

Mitteilung des Senats

vom 19. Juni 1891.

1. Areal an der Weserbahn.

Im Schlußprotokoll zu dem Vertrage, betreffend den Übergang der Bremischen Eisenbahnen auf den Preussischen Staat vom 30. November 1883 (Verhdlg. 1883 S. 388) ist unter 4) die nachstehende Bestimmung enthalten:

„Zu den an Preußen mit abzutretenden Dispositionsländereien gehört eine Restfläche des für Anlage der Weserbahn erworbenen Terrains südöstlich dieser Bahn zwischen der Düsternstraße und der Contrescarpe. Sofern dieses Terrain nicht zu den Zwecken des Bahnhofsumbaues Verwendung findet, soll der freien Hansestadt Bremen das Recht zustehen, dasselbe zum Gesamtpreise von M. 130 000 — beziehungsweise, wenn nur eine teilweise Rückgewähr erfolgen kann, zu einem nach dem Flächenverhältnis zu berechnenden Teilpreise — käuflich zurückzuerwerben. Dieses Recht erlischt, wenn nicht innerhalb Jahresfrist nach beendetem Bahnhofsumbau davon Gebrauch gemacht wird.“

Wie dem Senate von seinem Kommissar in Eisenbahnsachen berichtet wird, ist die Frage, ob es im bremischen Interesse sich empfehle, von dem vorstehend vereinbarten Rechte Gebrauch zu machen, schon seit längerer Zeit von den beteiligten Behörden, insbesondere der Baudeputation, eingehend geprüft worden und geht das Ergebnis der Beratungen dahin, daß es zweckmäßig sei, die zwischen der Contrescarpe und dem Doventhorssteinweg belegene, im beifolgenden Lageplan rot umrandete Fläche zurückzukaufen, dagegen auf die zwischen dem Doventhorssteinweg und der Düsternstraße verbliebene grau umrandete Restfläche, weil dieselbe zu sehr hinter den Häusern der angrenzenden Straßen liegt und daher für den Staat keinen besonderen Wert hat, zu verzichten. Für das erstere Grundstück, dessen Flächeninhalt 68 a 41 qm beträgt, berechnet sich der Preis nach dem festgestellten Gesamtpreis von M. 130 000 für das ganze dabei in Betracht kommende Areal von 149,01 a auf M. 59 682,57, also für das qm auf nur M. 8,72; abgesehen von diesem für die dortige Gegend sehr niedrigen Preise ist der Erwerb des Grundstücks für den Staat aber besonders deshalb geradezu notwendig, weil ohne den Besitz desselben eine spätere günstige Verwertung des Areals des Doventhors-Friedhofes kaum möglich ist. Bei dem Preise ist zu berücksichtigen, daß das Areal nicht ohne weiteres für die Errichtung von Bauwerken geeignet ist; es muß vielmehr, um es für diesen Zweck benutzbar zu machen, am Fuße des Bahndammes eine etwa 9 m breite Straße angelegt werden. Diese erfordert außer einem von der Bahnverwaltung für die Straßenanlage zur Verfügung zu stellenden Schutzstreifen ca. 2125 qm Grundfläche und an Baukosten ca. M. 20 000. Darnach würden sich die für Bauzwecke verbleibenden ca. 4716 qm auf insgesamt ca. M. 79 700 stellen, oder auf M. 16,90 für das qm. Dieser Preis ist als Baugrund an einer fertigen Straße für die dortige Gegend als niedrig zu betrachten. Allerdings ist das für Bauzwecke verbleibende Areal für die Bebauung in vorhandener Form nicht günstig, durch Austausch mit den Besitzern der benachbarten Grundstücke an der Contrescarpe und am Doventhorssteinweg und durch Hinzuziehung eines kleinen Teiles des Doventhors-Friedhofes werden sich aber leicht recht günstige Verhältnisse schaffen lassen.

