

Pos. 26 Torf, geringere Sorten als braunen und weißen Klipptorf billiger zu stellen, resp. für Torf und Steinkohlen (Pos. 29) die Consumtions-Abgabe nach Gewicht zu normiren sei.

Statt der in Unteranlage B sub Pos. 2 ausgeworfenen 150 Mark — 165 Mark zu sagen.

Steuern,

Unteranlage B.

Pos. 6 f.	Abgabe von öffentlichen Bällen u. Tanzböden	I	statt 17 Mk.	—	20 Mk.
"	"	II	8 " 50	—	10 "
" " g.	" " Luftfuhrwerken	I	34 "	—	40 "
"	"	II	17 "	—	20 "
" " h.	" " Pferden	I	17 "	—	20 "
"	"	II	8 " 50	—	10 "
" " k.	" " Nachtigallen und Sprossern	"	17 "	—	20 "
" " l.	" " Maskenbällen	"	83 "	—	100 "
" " m.	" " Stempelpapier, unbestimmten Werths	"	1 " 70	—	2 "
" " o.	" " Feuer-Affecuranz-Policen				
	bis 830 Mk. 5 Pf. resp. 9 Pf.	bis 1000 Mk. 5 Pf. resp. 10 Pf.			
	1660 " 9 " " 14 "	2000 " 10 " " 15 "			
	2490 " 14 " " 18 "	3000 " 15 " " 20 "			
	3320 " 14 " " 28 "	4000 " 20 " " 30 "			
	über 3320 " 14 " " 28 "	über 4000 " 20 " " 30 "			
" " p.	" " Spielfarten		statt 40 Pf.	—	50 Pf.
" " q.	" " Inseraten	1, 3 1/2, 5, 6 Pf.	—	1, 3, 5, 6 Pf.	
" " r.	" " Protesten	bis 830 Mk. — 1 Mk. 10 Pf.	bis 1000 Mk. 1 Mk. 50 Pf.		
	1660 " — 1 " 65 "	2000 " 2 " — "			
	2491 " — 2 " 20 "	3000 " 3 " — "			
	3321 " — 2 " 75 "	4000 " 4 " — "			
	über 3321 " — 3 " 30 "	über 4000 " 5 " — "			
" " s.	" " Heuwagegeld		statt 7 Mark	—	10 Mark.

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 18. Juni 1872.

1. Consumtionsabgabe.

Auch der Senat genehmigt die von der Deputation beantragten Abänderungen des Tarifs der Consumtionsabgabe und der übrigen vom Generalsteueramt verwalteten Steuern und Abgaben. Er wird die Publication des Beschlusses verfügen und dabei die in der Unteranlage B. Pos. 6 sub B r irrthümlich ausgefallenen Ziffern ergänzen.

Mit der von der Bürgerschaft beantragten Revision der namhaft gemachten Steuersätze ist der Senat einverstanden.

2. Gasanstalt.

Den beifolgenden Jahresbericht der Deputation für die Gasanstalt theilt der Senat der Bürgerschaft zur Kenntnissnahme und zur Erklärung über die darin enthaltenen Anträge mit.

Was die letzteren betrifft, so ist der Senat damit einverstanden, daß die Deputation ermächtigt werde, unter den von ihr namhaft gemachten Bedingungen für Gaskraftmaschinen das Gas bis auf Weiteres zum Preise von 12 Pfennigen für das Cubikmeter abzugeben.

Er genehmigt, daß vom 1. Juli d. J. an die Vergütung für die öffentlichen Laternen auf 50 Mark jährlich und der von Privaten zu zahlende Gaspreis auf 70 Pfennige für 100 Cubikfuß und 24 Pfennige für das Cubikmeter festgesetzt werde.

Lage I (mit 3 Unter-Anl.
1 Rthl.)

Er erteilt seine Zustimmung zu der zwischen der Deputation für Häfen und Eisenbahnen und der Gasdeputation vereinbarten Ueberweisung von Bahnhofsbareal an die letztere und zu der für die Benutzung dieses Platzes erforderlichen Begeanlage, für welche er, nach vorgängiger Vernehmung der Finanzdeputation, die Summe von 3650 Mark bewilligt.

3. Begefacder Hafenhöft.

Die Deputation für Häfen zc. beantragt in beifolgendem Berichte den Bau einer neuen Drehbrücke über den Begefacder Hafen. Der Senat findet den Antrag gerechtfertigt und bewilligt seinerseits, nach vorgängiger Vernehmung der Finanzdeputation, die veranschlagten Kosten mit 6476 Mark.

4. Güterschuppen zu Bremerhaven.

5. Grunderwerb für Vergrößerung des Hauptbahnhofs.

Ueber diese beiden Gegenstände, welche in den anliegenden Berichten der Deputation für Häfen zc. erörtert werden, behält der Senat seinen Beschluß bis zu näherer Prüfung sich vor. Er bemerkt, daß die Finanzdeputation, welcher die in den Berichten enthaltenen Nachbewilligungsanträge mitgetheilt worden sind, anheim giebt, die beantragten Summen im Falle der Genehmigung mit resp. 220,300 und 415,200 Mark zu bewilligen.

6. Tarif des Pulvermagazins.

Der Senat beantragt die Abänderung des Tarifs des Pulvermagazins, nach welchem gegenwärtig für den Centner Pulver, Zündhütchen und Patronen 12 Grote (55²/₇ Pfennige) und für vier Kisten Schwärmer 1 Grote (4¹/₇ Pfennige) berechnet werden, dahin daß vom 1. Juli d. J. an ersterer Satz auf 1 Mark 10 Pfennige, für 100 Kilogramm, letzterer auf 1 Pfennig für jede Kiste festgesetzt werde.

7. Häfentarife.

Den beifolgenden Bericht der Deputation für Häfen zc. wegen Abänderung der für die Häfen bestehenden Tarife läßt der Senat der Bürgerschaft zu ihrer Erklärung zugehen, indem er die seinige sich vorbehält.

8. Abänderung einiger Bestimmungen der Verordnung wegen Beförderung von Schiffspassagieren nach außereuropäischen Ländern.

In Anlaß der Münzreform werden einige Aenderungen und Umrechnungen hinsichtlich der die Beförderung von Schiffspassagieren nach außereuropäischen Ländern betreffenden und am 9. Juli 1866 publicirten Verordnung erforderlich und bezeichnet der Senat, im Einverständniß mit der Handelskammer und nach Vernehmung des Kaufmannsconvents, als solche die folgenden.

