

Mitteilung des Senats

vom 12. Juni 1906.

1. Darlehen für Anlegung von Spülaborten.

Die Deputation für die Straßenreinigung hat den Jahresbericht, betreffend die vom 1. April 1905 bis zum 31. März 1906 gewährten Darlehen für Anlegung von Spülaborten, erstattet, den der Senat der Bürgererschaft zur Kenntnisnahme hierneben übersendet.

Anlage.

Bericht.

Im Anschlusse an ihre früheren Berichte vom 10. Mai 1904 und 28. April 1905 (Verhdlg. S. 525/04. und S. 491/05.) beehrt sich die Deputation für das Budgetjahr 1905/06 folgendes zu bemerken:

Das Gesetz vom 29. April 1903, betreffend die Verpflichtung der Hauseigentümer zur Einrichtung von Spülaborten, ist am 28. September 1905 auf die am 1. April 1902 an die Stadt angeschlossenen Gebietsteile ausgedehnt und dadurch zugleich die Möglichkeit geschaffen, auch den Bewohnern dieser Stadtteile Staatsdarlehen zur Anlegung von Spülaborten zu gewähren. Ferner ist durch Gesetz vom 7. November 1905, betreffend die Kanalisierung nicht öffentlicher Gänge und Höfe in der Stadt Bremen, es für zulässig erklärt, in den Fällen dieses Gesetzes das zu gewährende Darlehen bis zu 800 M. für ein Haus zu erhöhen.

Für das Budgetjahr 1905/6 war der Deputation für die Gewährung von Darlehen wieder eine Summe vom 150 000 M. wie im Vorjahre zur Verfügung gestellt.

Eingegangen sind in der Zeit vom 1. April 1905 bis 31. März 1906 366 Anträge für 390 Grundstücke, für die im ganzen eine Summe von 131 185,90 M. erbeten wurde. Von diesen Anträgen sind:

a. nachträglich wieder zurückgezogen	4
b. durch Ableben des Antragstellers oder Zwangsversteigerung des Grundstücks vor der Auszahlung des bewilligten Darlehens hinfällig geworden	2
c. wegen ungenügender Unterlagen unerledigt geblieben	3
d. abgelehnt	6
e. noch durch Auszahlung der bewilligten Summe zu erledigen	57
f. durch Auszahlung der für 316 Grundstücke bewilligten Summen erledigt	294
Summa	366

Zu den durch Auszahlung des Darlehens erledigten 294 Anträgen für 316 Grundstücke kamen aus den Vorjahren noch 43 Anträge für 44 Grundstücke hinzu. Auf diese $294 + 43 = 337$ Anträge für $316 + 44 = 360$ Grundstücke waren im ganzen 110 975 M. bewilligt, wovon jedoch nur 110 020 M. zur Auszahlung gelangten. In 25 Fällen — darunter 4 aus den Vorjahren — stellte sich nämlich heraus, daß die Kosten hinter dem Voranschlage zurückgeblieben waren. Infolgedessen wurden die bewilligten Summen entsprechend und zwar im ganzen um einen Betrag von 955 M. gekürzt.

Die durchschnittliche Summe der ausgezahlten Darlehen beläuft sich für das einzelne Grundstück auf 305,61 M. gegen 287 M. im Jahre 1904/05 und gegen 300 M. im Jahre 1903/04.

Ausgezahlt sind:

a. bis 30. April 1904 für 436 Grundstücke.....	M.	129 970
b. vom 1. Mai 1904 bis 31. März 1905 für 313 Grundstücke.....	"	89 740
c. im Budgetjahr 1905/06 für 360 Grundstücke.....	"	110 020
demnach für 1109 Grundstücke Summa...	M.	329 730

Freiwillig oder infolge Verkaufes sind im Jahre 1905/06 auf 40 Grundstücke die Darlehen, von denen teilweise schon Tilgungsbeträge bezahlt waren, ganz zurückgezahlt mit im ganzen

An Tilgungsbeträgen sind im letzten Budgetjahr eingegangen

ferner an Zinsen... ..

Summa... ..

Dazu kommen laut Bericht vom 28. April 1905 (Verhdlg. S. 492):

Infolge Verkaufs von 25 Grundstücken zurückgezahlte Darlehen... ..

Vereinnahmter Tilgungsbetrag

Vereinnahmte Zinsen

Auf die ausbezahlten Darlehenssummen von

sind demnach inzwischen wieder eingegangen

+

so daß noch ausstehen

Wie in den früheren Jahren beschränkten sich die Darlehensgesuche nicht auf die jeweiligen Anlegungsbezirke. Die Kostenanschläge zur Begründung der einzelnen Gesuche erschienen zwar gelegentlich noch immer reichlich hoch, indessen war im allgemeinen das Bestreben bemerkbar, sie den wirklichen Aufwendungen anzupassen. In ganz vereinzelt Fällen hat die Deputation die Bewilligung davon abhängig gemacht, daß die Beteiligten sich über einen nach dem Ermessen der Baupolizei angemessenen Preis verständigten, was regelmäßig zu einer Einigung geführt hat. Ferner ist seit Mitte Sommer 1905 die Bestimmung getroffen, daß eine Übertragung des Anspruches auf Auszahlung der bewilligten Summe nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Deputation zulässig und wirksam ist, um zu verhindern, daß einzelne Handwerker zu Gunsten anderer verkürzt werden.

Eine genaue Übersicht über die im letzten Jahre erfolgten Anschlüsse kann leider noch nicht gegeben werden, da infolge starker Überlastung der Baupolizei mit anderen Geschäften die zu diesem Zwecke erforderlichen Zusammenstellungen und Revisionen noch nicht erledigt werden konnten.

Nach dem Berichte des Katasteramtes ist die Zahl der Tonnen, welche im Jahre 1900 28 364 betrug bis zum 1. April 1906 auf 4747 zurückgegangen

Bremen, den 18. Mai 1906.

Die Deputation für die Straßenreinigung.

(gez.) Dreher.

(gez.) H. Nagel.

2. Religionsunterricht.

Indem der Senat der Bürgerschaft den beifolgenden Bericht der Schuldeputation zugehen läßt, erklärt er sich mit der in dem Bericht vertretenen Auffassung, sowie mit der darin kundgegebenen Absicht seiner Unterrichtskommission, baldigst eine Revision der für den Religionsunterricht in den bremischen Schulen geltenden Lehrpläne herbeizuführen, die sich auch auf eine Prüfung der im Unterricht benutzten Lehrbücher zu erstrecken haben wird, einverstanden.

Anlage.

Bericht.

Infolge des Beschlusses der Bürgererschaft vom 5. Juli v. J. (Verhlg. S. 699) ist die Schuldeputation beauftragt worden, über die Frage zu berichten, wie der Religionsunterricht in den bremischen Schulen ersetzt werden könne einerseits durch einen allgemeinen religionsgeschichtlichen Unterricht und andererseits durch einen Sittenunterricht, der die für die sittliche Erziehung geeigneten edelsten Erzeugnisse der gesamten Weltliteratur, also auch die hohen sittlichen Schätze der beiden Testamente berücksichtigt, soweit dieselben für unser modernes Kulturleben in Betracht kommen.

Die Schuldeputation erlaubt sich zu dieser Frage ein ihr mitgeteiltes Gutachten des Schulrates hierneben zu überreichen und auf dessen Inhalt Bezug zu nehmen, da sie der darin niedergelegten Auffassung völlig zustimmt. Sie ist, und zwar einhellig, der Überzeugung, daß die angeregte Abschaffung des Religionsunterrichts in den Schulen eine schwere Schädigung der Kinder sowohl für ihre geistige Bildung als auch in erziehlicher Hinsicht zur Folge haben würde. So selbstverständlich es ist, daß „Religion nicht gelehrt werden kann“, so wichtig ist es, daß die Kinder in der Schule über Religion und insbesondere über diejenigen Vorstellungen und Überlieferungen, Persönlichkeiten und Einrichtungen, die für die Entstehung und Entwicklung der christlichen Religion von Bedeutung sind und die in einer Verstand und Gemüt der Kinder anregenden Weise behandelt werden können, belehrt werden. Den Religionsunterricht aus dem Lehrplan der Schulen streichen hieße nicht nur, diese eines der wertvollsten Unterrichts- und Erziehungsmittel berauben, sondern auch der heranwachsenden Jugend den Weg zum Verständnis eines der tiefsten Bedürfnisse des menschlichen Gemütes und zugleich eines der wichtigsten Faktoren in der kulturgeschichtlichen Entwicklung aller Zeiten verschließen oder doch erschweren.

Wenn somit die Schuldeputation nicht in der Lage ist, der Abschaffung des Religionsunterrichtes in den Schulen, in den höheren so wenig wie in den Volksschulen, das Wort zu reden, so entfällt damit für sie die Möglichkeit, Vorschläge zu machen, wie dieser Unterricht durch die in dem Beschlusse der Bürgererschaft bezeichneten Mittel ersetzt werden könne. Daß die fraglichen Ersatzmittel an sich schon nicht als geeignete Lehrgegenstände für die Schulen anzusehen sind, ist ihres Erachtens in dem anliegenden Gutachten ausreichend beleuchtet worden.

Andererseits ist die Schuldeputation der Meinung, daß eine erneute Revision der für die hiesigen Schulen geltenden Lehrpläne für den Religionsunterricht, auch in Rücksicht auf die in Elternkreisen vielfach in dieser Richtung bestehenden Wünsche, geboten sei. Die Unterrichtskommission des Senats wird eine solche Revision baldigst ins Werk setzen und die Schuldeputation Gelegenheit erhalten, dabei der gesetzlichen Vorschrift gemäß mitzuwirken.

Die Deputation steht, im Einvernehmen mit der Senatskommission für das Unterrichtswesen, auf dem Standpunkt, daß der Religionsunterricht in den Schulen, gemäß dem seit langer Zeit in Bremen bestehenden Herkommen, von dogmatischer Belehrung frei sein und nur der Pflege echter Religiosität und religiös-sittlicher Belehrung dienen soll. Bei der beabsichtigten Revision der Lehrpläne wird selbstverständlich an diesem Grundsatz festgehalten werden.

Die Schuldeputation.

(gez.) **Chm.** (gez.) **Rassow.**

Unteranlage.

Gutachten des Schulrats Sander.

Die Bürgererschaft ersuchte unterm 5. Juli v. J. den Senat, die Schuldeputation mit einem Berichte darüber zu beauftragen, wie der Religionsunterricht in den bremischen Schulen ersetzt werden könnte — einerseits durch einen allgemeinen religionsgeschichtlichen Unterricht und — andererseits durch einen Sittenunterricht, der die für die sittliche Erziehung geeigneten edelsten Erzeugnisse

der gesamten Weltliteratur, also auch die hohen sittlichen Schätze der beiden Testamente berücksichtigt, soweit dieselben für unser modernes Kulturleben in Betracht kommen.

Mag nun der Antrag im Sinne eines Entweder-Oder der bezeichneten beiden Unterrichtsgegenstände gemeint, oder mögen dabei gar eine religionsgeschichtliche und eine mehr oder weniger systematische ethische Belehrung nebeneinander ins Auge gefaßt sein, in beiden Fällen stehen dem Antrage die gewichtigsten Bedenken entgegen.

Sehe ich zunächst ab von der Voraussetzung, daß der Religionsunterricht, wie er zur Zeit in den bremischen Schulen lehrplanmäßig besteht, ersetzt, also als solcher abgeschafft werden soll, so muß ich, hierin durchaus einig mit dem Herrn Schulinspektor, beide angedeutete Wege für schon an sich ungangbar erklären.

Man halte sich gegenwärtig, daß der Religionsunterricht an bremischen Schulen sich auf die Altersstufe bis etwa zum vollendeten 14. Lebensjahre der Schüler beschränkt. Diesem Alter soll man einen „allgemeinen religionsgeschichtlichen Unterricht“ bieten? Man soll mit den Kindern eingehend außer dem Christentume und dessen alttestamentlichen Voraussetzungen auch noch den Islam, den Buddhismus und die verschiedenen Stufen und Typen des Polytheismus behandeln, Begriffe wie Naturreligion, Offenbarungsreligion, Erlösungs- und ethische Religion, Mythos, und zwar Natur- und Heroenmythos, u. a. erörtern? Das halte ich für unausführbar und für ein äußerst gefährliches Experiment. Was davon Kindern nahe gebracht werden muß und kann, erfahren die Schüler schon jetzt gelegentlich im Religions-, wie im Geschichts- und erdkundlichen Unterrichte. Im lehrhaften Zusammenhange davon mit den Kindern zu reden, wird entweder zu platten und unfruchtbaren Allgemeinheiten führen oder über die Köpfe hingehen und mehr verwirren als aufklären. Auch sind unsere Lehrer an Volks- wie an höheren Schulen zur Zeit dafür nicht vorgebildet, und nur wenige von ihnen werden das Gebiet der vergleichenden Religionsgeschichte so beherrschen, daß sie darüber selbständig mitsprechen können. Wie neu und wie schwierig die ganze Wissenschaft ist, hat noch jüngst der sogenannte Bibel-Babelstreit bewiesen; bei der Entlegenheit und Schwierigkeit, teilweise auch Unsicherheit ihrer Quellen wird sie mindestens noch lange eine schwer zugängliche, nur gründlichem Studium sich erschließende Wissenschaft bleiben und vielleicht immer einer gesunden und wirksamen Popularisierung für weitere Kreise und für die Schuljugend widerstreben.

Nicht geringere Bedenken stehen meines Erachtens dem zweiten der vorgeschlagenen Wege entgegen: „dem Sittenunterrichte unter Heranziehung der edelsten Erzeugnisse der gesamten Weltliteratur.“ Kein einzelner Mensch vermag die „gesamte Weltliteratur“ nur zu übersehen und gar sie mit eigenem Urteile zu durchdringen. Welcher Gelehrte oder welche Kommission von Gelehrten sollte wohl zuverlässig und vertrauenswürdig zusammenstellen, was davon für die sittliche Bildung unserer Jugend taugt und „für unser modernes Kulturleben in Betracht kommt?“ Es fehlt zwar schon jetzt nicht ganz an derartigen Versuchen, auch an beachtenswerten, die dem Religionslehrer manchen brauchbaren und beherzigenswerten Wink geben können. Allein von einer für die Praxis im öffentlichen Schulwesen ausreichenden Übereinstimmung ist man selbst in den Kreisen, die sich für die sogenannte ethische — d. h. von religiösen Motiven freie — Kultur und Jugendbildung interessieren, noch weit entfernt. Hätten wir aber auch eine solche allgemein gebilligte Zusammenstellung, so würde sie schwerlich der Jugendstufe, der wir hier zu dienen haben, ersprießliche Nahrung und gleichwertigen Ersatz für den jetzt üblichen biblischen Unterricht bieten. Man kann leicht eine Auswahl von herrlichen Aussprüchen großer Dichter und Denker der bedeutendsten Völker alter und neuer Zeit über ethische Lebensfragen und verwandte Themata zusammenstellen. Nichts hindert schon jetzt den Lehrer, solche Lesefrüchte, wenn es mit pädagogischer Einsicht geschieht, mittelbar und in einzelnen Fällen selbst unmittelbar und ausdrücklich im Unterrichte, auch im Religionsunterrichte, zu verwerten. Aber solche vom Baume gepflückte Blüten, deren Zusammenhang den Schülern klar zu machen unmöglich ist, zum Ausgang für einen systematischen Sittenunterricht zu nehmen, das hieße etwa aus lauter

an sich schönen und kunstvollen Seidenstücken ein Kleid bilden wollen. Es würde höchstens einzelnen hervorragend begabten Lehrern gelingen, das Interesse der Schüler und Schülerinnen an einer solchen Sammlung dauernd zu erregen. Sie wirklich in die Tiefe der Gedanken einzuführen, ist bei der Jugend unserer Volksschulen und der Unterklassen höherer Schulen undenkbar. Und welcher unheilvolle Wirrwarr, welches bedenkliche Halbwissen und Absprechen müßte unter minder geschickter Leitung entstehen!

Es kann demnach für die bremischen Schulen weder der allgemeine religionsgeschichtliche Unterricht noch der Sittenunterricht unter Heranziehung der edelsten Erzeugnisse der gesamten Weltliteratur empfohlen werden. Ich komme damit zu der oben vorbehaltenen Frage: Soll denn überhaupt der Religionsunterricht, wie er hier besteht, abgeschafft oder in seinem wesentlichen Bestande umgestaltet werden? Einen ausreichenden Grund für diesen schroffen Eingriff in den gegenwärtigen, auf alter Tradition und allgemein deutschem Herkommen beruhenden Bestand unseres Schulwesens vermag ich nicht zu entdecken. Solange es öffentliche Schulen in Bremen gibt, ist an solchen stets christlicher Religionsunterricht erteilt worden, wie dies denn auch in ganz Deutschland ausnahmslos üblich ist. Freilich ist man in Bremen mit besonderer Vorsicht zu Werke gegangen. Als man nach Übergang des lutherischen Domes an die reformierte Stadt und nach der unruhigen Zeit der Fremdherrschaft und der Befreiungskriege im Anfange des 19. Jahrhunderts das öffentliche, zunächst das höhere Schulwesen, neu organisierte, beschränkte man, um der Schule alle Hadersachen fern zu halten, den Religionsunterricht der Schule auf die propädeutische Behandlung der biblischen Geschichten Altes und Neues Testaments, verbunden mit elementarer Bibelfunde und unter Heranziehung der schönsten Perlen der deutschen religiösen Dichtung; und dabei ist es bei dem später nach und nach erfolgten Auf- und Ausbau der öffentlichen Volksschule auch für diese geblieben. Der konfessionelle Unterricht in der christlichen Lehre war und ist dem Hause und den Kirchen überlassen. Man hat diese Beschränkung für die höheren Schulen, für die sie den Verzicht auf jede, auch rein geschichtliche Behandlung der christlichen Religion in den oberen Klassen bedeutet, oft beklagt, und ich stehe nicht an zu bekennen, daß ich dies auch meinerseits als einen Mangel der Schulbildung in den hiesigen höheren Schulen bedauere. Allein für die Volksschule und die untere Stufe der höheren Schulen ist m. W. nie eine Stimme gegen die Beschränkung auf den biblischen Geschichtsunterricht und das, was zu seiner fruchtbaren Erteilung notwendig gehört, laut geworden.

In diesem Sinne ist auf eine seitens der bremischen Kirchenvertretung geschehene Anregung im Jahre 1878 durch eine vom Senate bestellte Kommission der erforderliche religiöse Unterrichts- und Memorierstoff zusammengestellt und vom Scholarchate dieses „für die bremischen Schulen festgestellte Minimalmaß des religiösen Unterrichts- und Memorierstoffes“ in die Schulen eingeführt worden. An dieses „Mindestmaß“, das besonders vom damaligen Seminardirektor Dr. Credner bearbeitet worden, hält sich auch der jetzt geltende, aus eingehenden kommissarischen Verhandlungen hervorgegangene Lehrplan für die öffentlichen Volksschulen der Stadt Bremen vom 6. Juli 1898 in seinen Vorschriften für den Religionsunterricht. Es ist nicht einzusehen, welche Gründe seitdem eingetreten sein sollten, um den Religionsunterricht aus den bremischen Schulen zu entfernen. Zwar haben im September v. J. drei Lehrer und zwei Lehrerinnen an Volksschulen im „Auftrage der bremischen Lehrerschaft“ in einer Eingabe, die nach glaubhafter Mitteilung in einer von reichlich 300 Personen besuchten Versammlung mit 273 gegen 43 Stimmen angenommen wurde, ebenfalls die Abschaffung des Religionsunterrichts und dessen Ersatz durch einen Sittenunterricht beantragt, der auf Unter- und Mittelstufe im „Anschluß an geistig, sittlich und literarisch hervorragende und im übrigen für die Stufe passende Stoffe der gesamten Weltliteratur erteilt“ und auf der Oberstufe als systematischer Unterricht „zu einer allgemeinen Gesetzes- und Verfassungskunde“ erweitert werden, auf dieser Stufe außerdem von einem „Unterricht in allgemeiner Religionsgeschichte“ begleitet sein sollte. Allein schon formell ist gegen diese Eingabe einzuwenden, daß sie keineswegs als der Ausdruck eines einheitlichen Wunsches der

bremischen Lehrerschaft angesehen werden kann. Lehrer höherer Schulen sind an dem zugrunde liegenden Beschlusse überhaupt nicht beteiligt gewesen; die Gesamtzahl der Lehrer und Lehrerinnen an den Volksschulen in der Stadt Bremen und im Landgebiet beträgt über 650, in Bremerhaven und Vegesack über 70, und namens der „Konferenz bremischer Volksschullehrer“ hat Herr Schulvorsteher Schäfer als deren Vorsitz, auf Grund eines mit 84 gegen 14 Stimmen gefassten Beschlusses, unter sehr beachtenswerter Darlegung der dafür sprechenden Gründe in einer Gegenvorstellung vom 2. Oktober v. J. geradezu um Beibehaltung des Religionsunterrichtes im Lehrplane der hiesigen Volksschulen, wenn auch mit Befürwortung gewisser Reformen, gebeten.

Ich kann mich dem Wunsche, den christlichen Religionsunterricht unseren Schulen, höheren wie niederen, zu erhalten, nur anschließen. Es wäre meines Erachtens unverantwortlich gehandelt, wollte man die Schüler ohne jede Einführung in die religiöse Vorstellungswelt des Christentumes, dessen Traditionen uns überall umgeben, ins Leben hinaustreten lassen. Und der Gedanke, diese Einführung dem Hause und den Kirchen allein zuzuschieben, begegnet — mindestens zur Zeit — in der Wirklichkeit unüberwindlichen Schwierigkeiten. Auch würde dies die Schule eines der besten und wirksamsten Mittel, auf die ethische Bildung der ihr anvertrauten Jugend einzuwirken, berauben. Die Furcht, daß der Religionsunterricht zu einseitig dogmatischer Beeinflussung der jugendlichen Gemüter gemißbraucht werden könnte, ist wohl nirgend weniger berechtigt als in Bremen, wo solche Tendenzen durch ausdrückliche Vorschriften von der Schule fern gehalten werden. Unverständlich ist mir überdies, wie man zugleich religionsgeschichtliche Belehrung verlangen und einen zusammenhängenden biblischen Unterricht verwerfen kann. Auf diesem Gebiete liegt doch eben das, was unser Volk und unsere Zeit aus der Religionsgeschichte am nächsten berührt und daher unserer Jugend am ehesten verständlich zu machen ist und vor allem verständlich gemacht werden muß. Und das gilt nicht nur vom Leben und Wirken Jesu und dem Neuen Testamente überhaupt, sondern auch vom Alten Testamente. Die ernste Arbeit, welche deutsche Wissenschaft gerade in der Gegenwart diesem Gebiete widmet, hat wahrlich nicht den Sinn, die alttestamentlichen und unter ihnen die mehr oder weniger legendarischen Patriarchengeschichten geringschätzig als Romaden- oder Beduinensagen zur Seite zu schieben, sondern beruht auf der Überzeugung, daß sie, wenngleich mittelbar, noch für unser modernes Kulturleben wertvoll sind und immer wertvoll bleiben werden.

