Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 16. October 1863.

1. Hafenabgaben und Hafenordnung in Bremerhaven.

Die Deputation für die Häfen und Hafenanstalten hat dem Senate den beifolgenden Bericht in Betreff des Tarifs der Hafenabgaben in den Häfen zu Bremerhaven sowie einiger Vorschriften der Hafenordnung eingereicht, welchen er unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerschaft zu ihrer Beschlußfassung mittheilt.

2. Straßenarbeiten im laufenden und künftigen Jahre.

Zu gleichem Zwecke und unter gleichem Vorbehalt läßt der Senat der Bürgerschaft hierneben den Bericht zugehen, welchen die Straßenbaudeputation über die diesjährigen und nächstjährigen Straßenarbeiten erstattet hat.

Anlage I
zur Mittheilung des Senats
vom 16. Octbr. 1863.

Bericht

der Deputation der Häfen und Hafenanstalten, den Tarif der Hafenabgaben in den Häfen zu Bremerhaven und einige Vorschriften für die Hafenordnung betreffend.

Bei der Eröffnung des Geestemünder Hafens ist für denselben am 15. Juli d. J. eine Hafenordnung erlassen, welcher ein Tarif für die Hafenabgaben angehängt ist, der in einigen Hauptansätzen von der bisher in Bremerhaven laut Verordnung vom 2./4. April 1845 bestandenen Taxe abweicht. Namentlich ist das Hafengeld, welches nach der Bremischen Verordnung bisher bei allen Seeschiffen über 30 Last 12 Grote Gold und bei allen Seeschiffen von geringerer Tragfähigkeit 9 Grote Gold per Last von 4000 ℔ für Ein- und Auslaufen und einen Aufenthalt in einem der Bassins zu Bremerhaven von 2 Monaten (60 Tagen) und darunter betrug, zwar in dem Satze von 5 Silbergroschen beibehalten, allein nach Courant und daher 10 % billiger berechnet und außerdem bei einem Aufenthalte von Einem Monat und darunter auf die Hälfte ermäßigt, bei einem Aufenthalte über 2 Monat ist das Liegegeld, welches jetzt in Bremerhaven $1^1/_2$ Groten Gold per Last beträgt, auf 5 Pfennig herabgesetzt; auch finden sich noch andere Modificationen, welche zum Theil für zweckmäßig zu erachten sind, zum Theil aber weniger Berücksichtigung verdienen.

Die Deputation hat sich dadurch veranlaßt gesehen, sowohl die Bremischen Tarife einer Revision zu unterwerfen und die Frage in Erwägung zu ziehen, ob es sich empfehle, dem Beispiele Geestemündes zu folgen, als auch die Vorschriften der Bremerhavener Hafenordnung einer Prüfung zu unterwerfen.

I. Was das Erstere betrifft, so hält sie es nicht für angemessen, die Ansätze der Tarife in Courant zu berechnen, weil in Bremerhaven die Abgaben in Gold berechnet zu werden pflegen, daher die Reduction des Courants in Gold Schwierig-

