

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 27. Januar 1873.

1. Deputationsgesetz.

Der Senat vermag es nicht dem Staatsinteresse entsprechend zu erachten, daß den Deputationen die von der Bürgerschaft angeregte, unbeschränkt in allen Fällen eintretende Verpflichtung auferlegt werde; jedenfalls ist das Deputationsgesetz nicht geeignet, Verwaltungsgrundsätze dieser Art in sich aufzunehmen.

Ebenso wenig kann er zur Zeit es für geboten erachten, sämtliche Rechnungsführer anderer Deputationen von der Finanzdeputation grundsätzlich auszuschließen, da erhebliche Uebelstände aus der jetzt der Bürgerschaft zustehenden Befugniß, jedes ihrer Mitglieder in die Finanzdeputation abzuordnen, sich nicht ergeben haben.

Im § 64 würde der Senat empfehlen, es bei der bisherigen Fassung („Bürger- oder Realschulen“) bewenden zu lassen, da nach der Absicht des Gesetzes auch die Vorsteher solcher Schulen, welche nicht im strengeren Sinne Realschulen sind, unter Umständen wählbar sein sollen, und kein Grund vorzuliegen scheint hiervon abzuweichen.

Die übrigen Anträge, welche in dem Beschlusse der Bürgerschaft vom 15. Januar d. J. erwähnt sind, findet der Senat sachgemäß, nur wird der Satz:

„Kein Mitglied darf zugleich der Baudeputation und der Deputation für Häfen und Eisenbahnen angehören“

richtiger seinen Platz im § 61 des Deputationsgesetzes und zwar als ein zweiter Absatz, erhalten müssen.

Demnach dürfte eine weitere Deputationsberatung unterbleiben können.

2. Sommerferien der Schulen und Gerichte.

Das Scholarchat hat dem Senate in Betreff dieser sogenannten großen Ferien vorgestellt, die hiesigen Schulvorsteher, insbesondere die Vorsteher der Hauptschule hätten dringend und wiederholt gewünscht, daß diese Ferien fortan am ersten Montage des Monats Juli beginnen möchten und ihr desfallsiges Gesuch wie folgt motivirt:

„Die Classenprüfungen, welche Vorsteher und Lehrer wie auch die Behörde von dem Stande der Classen unterrichten sollen, finden im September statt; die Ferien sind etwa um den 20. August beendet; diese Prüfungen treten dann in der Regel schon nach vierzehn Tagen ein, wo die Schüler noch von den Ferien her zerstreut sind, sich in das Schulleben noch nicht recht wieder hineingefunden haben; offenbar schwächt dies den Werth der Prüfungen.“

Es ist überhaupt pädagogisch richtiger, einer Schulperiode, wie es die von den Ferien bis zum Semesterfusse ist, eine Dauer zu gewähren, welche einigermaßen genügt, um nicht bloß den durch die Ferien zerstreuten Sinn der Schüler wieder sammeln, sondern auch noch erheblich weiter zur Erreichung der Lehrziele fortschreiten zu können.

Die jetzt gewährte Dauer, 5 bis 6 Wochen von den Ferien bis zum Schlusse des Semesters, ist aber, namentlich bei Berücksichtigung der erwähnten Prüfungen eine außerordentlich geringe und ungenügende; man sollte sie daher möglichst zu verlängern suchen und dies würde geschehen, wenn man mit Anfang Juli die Ferien beginnen ließe.

Außer diesem in erster Linie hervorgehobenen Grunde spricht ferner für die beantragte Verfrühung der Sommerferien und zwar im Interesse sämtlicher Schulen unserer Stadt:

1) daß damit der eigentliche, jetzt verfehlte, Zweck dieser Ferien erreicht wird, die Kinder (und mit ihnen die Lehrer) vor den erschlassenden, zum Lernen unfähig machenden, Einwirkungen der ersten wirklichen Sommerhize zu bewahren und sie für das Ertragen derselben, bei deren Fortdauer oder Wiederkehr nach den Ferien, zu stärken;

2) daß damit die zum Geist und Körper erfrischenden Aufenthalt im Freien, zumal für Kinder, weitaus geeignetste Periode, die Zeit der langen Tage und milden Nächte, gleich nach Beginn des Sommers, gewählt wird;

