

je 7 m) und Trottoirs von mindestens 3 m in Vorschlag. Eine Vergrößerung der Gesamtbreite von 30 m auf 34 m wäre sehr wünschenswert, wodurch die Fahrwege und Trottoirs um je 1 m gewinnen würden.

5) Den Sternplatz an der Hollerallee, ebenso wie die verlängerte Hollerallee und die Straße zum Rembertitunnel empfehlen wir in einheitlicher Weise mit Linden zu bepflanzen.

6) Es scheint uns wünschenswert, daß für die Strecke zwischen dem alten Bahndamm und der Hollerallee das beiderseitig angrenzende Terrain mit freiliegenden Villen bebaut werde.

Bremen, den 10. März 1891.

In Vertretung des Vorsitzenden der Abteilung für bildende Kunst:

(gez.) **E. Gildemeister,**

Schriftführer.

2. Holz- und Fabrikenhafen.

Die Bürgerschaft erklärt sich mit dem Antrage der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, die nördliche Böschung nach dem von Herrn Oberbaudirektor Franzius gebilligten Vorschlage des Herrn Bauinspektor Clausen wieder herzustellen, einverstanden, jedoch mit der Maßgabe, daß die unter die Nullhöhe abgerutschten Erdmassen, soweit sie dem Verkehr nicht hinderlich sind, einstweilen liegen bleiben und so zur Verstärkung der Dossirung unterhalb des Banketts dienen, daß Löcher, die etwa in die untere Böschung gerissen sind und noch gerissen werden möchten, mit kleineren Wurfsteinen ausgefüllt werden, und daß bei künftigen Baggerungen vermieden werde, die Dossirung steiler zu machen, als sie jetzt ist. Sie giebt ferner der Deputation für Häfen und Eisenbahnen zur Erwägung anheim, ob es sich nicht empfiehlt, etwa an der Südseite des Hafens einen niedrig gelegenen, mit Fuhrwerk zu erreichenden Ladeplatz herzurichten.

3. Änderung der Anlage A des Grundsteuergesetzes vom 11. Oktober 1878.

Die Bürgerschaft erklärt sich mit dem vorgelegten Gesetzentwurfe einverstanden.

4. Bau der Volksschule an der Kantstraße.

Die Bürgerschaft erklärt sich mit dem Antrage der Baudeputation einverstanden, jedoch mit der Abänderung, daß sie die Einrichtung der Douchenbäder ablehnt, so daß die dafür veranschlagte Summe in Wegfall kommt.

Mitteilung des Senats

vom 20. März 1891.

1. Wahl eines Bürgermeisters.

Der Senat hat an Stelle des aus diesem Leben abgerufenen Herrn Bürgermeisters **Buß** Herrn Senator Dr. **Pürman** zum Bürgermeister und zwar mit Rücksicht auf § 30, Absatz 5 der Verfassung für die Zeit bis zum Schlusse des Jahres 1895 erwählt.

2. Staatsbaumeister.

Die Geschäfte der Wegbau- und Deichinspektion werden bekanntlich nach Maßgabe eines von der Baudeputation und der Deputation wegen der Unterweserkorrektion unter Zustimmung des Senats getroffenen Übereinkommens seit der Inangriffnahme der Korrektionsarbeiten nicht von dem Inhaber der gedachten Stelle, dem Bauinspektor Bücking, welchem die Stellvertretung des Oberbaudirektors Franzius bei den Korrektionsarbeiten übertragen ist, sondern bis jetzt kommissarisch von einem auf Kündigung angestellten Regierungsbaumeister wahrgenommen, dessen Gehalt (monatlich M. 300 und M. 60 Feldzulage) auf den Fonds für die Weserkorrektion genommen ist.