keiten hat und der Schiffer, dessen Fracht meistens in Gold bezahlt wird, am einfachsten auch die Abgabe in Gold entrichtet. Sie empfiehlt bei der Goldrechnung zu bleiben, aber bei Feststellung der Ansätze die 10% um welche Courant schlechter ist, in den erheblicheren Positionen zu berücksichtigen. Sie ist ferner der Ansicht, daß die Herabsetzung des Tarifs zu bedauern ist. Denn die Hafenabgaben, deren Zahlung den Schiffen auf der Rhede und in den Häfen der Weser obliegt, sind schon jetzt sehr mäßig und es ist eine bekannte Thatsache, daß die Unkosten, welche auf der Schifffahrt der Weser ruhen, viel geringer sind, als die Unkosten der meisten Häfen, so daß die Abgaben sich in keiner Weise als ein Aequivalent für die Vortheile ansehen lassen, welche ihr in den Hafenbassins der Weser in reichem Maaße geboten werden. Ein Herabsetzung der Hafenabgaben für die Schiffe, welche nur für einen Monat den Hafen benutzen, auf die Hälfte des Tarifs wird einen erheblichen Ausfall im Budget dieses Jahres der auf 24,000 Thaler veranschlagten Hafengelds-Einnahmen bewirken, welche im vorigen Jahre 24,188 Thaler, im Jahre 1861 28,000 Thaler erbrachten, da nach dem jetzigen Gange des Handelsverkehrs die Mehrzahl der Schiffe keinen längeren Aufenthalt in den Häfen der Weser nehmen wird, als ungefähr Einen Monat. Der dadurch entstehende Ausfall läßt sich nicht genau berechnen, wird aber unter 5000 Thaler für jedes Jahr nicht veranschlagt werden dürfen, und wird hauptsächlich durch die oben angeführte, namentlich den größeren Schiffen zu Gute kommende Herabsetzung des Tarifs auf die Hälfte des bisherigen Ansatzes bei einem Aufenthalte bis zu Einem Monate entstehen, während die übrigen Ermäßigungen für das Ergebniß der Hafeneinnahme von geringerer Bedeutung sind. Die Herabsetzung hat sogar Nachtheile, indem es nicht ausbleiben wird, daß die plötzliche Steigerung der Abgabe auf den doppelten Betrag, wenn ein Schiff ein oder einige Tage über Einen Monat in den Häfen verweilt, zu Reclamationen und Unannehmlichkeiten Anlaß geben wird. Es scheint daher viel practischer zu sein, daß nur ein Tarifsatz für einen geräumigen Zeitraum existirt, der der Regel nach allen Schiffen zum Löschen, Laden und zur Wiederabfahrt völlig genügt, und daß für einen, durch besondere Umstände veranlaßten längeren Aufenthalt das als ein Liegegeld zu betrachtende Hafengeld erheblich ermäßigt wird. Der Zeitraum von Einem Monat ist für Löschen und Laden und Wiederfortsegeln eines Schiffs zwar nicht selten ausreichend, allein in manchen Fällen knapp bemessen, so daß ein Schiff oft Mühe haben wird, binnen Monatsfrist fertig zu werden und noch einige Tage mehr bedarf, um alles zu ordnen, und daher vielleicht nur um der doppelten Taxe zu entgehen auf die Rhede legt. Dessenungeachtet glaubt die Deputation empfehlen zu müssen, zur Zeit bei den wesentlicheren Positionen der Hafenabgaben dem Beispiele der hannoverschen Hafenordnung zu folgen. Denn sie hält es für unerläßlich, daß auf einem der ersten deutschen Ströme einer differentiellen Behandlung der Seeschifffahrt vorgebeugt werde, welche dadurch entstehen muß, daß der benachbarte Staat in Geestemünde, ohne Rücksicht auf die jahrelang bestandene Einrichtung des nahen Bremischen Hafenorts in der Herabsetzung des Hafengeldes einseitig vorgegangen ist. Das Princip der gleichen und einheitlichen Behandlung der Schifffahrts- und Handelsverhältnisse an der Weser, welche nach allen Richtungen hin aufrecht zu erhalten gestrebt wird, muß auch in den Schifffahrtsabgaben Geltung finden, selbst wenn dessen Durchführung für den Bremischen Staat mit erheblichen finanziellen Opfern verknüpft ist, und die hannoverischer Seits bei Eröffnung ihrer vortrefflichen Hafenanlagen eingeführte Herabsetzung aus sachlichen Gründen sich nicht empfiehlt. Sie sieht indeß die von ihr vorgeschlagene Tarifirung nicht als definitiv an, hofft vielmehr, daß recht bald durch ein gegenseitiges Einvernehmen der beiden betheiligten deutschen Staaten in deren eignem Interesse eine zweckmäßigere und einheitliche Normirung derselben für ihre Weserhäfen in's Leben trete. Sie würde es dann nicht ungeeignet erachten, daß in den drei Hafenbassins zu Bremerhaven und Geestemünde wenigstens bei größeren Schiffen der Tarif den jetzigen Ansätzen sich wieder nähere und muß sich erforderlichen Falls die darauf bezüglichen Anträge vorbehalten. Sie empfiehlt aber bis auf Weiteres den Tarif vom 2/4. April 1845, sowie einige sonstige Ansätze von Hafenabgaben auf die in der Anlage näher angegebene Weise, vorbehältlich einer späteren definitiven Normirung, zu modificiren.