Es soll künftig

- 1) die Vorschrift in § 2, Absatz 5 bei einem statt wie bisher 1000 Thaler 3500 Mark übersteigenden Passagegelde Anwendung finden; ferner sollen betragen
- 2) die in § 4 sub 1 vorgeschriebene Cautionssumme von 5000 Thalern = 15,000 Mark, die in § 5 vorgeschriebene von 500 Thalern = 1500 Mark;
- 3) die in § 8, Abs. 1 und 2 erwähnte Schiffsmäkler-Courtage von 9 Groten = 40 Pfennige;
- 4) der in § 23 bestimmte Zuschlag zur Versicherungssumme für jeden Passagier von 20, 30 und 40 Thalern = 70, 100 und 140 Mark;
- 5) die verschiedenen in § 38 festgestellten Besichtigergebühren von 1¹/₂, 2, 2¹/₂, 3 und 4 Thalern = 5, 7, 9, 10 und 14 Mark;
- 6) die in § 41 und im Anhang sub 4 angedrohten Geldstrafen von 500 und 30 Thalern = 1500 und 100 Mark;

Der Senat, nicht zweifelnd, daß die Bürgerschaft bei diesen Bestimmungen nichts werde zu erinnern finden, ersucht dieselbe, in Berücksichtigung ihrer Theilnahme an dem Erlasse der in Frage stehenden Verordnung, dazu ausdrücklich ihre Zustimmung, soweit diese verfassungsmäßig erforderlich sein möchte, zu erteilen.

Anlage II.
mit Unter-Anlage. (Riß)

Anlage III mit 3 Unter-Anl.
(2 Risse.)

Anlage IV mit Unter-Anl.
(Karte.)

Anlage V mit Unter-Anlage

Anlage I
zur Mittheilung des Senats
vom 18. Juni 1872.

Bericht der Deputation für die Gasanstalt.

Ueber den Betrieb der Gasanstalt im Jahre 1871 erlaubt sich die Deputation auf Grund des Jahresrechnungsabschlusses das Folgende zu berichten:

1. Gasproduction.

Es wurden produziert	3,358,330 Cubikmeter = 118,606,141 Cubikfuß.
Vorrath in den Gasometern am 31. December 1870	4,550 " = 160,692 "
Zusammen	3,362,880 " = 118,766,833 "
Production in 1870	3,011,153 " = 106,344,900 "
Diesjährige Mehrproduction	347,177 " = 12,261,241 " oder 11,5%

2. Gasverbrauch.

Es consumirten:

a) die öffentlichen Laternen	709,292 Cubikmeter = 25,050,065 Cubikfuß.
durchschnittlich brannten 2292 öffentliche Laternen gegen 2228 in 1870, also mehr 64	
b) die Privatflammen	2,337,142 " = 82,540,844 "
gegen 77,016,500 Cubikf. im Vorjahr.	

Es waren vorhanden:

Am Schlusse 1871	4848 Privatconsumenten
" " 1870	4638 "

Zunahme	210 Privatconsumenten
In Mitte 1871	66,649 Privatbrenner
" " 1870	63,344 "

Zunahme 3305 Privatbrenner

c) die Stundenuhren auf der Börse, dem Arbeitshause und der Caserne	2,710 " = 95,709 "
d) Verbrauch auf der Gasanstalt	27,315 " = 964,684 "
e) die öffentlichen Illuminationen am 29. Januar, 4. März und 15. Juni	6,002 " = 211,973 "
f) Vorrath in den Gasometern am 31. December 1871	4,300 " = 151,863 "
g) Gasverlust (8,22 %)	276,119 " = 9,751,695 "

Wie oben zusammen 3,362,880 " = 118,766,833 "

3. Herstellung.

1. Verbrauchtes Material.

a) Kohlen, westfälische und gewöhnliche englische	90,582 Hektoliter
Cannellohlen	59,826 "
Zusammen	150,408 Hektoliter
b) Reinigungsmaterial.	
Kalk	10,000 Pfund
Eisenspähne	48,786 "
Eisenvitriol	2,002 "
und ein Quantum Reishülsen.	

2. Kosten der Herstellung.

a) Das Material hat gekostet	Thlr. 108,243. 64
Werth der Nebenproducte	" 69,254. 8

Nettokosten des Materials	fl. 38,989.56
b) Retortenfeuerung	" 27,686.44
c) Fabricationsunkosten	" 13,883.35
d) Unterhaltung der Defen	" 4,211.28
e) Unterhaltung der Gebäude, Haupttröhren, Apparate x.	" 2,859.55
f) Verwaltung	" 7,204.40
g) Öffentliche Beleuchtung.	
Laternenwärterlohn	fl. 7,832.48
Unterhaltung der Laternen und Zubehör ..	" 1,573.63
	" 9,406.39

Gesammte Herstellungskosten fl. 104,242. 9

4. Einnahme.

1. Für die öffentlichen Laternen	fl. 34,422.36
2. Von den Privatconsumenten	" 172,062.20
3. Reinertrag für Gasuhren, Röhren, Privatgaseinrichtungen x.	" 518.11
Zusammen	fl. 207,002.67

5. Gewinn.

Von vorstehenden Einnahmen	fl. 207,002.67
Die Herstellungskosten abgezogen	" 104,242. 9
	bleibt Bruttogewinn fl. 102,760.58

Hierzu früher unter Verlust gebucht, später aber gerichtlich eingegangen von Gasconsumenten	fl. 168. 9
nach Abzug für Verlust an diversen Debitoren und schlechtem Gelde	" 24.22
	" 143.59

	fl. 102,904.45
Im Vorjahr 1870	" 97,243.37
Mehrgewinn in 1871 also	fl. 5,661. 8
Von obigem Gewinn von	fl. 102,904.45

wurden zur Erweiterung der Anstalt verausgabt:

für Vergrößerung des Röhrennetzes	fl. 3081.22
für Stationsgasuhr Nr. 3 (Rest)	" 17.16
für einen Schienenstrang	" 787.49
für Einrichtung einer Kl. mpner- und einer Zimmerwerkstatt	" 153.46
	" 4,039.61

bleibt Nettogewinn fl. 98,864.56

Wird von diesem Nettogewinn von	fl. 98,864.56
der Mehrbetrag der vorhandenen Lagerbestände und Ausstände, welche betragen Ende 1871	fl. 89,743.23
" 1870	" 73,189. 1
	mithin ... " 16,554.22

abgerechnet, so ergibt sich fl. 82,310.34 als die Summe der an die Generalcasse geleisteten Baarzahlungen nach Abzug des Betrages der auf dieselbe angewiesenen Rechnungen.