Diese Einrichtung hat sich, wie von den Kommissaren des Senats bei der Baudeputation und von dem Landherrn, welchem der Regierungsbaumeister als technischer Beistand zugeordnet, in Übereinstimmung mit dem Oberbaudirektor Franzius berichtet worden, nicht bewährt. Die Stelle ist bereits zum vierten Male zu besetzen; die vorzugsweise geeigneten Bewerber sind erfahrungsmäßig nicht geneigt, ihre bisherige Stellung gegen eine bloß provisorische im Bremischen Baudienst zu vertauschen oder finden auch Schwierigkeiten, den für eine längere Zeit nachgesuchten Urlaub von der Königlich Preussischen Regierung zu erhalten; der häufige Dienstwechsel aber wirkt nachteilig auf die Erledigung der Geschäfte, zumal im Landgebiet eine längere Erfahrung, eine genaue Lokal- und Personalkenntnis ganz besonders notwendig ist. Andererseits kann es, der Mitteilung der Kommissare des Senats bei der Deputation für die Korrektur der Unterweser zufolge, schwerlich noch Zweifeln unterliegen, daß auch nach Vollendung dieses Werks zu deren Verwaltung und Unterhaltung die Oberleitung eines Bauinspektors nicht zu entbehren sein wird, daß also der Rücktritt des Bauinspektors Bücking zur Abteilung für Wegbau und Deichwesen wohl kaum zu erwarten steht. Bei dem Umfang aber, den die Geschäfte der letzteren gewonnen haben und der Wichtigkeit derselben, namentlich auch im Hinblick auf die unlängst beschlossene Ausarbeitung eines Projekts der Bewässerung des Blocklandes, empfiehlt sich dem Bericht zufolge nicht länger der Notbehelf einer kommissarischen Wahrnehmung derselben; es wird vielmehr die definitive Anstellung eines neuen Staatsbaumeisters (Bauinspektors) bei der Baudeputation mit dem regelmäßigen Gehalt dieser Stelle und Pensionsberechtigung dringend beantragt, der dieser Abteilung für Wegbau und Deichwesen zunächst zuzuweisen sein würde.

Dem Vorgetragenen zufolge erklärt der Senat sich mit diesem Antrage einverstanden und ersucht die Bürgerschaft um ihre Zustimmung.

3. Parkallee.

Der Senat tritt dem Beschlusse der Bürgerschaft vom 18. ds. Mts. bei.

4. Holz- und Fabrikenhafen.

Der Senat hat der Deputation für Häfen und Eisenbahnen zur Erwägung verstellt, ob es sich nicht empfehle, etwa an der Südseite des Hafens einen niedrig gelegenen, mit Fuhrwerk zu erreichenden Ladeplatz herzurichten und stimmt im übrigen dem Beschlusse der Bürgerschaft vom 18. d. Mts. zu.

5. Änderung der Anlage A des Grundsteuergesetzes vom 11. Oktober 1878.

Der Senat tritt dem Beschlusse der Bürgerschaft vom 18. d. Mts. bei und wird die Verkündung des Gesetzes veranlassen.

6. Allgemeine Bauverwaltung, Nachbewilligung.

Der Senat erteilt der in dem beifolgenden Berichte der Baudeputation erbetenen Nachbewilligung von M. 1300 auf Position 4 des Spezialbudgets Nr. 70 seine Zustimmung, indem er bemerkt, daß die Finanzdeputation nichts zu erinnern gefunden, und ersucht die Bürgerschaft ihm hierin beizutreten.

Bericht.

Anlage.

Wie der Bauinspektor Suling berichtet hat, sind durch verschiedene Umstände nicht vorherzusehende erhöhte Ansprüche an den Titel 4 des Spezialbudgets Nr. 70 veranlaßt.

Es sind durch den harten und langen Frost die Ausgaben für Feuerungsmaterialien erheblich höher als wie im letzten Jahr gewesen, dazu kommt, daß auch die Kohlenpreise einen Aufschlag von M. 0,40 erfahren haben. Es sind im letzten Budgetjahre für Kohlen im ganzen M. 700,40 verausgabt, während jetzt schon M. 1006,20 dafür aufgewendet sind, zu denen noch etwa M. 80 für weitere Beschaffungen hinzutreten, so daß für Kohlen allein ein Mehraufwand von M. 386 notwendig wird. Ferner sind für Gas rund M. 300 wegen der eingetretenen Vermehrung der Büroräume und zwar hauptsächlich bei der Hochbauinspektion ausgegeben.