Gestreift mußte im Obigen auch die im letzten Jahre mehrfach angeregte Frage der Reform des Religionsunterrichtes werden. Darauf hier schon tiefer einzugehen, wird nicht am Platze sein. Es steht nichts im Wege, die jetzt geltenden Lehrpläne für den Religionsunterricht erneuter Prüfung zu unterziehen. Sie wird — wie 1878 und 1898 — mit gründlicher Vorsicht geschehen müssen; nur daran mag in diesem Zusammenhange erinnert werden, daß der in der erwähnten Eingabe der „Konferenz bremischer Volksschullehrer“ wieder aufgenommene Antrag, den Religionsunterricht aus den beiden ersten Schuljahren verschwinden zu lassen, auch schon im Jahre 1898 in Beratung gekommen, ihm aber nach reiflicher Erwägung damals keine Folge gegeben worden ist.

Bremen, den 10. Mai 1906.

Sander.

3. Anstellung akademisch und seminarisch gebildeter Lehrer an den höheren Schulen.

Die Schuldeputation hat in Folge des ihr erteilten Auftrags über die bei der Anstellung von akademisch und seminarisch gebildeten Lehrern an höheren Lehranstalten maßgebenden Grundsätze einen Bericht erstattet, den der Senat der Bürger zur Kenntnisaahme hierneben zugehen läßt.

Anlage.

Bericht.

Infolge Beschlusses der Bürgerchaft vom 4. Januar 1905 (Verhdlg. S. 11) ist die Schuldeputation beauftragt zu berichten, welche Gesichtspunkte bei der Anstellung von akademisch und von seminarisch gebildeten Lehrern an den höheren Lehranstalten für sie maßgebend seien.

Zunächst ist darauf zu erwidern, daß die Schuldeputation im Einklange mit dem, was heutzutage im gesamten höheren Schulwesen Deutschlands als zweckmäßig und erstrebenswert angesehen wird, grundsätzlich darauf ausgehen muß, den gesamten s. g. wissenschaftlichen Unterricht (Sprachen, Mathematik und Rechnen, Geschichte, Erd- und Naturkunde) tunlichst von akademisch gebildeten und für das höhere Lehramt geprüften Lehrern erteilen zu lassen und in der Regel nur den technischen Unterricht seminarisch gebildeten Lehrkräften vorzubehalten. Dies Bestreben hat seinen äußeren, verbindlichen Grund in den Beschlüssen der 1872 in Dresden abgehaltenen Konferenz von Delegierten der deutschen Bundesstaaten, deren Aufgabe war, eine den neuen Verhältnissen entsprechende Gleichmäßigkeit des höheren Schulwesens im Deutschen Reiche anzubahnen. In dem I. Abschnitte der damaligen Beschlüsse über die gegenseitige Anerkennung der von deutschen Gymnasien ausgestellten Reisezeugnisse heißt es unter Nr. 3: „Der Unterricht — gemeint offenbar: wissenschaftliche Unterricht — wird, unvermeidliche, vorübergehende Vertretungen ausgenommen, nur von Lehrern erteilt, welche sich über ihre Qualifikation genügend ausgewiesen haben.“ Demgemäß sind in einem II. Abschnitte gewisse Erfordernisse für die Allgemeingültigkeit der wissenschaftlichen Lehramtsprüfungen (Examina pro facultate docendi) zusammengestellt worden, die seither für diese Prüfungen als verbindlich gelten und in Bremen durch das Gesetz über die Lehrerprüfungen (jetzt vom 4. Juli 1893) der Sache nach anerkannt sind. Seither hat eine neue Übereinkunft der deutschen Regierungen von 1889 die gleichen Grundsätze auf die Realgymnasien ausgedehnt, und es ist eben jetzt im Werke, den Kreis durch Einbeziehung der Oberrealschulen zu schließen. Als Folge dieser Vorgänge ist denn auch bereits fast völlige Ausschließung der bis dahin noch immer ziemlich zahlreichen, nur für ihre Berufswissenschaft geprüften Theologen und wesentliche Einschränkung des seminarisch gebildeten Elementes im gesamten deutschen höheren Schulwesen erkennbar. In Bremen ist man in dieser Richtung sehr behutsam und schonend vorgegangen; sich der allgemeinen deutschen Tendenz zu entziehen, war aber schon aus äußeren Gründen unmöglich und wird ebensowenig für die Zukunft angehen.

Zu den zwingenden äußeren Gründen gesellen sich überdies unabweisbare Rücksichten auf die zweckmäßige Einrichtung des Unterrichtsbetriebes. Wenn man schon 1872 in Dresden es als wichtig für das Gedeihen der höheren Schulen betonte, daß der an ihnen wirkende Lehrerstand in seinem wesentlichen Kerne durch tunlichst einheitliche, gleichartige Berufsbildung solidarisch zusammengehalten werden müsse, so wird man dem grundsätzlich nicht widersprechen können. Die offenkundige Erfahrung, daß einzelne akademisch gebildete Lehrer hinter ihrer Aufgabe zurückbleiben, dagegen einzelne seminarisch wie auch theologisch gebildete sich mit Glück in die besonderen Aufgaben des höheren Schulwesens fanden und ihnen gerecht zu werden vermochten, kann man dagegen nicht ins Feld führen. Man muß auch hier mit dem Durchschnitte rechnen. Seit 1872 aber hat gerade in diesem Sinne die Pädagogik des höheren Schulwesens erhebliche Fortschritte gemacht. Während man früher in dem akademisch gebildeten Lehrer vielfach nur den Gelehrten suchte und schätzte, verlangt man heutzutage von ihm auch eine tüchtige pädagogische Durchbildung. Zu deren Förderung kann es nicht dienen, wenn etwa nach wie vor der akademisch gebildete Lehrer wesentlich auf Mittel- und Oberklassen beschränkt bleibt und die Unterstufe des Unterrichtes so zu sagen als Lehrer überspringt. Mehr aber noch muß die Rücksicht auf die Schüler entscheiden. Um diesen die Arbeit und das Fortschreiten zu erleichtern, werden in den Unterklassen, wo es möglich ist, verwandte Lehrfächer einem und demselben Lehrer anvertraut, wie Deutsch und Latein am Gymnasium, Deutsch und Französisch an den übrigen Anstalten, ebenso Geschichte und

Erdfunde, Rechnen und Mathematik, wo diese Fächer in den Übergangsklassen neben einander auftreten. Aber auch für die zeitlich auf einander folgenden Stufen in jedem Lehrfache gilt es, die volle Bürgschaft zu schaffen für die einheitliche Auffassung und Methode des Unterrichtes, um die Schüler vor den Beschwerden und Gefahren des Umlernens beim Übergange von einer Stufe zur anderen zu schützen. So wird es jetzt mit gutem Grund als wünschenswert angesehen, den Rechenunterricht schon von der untersten Stufe an in der Art erteilen zu lassen, daß auf ihm später der mathematische Unterricht sich sicher aufbauen kann. Soll dies alles wirksam durchgeführt werden, so bleiben für die seminarisch gebildeten Lehrer vorzugsweise die sogenannten technischen Fächer.

Daß das bremische Schulwesen sich solchen das ganze Deutschland durchflutenden Strömungen nicht entziehen kann noch darf, liegt auf der Hand. In Bremen war nun aber das Element der seminarisch gebildeten Lehrer an der ehemaligen Hauptschule durch das Aufgehen der früheren Vorschule in diese und an den Realschulen durch deren allmähliches Emporwachsen zu gleichberechtigten Gliedern des höheren Schulwesens noch bis zum Schlusse des vorigen Jahrhunderts ungewöhnlich und nach der oben dargelegten, heute in Deutschland allgemein herrschenden Ansicht übermäßig stark vertreten. Es hat daher im letzten Jahrzehnt eine Anzahl von Stellen für Lehrer seminarischer Bildung in solche für akademisch gebildete Oberlehrer umgewandelt werden müssen. An den inzwischen aus der ehemaligen Hauptschule hervorgegangenen vier selbstständigen Vollanstalten darf das wünschenswerte Verhältnis als im ganzen hergestellt bezeichnet werden. Nicht so an den beiden Realschulen, besonders bei der Realschule b. D., wo noch fast zwei Fünftel (38,3 %) der Lehrer dem seminarischen Bildungskreise entstammen, während an beiden Realschulen zusammen von 48 Lehrern 15 (also 31,3 %) seminarische Bildung haben. Auch im übrigen Deutschland dauert das Bestreben, gerade an den Realschulen das akademisch gebildete Element noch mehr zur Geltung zu bringen, fort, da eben überall die Real- oder höheren Bürgerschulen früher mehr als Mittelstufe zwischen Volks- und höheren Schulen angesehen und dem entsprechend mit Lehrern besetzt waren. Immerhin aber ergibt die statistische Vergleichung, daß an den preussischen Anstalten dieser Art (84) im Jahre 1903 im ganzen höchstens 14 % (in Berlin, Frankfurt a. M., Elberfeld und anderen Orten wenig oder gar keine) wissenschaftliche Stunden auf die seminarisch gebildeten Lehrer entfielen, gegen 22 % an der hiesigen Realschule i. d. A. während des letzten Jahres.

Die Schuldeputation wird daher dann und wann, wie gegenwärtig bei der Realschule beim Dozentor, genötigt sein, Umwandlung einer erledigten Stelle für einen ordentlichen Lehrer seminarischer Bildung in eine solche für einen akademisch gebildeten Lehrer zu beantragen; und ebenso hofft sie keinem Widerspruch zu begegnen, wenn sie bei neu zu errichtenden Klassen oder ganzen Anstalten dem obigen Grundsatz gemäß für wissenschaftlichen Unterricht in der Regel Oberlehrer, für technischen ordentliche, seminarisch gebildete Lehrer in Aussicht nimmt.

Bremen, den 11. Juni 1906.

Die Schuldeputation.

(gez.) **Schmd.** (gez.) **Raffow.**

4. Betriebsüberlassungsvertrag mit der Bremer Lagerhausgesellschaft.

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

Bericht.

Der mit der Lagerhausgesellschaft im Jahre 1888 für die Zeit bis 31. März 1904 abgeschlossene Betriebsüberlassungsvertrag für die Verkehrsanstalten und Lagereinrichtungen im Freiebezirk und am Sicherheitshafen ist bekanntlich zunächst

Anlage.

im Jahre 1903 (Verhdlgn. S. 750, 790, 793) und darauf im Jahre 1905 (Verhdlgn. S. 429, 452, 460) verlängert worden, so daß er erst mit der Betriebsöffnung des Hafens II, am 1. Oktober 1906, außer Kraft tritt. Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen beehrt sich, über die Neuregelung der Betriebsführung für die Anstalten der städtischen Seehäfen vom 1. Oktober 1906 an wie folgt zu berichten.

Schon im Jahre 1902 ist mit der Lagerhausgesellschaft auf deren Anregung in die Verhandlungen wegen eines neuen Betriebsüberlassungsvertrages eingetreten. Der Lagerhausgesellschaft ist Gelegenheit gegeben, ihre bei einem neuen Vertrage in Betracht kommenden Anträge und Wünsche zu äußern. Sodann ist in eingehenden Beratungen mit den Vertretern der größeren Dampfergesellschaften, mit dem Verein der Spediteure und mit der Lagerhausgesellschaft über alle einschlägigen Fragen verhandelt worden.

Auf Grund dieser Beratungen und in Berücksichtigung der Äußerungen der Schiffahrtsgesellschaften und der Vertreter der Spediteure über die bisherige Betriebsführung kam die Deputation alsbald zu der Ansicht, daß für die fernere Übernahme des Betriebes der Verkehrsanstalten unserer großen Hafenbecken in der Stadt nur die Lagerhausgesellschaft in Betracht komme, weil deren bisherige Geschäftsführung sowohl nach der kommerziellen Seite wie nach dem finanziellen Ergebnis sich im allgemeinen durchaus bewährt habe, während eine Übernahme des Betriebes in Staatsregie ein minder günstiges finanzielles Resultat und wahrscheinlich auch eine geringere Anpassung an die Bedürfnisse und Wünsche des Verkehrs erwarten lasse.

In der Folge ist ein von der Lagerhausgesellschaft eingereichter neuer Entwurf des Betriebsüberlassungsvertrages den weiteren Verhandlungen zu Grunde gelegt, die schließlich zur Aufstellung des anliegenden Vertragsentwurfs geführt haben, dem die Lagerhausgesellschaft zugestimmt hat.

Auch die Handelskammer, die zu zwei Punkten Änderungen beantragte, welche im Entwurf berücksichtigt sind, ist mit der Vorlage einverstanden.

Zu dem Vertragsentwurf und insbesondere zu dessen wichtigsten Bestimmungen, den §§ 1—3, ist das Folgende zu bemerken.

Zu § 1. Im Kreise der Deputation ist ernstlich erwogen worden, ob es sich nicht empfehle, die Verkehrsanlagen am Weserbahnhof, an der Holzpforte und an der Tiefer in den Vertrag einzubeziehen. Denn verschiedene Erfahrungen in den letzten Jahren hatten den Gedanken nahe gelegt, die genannten Anlagen einem größeren Betriebe zu unterstellen. Indessen hat die Handelskammer, deren Aufmerksamkeit die Deputation besonders auf diese Frage hingelenkt hatte, in ihrem Gutachten von einer Änderung des bisherigen Zustandes abgeraten. Sie hat entscheidendes Gewicht darauf gelegt, daß die Hauptinteressenten, d. h. der Norddeutsche Lloyd und die hiesigen Spediteure, mit dem staatlichen Betriebe auf dem Weserbahnhofe bisher zufrieden seien, wozu noch der Umstand ins Gewicht falle, daß die Betriebsüberschüsse des Weserbahnhofs in den letzten Jahren eine erfreuliche Steigerung aufgewiesen hätten. Im Hinblick auf dieses Botum hat die Deputation von der Einbeziehung des Weserbahnhofs zc. in den Betriebsüberlassungsvertrag Abstand genommen.

Dem Wunsche der Lagerhausgesellschaft, ihr die Anlagen am Hohentorshafen für den Fall abzunehmen, daß der Weserbahnhof im Regiebetriebe verbleibe, hat nicht entsprochen werden können. Denn eine Übernahme der Anlagen am Hohentorshafen in Staatsbetrieb scheint nach keiner Richtung hin gegenüber dem bisherigen Zustande Vorteile zu bieten. Auch die Handelskammer hat sich gegen eine solche Übernahme, die sie für unzweckmäßig hält, ausgesprochen. Bei dieser Gelegenheit hat aber die Deputation anerkennen müssen, daß einige Schuppen an der Ostkaje des Hohentorshafens sich in einem reparaturunwürdigen Zustande befänden und daß dafür demnächst ein zweckentsprechender Ersatz zu schaffen sein werde.

Zu § 2. Von den Spediteuren war beantragt worden, den letzten Satz dieses Paragraphen dahin zu ändern, daß die Lagerhausgesellschaft Aufträge irgend

welcher Art nur für hiesige Firmen und nicht für auswärtige Rechnung annehmen dürfe. Es sollte hiermit der Lagerhausgesellschaft die Lagerung von Waren Auswärtiger untersagt werden; ebenso das sogenannte Kontrollgeschäft für Auswärtige, das sie bisher betrieben hat und das sich auf eine Betätigung bei Feststellung des Gewichtes und der Beschaffenheit der Ware oder auf ähnliche beim Güterumschlag vorkommende Arbeiten bezieht. Zu dieser Beschränkung scheint der Deputation um so weniger Anlaß vorzuliegen, als dieses Lager- und Kontrollgeschäft für Auswärtige stets nur eine ganz geringe Bedeutung gehabt hat und als es auswärts nicht verstanden werden würde, wenn die hiesige Lagerhausgesellschaft ihren auswärtigen Auftraggebern antworten müsse, daß sie für die Waren Auswärtiger das Lager- und Kontrollgeschäft nicht wahrnehmen dürfe. Die Handelskammer hat sich dieser Auffassung angeschlossen und bemerkt, daß sie der Ansicht der Lagerhausgesellschaft nur beitreten könne, wenn diese glaube, daß die von den Spediteuren gewünschte Änderung nicht nur den Ruf der Gesellschaft, sondern auch den des Hafenplatzes Bremen nach außen hin zu schädigen vermöge.

Zu § 3, Abs. 3. Bei den Verhandlungen mit den Dampfergesellschaften ist von einigen Seiten lebhaft dem Verlangen Ausdruck gegeben, daß ihnen einzelne Schuppen und Kajestrecken zur ausschließlichen Benutzung gegen entsprechende Miete überwiesen werden möchten. Richtig ist, daß an anderen Hafenplätzen solche Einrichtungen zugelassen sind und daß sie für die Mieter und für das mit ihnen verkehrende Publikum erhebliche Vorteile besitzen. Vom Standpunkt der Hafenverwaltung jedoch stehen dem Vermieten von Schuppen oder Schuppenteilen und Kajestrecken gewichtige Bedenken gegenüber. Der Hafenverkehr zeigt bekanntlich im Laufe jeden Jahres erhebliche Schwankungen. Nun kann es für Zeiten flauen oder mittleren Verkehrs unbedenklich sein, einzelne Teile der Hafenanlagen bestimmten Interessenten zur Benutzung unter Ausschluß Dritter zu überlassen, da der zu bewältigende Verkehr in den übrigen Anlagen ohne Schwierigkeit abgewickelt werden kann. Ganz anders aber stellt sich die Sache zu Zeiten großen Verkehrsandrangs. Dann kommt es darauf an, einheitlich über die sämtlichen Anlagen disponieren zu können, um sie in vollem Maße auszunutzen. Wären einzelne Kajestrecken und Schuppen an Gesellschaften vermietet, so könnte bei starkem Verkehr der unleidliche Zustand eintreten, daß einkommende Schiffe keinen Liegeplatz erhalten könnten, während die vermieteten Kajestrecken vielleicht ganz unbenuzt daständen. Mit der zunehmenden Ausdehnung unserer Häfen werden allerdings solche Fälle, wie anzuerkennen ist, weniger leicht eintreten und es schien sich daher zu empfehlen, in dem auf eine Reihe von Jahren abzuschließenden neuen Betriebsüberlassungsverträge wenigstens die Möglichkeit des Vermietens von Schuppen und Kajestrecken vorzusehen. Zu bemerken ist, daß in der Regel schon jetzt die großen Dampfergesellschaften ihren Verkehr an bestimmten Kajestrecken und in gewissen Schuppen abwickeln. Dies hat allerdings in den letzten Jahren nicht immer in wünschenswerter Weise durchgeführt werden können, weil die vorhandenen Räume bei größerem Güterandrang oft nicht ausgereicht haben. Diesem Mangel wird aber durch die Eröffnung der Anstalten am Hafen II gesteuert werden.

Selbstverständlich wird bei der Anwendung der Bestimmung des Abs. 3 nur mit großer Vorsicht und unter strenger Beachtung des allgemeinen Verkehrsinteresses, wie dies in der fraglichen Bestimmung auch ausdrücklich vorgesehen ist, verfahren werden. Auch wird die Deputation vor Abschluß derartiger Mietverträge der Handelskammer, wie diese es gewünscht hat, zur gutachtlichen Äußerung Gelegenheit geben.

Zu § 9 ist zu bemerken, daß die Verwendung des Überschusses der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben im allgemeinen unverändert geblieben ist.

Unter a. ist neu die Bestimmung, wonach zwei Prozent für Zwecke der Arbeiterwohlfahrt verwendet werden sollen. Diese zwei Prozent sollen nach Angabe der Lagerhausgesellschaft im wesentlichen zur Erweiterung der Zwecke dienen, die mit der Betriebsunterstützungskasse der Gesellschaft verfolgt werden, was

keiner Beanstandung begegnen wird, da solche Klassen bei anderen Aktiengesellschaften längst eingeführt sind und regelmäßig dotiert werden.

Zu b. ist hervorzuheben, daß während nach dem Vertrage von 1888 der Zinssatz von 2 Prozent bis zum Ablauf des Rechnungsjahres 1893/94 allgemein für alle zu verzinsenden Anlagenwerte mit Ausnahme einiger bereits fest zu Preisen, die eine höhere Verzinsung ergaben, vermieteter Speicher vorgesehen war, eine solche Ermäßigung nach dem neuen Entwurfe für die Anstalten des Hafens II bis zum Ende des Rechnungsjahres 1910 gelten, aber schon früher dann wegfallen soll, wenn die Lagerhausgesellschaft auf ihren Antrag weitere Anstalten am Hafen II überwiesen erhält.

Zu § 21. Die Lagerhausgesellschaft hatte beantragt, den neuen Vertrag auf die Dauer von mindestens 25 Jahren abzuschließen. Die Handelskammer hat hiergegen hervorgehoben, daß sie eine allzu lange Bindung für bedenklich halte, da sich die künftige Entwicklung der bremischen Verkehrsverhältnisse auch nicht mit annähernder Sicherheit übersehen lasse. Wenn sie auch den Wunsch der Lagerhausgesellschaft, nicht wie bei dem alten Vertrage auf nur 15 Jahre abzuschließen, verständlich finde, so empfehle sie doch, einen mittleren Weg zwischen 25 und 15 einzuhalten und die Vertragsdauer auf 20 Jahre festzusetzen. Die Deputation hat sich diesem Vorschlage angeschlossen.

Die übrigen Änderungen, die zum Teil nur redaktioneller Art sind, haben geringere Bedeutung und werden einer näheren Erläuterung nicht bedürfen.

Bezüglich der in § 1 erwähnten Anlagen ist zu bemerken, daß es sich um die Verzeichnisse der Anstalten handelt, die sich schon jetzt im Betriebe der Gesellschaft befinden und der Anstalten, die ihr im Hafen II übergeben werden sollen.

Bei der in § 8 unter Ziffer 2 A c erwähnten Anlage handelt es sich um die Baulichkeiten, Betriebsmittel und Gerätschaften des Eisenbahnbetriebs im Zollausschlußgebiet nebst Zubehör.

Die Aufstellung der Verzeichnisse wird beim Vertragsabschlusse erfolgen.

Im großen und ganzen bezweckt der neue Entwurf, den alten Vertrag, lediglich mit Hinzufügung der notwendig gewordenen Änderungen, zu verlängern und dabei an den Grundsätzen festzuhalten, wie sie in der Einheitlichkeit des Betriebes, in der Gewinnbeteiligung des Staates und in der Sicherung des staatlichen Einflusses auf die Betriebsgesellschaft sich seit nunmehr achtzehn Jahren bewährt haben. Indem die Deputation glaubt, daß bei Genehmigung des Entwurfs auch den allgemeinen Verkehrsrücksichten im Interesse der gedeihlichen Entwicklung unserer Hafenanlagen Rechnung getragen wird, beantragt sie bei Senat und Bürgerschaft,

ihr die Ermächtigung zum Abschluß eines dem vorgelegten Entwurfe entsprechenden Vertrages mit der Lagerhausgesellschaft zu erteilen.

Bremen, den 11. Juni 1906.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

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

J. B.

Entwurf.

Unteranlage.

Betriebsüberlassungsvertrag.

Zwischen dem Staat, vertreten durch die Deputation für Häfen und Eisenbahnen, und der Bremer Lagerhausgesellschaft ist der folgende Betriebsüberlassungsvertrag geschlossen worden.

§ 1.

(1) Der Staat überweist der Gesellschaft die in den Anlagen verzeichneten Verkehrs- und Lageranstalten im Zollausschlußgebiet, sowie am Hohentorshafen zum Zweck der Betriebsführung, jedoch unter Vorbehalt seiner

Eigentumsrechte und unter den nachstehenden Bedingungen für die Dauer des Vertrages, wogegen sich die Gesellschaft verpflichtet, den Betrieb in einer dem allgemeinen Verkehrsinteresse entsprechenden Weise zu führen. Die Überweisung der Anstalten erfolgt am 1. Oktober 1906.