Es wurden nämlich:

an die Generalcasse baar abgeliefert	fl. 259,834.36
auf dieselbe angewiesen	" 177,524. 2

bleiben wie oben... fl. 82,310.34

Die Deputation benutzt diese Veranlassung zur Abstattung des ihr aufgetragenen Berichtes über die Frage, ob nicht das Gas zum Gebrauche für Gaskraftmaschinen zum Kostenpreise abgegeben werden könne?

Die Verwendung dieser Maschinen ist noch eine sehr beschränkte. Soviel der Deputation zur Kunde gekommen, existiren, außer den beiden mit großem Vortheil in der Gasanstalt in Thätigkeit befindlichen, nur drei oder vier derselben in unserer

Stadt. Da sich deren weitere Verbreitung indessen zur Förderung der Industrie sehr empfehlen möchte, so glaubt die Deputation, daß es sich im allgemeinen Interesse wohl rechtfertigen lasse, die Anschaffung solcher Maschinen durch das kleine Opfer, welches mit der Abgabe des von denselben zu consumirenden Gases zu einem die Selbstkosten deckenden Preise gebracht wird, zu fördern. Die Selbstkosten haben im letzten Jahre $10\frac{3}{10}$ Pfennige per Cubicmeter betragen, variiren indessen und werden bei den steigenden Preisen der Löhne, Kohlen und aller andern in Betracht kommenden Posten ohne Zweifel höher gehen, weshalb ein fester Satz von für jetzt 12 Pfennigen angemessen erscheinen möchte.

Soll aber eine Preisherabsetzung des zu der angegebenen Verwendung bestimmten Gases eingeführt werden, so ist die sichere Controlle dieser Verwendung und daher erforderlich, daß der Eigenthümer von Gaskraftmaschinen sich eine ausschließlich diese speisende Gasuhr von der Gasanstalt setzen lasse. Der Inspector der Gasanstalt hat freilich Bedenken gegen die Vollständigkeit der in solcher Weise zu erhaltenden Sicherung gegen Mißbrauch geäußert, allein die Deputation glaubt doch, dem Berichte der andern Techniker der Anstalt folgend, daß eine verschärfte Controlle ausreichen werde, die Anstalt vor Nachtheilen zu schützen und giebt einen Beschluß dahin anheim:

die Deputation zu ermächtigen, das von einer Gaskraftmaschine verbrauchte Gas demjenigen Consumenten, welcher sich eine ausschließlich diesem Verbräuche dienende Gasuhr durch die Anstalt setzen läßt und sich den von letzterer anzuordnenden Controllmaßregeln unterwirft, zu dem bis auf Weiteres auf 12 Pfennige Markwährung für jeden Cubicmeter festgestellten Preise abzugeben.

Nach erfolgter Umrechnung der für die Gasanstalt normativen Preisansätze möchten sich folgende Abrundungen empfehlen, deren Genehmigung die Deputation hiermit beantragt:

a. Der Staat vergütet für die öffentliche Beleuchtung pro Laterne jährlich 15 Thaler gleich 49 Mark $82\frac{1}{10}$ Pfennige, abgerundet 50 Mark.

b. Der vorgeschriebene Preis des den Privatconsumenten abgegebenen Gases beträgt

pro 1000 Cubicfuß	2 fl 6 Gr.	ist gleich	6 Mark	91, ⁹⁶ Pfennige,
also "	100 "	15 Gr. "	" "	69, ¹⁹⁶ "
daher "	1 Cubicmeter	$5\frac{3}{10}$ Gr. "	" "	24, ⁴⁴ "

Da nach der Reichs-Maß- und Gewichtsordnung die nach Cubic-Fuß messenden Gasuhren bis zu deren wesentlicher Abnutzung noch beibehalten werden können, so wird auch für eine Reihe von Jahren eine doppelte Berechnung noch nicht entbehrt werden können und giebt die Deputation eine Abrundung in der Weise anheim, daß vom 1. Juli an berechnet werden:

für 100 Cubicfuß 70 Pfennige und
für 1 Cubicmeter 24 Pfennige.

Nach dieser Preisberechnung wird es um eine Kleinigkeit vortheilhafter sein, eine Gasuhr, welche nach dem Meter-Maße mißt, als eine solche, welche Cubicfuß angiebt, im Gebrauche zu haben. Es möchte darin ein Anreiz liegen, jene statt dieser sich anzuschaffen und würde in solcher Weise um so eher die vom Reichsgesetze beabsichtigte Gleichförmigkeit herbeigeführt werden.

Schließlich hat die Deputation noch einen anderweiten, sehr dringenden Gegenstand zum Vortrag zu bringen. Der in erfreulicher Weise rasch sich vermehrende Gasverbrauch (Steigerung in den letzten 12 Jahren von jährlich ca. 40 auf 118 Millionen Cubicfuß) erheischt natürlich ein in demselben Verhältnisse anwachsendes Quantum von Material, für dessen Lagerung das der Gasanstalt zugewiesene Areal von Jahr zu Jahr weniger zureichend erschien. Nachdem aber seit 2 Jahren wegen der großen Preissteigerung der westfälischen Steinkohlen zur Vergasung von englischen Kohlen hat übergegangen werden müssen, von welchen der ganze Jahresbedarf in den Sommer- und Herbstmonaten angefahren und auf das Lager genommen werden muß, ist der Mangel an genügendem Lagerraum ein nicht mehr zu ertragender geworden. Nicht nur ist der ganze zur Verfügung stehende Hofraum vor und hinter den Fabrikgebäuden mit Coaks, Kohlen und Röhren bis zu der nur irgend zulässigen Höhe voll-

ständig bepackt, sondern es hat auch, wie mißlich dies auch erscheinen mochte, ein großer Lagerraum in Bremerhaven gemiethet werden müssen und dennoch blieb für die letzten Sendungen von Straßenröhren kein anderer Platz übrig, als die offene Straße zwischen der Gasanstalt und dem Torfbassin, wo dieselben noch jetzt liegen.

