

Mitteilung des Senats

vom 1. November 1910.

Inhaltsverzeichnis.

1. Ankauf eines Grundstücks an der Scharnhorststraße	S. 1191.
2. Hafenbahnfracht	" 1191.
3. Abänderung des Gesetzes, betreffend die Hafen- und Kranabgaben in Bremerhaven	" 1197.
4. Ankauf eines Grundstücks bei der Glücksburgerstraße	" 1200.
5. Ankauf von Grundstücken in Gröpelingen	" 1201.
6. Ankauf von Grundstücken an der Heibergstraße	" 1203.

1. Ankauf eines Grundstücks an der Scharnhorststraße.

Der Senat tritt dem Beschlusse der Bürgerschaft vom 19. Oktober d. J. bei.

2. Hafenbahnfracht.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen hat über diesen Gegenstand einen Bericht erstattet, den der Senat der Bürgerschaft mit dem Bemerken hierneben übersendet, daß er seine Erklärung nachfolgen lassen wird.

Bericht.

Anlage.

Nach § 8 Absatz 2, A, d, des mit der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft abgeschlossenen Betriebsüberlassungsvertrages vom 31. Dezember 1907 (Verhölgn. 1906 S. 507, 729/730) sollen die im Betriebe der Hafenbahnanlagen zu erhebenden Gebühren, Hafenbahnfracht und dergleichen, die zu den Betriebseinnahmen der Lagerhaus-Gesellschaft gehören, so bemessen werden, daß sie im Durchschnittsertrage zur Deckung der Betriebskosten ausreichen. Es ist dabei zu bemerken, daß die Hafenbahnfracht nicht nur die Kosten des eigentlichen Bahnbetriebes und des Überführungsdienstes, sondern daneben einen Teil der Kosten des der Gesellschaft obliegenden Güterladedienstes sowie des hierbei erforderlichen Verschiebegeschäftes decken soll.

Die Lagerhaus-Gesellschaft hat nun dargelegt, daß der Hafenbahnbetrieb einen wachsenden Fehlbetrag aufweist. Der Ausfall hat in den letzten vier Jahren betragen:

1906	M 155 700
1907	" 246 300
1908	" 264 300
1909	" 326 100.

Der wesentliche Grund der Steigerung dieses Ausfalls ist darin zu suchen, daß eine sehr erhebliche Ausdehnung der Gleisanlagen und eine bedeutende Vermehrung des Personals aus Anlaß der Inbetriebnahme des Hafens II eingetreten ist, ohne daß die Anlagen, da der Hafen II bislang nur zum kleineren Teil ausgebaut ist, voll ausgenutzt werden konnten.

Wenn trotzdem die Gesamtabrechnung der Lagerhaus-Gesellschaft bisher stets mit einem Überschusse abgeschlossen hat — wobei in der Weise verfahren ist, daß die im Lagerbetrieb erzielten Überschüsse zur Deckung der Fehlbeträge im Hafenbetriebe verwendet sind — so kann dieser Zustand weder vom Standpunkt der Gesellschaft noch vom Standpunkt des Staates als gesund bezeichnet werden. Denn der Gesellschaft kann nicht zugemutet werden, daß sie fortgesetzt auf den Genuß des größten Teils der Überschüsse aus dem Lagerbetrieb verzichtet, lediglich weil das ihr für den Hafenbahnbetrieb gewährte Entgelt zu niedrig bemessen ist. Der Staat aber ist mit Rücksicht auf die ihm nach § 9, 1 des Betriebsüberlassungsvertrages zustehende Gewinnbeteiligung in hohem Maße daran interessiert, daß die Überschüsse, die nach Absetzung der im § 9 des genannten Vertrages vorgesehenen Verzinsung der an die Gesellschaft überwiesenen Anstalten verbleiben, nicht allzusehr zusammen-

schmelzen oder gar gänzlich verschwinden. Dies ist um so mehr zu berücksichtigen, als die Lagerhaus-Gesellschaft für den Wert des Grundes und Bodens des Hafengeländes, soweit er ihr überwiesen ist, sowie für die Kosten der Herstellung und Unterhaltung sowie der Verzinsung und Erneuerung der Straßenzüge und der Bahngleise an den Staat keinerlei Entgelt zu zahlen hat. Für diese erheblichen Aufwendungen muß der Staat seine Vergütung in der staatlichen Beteiligung an den Überschüssen der Gesellschaft finden.

Da nun ferner einerseits im Lagerbetriebe durchaus nicht mit Sicherheit auf stetig zunehmende Überschüsse gerechnet werden kann, andererseits die Gesellschaft ihren künftigen Mehraufwand an Betriebsausgaben im Vergleich mit dem Rechnungsjahre 1909 auf über 250 000 M beziffert, so ist aus allen vorstehend dargelegten Gründen eine erhebliche Erhöhung der Hafenbahngebühren unvermeidlich. Die Lagerhaus-Gesellschaft hat vorgeschlagen, diese Erhöhung auf 50 vom Hundert zu bemessen, wenn nicht etwa eine Staffelung vorgezogen werden sollte.

Die zur gutachtlichen Äußerung aufgeforderte Handelskammer verkennt nicht die schweren Bedenken, die einer Erhöhung der Hafenbahngebühren entgegenstehen, hält aber doch nach Lage der Sache eine Erhöhung für notwendig. Die berichtende Deputation hat sich dieser Auffassung und den von der Handelskammer gemachten Vorschlägen angeschlossen.