Im Einzelnen bemerkt sie dabei noch das Folgende:

1) Einen Unterschied im Tarif bei Schiffen über und unter 30 Last hat sie fortbestehen lassen, weil bei diesen kleinen Schiffen Fälle vorkommen, in welchen der jetzige Tarif drückend sein kann.

2) Aus gleichem Grunde empfiehlt sie bei Flußschiffen die Beibehaltung des Lastgeldes (statt eines Hafengeldes) von den in Bremerhaven an's Land gesetzten, oder vom Lande empfangenen Gütern, setzt dasselbe aber auf 3 Grote herab, und schlägt vor, allen diesen Schiffen in dem Falle, daß ihr Aufenthalt länger als Einen Monat dauert, noch das gewöhnliche Hafengeld aufzuerlegen, damit die Bassins nicht ohne Noth von diesen Flußschiffen als Liegeplatz benutzt werden. Es versteht sich, daß das Lastgeld nur dann von den Gütern gefordert wird, wenn dieselben nach Bremerhaven, oder nach sonstigen Orten der Nachbarschaft bestimmt sind. Werden sie lediglich vorläufig an's Land gesetzt, um das Laden und Löschen von Gütern zu befördern, so wird es nicht erhoben.

3) Um eine Controlle an der Kaje zu fördern, ist ein geringes Lagergeld von 6 Groten für die Quadratruthe per Monat bei allen Gegenständen, welche länger als Einen Monat dort lagern, vorgeschlagen. Für den ersten Monat findet eine Lagerung von Gütern unentgeltlich Statt.

4) Die Befreiung der Postdampfschiffe vom Hafengelde und die Feststellungen eines Aversionales für Reihefahrten, welche sich häufig und regelmäßig wiederholen, haben schon länger Statt gehabt, sind auch in Geestemünde eingeführt, und im Interesse des Handels geboten.

5) Die Deputation ist der Ansicht, daß das in der Verordnung vom 2./4. April 1845 festgesetzte Krahngeld unverändert bleiben kann, hält es aber für zweckmäßig, daß dasselbe in dem jetzigen Tarife nicht erwähnt, vielmehr mit Rücksicht auf die Eisenbahnverhältnisse in einer besonderen Verordnung aufgeführt werde.

Im übrigen bezieht sie sich auf die Anlage 1, bei der die sonstigen Modificationen sich durch die Tarifirung der Geestemünder Hafenordnung und die Natur der Sache erklären, und bemerkt nur noch, daß sie den durch die Verordnung vom 23. Mai 1860 festgesetzten Tarif für Hafenlootsgeld und Bootshülfe zu modificiren wünscht, da derselbe in einigen Theilen für zu hoch erachtet werden mußte.