(2) Anstalten, die der Gesellschaft in Anlaß der Erweiterung oder Neuerstellung (§ 9 (2)) vom Staate überwiesen werden, sind mit ihrer Übergabe in den vorbezeichneten Vertragsanlagen nachzutragen. Ebenso kommen Anstalten, die dem Staate von der Gesellschaft zurückgegeben werden, mit ihrer Rückgabe zur Abrechnung.

§ 2.

Der Gesellschaft bleiben alle zu dem gewöhnlichen Betriebe einer Lagerhausgesellschaft gehörenden Geschäfte gestattet. Darlehen oder Vorschüsse auf von ihr zu Lager genommene Waren zu geben, ist sie nicht befugt. Die Gesellschaft darf Waren nur im Auftrage Hiesiger zum Versand bringen.

§ 3.

(1) Die Benutzung der Anstalten erfolgt auf Grund einer von der Deputation nach Anhören der Gesellschaft aufzustellenden und von Senat und Bürgerschaft zu genehmigenden Gebührenordnung. Die Deputation kann ausnahmsweise, sofern das Verkehrsinteresse es erheischt, Abweichungen von den Bestimmungen der Gebührenordnung gestatten oder anordnen.

(2) Die Mietpreise für Lagerräume und Lagerplätze werden von der Deputation festgesetzt.

(3) Soweit es ohne Beeinträchtigung des allgemeinen Verkehrsinteresses geschehen kann, können mit Genehmigung der Deputation einzelne Kajestrecken oder Kajeschuppen oder Schuppenteile vermietet werden.

(4) Die Gesellschaft hat dem Verfügungsberechtigten oder dessen Beauftragten die Behandlung seiner Güter in dem im Verkehr an den hiesigen Hafenanstalten üblichen Umfange an ihren Anstalten zu gestatten; ausgenommen sind diejenigen Güter, welche solchen Räumen zugeführt werden, in denen nach den Bestimmungen der Gebührenordnung die Behandlung der Durchgangsgüter der Gesellschaft vorbehalten ist, oder in denen die Behandlung der Lagergüter ausschließlich durch die Gesellschaft erfolgt. Hinsichtlich derjenigen Güter, welche nach vorstehendem in Räumen untergebracht sind, in denen dem Verfügungsberechtigten die Behandlung seiner Güter gestattet ist, kann die Gesellschaft die ihr gesetzlich obliegende Haftung für den Schaden ausschließen, der aus solcher Unterbringung erwächst.

(5) Die Gesellschaft ist auf Erfordern der Deputation verpflichtet, Lagerscheine und Lagerpfandscheine (Warrants) nach einem von der Deputation zu genehmigenden Regulativ auszugeben.

§ 4.

Das Recht der Benutzung der der Gesellschaft überwiesenen Anstalten steht gegen Entrichtung der in § 3 vorgesehenen Gebühren und Vergütungen und unter Einhaltung der für den Betrieb erlassenen Vorschriften jedermann zu. Der Staat behält sich das Recht vor, auf die im Zollausschlußgebiet oder am Hohentorshafen verkehrenden Güter öffentliche Abgaben zu legen, auch in bezug auf den Verkehr im Zollausschlußgebiet und mit demselben diejenigen Anordnungen zu treffen, welche im allgemeinen Interesse und insbesondere im Zollinteresse erforderlich werden möchten.

§ 5.

Die Gesellschaft bestreitet aus den Betriebseinnahmen (§ 6) die Betriebsausgaben (§ 7). Reichen die Betriebseinnahmen hierzu nicht aus, so hat der Staat den Fehlbetrag zuzuschießen.

§ 6.

Zu den Betriebseinnahmen gehören alle Einnahmen der Gesellschaft, mit Ausnahme der aus ihrem Gesellschaftsvermögen stammenden Einkünfte.

§ 7.

(1) Zu den Betriebsausgaben gehören alle Ausgaben, die aus der Verwaltung und dem Betriebe der der Gesellschaft überwiesenen Anstalten erwachsen, mit Ausnahme der von der Gesellschaft etwa zu entrichtenden Geldstrafen. (Vergl. §§ 12 und 19.)

(2) Insbesondere gehören zu den Betriebsausgaben:

- a. Die Kosten der Unterhaltung der der Gesellschaft überwiesenen Baulichkeiten, Maschinenanlagen und Betriebsgeräte.
- b. Die Kosten der Versicherung der Baulichkeiten, Maschinenanlagen und Betriebsgeräte gegen Feuergefahr. Die Versicherung der Baulichkeiten und Maschinenanlagen bewirkt der Staat für Rechnung der Gesellschaft; diese zahlt die Versicherungsprämien auf Anweisung der Deputation.
- c. Die Kosten der Erneuerung und Vermehrung der Betriebsgeräte, jedoch mit Ausschluß derjenigen, welche durch die Erweiterung vorhandener oder durch die Herstellung neuer Anstalten (§ 9 (2)) erforderlich werden.
- d. Die Erneuerungsrücklagen für die Maschinenanlagen. Diese sind nach einem von der Deputation unter Berücksichtigung des tatsächlichen Bedarfs zu erlassenden Regulativ jährlich an die Generalkasse abzuführen.
- e. Die Kosten des Betriebes der Maschinenanlagen. Der für den Betrieb der Anstalten am Hafen II des Zollauschlußgebietes erforderliche elektrische Strom wird vom städtischen Elektrizitätswerk geliefert, und zwar unter den Bedingungen und zu dem Strompreise, wie sie durch Beschluß von Senat und Bürgerschaft vom 12. und 20. Dezember 1905 festgesetzt sind.
- f. Die Kosten der Beleuchtung der der Gesellschaft überwiesenen Anstalten. Soweit die Beleuchtung hierfür gleichzeitig der Beleuchtung der Hafentrafiken, Ladestraßen und Ladeplätze dient, werden deren Kosten zur Hälfte vom Staate getragen und der Gesellschaft erstattet.
- g. Die Kosten des Eisenbahnbetriebes nach Maßgabe der Festsetzungen des folgenden Paragraphen.

(3) Zu den Betriebsausgaben gehören nicht die Kosten der Herstellung und Unterhaltung, sowie der Verzinsung und Erneuerung der Straßenzüge und der Gleisanlagen, auch nicht die Kosten der Erneuerung der Baulichkeiten. Diese hat der Staat zu tragen, wie ihm auch die Ausgaben zufallen, die durch die Hafen- und Zollverwaltung, sowie durch die Gestellung von Räumen für die preussischen Eisenbahn-Güterabfertigungen im Zollauschlußgebiet bedingt werden.

§ 8.

(1) Der Gesellschaft liegt an den ihr überwiesenen Anstalten der Güterverladedienst mit den dazu gehörigen Abfertigungsgeschäften, namentlich die Übernahme und Übergabe der Güter von der Eisenbahnverwaltung und an die Eisenbahnverwaltung, sowie die Verrechnung von Überfuhrgebühren und Wagenstandgeldern ob. Ebenso hat sie an ihren Anstalten das bei der Beladung und Entladung der Eisenbahnwagen nötige Verschiebgeschäft auf den Ladegleisen zu bewirken.

(2) Der Betrieb der Hafenbahnanlagen ist Sache des Staates, der ihn selbst ausübt oder vertragsmäßig an dritte Verwaltungen überträgt. Soweit dem Staate hierbei Kosten erwachsen, sind ihm diese von der Gesellschaft zu erstatten und auf Anweisung der Deputation vierteljährlich an die Generalkasse abzuführen.

Im einzelnen gilt folgendes:

A. Zollausschlußgebiet.

- a. Der Betrieb wird auf Grund des staatsseitig mit der preussischen Eisenbahnverwaltung abgeschlossenen Anschlußvertrages geführt.

Er betrifft nicht nur die der Gesellschaft überwiesenen Anlagen, sondern er erstreckt sich auf die gesamten Anlagen des Zollausschlußgebietes und des Holz- und Fabrikenhafens, sowie auf etwaige Erweiterungen dieser Anlagen am rechten Weserufer und auf die Privatan Anschlüsse.

- b. Die Betriebsführung umfaßt im einzelnen die Übernahme und Übergabe der Züge, das Ausrangieren und das Zusammenstellen der Züge, die Einstellung der Wagen in die Ladegleise und ihre Abholung aus den Ladegleisen, die Verriegelung der Wagen, die Bewachung, Reinigung und Beleuchtung der Gleisanlagen, einschließlich der Weichen, und die Bedienung der Schranken, desgleichen die Bedienung der Privatan Anschlüsse. Soweit die Beleuchtung der Gleisanlagen gleichzeitig der Straßenbeleuchtung dient, werden ihre Kosten je zur Hälfte vom Staate und von der Gesellschaft getragen.

- c. Zu den Betriebskosten gehören die Zinsen und Rücklagen, sowie die Kosten der Unterhaltung der Baulichkeiten, Betriebsmittel und Gerätschaften des Eisenbahnbetriebes, wie sie in der zu diesem Vertrage gehörigen Anlage verzeichnet sind.

Für die Berechnung der Zinsen und Rücklagen finden die Bestimmungen Anwendung, welche nach diesem Vertrage für die der Gesellschaft vom Staate zum Betriebe überwiesenen Verkehrs- und Lageranlagen gelten.

Des weiteren gehören zu den Betriebskosten die Gehalte der vom Staate für den Eisenbahnrangierbetrieb im Zollausschlußgebiet beschäftigten Beamten und Angestellten. Die Ruhegehälter und Jahrgelder der Staatsbeamten und jahrgeldberechtigten Angestellten übernimmt der Staat; auf die Betriebskosten kommen dafür alljährlich fünfzehn vom Hundert des Gehalts der Beamten und zehn vom Hundert des Gehalts der jahrgeldberechtigten Angestellten in Anrechnung.

Ferner gehören zu den Betriebskosten auch die Kosten des Bureaubedarfs der Station, sowie die Kosten der Beleuchtung und Heizung der Stationsräume, des Lokomotivschuppens und der Wärterbuden. Endlich kommen die Kosten der Reparaturen und Ergänzungen des Transportmaterials, soweit Bremen der preussischen Eisenbahnverwaltung gegenüber dafür aufzukommen hat, sowie die Kosten, welche infolge der Haftung aus den von der preussischen Eisenbahnverwaltung erlassenen Vorschriften für Anschlußgleise erwachsen, als Betriebskosten zur Verrechnung.

- d. Die im Betriebe der Hafenbahnanlagen zu erhebenden Gebühren, Hafenbahnfracht und dergleichen, werden staatsseitig nach Anhören der Gesellschaft festgesetzt. Diese Gebühren gehören zu den Betriebseinnahmen der Gesellschaft und sollen so bemessen werden, daß sie im Durchschnittsertrage zur Deckung der Betriebskosten ausreichen.
- e. Der Staat kann dritten Personen Privatan Anschlüsse an seine Hafenbahnanlagen gewähren. Die Bedingungen dafür werden nach Anhören der Gesellschaft durch die Deputation festgesetzt.
- f. Die vorstehenden Bestimmungen sind angemessen zu ändern, sobald der Eisenbahnbetrieb im Zollausschlußgebiet an die preussische Eisenbahnverwaltung übergeht.

B. Hohentorshafen.

- a. Den Betrieb zwischen dem Hauptbahnhof und dem Bahnhof Bremen-Neustadt führt vertragsmäßig die preussische Eisenbahnverwaltung auf eigene Rechnung. Für den Anschlußverkehr der der Gesellschaft überwiesenen Anstalten hat der Staat den Betrieb der oldenburgischen Eisenbahnverwaltung gegen Erstattung der Betriebskosten überwiesen. Die Übernahme und Übergabe der Wagen zwischen der Gesellschaft und der oldenburgischen Eisenbahnverwaltung findet auf den dafür bestimmten Übergabegleisen statt. Die vom Staate der oldenburgischen Eisenbahnverwaltung zu erstattenden Betriebskosten, die bis auf weiteres auf 40 M für jede beladene Achse berechnet sind, vergütet die Gesellschaft dem Staate.

Der Betrieb zwischen den Übergabegleisen und den Ladegleisen liegt der Gesellschaft ob.

Die Bestimmungen unter A d finden sinngemäße Anwendung.

- b. Wird der Betrieb zwischen den Übergabegleisen und den Ladegleisen staatsseitig gleichfalls der oldenburgischen Eisenbahnverwaltung übertragen, so sind die vorstehenden Bestimmungen angemessen zu ändern.

§ 9.

(1) Der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben wird folgendermaßen verwendet:

- a. Zunächst erhält die Gesellschaft fünf vom Hundert des Überschusses und zwar drei vom Hundert zur Verteilung als Tantiemen an ihren Vorstand und ihre Beamten und zwei vom Hundert zur Verwendung für Zwecke der Arbeiterwohlfaht.
- b. Alsdann erhält der Staat eine Zinse von vier vom Hundert des Anlagekapitals der in § 1 bezeichneten Anstalten, soweit es nicht durch die nach § 7 (2) geleisteten Erneuerungsrücklagen zurückgezahlt ist. Für die Anstalten am Hafen II des Zollanschlußgebietes soll die Zinse jedoch bis zum Ablauf des Rechnungsjahres 1910 nur zwei vom Hundert betragen. Dieser Zinsnachlaß kommt in Wegfall, sobald der Gesellschaft auf ihren Antrag weitere Anstalten am Hafen II überwiesen werden.
- c. Darauf werden dem Staate die gemäß § 5 verauslagten Fehlbeträge erstattet.
- d. Von dem Restbetrage erhält der Staat bis zur Höhe von 50 000 M fünfundsiebzig vom Hundert; von weiteren 50 000 M achtzig vom Hundert; von dem 100 000 M übersteigenden Gewinne fünfundachtzig vom Hundert; das übrige die Gesellschaft.

(2) Für Anstalten, welche in Anlaß der Erweiterung oder Neuherstellung der Gesellschaft überwiesen werden, sollen die Kosten derselben dem zu verzinssenden Anlagekapital zugeschlagen werden. Die Frage, ob ein Bedürfnis zur Erweiterung oder Neuherstellung von Anlagen vorliegt, entscheiden Senat und Bürgerchaft.

§ 10.

(1) Der Gesellschaft bleibt es überlassen, die Einrichtungen für die Geschäfts- und Buchführung, sowie die Anordnungen für die Betriebsführung nach eigenem Ermessen zu treffen. Die Grundzüge der Betriebsordnung bedürfen der Genehmigung der Deputation. Die Gesellschaft ist indessen gehalten, alle für allgemeine und so insbesondere für statistische Zwecke notwendigen Nachweise und Registereintragungen gemäß den ihr seitens der Deputation zugehenden Anweisungen zu führen und einzurichten.

(2) Die Deputation hat das Recht, zu jeder Zeit die Bücher der Gesellschaft einzusehen und sich über die Geschäfts- und Betriebsführung zu unterrichten. Über die Einnahmen und Ausgaben des Betriebes sind ihr vierteljährlich Nachweise einzureichen.

(3) Die Gesellschaft leistet Gewähr für die sichere Aufbewahrung der vorhandenen Geldbestände. Soweit die Einnahmen nicht durch die Ausgaben in Anspruch genommen werden, sind dieselben vierteljährlich oder auf Antrag der Gesellschaft in kürzeren Zeitabschnitten an die Generalkasse abzuliefern.

(4) Die jährliche Betriebsabrechnung umfaßt die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember. Dieselbe ist baldmöglichst nach Schluß des Rechnungsjahres der Deputation behufs Revision vorzulegen und das sich daraus ergebende Guthaben des Staates an die Generalkasse abzuführen. Alle Zahlungen an die Generalkasse erfolgen auf Anweisung der Deputation.

§ 11.

(1) Die Annahme der für die Geschäfts- und Betriebsführung erforderlichen Beamten und Arbeiter, sowie deren Entlassung, desgleichen die dienstlichen Anweisungen an dieselben bleiben der Gesellschaft überlassen, soweit sie nicht durch von der Deputation aufzustellende allgemeine Grundzüge in dieser Hinsicht beschränkt wird.

(2) Die Beamten der Gesellschaft sind, soweit es die Deputation für erforderlich erachtet, seitens der letzteren auf das Staats- und Zollinteresse zu vereidigen. Beamte oder Arbeiter, gegen welche nach dem Ermessen der Deputation begründete Beschwerden einlaufen, sind auf Anfordern derselben zu entlassen.

§ 12.

Die Gesellschaft hat dafür Sorge zu tragen, daß ihre Beamten und Arbeiter nicht gegen die Zollgesetze und -Verordnungen, oder gegen die Vorschriften der Eisenbahn-Verkehrsordnung, der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung und der Hafenordnung verstoßen. Geldstrafen, welche wegen derartiger Verstöße von der Gesellschaft als Betriebsverwaltung eingezogen werden, hat sie aus eigenen Mitteln zu bestreiten.

§ 13.

Die Gesellschaft wird während der Dauer dieses Vertrages andere als die ihr überwiesenen Anstalten weder für ihre eigene noch für fremde Rechnung einrichten oder betreiben. Sofern es bei größerem Verkehr für zweckmäßig oder erforderlich erachtet werden sollte, anderweite Lagerräume für die Unterbringung von Waren vorübergehend zu beschaffen, kann dies nur unter sinngemäßer Anwendung der Bestimmungen dieses Vertrages im Einverständnis mit der Deputation geschehen.

§ 14.

Bei Ablauf oder Aufhebung des Vertrages hat die Gesellschaft dem Staate die Anstalten nebst Zubehör in ordnungsmäßigem und betriebsfähigem Zustande zu übergeben, desgleichen alle aus dem Betrieb erzielten Geldbestände an den Staat auszuliefern. Befinden sich die Anstalten oder deren Zubehör nicht in dem angegebenen Zustande, so hat die Gesellschaft hierfür aus eigenen Mitteln aufzukommen. Wird der Vertrag in Gemäßheit des § 20 aufgehoben, so erfolgt die Abrechnung unter Zugrundelegung des Tages, an welchem die Aufhebung des Vertrages geschieht.

§ 15.

Als Sicherheit für die Befolgung der von der Gesellschaft übernommenen Verpflichtungen hinterlegt dieselbe bei der Generalkasse die Summe von fünfhunderttausend Mark, welche vom Staate mit jährlich vier vom Hundert verzinst wird. Diese Summe haftet für alle Forderungen, welche der Staat auf Grund des Vertrages gegen die Gesellschaft geltend machen kann und ist in jedem Falle, wo dieselbe durch Inanspruchnahme seitens des Staates verringert worden ist, auf ihren früheren Betrag zu ergänzen.

§ 16.

Betreffs der Steuerpflichtigkeit der Gesellschaft behält es sein Bewenden bei den allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen.

§ 17.

Die Gesellschaft darf ihre Satzungen, insoweit diese den Gesellschaftszweck betreffen, für die Dauer des gegenwärtigen Vertrages nur mit Zustimmung von Senat und Bürgerschaft ändern.

§ 18.

(1) Beschwerden, welche gegen Beamte oder Arbeiter seitens der im Zollausschlußgebiet oder am Hohentorshafen tätigen Behörden bei der Lagerhausgesellschaft angebracht werden, sind der Deputation mitzuteilen und unter deren Mitwirkung zu erledigen.

(2) Jedem, der sich durch die Anordnungen oder das Verfahren der Gesellschaft in Ausübung des ihr durch diesen Vertrag überlassenen Betriebes (§ 1) beschwert erachtet, steht das Recht der Beschwerde an die Deputation zu, deren Beschlüsse von beiden Teilen durch weitere Beschwerde an den Senat zu endgültiger Entscheidung angefochten werden können.

§ 19.

(1) Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Anordnungen der Deputation, welche ihr in betreff ihrer gesamten Geschäftsführung in den Grenzen dieses Vertrages erteilt werden, zu befolgen. Im Falle der Nichtbefolgung solcher Anordnungen oder der Bestimmungen dieses Vertrages kann die Deputation Geldstrafen bis zu Tausend Mark gegen die Gesellschaft verhängen.

(2) Gegen die Anordnungen und Strafverfügungen der Deputation steht der Gesellschaft das Recht der Beschwerde an den Senat zu endgültiger Entscheidung zu.

§ 20.

Im Falle einer nach dem Ermessen des Senats und der Bürgerschaft vorliegenden beharrlichen Weigerung der Gesellschaft, den Bestimmungen dieses Vertrages oder den Anordnungen der Deputation oder des Senats (§§ 18, 19) nachzukommen, kann der Vertrag durch Beschluß des Senats und der Bürgerschaft ohne Entschädigung aufgehoben werden.

§ 21.

(1) Der Vertrag endigt mit dem 30. September 1926. Wenn nicht einer der vertragschließenden Teile ein Jahr vor Ablauf dieses Termins kündigt, gilt der Vertrag als von fünf zu fünf Jahren mit je einmaliger einjähriger Kündigungsfrist verlängert.

(2) Der Senat hat von dem dem Staate zustehenden Kündigungsrechte Gebrauch zu machen, falls nicht die Bürgerschaft auf seinen Antrag einer Verlängerung des Vertrages zustimmt.

§ 22.

(1) Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung der Bestimmungen dieses Vertrages sollen durch schiedsrichterliches Verfahren entschieden werden.

(2) Der Schiedsspruch soll durch drei Schiedsrichter gefällt werden, von denen die vertragschließenden Teile je einen und die beiden so bezeichneten Schiedsrichter den dritten zu ernennen haben. Findet eine Einigung über die Person des dritten Schiedsrichters nicht statt, so ist dieser durch den Präsidenten des Landgerichts zu Bremen zu ernennen.

(3) Im übrigen finden die Bestimmungen des zehnten Buches der Zivilprozeßordnung oder die an deren Stelle getretenen gesetzlichen Bestimmungen Anwendung.

Bremen, den

1906.

Die Deputation
für Häfen und Eisenbahnen.

Die Bremer Lagerhausgesellschaft.

5. Regulierung der Buchtsstraße vor den Grundstücken Nr. 53 bis 58.

Der Senat hat den Beschluß der Bürgerchaft vom 16. Mai d. J., betreffend den in der Überschrift genannten Gegenstand, der Deputation für Regulierung der Baulinien zum Bericht überwiesen. Die Deputation beantragt nunmehr für den fraglichen Teil der Buchtsstraße die Festsetzung einer neuen Straßenlinie. Der Plan nebst Anlage, die der Senat der Bürgerchaft hierneben zugehen läßt, hat den gesetzlichen Bestimmungen gemäß zu Jedermanns Einsicht ausgelegt.

Gegen den Plan sind von den Eigentümern der Grundstücke Buchtsstraße Nr. 56 und 58 und Nr. 53 Einwendungen erhoben, die der Senat der Bürgerchaft hierneben ebenfalls zugehen läßt. Da diese Einwendungen sich lediglich gegen die Folgen des Gesetzes richten und in dem späteren Verfahren ihre Erledigung finden werden, so trägt der Senat kein Bedenken, dem Antrage der Deputation zuzustimmen und ersucht die Bürgerchaft, dem beizutreten.

Bericht.

Um der Buchtsstraße an deren engsten Stelle eine den Verkehrsverhältnissen entsprechende Breite zu geben, beantragt die unterzeichnete Deputation, für den Teil dieser Straße, der von den Grundstücken Nr. 53 bis 58 begrenzt wird, die in dem beifolgenden Lageplan, gezeichnet Bremen, den 12. Mai 1905, Bahnsen, durch eine rote Linie bezeichnete neue Straßenlinie als solche in Gemäßheit des Gesetzes vom 22. Februar 1895 zu beschließen.