Gegenwärtig beträgt die Hafenbahnfracht nach der Bekanntmachung vom 1. Juli 1894 (Gesetzbl. S. 229):

I. Wenn die Entladung oder Beladung der Eisenbahnwagen auf einem öffentlichen Geleise erfolgt:

a. für Wagenladungsgüter

1) im Freibeitzirk und am Holzhafen	4 Pf. für 100 kg
2) am Weferbahnhof	3 " " 100 "
3) am Neustadtbahnhof	für Plazpächter 2 1/2 " " 100 "
" Nichtpächter	3 " " 100 "

b. für Stückgüter

1) im Freibeitzirk und am Holzhafen	8 Pf. für 100 kg
2) am Weferbahnhof und am Neustadtbahnhof	6 " " 100 "

II. Wenn die Entladung oder Beladung der Eisenbahnwagen auf im Eigentum Privater befindlichen Geleisen erfolgt:

3 Pf. für 100 kg.

Eine durchgängige Erhöhung dieser Sätze um 50% hält die Handelskammer für nicht richtig, namentlich mit Rücksicht auf die geringwertigen Massengüter. Diesen ist schon jetzt nach der Gebührenordnung für die Verkehrsanstalten eine Ausnahmestellung deshalb eingeräumt, weil die Schifffahrt ihrer als Schwergut nicht entraten kann, obwohl an und für sich dabei stets nur mit geringen Frachten zu rechnen ist. Würden diese Güter mit höherer Hafenbahnfracht belegt, so wäre zu befürchten, daß sie nicht mehr in den für unsere Schifffahrt erforderlichen Mengen über Bremen geleitet werden könnten. Darunter aber würde der Gesamtverkehr zu leiden haben. Deshalb schlägt die Handelskammer, indem sie hierbei von den grundlegenden Sätzen im Freibeitzirk und am Holzhafen ausgeht, vor, eine Einschränkung der 50%igen Erhöhung in der Weise vorzunehmen, daß es für Massengüter beim jetzigen Frachtsatz von 4 Pf. für den Verkehr der öffentlichen Geleise und von 3 Pf. im Verkehr der Privatan Anschlüsse belassen und daß nur für alle sonstigen Güter die Erhöhung auf 6 Pf. im Verkehr der öffentlichen Geleise und auf 4 1/2 Pf. im Verkehr der Privatan Anschlüsse vorgenommen wird. Da der in Betracht kommende Massengüterverkehr zur Zeit etwa ein Viertel des Gesamtverkehrs ausmacht, so würde sich danach im Gesamtdurchschnitt nur eine Erhöhung von 37 1/2% statt 50% ergeben.

Bei solcher Regelung ist es von besonderer Bedeutung, welche Artikel dem Massengütertarif zugewiesen werden. Im allgemeinen wird diesem Tarif das Massengüterverzeichnis der Gebührenordnung der Lagerhaus-Gesellschaft mit einigen Änderungen zu Grunde gelegt werden können. Als Grundsatz wird dabei gelten müssen, daß die Güter nur dann als Massengüter zu gelten haben, wenn sie in unverpacktem Zustande

verhandelt werden. Ferner wird als untere Grenze für die Bewilligung des niedrigen Massengüterfahres ein Gewicht von 20 t festzusetzen sein. Auch werden Ergänzungen und sonstige Änderungen des Massengüterverzeichnis der Zukunft vorbehalten bleiben müssen.

Einer besonderen Tarifierung werden die Stückgüter zu unterwerfen sein, bei denen der überwiegende Teil der Gebühr zu Gunsten des Ladedienstes zu verrechnen ist. Es empfiehlt sich, den Satz für diese jetzt schon hoch tarifierten Güter nicht um 50 %, sondern nur um 25 % zu erhöhen, d. h. ihn von 8 Pf. auf 10 Pf. zu steigern. Dabei wird es richtig sein, den bisher gebrauchten Ausdruck „Stückgüter“ durch die auch anderweitig gebräuchliche Bezeichnung: „Güter aller Art mit weniger als 5000 kg Gewichtsangabe“ zu ersetzen, weil sich nicht immer im voraus bestimmen läßt, ob ein Gut eisenbahntarifarisch als Stückgut oder als Wagenladungsgut behandelt werden wird. Als Höchstfah für eine solche Sendung würde derjenige Satz zu erheben sein, der für eine Wagenladung sonstiger Güter von 5000 kg zu erheben ist, also nicht mehr als 3 M (= 5000 kg zum Satze von 6 Pf.) Danach würde sich die Stückgutfracht zwischen den Gewichtsgrenzen von 3000 und 5000 kg gleichmäßig auf 3 M stellen.

Was die Sätze für den Weserbahnhof und den Hohentorshafen anlangt, so werden diese in der Weise zu erhöhen sein, daß die jetzige Spannung gegenüber den im Zollauschlußgebiet geltenden Sätzen gewahrt bleibt.

Schließlich ist noch bei den Massengütern zu erwägen, daß sich bei so umfangreichen Bezügen, wie z. B. denjenigen der Norddeutschen Hütte, bei der es sich zu einem erheblichen Teile nicht um einzelne Wagen, sondern um ganze Eisenbahnzüge handeln wird, der Rangierbetrieb einfacher und billiger gestalten läßt, als bei Bewältigung eines gleich großen Güterquantums, das auf eine Reihe von Werken oder Anschlüssen entfällt. Auf Vorschlag der Handelskammer wird daher in Berücksichtigung der großen Bedeutung, die eine gedeihliche Entwicklung des Hochofenwerkes für unser gesamtes Industriegebiet beanspruchen darf, empfohlen, eine besondere Bestimmung vorzusehen, wonach die Deputation ermächtigt wird, nach Anhörung der Handelskammer Privatan Anschlüssen eine Vergünstigung dahin zu gewähren, daß, wenn die im Verkehr mit dem einzelnen Anschlusse beförderte Gütermenge 100 000 t überschreitet, eine Rückvergütung von einem halben Pfennig für 100 kg gewährt wird.

Es ist anzunehmen, daß, wenn die Bestimmungen über die Hafenbahnfracht den vorstehend erläuterten Vorschlägen der Handelskammer, denen die Bremer Lagerhaus-Gesellschaft zugestimmt hat, entsprechend abgeändert werden, mit den daraus sich ergebenden Mehrerträgen der Ausfall dann gedeckt werden wird, wenn der Verkehr sich günstig entwickelt. Bestimmte Angaben über den finanziellen Erfolg der vorgeschlagenen Gebührenerhöhung lassen sich zur Zeit nicht machen.

