweserkorrektion.

(gez.) **Marcus.** (gez.) **Adelis.**

4. Vermehrung der Lagerplätze beim Hohentorshafen.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen hat wegen einer Vermehrung der Lagerplätze beim Hohentorshafen den anliegenden Bericht erstattet. Der Senat genehmigt den Antrag der Deputation und ersucht die Bürgerschaft, ihm darin beizutreten.

Unterweiserkorrektur hat über den in der Vor-
liegenden Bericht erstattet. Der Senat er-
achtet die Genehmigung nicht zu ertheilen, da
er in bezug auf die Unterweiserkorrektur

Bericht.

zu München hat sich unter dem 12. April
ge, ob ihm ein Modell der Unterweiser-
korrektur hat gleichzeitig
mündungs-Objekten, die es bereits besitzt
bezeichnet, demselben ein Modell der Unter-
weiserkorrektur beigegeben.

Museums, dessen Aufgabe in möglichst
Naturwissenschaft und Technik durch
in der Wiedergabe der geschichtlichen
die Deputation unterstützen zu sollen, in
großen Kulturwerkes Bremens das

daß die Gesamtkosten für die
getragen werden, wie teilweise die im
Industrie-Ausstellung zu Bremen
eines von der Aktiengesellschaft
kosten sind etwa wie folgt zu vertheilen

und Fahrzeuge
durch Bildhauer, Glaser, Tischler u.
Transport und Unvorhergesehenes ..

M. wird ein Arbeitsmodell, ähnlich
herzustellen sein.

engt ist, daß es sich um eine für
wendung handelt, beantragt sie, die
für das Deutsche Museum in Mün-
lichen Betrages von 8000 M. zu ge-
Betrag auf das Budget der Deputation
lügen.

6.
n für die Unterweiserkorrektur

Marcus. (gez.) Adels.

erplätze beim Hohentorshafen

Eisenbahnen hat wegen einer
anliegenden Bericht erstattet. Der
und ersucht die Bürgerwehr, die

Bericht.

Anlage.

Da die seit einigen Jahren am Hohentorshafen geschaffenen Lagerplätze
sämtlich vermietet sind, so daß die Deputation einer neuerlich an sie herangetretenen
Nachfrage nach Abgabe eines größeren Lagerplatzes daselbst zu entsprechen sich außer
Stande sah, erscheint es angezeigt, beim Hohentorshafen weitere geeignete Plätze
einzurichten.

Die technische Prüfung hat ergeben, daß sich im unmittelbaren Anschluß an
die vorhandenen Plätze und zwar unterhalb derselben drei geräumige Lagerplätze
von 80 bis 91 m Frontlänge herstellen lassen, von denen einer 6000 qm und
zwei je 5600 qm Lagerfläche darbieten. Zur Herrichtung dieser Plätze soll der
oberhalb des Deichschart's brach liegende Teil des Sandlagerplatzes herangezogen
werden. Zum Lagern von Sand ist dieser Teil des Platzes noch nie benutzt worden,
so daß die Baudeputation, Abteilung Wasserbau, sich mit Abtretung dieser Fläche
einverstanden erklärt hat.

Die Kosten des Projekts belaufen sich auf 350 000 M., die durch die
Mieten und die Einnahmen von Spundwand nebst Lössbrücken eine Verzinsung von
4 Prozent versprechen. Wegen der Einzelheiten wird auf den anliegenden technischen
Bericht, den Lageplan und die übrigen Anlagen Bezug genommen. Zu der im
technischen Bericht enthaltenen Rentabilitätsrechnung ist zu bemerken, daß auf
Anregung der Handelskammer als Zinssatz für den als Lössbrücke dienenden Teil
des Bollwerks 4 Prozent eingestellt sind, während die Mieter der oberhalb am
Hohentorshafen gelegenen Lagerplätze die Lössbrücken nur mit 3 Prozent verzinsen.
Die Erhöhung des Zinssatzes hat die Handelskammer, die sich im übrigen mit dem
Projekt einverstanden erklärt hat, mit der Begründung empfohlen, daß eine Verzinsung
zu 3 Prozent den tatsächlichen Verhältnissen nicht mehr entspreche. Hinzu kommt
die Erwägung, daß für die Platzmieter der neuen Plätze infolge der soliden
Konstruktion des Bollwerks die Unterhaltungskosten der Lössbrücken fast ganz in
Wegfall kommen oder jedenfalls geringer sein werden, als diejenigen der Lössbrücken
für die alten Plätze, so daß durch den höheren Zinssatz auch eine Ausgleichung in
der Belastung der Mieter für die verringerten Unterhaltungskosten geschaffen wird.