Bereits seit drei Jahren hat die Deputation auf die schließliche Regulirung der Venlo-Hamburger Eisenbahn-Anlagen gewartet, weil sich erst dann ergeben konnte, ob und welcher Theil des unmittelbar nordöstlich die Gasanstalt begrenzenden Areal's von diesen Anlagen in Anspruch genommen werden würde. Nachdem nun bei der vor Kurzem erfolgten Regulirung sich herausgestellt hatte, daß dieses Areal zu Eisenbahnzwecken nicht verwandt werden wird und das daselbst befindliche, überdies in seiner östlichen Hälfte niemals benutzte Torfbassin vollständig unbrauchbar geworden ist, hat die berichtende Deputation sich mit der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, unter deren Verwaltung das an die Gasanstalt grenzende Terrain steht, dahin geeinigt, daß von demselben derjenige Theil, welcher, wie der nebligste Situationsriß, Anlage A, näher angiebt, hinter der Gasanstalt bis zu dem jenseitigen Ufer des Torfbassins liegt, einschließlich einer kleinen nach Nordwesten sich erstreckenden Erweiterung, in die Verwaltung der Deputation für die Gasanstalt übergehe. Indem die Letztere hiermit darauf anträgt, diese Uebereinkunft zu genehmigen, bemerkt sie, daß selbst dann, namentlich aber nach Herstellung eines nothwendig werdenden sechsten größeren Gasometers, kein entbehrlicher oder gar überflüssiger Raum vorhanden sein wird, daß sie aber bis zu der in späterer Zeit vielleicht bevorstehenden Errichtung von kleineren Succursalanstalten in den vom Mittelpunkt der Gasabgabe zu sehr entfernten Stadttheilen mit dem wie vorstehend vergrößerten Areal allen Betriebszwecken glaubt entsprechen zu können.

Um indessen das in solcher Weise gewonnene Terrain in Benutzung nehmen zu können, — und es hat dies die allergrößte Eile, weil jeden Tag die Anzeige der Absendung neuer Ladungen von contrahirten Kohlen aus England eintreffen kann, für welche es absolut an Lagerraum gebricht, — muß vorab der hinter der Gasanstalt befindliche, zur Reparatur-Werkstätte der Eisenbahn führende Fahrweg durch das Torfbassin bis zu der jenseits derselben vorhandenen Straße neu hergestellt werden. Die Kosten der dadurch erforderlich werdenden Arbeiten betragen nach der in Anlage B. beiliegenden Berechnung des Bauinspectors Becker 1100 Thaler oder rund 3650 Mark und trägt die Deputation auf deren Nachbewilligung auf das von ihr eingereichte Budget und die Beauftragung der Bau-Deputation mit der sofortigen Ausführung an.

Die Deputation für die Gasanstalt.

(gez.) C. Kottmeier.

(gez.) Chr. Arndt.

Unter-Anlage B
zur Anlage I der Mittheilung des
Senats vom 18. Juni 1872.

Herrn Oberbaurath Schröder.

Einen Kosten-Anschlag über die Herstellung eines neuen Zufuhrweges zu den Reparaturwerkstätten durch Anschüttung eines ca. 30 Meter langen Dammes durch das Torfbassin nebst Pflasterung und Canalisirung desselben incl. der zu ändernden Einfriedigung des gewonnenen Areal's erlaube mir zu übersenden.

Bremen, den 28. Mai 1872.

(gez.) Fr. Becker.

Anlage A der Unter-Anlage B
zur Anlage I der Mittheilung des Senats
vom 18. Juni 1872.

Kostenanschlag

über die Anschüttung eines neuen Zufuhrweges zu den Reparaturwerkstätten auf dem Bahnhofe.

	fl.	Gr.	fl.	Gr.
30. 1. 3 =				
90 Cubicmeter Bollwerksmauer des Torfbassins abzubrechen à 48 Gr.	60	—		
für Aufladen und Transport derselben nach einem Lagerplatze.	30	—		
30 Meter Canal von 18zölligen Cementröhren für den Durchlaß des Wassers vom Kirchhofsgraben incl. Anfuhr à 3 fl.	90	—		
30 Meter Canal zu legen à 36 Gr.	15	—		
21,60 + 9. 4,35. 30,00 = 1996,65				
1997 Cubicmeter Erdbreich an der Böschung des alten Weges hinter der Gasanstalt zu gewinnen und auf 30 Meter durchschnittliche Entfernung zu verkarren und zu stampfen à Cubicmeter 12 + 3 + 3 Gr. = 18 Gr.	499	18		
20 Fuder groben Sand als Bettung unter dem Pflaster à 1 fl.	20	—		
51 Cubicmeter Pflastersteine	157	36		
377 □-Meter Pflaster zu setzen	56	40		
55 Meter Planke umzusetzen und zur Hälfte zu erneuern à 1 fl.	55	—		
Insgemein für Geräthe 2c.	116	50		
Summa Ob'or fl.	1100	—		

(gez. Fr. Becker.

Anlage II
zur Mittheilung des Senats
vom 18. Juni 1872.

Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, eine Nachbewilligung für das Begeßacker Hafenhöft betreffend.

Der Wasserbau-Inspector Heineken hat der Deputation berichtet, daß, wenn gleich die Preise der Baumaterialien und die Arbeitslöhne seit Aufstellung eines Kostenanschlages für den Ausbau des Hafenhöfts zu Begeßack nicht unerheblich gestiegen seien, er dennoch hoffe, mit dem bewilligten Betrage auszukommen, obgleich sich dieses mit völliger Gewißheit augenblicklich noch nicht bestimmen lasse. Nur eine Position werde eine Mehrausgabe veranlassen, nämlich die Reparatur der Drehbrücke über den Begeßacker Hafen, wofür im Kostenanschlage 500 Thaler angenommen sind.

Nachdem nämlich die alte Drehbrücke theilweise auseinander genommen war, zeigten sich die Hauptconstructionstheile an den Verbindungsstellen so stark eingeroftet, daß die Reparatur sehr große Dimensionen annehmen mußte, wenn eine Verlängerung der Drehbrücke, also eine noch stärkere Inanspruchnahme des Materials, eintreten sollte. Die Reparatur hätte in einer Erneuerung aller Hauptbestandtheile bestehen müssen, ohne dadurch eine genügende Sicherheit zu erlangen.

Der Inspector Heineken beantragt daher, im Einverständniß mit dem Oberbaurath Berg, eine neue Drehbrücke nach beifolgender Zeichnung mit Gitterträgern zu nehmen. Eine solche wird bei 1,75 Meter (6 Fuß) lichter Breite und 21,3 Meter Länge inclusive Malen und Belag einen Kostenaufwand von circa 2450 Thalern Gold

veranlassen. Da aber im Kostenanschlage für die Brücke 500 Thaler angenommen sind, würde eine Nachbewilligung von 1950 Thalern erforderlich sein.

