

die Erhebung von Abgaben auf natürlichen Wasserstraßen.

Durch Gründung der Häfen von Vegesack und Bremerhaven hatte die bremische Schifffahrt ihre Stützpunkte an der Unterweser gewonnen. An der Beseitigung der natürlichen Hindernisse der Schifffahrt, der Verbesserung des Fahrwassers der Weser, wurde seit Anfang des 19. Jahrhunderts in wechselndem Umfange gearbeitet. Die in den Jahren 1888—1895 von Bremen planmäßig ausgeführte Korrektur der Unterweser — von Bremen bis Bremerhaven — brachte vollen Erfolg, so daß die Unterweser jetzt eine nutzbare Fahrtiefe von ca. 6 m hat und für die Entwicklung der stadtbremischen Häfen eine neue Ära begann. Eine weitere Vertiefung ist in Aussicht genommen (vorbereitet durch Vertrag mit Preußen v. 29. März 1906). Zur Deckung der Kosten der Korrektur, die sich im März 1908 einschließlich Bauzinsen und Erhaltungskosten auf 59,7 Mill. Mk. beliefen, erhebt Bremen nach Ermächtigung durch das Reichsgesetz vom 5. April 1886 eine Schifffahrtsabgabe von den nach und von bremischen Häfen oberhalb Bremerhavens gehenden Seeschiffen von mindestens 300 cbm Raumgehalt (oben S. 127). Die Angelegenheiten der Unterweserkorrektur werden durch eine besondere Deputation verwaltet. Eine Korrektur der Außenweser unterhalb Bremerhavens ist durch Vertrag zwischen Preußen, Oldenburg und Bremen 1891 eingeleitet. Die Ausführung ist Bremen übertragen. Die Kosten werden aus den Erträgen der Tonnen- und Balkengelder (S. 132) bestritten.

Im Interesse der Verbesserung der Schifffahrtsverbindung mit dem Binnenland hat Bremen sich an den Kosten des von Preußen unternommenen Rhein-Weser-Kanals beteiligt (Vertrag v. 29. März 1906).

Die bremischen Häfen sind Staatseinrichtungen