II. Die polizeilichen Vorschriften der Geestemünder Hafenordnung sind in allen wesentlichen Punkten den in Bremerhaven geltenden Bestimmungen conform. Es finden sich indeß einige besondere Anordnungen, und da bereits längere Zeit seit dem Erlaß der Hafenordnung vom 23. Juli/4. August 1845 verflossen ist, hat die Deputation Gelegenheit genommen, diese Hafenordnung, die Verordnung vom 9. Januar 1862, Feuer und Licht in den Hafenbassins betreffend, durch welche der §. 14 erster Absatz der Hafenordnung modificirt ist, und die Vorschriften wegen feuergefährlicher Gegenstände zu prüfen. Sie glaubt, daß, abgesehen von den redactionellen Aenderungen und näheren Bestimmungen, welche durch die seit dem Erlaß der Hafenordnung vom Jahre 1845 stattgehabte Anlage eines zweiten Hafenbassins (des sogenannten neuen Hafens) und durch den größeren Verkehr namentlich mit Dampfschiffen, in polizeilichen Vorschriften erforderlich geworden sind, diese Verordnungen in allen wesentlichen Punkten beizubehalten sein werden. Die Bestimmungen der Hafenordnung vom 23. Juli/4. August 1845, welche sich schon in der Hafenordnung vom 17. September 1834 finden, und polizeilicher Natur sind, haben sich in einer dreißigjährigen Praxis bewährt, und es dürfte nicht zweckmäßig sein, in einer Hafenordnung, in die man sich seit Jahren hineingelebt hat, ohne Noth Aenderungen zu treffen.

Sie glaubt daher, im Uebrigen mit dem Vorschlage folgender Zusätze, welche in das Gebiet der Gesetzgebung hineinreichen und zum Theil aus der Geestemünder Hafenordnung herübergenommen, zum Theil durch die neuere Gesetzgebung geboten sind, und endlich sich in der Erfahrung als zweckmäßig erweisen, sich begnügen zu können:

1) ad §. 1. 2. Alinea der Hafenordnung von 1845 ist ein Zusatz zu machen, wornach eine Ausnahme von der Verpflichtung der Schiffe, einen Hafenlootsen zu nehmen, in einzelnen Fällen, namentlich für Dampfschiffe, Schlepper, größere Leichter, u. s. w. stattnehmlich ist. Der Paragraph würde daher lauten:

»Kein Seeschiff von 40 Last Größe und darüber darf, ohne sich eines Hafenlootsens zu bedienen, in einen der Häfen und deren Vorhäfen ein- oder aus ihnen auslaufen. Ausnahmen von dieser Bestimmung namentlich bei Dampfschiffen können im Verwaltungswege festgesetzt werden. Unter schwierigen Umständen z. B. bei Nacht, Nebel, Sturm, Eisgang, oder sonst, kann der Hafenmeister die Annahme eines Hafenlootsens auch für kleinere und eximirte Schiffe anordnen.«

Eine Ausdehnung der Ausnahme auf Schiffe bis zu 60 Last, wie sie sich in der Geestemünder Hafenordnung findet, ist nicht zu empfehlen.

2) Zu §. 5 der Hafenordnung ist zu bemerken:

Bisher waren in diesem Pharagraphen nur einzelne unvorsichtige Handlungen beim Durchholen durch die Schleuse verboten. Es empfiehlt sich aber mit Rücksicht auf die vielfachen Beschädigungen der Hafenwerke, welche in jüngster Zeit durch Unvorsichtigkeit vorgekommen sind, den Schiffen die größte Vorsicht zur Pflicht zu machen und bei Strafe alle Beschädigungen zu verbieten für die dann nach dem sub 4 dieses Berichts vorgeschlagenen Paragraphen eventuell Schadensersatz zu leisten sein würde. Der Pharagraph würde folgendermaßen lauten:

»Kein Schiff darf längere Zeit, als zum Ein- oder Auslaufen erforderlich ist, in den Vorhäfen verweilen. Dampfschiffe müssen beim Ein- und Auslaufen möglichst langsam fahren, auch müssen sie den ein- und auslaufenden Segelschiffen ausweichen, oder, wenn dieses nicht thunlich ist, ihre Fahrt einstweilen hemmen. Jede Beschädigung an den Hafenwerken in den Vor- und Binnenhäfen, oder an den Kajen und den Ufermauern der Geeste, oder sonstigen Schifffahrtsanstalten ist streng untersagt. Namentlich ist verboten, beim Durchholen der Schiffe durch die Schleusen mit Haken in die Mauern oder Thüren oder Riegel der Schleusen, oder der Vor- oder Binnenhäfen zu stechen, vielmehr sind zum Durchholen nur die auf der Mauer und den Schleusenthüren befindlichen eisernen Bolzen oder die Landpfähle zu benutzen.«

