

gestellt wurden und werden. Allerdings ist zur Unterstützung des Antrages auf eine Erhöhung des Zuschusses angeführt worden, daß für communale Zwecke überhaupt die Belastung der Bremerhavener Gemeindefasse außerordentlich hoch sei und eine fernere Steigerung kaum zulasse. Schon jetzt werde es erforderlich sein, die Eigenthümer mit $2\frac{1}{2}$ per mille vom Grundsteuerwerth, die Miether mit 10 Procent vom Miethwerthe zu den Gemeindesteuern heranzuziehen. Allein auch diese Ziffern sind nicht geeignet, die Nothwendigkeit oder auch nur Zulässigkeit einer höheren Subvention zu begründen. Die Steuerlast, welche durch jene Zahlen ausgedrückt wird, ist gewiß eine erhebliche; aber sie ist nicht schwerer als in vielen anderen städtischen Gemeinden und geringer als in manchen, namentlich z. B. als in der Stadt Bremen selbst, wo die Communalsteuern einschließlich der Beiträge für das Armeninstitut und der Steuer für die Wasserkunst, etwa 1,600,000 Mark betragen werden, während sie nach dem für Bremerhaven in Aussicht genommenen Maßstabe von resp. $2\frac{1}{2}$ per mille und 10 Procent des Grund- und des Miethwerthes nur ungefähr 727,000 Mark aufbringen würden.

2. Prolongation des Armeninstituts.

Der Senat hat die Deputation wegen Revision der Gesetze des Armeninstituts zur Beschleunigung ihrer Arbeiten aufgefordert.

3. Hafenabgaben.

Indem der Senat den beifolgenden Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen der Bürgerschaft zur Erklärung mittheilt, genehmigt er seinerseits die in dem Berichte vorgeschlagenen Abänderungen der Häfentarife.

4. Umbau des Hauptbahnhofs.

Einen weiteren Bericht derselben Deputation wegen Anschaffung von Schienen und Schwellen für den Umbau des Hauptbahnhofs läßt der Senat, unter Vorbehalt seiner Erklärung, der Bürgerschaft zur Beschlussfassung hieneben zugehen.

Anlage I

zur Mittheilung des Senats
vom 10. Januar 1873.

Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, die Umrechnung der Hafenabgaben betreffend.

Nachdem das neue Schiffsvermessungsverfahren eingeführt worden ist, wurde es erforderlich, daß auch die Hafenabgaben in den Häfen des Deutschen Reichs nach dem neuen Schiffsmaaß geregelt werden. Das Reichskanzleramt forderte daher Anfang November die verschiedenen Seeuferstaaten auf, ihre getroffenen oder beabsichtigten Verfügungen demselben mitzutheilen. Dabei ergab sich, daß die Meinungen über die Grundlage der Abgaben von einander abwichen, und sowohl der einzelne Kubikmeter, als auch 10 Kubikmeter sowie endlich die Britische Registerton, zumal dieser in den deutschen Meßbriefen Erwähnung geschieht, gewünscht werde. Da aber allseitig zugleich der Wunsch ausgesprochen wurde, in allen deutschen Häfen eine gleiche Basis für die Schiffsabgaben eingeführt zu sehen, fand zu Berlin Ende December eine Berathung der Bevollmächtigten der Seestaaten statt, welche sich dahin schließlich geeinigt haben, daß die Tarife der Hafenabgaben auf Grundlage des Kubikmeters, und zwar des einfachen, anzunehmen seien, und dem Bedürfnisse einer Berechnung der Abgaben nach Britischen Registertons zweckmäßig durch Reductionstabellen zu entsprechen sei. Das Reichskanzleramt hat nun dieser Vereinbarung entsprechend zu unverzüglicher Einführung dieser Berechnungsweise aufgefordert und der Senat die Deputation veranlaßt, in Betreff der dadurch erforderlich werden- den Abrundungen zu berichten.

Indem sie diesem Auftrage nachkommt überreicht, die Deputation zur Erleichterung der Uebersichtlichkeit ein Exemplar des Gesetzes die Hafentarife betreffend vom 7. Juli 1872, auf welches sorgfältig eingetragen ist, wie sich für den Kubikmeter das bisherige Hafengeld berechnet, und wie sich in dem Tarife die Zahl der Lasten zu derjenigen der Kubikmeter verhält.

Da die Tariffätze per Kubikmeter sehr ungeeignete Brüche enthalten, werden dieselben abzurunden sein, und beantragt die Deputation, die nothwendigen Veränderungen der Tarife, wie folgt, genehmigen zu wollen, indem sie in Klammern die genaue Ausrechnung nach den seitherigen Tariffätzen beifügt.