Die Deputation hält dafür, daß über den Hafeneingang zu Begejaß eine völlig sichere Brücke unentbehrlich ist, und da, nach Angabe unserer Techniker, aus der alten Brücke nichts Reelles umgestaltet werden kann, empfiehlt auch die Deputation die Herstellung einer neuen Brücke, dem Antrage gemäß, zu genehmigen, und die dafür erforderlichen Kosten mit 1950 Thalern Gold zu bewilligen.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) Duckwitz. (gez.) Herm. S. Gerdes,
3. J. Rechnungsführer.

Anlage III

zur Mittheilung des Senats
vom 18. Juni 1872.

Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, den Neubau eines Güterschuppens am neuen Bassin zu Bremerhaven betreffend.

Die Unzulänglichkeit der Landungs- und Versendungsanstalten für die Eisenbahn zu Bremerhaven darf als genügend bekannt angesehen werden.

Sie hat sich namentlich während des letzten Winters als eine wirkliche Calamität für unsern Handel erwiesen und daher die Eisenbahndirection zu Hannover veranlaßt, auf eine Vermehrung der Güterschuppen am neuen Bassin auf das lebhafteste zu dringen. Da es an Raum für die Aufstellung eines neuen Güterschuppens fehlte, wurde auf Antrag der Deputation beschlossen, an der Ostseite des neuen Bassins an Stelle der bruchstückweisen Landungsplätze eine reelle Ufermauer zu ziehen, welche in rascher Ausführung begriffen ist.

Zur Rutzbarmachung dieser Ufermauer und Vermeidung einer Wiederholung der Verkehrsstockungen ist es erforderlich, einen Güterschuppen auf dem gewonnenen Raume zu errichten und die daselbst befindlichen Gleise um einige Rangirgleise zu vermehren. Die Deputation hat daher den Bauinspector Schweizer beauftragt, Güterschuppen und Rangirgleise näher zu bearbeiten, die Kosten zu veranschlagen und darüber zu berichten.

Der Bericht desselben ist nun eingegangen und legt die Deputation denselben als Anlage 1 bei, und nicht minder die Situations- und Bauzeichnungen als Anlagen 2 und 3. Die Deputation bezieht sich auf die in dem Berichte des Inspectors Schweizer enthaltene Darlegung der Verhältnisse, und bemerkt noch, daß die Kosten dieser Anlage sich wie folgt stellen:

- 1) Verlegung der Fahrstraße, welche jetzt noch auf dem Baugrunde des Schuppens liegt und aus der Situationszeichnung näher ersichtlich ist 7,238.50
- 2) Rangir- und Weichengleise, nebst Weichen und Drehscheibe laut Situationsplan in roth eingetragen, nebst Wachtbuden, Warnungstafeln u. s. w. " 16,486.22
- 3) der Güterschuppen einschließlich der Pilotirung an der Wasserseite " 42,600.—

Zusammen Gold 66,325.—

Die Deputation hält die Anordnung der ganzen Anlage den Ansprüchen des Verkehrs gemäß und kann die Genehmigung derselben nur empfehlen, sie beantragt daher die Bewilligung des Aufwandes von 66,325 Thalern und ersucht um eine baldige Beschlußnahme, damit der Schuppen vor dem Eintreten des Winters dem Betriebe übergeben werden könne.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) Duckwitz. (gez.) H. S. Schröder.

Nr. 1
zur Anlage III der Mittheilung des Senats
vom 18. Juni 1872.

Bericht des Bauinspectors Schweiker,

betreffend: Project zum Neubau des Güterschuppens Nr. 2 d am neuen
Bassin in Bremerhaven und Erweiterung der Rangirgleise daselbst.

Dem verehrlichen Auftrage nachkommend lege ich hierneben Zeichnung und Kostenanschlag zum Neubau eines vierten Güterschuppens Nr. 2 d an der Ostseite des neuen Bassins in Bremerhaven, ferner Zeichnung und Kostenanschlag über die erforderlichen Perron- und Straßenanlagen sowie über Erweiterung der Rangirgleise daselbst vor. Zur Erläuterung dieser Projecte beehre ich mich das Folgende vorzutragen.

Was zunächst die Lage des neuen Schuppens anlangt, so ist dem von verschiedenen Seiten ausgesprochenen Wunsche nachgekommen, den Zwischenraum zwischen zwei benachbarten Schuppen etwas größer zu nehmen als bisher. Diese Zwischenweite ist statt 23 m (80') auf 35 m (120') angenommen und wird demnach bis zum nördlichen Ende des jetzigen Bassins oder, was etwa dasselbe ist, bis zur demnächstigen Verbindungsschleuse zwischen dem zweiten und dritten Bassin, später noch ein fünfter Güterschuppen und ein Gleis Platz finden, welches ohne Drehscheibe mit den Hauptgleisen durch Weichen verbunden an die Raimauer führt, um die directe Verladung von Schiff zu Eisenbahnwagen und umgekehrt zu ermöglichen.

Die jetzt am Hafen entlang führende Straße liegt zum Theil auf dem Baugrunde des neuen Schuppens; vor Erbauung desselben ist deshalb die Bahnhofstraße an der Ostseite der Gleise nach Norden zu verlängern und quer über die Gleise zu führen; ferner ist das Hauptrohr der Gasleitung ebenfalls von dem Baugrunde des Güterschuppens zwischen die Gleise zu verlegen.

Die Dimensionen des Güterschuppens sowie die Eintheilung der Räume sind wie früher beibehalten. Die bisher bei den Güterschuppen angewandte Fundirung auf Sandschüttung dagegen kann hier nur bei einem Theile des Gebäudes zur Anwendung kommen, weil die ganze Langmauer des Schuppens an der Hafenseite und ein Theil der Giebelmauer in die Baugrube fällt, welche zur Ausführung der neuen Hafenummauerung erforderlich ist. Nach reiflicher Ueberlegung ist demnach für die genannte Langmauer und die beiden Giebel ein Pfahlrost von 6 m langen Pfählen angenommen, für die Mauer an der Landseite und die Quermauern aber Sandfundirung beibehalten und dabei vorgesehen, daß die verschieden fundirten Mauern wegen ungleichen Setzens an den Stößen nicht in Verband gemauert werden.

Die auf dem Situationsplane roth bezeichneten neuen Gleise sind als für das Rangirgeschäft und zum Aufstellen ganzer Züge nothwendig erkannt, und das Bedürfniß einer Ausdehnung dieser Gleisanlagen aus der Vermehrung der Güterschuppen erklärlich. Die Gesamtkosten stellen sich nach Ausweis der Kostenanschläge auf 66,325 Thaler.