Ganz besondere Ansprüche sind durch das am 1. Januar d. J. in Kraft getretene Gesetz hinsichtlich der Alters- und Invaliditätsversicherung hervorgetreten. Es mußten erhebliche Druckkosten nicht allein für die Herstellung neuer Formulare aufgewendet werden, sondern es war auch eine Änderung vorhandener Formulare für Lohnrechnungen u. s. w. erforderlich. Daneben waren noch die verschiedenen Stempel für sämtliche Büreaus zu beschaffen und sind noch einige kleinere Nebenausgaben erwachsen. Im ganzen beziffern sich die Ausgaben aus Anlaß der Invaliditäts- und Altersversicherung auf M. 550.

Diese erhöhten Ansprüche belaufen sich demnach bereits zusammen auf M. 1236, welche durch die zum Budget bewilligte Summe nicht gedeckt wird, da dieselbe abgesehen von diesen Mehrbeträgen, bereits durch die gewöhnlichen Ausgaben einschließlich der noch unerledigten Rechnungen vollständig erschöpft ist.

Hiernach wird um eine Nachbewilligung von M. 1300 auf Position 4 des Spezialbudgets No. 70 gebeten.

Die Baudeputation:

(gez.) Hermann Gröning. (gez.) Aug. Tebelmann.

7. Nachbewilligung für Hafenbetrieb.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen beantragt in dem beifolgenden Bericht eine Nachbewilligung von M. 2500 auf das Spezialbudget Nr. 78 und die Übertragbarkeit der Position 2 auf die Positionen 1 und 3, sowie verschiedener anderer Positionen. Die Finanzdeputation hat nichts dabei zu erinnern gefunden. Der Senat ersucht die Bürgerschaft unter Vorbehalt seiner Erklärung um ihre Beschlußnahme.

Bericht.

Anlage.

Im Spezialbudget Nr. 78 Freibezirk, Unterabteilung B. Hafenbetrieb, II. Sachliche Ausgaben, hat sich hinsichtlich der Position 2 „Betriebsmittel und Gerätschaften“ zc. ergeben, daß mit den bewilligten M. 8000 nicht auszukommen sein wird. Es ist dies eine Folge der durch den diesjährigen strengen Winter verursachten größeren Ausgaben für die Zentralheizungen im Hafenhause und Verwaltungsgebäude, welche Kosten teilweise wieder zur Einnahme von den Mietern gelangen, sowie der öfter erforderlich gewordenen Reinigung der Latrinen. Die Überschreitung der Position wird voraussichtlich M. 4000 betragen.

Diese Mehrausgabe wird zum Teil durch Ersparungen bei Position 1 „Büreaubedarf“ zc. im Betrage von M. 500, sowie bei Position 3 „Unterhaltung des Hafens“ zc. im Betrage von M. 1000 gedeckt werden können, so daß eine Nachbewilligung von M. 2500 genügen wird, falls die Übertragbarkeit der drei Positionen nachträglich genehmigt wird.

Ferner wird bei der Unterabteilung C. „Verschiedenes“ eine Überschreitung der Positionen 2 b „Gasbeleuchtung“ um M. 7500 und 3 „Wasserverbrauch“ um M. 3000 eintreten, welche jedoch durch Minderausgaben bei den übrigen Positionen der Rubrik C. „Verschiedenes“ gedeckt werden kann, falls auch hier nachträglich die Übertragbarkeit ausgesprochen wird.

Endlich wird im Spezialbudget Nr. 77 „Eisenbahnen“ A. Allgemeine Verwaltung, II. Sachliche Ausgaben, unter Position 1 „Büreaufkosten des Senatskommissars“ eine Überschreitung von ca. M. 630, gleichfalls infolge des harten Winters und einer Vergrößerung der Büroräume, die im Laufe des Rechnungsjahres erforderlich wurde, eintreten. Auch diese Überschreitung würde zu decken sein, wenn die Übertragbarkeit mit der letzten Position unter A I „Schreiber des Senatskommissars“ genehmigt würde.

Die Deputation beantragt demnach:

- 1) auf Position 2 unter II. „Sachliche Ausgaben“ der Unterabteilung B „Hafenbetrieb“ des Spezialbudgets Nr. 78 M. 2500 nachzubewilligen und die Übertragbarkeit der Position 2 mit den Positionen 1 und 3 auszusprechen,
- 2) die Übertragbarkeit der verschiedenen Positionen der Unterabteilung C. „Verschiedenes“ des genannten Spezialbudgets nachträglich zu genehmigen, sowie auch endlich
- 3) die Übertragbarkeit der letzten Position unter A. „Allgemeine Verwaltung, I. Gehalte“ des Spezialbudgets Nr. 77 mit der Position 1 unter II. „Sachliche Ausgaben“ des letztgenannten Spezialbudgets.