Anlage.

Die Deputation für Regulierung der Baulinien.

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

6. Parallelkanal in der Holler Allee zwischen der Schwachhauser Chaussee und der Parkallee.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, hat über diesen Gegenstand den anliegenden Bericht erstattet, den der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerchaft zur Beschlußnahme übersendet.

Bericht.

In dem Erläuterungsbericht zu dem Kanalisationsprojekt für die ehemaligen Feldmarken Bagentorn und Hastedt ist unter XIII (Vergl. Verhdlg. 1899, S. 790) bereits darauf hingewiesen, daß in der Holler-Allee auf der Strecke zwischen der Schwachhauser Chaussee und der Parkallee ein Parallelkanal hergestellt werden müsse, sobald größere Teile des Sammelgebietes III (Vergl. vorstehend erwähnten Bericht unter XII) an das Kanalnetz angeschlossen und dichter bebaut seien. Das ist jetzt bereits eingetreten, so daß nunmehr die Ausführung des Kanales notwendig geworden ist.

Anlage.

Bei einer Ausführung nach beifolgender Projektzeichnung stellen sich die Kosten auf 74 000 M.

Da nach den Beschlüssen von Senat und Bürgerchaft in diesem Jahre eine Neupflasterung des fraglichen Teiles der Holler-Allee vorgenommen werden soll, so empfiehlt es sich auch aus diesem Grunde vorab den Kanal herzustellen.

Es wird demgemäß beantragt, die Kosten mit 74 000 M. auf das Separatbudget für außerordentliche Verwendungen zu bewilligen. Um raschmöglichst mit der Herstellung des Kanales und demnächst mit der Neupflasterung beginnen zu können, wird um baldige Beschlußfassung gebeten.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau.

(gez.) **Wessels.**(gez.) **M. Voettcher.**

7. Führungsweg zum Pulverberg und Abtretung von Staatsareal an die Gemeinde Oslebshausen.

Über diesen Gegenstand hat die Deputation zur Verwaltung der öffentlichen Grundstücke einen Bericht erstattet, den der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerschaft zur Beschlussfassung hierneben zugehen läßt.

Anlage.

Bericht.

Die Gemeinde Oslebshausen ist bei der unterzeichneten Deputation wegen Abtretung geringer Flächen Staatsareals zwecks Verbreiterung des Weges „Auf den Heuen“ vorstellig geworden. Unter Vorbehalt der Zustimmung von Senat und Bürgerschaft ist der anliegende Vertrag vereinbart, welchem der Gemeindeausschuß von Oslebshausen bereits zugestimmt hat. Erläuternd wird zu dem Vertrage folgendes bemerkt:

Die von der Gemeinde beabsichtigte Verbreiterung des Weges „Auf den Heuen“ (I—II der dem Vertrage angelegten Handzeichnung) bezieht sich auf denjenigen Teil des Weges, welcher zwischen der Heerstraße Bremen—Burg und dem Wege zum Pulvermagazin führt. Das zwischen beiden belegene Dreieck ist vor kurzem in den Besitz des Staates übergegangen, wodurch es möglich ist, dem Wunsch der Gemeinde nachzukommen. Dies Dreieck hat einen Flächeninhalt von 240 qm und ist zur Zeit weder als Bauland noch als Gemüseland zu verwerten. Nach dem Vertrage tritt der Staat von diesem Dreieck den mit I—II der Karte bezeichneten etwa 100 qm großen Teil gratis an die Gemeinde ab. Die Gemeinde übernimmt dagegen die Verpflichtung, den neuen Weg „Auf den Heuen“ in stand zu setzen und zu unterhalten, so daß der Staat denselben als Zufuhrstraße zum Pulvermagazin benutzen kann. Nach Genehmigung des Vertrages wird der Staat die frühere Zuwegung zum Pulverberg aufheben, wodurch er mit dem Rest des Dreiecks ein etwa 481 qm großes Grundstück erhält, welches an der Heerstraße Bremen—Burg eine Front von etwa 31 m Länge besitzt und sich als Bauplatz gut eignen wird.

Die unterzeichnete Deputation erachtet das Abkommen im Hinblick auf die dadurch mögliche Verwertung der Restfläche des Dreiecks für durchaus vorteilhaft.

Ferner hat die Gemeinde Oslebshausen gebeten, ihr die 14 qm große Fläche III—IV der Karte abzutreten, deren sie für die Anlage eines Fußweges bedarf. Die Gemeinde zahlt dafür 1 M. pro Quadratmeter und trägt die Kosten der Umzäunung eines Gitters.

Die Deputation trägt kein Bedenken, auch diesem Gesuch der Gemeinde zu entsprechen und ersucht demgemäß um Genehmigung des anliegenden Vertrages.

Bremen, den 30. Mai 1906.

Die Deputation zur Verwaltung der öffentlichen Grundstücke.

(gez.) Buß.

(gez.) J. P. Schrage.

Unteranlage.

Vertrag.

Zwischen dem Bremischen Staat, vertreten durch die Deputation zur Verwaltung der öffentlichen Grundstücke und der Gemeinde Oslebshausen, vertreten durch den Gemeindevorsteher Arend Bosse und das Mitglied des Gemeindeausschusses Rudolf Jacobsen, ist, nachdem der Gemeindeausschuß von Oslebshausen am 19. Mai 1906 bereits zugestimmt hat, unter Vorbehalt der Genehmigung von Senat und Bürgerschaft folgender Vertrag abgeschlossen.

§ 1.

Der Bremer Staat überträgt auf die Gemeinde Oslebshausen die in dem beigehefteten Lageplan (gez. Noor) mit rot I/II und III/IV bezeichneten blau-angelegten Parzellen, in den Feldmarken Oslebshausen und Grambske belegen, die zurzeit noch auf den Namen des Bremischen Staates stehen, frei von allen Lasten und Gerechtigkeiten.

§ 2.

Die Lieferung der bezeichneten Grundstücke von dem einen auf den anderen Vertragsschließenden erfolgt unmittelbar nach der Genehmigung des Vertrages von Senat und Bürgerschaft.

§ 3.

Die Abkündigungen und Fassungen der bezeichneten Grundstücke von dem einen auf den anderen Vertragsschließenden sollen alsbald erfolgen. Die Gemeinde Oslebshausen trägt die Kosten der Abkündigungen und Fassungen unter Erlaß der Staatsabgabe.

§ 4.

Als Entschädigung zahlt die Gemeinde Oslebshausen für die Parzelle rot I/II nichts, übernimmt jedoch die Verpflichtung, den darauf herzustellenden Weg so zu befestigen und zu unterhalten, daß derselbe als Zufuhrstraße zum Pulverberg benutzt werden kann.

Für die Parzelle rot III/IV bezahlt die Gemeinde Oslebshausen pro Quadratmeter 1 M. Außerdem hat dieselbe das daselbst stehende Gitter resp. Einfriedigung des Pulverberges nach Angabe der Hochbauinspektion umzusetzen, so daß dem Staate hierdurch keinerlei Kosten entstehen.

Die Unterzeichneten bevollmächtigen den Inspektor der Stadtländereien, F. Alfes, einen diesen Vereinbarungen entsprechenden Vertrag vor der Regierungskanzlei abzuschließen, indem sie ihm ausdrücklich gestatten, dabei als Vertreter beider Teile zu handeln.

Bremen, den 29. Mai 1906.

Die Deputation zur Verwaltung der öffentlichen Grundstücke. Für die Gemeinde Oslebshausen: Der Gemeindevorsteher.

(gez.) **Buß.** (gez.) **J. P. Schrage.** (L. S.) (gez.) **M. Boffe.** (gez.) **M. Jacobsen.**

8. Jahresbericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen hat den anliegenden Jahresbericht über die Allgemeine Verwaltung, die Häfen und Eisenbahnen in der Stadt — ausschließlich des Zollausschlußgebiets und des Holz- und Fabrikhafens —, das Zollausschlußgebiet und den Holz- und Fabrikhafen, die Häfen in Bremerhaven, sowie den Hafen in Vegeesack und die Ergänzung der Häfen- und Eisenbahnanlagen nebst zwei Unteranlagen und ferner den Jahresbericht, betreffend die außerordentlichen Verwendungen für Häfen und Eisenbahnen für das Rechnungsjahr 1905 übergeben.

Jahresbericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen für das Rechnungsjahr 1905.

Die Deputation berichtet über ihre Verwaltung für das Rechnungsjahr 1905 das Folgende:

Allgemeine Verwaltung.

Ausgaben (einschließlich der für die Zollkommission). Spezialbudget Nr. 97.

	Bewilligt	Ausgabe.	Winderbedarf.
I. Gehalte	M. 17 966,67		
Nachbewilligt (Verhdlg. 1905			
§. 1094 u. 1906 §. 45) . .	" 16,67		
	M. 17 983,34	M. 17 726,62	M. 256,72
II. Sachliche Ausgaben:			
1) Miete und Heizung etc. . . .	" 9 283,33	" 9 282,72	" 0,61
2) Einmalige Ausgabe	" 6 700,—	" 2 941,78	" 3 758,22
	M. 33 966,67	M. 29 951,12	M. 4 015,55

Zu Pos. I. Gehalte. Der bisherige Assistent 1. Klasse der Senatskommission für Zollangelegenheiten ist am 1. März d. J. zum Zollsekretär mit einem Normalgehalte von 2200—4200 M. — 2 Alterszulagen zu 400 M. und 4 Zulagen zu

300 M. — ernannt worden, demselben stand daher von dem bezeichneten Tage ab ein Gehalt von 3300 M. (bisher 3100 M.) zu. Der auf Monat März d. J. entfallende Gehaltsteil von 16,67 M. ist nachbewilligt worden.

Restverwaltung 1904. Spezialbudget Nr. 96. Häfen und Eisenbahnen nebst Zoll. Allgemeine Verwaltung. — II. Sachliche Ausgaben.

Die neuen Bureauräume im Hause Stintbrücke Nr. 4/5 sind am 2. September v. J. bezogen worden. Der für die Beschaffung des notwendigen Mobiliars aus 1904 verbliebene Restbetrag von 3700 M. ist bis auf 1,40 M. zur Ausgabe gelangt.

Häfen und Eisenbahnen in der Stadt,
ausschließlich des Zollanschlußgebiets und des Holz- und Fabrikhafens.

Einnahmen. Spezialbudget Nr. 9.

	Anschlag.	Ertrag.
1) Miete für Wohnungen und Ländereien zc. in Bremen M.	300	M. 463,75
2) Zahlung Oldenburgs.	75 750	" 75 933,70
3) Lager- und Ladeplätze in der Neustadt und am Hohentorshafen:		
a. Miete für Lager- und Ladeplätze.	54 600	" 62 119,92
b. Hafenbahnfracht.	40 000	" 45 778,—
4) Hohentorshafen:		
a. Hafen- und Liegegeld.	5 000	" 6 594,94
b. andere Gebühren.	1 000	" 510,—
5) Verzinsung der Herstellungskosten des Kohlenlöschplatzes am Hohentorshafen.	8 900	" 8 270,65
6) Verzinsung der Löschbrücke an der Südwestseite des Hohentorshafens.	1 400	" 1 478,02
7) Schlachte und kleine Wefer:		
a. Miete für Stege.	150	" 143,10
b. Liegegeld.	100	" 72,90
8) Floßhafen am Buntentor:		
a. Pacht für Deichparzellen daselbst.	100	" 99,50
b. Liegegeld.	200	" 42,80
9) Lösch- und Lagerplätze am Peterswerder:		
a. Miete für Lagerplätze.	5 700	" 5 975,65
b. Gebühren.	9 500	" 10 641,60
10) Weferbahnhof.	215 000	" 282 144,63
11) Lösch- und Ladeanstalten an der Holzpforte und Tiefer.	10 500	" 11 811,25
12) Grasnutzung und Verschiedenes.	300	" 120,90
	M. 428 500	M. 512 201,31

Ausgaben. Spezialbudget Nr. 98.

A. Allgemeine Verwaltung.

	Bewilligt.	Ausgabe.	Minderbedarf.
Gehalte.	M. 12 510,—	M. 11 714,08	M. 795,92

B. Eisenbahnanlagen in der Stadt.

	Bewilligt.	Ausgabe.	Minderbedarf.
I. Weferbahn und Weferbahnhof.	M. 53 000	M. 27 647,87	M. 25 352,13
II. Anlagen und Lagerplätze am Bahnhof Bremen-Neustadt und auf dem Dreieck.	" 31 550	" 25 331,26	" 6 218,74
III. Anlagen und Lagerplätze an der Südwestseite des Hohentorshafens.	" 21 200	" 13 175,10	" 8 024,90
IV. Eisenbahnbrücke über die Wefer.	" 7 120	" 4 588,92	" 2 531,08
	M. 112 870	M. 70 743,15	M. 42 126,85

Zu B I. Von den von der preußischen Eisenbahnverwaltung für die Unterhaltung der Gleisanlagen des Weserbahnhofs veranschlagt und unter Position 2 in das Budget eingestellten 33 300 M. wurden verausgabt 8296,24 M. Die am 1. April d. Js. verfügbaren 25 003,76 M. sind für das Rechnungsjahr 1906 vorgetragen worden zur Bestreitung der noch an Preußen zu zahlenden Kosten für das zur Unterhaltung der Gleisanlagen gelieferte Oberbaumaterial (Ersatz abgängiger Weichen und Schwellen).

Der unter Pos. 4 dieses Titels — Unterhaltung der Kräne des Weserbahnhofs — vorgesehene Umbau des Handkrans Nr. 3 für elektrischen Betrieb ist zur Ausführung gekommen.

Zu B II. Für die Pos. 2 b. — Gleise, Telegraphen, Barrieren — waren in das Budget eingestellt worden 6000 M. Hiervon sind ausgegeben 1478,75 M. Von der Minderausgabe im Betrage von 4521,25 M. werden 600 M. für das neue Rechnungsjahr vorgetragen, da bezüglich einer von Oldenburg eingelieferten Rechnung über für Bremen ausgeführte Arbeiten noch Differenzen schweben.

Restverwaltung 1904. Spezialbudget Nr. 97 — Häfen und Eisenbahnen in der Stadt usw. — Titel III, Anlagen und Lagerplätze am Bahnhof Bremen-Neustadt und auf dem Dreieck, und Titel IV, Anlagen und Lagerplätze am linken Ufer des Woltmershauser Kanals (jetzt Hohentorshafen).

Von den vorgetragenen Summen 2400 M. und 900 M., zusammen 3300 M. (Verhdlg. 1905 S. 638), wurden an Oldenburg die für den Monat März 1905 noch restierenden Rangierkosten und die für die Monate Januar und Februar 1905 noch zu leistenden Nachzahlungen wegen der am 1. Januar 1905 an erhöhten Einheitsätze für den Rangierbetrieb mit 2944,60 M. bestritten. Der Rest von 355,40 M. wird nicht weiter in Anspruch genommen.

Restverwaltung 1904. Außerordentliche Ausgaben: Unterführung der Warturmer Chaussee.

Von den vorgetragenen 116 249,60 M. (Verhdlg. 1905 S. 639) wurden verausgabt 25 887,90 M. Der Rest von 90 361,70 M. wird für das Rechnungsjahr 1906 wieder vorgetragen.

C. Häfen

	Bewilligt.	Ausgabe.	Minderbedarf.
I. Gehalte	M. 12 760,—	M. 11 519,41	M. 1 240,59
II. Ausgaben des Hafenmeisters ..	" 7 000,—	" 3 516,36	" 3 483,64
III. Hohentorshafen und kleine Weser	" 7 650,—	" 6 619,75	" 1 030,25
IV. Floßhafen	" 300,—	" 20,40	" 279,60
V. Kräne an der Holzpforte	" 240,—	" 54,59	" 185,41
VI. Lößch- und Ladeplätze am Peterswerder	" 2 000,—	" 1 417,82	" 582,18
	M. 29 950,—	M. 23 148,33	M. 6 801,67

Zu Pos. VI. Die im Budget vorgesehene Bedürfnisanstalt ist hergestellt worden.

D. Betrieb am Weserbahnhof.

	Bewilligt.	Ausgabe.	Minderbedarf.
I. Gehalte	M. 25 620	M. 25 576,85	M. 43,15
II. Arbeitslohn	M. 112 275		
Nachbewilligt, Verhdlg. 1906 S. 174, 205....	" 11 000		
Nachbewilligt, Verhdlg. 1906 S. 247, 307....	" 1 700	" 124 975	" 126 472,87
			Mehrbedarf. M. 1 497,87
Übertrag	M. 150 595	M. 152 049,72	M. 1 454,72

	übertrag...	Bewilligt. M.	Ausgabe. M.	Mehrbedarf. M.
		150 595	152 049,72	1 454,72
III. Bureaubedarf u. Vermischtes...	"	8 500	8 270,28	229,72
IV. Dienstkleidung	"	105	105,—	—
V. Gasmotore u. elektr. Krane ..	"	4 200	3 306,86	893,14
VI. Dampftram	"	1 000	786,—	214,—
VII. Beiträge zur Betriebskrankenkasse, zur Unfall- und zur Invalidenversicherung	"	4 300	4 260,14	39,86
VIII. Feuerversicherung der Anlagen des Weserbahnhofs	"	4 000	3 585,55	414,45
		M. 172 700	M. 172 363,55	M. 336,45

Zu Pos. II. Infolge der erheblichen, nicht vorauszu sehenden Verkehrs-
zunahme mußten 12 700 M. für Arbeitslohn nachbewilligt worden, trotzdem ist die
Position noch um 1497,87 M. überschritten worden. Die Mehrausgabe wird jedoch
durch die Minderausgaben der Positionen III und V bis VIII, die unter sich und
mit der Position II übertragbar sind, gedeckt.

Der Mehrausgabe von 14 197,87 M. gegen den Voranschlag steht eine
Mehreinnahme gegen den Anschlag von 67 144,63 M. gegenüber.

Zu Pos. V. Die Minderausgabe ist dadurch entstanden, daß die Reparatur-
kosten an den Gasmotoren die veranschlagte Höhe nicht erreicht haben.

E. Betrieb der Lösch- und Ladeanstalten an der Holzpforte und Tiefer.

	Bewilligt. M.	Ausgabe. M.	Minderbedarf. M.
I. Gehalte	3 000	2 775,—	225,—
II. Arbeitslohn	6 091	5 988,—	103,—
III. Bureaubedarf und Vermischtes	450	529,28	79,28
IV. Dienstkleidung	9	9,—	—
V. Gasmotor	200	172,41	27,59
VI. Beiträge zur Betriebskrankenkasse, zur Unfall- und zur Invalidenversicherung	250	218,56	31,44
	M. 10 000	M. 9 692,25	M. 307,75

Zu Pos. I. Die Minderausgabe ist dadurch entstanden, daß eine vakante
Aufseherstelle einige Monate unbeetzt war.

Zu Pos. III. Die Pos. II bis VI sind übertragbar, es wird daher die
Mehrausgabe der Pos. III durch die Minderausgabe der übrigen Positionen gedeckt.

Zusammenstellung der Ausgaben zu A bis E.

	Bewilligt. M.	Ausgabe. M.	Minderbedarf M.
A	12 510,—	11 714,08	795,92
B	112 870,—	70 743,15	42 126,85
C	29 950,—	23 148,33	6 801,67
D	172 700,—	172 363,55	336,45
E	10 000,—	9 692,25	307,75
Zusammen A bis E...	M. 338 030,—	M. 287 661,36	M. 50 368,64

Über den Verkehr im Hohentorshafen, bei den Lösch- und Ladeplätzen am
Peterswerder, auf den Lagerplätzen in der Neustadt und am Hohentorshafen, am
Weserbahnhof und bei den Lösch- und Ladeanstalten an der Holzpforte und Tiefer
ist das Folgende zu berichten:

a. Hohentorshafen.

Der Schiffsverkehr gestaltete sich wie folgt:

1) Im Seeverkehr sind angekommen:

130 Dampfer	mit	146 487 cbm	=	51 709 Reg.-Tons	Netto-Raumgehalt
172 Segelschiffe	"	33 768 "	=	11 920 "	"
28 Seeschleppschiffe "	"	40 581 "	=	14 325 "	"
330 Seefahrzeuge . . .	mit	220 836 cbm	=	77 954 Reg.-Tons	Netto-Raumgehalt
gegen					
124 Dampfer	mit	140 810 cbm	=	49 706 Reg.-Tons	Netto-Raumgehalt
129 Segelschiffe	"	17 397 "	=	6 141 "	"
32 Seeschleppschiffe "	"	41 960 "	=	14 812 "	"
285 Seefahrzeuge . . .	mit	200 167 cbm	=	70 659 Reg.-Tons	Netto-Raumgehalt
im Vorjahre.					

2) Im Flußverkehr sind angekommen:

1079 Schiffe mit	443 762 cbm	=	156 648 Reg.-Tons	Netto-Raumgehalt
gegen				
980 " " "	416 162 "	=	146 905 " " "	im Vorjahre.

3) Holzflöße sind angekommen:

32 Holzflöße mit	2 028 cbm	Inhalt gegen
28 " " "	1 819 "	im Vorjahre.

Ferner besuchten den Bezirk des Hohentorshafens

152 Seeschiffe	mit	133 476 cbm	=	47 117 Reg.-Tons	Netto-Raumgehalt und
543 Flußfrachtschiffe "	"	355 405 "	=	125 458 "	"
im Zollanschlußgebiet oder an der Holzpforte einflariert worden waren und dort gezählt werden.					

b. Lößch- und Ladeplätze am Peterswerder.

Es verkehrten an dem Lößchplatz:

321 Schiffe mit	111 099 cbm	=	39 218 Reg.-Tons	Netto-Raumgehalt gegen
252 " " "	100 510 "	=	35 480 "	im Vorjahre.
Von den Lagerplätzen wurden 46 304 Fuder Baumaterialien, Sand und Kies an- und abgefahren gegen 36 006 Fuder im Jahre vorher.				
Die vereinnahmten Gebühren beliefen sich auf 10 641,60 M. gegen 8670,60 M. im Jahre vorher.				

c. Lager- und Ladeplätze in der Neustadt und am Hohentorshafen.

Der Eisenbahnverkehr auf den bremischen Lager- und Ladeplätzen erreichte einen Umfang von 188 998 Tonnen (gegen 156 745 Tonnen im Vorjahre und 173 346 Tonnen im Jahre 1903), derselbe verteilt sich wie folgt:

	Verland.	Empfang.
Ältere Anlagen in der Neustadt	57 037 Tonnen	56 487 Tonnen
Neuere Anlagen an der Südwestseite des Hohentors-		
hafens (einschl. Gasanstalt)	39 089 "	36 385 "
	96 126 Tonnen	92 872 Tonnen
Im Jahre 1904	80 305 Tonnen	76 440 Tonnen
" " 1903	70 191 "	103 155 "

In Achsen ausgedrückt weist der Verkehr auf den bremischen Lager- und Ladeplätzen eine Bewegung von 59 725 Achsen auf und zwar

	Eingang.	Abgang.
Beladene Achsen.....	19 390 (1904=15 997)	19 563 (1904=16 409)
Leere Achsen.....	10 497 (1904= 9 471)	10 275 (1904= 8 059)
Zusammen...	29 887 (1904=25 468)	29 838 (1904=24 468)

Außerdem wurden vom Kohlenlöschplatz nach dem Gaswerke 7322 Achsen (1904=8017 Achsen) mittelst der elektrischen Maschinen des Gaswerks befördert, so daß sich der Gesamtverkehr auf 67 047 Achsen (1904=57 953 Achsen) bezieht.