(gez.) F. W. Schweiker.

Zeichnung und Anschlag habe ich geprüft und nichts dabei zu erinnern gefunden.
Bremen, den 4. Juni 1872.

(gez.) A. Schröder.

Anlage IV
zur Mittheilung des Senats
vom 18. Juni 1872.

B e r i c h t

der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, den Ankauf von Grundstücken zur Vergrößerung des Hauptbahnhofs betreffend.

Die Deputation sieht sich leider noch immer außer Stande, einen bestimmten Plan für die Umgestaltung unseres Güterbahnhofes vorzulegen. Verschiedene Projecte der Eisenbahn-Direction fanden weder die diesseitige Zustimmung, noch diejenige des Herrn Ministers für Handel u. s. w. in Berlin, und Anregungen, welche deputationsseitig gegeben wurden, fanden bis jetzt nicht die Billigung der Direction. Es bleibt daher nichts übrig, als stückweise vorzugehen, um dem Ziele sich zu nähern, so weit dasselbe einigermaßen in sichere Aussicht genommen werden kann.

Zu Anfang dieses Jahres berichtete die Eisenbahn-Direction, daß zum Zweck der Herstellung eines zweiten Gleises vom Hauptbahnhofe in der Richtung nach Lesum die Verlegung des jetzt auf dem Eisenbahndamme der Geestebahn befindlichen stumpfen Gleises, welches vom Hauptbahnhof bis über den zweiten Hufenweg hinausreichend, zum Rangiren und Aufstellen von Zügen dient, seitwärts förderfamst vorzunehmen sei. Es wird daher nothwendig den Damm der Geestebahn bis über den zweiten Hufenweg an der Nordwestseite um 17 Fuß zu verbreitern und das genannte stumpfe Rangirgleis als erstes Glied eines großen Rangirsystems auf diese Verbreiterung zu übertragen.

Dabei hat die Deputation erwogen, daß das sogenannte Rangiren oder Ordnen der Güterzüge, wie das Ausziehen beladener und geleerter Wagen aus den Güterschuppengleisen sehr ausgedehnte Gleisanlagen erfordert, welche mit den Gleisen vor den Güterschuppen in möglichst directer Verbindung stehen müssen, welches naturgemäß zu der Erwartung führte, daß die Nordwestseite der Geestebahn neben dem vorerwähnten stumpfen Gleise dazu ausersehen sein werde.

Es ist ferner zu bemerken, daß alle bis jetzt erschienenen Projecte für die Umgestaltung des Güterbahnhofes das Terrain nördlich der Curve der Weserbahn neben der Geestebahn in Anspruch nehmen, und daß in der That eine Erweiterung des Güterbahnhofes, bei der erwarteten fernerer Zunahme des bremischen Handels nur in der Richtung nach Norden möglich erscheint.

Alle diese Erwägungen riefen im Februar eine Erörterung der Frage hervor, ob es sich nicht empfehle den Ankauf von Grundstücken nicht auf den schmalen Streifen Land, welcher für die Verbreiterung des Eisenbahndammes behufs Verlegung des erwähnten stumpfen Gleises erforderlich ist, zu beschränken, vielmehr so viel Land zu sichern, daß für die bevorstehende Erweiterung des Bahnhofes und des Rangirsystems der Raum nicht fehle. Nach mehrfacher Berathung entschloß sich die Deputation zu versuchen, die sämtlichen in Frage kommenden Grundstücke unter der Hand, selbstredend unter Vorbehalt höherer Genehmigung, anzukaufen, und beauftragte einige ihrer Mitglieder diesen Versuch zu machen. Denselben gelang es mit dem größten Theil der Grundeigenthümer die Verabredung zu treffen, daß sie ihre Ländereien dem Staate auf vier Monate zu verschiedenen Preisen zur Hand stellten. Der Abschluß fand am 24. Februar statt und läuft daher mit dem 24. Juni ab. Die Erwartung, daß innerhalb dieser vier Monate ein Plan für die Erweiterung des Bahnhofes zu Stande kommen werde, ist nicht in Erfüllung gegangen, und die Deputation daher außer Stande genau anzugeben was auf den fraglichen Grundstücken angelegt oder gebaut werden soll. Daß aber demnächst diese Ländereien zu Bahnhofszwecken Verwendung finden werden, bezweifelt die Deputation eben so wenig, als daß nöthigenfalls bei einem Wiederverkauf nicht viel gewagt sein kann. Sie befindet sich nun Angesichts der Frage: ob auf den vollständigen Ankauf der Grundstücke verzichtet und derselbe auf den 17 Fuß breiten Streifen für das stumpfe Gleis beschränkt werden soll, oder ob der Ankauf definitiv vorzunehmen sei. Sie erbittet sich darüber einen baldigen Beschluß des Senats und der Bürgerschaft und bemerkt, daß sie aus

den angeführten Gründen empfiehlt den definitiven Ankauf zu beschließen, auch nicht unerwähnt läßt, daß wenn jetzt auf den Ankauf der gesammten Grundstücke verzichtet werden sollte, und sich später doch dieselben als unentbehrlich für die Erweiterung des Bahnhofs erwiesen, zuversichtlich erheblich höhere Preise für deren Wiederankauf würden angelegt werden müssen.

Unter Bezugnahme auf die beifolgende Situationskarte, in welcher die angekauften Grundstücke mit Nummer und Namen angegeben sind, bemerkt noch die Deputation, daß eine genaue Vermessung der Grundstücke erst bei dem wirklichen Ankauf wird geschehen können, daß mithin die Maaßen nach den Katasterkarten aufgenommen nur als approximativ zu betrachten sind, und daher die Kaufsummen sich um Einiges mehr oder weniger verändern können, auch daß bei einigen Verkäufen geringfügige Zugeständnisse, z. B. durch Statetversetzungen und kleinere Grenzausgleichungen gemacht sind, deren Darlegung zu weitläufig sein dürfte, und der Deputation zur Erledigung überlassen werden mögen, zumal sie geringfügiger Art sind.