3) daß unbezweifelt auch der großen Mehrzahl der Eltern von Schulkindern aller Stände der Julimonat als Ferienzeit ihrer Kinder ungleich geeigneter ist, als die jetzige Verspätung der Ferien bis tief in den August; — wozu schließlich

4) noch kommt, daß auch diejenigen unter den Eltern, welche in der Lage sind, zur Zeit der üblichen (bekanntlich bis gegen Ende September fortdauernden) Sommer-Geschäftsstille ihre Kinder mit sich auf Reisen oder in die Bäder zu nehmen, weit weniger versucht werden, die Ferien der Kinder eigenmächtig zu verlängern, wenn solche in den Anfang jener Reiseperiode verlegt werden und mit der sogenannten ersten Saison zusammenfallen, als jetzt, wo sie gerade die Mitte jener Periode einnehmen.

Das Scholarchat glaubt nicht, daß diese Motive zu bestreiten seien.

Es sei freilich, fährt der Bericht desselben fort, als ein Hinderniß der Umstand geltend gemacht, daß die Schulferien eventuell nicht in dem Maße wie bisher mit den Gerichtsferien zusammenfallen würden; es würden künftig die Sommerferien der Schulen zu $\frac{2}{3}$ etwa früher ablaufen als jetzt und vielleicht die Familien der bei den Gerichten betheiligten Personen, welche während der Ferien auf das Land zu ziehen oder fortzureisen pflegen, eine solche Neuerung nicht wünschen; allein für alle übrigen Eltern würde doch dieselbe in fraglicher Hinsicht ohne Interesse und, wie erwähnt, den meisten derselben vielmehr angenehm sein. Es komme hinzu, daß falls die von Seiten des Reichs in Aussicht genommene Organisation des Gerichtswesens allgemein geltende Ferien zur Folge haben sollte, diese schwerlich auf die hier bestimmte, vielmehr auf eine spätere dem Herbst näher stehende Zeit fallen und damit jenes Motiv völlig unhaltbar werden würde.

Demnach empfiehlt das Scholarchat, in Uebereinstimmung mit der dieserhalb befragten Schuldeputation, daß dem Wunsche der Schulvorsteher nicht entgegengetreten, das Scholarchat vielmehr vom Senate ermächtigt werde, sowohl für die Hauptschule als auch für die sonst in Betracht kommenden Stadtschulen die desfallsigen Anordnungen zu treffen und zu publiciren.

Der Senat, welcher das Gewicht der ihm solchergestalt vom pädagogischen Standpunkte aus für eine Verfrühung der Sommerferien vorgetragenen Gründe nicht zu verkennen vermag, hat es mit Rücksicht auf die schon erwähnte Beziehung der vorliegenden Frage zu den Gerichtsferien für zweckmäßig erachtet müssen, vor seiner Entscheidung über jene Frage, bezüglich der Gerichtsferien eine gutachtliche Aeußerung des Richtercollegiums zu veranlassen. Diese ist dahin erfolgt, daß es zwar an und für sich gleichgültig sein möge, ob die Gerichtsferien am 15. Juli oder am ersten Montage des Juli beginnen, daß jedoch letzteren Falles in manchen Jahren die Zeit zwischen Schluß der Pfingstferien und Beginn der Sommerferien recht kurz, dagegen diejenige vom Schlusse der letzteren bis zu den Weihnachtsferien unverhältnißmäßig lang ausfallen, hier also leicht eine Ermüdung, dort eine nicht unbedenkliche Beschränkung des Publikums in der Rechtsverfolgung eintreten werde. An und für sich müsse daher das Richtercollegium die Beibehaltung der bisherigen Einrichtung wünschen und empfehlen. Unverkennbar gewähre indeß das Zusammenfallen des Beginnes der Schulferien mit dem der Gerichtsferien für alle Betheiligte so überwiegende Vortheile, daß wenn eine Verfrühung der erstern beliebt werden sollte, alsdann auch eine Verfrühung der letzteren der Beibehaltung des bisherigen Anfangstermins derselben vorzuziehen sein dürfte.

In Hinblick auf unsere Gerichtsordnung wird die Verfrühung des Anfangstermins der Gerichtsferien der verfassungsmäßigen Zustimmung der Bürgerschaft bedürfen, und, da nun zugleich die Angelegenheit für das Publikum von allgemeinem Interesse ist, so liegt dem Senate daran, zunächst die Ansicht der Bürgerschaft zu erfahren. Er fordert daher dieselbe hiemit zu einer desfallsigen Erklärung auf.