Der Versand bestand zum größten Teile in Holz, dann folgen Baumwolle, Reis, Zement und Bier.

Beim Empfang kommen in erster Linie Kohlen in Frage, außerdem noch Hölzer, Baumwolle, leere Fässer, Steingut, leere Flaschen und Malz.

Die aus den Lager- und Ladeplätzen erzielten Einnahmen betrugen:

Platzmiete.....	M. 62 119,92 (1904 = M. 52 058,77)
Hafenbahnfracht.....	" 45 778,— (1904 = " 35 934,95)
Verzinsung des Kohlenlösch-	
platzes.....	" 8 270,65 (1904 = " 8 270,65)
Zusammen...	M. 116 168,57 (1904 = M. 96 264,37)

Die Ausgaben für dieselben be-
trugen..... " 38 506,36 (1904 = " 34 325,96)

Demnach überstiegen die Ein-
nahmen die Ausgaben um. M. 77 662,21 (1904 = M. 61 938,41)

d. Weserbahnhof.

Die mit der Eisenbahn angekommenen und abgegangenen Güter beziffern sich auf 194 565 Tonnen gegen 178 689 Tonnen im Vorjahre, und 181 895 Tonnen im Jahre 1903.

Von diesen sind:

	Angelommen.	Abgegangen.
1905.....	157 506 Tonnen	37 059 Tonnen
1904.....	143 911 "	34 778 "
1903.....	147 316 "	34 579 "

Durch die Kräne wurden bewegt:

	1905.	1904.	1903.
Aus den Schiffen gehoben..	15 576 Tonnen	15 206 Tonnen	18 953 Tonnen
In die Schiffe abgesetzt..	177 356 "	158 457 "	161 387 "
Zusammen...	192 932 Tonnen	173 663 Tonnen	180 340 Tonnen

Der Verkehr auf der öffentlichen Niederlage gestaltete sich wie folgt:

Lagerbestand am 31. März 1905 =	60 Tonnen
Zugang 1905 =	701 " (1904 = 562 Tonnen)
Abgang 1905 =	359 " (1904 = 869 ")
Lagerbestand am 31. März 1906 =	402 "

Der Lagerbetrieb war folgender:

Lagerbestand am 31. März 1905 =	751 Tonnen
Zugang 1905 =	7319 " (1904 = 5162 Tonnen)
Abgang 1905 =	7197 " (1904 = 5015 ")
Lagerbestand am 31. März 1906 =	873 "

Die Gesamtgüterbewegung betrug demnach:

1) Im Bahnbetrieb	194 565 Tonnen	(1904 = 178 689 Tonnen)
2) „ Kranbetrieb	192 932 „	(1904 = 173 663 „)
3) Auf der öffentl. Niederlage	1 402 „	(1904 = 909 „)
4) Im Lagerbetrieb	10 043 „	(1904 = 7 136 „)
398 942 Tonnen		(1904 = 360 397 Tonnen)

1903 = 373 000 Tonnen.

Zu 3) u. 4). Die Güter, die auf den Böden gelagert haben, sind zweimal bewegt worden und daher doppelt in Ansatz gebracht.

Die Durchschnittsarbeitsleistung für den Arbeitstag (307 im Jahre) stellt sich auf 1299 Tonnen gegen 1174 Tonnen im Vorjahre und 1215 Tonnen im Jahre 1903.

Im Winter 1905/6 hat eine Unterbrechung der Schifffahrt durch Eis nicht stattgefunden.

Die Einnahmen aus dem Betriebe des Weserbahnhofs — veranschlagt zu 215 000 M. — haben betragen:

1) Betriebsgebühr	M. 161 926,33	(1904 = M. 142 129,50)
2) Hafenbahnfracht	„ 64 879,50	(1904 = „ 59 092,15)
3) Schiffslandegebühr	„ 28 942,70	(1904 = „ 23 749,50)
4) Lagermiete	„ 13 774,15	(1904 = „ 11 177,25)
5) Öffentliche Niederlage	„ 2 239,05	(1904 = „ 2 227,90)
6) Verschiedenes	„ 10 382,90	(1904 = „ 5 193,27)

Zusammen... M. 282 144,63 (1904 = M. 243 569,57)

Die Ausgaben haben betragen... „ 172 363,55 (1904 = „ 155 175,13)

Die Einnahmen überstiegen demnach

die Ausgaben um M. 109 781,08 (1904 = M. 88 394,44)

e. Lösch- und Ladeanstalten an der Holzpforte und Tiefer.

An den Lösch- und Ladeanstalten an der Holzpforte und Tiefer verkehrten im Rechnungsjahre 1905:

568 Frachtschiffe mit 280 096 cbm = 98 904 Reg.-Tons Netto-Raumgehalt gegen

529 Frachtschiffe mit 243 173 cbm = 85 866 Reg.-Tons Netto-Raumgehalt im Vorjahre.

Das Gewicht der durch die Kräne aus den Schiffen gehobenen Güter betrug 6615 Tonnen (1904 = 4564 Tonnen), in die Schiffe wurden abgesetzt 7553 Tonnen (1904 = 6204 Tonnen).

Die Selbstverladung an der Treppe erreichte einen Umfang von 908 Tonnen gegen 741 Tonnen im Vorjahre.

Die Schifffahrt war im Winter 1905/6 an 3 Tagen durch Eis unterbrochen, im Vorjahre dauerte diese Unterbrechung 9 Tage.

Die Einnahme, zu 10 500 M. veranschlagt, hat betragen:

1) Kranegebühren	M. 10 608,60	(1904 = M. 8614,70)
2) Lagermiete	„ 802,25	(1904 = „ 799,40)
3) Abgaben für Selbstver-		
ladung an der Treppe...	„ 272,40	(1904 = „ 222,25)
4) Verschiedenes	„ 128,—	(1904 = „ 48,—)

Zusammen... M. 11 811,25 (1904 = M. 9684,35)

Die Ausgaben haben betragen... „ 9 692,25 (1904 = „ 9106,83)

Die Einnahmen überstiegen mithin

die Ausgaben um M. 2 119,— (1904 = M. 577,52)

Zollanschlußgebiet und Holz- und Fabrikenhafen.

Einnahmen. Spezialbudget Nr. 10.

I. Erstattungen von der Bremer Lagerhausgesellschaft:

	Anschlag.	Ertrag.
1) Gehalte und Löhne, Ausgabenetat B I, ausschließlich 3600 + 2160 M. = 5760 M. für einen Bahnmeister nebst Bahnmeister-Aspirant und 24 780 M. für Gleisunterhaltung	M. 193 539,99	M. 187 110,92
2) Bureaubedarf, Betriebsmittel, Gerätschaften, Ausgabenetat B II 1 und 3, ausschließlich 7500 M. für die elektrische Beleuchtung der Rangiergleise	" 79 810,01	" 74 653,96

II. Betriebs-Einnahmen.

1) Von der Lagerhausgesellschaft aus dem Betriebe	" 660 000,—	" 746 331,68
2) Hafengeld	" 130 000,—	" 132 929,78
3) Miete für die Plätze am Holz- und Fabrikenhafen	" 61 000,—	" 69 279,89
4) Miete von der Aktiengesellschaft „Wejer“ für das Werftareal	" 57 500,—	" 69 451,61
5) Verzinsung der Löschbrücken und der Spundwand am Holz- und Fabrikenhafen	" 12 780,—	" 12 780,92
6) Teerschuppen	" 20,—	" 17,79
7) Miete für Wohnungen, Diensträume zc. mit Ausnahme des Verwaltungsgebäudes	" 7 700,—	" 8 904,—
8) Miete von der Aktiengesellschaft „Wejer“ für die Schwimmdockanlage im Hafen I	" 4 600,—	" 4 550,—
9) Von Mietern der Wohnungen zc. mit Ausnahme des Verwaltungsgebäudes:		
a. für elektrische Beleuchtung	" 600,—	" 727,42
b. Zentralheizung im Hafenhafe	" 500,—	" 491,15
10) Miete für Wohnungen, Bureau, Kontore und Kellerräume im Verwaltungsgebäude	" 25 000,—	" 27 364,04
11) Von Mietern, sowie von der Zoll- und der Postverwaltung im Verwaltungsgebäude:		
a. für elektrische Beleuchtung	" 4 000,—	" 4 210,54
b. Ofenheizung	" 500,—	" 648,18
c. Wasserverbrauch u. Zentralheizung	" 3 400,—	" 3 688,67
12) Zinsen von der Aktiengesellschaft „Wejer“ von dem Anlagekapital für die Bremerhavenerstraße	" 4 000,—	" 4 896,56
13) Ertrag aus der Verpachtung der in Oslebshausen erworbenen Ländereien usw.	" 3 300,—	" 4 192,55
	M. 1 248 250,—	M. 1 352 229,66

Die Mehreinnahme ist hauptsächlich auf die hohe Einnahme aus dem Betriebe der Bremer Lagerhausgesellschaft — Pos. II 1 — zurückzuführen.

Ausgaben. Spezialbudget Nr. 99.

A. Allgemeine Verwaltung.

	Bewilligt.	Ausgabe.	Wunderbedarf.
I. Gehalte	M. 36 600,—	M. 34 800,—	M. 1 800,—
II. Sachliche Ausgaben	" 3 000,—	" 2 697,63	" 302,37
	M. 39 600,—	M. 37 497,63	M. 2 102,37

B. Eisenbahnbetrieb.

	Bewilligt.	Ausgabe.	Wunderbedarf.
I. Gehalte und Löhne	M. 224 079,99	M. 209 292,07	M. 14 787,92
II. Sachliche Ausgaben	" 92 310,01	" 95 424,45	" 3 114,44
	M. 316 390,—	M. 304 716,52	M. 11 673,48

C. Hafenbetrieb.

	Bewilligt.	Ausgabe.	Wunderbedarf.
I. Gehalte und Löhne	M. 40 800,—	M. 39 478,76	M. 1 321,24
II. Sachliche Ausgaben	" 50 050,—	" 38 272,39	" 11 777,61
	M. 90 850,—	M. 77 751,15	M. 13 098,85

D. Verwaltungsgebäude.

	Bewilligt.	Ausgabe.	Wunderbedarf.
I. Gehalte und Löhne	M. 2 600,—	M. 2 600,—	M. —
II. Sachliche Ausgaben	" 15 200,—	" 12 476,08	" 2 723,92
	M. 17 800,—	M. 15 076,08	M. 2 723,92

E. Verschiedenes.

	Bewilligt.	Ausgabe.	Wunderbedarf.
1) Reinigung und Unterhaltung der Straßen und Plätze	M. 15 000,—	M. 10 215,18	M. 4 784,82
2) Beleuchtung der Straßen und Plätze, der Dienstgebäude, des Hafenhauses etc.	" 12 900,—	" 9 608,85	" 3 291,15
3) Unterhaltung der Spülvorrichtungen, der öffentlichen Bedürfnisanstalten und der Kraftwasserstöcke	" 800,—	" 30,73	" 769,27
	M. 28 700,—	M. 19 854,76	M. 8 845,24

Zusammenstellung der Ausgaben A bis E.

	Bewilligt.	Ausgabe.	Wunderbedarf.
A	M. 39 600,—	M. 37 497,63	M. 2 102,37
B	" 316 390,—	" 304 716,52	" 11 673,48
C	" 90 850,—	" 77 751,15	" 13 098,85
D	" 17 800,—	" 15 076,08	" 2 723,92
E	" 28 700,—	" 19 854,76	" 8 845,24
Zusammen A bis E...	M. 493 340,—	M. 454 896,14	M. 38 443,86

Zu B II. Bei der Pos. B II 3a — 7 Lokomotiven und 1 Reserve-lokomotive, Unterhaltungen einschl. Betrieb — ist eine Mehrausgabe von 6635,98 M. entstanden infolge mehrerer Lokomotiv Reparaturen und Erhöhung der Kohlenpreise, dieselbe wird jedoch gedeckt durch die Minderausgaben bei den übrigen Positionen — B I, Gleisunterhaltung und B II 1, 2 und 3b — mit denen die Pos. B II 3a übertragbar ist.

Der Minderbedarf bei den sachlichen Ausgaben ist im wesentlichen auf Ersparung an Feuerungsmaterial infolge des milden Winters zurückzuführen, ferner darauf, daß für die neue Barkasse za. 4600 M. weniger verausgabt wurden, als veranschlagt worden war.

Von der unter Titel C — Pos. II 3 — bewilligten Summe von 5000 M. für Steigeleitern sind nur 1700 M. verausgabt worden, weil die Leitern nur geliefert, aber wegen zu hohen Wasserstandes nicht angebracht werden konnten. Ein Betrag von 1400 M. ist für 1906 wieder vorgetragen worden.

Restverwaltung von 1904. Die für die Hebung der beiden im Hafen gesunkenen Rähne für 1905 vorgetragene Restsumme von 10 500 M. wurde voll verausgabt.

Allgemeine Bemerkungen.

A. Zollausschlußgebiet.

Die Verkehrseinrichtungen im Zollausschlußgebiet haben im Jahre 1905 die nachstehenden Veränderungen und Erweiterungen erfahren. Der bereits im Jahre 1904 begonnene Erweiterungsbau des Kajeschuppens 6 und des Schuppens für gefährliche Güter wurde vollendet und am 11. Mai der Lagerhaus-Gesellschaft überwiesen. An der Südseite des Schuppens 6 wurde für die an Bord der Hanja-dampfer befindlichen Jnder ein besonderes Abortgebäude hergestellt. Für den Freiladepatz wurden 4 hydraulische Portalkräne und für die Kajeschuppen 5 und 6 je ein hydraulischer Halbportalkran beschafft. Im Schuppen 10 wurden im Auftrage des Reichsschatamtes, entsprechend den neuen Vorschriften über die Verzollung von Malz- und Futtergerste, zwei Perplegmühlen zur Denaturierung von Futtergerste aufgestellt.

An Gleisarbeiten sind besonders die Änderungen zu erwähnen, die durch die Verlegung des Dockes der Aktien-Gesellschaft „Wefer“ und durch die damit verknüpfte Veränderung des Areals der Reparaturwerkstätte notwendig wurden. Das Schwimmdock im Hafen I wurde zur Verbesserung der Hafeneinfahrt näher an die südliche Kaje gelegt und am Lande befestigt, wodurch ermöglicht wurde, die den Hafen beengenden Duedalben, an denen das Dock früher befestigt war, aus dem Hafen zu entfernen. An den Kajemauern des Hafens I wurden weitere 30 Steigeleitern angebracht; von den hölzernen Streichpfählen wurden 86 Stück einer Reparatur unterzogen und 30 Stück gegen neue Pfähle ausgewechselt. Für den Hafenbetrieb wurden 4 weitere Schwimmsender beschafft, für die abgängig gewordene Barkasse ist eine neue Benzin-Hafenbarkasse eingestellt worden. Am 30. Dezember 1904 sanken an der Südkaje des Hafens I 2 mit Schwefelkies beladene Schleppfähne, die im Mai 1905 wieder gehoben wurden.

Der Eisenbahnbetrieb im Zollausschlußgebiet gestaltete sich im Rechnungsjahre 1905 wie folgt:

Es wurden von und nach dem Hauptbahnhofe befördert:

358 054 Achsen gegen	329 973 Achsen im Vorjahre, davon waren
beladen 255 277	" " 232 904
leer 102 777	" " 97 069

Der Gesamtverkehr war demnach um 28 081 Achsen größer als im Jahre vorher.

Für die Anschlußwerke liefen zusammen 88 505 (im Vorjahre 81 599) Achsen von und nach dem Hauptbahnhofe.

Der Verkehr im eigentlichen Zollausschlußgebiet, d. h. ohne den Verkehr auf den Sonderanschlüssen und auf den öffentlichen Gleisen am Holz- und Fabrikhafen, sowie auch ohne den Verkehr auf den Gleisen am Hafen II, stellte sich wie folgt:

1903.	Beladene Achsen.	Leere Achsen.	Zusammen.
Eingang	61 869	30 949	92 818
Ausgang	88 964	2 017	90 981
Zusammen	150 833	32 966	183 799
1904.			
Eingang	56 849	40 765	97 614
Ausgang	95 275	1 791	97 066
Zusammen	152 124	42 556	194 680
1905.			
Eingang	61 922	42 510	104 432
Ausgang	104 622	2 976	107 598
Zusammen	166 544	45 486	212 030

Der größte Verkehr fand im Monat Januar statt und betrug im Ein- und Ausgang 42 190 Achsen. Im Vorjahre hatte der Monat Januar ebenfalls den größten Verkehr mit 40 989 Achsen.

Der größte tägliche Verkehr im Ein- und Ausgang erreichte 2 192 Achsen, während der kleinste tägliche Verkehr im Ein- und Ausgange 617 Achsen betrug.

Der Schiffsverkehr weist für das Rechnungsjahr 1905 die nachstehenden Ziffern auf:

1) Den Hafen des Zollausschlußgebiets besuchten:

a. Im Seeverkehr:

1262 Dampfer	mit 2 470 952 cbm =	872 246 Reg.-Tons Netto-Raumgehalt
157 Segelschiffe	" 72 388 " =	25 553 " " " "
456 Schleppfähne	" 378 279 " =	133 532 " " " "
1875 Fahrzeuge	mit 2 921 619 cbm =	1 031 331 Reg.-Tons Netto-Raumgehalt
gegen		
1267 Dampfer	mit 2 597 784 cbm =	917 017 Reg.-Tons Netto-Raumgehalt
208 Segelschiffe	" 131 130 " =	46 289 " " " "
444 Schleppfähne	" 378 726 " =	133 690 " " " "
1919 Fahrzeuge	mit 3 107 640 cbm =	1 096 996 Reg.-Tons Netto-Raumgehalt
im Vorjahre.		

b. Im Flußverkehr:

2325 Fahrzeuge	mit 1 430 960 cbm =	505 129 Reg.-Tons Netto-Raumgehalt
gegen		
2070 Fahrzeuge	mit 1 288 028 cbm =	454 673 Reg.-Tons Netto-Raumgehalt
im Vorjahre.		

2) Die Lössch- und Ladeplätze an der Weiser (von der Einfahrt zum Hafen I aufwärts bis zur Eisenbahnbrücke) besuchten:

a. Im Seeverkehr:

— Dampfer	mit — cbm =	— Reg.-Tons Netto-Raumgehalt
57 Segelschiffe	" 6 463 " =	2 281 " " " "
22 Schleppfähne	" 15 768 " =	5 566 " " " "
79 Fahrzeuge	mit 22 231 cbm =	7 847 Reg.-Tons Netto-Raumgehalt
gegen		
11 Dampfer	mit 17 609 cbm =	6 216 Reg.-Tons Netto-Raumgehalt
63 Segelschiffe	" 10 405 " =	3 673 " " " "
17 Schleppfähne	" 30 709 " =	10 840 " " " "
91 Fahrzeuge	mit 58 723 cbm =	20 729 Reg.-Tons Netto-Raumgehalt
im Vorjahre.		

b. Im Flußverkehr:

- 668 Fahrzeuge mit 374 921 cbm = 132 347 Reg.-Tons Netto-Raumgehalt gegen
 666 Fahrzeuge mit 357 433 cbm = 126 173 Reg.-Tons Netto-Raumgehalt im Vorjahre.

B. Holz- und Fabrikenhafen.

An staatlichen Bauten wurden die Kanalisation und Pflasterung der Lade-
 straße an der Südseite, die bereits im Jahre 1904 in Angriff genommen war,
 vollendet. Der Kopf des Holzhafens wurde nach Fertigstellung der neuen Feuer-
 wache daselbst mit einer kräftigen Einfriedigung versehen.

Für den Eisenbahnverkehr wurde eine neue Eisenbahnwaggonwage von
 50 Tonnen Wiegefähigkeit aufgestellt, da die alte Waggonwage ihrer geringen Wiege-
 fähigkeit wegen den Anforderungen nicht mehr entsprach, ferner wurden die Gleise
 am Kopf des Holz- und Fabrikenhafens in ihre definitive, dem Projekte entsprechende
 Lage gebracht.

Von den durch Private ausgeführten Bauten sind die Schuppenanlagen der
 Firma J. H. Bachmann zwischen der Parallelstraße und der Bremerhavenerstraße
 zu erwähnen; die Rolandmühle erwarb eine nördlich ihrer bisherigen Anlage gelegene
 Fläche von ca. 2040 qm vom Staat zwecks Erweiterung ihrer Fabrikanlagen. An
 der Südseite wurden auf den gemieteten Plätzen verschiedene neue Holzlager-
 schuppen errichtet.

Der Eisenbahnverkehr am Holz- und Fabrikenhafen, der durch
 das Zollausschlußgebiet geht, gestaltete sich wie folgt:

Es wurden zwischen dem Holz- und Fabrikenhafen und dem Haupt-
 bahnhofe befördert:

119 899 Achsen gegen 103 745 Achsen im Vorjahre, davon waren					
beladen	71 746	"	"	61 061	" " "
leer	48 153	"	"	42 684	" " "

Der Gesamtverkehr war demnach um 16 154 Achsen größer als im
 Jahre vorher.

Auf den öffentlichen Gleisen am Holz- und Fabrikenhafen verkehrten

53 057 Achsen gegen 45 756 Achsen im Vorjahre.

Infolge doppelter Benutzung der Wagen, die darin besteht, daß ein Wagen
 im Zollausschlußgebiet entladen und am Holz- und Fabrikenhafen wieder beladen
 wird, stellt sich der Verkehr am Holz- und Fabrikenhafen größer, nämlich auf
 insgesamt

151 368 Achsen gegen 130 412 Achsen im Vorjahre
 und zwar beladen und leer, im Eingange und Ausgange.

Der Schiffsverkehr im Holz- und Fabrikenhafen wies die nach-
 stehenden Ziffern auf:

Den Holz- und Fabrikenhafen besuchten:

a. Im Seeverkehr:

84 Dampfer . . .	mit 156 608 cbm = 55 283 Reg.-Tons Netto-Raumgehalt
158 Segelschiffe .	" 42 421 " = 14 975 " " " "
76 Schleppfähne "	" 81 497 " = 28 768 " " " "
318 Fahrzeuge . .	mit 280 526 cbm = 99 026 Reg.-Tons Netto-Raumgehalt gegen
102 Dampfer . . .	mit 193 861 cbm = 68 433 Reg.-Tons Netto-Raumgehalt
95 Segelschiffe .	" 32 643 " = 11 523 " " " "
71 Schleppfähne "	" 53 578 " = 18 913 " " " "
268 Fahrzeuge . .	mit 280 082 cbm = 98 869 Reg.-Tons Netto-Raumgehalt im Vorjahre.

b. Im Flußverkehr:

802 Fahrzeuge mit 427 144 cbm = 150 782 Reg.-Tons Netto-Raumgehalt gegen

486 Fahrzeuge mit 248 470 cbm = 87 709 Reg.-Tons Netto-Raumgehalt im Vorjahre.

Erneuerungsrücklagen für die maschinellen Anlagen und Einrichtungen im Zollausschlußgebiet.

Der im Jahre 1903 begonnene Umbau der elektrischen Leitungsanlagen und der zugehörigen Schalttafel im Zollausschlußgebiet ist im verflossenen Jahre beendet worden. Die Gesamtausgabe für diese Arbeit belief sich auf 32 018,43 M. Hier- von sind verausgabt: Im Jahre 1903 1910,06 M., im Jahre 1904 28 753,37 M. und im letzten Jahre 1352 M.