Andererseits ist zu berücksichtigen, daß das Areal für die während des Umbaues der Weserbahn erforderliche provisorische Verlegung der Bahn teilweise hat aufgehört werden müssen und daß für die Wiederbeseitigung dieser Anschüttung und die Wiederherstellung der früher dort vorhandenen Humusschicht nach Berechnung der Bauleitung ca. M. 11 000 aufzuwenden sein werden, wenn das Areal Preußen

verbleiben sollte, während, wenn der Rückkauf erfolgt, die vorhandene Aufschüttung daselbst verbleiben kann und nur eingeebnet zu werden braucht, wofür im ganzen etwa M. 2000 veranschlagt sind, so daß an Räumungskosten M. 9000 gespart werden können. Bringt man diese Summe von den Rückkaufskosten in Abzug, so stellt sich das qm auf nur M. 7,41 oder unter Berücksichtigung der Straßenkosten auf M. 14,99.

Aus diesen Erwägungen ist vorbehaltlich höherer Genehmigung der beifolgende Vertrag mit der Königlich Preussischen Eisenbahnverwaltung abgeschlossen worden. Die Bestimmungen desselben werden im übrigen keiner besonderen Begründung bedürfen, nur ist zu § 6 zu bemerken, daß der daselbst erwähnte Fußweg durch die Anlage der im Plan angegebenen Nicolaistraße überflüssig geworden ist und der bremische Staat daher kein Interesse hat, daß die beim Bahnhofsumbau teilweise abgeschnittene Verbindung mit der Düsternstraße wieder hergestellt wird. Da die Eisenbahnverwaltung Anliegerin des Weges ist, würde sie die Beibehaltung desselben verlangen können, dann aber auch verpflichtet sein, die Verbindung mit der Düsternstraße wieder herzustellen. Durch die in § 6 vorgesehene Bestimmung erhält Bremen die freie Verfügung über diese Fläche, für welche der Deputation zur Verwaltung der öffentlichen Grundstücke bereits ein Kaufgebot gemacht ist. Diese wird darüber besonders berichten.

Die Baudeputation und die ebenfalls befragte Deputation zur Verwaltung der öffentlichen Grundstücke befürworten die Genehmigung des Vertrags. Indem der Senat demselben zustimmt, ersucht er die Bürgerschaft, auch ihrerseits die vorbehaltene Genehmigung zu erteilen, und die darnach erforderliche Kaufsumme von M. 59 682,57 auf das diesjährige Separatbudget für außerordentliche Verwendungen zu bewilligen, indem er bemerkt, daß die Finanzdeputation nichts dagegen zu erinnern findet.

Für die Verwertung des Areals wird zunächst die Deputation zur Verwaltung der öffentlichen Grundstücke Sorge zu tragen und den Umständen nach darüber zu berichten haben.

Anlage.

Vertrag.

Zwischen der Königlich Preussischen Eisenbahnverwaltung, vertreten durch das Eisenbahnbetriebsamt zu Bremen, und der freien Hansestadt Bremen, vertreten durch den Kommissar des Senats in Eisenbahnangelegenheiten, ist vorbehaltlich höherer Genehmigung der nachstehende Vertrag abgeschlossen worden.

§ 1.

Von der unter 4 in dem Schlußprotokoll zu dem Vertrage vom 30. November 1883, betreffend den Übergang der bremischen Eisenbahnen auf den preussischen Staat, vorgesehenen Terrainfläche erhält der bremische Staat das freie Eigentum an der im anliegenden Plane rot umränderten Fläche von 68,41 ar Größe.

§ 2.

Die in vorbenanntem Schlußprotokoll vorgesehene Fläche, wofür der Gesamtpreis von M. 130 000 festgesetzt worden ist, beträgt nach dem bremischen Kataster 149,01 ar, der von Bremen für den Wiedererwerb zu zahlende Preis beträgt demnach $\frac{130\,000}{149,01} \cdot 68,41 = \text{M. } 59\,682,57$, geschrieben: Neunundfünfzigtausendsechshundertzweiundachtzig Mark 57 Pfg.

§ 3.

Abgrabungen dürfen im allgemeinen auf dem an Bremen abzutretenden Grundstücke bis an die als Grenzlinie festgesetzte äußere Kante des am Fuße des Bahndammes liegenden und im Eigentum der Eisenbahnverwaltung verbleibenden Schutzstreifens vorgenommen werden. Der letztere ist dann, falls die Böschung der