3. Betrieb der Eisenbahnen im Jahre 1871.

Anlage.

In der Anlage erhält die Bürgerschaft den von der Deputation für Häfen und Eisenbahnen eingereichten Bericht über den Betrieb der Eisenbahnen im Jahre 1871.

Anlage
zur Verhandlung des
am 27. Januar 1873

Bericht der
den Ver

Nachdem die
die Rechnung wegen
nach Bremen und
hat, besagt die unter
den Eisenbahnbetrieb
stehenden eine kurze
Die Eisenbahnen

1. An
für Personenbeförderung
Kaufmannsverkehr
Wohnortverkehr
Eisenbahnverkehr
der Fahrgäste

2. An
für Güter, Fracht
verke...
Eisenbahn, als
Lager, Stand-
maschinen-
gehören, im
bedienten

3. Bei
Lichte und Wärme
Reisenverkehr
locale, Lager
Verträge aus obigen
Entscheidungen
für Beförderung
den Eisenbahnen
An Vergütung für
auf der Strecke
Eisenbahnver

Für 1870 betrug die
Die Ausgabe
1. Bei
A. Allgemeine Ver-
Central-Verkehr
Inspektion und
B. Bahnverwaltung
Personal...
C. Transportver-
Fahrdienst, W
riales-Verwal-
D. Fonds für Loca

Anlage

zur Mittheilung des Senats
vom 27. Januar 1873.

Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, den Betrieb der Eisenbahnen im Jahre 1871 betreffend.

Nachdem die Königlich Preussische Eisenbahndirection zu Hannover vor Kurzem die Rechnung wegen des Betriebes auf den gemeinschaftlichen Bahnen von Wunstorf nach Brimen und von Bremen nach Geestemünde für das Jahr 1871 eingesandt hat, beehrt die unterzeichnete Deputation sich, nach Maßgabe dieser Rechnung über den Eisenbahnbetrieb im Jahre 1871, soweit derselbe Bremen berührt, im Nachstehenden eine kurze Darstellung zu geben.

Die Einnahme für die bezeichneten Bahnen hat per 1871 betragen:

1. Aus dem Personenverkehr.

Für Personenbeförderung	Ert. 480,827.29. 1
" Auswanderertransporte	" 48,599. 9. 3
" Militärtransporte	" 41,263.24. 6
" Gepäcüberfracht, Equipagen und andere Fahrzeuge, Hunde und Pferde..	" 34,343.21. 2
	605,034.24.—

2. Aus dem Güterverkehr.

Für Eilgüter, Frachtgüter und Viehtransporte	" 1,363,290.12. 9
Extraordinär, als Nachnahme-Provision, Lager-, Stand- und Wagegeld, Desinfectionengebühren, Auf- und Abladegebühren, sowie Krahngeld, Wagendeckenmiethe zc.	" 10,686.29.—
	1,373,977.11. 9

3. Verschiedene Einnahmen.

Pächte und Miethen für Restaurationen, Beamten dienstwohnungen, Postdienst-locale, Lagerplätze zc.	" 4,751.14. 7
Erträge aus abgängigen Betriebsmaterialien	" 194.23. 4
Entschädigungen von anderen Gesellschaften für Benutzung diesseitiger Transportmittel	" 124,184.27.10
Für Beförderung von Privatdepeschen auf den Eisenbahntelegraphen	" 1,636.27. 3
An Vergütung für die Betriebsleitung zc. auf der Strecke Nürrei-Nordhausen..	" 5,564. 8. 7
Extraordinaria	" 13,192. 4. 1
	149,524.15. 8
	Ert. 2,128,536.21. 5
Für 1870 betrug die Einnahme	Ert. 1,708,012. 7. 1

Die Ausgabe für das Jahr 1871 hat betragen:

1. Besoldungen.

A. Allgemeine Verwaltung, als Direction, Central-Bureau, Hauptcasse, Betriebs-Inspection und deren Bureau	Ert. 20,215.17. 4
B. Bahnverwaltung, Strecken und Stations-Personal	" 73,465. 3.11
C. Transportverwaltung, Expeditions- und Fahrdienst, Werkstätten-Betrieb, Materialien-Verwaltung	" 77,886.22. 2
D. Fonds für Local-Heuerungszulagen..	" 134.—.—
	171,701.13. 5
Transport..	171,701.13. 5