Da die Geltungsdauer der Gebührenordnungen für die Verkehrsanstalten und Lagereinrichtungen der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft und für den Weserbahnhof zum 31. März n. J. abläuft (Gesetzbl. 1909 S. 296) und bis dahin die Anträge für die Abänderung dieser Ordnungen dem Senate und der Bürgerschaft vorzulegen sein werden, so würde es an sich nahe gelegen haben, damit die Vorschläge wegen Änderung der Hafenbahnfracht zu verbinden. Mit Rücksicht jedoch auf die Eröffnung des Industrie- und Handelshafens, für den die Erhebung der Hafenbahnfracht jedenfalls angeordnet werden muß, und namentlich auf das erhebliche finanzielle Interesse, das mit der alsbaldigen Verabschiedung dieser Vorlage über die Erhöhung der Hafenbahnfracht verknüpft ist, erschien es geboten, über letzteren Gegenstand vorweg einen Beschluß herbeizuführen. Damit die Interessenten in den Stand gesetzt werden, sich in ihren Berechnungen und Offerten den erhöhten Sätzen anzupassen und frühere Abschlüsse möglichst noch nach den alten Sätzen zu erledigen, ist eine baldige Verabschiedung der Vorlage dringend erwünscht. Da im Jahre 1894 bei Einführung der Hafenbahnfracht zwischen der Veröffentlichung der Bekanntmachung und dem Inkrafttreten eine mehrwöchige Frist gelegen hat, so ist beabsichtigt, jetzt wieder ebenso zu verfahren.

Die Deputation überreicht hierneben den Entwurf einer abgeänderten Bekanntmachung über die Hafenbahnfracht und bemerkt zu den einzelnen Paragraphen, soweit sie Abänderungen enthalten, das Folgende:

Zu § 1. Der erste Absatz des bisherigen § 1 ist als besonderer Paragraph vorangestellt unter Streichung des Zwischensatzes wegen der Zuschlagsgebühr: „soweit nicht vorgesehen ist“, der im § 3 Berücksichtigung gefunden hat. Da in diesem § 3 der „besonderen Leistungen“ gedacht ist, erschien es erforderlich, die regelmäßigen bremischen Leistungen näher zu bestimmen, was im Absatz 2 geschehen ist.

Zu § 2, Anmerkung 2. über künftige Änderungen des Massengüterverzeichnis und darüber, ob etwa einzelne Güter auch unverpackt als Massengüter zu behandeln sind, empfiehlt es sich, die Deputation für Häfen und Eisenbahnen nach Anhörung der Handelskammer beschließen zu lassen.

Zu § 3. Die wegen der Zuschlagsgebühr im bisherigen § 1, Abs. 1, vorgesehene Bestimmung konnte zu Mißverständnissen führen. Sie ist im § 3 deutlicher gefaßt worden und hier mit dem Inhalt des bisherigen § 2 vereinigt.

Zu § 4. Dieser Paragraph enthält die bisher dem § 1, am Schluß, eingefügten Bestimmungen.

Zu § 5. Der erste Satz, der an die Stelle der Vorschrift des § 3 getreten ist, entspricht den jetzigen tatsächlichen Verhältnissen. Der zweite Satz verweist auf die von der Deputation zu erlassenden Ausführungsbestimmungen, in die auch der Inhalt des bisherigen § 4 aufzunehmen sein wird.

Einige kleinere redaktionelle Änderungen werden keiner weiteren Begründung bedürfen.

Die Deputation beantragt, dem Entwurfe der Bekanntmachung die Genehmigung zu erteilen.

Bremen, den 31. Oktober 1910.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **Barthansen.** (gez.) **Arug.**

Anlage. **Entwurf.**

Bekanntmachung, betreffend die Erhebung einer Hafenbahnfracht in den stadtbremischen Häfen.

Vom November 1910.

Der Senat bringt unter Aufhebung der Bekanntmachung vom 1. Juli 1894, betreffend die Erhebung einer Hafenbahnfracht in den stadtbremischen Häfen (Gesetzbl. S. 229 ff.), nachstehende, durch übereinstimmenden Beschluß von Senat und Bürgerschaft festgestellte Vorschriften hiermit zur öffentlichen Kunde:

§ 1.

Von den Gütern, die auf den dem Bremischen Staate gehörenden Bahnanlagen im Zollausschlußgebiet, am Holz- und Fabrikhafen, am Industrie- und Handelshafen, am Weserbahnhof und am Hohentorshafen (bei diesem einschließlich der Lagerplätze am Neustadtbahnhof) und zwar im Anschlußverkehr mit den in Bremen einmündenden Eisenbahnlinien befördert werden, wird als Vergütung für die dabei vorkommenden bremischen Leistungen eine von den Ladungsinteressenten zu entrichtende Hafenbahnfracht erhoben.

Bremische Leistungen den Ladungsinteressenten gegenüber sind im Sinne des ersten Absatzes die Beförderungen auf den genannten Bahnanlagen, ferner die Beförderungen auf den Verbindungsstrecken zwischen den in Bremen einmündenden Eisenbahnlinien einerseits und dem Zollausschlußgebiet, dem Holz- und Fabrikenhafen sowie dem Industrie- und Handelshafen andererseits, endlich das Ausladen und das Einladen der Güter an den Verkehrsanstalten im Zollausschlußgebiet und am Hohentorshafen sowie am Weserbahnhof, soweit es die für diese Anstalten geltenden Bestimmungen vorsehen.

§ 2.

An Hafenbahnfracht sind zu erheben für je 100 kg:

I. Für Güter aller Art, mit Ausnahme der Sendungen unter II:

A. Wenn die Eisenbahnwagen auf einem öffentlichen Gleise entladen oder beladen werden:

- 1) bei Sendungen von weniger als 5000 kg wirklichem oder angegebenem Gewicht, soweit sie an den dafür bestimmten Ladestellen abgenommen oder angeliefert werden

a. im Zollausschlußgebiet, am Holz- und Fabrikenhafen sowie am Industrie- und Handelshafen 10 Pf.
jedoch höchstens 3 M für die Sendung;

b. am Weserbahnhof und am Hohentorshafen 8 "
jedoch höchstens 2,50 M für die Sendung.

Erfolgt die Abnahme oder die Anlieferung mit Genehmigung der zuständigen Dienststellen an einer anderen als der dafür bestimmten Ladestelle, so wird für jede Sendung oder für jeden Wagen der vorstehend angegebene höchste Satz von 3 M oder 2,50 M erhoben.