3) Die Geestemünder Hafenordnung hat eine Bestimmung, nach welcher sich in Brandfällen die Schiffsmannschaften an Bord ihrer Schiffe zu begeben und sich nebst den vorhandenen Böten der Behörde zur Disposition zu stellen haben. Es werden dieses meistens die Mannschaften fremder Schiffe sein, und es empfiehlt sich eine solche Bestimmung ebenfalls für Bremerhaven festzusetzen.

Der Paragraph würde lauten:

»Wenn in einem der Häfen, oder in dessen Nähe Feuer ausbricht, so haben die Schiffsmannschaften sich unverzüglich auf ihre Schiffe zu begeben und sich, so wie die zu den Schiffen gehörenden Böte, der Behörde zur Verfügung zu halten.«

4) ad §. 18 der Hafenordnung. Bisher fanden sich in den §§. 2, 5, 13, 14 derselben einzelne Strafandrohungen angeführt, und nur im §. 14 für einen besondern Fall ausgesprochen, daß bei Contraventionen der Mannschaft der Schiffsführer und sein Schiff verantwortlich seien, das auch für einen etwaigen Schadensersatz aufzukommen habe.

Es empfiehlt sich daher, in der von der Geestemünder Hafenordnung gewählten Fassung in Einen Paragraphen die Strafandrohungen und die Vorschriften über die Haftungspflicht des Führers und des Schiffes zusammenzufassen und zugleich ausdrücklich auszusprechen, daß

bei allen solchen Contraventionen gegen die Hafenordnung für ein gerichtliches Verfahren das Gesetz vom 30. Juli 1863, das Verfahren in Strafsachen betreffend, maßgebend sein soll. Leichtere Fälle werden nach dem neuen Verfahren an das Bremerhavener Schöffengericht, schwerere an das Strafgericht gelangen.

Der Paragraph würde folgendermaßen lauten:

»Jede Nichtbefolgung einer Vorschrift, oder eines Verbots dieser Hafenordnung zieht neben der etwa wegen Uebertretung sonstiger Gesetze eintretenden Strafe, für Jeden, der sie unbefolgt gelassen hat, in einem leichteren Contraventionsfalle eine Ordnungsstrafe bis zu 25 Thalern, in einem schwereren Contraventionsfalle und bei Rückfällen, bis zu 50 Thalern nach sich, auch muß der dadurch angerichtete Schaden ersetzt werden.«

»Für alle, die Schiffsmannschaften und die von den Schiffern angenommenen Schauerleute und Arbeiter erkannten Geldstrafen und Kosten, und für den Ersatz des von denselben angerichteten Schadens haftet zunächst der Schiffer und für ihn das Schiff, vorbehältlich des Regresses gegen den Schuldigen.«

»Bei dem deshalb erforderlichen Verfahren ist die Strafproceßordnung vom 30. Juli 1863 maßgebend. Bis zu deren Einführung ist das Amtsgericht als Untersuchungsgericht competent.«

»Die von einem Schiffe der Hafenbehörde verursachten Kosten werden nach Aufgabe des Hafenbureau im Administrativwege beigetrieben.«

5) Im §. 15 der Hafenordnung findet sich nicht der Passus, daß das Schiff alle Zahlungen und Verpflichtungen zu leisten habe, bevor es den Hafen verläßt. Der Paragraph würde daher lauten:

»Die von den Schiffern zu erlegenden Hafengelder, nach den gesetzlich dafür angeordneten Tarifen und alle sonst dem Staate schuldigen Beiträge sind vor dem Auslaufen am Hafenbureau zu berichtigen. Kein Schiff darf den Hafen verlassen, bevor die Zahlung geleistet und alle ihm sonst nach der Hafenordnung obliegenden Verpflichtungen erfüllt worden sind.