Für den Lagerplatz von 6000 qm ist ein festes Angebot gemacht.

Die Deputation beantragt, da es erwünscht erscheint, mit den Arbeiten
möglichst bald beginnen zu können,

das vorgelegte Projekt zu genehmigen und den zur Ausführung
erforderlichen Betrag von 350 000 M. auf das Separatbudget für
außerordentliche Verwendungen zu bewilligen.

Bremen, den 16. Oktober 1906.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) Marcus. (gez.) Adels.

Anlagen: 4 Blatt Zeichnungen.
2 Massenberechnungen.
1 Kostenanschlag.

Bericht des Bauinspektors Einzig.

Unteranlage.

Die vordere Begrenzung der Lagerplätze wird ebenso wie im Hohentorshafen
durch eine eiserne Spundwand, System Larssen, gebildet. Ihre Flucht weicht von
der Richtungslinie der bestehenden Spundwand ab, damit zwischen ihrer späteren
Fortsetzung und dem jetzigen Ufer vor Woltmershausen der in den Franzius'schen
Projekten, betreffend a. Durchführung des Hochwassers durch die Stadt, b. Hafen-
und Kanalanlagen auf dem linken Weiserufer, vorgesehene Hochwasserkanal seinen
Platz finden kann.

Vor der Spundwand ist das Ufer so tief wegzubaggern, daß wie im
Hohentorshafen 5 m tiefgehende Schiffe bei niedrigstem Wasserstand flott liegen
können. Da bei der in Aussicht genommenen weiteren Vertiefung der Weser der

Niedrigwasserstand vor Woltmershausen sich um etwa 1 m senken wird, so ist als tiefster zu erwartender Wasserstand minus 4,30 gegenüber dem jetzigen von minus 3,30 anzunehmen. Die Sohle muß hiernach auf minus 9,30 und die Unterkante der Spundwand auf rd. minus 12,00 gelegt werden. Statt auf die Spundwand eine besondere Lössbrücke aufzusetzen, wird die Spundwand selbst bis zur Oberkante der bestehenden Lössbrücke hochgeführt, wodurch ein geschlossenes Bollwerk entsteht, das an dieser exponierten Stelle zweckmäßiger ist als eine offene Lössbrücke, die den Einwirkungen von Hochwasser und Eisgang weniger Widerstand leisten würde.

Die Lagerplätze erhalten dieselbe Höhe, wie die bestehenden Plätze am Hohentorshafen. Wie diese sind sie nicht hochwasserfrei, sondern bei außergewöhnlich hohen Wasserständen (wie 1880/81) der Überströmung ausgesetzt. Das bezieht sich aber nur auf ihren vorderen Teil, weil die Lagerplätze nach hinten bis zu hochwasserfreier Höhe ansteigen. Es wird Sache der Pächter sein, bei Eintritt eines außerordentlichen Hochwassers rechtzeitig Sicherheitsmaßnahmen zu ergreifen.

Der die Lagerplätze durchschneidende Umschließungsdeich des Sandlagerplatzes ist bis auf die Höhe der Lagerplätze abzutragen; das Material ist zur Herstellung eines neuen kurzen Abschlußdammes zwischen den beiden Deicharten zu benutzen.

Die Ladestraße und die Bahngleise sind zu verlängern. Am Ende der Ladestraße ist ein Wendeplatz vorgesehen.