Abgrabung steiler als $1\frac{1}{2}$ -fach werden soll, seitens des bremischen Staates oder dessen Rechtsnachfolger nach Angabe der Eisenbahnverwaltung durch Futtermauern so zu stützen, daß die Standfestigkeit des Bahndammes nicht beeinträchtigt wird. Soll aber bremischerseits auf dem in Frage kommenden Grundstücke neben dem Bahndamme eine Straße angelegt werden, so darf zu derselben auch der Bahnschutzstreifen mit benutzt werden, jedoch mit der Maßgabe, daß durch Höherführung der im Falle einer Abgrabung erforderlichen Futtermauer bzw. durch Herstellung einer besonderen Futtermauer auf Kosten Bremens ein neues Bankett von 60 cm Breite geschaffen wird. Für diese Hergabe des Schutzstreifens wird die Eisenbahnverwaltung von allen ihr gesetzlich obliegenden Beiträgen zu den Kosten für Unterhaltung und Erneuerung der Straße sowie von der Pflicht der Reinigung der letzteren befreit, so lange das Eisenbahndammbereich in der jetzigen Weise benutzt wird.

§ 4.

Die Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet, längs der Dammböschungen Einfriedigungen, sei es durch Anpflanzung von Hecken oder durch Anlage von Gittern, herzustellen und zu unterhalten; werden jedoch von Bremen oder dessen Rechtsnachfolger Änderungen durch Ausführungen auf dem demselben abgetretenen Areal erforderlich, so hat der bremische Staat, bzw. dessen Nachfolger im Besitz die dadurch entstehenden Kosten zu ersetzen.

§ 5.

Die Übertragung des Areals an den bremischen Staat erfolgt sofort, nachdem beiderseits die vorbehaltene höhere Genehmigung erfolgt ist, auf gemeinschaftliche Kosten. Die Übertragung dieses Grundstücks an Bremen erfolgt steuer- und lastenfrei bei Gelegenheit der endgültigen Festsetzung der Grenzen des an die Eisenbahnverwaltung übergegangenen früheren bremischen Landes.

§ 6.

Bezüglich des früher von der Michaelisstraße nach der Düsternstraße führenden Fußweges erklären die Vertragsschließenden sich mit der vollständigen Aufhebung beiderseits einverstanden. Bremen erhält das unbeschränkte Verfügungsrecht über die Strecke a b der anliegenden Zeichnung, während die Strecke b c in das unbeschränkte Eigentum der Eisenbahnverwaltung übergeht.

Bremen, den 21. April 1891.

Der Kommissar des Senats in
Eisenbahnangelegenheiten:
(gez.) **Marcus.**

Bremen, den 5. April 1891.

Königliches Eisenbahn-
betriebsamt:
(gez.) **Senftleben.**

2. Verkauf einer Parzelle neben der Michaelisstraße.

Im Anschlusse an seine Mitteilung vom heutigen Tage, betreffend das Areal an der Weserbahn, teilt der Senat der Bürgerschaft hierneben einen Bericht der Deputation zur Verwaltung der öffentlichen Grundstücke, den Verkauf einer Parzelle neben der Michaelisstraße betreffend, zu ihrer Beschlußnahme mit, indem er sich seine Erklärung vorbehält.

Bericht.

Unter Bezugnahme auf den mit der Königlich Preussischen Eisenbahnverwaltung abgeschlossenen Vertrag vom 5./21. April d. J., das Areal an der Weserbahn betreffend, beehrt sich die Deputation zur Verwaltung der öffentlichen Grundstücke zu berichten, daß ihr für den Fall der höheren Genehmigung dieses Vertrages für die in § 6 desselben erwähnte Fußwegstrecke von dem Anlieger Friedrich Heinrich

Anlage.

Wilhelm Holsing ein Kaufgebot von M. 10 für das Quadratmeter gemacht ist. Da die Parzelle, im anliegenden Plan grün kolorirt a b, — dieselbe hat einen Flächeninhalt von circa 145 qm — nach der Aufhebung des Fußwegs für den Staat einen besonderen Wert nicht hat, ist dieser Preis, also M. 1450, nach gutachtlicher Äußerung des Direktor Lindmeyer als angemessen zu bezeichnen.

Die Deputation empfiehlt daher den Verkauf und beantragt, sie zum Abschlusse des Vertrages demgemäß zu ermächtigen, indem sie bemerkt, daß betreffs des Flächeninhalts genaue Aufmessung des Katasteramts vorbehalten ist und daß die Kosten des Verkaufs unter Erlaß der Staatsabgabe gemeinschaftlich von beiden Teilen je zur Hälfte zu tragen sind.