Die Deputation schließt ihren Bericht mit dem Antrage, sich damit einverstanden zu erklären:

ad I. daß bis auf Weiteres der in der Anlage 1 angegebene Tarif der Hafenabgaben eingeführt und

ad II. in der Hafenordnung für die Bremerhavener Häfen die vorstehenden Zusätze und Modificationen eingefügt werden.

Bremen, October 1863.

(gez.) **H. A. Schumacher.** (gez.) **J. G. Höpken.**

Unter-Anlage
zur Anlage I der Mittheilung des Senats
vom 16. Octbr. 1863.

Tarif

für die Hafenabgaben in Bremerhaven.

I. Hafenlasten- und Schleusengeld.

§. 1.

Für das Aus- und Eingehen von Schiffen durch die Schleuse eines der Häfen und für deren Aufenthalt in demselben sind zu entrichten:

1) an Hafengeld:

bei einer Liegezeit von höchstens zwei Monaten (60 Tagen)
von Schiffen über 30 Last Tragfähigkeit für die Last.. 11 ß
von kleineren Schiffen für die Last..... 8 ß
bei einer Liegezeit von nicht länger, als Einem Monat die Hälfte dieser Sätze,
bei einer Liegezeit von länger, als zwei Monaten für jeden ferneren Monat von jeder Last..... 1 ß
von Holzflössen monatlich..... 2 ßß — ß

2) an Lastengeld, statt des Hafengeldes:

von Flußschiffen, welche von Weserplätzen, d. h. bis zum Horumer Siel an der Jahde und bis zum Dorumer Tief am rechten Weserufer einschließlich, abgefertigt, oder dahin von einem der Häfen aus bestimmt sind, für jede Last von an's Land gesetzten, oder vom Lande empfangenen Gütern..... 3 ß
Verbleiben diese Schiffe in den Häfen alsdann länger, als Einen Monat, so zahlen sie von da an außerdem noch das gewöhnliche Hafengeld, als Liegegeld.

3) Schleusengeld..... 2 ßß 36 ß
Schleusengeld wird von den Schiffen, welche Hafengeld bereits bezahlt haben, nicht entrichtet, sondern nur von den Schiffen, welche aus einem der Häfen bereits zur Abfahrt auf die Rhede gelegt sind, aber ohne abzufahren in einen derselben zurückkehren, oder um auf einem, in, oder oberhalb Bremerhaven belegenen Schiffszimmerplatze verzimmert zu werden, den Hafen verlassen und nach beschaffter Ausbesserung sofort in einen der Häfen zurückkehren, oder von Einem der Häfen in den anderen überlegen.

4) Lastengeld am Geesteufer:

Außerdem wird bei Anbringen oder Abladen von Gütern am rechten Ufer der Geeste für jede Last Güter eines Schiffs bezahlt an Lastengeld..... 1 ß
jedoch nicht mehr als..... 36 ß

§. 2.

Es treten dabei folgende nähere Bestimmungen und Ausnahmen ein:

1) Vom Hafen- oder Lastgeld sind frei:
   a. Schleppdampfschiffe, welche andere Fahrzeuge ein und ausbringen.

b. Leichter und sonstige Flußschiffe, welche nicht Güter an's Land setzen, oder vom Lande empfangen, sondern solche aus den Seeschiffen überladen, oder denselben zubringen.

c. Postdampfschiffe in transatlantischer Fahrt. Es wird ihnen alsdann Schleusengeld berechnet.

2) Statt des Hafengeldes kann ein Aversionale bei Dampf- und sonstigen Schiffen in Reihefahrt eintreten.