- 2) bei Sendungen von mindestens 5000 kg wirklichem oder angegebenem Gewicht

a. im Zollausschlußgebiet, am Holz- und Fabrikenhafen sowie am Industrie- und Handelshafen 6 Pf.

b. am Weserbahnhof und am Hohentorshafen 5 "

c. von Plazpächtern am Hohentorshafen 4 1/2 "

B. Wenn die Eisenbahnwagen auf einem im Eigentum Privater befindlichen Gleise entladen oder beladen werden 4 1/2 Pf.

II. Für Massengüter in Sendungen von mindestens 20000 kg (siehe Anmerkung 1 und 2).

A. Wenn die Eisenbahnwagen auf einem öffentlichen Gleise entladen oder beladen werden:

1) im Zollausschlußgebiet, am Holz- und Fabrikenhafen sowie am Industrie- und Handelshafen 4 Pf.

2) am Weserbahnhof und am Hohentorshafen 3 Pf.

B. Wenn die Eisenbahnwagen auf einem im Eigentum Privater befindlichen Gleise entladen oder beladen werden (siehe Anmerkung 3) 3 Pf.

Anmerkung 1: Für Massengutforderungen unter 20000 kg gelten die Sätze unter I mit der Maßgabe, daß für die Sendung kein höherer Betrag als für eine Sendung von 20000 kg erhoben wird.

Anmerkung 2: Als Massengüter gelten folgende Güter, sofern sie unverpackt befördert werden:

Abraumsalze (Kalisalze, Kainit u. a.)

Bruchsteine (unbearbeitete)

Eisenerz

Eisenschlacken
 Erzschlacken
 Flußkies
 Gipssteine (rohe)
 Kalksteine (rohe)
 Kohlen
 Koks
 Mergel
 Pflastersteine
 Roheisen in Blöcken oder Barren
 Salpeter
 Sand
 Schmirgelsteine (rohe)
 Schwefelkies
 Spate
 Thomasschlacke (unbearbeitet).

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen kann nach Anhörung der Handelskammer hierzu Änderungen oder Ergänzungen beschließen.

Anmerkung 3. Zu II B. Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen wird ermächtigt, nach Anhörung der Handelskammer Privatan schlüssen nach Ablauf des Jahres eine Rückvergütung von einem halben Pfennig für je 100 kg auf die beförderte Gesamtmenge zu gewähren, wenn die im Verkehr mit dem einzelnen Privatan schlusse beförderte jährliche Gütermenge 100 000 t überstiegen hat.

§ 3.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen kann nach Anhörung der Handelskammer für einzelne Strecken der im § 1 genannten Bahnanlagen einen Zuschlag zur Hafenbahnfracht festsetzen, sowie für besondere Leistungen die Erhebung von Sondergebühren neben der Hafenbahnfracht anordnen.

§ 4.

Bei der Berechnung der Hafenbahnfracht sowie des Zuschlags und der Sondergebühren werden angefangene 100 kg für voll gerechnet.

Die für die einzelnen Sendungen zur Erhebung gelangenden Beträge werden auf je fünf Pfennig nach oben hin abgerundet.

§ 5.

Die Erhebung erfolgt durch die Hafenverwaltung; bei der Hafenbahnfracht jedoch und bei dem Zuschlag durch die Eisenbahnverwaltung, wenn im Versandverkehr der Empfänger oder im Empfangsverkehr der Versender die Zahlung übernimmt. Das Nähere bestimmt die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

§ 6.

Diese Bestimmungen treten am 1. Januar 1911 in Kraft.

Beschlossen Bremen, in der Versammlung des Senats am . und bekannt gemacht am .

3. Abänderung des Gesetzes, betreffend die Hafen- und Kranabgaben in Bremerhaven.

Über diesen Gegenstand hat die Deputation für Häfen und Eisenbahnen einen Bericht übergeben, den der Senat der Bürgerschaft mit dem Bemerkten hier- neben zugehen läßt, daß er seine Erklärung nachfolgen lassen wird.

Bericht.

Anlage.

Der § 11 des Gesetzes vom 3. Juli 1897 über die Hafen- und Kranabgaben in Bremerhaven in der Fassung, welche in den Gesetzen vom 3. April 1900 und vom 30. März 1909 (Gesetzbl. 1900 S. 137, 1909 S. 95) enthalten ist, bedarf in mehreren Punkten der Änderung. Es handelt sich dabei namentlich um folgendes.

Zunächst ist der Scherenkran, der eine Tragfähigkeit von 45 000 kg besaß, infolge der Erbauung der Kohlen- und Kokswerke „Hansa“ schon vor mehreren Jahren abgebrochen. Sein Material ist verkauft worden. Die noch vorhandenen mechanisch betriebenen Kräne besitzen eine Tragfähigkeit bis zu 30 000 kg, so daß der bestehende, im Gesetz vom 3. April 1900 vorgeschriebene Tarif in seinen höchsten, über 30 000 kg hinausgehenden Stufen unpraktisch geworden ist.

Dagegen ist vor einiger Zeit der neue Schwimmkran mit einer Tragfähigkeit von 60 000 kg und mehr in Betrieb genommen, wofür es der Festsetzung eines Gebührentarifs bedarf. Es empfiehlt sich, für Bremerhaven dieselbe Regelung zu treffen, wie sie vor kurzem durch Gesetz vom 29. Juni d. J. für Bremen vorgeesehen ist. Eine gleichartige Festsetzung der Schwimmkrangebühren in Bremen und in Bremerhaven gewährt den Vorteil, daß von vornherein Berufungen des einen Ortes auf den andern ausgeschlossen werden. Der Tarif für den Schwimmkran ist dementsprechend ausgebildet und der Tarif für die mechanisch betriebenen Kräne von 30 und 20 t Tragfähigkeit danach verändert. Da eine Belastung des Schwimmkrans mit mehr als 60 000 kg nur ausnahmsweise und nur unter besonderen Verhältnissen zulässig ist, so ist beim Tarif für die Gewichte von mehr als 60 000 kg keine besondere Klasse mehr gebildet. Für die Benutzung des Schwimmkrans beim Bau und bei der Reparatur von Schiffen empfiehlt es sich, eine Zeitgebühr zu erheben. In besonderen Fällen und namentlich wenn der Schwimmkran außerhalb der Häfen von Bremerhaven benutzt werden soll, sollen die Gebühren der Vereinbarung von Fall zu Fall vorbehalten werden.