Die Ankäufe bestehen in dem Folgenden:

Kataster Nr.					
178	Joh. Segelfen	15000	□ Pf.	48	10000
175	Otto Heinr. Kohnwint	17500	"	24	5833 24
174	Albertus Geerken	8000	"	24	2666 48
173	Joh. Herm. Behrens	8000	"	24	2666 48
172	Derselbe	32500	"	24	10833 24
171	Hinr. Ehlers und Albertus Geerken	21350	"	24	7083 24
170	Werner Menke	9500	"	24	3166 48
19 A	Derselbe	73500	"	24	24500 —
18 A	"	44500	"	24	14833 24
19 A	"	6700	"	24	2233 24
18 B	"	1600	"	24	533 24
	L. Brinkmann	587	"	54	440 18
13A, h.u.g	Joh. Herm. Bollmann	19600	"	24	6533 24
260 B	Joh. Bollmann	21000	"	30	8750 —
n. C	desselben Bohnhaus		"		4000 —
12 A, b	Gerh. Klatte	9900	"	21	2887 36
261 A	Werner Menke	16000	"	24	5333 24
268	Derselbe	650	"	24	216 48
267	Herm. Rathjen Wwe.	11000	"	18	2750 —
266 A	Lür Loose	13000	"	18	3250 —
Summa Gold				118511	6

Dazu bemerkt die Deputation, daß die Grundstücke Kat. Nr. 175 von D. H. Kohnwint und Kat. Nr. 174 und 171 von A. Geerken und H. Ehlers nicht zum Abschluß gekommen sind, weil dieselben sich noch nicht haben entschließen können, denselben Preis wie ihre Nachbarn anzunehmen. Es darf indeß erwartet werden, daß auch dieser Ankauf unter der Hand zu Stande kommen werde.

Da nun, wie schon erwähnt, die ausgeworfenen Summen nicht genau zutreffen, auch noch einige Verausgabungen für Versetzung von Zäunen, Planken etc. zu machen sind, so beantragt die Deputation ihr für diese Ankäufe den Betrag von Gold Thaler 125,000 zur Verfügung zu stellen.

Schließlich ist noch zu erwähnen, daß die Deputation sich bemüht hat, den Entscheidungstermin um einige Monate zu verlängern, es ist dies jedoch nur insoweit gelungen, daß die Verkäufer sich zu einer Verlängerung bis zum 14. Juli bereit gefunden haben.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) Duckwitz.

(gez.) H. H. Schröder.

Anlage V
zur Mittheilung des Senats
vom 18. Juni 1872.

Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen,
die Umrechnung der Tarife für Hafengeld u. s. w. betreffend.

Da die Umrechnung der Hafengeldtarife in Mark und Pfennige ohne einige wünschenswerthe Abrundungen nicht wohl thunlich erscheint, eine solche Abänderung der Tarife jedoch höherer Genehmigung bedarf, so verfehlt die Deputation nicht, über den Gegenstand zu berichten.

Der Kürze und Uebersichtlichkeit wegen erlaubt sie sich, die gedruckten Tarife (nebenbei) vorzulegen, in welchen sie mit schwarzer Dinte angegeben hat, wie sich die seitherigen Sätze in Mark und Pfennigen stellen und mit rother Dinte, wie sie vorschlägt, vom 1. Juli an die Erhebungen vornehmen zu lassen, indem sie als Anlage eine Recapitulation der Tariffsätze beilegt, und lediglich zur Erläuterung auf die alten noch manches Andere enthaltenden gedruckten vorerwähnten Verordnungen verweist.

Im Einzelnen bemerkt sie zu

1) Tarif für die Hafenabgaben in Bremerhaven.

Die Abrundung der einzelnen Sätze hat unter thunlichster Annäherung, wo möglich Gleichstellung, mit dem Tarife für die Hafenabgaben in Geestemünde stattgefunden. Eine völlige Gleichstellung in allen Puncten würde indessen nur ausführbar sein, wenn man das Geestemünder Erhebungssystem vollständig annehmen wollte. So lange aber beide Erhebungsweisen nebeneinander bestehen, ist eine völlige Gleichstellung in allen Beziehungen nicht ausführbar.

2) Tarif für Benutzung der Sheers und des großen Krahns.

Hierbei findet sich nichts Besonderes zu bemerken.

3) Tarif für den Sicherheitshafen.

Bei diesem Tarif ist nur zu erwähnen, daß in demselben eine Abgabe für das Lagern von Holzflößen nicht bestimmt ist. Da nun dieser Hafen, soweit er nicht von Schiffen besetzt ist, auch zur Aufnahme von Holzflößen verwendet werden soll, beantragt die Deputation, den Tarif dafür auf 2 Mark für 50 Quadrat-Meter, und zwar als Minimum zu bestimmen.

4) Tarif für den Hafen oberhalb der Stadt.

Derselbe giebt zu Erläuterungen keinen Anlaß.

5) Tarif für den Holzhafen am Buntenthore.

Ein Tarif für die Unterbringung von Holzflößen in diesem Hafen existirte bisher eigentlich nicht. Es wurden nach altem Herkommen 48 Grote für eine Balkenlänge erhoben, gleich viel, wie lang und wie breit das Floß war. Die Deputation schlägt nun vor: für Holzflöße, sowie für Flöße von ostseeischem Rantholze eine Abgabe von 2 Mark für 50 Quadrat-Meter, niemals weniger, und für ein größeres Maaß eines Floßes a rata des genannten Tariffsatzes zu erheben.

Indem die Deputation die beiliegenden abgerundeten Tariffsätze zur Genehmigung empfiehlt, ersucht sie zugleich um Zustimmung zur Erhebung einer Abgabe von 2 Mark per 50 Quadratmeter, niemals weniger und für größere Maaßen nach Verhältniß dieses Tariffsatzes, für Holzflöße und Flöße von Rantholz im Sicherheitshafen und im Holzhafen am Buntenthore.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **Duckwitz.**

(gez.) **J. H. Drünert.**

(gez.) **Franz Tecklenborg.**

Unter-Anlage
zur Anlage V. der Mittheilung des Senats
vom 18. Juni 1872.