(gez.) J. Seltrichs, Dr. (gez.) Rahmann.

3. Zulassung der Gasthofbediensteten zu den Bahnsteigen.

Dem am 29. April d. J. von der Bürgerschaft geäußerten Wunsche entsprechend hat der Senat die Polizeidirektion mit einem Berichte darüber beauftragt, ob es sich empfehle, daß den Bediensteten der Gasthöfe gestattet werde, bei abgehenden Zügen das Handgepäck auf den Bahnsteig und ins Coupé zu bringen. Da die in Frage gestellte Angelegenheit nach dem Bahnpolizeireglement nicht ohne Zustimmung des Königlichen Eisenbahnbetriebsamts geordnet werden kann, hat sich die Polizeidirektion, wie sie dem Senate berichtet, mit der genannten Königlich Preussischen Behörde in Verbindung gesetzt. Die Antwort derselben auf die an sie gelangte Anfrage wird hierneben mitgeteilt. Die Polizeidirektion hat sich den Ausführungen des Königlichen Betriebsamts angeschlossen und dabei bemerkt: wenn der unverhältnismäßig großen Anzahl der hiesigen Gasthofbediensteten bei der Abfahrt von Zügen freier Zutritt zu den Bahnsteigen zugestanden werde würde, ließe sich auch nach ihrer auf frühere Erfahrungen gegründeten Ansicht namentlich bei der Enge der hiesigen Bahnsteige keine Sicherheit gegen Unordnungen und gegen Belästigung ankommender Passagiere schaffen. Es empfehle sich deshalb, die bestehenden Vorschriften aufrecht zu erhalten, obwohl die durch dieselben bedingten kleinen Unbequemlichkeiten nicht in Abrede zu stellen seien.

Der Senat glaubt, daß bei dieser Sachlage weitere Schritte in der von der Bürgerschaft angedeuteten Richtung unterlassen werden müssen.

Anlage. Königliches Eisenbahn-Betriebs-Amt.

Bremen, den 1. Juni 1891.

Auf das geehrte Schreiben vom 21. d. M. Nr. 4048 erwidern wir unter Rückgabe der Anlagen desselben ergebenst, daß wir die Frage der Zulassung der Gasthof-Bediensteten zu den Bahnsteigen des hiesigen Bahnhofes zu wiederholten malen in wohlwollende Erwägung gezogen haben, daß es sich aber bei der Lage der hiesigen Verhältnisse stets als durchaus unthunlich erwiesen hat, den Wünschen der Gasthofbesitzer zu entsprechen. Auch die Zulassung der Bediensteten lediglich zu den abfahrenden Zügen erschien nicht angängig, weil in jedem der beiden Hauptbahnsteige meistens fast gleichzeitig mit der Abfahrt eines Zuges in der einen Richtung ein anderer, häufig stark mit Auswanderern besetzter Zug aus der anderen Richtung einläuft, und dabei sowohl eine wirkliche Kontrolle der zu dem Bahnsteige zugelassenen Bediensteten ohne wesentliche Vermehrung der polizeilichen Aufsicht unmöglich wäre, als auch bei der unverhältnismäßig großen Zahl der ersteren die Reisenden in ihren Bewegungen auf dem Bahnsteige oder beim Verlassen desselben in durchaus unzulässiger Weise behindert und endlich die eisenbahndienstliche Abfertigung der Züge resp. der Reisenden erheblich gestört und erschwert werden würden.