Bremen, den 16. März 1891.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **Barthausen.** (gez.) **Herm. Woltjen.**

8. Elektrischer Betrieb auf den Bahnen der Bremen-Horner Pferdebahngesellschaft.

Die Bremen-Horner Pferdebahngesellschaft hat beantragt, daß ihr gestattet werden möge, auf allen ihr konzessionirten Bahnstrecken den ihr im Sommer 1890 für die Strecke Stadthaus-Bürgerpark versuchsweise zugestandenen Betrieb mit elektrischen Motoren nach dem System Thomson-Houston einzurichten.

Daß bei dem Antrage nicht unerhebliche Bedenken in Betracht kommen ist klar. Die Führung der Leitungsdrähte durch enge Straßen, wie den Schüsselkorb, die Langenstraße etc., sowie die Einlegung des Rückleitungsdrahtes in den Boden zwischen den Bahngleisen stellen, abgesehen von der durch erstere bedingten Verunzierung der Straßen, — gelegentliche Unannehmlichkeiten, wie Beunruhigung des Wagen- und Reiterverkehrs, namentlich aber temporäre Störungen der bestehenden und künftig einzurichtenden Telegraphen und Telephonleitungen in Aussicht. Auch das Manövriren der Feuerwehr mit der großen Leiter wie mit den kleinen Steigleitern wird durch die in den Straßen ausgespannten Drahtnetze beeinträchtigt werden. Sowohl das Kommando der Feuerwehr als namentlich die Reichstelegraphenverwaltung haben deßhalb anfänglich gegen die Genehmigung des elektrischen Bahnbetriebes Protest erhoben. Nach längeren Verhandlungen sind die von beiden erwähnten Stellen erhobenen Bedenken indeß soweit gehoben, daß der geltend gemachte Widerspruch gegen die Genehmigung des Betriebes zurückgenommen ist und die Konzessionirung unter verschiedenen von der Gesellschaft angebotenen oder angenommenen Bedingungen, wenngleich unter Aufrechthaltung sehr erheblicher Bedenken der Reichstelegraphenverwaltung als zulässig erklärt worden ist.

Die Polizeidirektion hat unter diesen Umständen die Genehmigung des gestellten Antrags empfohlen. Den Nachteilen des elektrischen Betriebes stehen die bei Probefahrzeit des Sommers 1890 unter den durch die Ausstellung gesteigerten Verkehrsverhältnissen bewährten großen Vorzüge desselben gegenüber: Die bequeme, rasche, gleichmäßig ruhige Beförderung einer großen Anzahl von Passagieren, die sich beim Zusammenkuppeln mehrerer Wagen jeder Zeit ohne Schwierigkeit steigern läßt, — die Möglichkeit sofortiger Hemmung der Fahrt, die große Sicherheit, die dadurch gewährleistet wird, daß der Führer des Wagens vom Bordperron, ohne durch die Beachtung der Pferde abgezogen zu werden, die ganze vor ihm liegende Straßenstrecke zu beobachten und zu sichern in der Lage ist.

Gegenüber diesen dem gesamten Verkehr zu Gute kommenden Vorteilen, die bereits zur Gestattung und Projektirung elektrischer Straßenbahnen in einer Reihe von Städten geführt haben, können nach Auffassung der Polizeidirektion die oben anerkannten Nachteile des elektrischen Betriebes nicht entscheidend ins Gewicht fallen, umsoweniger, als die Bedingungen, welchen sich die Gesellschaft zu unterwerfen bereit ist, alle dauernden Schädigungen auszuschließen geeignet sind und die temporären Schädigungen, die nicht ganz vermieden werden können, einschränken und auf Kosten der Gesellschaft heben und ausgleichen. Auch in dieser Richtung haben die Erfahrungen des Sommers 1890 Beruhigung gegeben. Nach dem auf genaue Beobachtung gestützten Gutachten des Sachverständigen Professor Dr. Rittler haben diese Erfahrungen gezeigt, daß kein Grund vorliegt, den Antrag der Gesellschaft aus sicherheitspolizeilichen Gründen zu beanstanden.