Im bisherigen Krantarif fehlt es bei einer einmaligen Benutzung eines Handkrans oder fahrbaren Dampfkrans an einer Mindestgebühr, die als geringste Entschädigung für die Bereitstellung des Geräts zu erheben wäre. Es empfiehlt sich die Festsetzung einer solchen Mindestgebühr in Höhe von 2 M. Desgleichen erscheint es gerechtfertigt, für die Benutzung der mechanisch betriebenen Kräne von 30 und 20 t Tragfähigkeit einen Mindestsatz von 5 M festzusetzen.

Ferner kommt es vor, daß ein Dampfkran, der für eine bestimmte Zeit bestellt und dafür angeheizt ist, nicht benutzt wird. In solchen Fällen wird für das Anheizen zweckmäßig eine Gebühr von 3 M zu erheben sein.

Was die elektrischen Kräne an der Ostseite des Kaiserhafens II betrifft, so ist die für deren Benutzung zu zahlende Gebühr unter Nr. II des Gesetzes vom 30. März 1909 (Gesetzbl. S. 95) bestimmt. Die dort getroffenen Bestimmungen bedürfen einiger Ergänzungen. Einmal möchte der größeren Deutlichkeit wegen unter a und c vor „Güter“ das Wort „sämtliche“ einzufügen sein. Sodann ist die Vorschrift unter b, die sich nur auf Holz bezieht, auf sämtliche Güter ausschließlich Baumwolle zu erstrecken. Ferner ist unter c am Schluß hinter „Eisenbahnwagen“

hinzuzufügen: „oder Landfuhrwerk“. Auch empfiehlt es sich, unter d eine neue Ziffer einzufügen, die sich auf alle mit Schiff oder auf dem Landwege angebrachte und mit dem elektrischen Kran entweder unmittelbar von Schiff zu Schiff oder vom Lande aus ins Schiff verladene Güter bezieht.

Endlich erscheint es zweckmäßig, für die Benutzung der elektrischen Kräne zum Übernehmen oder zum Löschen von Bunkerkohlen, von Proviant, Ballast und Schiffszubehör eine erhöhte Gebühr von 50 Pf. für die Tonne unter Aufhebung der Mindestgebühr auf 3 M festzusetzen.

Den vorstehenden Ausführungen entspricht der beigelegte Gesetzentwurf. Die von der Handelskammer dazu gemachten Vorschläge sind in dem Entwurf berücksichtigt.

Die Deputation beantragt,

dem Gesetzentwurf die erforderliche Genehmigung zu erteilen.

Bremen, den 31. Oktober 1910.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **Barthausen.** (gez.) **Addicks.**

Anlage. Gesetz wegen Abänderung des Gesetzes, betreffend die Hafen- und Kranabgaben in Bremerhaven.

Vom 1910.

Der Senat verordnet im Einverständnis mit der Bürgerschaft unter Aufhebung des Gesetzes vom 3. April 1900 (Gesetzbl. S. 137) und der Nr. II des Gesetzes vom 30. März 1909 (Gesetzbl. S. 95):

Der § 11 des Gesetzes vom 3. Juli 1897, betreffend die Hafen- und Kranabgaben in Bremerhaven, erhält folgende veränderte Fassung:

§ 11.

I. Die Gebühr für das Heben von Gegenständen mittels der festen Handkräne oder der fahrbaren Dampfskräne beträgt für die Tonne (1000 kg) 25 Pf., wobei Bruchteile einer Tonne für voll gerechnet werden. Als Mindestgebühr für eine Inanspruchnahme eines solchen Kranes werden 2 M erhoben.

Außerdem sind die Löhne der Personen zu erstatten, welche die Kräne und zugehörigen Maschinen bedienen.

II. Werden die Handkräne oder fahrbaren Dampfskräne zum direkten Überladen von Gütern oder Ballast aus dem Schiff in Eisenbahnwagen oder umgekehrt benutzt, so beträgt das Krangelohn für das Beladen oder Entladen eines Eisenbahnwagens von einer Tragfähigkeit bis zu 10 000 kg nur 0,50 M. In solchen Fällen werden bei Benutzung der fahrbaren Dampfskräne die Löhne des Maschinenpersonals nicht berechnet, bei Benutzung der Handkräne aber die Löhne der sie bedienenden Arbeiter in Rechnung gebracht.

Für größere Eisenbahnwagen tritt eine entsprechende Erhöhung des Krangelohnes ein.

Wird ein Dampfskran für eine bestimmte Zeit bestellt, aber nicht in Benutzung genommen, so ist für das Anheizen des Kraneffels eine besondere Gebühr von 3 M zu entrichten.

III. Bei Benutzung der mechanisch betriebenen Kräne von 30 und 20 Tonnen Tragfähigkeit werden als Mindestsatz für eine Inanspruchnahme 5 M erhoben.

Im übrigen kommt folgender Tarif zur Anwendung:

Bei Überladung
vom Seeschiff
auf Eisenbahn-
wagen oder um-
gekehrt.

In allen
anderen Fällen.

für 100 kg

bei Stücken			
	bis zu 3 000 kg	5 Pf.	10 Pf.
von mehr als	3 000 kg bis 5 000 kg	10 Pf.	20 Pf.
von mehr als	5 000 kg bis 7 500 kg	15 Pf.	25 Pf.
von mehr als	7 500 kg bis 10 000 kg	20 Pf.	30 Pf.
von mehr als	10 000 kg bis 15 000 kg	25 Pf.	35 Pf.
von mehr als	15 000 kg bis 20 000 kg	30 Pf.	40 Pf.
von mehr als	20 000 kg bis 25 000 kg	40 Pf.	50 Pf.
von mehr als	25 000 kg bis 30 000 kg	50 Pf.	60 Pf.

Seeleichter gelten als Seeschiffe, ebenso solche Leichter, mit denen das Gut für ein Seeschiff angebracht oder abgeholt wird.

IV. Wird hinsichtlich der unter III benannten Kräne innerhalb eines Zeitraumes von 2 Tagen das nochmalige Heben einer mittels derselben bereits bewegten Last verlangt, so ermäßigt sich das Krangelb auf die Hälfte der Gesamtgebühr.