Der Fähranleger wird bei dieser Gelegenheit zweckmäßig von seiner jetzigen Stelle, wo er ein ständiges Hindernis für die den Hohentorshafen benutzenden Schiffe bildet, zu verlegen sein, wie es im Lageplan angegeben ist.

Die durch die Ausbaggerung vor der Spundwand eintretende Verbreiterung des Flußbettes wird eine alljährlich wiederkehrende Nachbaggerung zur Folge haben, deren Kosten für die ersten Jahre auf etwa 980 M. zu veranschlagen sind, im Laufe der Zeit aber sich immer mehr verringern werden, weil die Wehr- und Talperrrenbauten in der Oberweser stetig günstigere Verhältnisse bezüglich der Sandführung in der Weser herbeiführen werden. Im übrigen bedeutet die Ausbaggerung vor der neuen Raje eine dringend notwendige Verbesserung der zum Hohentorshafen und zur kleinen Weser führenden Einfahrt.

Es sei noch erwähnt, daß sich für später bei einer Verlegung des Sandlagerplatzes stromabwärts, weitere vier Lagerplätze mit je etwa 80 m Front gewinnen lassen. Eine noch weitere Ausdehnung der Lagerplätze stromabwärts ist mangels genügender Uferbreite ausgeschlossen. Erst unterhalb des sogenannten Schneiders ist Gelegenheit für die Ausbildung neuer Lagerplätze geboten.

Die Kosten für das Projekt betragen nach anliegendem Kostenanschlag 350 000 M., von denen auf die Lössbrücke 50 400 M. (252 Istd. m à 200 M.) die von den Pächtern mit 4 % zu verzinsen sind, und auf die Spundwand pp. 299 600 M. entfallen. Letzterer Summe steht eine jährliche Einnahme aus der Vermietung der neuen 17 200 qm großen Lagerplätze von

$17\,200 \times 0,75 = \dots\dots\dots$ M. 12 900 gegenüber.

Davon ab für jährliche Baggerungen vor der Raje $\dots\dots\dots$ " 980
M. 11 920

Die Verzinsung des Anlagekapitals beträgt also:

a. 4 % von 50 400 M. für den als Lössbrücke dienenden
Teil des Bollwerks $\dots\dots\dots$ M. 2 016
b. 4 % von 299 600 M. für die Spundwand pp. $\dots\dots\dots$ " 11 920
M. 13 936

oder nach dem ganzen Anlagekapital von 350 000 M. berechnet = rund 4 %.

Bremen, den 24. September 1906.

Einverstanden.

24. IX. 06. Der Oberbaudirektor.

(gez.) Büding.

Der Bauinspektor.

J. B.

(gez.) Fr. Larßen.

5. Wahl dreier Richter.

Der Senat hat beschlossen, die drei neuen Richterstellen bei dem Landgerichte zum 1. Januar f. J. den Mitgliedern des hiesigen Amtsgerichts Richter Dr. Nieland, Dr. Adolf Meyer und Dr. Heinrich Meyer zu übertragen. Die damit frei werdenden Stellen im hiesigen Amtsgerichte sollen nach einem Beschlusse der Justizverwaltungscommission nicht durch Versetzung von Mitgliedern des Amtsgerichts Bremerhaven besetzt werden, so daß die Wahl dreier Richter für das hiesige Amtsgericht erforderlich ist.

Indem der Senat vorschlägt, wie in früheren Fällen die drei Wahlen durch ein Wahlkollegium vornehmen zu lassen, ersucht er die Bürgererschaft, gemäß § 23 des Ausführungsgesetzes zum Gerichtsverfassungsgesetze dazu drei Wahlmänner und einen Erzhmann aus den Mitgliedern der Bürgererschaft zu erwählen und dem Senate namhaft zu machen.

6. Deputation wegen der Beamtengehälter.

An Stelle von Herrn Senator Dr. Kasten ist Herr Senator Dr. Delrichs in die in der Überschrift bezeichnete Deputation eingetreten.

Schlaf
 schaft wie

abjektiv
nahmen

unter der
Wäagegeb
Freibantg

werden. T
941,77 M.
schreitungen

Diefer