Der Senat hat sich der Auffassung der Polizeidirektion angeschlossen und ist bereit, die erbetene Genehmigung unter den hierunter angefügten Bedingungen zu erteilen. Er ersucht die Bürgerschaft, ihm hierin beizutreten.

Zu den Bedingungen ist zu bemerken:

Zu 1. Die Gesellschaft hat bereits vorläufige Pläne eingereicht, die von der Baudeputation geprüft sind und zu bestimmten Vorschriften geführt haben. Es empfiehlt sich aber, um Änderungen der Vorschriften und Beschlüsse, wie sie sich während der Ausführung der Anlage als notwendig herausstellen könnten, nicht zu hindern, alle definitiven Anordnungen den beteiligten Behörden vorzubehalten.

Zu 3. Es ist nach den Erfahrungen des Sommers 1890 nicht anzunehmen, daß, abgesehen von einzelnen Verstärkungen, eine Änderung des Oberbaus der Bahn erforderlich werden wird. Doch muß in dieser Beziehung alles vorbehalten werden.

Die Bestimmungen von 4 bis 9 entsprechen den Forderungen der Reichstelegraphenverwaltung, die überall auch in betreff der Bremischen Staatsleitungen als maßgebend bestimmt sind. Im allgemeinen fanden sie sich schon in den provisorischen Vorschriften für die Bahn Stadthaus-Bürgerpark.

Zu 10 ist die Möglichkeit einer Ausschaltung beliebiger Stromstrecken gesichert und damit eine Isolirung aller Stellen, auf denen die Feuerwehr zc. einzugreifen in der Lage sein muß. Unter 17 ist die Gesellschaft verpflichtet worden, die zur Abschneidung der Drähte erforderlichen Werkzeuge zu liefern, auch der Feuerwehr durch Gewährung von Freikarten die jederzeitige rasche und kostenfreie Beachtung der Bahnstrecke zu sichern.

Die Bestimmungen von 11 bis 16 decken sich mit den im Sommerbetriebe 1890 bewährten Vorschriften.

Zu 18 ist die Möglichkeit einer Zurücknahme der beantragten Betriebskonzession für den Fall vorbehalten, daß sich aus der Zulassung unerwarteterweise wesentliche Schädigungen ergeben sollten, oder daß die Gesellschaft den ihr auferlegten Konzessionsbedingungen nicht nachkommen würde.

Bei Zurücknahme der Konzession würde auf den Bahnen der bis dahin suspendirte Pferdebahnbetrieb wieder einzuführen sein, für den die erlassenen Konzessionsbedingungen aufrecht erhalten bleiben.

Anlage.

Gemäß § 9 der für die Pferdebahnlinsen der Gesellschaft erteilten Konzessionsbedingungen vom 20. Juli 1888 wird der Bremen-Horner Pferdebahngesellschaft gestattet, auf allen Bahnstrecken, für die ihr Konzession erteilt worden ist, einen Betrieb durch elektrische Motoren nach dem System Thomson-Houston unter den nachstehenden Bedingungen einzurichten.

1.

Innerhalb der nächsten vier Wochen sind detaillierte Pläne über den Bau und die Einrichtung des Maschinenhauses, die Befestigung des Leitungsdrahtes, die Anbringung, Aufstellung und Ausgestaltung der Ausleger und Pfosten und die Lage der Rückleitungsdrähte einzuliefern. Auch bei jeder künftigen Veränderung der erwähnten Anlagen sind mit den erforderlichen Genehmigungsanträgen genaue Pläne einzureichen.

In Beziehung auf alle gedachten Punkte bleibt die Genehmigung der Polizeidirektion und der Baudeputation vorbehalten und ist den Anforderungen und Weisungen dieser Behörden Folge zu leisten. Werden Pfosten innerhalb der Straßenbahn ausnahmsweise zugelassen, so sind sie auf Kosten der Gesellschaft ausreichend zu beleuchten.