Die Lokomotive Nr. 3 erhielt eine neue Feuerkiste, die Ausgabe hierfür betrug 2917,08 M. nach Abzug des Werts des von der Unternehmerin über- nommenen Altmaterials im Betrage von 1200 M.

Im Schuppen 10 des Zollausschlußgebiets war ein Förderband der Getreide- verkehrsanlage unbrauchbar geworden und mußte durch ein neues ersetzt werden. Die Kosten beliefen sich auf 1230 M.

Da es sich bei den vorstehenden Lieferungen nicht um Unterhaltungsarbeiten, sondern um die Erneuerung von Maschinenteilen handelte, für die von der Bremer Lagerhausgesellschaft Erneuerungsrücklagen gezahlt werden, mußten die erforderlichen Ausgaben aus dem angesammelten Fonds bestritten werden.

Der Bestand des Fonds betrug am 31. Dezember 1905 939 908,48 M. gegen 853 551,04 M. am 31. Dezember 1904. Der Zuwachs betrug demnach im Kalenderjahre 1905 86 357,44 M.

Häfen in Bremerhaven.

Einnahmen. Spezialbudget Nr. 11.

	Anschlag.	Ertrag.
1) Hafengeld		
a. Nach dem Sage von 30 $\mathcal{L}$ für das cbm	M. 785 000	M. 877 558,35
b. Nach den Sägen unter 30 $\mathcal{L}$ für das cbm	" 76 000	" 84 056,50
2) Lastgeld	" 3 200	" 3 771,30
3) Schleusengeld	" 35 000	" 37 994,08
4) Krangeld	" 5 000	" 6 121,39
5) Lagermiete	" 8 500	" 8 592,64
6) Pacht für Ländereien	" 4 000	" 3 671,20
7) Miete für Lager- und Schuppenplätze	" 120 000	" 124 094,57
8) Miete für Schuppen und sonstige Räume auf dem Hafengelände	" 14 000	" 16 095,68
9) Miete, sowie Lager- und Ladegebühr von den Eisenbahn-Wareschuppen (Reinertrag)	" 6 000	" 4 634,06
10) Vergütung von den Schiffen für Abfuhr des Unrats	" 22 000	" 23 360,—
11) Bootsmiete	" 1 500	" 1 042,72
12) Erstattungen für Lieferung von Gas und elektrischem Strom	" 25 000	" 28 206,02
13) Erstattung für Benutzung der Barkasse	" 2 500	" 2 895,—
14) Entschädigung vom Tonnen- und Bakenamt für Dienstleistungen der Beamten der Hafenbauinspektion, sowie für Schreib- und Zeichenmaterialien	" 2 400	" 2 400,—
Übertrag	M. 1 110 100	M. 1 224 493,51

	Übertrag...	Anschlag.	Ertrag.
	M. 1 110 100	M. 1 224 493,51	
15) Entschädigung von der Behörde für das Auswanderungsweisen für Miete, Beleuchtung, Heizung und Reinigung der von den Schiffsbefichtigern benutzten Bureauräume im Hafenhause	" 1 000	" 1 000,—	
16) Vom Norddeutschen Lloyd zu zahlende Pacht für das Kaiserdock	" 120 000	" 120 000,—	
17) Verschiedenes	" 2 000	" 4 691,07	
	M. 1 233 100	M. 1 350 184,58	

Zu Pos. 1 a. Von dem Hafengelde nach dem Satze von 30 $\mathcal{M}$ für das Kubikmeter entfallen auf die dem Norddeutschen Lloyd gehörigen Schiffe 707 008,95 $\mathcal{M}$ und auf fremde Schiffe 170 549,40 $\mathcal{M}$. Nach dem Tarife wurden von dem Norddeutschen Lloyd an Hafengeld 974 463,52 $\mathcal{M}$ entrichtet, auf Grund der Verträge vom 30. September 1889 und vom 2. September 1903 mußten ihm indessen 267 454,57 $\mathcal{M}$ zurückerstattet werden, da die Zinsen der Baukosten der alten Hafenerweiterung am Schlusse des Rechnungsjahres 1905 669 126,07 $\mathcal{M}$ betrugen und die Zinsen der Grunderwerbskosten für die neue Hafenerweiterung sich auf 7882,88 $\mathcal{M}$ beliefen, somit 707 008,95 $\mathcal{M}$ die obere Grenze des vom Norddeutschen Lloyd im Rechnungsjahre 1905 zu zahlenden Hafengeldes bildet.

Zu Pos. 1 b. Von der vereinnahmten Summe entfallen auf	
Seeschiffe	M. 81 665,53
Flußschiffe	" 2 374,56
Geestehafengeld:	
a. Seeschiffe	" 16,11
b. Flußschiffe	" 0,30
	M. 84 056,50

Zu Pos. 4. Die Benutzung der 3 transportablen Dampfkräne erfolgte in 791 Stunden. Es wurden mit denselben gehoben die Ladungen von 479 Doppelwaggons und verschiedene Stückgüter im Gesamtgewichte von 529,5 Tonnen, wofür 544,29 $\mathcal{M}$ entrichtet wurden.

Der Dreibeinfranz wurde 77 Stunden benutzt. Es wurden mit demselben gehoben 184 Tonnen, wofür 402,30 $\mathcal{M}$ vereinnahmt sind.

Der Druckwasserfranz von 30 Tonnen Tragfähigkeit arbeitete 372 Stunden. Er erzielte durch das Heben von 2354 Tonnen eine Einnahme von 3944,86 $\mathcal{M}$.

Der Gaskrautfranz war 86 Stunden in Tätigkeit. Es wurden damit 422 Tonnen gehoben, wofür die Einnahme 627,80 $\mathcal{M}$ betrug.

Aus der Benutzung der Handkräne, die zusammen 612½ Stunden in Betrieb waren, ergab sich eine Einnahme von 602,14 $\mathcal{M}$.

Ausgaben. Spezialbudget Nr. 100.

A. Allgemeine Verwaltung:

	Bewilligt.	Ausgabe.	Minderbedarf.
I. Gehalte	M. 41 340,—	M. 40 290,—	M. 1 050,—
II. Sachliche Ausgaben	" 32 500,—	" 30 013,48	" 2 486,52
B. Hafenbetrieb:			
I. Gehalte	" 70 620,01	" 69 359,37	" 1 260,64
II. Sachliche Ausgaben	" 33 200,—	" 31 885,96	" 1 314,04
C. Bauliche Unterhaltung der Hafenwerke:			
I. Gehalte	" 42 755,—	" 42 653,07	" 101,93
Übertrag...	M. 220 415,01	M. 214 201,88	M. 6 213,13

	Bewilligt.	Ausgabe.	Minderbedarf.
übertrag...	M. 220 415,01	M. 214 201,88	M. 6 213,13
II. Sachliche Ausgaben M. 340 874,99			
Nachbewill. (Verhdlg. 1905, S. 953 u. 980) für die Pflasterung einer Straße am Neuen Hafen	8 800,—	349 674,99	304 878,97
			44 796,02
D. Unterhaltung der Bahnhofsanlagen:			
I. Sachliche Ausgaben	101 650,—	89 587,20	12 062,80
E. Beleuchtung der Häfen:			
Gasbeleuchtung.			
I. Gehalte	3 580,—	3 580,—	—
II. Sachliche Ausgaben	52 060,—	46 646,64	5 413,36
Elektrisches Licht.			
III. Gehalte	5 920,—	5 565,01	354,99
IV. Sachliche Ausgaben	17 000,—	14 803,10	2 196,90
F. Verschiedenes:			
I. Sachliche Ausgaben	46 000,—	27 025,32	18 974,68
G. Unterhaltung und Reinigung der außerhalb des Hafengebiets belegenen Straßen, Wege und Anlagen			
I. Sachliche Ausgaben	4 500,—	2 507,05	1 992,95
	M. 800 800,—	M. 708 795,17	M. 92 004,83

Zu Pof. C II. Nachbewilligt sind 8800 M. für die Neupflasterung einer Straßenstrecke an der Westseite des Neuen Hafens in Bremerhaven.

Die Kosten des Baggerbetriebes waren insgesamt auf 139 000 M. veranschlagt, verausgabt wurden jedoch nur 117 331,97 M., so daß eine Ersparnis von 21 668,03 M. erzielt wurde.

Im Baggerbetriebe wurden 639 662 cbm Schlick befördert, gegen 607 793 cbm im Vorjahre. Unter Berücksichtigung der Kosten für Betriebsmaterialien, die sich auf 23 224,72 M. beliefen und der Kosten für die Versicherung der Dampfsprähne, die 3682,40 M. betrugen, stellten sich die Kosten für die Beseitigung von 1 cbm Schlick auf 0,283 M., gegenüber 0,298 M. im Jahre 1904, 0,292 M. im Jahre 1903, 0,327 M. im Jahre 1902 und 0,287 M. im Jahre 1901.

Pof. D I 1 — Wege, Kanäle, Gleise inkl. Pflaster, Telegraphen — war von der preussischen Eisenbahnverwaltung auf 88 900 M. veranschlagt, ausgegeben wurden jedoch nur 77 081,88 M., es blieben mithin unverausgabt 11 818,12 M.

Zu Pof. E. Von der städtischen Gasanstalt in Bremerhaven wurden im Rechnungsjahre 1905 446 412 cbm Gas bezogen, gegenüber 449 698 cbm im Vorjahre. Abgegeben sind davon an Private, Behörden und Beamte des bremischen Staats 166 499 cbm Gas, gegenüber 157 053 cbm im Rechnungsjahre 1904. Für die Beleuchtung der Häfen und Hafenanstalten verblieben hiernach 279 913 cbm Gas, gegen 292 645 cbm im Jahre vorher.

Zu Pos. F. Die Minderausgabe ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, daß infolge des gelinden Winters die Kosten für Reinigung der Raken von Schnee und Aufheizen der Bassins, Vorhäfen und Schleusen sehr gering waren.

Der Schiffsverkehr in Bremerhaven gestaltete sich wie folgt:

1) Es besuchten die 3 Häfen:

a. Im Seeverkehr:

996 Dampfer	mit 4 716 223 cbm	= 1 664 827 Reg.-Tons Netto-Raumgehalt
477 Segelschiffe	" 129 366 "	= 45 666 " " " "
646 Schleppfähne	" 497 978 "	= 175 786 " " " "
2119 Fahrzeuge gegen	mit 5 343 567 cbm	= 1 886 279 Reg.-Tons Netto-Raumgehalt
1130 Dampfer	mit 4 612 240 cbm	= 1 628 121 Reg.-Tons Netto-Raumgehalt
440 Segelschiffe	" 105 350 "	= 37 189 " " " "
533 Schleppfähne	" 423 170 "	= 149 380 " " " "
2103 Fahrzeuge im Vorjahre.	mit 5 140 760 cbm	= 1 814 690 Reg.-Tons Netto-Raumgehalt

b. Im Flußverkehr:

4765 Fahrzeuge gegen	mit 1 981 209 cbm	= 699 367 Reg.-Tons Netto-Raumgehalt
3490 Fahrzeuge im Vorjahre.	mit 1 552 278 cbm	= 547 954 Reg.-Tons Netto-Raumgehalt

2) Die Geeste (Bremerhavener Seite) besuchten:

a. Im Seeverkehr:

— Dampfer	mit — cbm	= — Reg.-Tons Netto-Raumgehalt
17 Segelschiffe	" 4449 "	= 1570 " " " "
— Schleppfähne	" — "	= — " " " "
17 Fahrzeuge gegen	mit 4449 cbm	= 1570 Reg.-Tons Netto-Raumgehalt
— Dampfer	mit — cbm	= — Reg.-Tons Netto-Raumgehalt
29 Segelschiffe	" 8119 "	= 2866 " " " "
— Schleppfähne	" — "	= — " " " "
29 Fahrzeuge im Vorjahre.	mit 8119 cbm	= 2866 Reg.-Tons Netto-Raumgehalt

b) Im Flußverkehr:

2 Fahrzeuge gegen	mit 88 cbm	= 31 Reg.-Tons Netto-Raumgehalt
3 Fahrzeuge im Vorjahre.	mit 700 cbm	= 247 Reg.-Tons Netto-Raumgehalt

Ferner liefen in die Häfen ein

27 Holzflöße mit 2455 qm Flächeninhalt gegen

31 Holzflöße mit 5154 qm Flächeninhalt im Vorjahre.

Hierzu ist zu bemerken, daß die in den früheren Jahresberichten gegebene Statistik des Schiffsverkehrs sich auf die innerhalb der betreffenden Rechnungsjahre aus den Häfen in Bremerhaven ausgelaufenen Schiffe bezog, während die obigen

Angaben die eingelaufenen Schiffe berücksichtigen. Letzteres ist im Interesse eines besseren Vergleichs des Verkehrs in Bremerhaven mit dem Verkehr in den stadtbremischen Häfen geschehen, deren Statistik ebenfalls die eingelaufenen Schiffe nachweist.

Restverwaltung 1904. — Ergänzungen, Spezialbudget Nr. 125.

1) Als Anteil Bremens an dem Neubau der Drehbrücke über die Geeste zwischen Geestemünde und Bremerhaven war laut Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft von 1905, Seite 652 die zweite Rate mit 50 000 Mk. für das Rechnungsjahr 1905 vorgetragen. Dieser Betrag ist nicht zur Anweisung gelangt, da die von der preussischen Behörde aufzustellende Abrechnung über die Brücke noch nicht vorgelegt werden konnte, die Summe ist für 1906 wieder vorgetragen.

2) Für die Herstellung von Straßenanlagen im neuen Bebauungsgebiete der Kaiserstraße in Bremerhaven waren laut Verhölgn. 1905 Seite 652 24 284,40 Mk. für das Rechnungsjahr 1905 vorgetragen worden. Von dieser Summe sind 13 362,08 Mk. für die Pflasterung der Straßen (jetzt Cäcilienstraße und Kurfürstenstraße benannt), sowie für die Herstellung von Kanalanlagen daselbst verausgabt worden. Der Rest von 10 922,32 Mk. wird nicht weiter in Anspruch genommen.

Ergänzungen 1905. Spezialbudget Nr. 126.

Für die Einrichtung eines dritten Dampfprahms mit Feuerlöscheinrichtungen für die Häfen in Bremerhaven sind von der bewilligten Summe von 20 000 Mk. 19 846,13 Mk. verausgabt worden, der Rest wird nicht weiter in Anspruch genommen.

Außerordentliche Einnahmen.

1) Im Rechnungsjahre 1905 wurden 5 Anbaupläze und 1 Geländestreifen (von den Anbaupläzen Nr. 1149 l und Nr. 1149 k am Wilhelmplaz) zum Gesamtpreise von 93 295,80 Mk. verkauft, gegen 43 Anbaupläze und 1 Geländestreifen zum Gesamtpreise von 445 092,80 Mk. im Vorjahre.

Die Einnahme für verkaufte Anbaupläze, sowie für Entschädigung für Herstellung der bremischen Straßentrecke an der Bismarckstraße im Zuge der Kronprinzen-Allee, betrugen im Rechnungsjahre 1905 123 269,29 Mk. gegen 442 517,95 Mk. im Jahre vorher.

2) An Vergütung für Straßenpflaster sind 10 812,07 Mk. verausgabt worden, gegen 55 056,89 Mk. im Vorjahre.

Verwendungen aus dem Erneuerungsfonds für die maschinellen Anlagen des Kaiserdocks zu Bremerhaven sind im Jahre 1905 nicht vorgekommen. Der Bestand dieses Fonds betrug am 31. Dezember 1905 108 814,50 Mk. gegen 90 363,51 Mk. am 31. Dezember 1904, der Zuwachs im Jahre 1905 betrug demnach 18 450,99 Mk.

Hafen in Begeesack.

Einnahmen. Spezialbudget Nr. 12.

	Anschlag.	Ertrag.
1) Winterlage, Sommerlage, Kran- und Lastgeld ..	Mk. 1 700,—	Mk. 1 797,31
2) Lagerplätze und Verschiedenes ..	" 6 000,—	" 6 323,70
3) Vergütung vom Tonnen- und Bakenamt für Wahrnehmung des Signaldienstes ..	" 3 500,—	" 2 750,—
	Mk. 11 200,—	Mk. 10 871,01

Zu Pos. 3. Von dem für das Rechnungsjahr 1905 gegen die vorhergehenden Jahre in das Budget mehr eingestellten Betrag von 1500 M. für das Zeigen der Wasserstände von 10 zu 10 cm am Signalmast in Begejaß (statt bisher von 20 zu 20 cm) hat das Tonnen- und Hafenamt nur die Hälfte mit 750 M. erstattet, weil die Anstellung des vierten Hafenvächters, dessen Annahme infolge der Erweiterung des Wasserstandessignaldienstes erforderlich war, erst am 1. Oktober 1905 erfolgte.

Ausgaben. Spezialbudget Nr. 101.

	Bewilligt.	Ausgabe.	Minderbedarf.
I. Gehalte	M. 6 100,—	M. 5 546,07	M. 553,93
II. Sachliche Ausgaben:			
a. Unterhaltung, Baggerung, Pflasterung	" 3 770,—	" 3 510,07	" 259,93
b. Beleuchtung, Dienstkleidung, Vermischtes	" 1 700,—	" 1 511,13	" 188,87
	M. 11 570,—	M. 10 567,27	M. 1 002,73

Zu Pos. I. Am 1. Oktober 1905 ist ein vierter Hafenvächter angestellt worden (vergl. die Bemerkung zu „Einnahmen — Pos. 3“).

Zu Pos. II a. Die im Budget vorgesehene Erneuerung des Belags der Brücke über die Hafeneinfahrt ist zur Ausführung gekommen.

Der Schiffsverkehr im Hafen zu Begejaß weist nachstehende Ziffern auf:

Es besuchten den Hafen im Rechnungsjahr 1905:

a. Im Seeverkehr:

13 Dampfer	mit 8 392 cbm =	2 963 Reg.-Tons	Netto-Raumgehalt
72 Segelschiffe	" 25 167 " =	8 879 " "	" "
11 Schleppfähne	" 8 303 " =	2 934 " "	" "
96 Fahrzeuge	mit 41 862 cbm =	14 776 Reg.-Tons	Netto-Raumgehalt
gegen			
21 Dampfer	mit 14 654 cbm =	5 206 Reg.-Tons	Netto-Raumgehalt
42 Segelschiffe	" 10 827 " =	3 821 " "	" "
15 Schleppfähne	" 11 303 " =	3 992 " "	" "
78 Fahrzeuge	mit 36 784 cbm =	13 019 Reg.-Tons	Netto-Raumgehalt
im Vorjahre.			

b. Im Flußverkehr:

107 Fahrzeuge mit 31 915 cbm =	11 262 Reg.-Tons	Netto-Raumgehalt
gegen		
140 Fahrzeuge mit 40 463 cbm =	14 397 Reg.-Tons	Netto-Raumgehalt
im Vorjahre.		

Außerdem verkehrten in dem Hafen:

11 Vergnügungsdampfer	
80 Schleppdampfer	
1421 Moorschiffe	
gegen	
22 Vergnügungsdampfer	
76 Schleppdampfer	
1499 Moorschiffe	
im Vorjahre.	

Außerordentliche Ausgaben:

Ergänzung der Häfen- und Eisenbahnanlagen.

Spezialbudget Nr. 126.

Bewilligt.

Ausgabe.

In Bremerhaven:

Einrichtung eines dritten Dampfsprahms
mit Feuerlöschgeräten für die Häfen in

Bremerhaven M. 20 000,— M. 19 846,13

Erläuterung
siehe Seite 17

Ein Verzeichnis der im Rechnungsjahre 1905 von der Deputa-
tion für Häfen und Eisenbahnen vermieteten Grundstücke, Lager-
plätze und Räume liegt an.

Eine im Rechnungsjahre 1905 verfügte Änderung des Tarifs der
Schiffabgabe auf der Unterweser ist gemäß der Bestimmung in
§ 4 des Gesetzes vom 29. März 1895, die durch die Gesetze vom 20. Januar 1898,
vom 25. Dezember 1900 und vom 22. Oktober 1905 prolongiert worden ist,
in der Unteranlage 2 ersichtlich gemacht.

Unteranlage 1.

Unteranlage 2.

Bremen, den 11. Juni 1906.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **Barthausen.** (gez.) **Uddiats.**

Unteranlage 1.

Verzeichnis der im Rechnungsjahre 1905 von der Deputation für Häfen und Eisenbahnen vermieteten Grundstücke, Lagerplätze und Räume.