Für Bremerhaven.

Hafengeld. Schiffe über 130 Kubikmeter
per Kubikmeter:

für einen Monat	(5,896 „)	auf 6 Pfennig
„ zwei Monate	(11,792 „)	„ 12 „
kleinere Schiffe für einen Monat	(4,715 „)	„ 5 „
„ für zwei Monate	(9,424 „)	„ 10 „
Liegegeld für jeden ferneren Monat	(1,179 „)	„ 1 „
Lastgeld	(3,538 „)	„ 3 1/2 „
Lastgeld am Geesteufer	(1,179 „)	„ 1 „
Kielholgeld	(4,717 „)	„ 5 „

Das Hafenlootsgeld würde zu erheben sein:

statt bis 60 Last (254,40 Kubikmeter)	nun bis 250 Kubm.
„ 60 bis 120 Last (254,40—508,80 Kubm.)	nun v. 250 „ 500 „
„ 120 „ 300 „ (580,80—1272, „)	„ 500 „ 1200 „
„ 300 „ 500 „ (1272, „—2120, „)	„ 1200 „ 2000 „
„ 500 „ 700 „ (2120, „—2968, „)	„ 2000 „ 3000 „
über 700 „ (2968)	„ 3000 „

Bootschülfe ebenso Kubikmeter statt Lasten.

Verlegen der Schiffe

bis 150 Last (636 Kubikmeter) künftig	600 Kubikmeter
150 bis 400 Last (636 bis 1696) künftig	600 bis 1600 „
über 400 Last (1696) künftig	1600 „

Lagergeld für Quadratruthe (21,834 □-M.) 20 □-Meter.

Für Benutzung der Scheers und des großen Krabhs

bleibt unverändert bis auf

„für Ausheben und Einsetzen von Schiffsmasten“	
statt bis 299 Last (1267,76 Kubikmeter)	1200 Kubikmeter
„ von 300 bis 499 Last (1272—2115,76)	1200 bis 2000 „
„ „ 500 Last und darüber (2129)	2000 „

Für den Sicherheitshafen.

Hafengeld in Winterlage.

a. für See-schiffe und Küstenfahrzeuge unter 20 Last (84,8 Kbm.)	85 Kbm.,
von 20 bis 40 Last (84,8—169,6 Kbm.)	85 Kbm. bis 170 Kbm.,
„ 40 „ 60 „ (169,6—254,4 „)	170 „ „ 250 „
„ 60 „ 80 „ (254,4—339,2 „)	250 „ „ 350 „
„ 80 „ 120 „ (339,2—508,8 „)	350 „ „ 500 „
„ 120 Last und darüber (508,8 Kbm.)	500 „
b. für Weserkähne bis 40 Last (169,6 Kbm.)	170 „
„ „ von 40—60 Last (169,6—254,4 Kbm.)	170 „ 250 „
für größere pr. Last mehr, pr. Kbm. (4,717)	5 Pfennige;
c. für Dampfschiffe bis zu 110 Fuß Länge (31,83)	30 Meter,
von 110—125 Fuß Länge (31,83—36,17)	30 bis 40 Meter,
von 125 Fuß und darüber (36,17)	40 Meter.

Alle übrige Positionen des Gesetzes die Hafentarife betreffend vom 7. Juli 1872 würden von der Veränderung unberührt bleiben. Indem die Deputation die

Genehmigung dieser
für eine Reduktion
Regulier-Lohns

Anlage II
zur Winklung des
vom 10. Januar 1873

Bericht der
die Anweisung

Die Deputation
bittet, über die
berichten lasse, da in
beraum der Grundle
berathungen vorgeg

Nachdem über
der Gleise für die
über den Zustand des
erzählt worden ist, wurde
und überreichte, für
leitung des Oberbauamts
müßte höher übertra
unmögliche Spezialaus
Subsidiaraction in
Gangung über diese
Bauamt ist bis jetzt
Veränderungen und
darauf eingegangen
nachdem darüber ein
vorgegangen und auch
Locomotiv- und Reparat

Da aber in Folge
entwerfen muß ist dafür
Schwellen nicht fehl, un
beauftragt, das Verordn
hervorzuheben

Indem nun die De
und als Anlage den Bericht
des Bauamts, zumal auch für
in erforderlich sind, sich emp
der Bauplan und Zeichnungsw

Das die Verkehen be
von bestimmten deutschen
gegründet und schwer zu betrie
im hat einige sich i r das
für fünfjähr hauslichlich
und heftiges des erorden
jensei jst Veranlassung von
beraum. Zur Dedung der
anfang derselben ist dem
entschieden, welche zwar für
wollen auf „Materiallager“
rühmt zu werden.