V. Bei Benutzung des Schwimmkranes werden folgende Gebühren erhoben:

1. Eine Hebegebühr, und zwar

- a) bei Stücken bis zu 30 000 kg nach den Sätzen, die für die mechanisch betriebenen Kräne von 20 und 30 Tonnen Tragfähigkeit gelten,
- b) bei Stücken von

bei Überladung
vom Seeschiff
auf Eisenbahn-
wagen oder um-
gekehrt.

In allen
anderen Fällen.

für 100 kg

mehr als 30 000 kg bis 35 000 kg	55 Pf.	65 Pf.
mehr als 35 000 kg bis 40 000 kg	60 Pf.	70 Pf.
mehr als 40 000 kg bis 45 000 kg	65 Pf.	75 Pf.
mehr als 45 000 kg bis 50 000 kg	70 Pf.	80 Pf.
mehr als 50 000 kg bis 55 000 kg	75 Pf.	85 Pf.
mehr als 55 000 kg bis 60 000 kg		
und darüber	80 Pf.	90 Pf.

Eine Mindestgebühr wird nicht erhoben.

Die Bestimmungen unter III Abs. 3 und IV finden Anwendung.

2. Eine Benutzungsgebühr und zwar ohne Rücksicht auf das Stückgewicht, für 100 kg 10 Pf., mindestens aber ein Betrag von 15 M.

Ist der Schwimmkran auf Antrag bereit gestellt und wird er zeitweilig nicht benutzt, so wird für jede Stunde Wartezeit ein Betrag in Höhe der Mindestgebühr berechnet. Wird der Kran überhaupt nicht benutzt, so kommt als Wartezeit die Zeit zwischen der Abfahrt von der Liegestelle und der Rückkehr dahin in Ansatz. Wird die Benutzung vor Abfahrt des Kranes von der Liegestelle abgesagt, so wird eine Stunde Wartezeit angerechnet.

Die Benutzungsgebühr wird vom Schiff erhoben; dieses hat auch auf seine Kosten für die Bewegung des Kranes von seiner Liegestelle nach den Arbeitsstellen und von diesen zurück nach der Liegestelle zu sorgen.

3) Bei Inanspruchnahme des Schwimmkranes zu Schiffsbau- und Schiffsreparaturzwecken wird eine Zeitgebühr erhoben, die für die erste Stunde 20 M., für jede weitere angefangene Stunde 10 M., mindestens aber für eine auf Antrag erfolgte Bereitstellung des Kranes 20 M. beträgt; die Bewegung des Schwimmkranes nach den Arbeitsstellen und zurück nach seiner Liegestelle ist auch in diesem Falle Sache des Bestellers.

4) Die Gebühren für die Benutzung des Schwimmkranes in allen Fällen, die in diesem Gesetze nicht vorgesehen sind, insbesondere außerhalb der Häfen von Bremerhaven, werden auf Grund besonderer Vereinbarungen von Fall zu Fall festgesetzt. Soll der Schwimmkran außerhalb der Häfen von Bremerhaven benutzt werden, so muß vom Antragsteller nachgewiesen werden, daß er den Schwimmkran gegen Totalverlust und Beschädigung versichert hat.

VI. Bei Benutzung der elektrischen Kräne an der Ostseite des Kaiserhafens II wird ein Krangelb von $1\frac{1}{4}$ Pf. für jede angefangene 100 kg erhoben:

- a. für sämtliche Güter, die mit den elektrischen Kränen unmittelbar aus den Schiffen in Eisenbahnwagen gelöscht werden;
- b. für sämtliche Güter, ausschließlich Baumwolle, die mit den elektrischen Kränen aus den Schiffen auf die Ladebühnen gelöscht werden;
- c. für sämtliche Güter, die, nachdem sie aus den Schiffen mit den elektrischen Kränen auf die Ladebühnen gelöscht sind, mittels der Kräne in Eisenbahnwagen oder Landfuhrwerk verladen werden;
- d. für sämtliche Güter, die mit Schiff oder auf dem Landwege angebracht sind und mit den elektrischen Kränen entweder unmittelbar von Schiff zu Schiff oder vom Lande aus ins Schiff verladen werden.

VII. Werden die elektrischen Kräne zum Übernehmen oder zum Löschen von Bunkerkohlen, Proviant, Ballast und Schiffszubehör benutzt, so beträgt die Gebühr für jede angefangene Tonne 0,50 M. Als Mindestgebühr wird hierbei für eine Inanspruchnahme eines Kranes der Betrag von 3 M. erhoben.

Beschlossen Bremen, in der Versammlung des Senats am
und bekannt gemacht am

4. Ankauf eines Grundstücks bei der Glücksbürgerstraße.

Die Deputation für die Stadterweiterung hat über diesen Gegenstand einen Bericht erstattet, den der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerschaft zur Beschlußfassung hierneben übersendet.

Anlage.

Bericht.

Dem Zimmermeister Nicolaus Harjes gehört an der neben der Eisenbahn anzulegenden Straße zwischen Auguststraße und Glücksbürgerstraße die im beigefügten Lageplane rot angelegte, 29 qm große Kataster-Parzelle 602 J. Der Erwerb dieser Parzelle durch den Staat ist sehr erwünscht, da die Fläche gut als Austauschobjekt gegen die zur Anlegung der Straße erforderlichen, im Plane blau angelegten Parzellen 596 H und 602 H verwendet werden kann. Selbst wenn der Eigentümer der Parzellen 596 H und 602 H sich auf einen Austausch nicht einlassen will, ist der Ankauf der Parzelle 602 J sehr zweckmäßig, denn nach Anlegung der Straße neben der Eisenbahn wird die dem Staate gehörige, im Plan grün angelegte Parzelle 602 X zum größten Teile Bauland und bei einer wegen der vielen Veränderungen erforderlichen Umlegung der Grundstücke in dieser Gegend können die Parzellen 602 X und 602 J zu einem wertvollen Eckbauplatz an der Glücksbürgerstraße zusammengelegt werden.

Die Deputation hat deshalb mit Harjes den anliegenden Vertrag unter Vorbehalt der Genehmigung von Senat und Bürgerschaft geschlossen, wonach Harjes die Parzelle 602 J für 725 M., das sind 25 M. für das Quadratmeter, an den Staat verkauft. Wenn auch der Preis nicht sehr billig ist, so empfiehlt es sich aus den angeführten Gründen doch, die Fläche zu erwerben.