Transport.. 171,701.13. 5

2. Andere persönliche Ausgaben.

A. Allgemeine Verwaltung, als Diäten und Reisekosten, Arbeitshilfe, Honorar und Reisekosten der Bahnärzte, Umzugskosten, Unterstützungen und Remunerationen. Ort	15,444.17. 5
B. Bahnverwaltung, Diäten und Reisekosten Arbeitshilfe, Löhne der Hilfsbahnwärter und Hilfsweichensteller.	26,541. 8. 1
C. Transportverwaltung, Diäten und Reisekosten, Arbeitshilfe, auch Löhne der Hilfsbremser und Schmierer, der Güterbodenarbeiter, Maschinen- und Wagenputzer, Wagenschieber u. s. w.; Meilen- und Nachtgelder der Beamten des Fahrdienstes, Unterstützungen und Remunerationen	148,194.16.10
	190,180.12. 4

3. Sächliche Verwaltungskosten.

A. Allgemeine Verwaltung, als Bureau-Bedürfnisse, Druckfachen, Heizungs- und Erleuchtungskosten, Inventarien. Ort	4,871.22. 6
B. Bahnverwaltung, desgleichen	18,589.13.11
C. Transportverwaltung, desgleichen	11,171.28. 6
	34,633. 4.11
3a. Porto und sonstige Frachtgebühren für dienstliche Sendungen	364.19. 5

4. Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen.

A. Bahnplanum und Oberbau	Ort 155,956.23. 7
B. Bahnhofsanlagen	" 22,099. 7.10
C. Telegraphen und Zubehör	" 6,632.22. 4
	184,688.23. 9

5. Kosten des Bahntransports.

A. Kosten der Züge	Ort 137,021 12.10
B. Unterhaltung der Betriebsmittel	" 201,359. 9. 1
	338,380.21.11

6. Sonstige Ausgaben.

A. Allgemeine Verwaltung als Zuschuß zur Kranken- und Unterstützungscasse für die Arbeiter in den Werkstätten, Gerichtskosten, Steuern, Beiträge zu den gemeinschaftlichen Administrationskosten der Eisenbahnverbände	Ort 6,836.10.—
B. Bahnverwaltung, für unvorhergesehene Ausgaben	" 464.29. 2
C. Transportverwaltung, Ergänzung beschädigter Emballagen, Ersatz für verlorene, verdorbene oder beschädigte Transportgegenstände und sonstige Schadenvergütungen, Rückzahlungen an Fahr- und Frachtgeldern, sowie an Lager-, Stand- und Waagegeld, Miethe für fremde Wagen und Locomotiven.	" 111,126.20. 1
	118,427.29. 3
Transport..	1,038,377. 5.—

Transport..	Ert. M^{f} 1,038,377. 5. —
Ausgaben wegen des Bahnhof's Wunstorf	" 24,967.29.11
Kosten der baulichen Unterhaltung des Centralbahnhof's Hannover	" 4,453.13. 2
Kosten wegen der Telegraphen-Inspection und Telegraphen-Reparaturwerkstätte	" 1,419. 8. 6
Beitrag zu den Kosten für Angelegenheiten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen	" 51.21. —
Pension invalider Beamten	" 3,121. 6. 4
Zinsen wegen des Betriebscapitals für Betriebsvorräthe aller Art	" 9,272. 7. 3
	Ert. M^{f} 1,081,663. 1. 2
Die Ausgabe pro 1870 betrug	Ert. M^{f} 857,065.18. 9

Es ergibt sich nach dem Vorstehenden der folgende Abschluß:

Einnahme	Ert. M^{f} 2,128,536.21. 5
Ausgabe	" 1,081,663. 1. 2
Ueberschuß	" 1,046,873.20. 3
Von diesem Ueberschuß gebührt Bremen die Hälfte mit	Ert. M^{f} 523,436.25. 2
Bremen's Hälfte für das Jahr 1870 hat betragen	Ert. M^{f} 425,473. 9. 2
Zu den vorstehend berechneten Antheil Bremen's an den Betriebsaufkünften pro 1871 im Betrage von	Ert. M^{f} 523,436.25. 2
treten hinzu:	
Zinsen wegen der von Bremen aufgewendeten Kosten für Erweiterungsbauten auf dem Bremer Bahnhofe behufs der Bremen-Geeste-Bahn	" 4,016. 6. 5
Zinsen für Erbauung von Anlagen, welche zur Unterhaltung und Ergänzung des gesammten Betriebsmaterials dienen	" 4,605. 2. 6
Zinsen für die Mehrausgabe Bremen's für Betriebsmaterial.	" 4,326.21. 7
Nachträglich aus früheren Abrechnungen	" 16,668.19. 3
Ferner die für Rechnung Bremen's von der Station Bremerhaven erhobenen Krahn-gelder pro 1871	" 1,083.22. —
und die für Rechnung Bremen's bei der Hafenstation Begeesack für 1871 erhobenen Krahn- und Lager-gelder	" 583. 1. 6
	Ert. M^{f} 554,720. 8. 5

Von dieser Summe ist jedoch abzusetzen:

- 1) die Arbeitslöhne für Ver- und Entladung der frachngeldpflichtigen Güter in Bremerhaven pro 1871 M^{f} 1842.19. 3
- 2) das von der Generalcasse für die empfangenen Geldsendungen pro 1871 vorauslagte Porto

	" 72. 8. —
	" 1,914.27. 3
Die ganze Einnahme für das Jahr 1871 stellt sich demnach auf	Ert. M^{f} 552,805.11. 2
Dieselbe hat für das Jahr 1870 betragen	Ert. M^{f} 433,601.22. 6

Die Betriebskosten belaufen sich für das Jahr 1871 auf 50,82 %/o, dieselben haben für 1870 betragen = 50,18 %/o.

In Betreff der Verzinsung der von Bremen für die verschiedenen Bahnanlagen einseitig aufgewendeten Capitalien ergeben sich für 1871 die folgenden Resultate:

	Anlage-Capital Gold ₰	Rein-Ertrag Gold ₰	Zins-Ertrag pro Cent.
1) Für die auf gemeinschaftliche Rechnung mit Preußen erbauten Eisenbahnstrecken Wunstorf-Bremen und Bremen-Geestemünde, also ausschließlich der für Bremische Rechnung hergestellten Bahn- und Bahnhof-Anlagen.	4,978,037	492,365	9,89
2) Für dieselben Bahnstrecken mit Einschluß der für Bremen's alleinige Rechnung hergestellten, mit diesen Bahnstrecken in unmittelbarer Verbindung stehenden Bahn- und Bahnhof-Anlagen, jedoch ausschließlich der Weserbahn und des Weserbahnhofs.	7,394,278	489,293	6,62
3) Für dieselben Bahnen und Anlagen, mit Einschluß der Weserbahn und des Weserbahnhofs.	8,133,518	494,083	6,07

Was nun schließlich die Verkehrsbewegung auf den gemeinschaftlichen Bahnen im Jahre 1871 anlangt, so hat dieselbe gegen das Vorjahr zugenommen und nachstehendes Resultat aufzuweisen:

	Personen	
	ankommende	abgehende
Davon kommen auf	1,061,416	1,019,190
Bremen.	372,120	362,054
Bremerhaven.	55,362	10,422
Geestemünde.	97,580	101,640
Grohn-Begeßack.	68,675	71,102
Sebalbsbrück.	41,414	44,368
Oslebshausen.	9,753	10,043
St. Magnus.	15,545	14,588
Im Jahre 1870 belief sich der Personenverkehr auf	952,892	918,990

	Güter	
	ankommende	abgehende
Davon kommen auf	11,073,675,5	10,035,569,7
Bremen.	4,880,895,5	3,607,479,7
Bremerhaven.	2,079,542,5	2,268,611,6
Geestemünde.	430,642,8	1,846,266,5
Grohn-Begeßack.	234,602,4	241,166,9
Sebalbsbrück.	373,871,8	189,101,2
Oslebshausen.	43,600,0	—
Der Güterverkehr umfaßte 1870	9,352,954,7	6,874,889,5

Nach dem vorstehenden Berichte ist der Eisenbahnverkehr im Jahre 1871 sehr lebhaft gewesen und hat gegen die Vorjahre bedeutend zugenommen, so daß finanziell ein so günstiges Resultat erreicht worden, wie es seit dem Bestehen der hier in Frage kommenden Bahnen noch niemals hat verzeichnet werden können.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) Grave.

(gez.) H. H. Schröder.