Die angefochtene Maßregel kann aber auch als eine ungewöhnliche nicht bezeichnet werden, da sie in ähnlicher oder noch schärferer Weise bei vielen der größeren Bahnhöfe, wie in Köln, Berlin, Breslau u. s. w. getroffen ist, obwohl dort nicht annähernd so viel Hotel- und Gastwirtschaftbedienstete vorhanden sind, als gerade hierorts, wo die Hotelbesitzer und Gastwirte durch die Auswanderungsverhältnisse genötigt werden, ein zahlreiches Personal (100 Köpfe) verschiedener Nationalität zur Bedienung der Aus- und Einwanderer bei deren Ankunft resp. Abreise zu halten. Trotzdem sind wir bezüglich der Station Bremen noch weniger streng vorgegangen, als dies auf den oben erwähnten Stationen geschieht; so ist beispielsweise den Bediensteten in Köln und Berlin das Betreten der Bahnhöfe unter allen Umständen, auch wenn sie das Gepäck der abgehenden Reisenden tragen, untersagt, während sie hier das Gepäck bis an die Gepäckabfertigungsstelle in der Eintrittshalle des Empfangsgebäudes bringen dürfen. Da von dieser Stelle bis an den Zug nur noch „kleine, leicht tragbare Gegenstände“, wie sie nach § 27 des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands in den Personenwagen mitgeführt werden dürfen, zu befördern sind, so kann — auch abgesehen davon, daß stets eine genügende Anzahl von Kofferträgern am Platze ist und die Gebühr für den Transport des Handgepäcks von den Fuhrwerken resp. der Vorhalle bis zu den Bahnsteigen nur 15 Pf. beträgt — eine wesentliche Belästigung der Reisenden durch die fragliche Maßregel nicht entstehen, zumal wenn die Gastwirte es nicht unterlassen, erstere rechtzeitig von den hiesigen bahnpolizeilichen Vorschriften in Kenntnis zu setzen.

Wir möchten endlich nicht unerwähnt lassen, daß wir die Zahl der Eisenbahngepäckträger im Laufe der letzten Jahre um ca. 70 % vermehrt haben, damit die Bedienung der Reisenden zu jeder Zeit gesichert erscheint.

Wir sind hiernach auch gegenwärtig nicht in der Lage, eine Änderung der bestehenden Bestimmung innerhalb der unserer Polizeiaufsicht unterstehenden örtlichen Grenzen zu concediren, wir glauben aber auch, daß die Bremische Staatspolizei, wenn sie die Ein- und Auswanderer vor Übervorteilung und Belästigung schützen und die Reiseroute via Bremen nicht in Mißcredit kommen lassen will, ein mindestens gleiches, wenn nicht sogar höheres Interesse daran hat, die bestehende Polizeiverordnung streng aufrecht zu erhalten, anderenfalls die Beamten des Nachweisbureaus und die Schutzleute ihres Amtes mit Erfolg nicht würden walten können.

Unsere Auffassung der vorliegenden Frage ist übrigens auf Grund von Beschwerden bereits in höheren Instanzen Gegenstand der Erörterung gewesen, indeß auch dort durchaus gebilligt worden.

(gez.) **Senftleben.**

An die Polizei-Direktion hier.

4. Erbauung des Speichers V im Freibezirk.

Die Deputation für den Zollanschluß hat einen Bericht betreffend die Erbauung des Speichers V im Freibezirk übergeben, welchen der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerchaft hierneben zur Beschlußnahme zugehen läßt.

Bericht.

Durch Beschluß des Senats und der Bürgerchaft vom 6./14. März 1885 (Verhdln. S. 109 und 197) ist die Deputation für den Zollanschluß, während im übrigen der von ihr vorgelegte Generalplan genehmigt und die für die Ausführung desselben veranschlagten Kosten vorbehaltlos bewilligt wurden, hinsichtlich der Herstellung von Speichern im Freibezirk verpflichtet worden, bevor sie zur Verwendung der in dem Kostenanschlage für diese Bauten ausgeworfenen Gelder im Betrage von M. 8 734 600 schreite, eine Beschlußfassung von Senat und Bürgerchaft herbeizuführen. Demgemäß hat die Deputation zuerst im April 1887 die Ermächtigung zur Erbauung zweier Speicher für allgemeine Zwecke (II und IV) und eines Weinspeichers (III) nachgesucht und erhalten (Verhdln. S. 159 ff. und S. 203).

Anlage.

Ferner hat die Deputation im Februar 1888 die Erbauung eines Speichers zur Lagerung von Taback (I) mit 12 Abteilungen und eines weiteren Weinspeichers (IIIa) beantragt und auch hierzu die Ermächtigung erhalten (Verhdlgn. 1888, S. 22 und 51). Endlich ist auf Antrag der Deputation im November 1888 beschlossen worden, den Speicher I um 4 Abteilungen (13—16) zu vergrößern (Verhdlgn. 1888, S. 616 und 620). Diese sämtlichen Speicher, welche einen Gesamtkostenaufwand von rund $3\frac{1}{4}$ Millionen Mark erfordert haben, sind inzwischen vollendet und in Gebrauch genommen. Die Verzinsung des Baukapitals erfolgt seitens der Lagerhausgesellschaft in Gemäßheit des mit derselben abgeschlossenen Vertrages.