Die Deputation beantragt daher, den mit Harjes abgeschlossenen Vertrag zu genehmigen und den Kaufpreis mit 725 M., sowie für Kosten und Abgaben 75 M., insgesamt 800 M., auf das Budget für Außerordentliche Verwendungen, Fond Ankauf von Grundstücken, nachzubewilligen.

Die Deputation für die Stadterweiterung.
(gez.) **Wessels.** (gez.) **H. G. Schütte.**

Vertrag.

Unteranlage.

Zwischen dem Bremischen Staat, vertreten durch die Deputation für die Stadterweiterung, und dem Zimmermeister Nicolaus Harjes, wohnhaft Glücksburgerstraße Nr. 48 hier selbst, ist unter Vorbehalt der Genehmigung von Senat und Bürgerschaft folgender Vertrag abgeschlossen worden.

§ 1.

N. Harjes verkauft an den Bremischen Staat sein in der Feldmark Walle liegendes, in dem beigehefteten Lageplane vom 15. August 1910 gezeichnet „Bahnhof“ rot angelegtes, 29 qm großes Grundstück, Kataster-Bezeichnung 602 J, in dem Zustande, in dem es sich zurzeit befindet, frei von Hypotheken, Grund- und Rentenschulden, sowie frei von Lasten und Dienstbarkeiten.

§ 2.

Das Grundstück wird dem Bremischen Staat am 1. April 1911 geliefert.

§ 3.

Der Kaufpreis beträgt 725 M., in Buchstaben: Siebenhundertfünfundzwanzig Mark. Er ist zahlbar am Tage der Lieferung nach gesicherter Cassung.

§ 4.

Sämtliche durch diesen Vertrag entstehenden Abgaben und die Kosten der Eigentumsübertragung werden je zur Hälfte getragen.

Die Unterzeichneten bevollmächtigen den Bureauvorsteher Heinrich Stadtfander, einen diesen Vereinbarungen entsprechenden Vertrag vor der Regierungskanzlei abzuschließen, indem sie ihm ausdrücklich gestatten, dabei als Vertreter beider Teile zu handeln.

Bremen, den 8. September 1910.

Die Deputation
für die Stadterweiterung.

(gez.) N. Harjes.

(gez.) Weßels. (gez.) Wuppesahl.

5. Ankauf von Grundstücken in Gröpelingen.

Über diesen Gegenstand hat die Deputation für die Stadterweiterung einen Bericht übergeben, den der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerschaft zur Beschlußfassung hierneben zugehen läßt.

Bericht.

Anlage.

Der Landmann Hinrich Köhler hat dem Staat seine in der Feldmark Gröpelingen liegenden, in dem beigegefügteten Lageplane rot angelegten Grundstücke Kataster-Bezeichnung 1153 und 1190 zum Kauf angeboten. Das 3735 qm große Grundstück Kataster-Bezeichnung 1153 grenzt an drei Straßen, an die Lupinen-, Parchimer- und Rostockerstraße, und hat für die Bebauung eine günstige Form. Das 5510 qm große Grundstück Kataster-Bezeichnung 1190 liegt zwischen der Stralsunderstraße und dem Eisenbahndamm, der nach Fertigstellung des neuen Rangierbahnhofs Eigentum des Bremischen Staates und zur Anlage einer 30 m breiten Straße verwandt werden soll. In dem in Arbeit befindlichen Bebauungsplan ist an dieser

Stelle ein freier Platz vorgesehen. Es ist daher zweckmäßig, diese Grundstücke zu erwerben, zumal es überhaupt erwünscht ist, daß der Staat besonders in der Feldmark Gröpelingen seinen Grundbesitz vergrößert. Die mit Köhler eingeleiteten Verhandlungen führten zum Abschluß des anliegenden Vertrages, wonach vorbehaltlich der Genehmigung durch Senat und Bürgerschaft Köhler seine Grundstücke zum Preise von 4,75 M für das Quadratmeter an den Staat verkauft. Der vereinbarte Preis ist angemessen. Der Kaufpreis beträgt insgesamt 43 913,75 M.

Die Deputation beantragt,
den mit H. Köhler abgeschlossenen Vertrag zu genehmigen und den Kaufpreis mit 43 913,75 M, sowie für Kosten und Abgaben rund 586,25 M, insgesamt 44 500 M, auf das Budget für außerordentliche Verwendungen, Fond Ankauf von Grundstücken, nachzubewilligen.

Die Deputation für die Stadterweiterung.

(gez.) **Wessels.** (gez.) **H. G. Schütte.**

Unteranlage.

Vertrag.

Zwischen dem Bremischen Staat, vertreten durch die Deputation für die Stadterweiterung, und dem Landwirt Heinrich (Heinrich) Köhler, wohnhaft Beim Ohlenhof Nr. 5 hier selbst, ist unter Vorbehalt der Genehmigung von Senat und Bürgerschaft folgender Vertrag abgeschlossen worden.

§ 1.

H. Köhler verkauft an den Bremischen Staat seine in dem beigehefteten Lageplane vom 16. August 1910 gezeichnet „Bahnsen“ rot angelegten, an der Lupinen-, Pächmer- und Rostockerstraße, sowie an der Stralsunderstraße liegenden Grundstücke, Kataster-Bezeichnung 1153 und 1190, in dem Zustande, in dem sie sich zurzeit befinden, frei von Hypotheken-, Grund- und Rentenschulden, sowie frei von Lasten und Dienstbarkeiten.

§ 2.

Die Grundstücke werden dem Bremischen Staat am 1. April 1911 geliefert.

§ 3.

Der Kaufpreis beträgt 4,75 M, in Buchstaben: Vier Mark und 75 Pfennig für das Quadratmeter Grundfläche. Er ist zahlbar am Tage der Lieferung nach gesicherter Fassung.

§ 4.

Sämtliche durch diesen Vertrag entstehenden Abgaben und die Kosten der Eigentumsübertragung werden gemeinschaftlich, von jeder Seite zur Hälfte getragen.

§ 5.