Genehmigung dieser Aenderungen und Abrundungen empfiehlt, bemerkt sie, daß sie für eine Reductionstabelle der Tarife und Kubikmeter-Maasse nach und in Britische Register-Tons Sorge tragen wird.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **Duckwitz.** (gez.) **Franz Tecklenborg.**

Anlage II

zur Mittheilung des Senats
vom 10. Januar 1873.

Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, die Anschaffung von Schienen und Schwellen für den Umbau des Hauptbahnhofs betreffend.

Die Deputation hat schon mehrfach hervorgehoben, daß, nach Lage der Verhältnisse, über die Umgestaltung unseres Hauptbahnhofes sich nur abschnittsweise berichten lasse, da in der Sache nur schrittweise vorzugehen sei, weil erst nach Vereinbarung der Grundlagen mit den Preussischen Eisenbahnbehörden zu den Specialbearbeitungen vorgegangen werden könne.

Nachdem über die Einmündung der Weserbahn in den Hauptbahnhof, sowohl der Gleise für die Personenzüge als für diejenigen der Güterzüge, und nicht minder über den Zuschnitt des Hauptbahnhofes im Allgemeinen eine allseitige Verständigung erzielt worden ist, wurde die Specialbearbeitung der Gleisanlagen für den Personen- und Güterverkehr, für das Rangirwesen und den Producten-Bahnhof unter Oberleitung des Oberbaurath Schröder dem zu diesem Zweck engagirten Preussischen Baumeister Fischer übertragen. Derselbe legte im November vorigen Jahres eine umfassende Specialausarbeitung der genannten Anlagen vor, welche sodann der Eisenbahndirection in Hannover mitgetheilt wurde, um nunmehr eine vollständige Einigung über diese schwierigste unter den Bahnhofsfragen herbeizuführen. Eine Antwort ist bis jetzt noch nicht eingegangen, und werden voraussichtlich noch manche Aenderungen und Ergänzungen betriebsseitig gewünscht werden. Ob und wie weit darauf einzugehen sein wird, muß weiterer Berathung vorbehalten bleiben. Erst nachdem hierüber ein Einverständnis erzielt sein wird, kann mit der Ausführung vorgegangen und auch dann erst mit der Specialprojectirung der Ueberbrückungen, Locomotiv- und Reparaturschuppen, sowie der andern Bauwerke vergegangen werden.

Da aber in kurzem die erwähnte Verständigung über das ganze Gleissystem eintreten muß ist dafür zu sorgen, daß das erforderliche Material an Schienen und Schwellen nicht fehle, und hat daher die Deputation den Oberbaurath Schröder beauftragt, das Erforderniß durch den Baumeister Fischer sowie den Plan der successiven Bauausführungen aufstellen zu lassen.

Indem nun die Deputation hieneben den Bericht des Oberbaurath Schröder und als Anlage den Bericht des Baumeister Fischer vorlegt, ergibt sich, daß zur Deckung des Bedarfs, zumal auch für Bremerhaven und die Nebenbahnhöfe noch etwa 10,000 Schwellen erforderlich sind, sich empfiehlt, ein Quantum von etwa 56,000 Schwellen einschließlich der Stoß- und Weichenschwellen und etwa 3000 Tons Schienen zu sichern.

Was die Ersteren betrifft, so ist bei der großen Zahl der in der Ausführung begriffenen deutschen Eisenbahnen der Bedarf derselben ein so außerordentlich großer und schwer zu befriedigender, daß die Deputation es für ihre Pflicht gehalten hat, einige sich in der darbietenden Gelegenheiten zu benutzen, um theils für nächstes Frühjahr hauptsächlich aber für Lieferungen während des nächsten Sommers und Herbstes das erforderliche Quantum von 56,000 Stück anzukaufen, und ist schon jetzt Veranlassung vorhanden den Abschluß der bezüglichen Contracte nicht zu bereuen. Zur Deckung der Kosten des Ankaufs und der hier vorzunehmenden Kyanisirung derselben ist demnach die Bewilligung eines Betrags von 445,000 Mark erforderlich, welche zwar für den Umbau des Hauptbahnhofes bestimmt, jedoch einstweilen auf „Materiallager“ zu stellen sind, um von diesem auf die Bauwerke verrechnet zu werden.