Seitens der Handelskammer ist nun vor kurzem eine Eingabe an die Deputation gerichtet worden, in welcher nachdrücklich geltend gemacht wird, daß die vorhandenen Einrichtungen des Freibeizirks nicht mehr den Anforderungen des in letzter Zeit so erfreulich gewachsenen Schiffsverkehrs an der Stadt genügen und eine prompte Abfertigung der Schiffe und Behandlung der angebrachten Waren nicht mehr zuließen, auch das zur Ersparung von Transport- und Zollbewachungskosten stets dringender auftretende Bedürfnis nach Lagerraum im Freibeizirk durch die vorhandenen Speicherräume nicht mehr befriedigt werden könne. Demgemäß hat die Handelskammer, abgesehen von der Erbauung zweier weiterer Schuppen, deren Bau die Deputation bereits inzwischen beschlossen hat, die Errichtung eines neuen Speichers mit zwölf Abteilungen in Anregung gebracht. Die seitens der Deputation zur gutachtlichen Äußerung über diese Anregung aufgeforderte Lagerhausgesellschaft hat erklärt, daß sie angesichts der stets wachsenden Nachfrage sowohl nach ganzen Speicherabteilungen, als auch nach Einzelräumen, und bei dem eingetretenen Mangel an Platz zur Unterbringung derjenigen Lagergüter, welche in Stückmiete bei ihr angemeldet worden seien, die Notwendigkeit einer solchen Erweiterung nur bestätigen könne. Sie habe sich bereits, um den dringendsten Anforderungen wegen Unterbringung von angemeldeten Gütern gerecht werden zu können, in letzter Zeit genötigt gesehen, Lagerräume in der Stadt in größerem Umfange zu mieten, wodurch indeß erhebliche Kosten für den Transport der Waren entstanden. Von den beiden für allgemeine Lagerzwecke erbauten Speichern Nr. II und IV seien zur Zeit für ihre Zwecke nur noch 36 Einzelräume gleich rund 7 Speicherabteilungen von 20 vorhandenen verfügbar, deren Abgabe an Einzelmietern sie bislang in Rücksicht auf den für Stücklagerung unbedingt erforderlichen Platz habe ablehnen müssen. Da nun der Lagerscheinverkehr im letzten Jahre erheblich zugenommen habe und wie der gesamte Speichereibetrieb mit wachsendem Allgemeinverkehr voraussichtlich weiterhin zunehmen werde, so sei sie der Ansicht, daß für gedachte Zwecke weitere 6—8 Abteilungen voll ausgenutzt, und daß die verbleibenden Abteilungen teils in Einzelräumen, teils in ganzen Abteilungen sehr bald nach Fertigstellung des Baues in Anspruch genommen sein würden. Sie bitte deshalb den Bau eines weiteren Speichers für allgemeine Lagerzwecke höheren Ortes zu beantragen.

Die Deputation ist der Ansicht, daß dem in dieser Weise bezeugten Bedürfnis nach einer Vermehrung der Lagerräume im Freibeizirk Rechnung getragen werden muß. Sie hat demnach zunächst ein allgemeines Programm für den zu beantragenden Neubau aufstellen lassen, in der gleichen Weise, wie dies bei ihren früheren Anträgen auf Errichtung von Speichern in den Jahren 1887 und 1888 geschehen ist.

Nach diesem von dem Bauinspektor Clausen in Gemeinschaft mit dem Direktor der Lagerhausgesellschaft Hoernecke aufgestelltem Programm, mit welchem sich der Oberbaudirektor Franzius einverstanden erklärt hat, erhält der Speicher zwölf Abteilungen von durchschnittlich je 29 m Tiefe und 13,50 m Breite im Lichten, sowie 359 qm nutzbare Grundfläche. Für die Grundriß- und allgemeine Anordnung sollen die Abteilungen 13—16 des Speichers I mit folgenden Abänderungen maßgebend sein:

- 1) Die Abteilungen 1 bis 4 und 9 bis 12 erhalten je 6 Geschosse (Keller,

Unterraum, 3 Böden und Dachboden), während die Abteilungen 5 bis 8 in 7 Geschossen (Keller, Unterraum, 4 Böden und Dachboden) zur Ausführung gelangen.