Den genannten Behörden bleibt es vorbehalten, jederzeit Änderungen der erwähnten Anlagen, die sich nach ihrem Ermessen als erforderlich herausstellen sollten, zu verlangen und vorzuschreiben.

2.

Die sämtlichen für den Motorenbetrieb erforderlichen Arbeiten und Einrichtungen, namentlich die bei der Einrichtung wie bei Abänderungen der Anlage erforderlich werdenden Pflasterkosten sind von der Gesellschaft zu tragen. Die Pflasterarbeiten werden auf Kosten der Gesellschaft von der Baudeputation, Abteilung Straßenbau, ausgeführt.

Mit den Anwohnern der von der Bahn berührten Straßen, auf deren Grund und Boden oder an deren Gebäuden Einrichtungen für den Motorenbetrieb anzubringen sind, hat sich die Gesellschaft zu verständigen und abzufinden.

3.

Falls der Oberbau der Bahn sich für den Motorenbetrieb nach dem Ermessen der Baudeputation als zu schwach erweisen sollte, muß derselbe genügend verstärkt und nötigenfalls durch einen andern Oberbau ersetzt werden.

4.

Zur Stromlieferung für den Betrieb dürfen nur Dynamomaschinen und Wagen-Motoren von solcher Beschaffenheit verwendet werden, daß ihre Strompulsationen sehr gering sind. Der zum Betriebe der elektrischen Motoren erforderliche Gleichstrom darf unter keinen Umständen eine höhere Spannung als fünfhundert Volts besitzen.

Der Unterschied der Stromstärken in den Hin- und Rückleitungen für die Starkströme darf nur ein geringer sein.

Die Rückleitungsdrähte sind so zu legen, daß durch den Strom keine Gefahr für Menschen oder Tiere entstehen kann.

5.

Die Bahnleitung ist in einer Höhe von mindestens sechs Metern über der Erde anzubringen, ausgenommen an Stellen, wo wegen einer Brücke oder eines Tunnels diese Höhe nicht zu erreichen ist.

Überall wo die Drähte der oberirdischen Reichs-Telegraphen- und Fernspregleitungen oder der Bremischen Staatsleitungen über dem blanken Leiter der Straßenbahn liegen, sind Vorkehrungen zu treffen, welche eine Berührung derselben mit diesem Leiter auch im Falle von Drahtbrüchen ausschließen. Von den Auslegern, Pfosten sowie den zum Aufhängen benutzten Stahldrähten sind die blanken Kupferleitungen auf das sorgfältigste zu isolieren.

6.

Die zur Rückleitung der Starkströme zu verwendenden unterirdischen Kabel müssen thunlichst entfernt von unterirdischen Reichs- oder Staats-Telegraphen- oder Fernsprechkabeln verlegt werden. Sofern Kreuzungen unterirdischer Anlagen für Starkströme mit solchen für Schwachströme oder streckenweise ein paralleler Verlauf der beiderseitigen Anlagen senkrecht untereinander nicht zu vermeiden sein sollte, sind die Anlagen für die Starkströme mindestens 40 cm oberhalb der Schwachstromkabel herzustellen.

Die unter den Gleisen der Straßenbahn und in einer Entfernung von einem Meter eingelegten oder demnächst einzulegenden unterirdischen Reichs- oder Staats-Telegraphen- u. Kabel sind auf Kosten der Gesellschaft mit genügend starken eisernen Röhren zu umkleiden. Die Arbeit wird bei den Reichskabeln durch die Reichstelegraphen-Verwaltung ausgeführt. Die Röhren müssen an den Kreuzungsstellen mindestens zwei Meter und an Näherungstrecken mindestens zehn Meter über die Schnittpunkte — Endpunkte — der Näherungstrecken hinausragen. Die Entscheidung über das in dieser Richtung Erforderliche erfolgt endgültig durch die kaiserliche Telegraphen-Verwaltung oder bei Staatskabeln durch die Polizeidirektion.

7.

Sollte es sich zu irgend einer Zeit herausstellen, daß die Leitungen der elektrischen Bahn unter, auf oder über dem öffentlichen Grunde Störungen im Betriebe der vorhandenen oder künftig zu legenden Reichs- oder Staats-Telegraphen- und Fernsprekleitungen veranlassen, so sind solche Störungen durch die Gesellschaft auf ihre Kosten, und zwar nötigenfalls durch Verlegung der betreffenden Telegraphen- u. Leitungen zu beseitigen.