Für den Fall, daß dieser Vertrag von Senat und Bürgerschaft genehmigt wird, ist H. Köhler für sein Grundstück Kataster-Bezeichnung 1153 von einem Beitrage zu den Kosten der Anlegung der Lupinenstraße befreit.

Die Unterzeichneten bevollmächtigen den Bureauvorsteher Heinrich Stadlander, einen diesen Vereinbarungen entsprechenden Vertrag vor der Regierungskanzlei abzuschließen, indem sie ihm ausdrücklich gestatten, dabei als Vertreter beider Teile zu handeln.

Bremen, den 12. September 1910.

Die Deputation für die Stadterweiterung.
(gez.) **Wessels.** (gez.) **Wuppelahl.**

(gez.) **H. Köhler.**

6. Ankauf von Grundstücken an der Heidbergstraße.

Die Deputation für die Stadterweiterung hat über den in der Überschrift bezeichneten Gegenstand einen Bericht erstattet, den der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerschaft zur Beschlussfassung hierneben übersendet.

Bericht.

Anlage.

Der Klempnermeister D. E. W. Hülsebus hat dem Staate seine an der Heidbergstraße liegenden Grundstücke zum Kauf angeboten. In dem in Arbeit befindlichen Bebauungsplane ist die im beigegeführten Plane rot eingetragene Straße vorgesehen. Durch diese Straße werden die Grundstücke von Hülsebus für die Bebauung günstig aufgeschlossen. Bei den eingeleiteten Verhandlungen erklärte sich Hülsebus bereit, seine Grundstücke für 3 M für das Quadratmeter und die darauf befindlichen Gebäude für 6000 M an den Staat zu verkaufen. Die Gebäude sind zu 6200 M geschätzt. Da es wünschenswert ist, daß der Staat in der Gröpelinger Vorstadt weiteren Grundbesitz erwirbt, und da der geforderte Preis angemessen ist, hat die Deputation mit Hülsebus den anliegenden Vertrag unter Vorbehalt der Genehmigung von Senat und Bürgerschaft abgeschlossen, wonach der Staat die im Plane rot angelegten Grundstücke zu dem erwähnten Preise erwirbt. Die mit a b c d bezeichnete Fläche ist auf Wunsch von Hülsebus von dem Verkauf ausgeschlossen, was für den Staat nur günstig ist, weil diese Fläche nach Anlegung der Straße für eine Bebauung ungeeignet ist.

Die Grundstücke sind etwa 5930 Quadratmeter groß, der Kaufpreis beträgt daher rund 23 800 M.

Die Deputation beantragt,

den mit D. E. W. Hülsebus geschlossenen Vertrag zu genehmigen und den Kaufpreis mit 23 800 M, sowie für Kosten und Abgaben 300 M, insgesamt demnach 24 100 M, auf das Budget für Außerordentliche Verwendungen, Fond Ankauf von Grundstücken, nachzubewilligen.

Die Deputation für die Stadterweiterung.

(gez.) **Wessels.** (gez.) **H. G. Schütte.**

Vertrag.

Unteranlage.

Zwischen dem Bremischen Staat, vertreten durch die Deputation für die Stadterweiterung, und dem Klempnermeister Diedrich Eduard Wilhelm Hülsebus, wohnhaft Heidbergstraße Nr. 17 hiersebst, ist unter Vorbehalt der Genehmigung von Senat und Bürgerschaft folgender Vertrag abgeschlossen worden.

§ 1.

D. E. W. Hülsebus verkauft an den Bremischen Staat seine in dem beigehefteten Lageplane vom 4. August 1910 gezeichnet „Bahnsen“ rot angelegten Grundstücke Heidbergstraße Nr. 17 und Schwarzer Weg Nr. 70 B, Kataster-Bezeichnung 331 und 333 A a, sowie die im Plane rot angelegten Teile der Grundstücke Heidbergstraße, Kataster-Bezeichnung 332 und 333 A b. Die Grundstücke werden verkauft in dem Zustande, in dem sie sich zurzeit befinden, mit allem, was rechtlich und tatsächlich dazu gehört, von Dienstbarkeiten, Reallasten und anderen außerordentlichen Lasten, sowie von Hypotheken-, Grund- und Rentenschulden frei.

§ 2.

Die Grundstücke werden dem Bremischen Staate am 1. April 1911 geliefert.

§ 3.

Der Kaufpreis beträgt 3 *M*, in Buchstaben: Drei Mark für das Quadratmeter Grundfläche und für die auf dem Grundstück Heidbergstraße Nr. 17 stehenden Gebäude 6000 *M*, in Buchstaben: Sechstausend Mark. Er ist zahlbar am Tage der Lieferung nach gesicherter Fassung.

§ 4.

Der Verkäufer ist verpflichtet, die auf den verkauften Grundstücken stehenden Gebäude gegen Feuergefährdung zu versichern. Läuft die Versicherung über den Lieferungstag hinaus, so geht die Police in den Kauf. Die Versicherungspolice ist dem Bremischen Staat bei Abschluß dieses Vertrages auszuhändigen. Im Falle eines Brandschadens vor dem Lieferungstage hat der Staat das Recht, die Grundstücke sofort zu übernehmen. Für den Fall, daß der Staat von diesem Rechte Gebrauch macht, tritt der Verkäufer schon jetzt alle seine Rechte gegen die Versicherungsgesellschaft an den Bremischen Staat ab. Der Bremische Staat ist dann verpflichtet, dem Verkäufer die Gebäudeentschädigung von 6000 *M* vom Tage der Übernahme der Grundstücke an bis zur Zahlung mit vier vom Hundert für das Jahr zu verzinsen.

§ 5.

Alle aus diesem Vertrage entstehenden Abgaben sowie die Kosten der Eigentumsübertragung werden je zur Hälfte getragen.

Die Unterzeichneten bevollmächtigen den Bureauvorsteher Heinrich Stadtlander, einen diesen Vereinbarungen entsprechenden Vertrag vor der Regierungskanzlei abzuschließen, indem sie ihm ausdrücklich gestatten, dabei als Vertreter beider Teile zu handeln.

Bremen, den 1. September 1910.

Die Deputation für die Stadterweiterung.

(gez.) **Wilh. Hülsbus.**

(gez.) **Wessels.**

(gez.) **H. G. Schütte.**