3) Bei Berechnung des Hafen- und Lastengeldes wird die Last zu 4000 Pfund, jeder Bruchtheil einer Last für eine volle Last, der angebrochene Monat für einen vollen Monat, und jeder Monat zu 30 Tagen, also zwei Monate zu 60 Tagen, berechnet.

II. Kielholgeld.

Von den Schiffern, welche sich eines der Kielholplätze zur Untersuchung und Reparatur ihrer Schiffe bedienen, werden die Gebühren mit 4 Groten für die Last berechnet, jedoch für das Kielholen eines Schiffes nie weniger als ..... 3 ßß

III. Hafenlootsgeld.

Das Hafenlootsgeld für das Ein- oder Ausbringen beträgt bei Schiffen

bis 60 Last	1 ßß 60 ß
über 60 bis 120 Last	2 » 18 »
über 120 bis 300 Last	3 » 36 »
über 300 bis 500 Last	4 » 54 »
über 500 bis 700 Last	5 » 36 »
über 700 Last inclusive transatlantischer Dampfschiffe	7 » — »

IV. Bootshülfe.

Der Tarif für Bootshülfe beträgt bei ein- und ausgehenden Schiffen

bis 60 Last	1 ßß 24 ß
über 60 bis 120 Last	1 » 60 »
über 120 bis 300 Last	3 » 18 »
über 300 bis 500 Last	3 » 54 »
über 500 bis 700 Last	5 » — »
über 700 Last	6 » 18 »
bei oceanischen Dampfschiffen	12 » — »

Ist die Bootshülfe in außerordentlichen Fällen, bei Nacht, Sturm oder Eisgang, u. s. w. mit ungewöhnlichen Schwierigkeiten verbunden, so daß die gewöhnliche Bootshülfe nicht ausreicht, so kann nach Ermessen des Hafenmeisters eine angemessene Erhöhung der Taxe eintreten.

V. Verlegen der Schiffe (Verholen.)

Beim Verlegen, oder Verholen der Schiffe im Hafen wird zur Vergütung der den Hafenlootsen obliegenden Arbeit gezahlt:

für ein Schiff bis 150 Last	— ßß 36 ß
über 150 bis 400 Last	1 » — »
über 400 Last	1 » 36 »

Wenn ein Schiff während seines Aufenthalts im Hafen bereits Ein Mal auf Anordnung der Behörde verlegt (verholt), ohne daß solches zugleich von dem Schiffer, oder dessen Beauftragten begehrt worden ist, so ist jede fernere von der Behörde allein angeordnete Verlegung von den Hafenlootsen unentgeltlich wahrzunehmen.

VI. Lagergeld.

Eine Lagerung oder Niederlegung von Gütern an der Kaje ist zwar nur erlaubt, wenn auf Antrag der Betheiligten einer der Hafenmeister einen Platz dazu

angewiesen hat, allein für den ersten Monat der Lagerung findet eine Erhebung von Lagergeld nicht Statt, und ist auch ein Erlaubnißschein des Hafenbureau nicht erforderlich; bei Ablauf des ersten Monats ist aber für eine längere Lagerung ein Erlaubnißschein des Hafenbureau erforderlich, bei dessen Einlösung für jeden Monat fernerer Lagerung per. Quadratruthe oder weniger an Lagergeld zu zahlen ..... 6 ß

Anlage II
zur Mittheilung des Senats
vom 16. Octbr. 1863.

Bericht der Straßenbaudeputation,

die diesjährigen und nächstjährigen Arbeiten betreffend.