Die betreffenden Arbeiten sind auf erfolgte Anzeige sofort vorzunehmen, und muß der Betrieb der Bahn auf Erfordern der Aufsichtsbehörde nötigenfalls bis zur Beseitigung der Störungen eingestellt werden.

8.

Die kaiserliche Telegraphen-Verwaltung und die bremischen Behörden sind berechtigt, jederzeit auf den von der Bahn berührten Straßenstrecken Verlegungen, Ausbesserungen und sonstige Arbeiten an vorhandenen wie neu einzulegenden Lichtleitungen, an Kanälen, Straßenpflaster, Gasleitungen u. s. w. vorzunehmen, ohne Rücksicht darauf, ob und wie lange dadurch der Betrieb der Bahn unterbrochen wird.

9.

Die Gesellschaft hat unbeschadet der Bestimmungen in § 5, 6 und 7 alle Kosten zu tragen, welche

- a. durch die seitens der Reichstelegraphenverwaltung oder des Staats zu treffenden Maßnahmen behufs Verhütung und Beseitigung störender Einflüsse u. der Starkströme auf die Reichs- oder Staats-telegraphen- oder Fernsprechanlagen entstehen,
- b. dadurch erwachsen, daß infolge der Herstellung, der Unterhaltung oder des Betriebes der elektrischen Straßenbahn Verlegungen der oberirdischen Reichs- und Staats-telegraphen- oder Fernsprechanlagen oder Änderungen, Aufgrabungen u. an den unterirdischen Kabeln der Reichstelegraphenverwaltung oder des Staats vorgenommen werden müssen.

10.

In allen Straßen, wo es die Aufsichtsbehörde als notwendig erachtet, sind in Abständen von 250—300 m Bahnstrecke geeignete, unter Verschuß zu haltende, bequem zugängliche und leicht zu handhabende Ausschalter anzubringen, mittels deren jeder beliebige Teil der Bahnstrecke aus der Leitung ausgeschaltet werden kann. In betreff der Form dieser Ausschalter und der Art und Weise, in welcher sie anzubringen sind, entscheidet das Ermessen der Aufsichtsbehörde.

11.

In den Wagen sind die elektrischen Motoren derart unterzubringen, daß während der Fahrt und selbst bei plötzlichem Anhalten und Anfahren die Fahrgäste nicht durch Erschütterungen der Wagen belästigt werden.

12.

Jeder Wagen ist mit einer wirksamen Blitzschutzvorrichtung auszurüsten.

13.

Jeder Wagen muß versehen sein: 1. mit einer bequemen Handhabe zur Umschaltung des Stromes, welche am Plage des Wagenführers jederzeit gehandhabt werden kann und ausreicht, um jeden Wagen und Zug auf einer Entfernung von 10 m aus der zugelassenen größten Geschwindigkeit zum Stehen zu bringen; 2. mit einer mit gleicher Stärke wirkenden mechanischen Bremsvorrichtung, welche gleichzeitig auf alle 4 Räder des Wagens wirkt und von beiden Perrons aus jederzeit gehandhabt werden kann.

14.

Die Leitung des elektrischen Stromes zu und in den Wagen ist gegen das Berühren Unbefugter auf das Sorgfältigste zu sichern.

15.

In betreff des Betriebes sind folgende Vorschriften zu beachten:

a. Als Wagenführer, Kontrolleure und Schaffner dürfen nur solche Personen beschäftigt werden, welche die polizeiliche Erlaubnis hierzu erhalten haben.

Der betreffende Fahrchein wird nur solchen Personen erteilt, welche außer der Erfüllung sonstiger allgemeiner Anforderungen namentlich auch die Fertigkeit in der Handhabung der an den Wagen befindlichen, zur Umschaltung des elektrischen Stromes dienenden Vorrichtung der Polizeidirektion nachgewiesen haben.

b. Jeder Personenwagen ist mindestens mit einem Manne zur Bedienung der motorischen Einrichtungen und Bremsen und einem zweiten Manne zur Bedienung der Fahrgäste zu besetzen.