Gegenstand	qm	Name des Mieters	Miettrug		Mietzeit bis	Bemerkungen
			M.	S.		
I. Bremen.						
a. Häfen und Eisenbahnen in der Stadt.						
27 Lagerplätze linksseitig am Bahnhof Bremen-Neustadt	12087	Verschiedene	5 558	75	Unbestimmt	
24 Lagerplätze rechtsseitig daselbst	27695	Verschiedene	19 163	18	"	
Ehemaliges Expeditionsgebäude linksseitig daselbst	—	Richter	100	—	"	
Ehemaliges Hafenhaus am Hohentorshafen	—	Jachens	140	—	"	
Schuppenplatz auf dem Dreieck	150	Bremer Schleppschiffahrts-Gesellschaft	112	50	"	
Desgl.	180	Schleppschiffahrts-Gesellschaft „Unterweser“	108	—	"	
Desgl.	215	Mindener Schleppschiffahrts-Gesellschaft	129	—	"	
Packhaus an der Ladestraße	—	Gustav Belling & Sohn	1 000	—	1. Okt. 1906	
22 Lagerplätze daselbst	51922	Verschiedene	32 795	33	Unbestimmt	
3 Plätze an der Zufuhrstraße zur neuen Gasanstalt	3975	Verschiedene	2 371	26	"	
Platz für eine Trinkhalle an der Woltmershauserstraße.	—	Wiehe & Weber	50	—	"	
Wohnhäuser Fichtenstr. Nr. 10—13	—	Verschiedene	43	75	31. Mai 1905	
Wohnh. am Weserbahnhof Nr. 3	—	Tiefermann	60	—	Unbestimmt	
Räume im Schuppen 1 auf dem Weserbahnhof	—	Handelskammer	100	—	"	
Parzelle am Zollpfad neben dem Hause Contrescarpe Nr. 221	—	Frohboße	20	—	"	
Verzinsung für die Baukosten der Böschbrücken an der Südwestseite des Hohentorshafens.	—		1 478	02	"	Vom 1. Juli 1905 ab.
26 Deichparzellen am Floßhafen am Buntentor	—	Verschiedene	99	50	"	
Gras- und Weidenchnitt auf dem Vorlande zwischen Korff und Mole des Hafens I.	—	Klevenhufen	7	—	"	
Rekognitionsgebühren für die Erlaubnis zur Benutzung der kleinen Weser zum Auf- und Absetzen von Gütern.	—	Verschiedene	17	—	31. März 1906	
16 Lagerplätze am Peterswerder	27692,3	Verschiedene	5 945	09	Unbestimmt	
			69 298	38		

Gegenstand		qm	Name des Mieters	Miettrug		Mietzeit bis	Bemerkungen
				M.	S.		
b. Zollauschlußgebiet.							
Bureauräume der bremischen Eisenbahnverwaltung im Verwaltungsgebäude		48,08	Bremer Lagerhausgesellschaft	770	—	Unbestimmt	
Kontor daselbst		9,18	M. Otto W. Möller	146	88	"	
Desgl.		13,34	G. Klevenhufen	213	44	"	
Desgl.		9,09	H. Siedenburg Wwe.	145	44	"	
Desgl.		13,38	Joh. Heckemann	214	08	"	
Desgl.		10,33	Glaufen & Wieting	165	28	"	
Räume für die Fleischbeschau- stelle daselbst		—	Hauptzollamt Bremen	3 360	—	"	
Kontor im Verwaltungs- gebäude		27,95	Jacob Meyer	447	20	"	
Desgl.		18,92	W. Köhler	75	68	"	Vom 1. Jan. 1906 ab.
Bureauräume daselbst		87,82	Handelskammer	750	—	"	
Kontor daselbst		49,83	Karl Groß	789	28	"	
Bureauräume daselbst		—	Beh. f. d. Wasserschout	1 150	—	"	
Kontor daselbst		9,24	Ehrhorn, Emden & Mayer	74	—	30. Sept. 1905	
Desgl.		9,08	H. Addicks	145	28	Unbestimmt	
Desgl.		13,38	Matthias Rhode & Jürgens	214	08	"	
Desgl.		22,34	Nicolaus Hays & Co.	357	44	"	
Desgl.		9,12	Constantin Württemberg	145	92	"	
Desgl.		23,88	D. Heinrichs	382	08	"	
Desgl.		23,58	Heinrich Becker	377	28	"	
Postdiensträume daselbst		246,90	Kais. Oberpostdirektion	1 975	20	"	
Bureauräume daselbst		341,82	Deputation für die Unterweserkorrektion.	2 900	—	"	
Räume für das Zoll- laboratorium		106	Hauptzollamt Bremen	1 270	—	"	
Kontor daselbst		16,73	F. W. Haase	200	76	"	
Desgl.		34,20	Henry Brüning	410	40	"	
Desgl.		44,61	J. H. Bachmann	535	32	"	
Desgl.		8,99	C. Jul. Thorpecken	107	88	"	
Desgl.		13,38	W. Niemeyer	160	56	"	
Desgl.		9,22	Melchers Gebr. & Co.	111	—	"	
Desgl.		13,36	H. Tobias G. m. b. H.	160	32	"	
Desgl.		33,35	H. Ch. Ibe	400	—	"	
Desgl.		22,95	Carl Büttner	275	40	"	
Wohnung daselbst		—	Handelskammer	385	—	"	
Desgl.		—	Bücking	490	—	"	
Desgl.		—	Eisenberg	270	—	"	
Desgl.		—	Roch	140	—	"	
Kontore im Hafenhause		—	Bremer Lagerhausgesellschaft	2 500	—	"	
Kleiner Saal im ersten Ober- geschoß daselbst		—	W. Ludolph	500	—	"	
Meteorologisches Observa- torium daselbst		—	Behörde für die See- fahrtschule	800	—	"	
Wohnung daselbst		—	Hoernecke	1 500	—	"	
Desgl.		—	Ulrich	520	—	"	
Desgl.		—	Uhlhorn	132	—	"	
Übertrag				25 667	20		

Gegenstand	qm	Name des Mieters	Miettrug		Mietzeit bis	Bemerkungen
			M.	S.		
Übertrag.			25	667 20		
Räume im Feuerwachtgebäude	—	Bremer Lagerhausgesellschaft	200	—	Unbestimmt	
Raum in der Arbeiterwarte- halle	8,63	Verband der Arbeitgeber von Hafen- und Speichereibetrieben	200	—	"	
Wohnung im rechtsseitigen Bureau-Nebengebäude . . .	—	Vogelshang	308	—	"	
Desgl. im linksseitigen Bureau-Nebengebäude . . .	—	Bremer Lagerhausgesellschaft	210	—	"	
Desgl. beim Maschinenhause	—	Dieselbe	630	—	"	
Desgl. am Bindwams Nr. 4	—	Klostermann	340	—	"	
Desgl. daselbst Nr. 3	—	Albig	360	—	"	
Schiffsreparaturanstalt im Hafen I	—	Actiengesellschaft „Wejer“	4	550 —	"	
Areal für eine Gleisanlage neben dem Werftareal . . .	3135	Dieselbe	1	567 50	"	
Von der Lagerhausgesellschaft für vermietete Kellerräume im Verwaltungsgebäude . .	—	—	7	007 16	"	
Außendeichshausen in Oslebs- hausen	—	Warften	1	100 —	10. Novbr. 1923	
Parzelle daselbst	—	Derjelbe	175	—	10. Novbr. 1910	
Parzellen in Oslebshausen . .	—	Wohlers	324	72	"	
Desgl.	—	Boffe	245	19	"	
Teil eines Grundstücks zwischen der Bremerhavener- und Nordstraße	7446	Krülle	223	40	10. Novbr. 1908	
Teile von Grundstücken zwischen der Nordstraße und dem Kopf des Holzhafens	6490	Suhrmann	194	70	10. Novbr. 1906	
Parzellen in der Feldmark Oslebshausen	21965	Humann	282	—	10. Novbr. 1911	
			435	84 87		
c. Holz- u. Fabriken- hafen.						
Lagerplätze	5741	Deutsche Cement-Industrie Actiengesellschaft	3480	60	Unbestimmt	
Desgl.	2962	Dieselbe	1777	20	"	
Desgl.	30958	Logemann & Wardenburg	18574	80	"	
Lagerplatz	3060,5	Dieselben	1836	30	"	
Desgl.	3224	Dreyer & Hillmann	1934	40	"	
Desgl.	4056	J. Henr. Drünert	2433	60	"	
Desgl.	1352	Derjelbe	811	20	"	
Desgl.	1768	Derjelbe	1060	80	"	
Desgl.	2080	O. Diedr. Ahlers	1248	—	"	
Desgl.	6240	Derjelbe	3744	—	"	
Desgl.	7050	Becker & Otten	4230	—	"	
Lagerplätze	7718	Anton Günther	4552	85	"	
Staatsgrund zu einer Gleis- anlage	660	Hansa-Mühle Gerde & Deppen & Co.	396	—	"	
Lagerplatz	823	J. H. Bachmann	493	80	"	
Übertrag.			46	573 55		

Gegenstand	qm	Name des Mieters	Mieterttrag		Mietzeit bis	Bemerkungen
			M.	S.		
Übertrag			46	573 55		
Staatsgrund zu einer Gleis- anlage	136	J. H. Bachmann	81	60	Unbestimmt	
Lagerplätze	8814	Logemann & Wardenburg	2 490	90	"	
Desgl.	5132,5	Louis Krages	2 230	40	"	
Lagerplatz	2524	Claußen & Wieting	1 514	40	"	
Platz für ein Abortgebäude .	8	Dieselben	4	80	"	
Staatsgrund zu einer Gleis- anlage	668	Bremer Rolandmühle A.-G.	400	80	"	
Bude f. d. Deklarationsbureau	—	Handelskammer	60	—	"	
Staatsgrund zu einer Gleis- anlage	540	Ölfabrik Groß-Gerau-Bremen	324	—	"	
Desgl.	120	Dieselbe	72	—	"	
Lagerplatz	1937	H. Wegener & Co.	1 259	05	1. Juli 1920	
Desgl.	468,5	Dieselben	304	53	"	
Desgl.	900	J. F. Conradi	20	71	14. April 1905	Vom 1. April 1905 ab.
Desgl.	940	Derjelbe	543	14	Unbestimmt	Vom 15. April 1905 ab.
Desgl.	1361,7	Justus Gruner & Co.	885	11	1. Novbr. 1920	
Desgl.	4136	J. H. Bachmann	2 688	40	31. Janr. 1915	
Desgl.	2714	Ölfabrik Groß-Gerau-Bremen	2 578	30	31. März 1915	Vom 1. April 1905 ab.
Platz für eine Trinkhalle . .	—	Wiehe & Weber	37	50	Unbestimmt	Vom 1. Juli 1905 ab.
Geländestreifen und Zonen- gebühr	1876	J. H. Bachmann	552	50	"	
Rentenschuld für in Erbbau- recht vergebenes Areal . .	3608	Bremen-Besigheimer Ölfabriken A.-G.	3 247	20	31. März 1963	
Zinsen für die Baukosten der Löschbrücken insgesamt . .	—		3 836	69		
Zinsen für die Baukosten der Spundwand insgesamt . .	—		8 944	23		
			78 649	81		
II. Hafen zu Vegesack.						
Nordseite.						
Platz Nr. 1	500	Lange & Lampe	200	—	Unbestimmt	
" " 2	321	J. Fredmann	128	—	"	
" " 3	268	Lange & Lampe	107	—	"	
" " 4	281	H. Bischoff	112	—	"	
" " 5	255	Lange & Lampe	102	—	"	
" " 6	222,5	L. Peterßen	89	—	"	
" " 6b	46	J. D. Bischoff	18	—	"	
Plätze Nr. 7, 8 und 9 . . .	798	L. Peterßen	320	—	"	
Süd-Ostseite.						
Platz Nr. 1	183	Derjelbe	73	20	"	
" " 2	260	Derjelbe	104	—	"	
" " 3	276	Derjelbe	110	—	"	
" " 4	278	Tonnen- und Hafenamt	110	—	"	
Plätze Nr. 4a und 5 . . .	600	L. Peterßen	300	—	"	
Übertrag			1 773	20		

Gegenstand	qm	Name des Mieters	Miettrug		Mietzeit bis	Bemerkungen
			M.	S.		
Übertrag...			1 773	20		
Platz Nr. 4 b	804	Fr. Lürßen	402	—	Unbestimmt	
" " 5 a	493	L. Peterßen	246	50	"	
" " 5 b	486	Bremen-Begeßacker Fischerei-Gesellschaft	243	—	"	
" " 5 c	382,5	Lange & Lampe	191	25	"	
" " 5 d	155,5	Gebrüder Thiele	77	75	"	
" " 5 e	235	Dieselben	141	—	"	
" " 6	958	H. Bischoff	380	—	"	
Ehemaliges Langesches Grund- stück nebst Wohnhaus, Gar- ten und Zubehör	4730	L. Peterßen	2 500	—	31. Jan. 1909	
Fischerei im Begeßacker Hafen	—	C. Sir	16	—		
			5 970	70		
III. Häfen in Bremerhaven.						
Keller im Amtsgerichtsge- bäude	—	Ferd. Gerlach	150	—	Unbestimmt	
1. Etage Schifferstr. Nr. 19	—	Küstenbezirksamt V	360	—	"	
Wohnung Schifferstr. Nr. 19	—	H. Bröker, Bureauvorsteher.	90	—	"	
Wohnung im Gebäude an den Viehshuppen an der Geeste	—	Sudmann	142	—	"	
Staatsschuppen am Kaiserhafen	2573	J. H. Bachmann	10 525	—	"	
Staatsschuppen Nr. 3 am Neuen Hafen	—	Carl Robbe	1 800	—	"	
Raum im Zollgebäude am Alten Hafen	—	Fr. Roters	300	—	"	
Abteilung im Staatsschuppen Nr. 1 an der Ostseite des Alten Hafens	151	Derjelbe	579	84	"	
Desgl.	101	Derjelbe	387	84	"	
Desgl.	50,4	W. & F. Ziegfeld	193	56	"	
Desgl.	101	Gebr. Schuster	387	84	"	
Desgl.	101	Th. Ristner	387	84	"	
Desgl.	101	Fr. Schäfer	387	84	"	
Desgl.	101	H. & R. Rahusen	387	84	"	
Desgl.	101	Th. Ristner	387	84	"	
Arbeiterwartehalle an der Parallellstraße	—	Gemeinnütziger Verein	1 000	—	"	
Geestefähre	—	Thieling und Genossen	300	—	31. März 1908	Pacht 600 M.; davon 1/2 an Preußen.
Jagdpatch	—	Richter Dr. Fricke	5	—	Unbestimmt	
Lagerplatz am Alten Hafen	555	Rich. Aug. Weber	248	30	"	
Desgl.	183	Fischverandgeschäft Hanja	109	80	"	
Desgl.	542	Rudolph Thöde	325	20	"	
Desgl.	970	Fischverandgeschäft Hanja	594	25	"	
Desgl.	67	Herm. Zumminkel	37	20	"	
Desgl.	130	Albert Alsch	78	—	"	
Desgl.	1050	W. Rogge, G. m. b. H.	562	50	"	
Desgl.	1033	H. Kayser & Sohn	619	80	"	
Übertrag...			20 347	49		

Gegenstand	qm	Name des Mieters	Miettrug		Mietzeit bis	Bemerkungen
			M.	S.		
Übertrag			20	347 49		
Lagerplatz am Alten Hafen	1066	H. Kayser & Sohn	639	60	Unbestimmt	
Desgl.	490	Friedr. Bolte	294	—	"	
Desgl.	615	Actiengesellschaft Hochseefischerei	184	50	"	
Desgl.	720	S. Schultenklopper	432	—	"	
Desgl.	775	Fischverandagehäft Merkur	465	—	"	
Desgl.	1360	Peter Freudenberg	816	—	31. Dezbr. 1906	
Desgl.	1158	Glaufen & Wieting	694	80	Unbestimmt	
Desgl.	1419	J. H. Bachmann	851	40	"	
Desgl.	1506	P. H. Ulrichs & Co.	903	60	"	
Desgl.	1561	Anton Günther	936	60	"	
Desgl.	1180	Uhlmann & Co.	708	—	"	
Desgl.	837	Fr. von der Heyde	502	20	"	
Desgl. und Garten	1215	D. G. Kimmie	583	20	"	
Anerkennungsgebühr für Gestattung einer Heizanlage am Alten Hafen	—	Fr. Suhren	3	—	"	
Lagerplatz am Alten Hafen	106	Chr. Koch	63	60	"	
Desgl.	392	J. G. Hindrichson Wwe. & Co.	235	20	"	
Desgl.	948	Norddeutscher Lloyd	568	80	"	
Desgl.	550	J. C. Gruben & Co.	330	—	"	
Desgl.	1170	H. Gunkel	702	—	"	
Desgl.	307	Joh. Stürje	184	20	"	
Desgl.	1363	Stadttrat	817	80	"	
Desgl.	1269	Derjelbe	761	40	"	
Desgl.	680	Rohrberg & Schütte	408	—	"	
Desgl.	3573,50	Stadttrat	1 735	98	"	
Desgl.	624	Derjelbe	—	—	"	
Desgl.	1700	B. Droste Wwe. & Co.	844	—	"	
Desgl.	1670	Diejelben	113	—	"	
Desgl.	2264	W. Rogge	1 358	40	"	
Desgl.	2600	Heinrich Garrels	1 790	—	"	
Desgl.	475	Wilh. Aug. Meyer	285	—	"	
Platz für eine Trinkhalle bei der alten Schleuse	3a. 9	Albert Ehrlich	50	—	"	
Lagerplatz am Alten Hafen	834	Joh. Stürje	500	40	"	
Desgl.	231	Schleppschiffahrtgesellschaft „Unterweser“	138	60	"	
Anerkennungsgebühr für Herstellung eines Unratskastens westlich vom Alten Hafen	—	Stadttrat	3	—	"	
Lagerplatz am Alten Hafen	615	Derjelbe	369	—	"	
Desgl.	1015	Joh. Möbius	609	—	"	
Desgl.	417	C. H. Vogt	312	75	"	
Lagerplatz am Neuen Hafen	753	Norddeutscher Lloyd	451	80	"	
Desgl.	1139	J. C. Gruben & Co.	516	74	31. März 1906	
Desgl.	85	H. J. Hirsch	51	—	Unbestimmt	
Desgl.	513	J. Wieting	307	80	"	
Desgl.	570,25	Derjelbe	362	15	"	
Übertrag			42	231 01		

Mietzins erlassen.

Vom 1. 3. 1906 ab
Actiengesellschaft
Hochseefischerei
Bremerhaven.

Gegenstand	qm	Name des Mieters	Miettrug		Mietzeit bis	Bemerkungen
			M.	S.		
Übertrag			42	231 01		
Gartenplatz beim Leuchtturm	1700	Baurat Rudloff	50	—	Unbestimmt	
Gartenplatz am Neuen Hafen südlich vom Lloydock . . .	437	C. Baum	30	—	"	
Lagerplatz am Neuen Hafen	145	Norddeutscher Lloyd	87	—	"	
Anerkennungsgebühr für Gleis- anschluß vom Dockhofe aus, Abnutzungsschädigung 2c.	—	Derjelbe	56	—	"	
Lagerplatz am Neuen Hafen	6432	Derjelbe	6 000	—	31. Dezbr. 1914	
Desgl.	1092	Derjelbe	673	72	Unbestimmt	
Desgl.	165	Derjelbe	99	—	"	
Desgl.	463	Derjelbe	277	80	"	
Desgl.	3750	Derjelbe	2 250	—	"	
Desgl.	453	Derjelbe	271	80	"	
Anerkennungsgebühr für die widerrufliche Erlaubnis zur Legung von Wasserleitungs- rohren für die Hochdruck- Feuerlösch-Anlage	—	Derjelbe	10	—	"	
Lagerplatz am Neuen Hafen	2555	Heineten & Vogelsang	1 533	—	"	
Desgl.	1623	P. H. Ulrichz & Co.	973	80	"	
Desgl.	2050	Dieselben	1 230	—	"	
Desgl.	1093	Jr. Raumann, jenn.	655	80	"	
Desgl.	804	Derjelbe	482	40	"	
Desgl.	5558	J. H. Bachmann	3 334	80	"	
Desgl.	826	F. Aug. Fasse	619	50	"	
Desgl.	825	Heinr. Kuhlmann	618	75	"	
Desgl.	863	Joh. Diedr. Kimmie	517	80	"	
Areal für die Brandlösch- anstalten	3083	Stadttrat	50	—	"	
Lagerplatz am Neuen Hafen	151	H. J. Stunkel	75	50	31. Dezbr. 1905	
Gartenplatz am Neuen Hafen	—	Kryno Keepen	40	—	Unbestimmt	
Lagerplatz am Neuen Hafen.	217	W. Madrian	244	12	"	
Desgl.	325	Wilh. Krohne	325	—	"	
Desgl.	300	Jr. Speckmann	300	—	"	
Desgl.	463	W. Krohne	463	—	"	
Gartenplatz am Neuen Hafen	—	J. Pagel	3	—	"	
Lagerplatz am Neuen Hafen.	2256	W. Rogge	1 353	60	"	
Platz für 2 Trinkhallen daf.	3a. 18	C. Wagner	100	—	"	
Lagerplatz dafelbst	2404	Rickmers N. N. S. A.-G.	1 442	40	"	
Desgl.	166	H. J. Stunkel	99	60	"	
Desgl.	409	Rud. Thelen	245	40	"	
Desgl.	677	Emil Ibsen	406	20	"	
Desgl.	189	C. H. Voigt	113	40	"	
Desgl.	189	M. Wenke jenn.	113	40	"	
Desgl.	191	Aug. Graue	47	75	"	
Desgl.	189	J. G. Hindrichson Wwe. & Co.	113	40	"	
Desgl.	189	J. M. Hoffmann	113	40	"	
Desgl.	189	Joh. Lahmeyer	113	40	"	
Übertrag			67	764 75		

Miettrag	Mietzeit bis	Bemerkungen	Gegenstand	qm	Name des Mieters	Miettrag		Mietzeit bis	Bemerkungen
						M.	S.		
231.01			Übertrag			67	764 75		
50 —	Unbestimmt		Lagerplatz daselbst	435	Herm. Dauelsberg	261	—	Unbestimmt	
30 —			Desgl.	575	D. G. Kimm	345	—	"	
87 —			Desgl.	871	S. Schultenklopper	522	60	"	
			Desgl.	837	D. Heinrichs	502	20	"	
			Platz für eine Trinkhalle am Kaiserhafen	3a. 9	E. Wagner	50	—	"	
56 —			Lagerplatz am Kaiserhafen . .	1593	Claßen & Wieting	955	80	"	
5 000 —	31. Decbr. 1914		Desgl.	832	J. H. Bachmann	499	20	"	
673.72	Unbestimmt		Desgl.	1593	Claßen & Wieting	955	80	"	
99 —			Desgl.	1593	Dieselben	955	80	"	
277.80			Desgl.	1944	Norddeutscher Lloyd	1 166	40	"	
2 250 —			Desgl.	2083	Derjelbe	1 249	80	"	
271.80			Desgl.	1225	Derjelbe	367	50	"	
			Desgl.	1336	Derjelbe	801	60	"	
			Desgl.	196	Derjelbe	117	60	"	
			Desgl.	735	Derjelbe	441	—	"	
			Desgl.	2728,5	Derjelbe	1 637	10	"	
			Desgl.	977	Derjelbe	586	20	"	
10 —			Desgl.	23141	Mannheim-Bremer Petroleum A.-G.	10 294	60	"	
1 533 —			Platz für eine Trinkhalle das.	3a. 9	Friedr. Mangels	25	—	"	
973.80			Lagerplatz daselbst	1238	Aug. Geweke	742	80	"	
1 230 —			Desgl.	3289	P. H. Ulrichs & Co.	1 973	40	"	
655.80			Desgl.	2910	Dieselben	1 746	—	"	
482.40			Desgl.	2814	Anton Günther	1 688	40	"	
3 334.80			Desgl.	2918	P. H. Ulrichs & Co.	1 750	80	"	
619.50			Desgl.	2806	Claßen & Wieting	1 683	60	"	
618.75			Desgl.	1983	Hhlmann & Co.	1 189	80	"	
517.80			Desgl.	230	Bremer Baumwollbörse	138	—	"	
			Desgl.	1835	Anton Günther	1 101	—	"	
50 —			Platz für ein Kontorgebäude	686	Carl Brauns	411	60	"	
75.50	31. Decbr. 1905		Gelände der Quarantäne- anstalt	11218	Quarantäneamt	300	—	"	
40 —	Unbestimmt		Lagerplatz am Kaiserhafen . .	7517	Kühne & Nagel	4 510	20	"	
244.12			Desgl.	4205	Anton Günther	2 523	—	"	
325 —			Desgl.	3915	Kühne & Nagel	2 349	—	"	
300 —			Desgl.	1428	Albert Olufs	642	60	"	
463 —			Platz für eine Passagierhalle das.	3425,04	Norddeutscher Lloyd	541	40	"	
1 353.60			Platz für 3 Trinkhallen das.	3a. 27	A. Ehrich	150	—	"	
100 —			Lagerplatz daselbst	1710	H. J. Hinrich	1 026	—	"	
1 442.40			Anerkennungsgebühr für die Erlaubnis zur Anlegung einer Anlegebrücke	—	Norddeutscher Lloyd	3	—	"	
99.60			Lagerplatz am Kaiserhafen . .	2212	Derjelbe	1 327	20	"	
245.40			Desgl.	2239	Derjelbe	1 343	40	"	
406.20			Desgl.	1219	Derjelbe	731	40	"	
113.40			Desgl.	5362	Derjelbe	1 340	50	"	
113.40			Desgl.	1576	Derjelbe	394	—	"	
113.40			Übertrag			119	106 05		