Die der Deputation für das Jahr 1863 aufgetragenen Straßenarbeiten, nämlich:

1) die Umlegung der Fahrbahn und Neulegung des Trottoirs an der Langenstraße von der Albutenstraße bis zur Senfstraße,
2) die Umlegung der Straße am Brill,
3) desgleichen der Osterthorstraße,
4) die Canalisirung und Neulegung der Langewieren,
5) die Neulegung der Straße am Osterthorswall,
6) die Vervollständigung des Trottoirs an der Osterthorscontrescarpe,
7) die Neulegung der Meinkenstraße von der Contrescarpe bis Fedelhören,
8) die Neulegung der Vasmerstraße,
9) die Canalisirung der Schmidtstraße,
10) die Canalisirung eines Theils des Steinthorssteinwegs,
11) die Fortführung der Fahrbahn am Dobben,
12) die Fortführung des Canals außer der Schleifmühle,
13) die Umlegung des Canals an der Viehweide,
14) die Canalisirung und Neulegung eines Theils der Wandrahmstraße,
15) die Umlegung der Fahrbahn und Legung eines Trottoirs in der kleinen Helle.
16) die Canalisirung, Umlegung der Fahrbahn und Legung eines Trottoirs am alten Michaeliskirchhof,
17) die Fortführung des Trottoirs in der Düsternstraße,
18) die Anlage eines Canals von der Reeperbahnstraße nach dem Kumpgraben,
19) die Canalisirung und Neulegung der Fahrbahn in der Westerstraße, von der Brautstraße bis zur Häschenstraße,
20) die Canalisirung des Allarmgrabens,
21) die Canalisirung der Krankenhausstraße

sind sämmtlich ausgeführt und ist außerdem für Unterhaltung und Ausbesserung der Straßen in der Alt-, Neu- und Vorstadt vermittelst der zu diesem Zwecke bewilligten 10,000 Thaler thunlichst gesorgt.

Für das Jahr 1864 erlaubt sich die Deputation folgende Straßenarbeiten in Vorschlag zu bringen:

1) Süsterstraße, Neulegung des Trottoirs und der Fahrbahn	ℳ	500
2) Westerstraße, von der Häschenstraße bis Hohethorsstraße, Canalisirung und Neulegung der Fahrbahn	«	2,950
Transport ..	ℳ	3,450

	Transport.. ℳ	3,450
3)	Bleicherstraße, Verbreiterung eines Theils der Fahrbahn.... «	650
4)	Im Krummen-Arm, Canalisirung..... «	800
5)	Weberstraße, Canalisirung, Neulegung des Trottoirs und Umlegung der Fahrbahn..... «	1,700
6)	Osterthorssteinweg von der Contrescarpe bis zur Allee, Neulegung des Trottoirs und der Fahrbahn..... «	3,850
7)	Charlottenstraße, Canalisirung und Umlegung der Fahrbahn. «	800
8)	Rutenstraße, Neulegung eines Theils des Trottoirs und Neulegung der Fahrbahn..... «	1,400
9)	Landweg, Canalisirung, Legung des Trottoirs und der Fahrbahn..... «	1,400
10)	Hohenpfad, Canalisirung, Neulegung eines Theils des Trottoirs Neulegung der Fahrbahn..... «	1,750
11)	Außer der Schleifmühle, bis zur Eisenbahn, Neulegung der Fahrbahn..... «	4,350
12)	Albrechtstraße, Legung eines Trottoirs an der einen Seite, Umlegung der Fahrbahn..... «	450
13)	Fedelhören, von der Contrescarpe bis Häfen, Canalisirung, Umlegung der Fahrbahn..... «	1,350
14)	Falkenstraße, Canalisirung, Neulegung der Fahrbahn..... «	2,350
15)	Wandrahmstraße von der Ellhornstraße bis Contrescarpe Canalisirung, Neulegung des Trottoirs und der Fahrbahn.. «	3,750
16)	Doventhorssteinweg, Neulegung des Trottoirs und der Fahrbahn..... «	1,800
	zusammen.... ℳ	29,850

und bittet sie um Bewilligung dieser Summe, indem sie hinzufügt, daß davon die gesetzlich vorgeschriebenen Beiträge der Eigenthümer der angrenzenden Grundstücke bereits in Abzug gebracht worden sind.

Bremen, den 15. October 1863.

(gez.) **C. F. Feldmann.** (gez.) **Helmken.**