Fahren zwei Personenwagen zusammengekuppelt, so genügt die Besetzung des zweiten Wagens mit einem Schaffner in dem Falle, daß die elektrischen Motoren beider Wagen derart mit einander verbunden sind, daß beide gleichzeitig von dem Führer des ersten Wagens mit voller Wirksamkeit gehandhabt werden können.

c. Der mit der Handhabung der elektrischen Einrichtungen, der mechanischen Bremsen und der Signalglocke an den Wagen betraute Bedienstete darf während der Fahrt den ihm angewiesenen Platz nicht verlassen.

d. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt der Regel nach 9 km in der Stunde. Diese Geschwindigkeit darf nur in dem Falle, und zwar bis zu einer äußersten Höhe von 12 km, überschritten werden, daß die Fahrstraße vor dem Wagen sich auf eine Entfernung von mindestens 150 m übersehen läßt und sich frei von Fuhrwerken und Reitern befindet.

Die Wagensgeschwindigkeit muß sich genau reguliren lassen. Der Polizeidirektion bleibt vorbehalten, die Fahrgeschwindigkeit noch weiter zu verkürzen, wenn die öffentliche Sicherheit des Verkehrs es erfordern sollte.

e. Wegen einer ausreichenden Beleuchtung der Straßenstrecke von Schwachhausen nach Horn während der Betriebszeit bleiben Bestimmungen vorbehalten.

16.

Der Betrieb darf erst eröffnet werden, nachdem die Polizeidirektion nach stattgefundener Probefahrt die Erlaubnis erteilt hat.

17.

Dem Kommando der Feuerwehr ist eine demnächst noch näher zu bestimmende Anzahl Drahtseerem zum Zerschneiden der Leitungsdrähte und eine ebenfalls näher zu bestimmende Anzahl von Gummihandschuhen zu liefern. Dies Material ist nach Anweisung der Aufsichtsbehörde fortlaufend auf Kosten der Gesellschaft zu ergänzen.

Für das mit Revision der Telegraphen zc. beauftragte Personal der Feuerwehr sind dem Kommando der Feuerwehr zur Benutzung in dienstlichen Angelegenheiten neun Freikarten zu liefern.

18.

Sollten durch den elektrischen Betrieb Personen an Leben oder Gesundheit geschädigt werden, sollte durch denselben die Sicherheit von Sachen gefährdet werden, oder sollte der öffentliche Verkehr durch den Betrieb wesentliche Störungen erleiden, oder sollte endlich die Gesellschaft den vorstehenden Bedingungen in einer nach dem Ermessen der Behörde wesentlichen Beziehung nicht nachkommen, so kann die Polizeibehörde den elektrischen Betrieb zeitweilig und unter Umständen gänzlich untersagen.

19.

Gegen Bescheide der Aufsichtsbehörde ist unter Ausschluß des Rechtsweges die Beschwerde an den Senat zulässig, welcher letztere endgültig entscheidet.

Die Beschwerde ist bei Meldung des Verlustes innerhalb acht Tage nach Eröffnung der Zustellung des Bescheides bei der Aufsichtsbehörde schriftlich einzureichen.

16.

Der Bericht hat sich nicht nur auf die Verhandlungen der Kommission, sondern auch auf die Verhandlungen der Kommission selbst bezogen.

17.

Die Kommission der Kommission ist eine Kommission, die sich auf die Verhandlungen der Kommission bezieht. Die Kommission der Kommission ist eine Kommission, die sich auf die Verhandlungen der Kommission bezieht. Die Kommission der Kommission ist eine Kommission, die sich auf die Verhandlungen der Kommission bezieht.

18.

Die Kommission der Kommission ist eine Kommission, die sich auf die Verhandlungen der Kommission bezieht. Die Kommission der Kommission ist eine Kommission, die sich auf die Verhandlungen der Kommission bezieht. Die Kommission der Kommission ist eine Kommission, die sich auf die Verhandlungen der Kommission bezieht.

19.

Die Kommission der Kommission ist eine Kommission, die sich auf die Verhandlungen der Kommission bezieht. Die Kommission der Kommission ist eine Kommission, die sich auf die Verhandlungen der Kommission bezieht. Die Kommission der Kommission ist eine Kommission, die sich auf die Verhandlungen der Kommission bezieht.