Gegenstand	qm	Name des Mieters	Miettrug		Mietzeit bis	Bemerkungen
			M.	S.		
Übertrag			119	106 05		
Lagerplatz am Kaiserhafen . .	507	Norddeutscher Lloyd	304	20	Unbestimmt	
Anerkennungsgebühr für un- entgeltliche Überlassung des Areal's für eine Arbeiter- Speiseanstalt daselbst	—	Derjelbe	10	—	"	
Platz für eine Trinkhalle daselbst	3a. 9	E. Wagner	50	—	"	
Lagerplatz am Kaiserhafen . .	44	B. Janßen	26	40	"	
Desgl.	273	Fr. Bolte	163	80	"	
Desgl.	308,7	Norddeutscher Lloyd	185	22	"	
Desgl.	1922	J. H. Bachmann	1 153	20	"	
Desgl.	368	Tonnen- und Hafenamt	220	80	"	
Gelände für ein Strand- restaurant daselbst	9700	"Seelust" G. m. b. H.	500	—	31. August 1919	
Lagerplatz daselbst	2240	Norddeutscher Lloyd	1 344	—	Unbestimmt	
Desgl.	489	Derjelbe	122	25	"	
Desgl. (Modellversuchstation)	3124	Derjelbe	374	88	"	
Fährpacht für die Kaiserhafen- Fähre	—	Diedr. Koopmann	50	—	"	
Anerkennungsgebühr für die Benutzung eines Platzes neben dem Fährhause	—	Derjelbe	10	—	"	
Lagerplatz am Kaiserhafen . .	2761	Norddeutscher Lloyd	1 294	35	"	
Platz für eine Bude zur Depeschenaufnahme	—	Derjelbe	20	—	"	
Lagerplatz am Kaiserhafen . .	910	Derjelbe	42	30	"	
Desgl.	1024	J. Busse	614	40	"	
Platz für eine Trinkhalle das. Anerkennungsgebühr für die Erlaubnis zur Herrichtung einer Liegestelle für einen Kohlenprahm das.	3a. 9	Heinrich Reßens	50	—	"	
Platz für eine Trinkhalle beim Dockvorbassin	3a. 9	Norddeutscher Lloyd	10	—	"	
Desgl. beim Fährhause	3a. 9	E. Wagner	50	—	"	
Anerkennungsgebühr für die Erlaubnis zur Legung eines Telephonkabels an der West- seite des Kaiserhafens	—	Derjelbe	50	—	"	
Lagerplatz am Kaiserhafen . .	92	Norddeutscher Lloyd	5	—	"	
Platz für einen Hühnerstall das. Platz für eine Kaffeehalle das. Anerkennungsgebühr für die Erlaubnis zur Legung von eiserne Röhren für das Elektrizitätswerk	3a. 9	Wilh. Schaeffer	55	20	"	
Lagerplatz am Kaiserhafen . .	509	Ed. Lange	5	—	"	
Platz für eine Kaffeehalle das. Anerkennungsgebühr für die Erlaubnis zur Legung von eiserne Röhren für das Elektrizitätswerk	—	Norddeutscher Lloyd	305	40	"	
Lagerplatz beim Kaiserdock . .	120	Stadtrat	5	—	"	
Übertrag		Derjelbe	72	—	"	
Übertrag			126	499 45		

Miettrag M. S.	Mietzeit bis	Gegenstand	qm	Name des Mieters	Miettrag		Mietzeit bis	Bemerkungen
					M.	S.		
9106 05		Übertrag			1264	99 45		
304 20	Unbestimmt	Platz für ein Gerätelager beim Dockbassin	10	Schwoon & Co.	10	—	Unbestimmt	
		Lagerplatz am Kaiserhafen . .	1715	Fr. von der Hende	986	12	"	
10 —	"	Anerkennungsgebühr für die Genehmigung zur Her- stellung einer Kohlenförder- anlage an der Westseite des Vorbassins zum Kaiser- dock	—	Norddeutscher Lloyd	20	—	"	
50 —	"	Lagerplatz an der Geeste . . .	1040,44	Bremerhavener Creditbank	624	26	"	
26 40	"	Desgl.	1034,49	Eide Siebs	620	70	"	
163 80	"	Desgl.	1092,07	Derjelbe	655	24	"	
185 22	"	Desgl.	229	Derjelbe	137	40	"	
1 153 20	"	Desgl.	1060	Tonnen- und Vafenamt	636	—	"	
220 80	"	Desgl.	264	Norddeutscher Lloyd	158	40	"	
500 —	31. August 1919	Desgl.	144	H. Addicks	86	40	"	
1 344 —	Unbestimmt	Fisch- und Torfplatz an der Geeste	5797	Stadtrat	1 739	94	"	
122 25	"	Lagerplatz daselbst	3147	J. Suhr	1 888	20	"	
374 88	"	Desgl.	100	D. G. Kimmie	60	—	"	
50 —	"	Desgl.	510	Gebr. Kasten	306	—	"	
	"	Desgl.	240	F. Adam	144	—	"	
	"	Desgl.	521	J. M. Hoffmann	312	60	"	
10 —	"	Desgl.	262	Bremerhavener Ruderverein	157	20	"	
294 35	"	Desgl.	791	H. G. Blanke	474	60	"	
	"	Desgl.	770	A. Bolte	462	—	"	
20 —	"	Platz für ein Bootshaus . . .	243	Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffsbrüchiger	—	—	"	Der Mietzins ist bis auf weiteres er- lassen.
42 30	"	Lagerplatz an der Geeste . . .	242	Schleppschiffahrtsgesellschaft „Unterweser“	242	—	"	
614 40	"	Desgl.	157	E. G. Bösch	157	—	"	
50 —	"	Desgl.	351	F. Rodenburg	351	—	"	
	"	Anerkennungsgebühr für die Erlaubnis zur Herstellung einer Anlegestelle an der Geeste	—	Norddeutscher Lloyd	10	—	"	
10 —	"	Lagerplatz an der Uferstraße	75	H. H. Lührs	45	—	"	
50 —	"	Desgl. an der Straße Am Hafen	1583	Heinr. Garrels	1 583	—	"	
50 —	"	Desgl. an der Bismarckstraße	192	H. Haverkamp	18 66	5. Februar 1906	"	
	"	Desgl. an der Bogenstraße .	281	Joh. von der Vieth	128 80	Unbestimmt	"	
	"	Deichböschung vor Rickmers Werft	—	R. G. Rickmers	30	—	"	
5 —	"	Lagerplatz am Deich	385	J. G. Möbius	385	—	"	
55 20	"	Anerkennungsgebühr für die Benutzung von Staatsgrund zur Anlage eines Kohlen- gleises nach der Gasanstalt	—	Stadtrat	3	—	"	
05 40	"	Platz für eine Trinkhalle hinter dem Bahnübergange	3a. 9	E. Wagner	23 99	—	"	
5 —	"	Übertrag			1389	55 96		

Gegenstand	qm	Name des Mieters	Miettrug		Mietzeit bis	Bemerkungen
			M.	S.		
Übertrag			138955	96		
Platz an der Grünestraße . .	1521	Bremerhavener Straßenbahn	588	—	Unbestimmt	
Platz für eine Trinkhalle bei der Geestebücke	—	E. Wagner	75	—	"	
Platz für Volks- und Jugend- spiele östlich von der Gas- anstalt	8587	Stadtrat	257	61	"	
Platz für eine Trinkhalle an der Leher Hafenstraße . .	3a. 9	E. Wagner	50	—	"	
Lagerplatz an der Bogenstraße	263	Joh. Bergmann	153	41	"	
Sogenannter Amtsgarten . . .	—	Richter Krüder	50	—	"	
Lagerplatz an der Bogenstraße	262	H. Haverkamp	131	—	"	
Platz an der Thulefinsstraßen- treppe	58	Aug. Mäfler	58	—	"	
Platz für eine Bedürfnisanstalt an der Karlsburg	3a. 30	Stadtrat	18	—	"	
Anerkennungsgebühr für die widerrufliche Erlaubnis zur Herstellung einer Fernsprech- anlage im Hafengebiet . . .	—	Schwoon & Co.	20	—	"	
Lagerplatz beim Zollinlands- bahnhof auf Leher Gebiet	—	W. Rogge	100	—	"	
Anerkennungsgebühr für die Erlaubnis zur Aufstellung einer Anschlagssäule an der Kaiserstraße	—	Bremerhavener Zeitung	10	—	"	
Anerkennungsgebühr für die Erlaubnis zur Abperrung des Weges an der Südseite des Hospitalgrundstücks . .	—	St. Josephs Hospital e. V.	3	—	"	
Anerkennungsgebühr für die Herstellung der Abtreppung einer Fundamentmauer unter Staatsgelände	—	A. Richter	1	—	"	
Anerkennungsgebühr für die Erlaubnis zur Anlage eines Kellerschachtes im Staats- gelände	—	Derselbe	3	—	"	
Platz an der Körnerstraße in Lehe	926	H. G. Hohn	46	30	30. Sept. 1905	
Bergütung für Unterhaltung eines Anschlußgleises nach der Gasanstalt	—	Stadtrat	42	40	Unbestimmt	
Desgl.	—	Mannheim-Bremer Petroleum- Akt.-Ges.	167	—	"	
Lagerplatz auf Leher Gebiet am sogen. schwarzen Wege	1687	August Pape	83	33	"	
Geländestreifen längs des Zoll- pfades a. d. Schleusenstraße	16,9	Heinr. Riemeyer	25	—	"	
Übertrag			140838	01		

Mietvertrag Nr.	Mietzeit bis	Gegenstand	qm	Name des Mieters	Mietvertrag		Mietzeit bis	Bemerkungen
					M.	S.		
38955 96		Übertrag			140838	01		
588	Unbestimmt	Anerkennungsgebühr für Ver- legung eines Gleichstrom- kabels vom Dock nach der Agentur	—	Norddeutscher Lloyd	10	—	Unbestimmt	
75	"	Anerkennungsgebühr für Gartenland	—	Giese	3	—	"	
257 61	"	Desgl.	—	Carstens	3	—	"	
50	"	Platz für eine Trinkhalle beim Wilhelmsplatz	3a. 9	E. Wagner	54	16	"	
153 41	"	Anerkennungsgebühr für Er- laubnis zur Benutzung von Staatsgrund an der Kaiser- straße zur Aufstellung eines Reklameschildes	—	A. Bock	10	—	"	
50	"	Anerkennungsgebühr für die Benutzung des staatlichen Weges vor seiner Wirtschaft Kaiserstraße 2 zur Auf- stellung von Tischen und Stühlen	—	Ferd. Tanzen	10	—	"	
131	"	Lagerplatz an der Kleinenstraße	—	Baumhold & Koffel	51	85	Vorübergehend	
58	"	Desgl. an der Kaiserstraße	—	Joh. Platon	202	20	"	
18	"	Desgl. an der Straße Am Hafen	—	J. Möbins	112	—	"	
20	"	Desgl. an der Kaiserstraße	—	W. Krohne	20	—	"	
100	"	Desgl. an der Cäcilienstraße	—	J. M. Hoffmann	54	50	"	
	"	Desgl. an der Kaiserstraße	—	F. Hermann Söhne	98	40	"	
	"	Lagerplatz an der Kaiserstraße	—	H. Nebstorf	47	70	"	
	"	Desgl. an der Bismarckstraße	—	W. Krohne	8	—	"	
3	"	Desgl. an der Bogen- und Hospitalstraße	—	Derjelbe	96	—	"	
	"	Desgl. an der Bogenstraße	—	Derjelbe	15	—	"	
1	"	Desgl. an der Bismarckstraße	—	G. Braue	15	60	"	
	"	Platz an der Kaiserstraße ..	—	F. Nebstorf	16	80	"	
	"	Wagenplätze	—	Verschiedene	416	—	Unbestimmt	
	"	219 Parzellen Gemüsfeld ..	—	Verschiedene	2	386 50	"	
3	"	5 Parzellen Grasland zum Beweiden oder Mähen...	—	Verschiedene	604	20	"	
46 30 30. Sept. 1905	"	74 Parzellen Grasland nur zum Mähen	—	Verschiedene	594	—	"	
42 40	Unbestimmt	Abzusetzen an Rückvergütungen			145666	92		
167	"				215	21		
83 33	"				145451	71		

Zusammenstellung.

I. Bremen.		
a. Häfen und Eisenbahnen in der Stadt	M.	69 298,38
b. Zollauschlußgebiet	"	43 584,87
c. Holz- und Fabrikenhafen	"	78 649,81
	M.	191 533,06
II. Hafen zu Begefac	"	5 970,70
III. Häfen in Bremerhaven	"	145 451,71
Insgesamt	M.	342 955,47

Unteranlage 2. Zusammenstellung der in der Zeit vom 1. April 1905 bis 31. März 1906 vorgenommenen Änderungen des Tarifs der Schiffsabgabe auf der Unterweser.

Bekanntmachung der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, betreffend Änderung des Warenverzeichnisses zum Tarif für die Erhebung der Schiffsabgabe auf der Unterweser. (Nr. 98 der Bremer Nachrichten vom 8. April 1905).

Auf Grund des § 4 des Gesetzes vom 29. März 1895, betreffend die Aufbringung der Mittel für die Korrektur der Unterweser, hat die Deputation für Häfen und Eisenbahnen nach Anhörung der Handelskammer mit Zustimmung der Finanzdeputation die folgende Änderung des Warenverzeichnisses zum Tarif für die Erhebung der Schiffsabgabe auf der Unterweser beschlossen:

Laufende Nr.	Benennung der Waren	Hinweisung auf die Nummer des Zolltarifs	Tarifklasse	
			Eingehend	Ausgehend
1.	2.	3.	4.	5.
702	25. Material- und Spezerei-, auch Konditorwaren und andere Konsumtibilien. Die laufende Nummer 702 wird wie folgt geändert: Kandis und Zucker in weißen, vollen, harten Broden, Blöcken, Platten, Würfeln oder Stangen, oder in Gegenwart der Steuerbehörde zerkleinert; sog. Kristalls und andere weiße harte durchscheinende Zucker in Kristallform von mindestens 99 1/2 Prozent Zuckergehalt.	25 x	II	VII

Bremen, den 8. April 1905.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.
Barthhausen.

Jahresbericht, betreffend die außerordentlichen Verwendungen für Häfen und Eisenbahnen im Rechnungsjahre 1905.

Anlage 2.

Erweiterungsbauten im Freibezirk (Zollausflußgebiet).
Vortrag für 1905 (Verhdlg. 1905 S. 668) M. 6 617 382,95

Nachbewilligt, laut Verhdlg.:

1905 S. 815, 857 für die Erweiterung des Holz- und Fabrikenhafens	M. 1 358 000,—	
1905 S. 1104 u. 1906 S. 31, 55 für einen Hafenschleppdampfer	" 96 666,67	
1906 S. 159, 173, 179 für verschiedene bauliche Anlagen zur Fertigstellung des Hafens II	" 389 600,—	" 1 844 266,67
		M. 8 461 649,62
Ausgabe 1905		" 2 118 193,48
	Verfügbar am 1. April 1906...	M. 6 343 456,14

Die Kajeschuppen Nr. 11 bis 14 wurden im Berichtsjahre bis auf den inneren Ausbau fertiggestellt. Für das Verwaltungsgebäude wurden die Zeichnungen für die Maurer-, Steinhauer-, Zimmerer- und Eisenarbeiten ausgearbeitet und die Ausschreibungen dieser Arbeiten erledigt. Im Herbst 1905 wurde mit dem Bau begonnen, die Arbeiten sind durch die nicht voraus zu sehenden Gründungsschwierigkeiten erheblich erschwert und verzögert worden. Für den Bau des Maschinen- und Akkumulatorengebäudes wurden gleichfalls die Zeichnungen ausgearbeitet und die Ausschreibungen vorgenommen, so daß mit dem Bau begonnen werden konnte. Für die maschinellen Anlagen wurden die Projekte ausgearbeitet und die Bedingungen für die Ausschreibungen aufgestellt. Die elektrischen Halbportalkräne wurden vergeben, ferner die Umformeranlage, die Akkumulatorenbatterien, die Spills, ein Schwimmkran und ein Aufzug sowie ein Laufkran für das Maschinenhaus. Fertiggestellt sind im Berichtsjahre die Kanalpumpenanlage, die Verlegung der Kranlaufschienen und einige Portale der elektrischen Kräne.

Die Gleisanlagen für den Hafen II wurden fertiggestellt, die Einpflasterung der Kaje zwischen den Kajegeleisen ist teilweise vollendet; desgl. sind die Pflasterarbeiten der Straßen bis auf die noch rückständige Pflasterung der Höfe zwischen den Schuppen ausgeführt worden. Die bereits im Vorjahre begonnenen 6 Tunnelbauten wurden fertiggestellt und die neuen Verkehrswege dem Publikum geöffnet.

Der Eisenbahnverkehr am Hafen II erreichte eine Höhe von 4462 (7938) Achsen im Ein- und Ausgang, außerdem kommen aber noch 1728 Achsen der eigenen Arbeitswagen für den Verkehr am Hafen II in Anschlag.

Getreideverkehrsanlage im Freibezirk (Zollausflußgebiet).

Vortrag für 1905 (Verhdlg. 1905 S. 668)	M. 14 096,50
Ausgabe 1905	" 587,34
	Verfügbar am 1. April 1906... M. 13 509,16

Neue bauliche Anlagen im Freibezirk (Zollausflußgebiet).

Vortrag für 1905 (Verhdlg. 1905 S. 668)	M. 277 750,16
Ausgabe 1905	" 197 724,31
	Verfügbar am 1. April 1906... M. 80 025,85

Ergänzung der Maschinenanlage des Freibezirks (Zollauschlußgebietes) und Anschaffung einer weiteren Lokomotive.

Vortrag für 1905 (Verhdlgn. 1905 S. 669)	M.	4 500,—
Ausgabe 1905	"	—
Verfügbar am 1. April 1906...	M.	4 500,—

Hafen in der Waller Gemeinheit.

Vortrag für 1905 (Verhdlgn. 1905 S. 669)	M.	44 645,43
Ausgabe 1905	"	7 702,89
Verfügbar am 1. April 1906...	M.	36 942,54

Schwimmdock und Werftanlage an der Hafeneinfahrt zum Bassin II des Freibezirks (Zollauschlußgebietes).

Vortrag für 1905 (Verhdlgn. 1905 S. 669)	M.	147 841,13
Nachbewilligt (Verhdlgn. 1905 S. 632, 700, 723)	"	418 000,—
	M.	565 841,13
Ausgabe 1905	"	258 257,27
Verfügbar am 1. April 1906...	M.	307 583,86

Unterführung und Lösch- und Ladeplätze in Woltmershausen.

Vortrag für 1905 (Verhdlgn. 1905 S. 669)	M.	30 081,29
Ausgabe 1905	"	9 927,09
Verfügbar am 1. April 1906...	M.	20 154,20

Neuanlagen auf Bahnhof Bremen-Neustadt.
(Einführung der Bahnsteigsperrre.)

Vortrag für 1905 (Verhdlgn. 1905 S. 669)	M.	1 969,28
Ausgabe 1905	"	—
Verfügbar am 1. April 1906...	M.	1 969,28

Die Summe muß zur Verfügung gehalten werden, da noch nicht entschieden ist, ob und welche Änderungen bezüglich der Bahnsteigsperrre zu treffen sind.

Hafen- und Kanalanlagen auf dem linken Weserufer.

Vortrag für 1905 (Verhdlgn. 1905 S. 670)	M.	806 659,73
Ausgabe 1905	"	375 844,29
Verfügbar am 1. April 1906...	M.	430 815,44

Spundwand und Löschbrücke am Woltmershäuser Kanal
(jetzt Hohentorshafen).

Vortrag für 1905 (Verhdlgn. 1905 S. 670)	M.	63 032,48
Ausgabe 1905	"	58 811,29
Verfügbar am 1. April 1906...	M.	4 221,19

Die Anlagen sind bereits fertiggestellt, es ist jedoch nicht ausgeschlossen, daß noch einige Änderungen und Verbesserungen in bezug auf Landfesten und weitere Schutzvorrichtungen für die Löschbrücke nötig sein werden.

Oldenburgischer Güterbahnhof in der Neustadt.

Vortrag für 1905 (Verhdlgn. 1905 S. 670)	M. 56'000,—
Ausgabe 1905	" 13'496,08
Verfügbar am 1. April 1906...	M. 42'503,92

Ausfahrtssignal auf Bahnhof Bremen-Neustadt.

Vortrag für 1905 (Verhdlgn. 1905 S. 670)	M. 550,—
Ausgabe für 1905	" —
Verfügbar am 1. April 1906...	M. 550,—

Die Anlage ist fertiggestellt, die Rechnung ist jedoch von Oldenburg noch nicht eingegangen.

Spundwand am Hohentorshafen.

Vortrag für 1905 (Verhdlgn. 1905 S. 670)	M. 144'890,80
Ausgabe 1905	" 133'068,54
Der verfügbare Rest von...	M. 11'822,26

wird nicht weiter in Anspruch genommen.

Vorsignale für die Brückendeckungssignale M und N der
Weser-Eisenbahnbrücke.

Bewilligt laut Verhdlgn. 1905 S. 721, 847	M. 1'300,—
Ausgabe 1905	" —
Verfügbar am 1. April 1906...	M. 1'300,—

Die Signaleinrichtungen sind fertiggestellt, die Rechnung ist jedoch von Oldenburg noch nicht eingegangen.

(Alte) Hafenerweiterung I in Bremerhaven.

Vortrag für 1905 (Verhdlgn. 1905 S. 670)	M. 31'591,28
Ausgabe 1905	" 8'239,17
Verfügbar am 1. April 1906...	M. 23'352,11

Die Summe muß für die Fertigstellung der in Ausführung begriffenen Verbreiterung der Zollrevisionshalle in Bremerhaven und zur Ausführung kleinerer Ergänzungen zur Verfügung bleiben.

Neubau der Eisenbahn-Fischverandhalle in Bremerhaven.

Bewilligt laut Verhdlgn. 1905 S. 431, 452, 460	M. 126'500,—
Ausgabe 1905	" 93'498,54
Verfügbar am 1. April 1906...	M. 33'001,46

Für die Begleichung der Schlußrechnungen für die Hochbauten, für Beschaffung von Inventarien, Unterstopfen und Nichten der neuen Gleise usw. ist eine Summe von 28'000 M. zur Verfügung zu halten, der Rest von 5'001,46 M. wird nicht in Anspruch genommen werden.

(Neue) Hafenerweiterung II in Bremerhaven.

Bewilligt lt. Verhdlg. 1904 S. 564 a u. 1905 S. 471, 493, 722 a.

- | | | |
|---|----|-------------|
| 1) Für die Vorarbeiten zur Aufstellung des Hafen-
erweiterungsprojekts | M. | 50 000,— |
| 2) Für die Abtretung der Staatshoheit über das Be-
bauungsgelände | " | 1 000 000,— |
| 3) Für die Abtretung des Forts Brinkamahof I | " | 1 500 000,— |
| | M. | 2 550 000,— |

Nachbewilligt lt. Verhdlg. 1905 S. 861, 883 für die Ent- eignung von Ländereien	"	7 000 000,—
--	---	-------------

	M.	9 550 000,—
--	----	-------------

Ausgabe 1905	"	1 532 092,97
--------------------	---	--------------

Verfügbar am 1. April 1906	M.	8 017 907,03
---------------------------------	----	--------------

Die unter 2) aufgeführte Summe ist im Anfang 1906 zur Auszahlung gelangt. Von dem unter 3) genannten Betrage sind im Rechnungsjahre 1905 500 000 M. in zwei Raten von je 250 000 M. gezahlt worden, im Rechnungsjahre 1906 werden weitere zwei Raten in derselben Höhe zur Auszahlung gelangen.

Bremen, den 11. Juni 1906.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **Barthausen.** (gez.) **Widdiks.**