2) Die Unterkellerung der Kellervorbauten an der Vorderseite und der Ladebühnen an der Rückseite kommt in Fortfall.

3) Die Geschosshöhe des Unterraums wird von 4,38 m auf 3,60 m, die der Böden von 3,38 m auf 3,10 m verringert.

4) Die hydraulischen Winden an der Rückseite werden durch zum Absegen dienende Handwinden ersetzt.

5) An Stelle der nach der bisherigen Anordnung erforderlichen 6 festen Krähne zwischen Speicher und Schuppen werden zunächst 2 fahrbare hydraulische Krähne errichtet.

Die Lage des Speichers ergibt sich aus dem beigelegten Lageplan, in welchem der Speicher V blau schraffirt ist.

Die Kosten sind unter Zugrundelegung der wirklichen Kosten für die Abteilungen 13 bis 16 des Speichers I, welche letztere M. 423 000 (einschließlich der elektrischen Beleuchtung, der Winden und der Fahrstühle) betragen haben, sowie unter Berücksichtigung der inzwischen eingetretenen Preissteigerung einerseits und der durch die im Programm vorgeschlagenen Änderungen eintretenden Ersparnisse andererseits auf M. 1 300 000 veranschlagt. Die Verzinsung der Baukosten hat die Lagerhausgesellschaft vertragsgemäß zu übernehmen.

Die Deputation beantragt:

sie zur Erbauung des vorstehend näher beschriebenen Speichers mit der Befugnis, etwa bei der genaueren Projektirung sich als notwendig oder zweckmäßig herausstellende Modifikationen vorzunehmen, unter Bewilligung des dafür veranschlagten Kostenbetrages zu ermächtigen.

Bremen, den 18. Juni 1891.

Die Deputation für den Zollanschluß.

(gez.) **Barthansen.** (gez.) **Ehr. Papendiek.**

5. Witwenanstalt für bürgerliche Beamte.

Dem Senate ist von seinen Kommissaren bei der Deputation wegen der Beamtengehälter berichtet, daß von ihnen alsbald nach Erledigung der die Beamtengehälter betreffenden Vorlage die bezüglich der Pensionen für Witwen und Waisen der Beamten vom Senate und der Bürgerschaft gewünschte Prüfung (vergl. Beschlüsse vom 10. und 12. Dezember 1890, Verhdlg. S. 474) vorgenommen sei und zur Ausarbeitung eines neuen Gesetzentwurfes geführt habe, welcher zwar nach Beratung durch die Deputation in kurzem an Senat und Bürgerschaft gelangen werde, im Laufe dieses Monats aber nicht mehr zur verfassungsmäßigen Beschlußfassung werde gebracht werden können.

Die Bürgerschaft hat am 10. Dezember 1890 beschlossen, daß bis zu anderweiter Regelung der Verhältnisse der Witwenanstalt alle fällig werdenden Einschüsse und Beiträge der Teilnehmer einstweilen von der Staatskasse zu leisten seien; der Senat ist diesem Beschlusse jedoch bisher nur mit der Beschränkung auf die am 1. Januar d. J. fällig gewordenen Einschüsse und Beiträge beigetreten. Er hat daher jetzt beschlossen, den Teilnehmern der Witwenanstalt (mit der im Beschlusse der Bürgerschaft v. J. bezeichneten Ausnahme) die am 1. Juli d. J. fällig werdenden Einschüsse und Beiträge zu stunden, und geht davon aus, daß das Einverständnis der Bürgerschaft hiermit schon durch jenen Beschluß ausgesprochen sei. Die Stundung der Zahlungen anstatt der Leistung derselben durch die Staatskasse hat lediglich den Zweck, der Generalkasse die Arbeit der Berechnung und Buchung der Einschüsse und Beiträge, die infolge der Neuregelung der Gehälter eine sehr erhebliche sein würde, zu ersparen. Wenn, wie zu erwarten, Senat und Bürgerschaft demnächst beschließen werden, daß die Verpflichtung der Teilnehmer der Witwenanstalt zur Zahlung von Einschüssen und Beiträgen von Anfang d. J. an wegfallen soll, so würde jene Arbeit eine überflüssige gewesen sein.