I. Tarif für die Hafenabgaben zu Bremerhafen.				Neuer Tarif.
Hafengeld, Schiffe über 30 Last:				
für einen Monat	5 1/2 St.	=	25 1/2 Pf.	— Mk. 25 Pf.
für zwei Monate	11	"	= 51	— " 50 "
Kleinere Schiffe für einen Monat	4	"	= 18 1/2	— " 20 "
für zwei Monate	8	"	= 37	— " 40 "
Liegezeit für jeden ferneren Monat	1	"	= 4 6/10	— " 5 "
Holzflöße monatlich	2 Thlr.	=	6 Mk. 64	6 " 70 "
Lastgeld pr. Last	3 St.	=	14	— " 15 "
Schleusengeld	2 Thlr. 36 St.	=	8 Mk. 30 4/10	8 " 30 "
Lastgeld am Geestufer pr. Last	1 St.	=	4 6/10	— " 5 "
jedoch nicht mehr als	36 St.	=	1 Mk. 66	1 " 70 "
Rielholgeld pr. Last	4 St.	=	18 1/2	— " 20 "
jedoch nie weniger als	3 Thlr.	=	9 Mk. 96	10 " — "
Hafenlootsgeld bis 60 Last	1 Thlr. 60 St.	=	6 Mk. 9	6 " — "
60 bis 120 Last	2 " 18	"	= 7 " 47	7 " 50 "
120 bis 300 Last	3 " 36	"	= 11 " 63	11 " 50 "
300 bis 500 Last	4 " 54	"	= 15 " 78	15 " 50 "
500 bis 700 Last	5 " 36	"	= 18 " 27	18 " — "
über 700 Last und oceanische Dampfer	7 " —	"	= 23 " 25	23 " — "
Bootszulfe bis 60 Last	1 " 24	"	= 4 " 43	4 " 50 "
60 bis 120 Last	1 " 60	"	= 6 " 9	6 " — "
120 bis 300 Last	3 " 18	"	= 10 " 79	10 " 50 "
300 bis 500 Last	3 " 54	"	= 12 " 46	12 " — "
500 bis 700 Last	5 " —	"	= 16 " 61	16 " 50 "
über 700 Last	6 " 18	"	= 20 " 76	20 " — "
oceanische Dampfschiffe	12 Thlr.	=	39 " 86	40 " — "
Verlegen der Schiffe bis 150 Last	36 St.	=	1 " 66	1 " 70 "
150 bis 400 Last	1 Thlr.	=	3 " 32	3 " 30 "
über 400 Last	1 Thlr. 36 St.	=	4 " 98	5 " — "
Lagergeld pr. Quadratruthe	6 St.	=	28	— " 30 "
II. Tarif für Benutzung des Sheers und des großen Krahns.				
Gewöhnliches Krahngeld pr. Last	12 St.	=	55 1/3 Pf.	— " 55 "
Außerordentliche Abgabe für Benutzung der Sheers für Lasten bis zu 100 Ctr.	10 Thlr.	=	33 Mk. 21 Pf.	33 " — "
von 100 bis unter 200 Ctr.	15 " 15	"	= 49 " 82	50 " — "
" 200 " " 300	30 " 30	"	= 99 " 64	100 " — "
" 300 " " 400	50 " 50	"	= 166 " 7	165 " — "
" 400 " " 500	75 " 75	"	= 249 " 11	250 " — "
" 500 " " 600	125 " 125	"	= 415 " 18	415 " — "
" 600 " " 700	200 " 200	"	= 664 " 29	665 " — "
" 700 " " 800	275 " 275	"	= 913 " 40	915 " — "
" 800 " " 1000	400 " 400	"	= 1328 " 57	1330 " — "
Für Ausheben und Einsetzen von Schiffsmasten in Schiffen bis zu 299 Last für jeden Mast	15 Thlr.	=	49 Mk. 82 Pf.	50 " — "
von 300 bis 499 Last für	20 " 20	"	= 66 " 43	66 " — "
von 500 und darüber	25 " 25	"	= 83 " 4	84 " — "

III. Tarif für den Sicherheitshafen.

Hafengeld in Winterlage:

a) für Seeschiffe und Küstenfahrzeuge:

unter 20 Last	2.36 = 8 Mt. 30 Pf.	8 Mt. — Pf.
von 20 bis 40 Last	5. — = 16 " 61 "	16 " — "
" 40 " 60 "	6. — = 19 " 93 "	20 " — "
" 60 " 80 "	9. — = 29 " 89 "	30 " — "
" 80 " 120 "	15. — = 49 " 82 "	50 " — "
" 120 " und darüber	25. — = 83 " 4 "	85 " — "
für Fischerschuppen u. f. w. "	1.36 = 4 " 98 "	5 " — "

b) für Weferfähne bis zu 40 Last

von 40 bis 60 Last "	2.36 = 8 " 30 "	8 " — "
für größere Fahrzeuge jede Last mehr	3.36 = 11 " 62 "	12 " — "
	— 4 = — " 18 ³ / ₇	— " 20 "

c) für Dampfschiffe bis zu 110 F. Länge

do. von 110 bis zu 125 F. "	10. — = 33 " 21 "	35 " — "
do. von 125 F. und darüber. "	12.36 = 41 " 51 "	42 " 50 "
	15. — = 49 " 82 "	50 " — "

d) für oberländische Fahrzeuge:

für einen Schiffsbock	4. — = 13 " 29 "	14 " — "
" " Hinterhang	3.36 = 11 " 42 "	12 " — "
" einen großen Schiffsbulen "	3. — = 9 " 96 "	10 " — "
" " kleinen do. "	2.36 = 8 " 30 "	8 " — "
für ein Moor- oder Lattenschiff "	— .36 = 1 " 66 "	1 " 50 "

e) für Sandschiffe

für ein Holzloß für 50 □ Meter	— .36 = 1 " 66 "	1 " 50 "
		2 " — "

IV. Tarif für den Hafen oberhalb der Stadt.

Hafengeld:

für einen Schiffsbock	4. — = 13 Mt. 29 Pf.	14 " — "
" einen Hinterhang	3.36 = 11 " 62 "	12 " — "
" einen großen Schiffsbulen.	3. — = 9 " 96 "	10 " — "
" einen kleinen do.	2.36 = 8 " 30 "	8 " — "
" ein großes Dielen- oder Moorschiff	— .36 = 1 " 66 "	1 " 50 "
" ein kleines do.	— .24 = 1 " 11 "	1 " — "
" für ein Dampfschiff	15. — = 49 " 82 "	50 " — "
" das Deffnen der Brücke	1. — = 3 " 32 "	3 " 50 "

V. Tarif für den Holzhafen am Buntenthor.

für ein Holzloß, sowie für Flöße von Ostseeischem Kantholze
für 50 Quadratmeter 2 " — "
als Minimum.

Beschuß der Bürgerschaft

vom 19. Juni 1872.

1. Vereinigung einiger Theile des Landgebiets mit der Stadt.

Die Bürgerschaft hat zu Mitgliedern der Deputation erwählt die Herren
Richter H. H. Meier, Ed. Müller, Chr. Papendieck, H. Bayer, H. Plump,
Joh. Vellstedt.

2. Abänderung der das gerichtliche Verfahren betreffenden Gesetze in
Veranlassung der Münzreform.

Den vorliegenden Gesetzentwürfen erteilt die Bürgerschaft ihre Zustimmung
mit folgenden Aenderungen: