

XII.

Bürger-Convents-Verhandlungen.

Am Freitag, den 14. November 1845.



Antrag des Senats.

Der Senat hat die Ehrliebende Bürgerschaft heute bloß zu dem Zwecke versammelt, um derselben den abschriftlich beifommenden, ihm vor einigen Tagen eingereichten

I. Bericht der Eisenbahn-Deputation über den weiteren Fortgang dieses Unternehmens

Anlage A.
mit
Unter-Anlage a. *)

mitzutheilen, und mit ihr über die hinzugefügten Anträge dieser Deputation zu berathen.

Wenn nun aus dem Inhalte dieses Berichts auch fortdauernde Ungewißheit über das Maas unserer Anstrengung für das gedachte Unternehmen hervorgeht, indem an der einen Seite die Kostenanschläge bedeutend höher ausgefallen sind, als sie erwartet wurden, an der andern Seite jedoch durch das aufgestellte Princip, mittelst Erhöhung der Anschläge dem Erforderniß etwaiger Nachbewilligungen zuvorzukommen, wiederum nicht unbedeutende Ermäßigungen in Aussicht gestellt werden; — so glaubt der Senat doch bewandten Umständen nach und in Erwägung, daß den bisherigen Erfahrungen zufolge alle Eisenbahn-Unternehmungen, mehr oder minder, von einer ähnlichen Ungewißheit betroffen sind, nicht umhin zu können, sich den Anträgen der Deputation zustimmend zu erklären, zumal die thunlichst schnelle Beendigung der beabsichtigten Anlage von so wesentlichem Interesse für unsern Staat erscheint, daß der Nachtheil des zu diesseitiger sorgfältigerer technischer Prüfung der mitgetheilten Anschläge erforderlichen Aufenthalts am Ende den ungewissen Vortheil, welcher aus dem Resultate einer solchen Prüfung hervorgehen könnte, bei weitem überwiegen dürfte.

*) Diese Anlagen werden später nachgeliefert.

Indem der Senat daher die sämmtlichen Vorschläge der Deputation seinerseits genehmigt und die Ehrliebende Bürgerschaft auffordert, sich auch ihrerseits darüber zu erklären, wünscht Er derselben zu ihrer desfallsigen Berathung den segensreichen Beistand des Höchsten.

Erklärung der Bürgerschaft.

Eine löbliche Bürgerschaft giebt ihre heutige Erklärung in Folgendem ab:

Zu I. Bericht der Eisenbahn-Deputation über den weiteren Fortgang dieses Unternehmens,

dankt Sie der Deputation auf das verbindlichste für den gegebenen Bericht und erklärt Sie sich mit der vorgeschlagenen, an Hannover abzugebenden Erklärung einverstanden. Sie beauftragt die Deputation mit der Erledigung der am Schlusse desselben aufgeführten Einzelheiten, und giebt Sie es anheim, den Druck der Verhandlungen über diesen Gegenstand annoch auszufügen.

Sie findet sich alsdann noch zu folgenden Anträgen veranlaßt:

II. Verlängerung der Schlachte u. s. w.

Die erfreuliche Zunahme des hiesigen Waarenverkehrs macht die Erweiterung der für das Landen und Abladen der Güter bestimmten Plätze und ebenso die Vermehrung der dazu gehörenden Anstalten zum dringendsten Bedürfnis.

Weder für das oberländische noch für das Seegeschäft ist in dieser Hinsicht genügend gesorgt, und die sich immer mehr ausbreitende Dampfschiffahrt auf der Ober- und Unterweser erfordert ebenmäßig eine ihrer Wichtigkeit entsprechende größere Beachtung.

Zunächst möchte es sich aber empfehlen, die besondere Aufmerksamkeit der Schlachte zuzuwenden, um dort durch Begräumung der sogenannten Messerbuden Platz für einen hauptsächlich dem oberländischen Geschäfte bestimmten Krahn und vielleicht Raum zu einem bedeckten Platz zu gewinnen, und durch Verlängerung derselben bis an die Hucksforte einen geeigneten Landungsplatz für die Dampfschiffe der Unterweser, sowie für noch mehrere erforderliche Krähne und Wuppen herzustellen.

Eine löbliche Bürgerschaft beschränkt sich auf diese Andeutungen für heute, weil Sie glaubt, daß die näheren Erörterungen und Berathungen alles dahin Einschlagenden am besten einer gemeinschaftlichen Deputation zu übertragen seien, auf deren Niederlegung Sie hiemit anträgt und ihrerseits dazu

Herrn Altermann Hermann Heinrich Bolte,
Herrn Altermann Anton Gloystein,
Herrn Diedrich Albers,
Herrn Arnold Renner,
Herrn Hermann Hinrich Schröder,
Herrn Johannes Tideman,

ernannt hat.

Sie

Sie wünscht, daß diese Deputation ihre Berathungen auf alle Weise beschleunige und in kürzester Frist berichte, so daß die etwa erforderlichen Kosten ordnungsmäßig noch in diesem Jahre, wenn auch nur annähernd auf das Budget gebracht werden können, und giebt Sie schon jetzt, unter Vorbehalt näherer Bestimmung, ihre Bereitwilligkeit zu erkennen, die zu solchen Anlagen erforderlichen Gelder zu bewilligen, weil die Nothwendigkeit wie der Nutzen klar vorliegen.

Es bedarf gewiß keiner weiteren Auseinandersetzung, daß bei den obigen Vorschlägen das ganze Publicum, insbesondere der westliche Theil der Stadt, durch den mittelst directer Verbindung mit dem Centralpunct des Verkehrs sich ergebenden erhöhten Werth der dort liegenden Grundstücke sich ergeben wird.

Bei den fraglichen Verhältnissen werden aber, wie bereits oben angedeutet, die Krähne und Wuppenanstalten zur Sprache kommen, und da die Pacht derselben am 30. April 1846 abläuft, so scheint jetzt der geeignete Zeitpunkt, auch diesen wichtigen Gegenstand in Berathung zu nehmen, und sowohl in Hinsicht auf die in der Altstadt als die in der Neustadt befindlichen zweckmäßigen Verbesserungen zum Vortheil und Nutzen des Geschäfts, wie des Gemeinwesens, treffen zu können, und wünscht Sie daher von der vorgenannten Deputation auch hierüber gleichzeitig einen genügenden Bericht zu erhalten.

III. Feier eines fünf und zwanzigjährigen Jubiläums.

Der sechs und zwanzigste April des kommenden Jahres bezeichnet den Tag, an dem vor 25 Jahren unser Hochverehrter Herr Bürgermeister Smidt zu dieser Würde erhoben wurde, und der Wunsch Einer löblichen Bürgerschaft, diesen Tag in unserem Freistaate festlich begangen zu sehen, entspricht zu sehr dem innigen Dankgefühl eines jeden Genossen desselben, als daß er irgend weiterer Begründung bedürfen sollte.

Eine löbliche Bürgerschaft ersucht daher Einen Hochweisen Rath, sich mit ihr zu einer würdigen Feier vereinigen und deren Vorbereitung und Ausführung einer gemeinschaftlichen Deputation übertragen zu wollen, zu der Sie ihrerseits ernannt hat:

Herrn Dr. Isaac Daniel Ludwig Mog,

Herrn Aeltermann Haase,

Herrn Aeltermann Heye,

Herrn Dr. Wilhelm Foße,

Herrn Carl Theodor Gevekoht,

Herrn Dr. Kottmeier.

Möge die göttliche Vorsehung, wie bisher, unserem glücklichen Freistaate ihre besten Segnungen angedeihen lassen.

Schluß-Antwort des Senats.

Auf die heutigen Erklärungen der Ehrliebenden Bürgerschaft erwiedert der Senat schließlich das Folgende:

Zu I. Bericht der Eisenbahn-Deputation über den Fortgang dieses Unternehmens.

Es ist dem Senate angenehm gewesen, aus der Erklärung der Bürgerschaft auch deren Einverständniß mit den Anträgen der Deputation zu entnehmen. Es wird daher nach Maßgabe derselben verfahren werden.

Die Veröffentlichung eines Theils der diesen Gegenstand betreffenden heutigen Verhandlungen durch den Druck, hat der Senat bis zu einer dazu geeigneten Zeit aussetzen beschlossen.

Zu II. Verlängerung der Schlachte u. s. w.

Indem der Senat dem desfalligen Antrage der Bürgerschaft zu einer gemeinschaftlichen Berathung dieses Gegenstandes sich beifällig erklärt und die deshalb von der Bürgerschaft erwählten Deputirten bestätigt, hat Er dazu aus seiner Mitte ausgesehen, die Herren

Bürgermeister Noltenius,

Senator Löning,

" Dr. Friedrich Wilh. Heineken,

" Duckwig.

Was endlich die von der Ehrliebenden Bürgerschaft angeregte Feier eines 25jährigen Jubiläums anlangt, so kann der Senat sich nur mit großer Freude dem Antrage anschließen und ist daher gern damit einverstanden, daß zu einer solchen würdigen Feier die Vorbereitung und Ausführung einer gemeinschaftlichen Deputation, zu welcher Er, unter Bestätigung der von der Ehrliebenden Bürgerschaft namhaft gemachten Deputirten, die Herren

Bürgermeister Meier,

Senator Dr. Gildemeister,

" Friße,

" Duckwig,

ernannt hat, übertragen werde.

Der Senat entläßt nunmehr die Ehrliebende Bürgerschaft mit den besten Wünschen für das fernere Wohlergehn unsers Freistaats.

Anlage A.
mit Unter-Anlage a.
zum Antrage des Senats.

Bericht der Eisenbahn-Deputation

über

den weiteren Fortgang dieses Unternehmens.

Seit der Ratification des Vertrages vom 14. April dieses Jahres ist zwar Seitens der Techniker fleißig an dem Bauplane und Kostenanschlage unserer Eisenbahn gearbeitet worden, so daß das Werk in allen Details sammt den Karten zur Expropriation von Bremen bis Wunstorf schon vor einiger Zeit beendet worden ist. Da es aber der Königlich Hannoverschen Regierung bis jetzt gegen Erwarten noch nicht hat gelingen wollen, sich mit den betreffenden Staaten wegen der Eisenbahn von Hannover über Wunstorf nach Minden ganz zu einigen, so hat noch immer keine definitive Bestimmung darüber getroffen werden können, ob unsere Bahn von Neustadt auf Wunstorf oder direct von Neustadt auf Hannover geführt werden solle, und es hat folgerweise auch mit der Vorlage des Bauplans über unsere Bahn geögert werden müssen. Denn wenn auch die Strecke von Wunstorf bis Hannover für ausschließlich Hannoversche Rechnung gebaut werden sollte, so bleibt es doch Grundbestimmung des Tractats, daß unsere Bahn von Bremen bis Hannover führen soll, und die Vorlage des Bauplans konnte daher füglich nicht eher erfolgen, als bis die Bahnverbindung zwischen diesen beiden Endpunkten gesichert erschien. Gleichwohl kann der Bau unserer Eisenbahn wegen dieser fortdauernden Ungewißheit doch jetzt nicht länger aufgehalten werden, und es muß der Entscheidung in den nächsten Monaten vorbehalten bleiben, ob Wunstorf der Ausmündungspunkt unserer Bahn werden oder ob dieselbe von Neustadt direct auf Hannover gehen solle. Einstweilen hat man das Erstere vorausgesetzt, und in dieser Erwartung den Bauplan und Kostenanschlag für die Linie von Bremen bis Wunstorf aufgestellt. Beides ist am 25. October von Hannover hier eingegangen.

Diese Vorlage ist sehr voluminös, und umfaßt 44 mehr oder minder starke Hefte, größtentheils mit technischen Zahlenangaben von Höhen und Tiefen, Profilen und Größen, Längen und Breiten gefüllt, zu deren Verständniß nähere Sachkunde und eine Besichtigung an Ort und Stelle erforderlich ist. Da überdies ein Vortrag aller dieser Details über die Maaßen zeitraubend sein würde, so glaubt die Deputation sich hier auf die Vorlage eines gedrängten Auszuges aus dem Plane beschränken zu müssen. Das Werk enthält indessen so viele Einzelheiten, die als Theile des

Ganzen von großer Erheblichkeit sind, daß auch eine übersichtliche Darstellung ihre eigenthümlichen Schwierigkeiten hat, und es muß deshalb schon auf nachsichtsvolle Beurtheilung gerechnet werden.

Die Richtung der Bahn bleibt in der bereits genehmigten Linie. Sie beginnt zwischen Wunstorf und Luthe am Wunstorfer Bahnhofe, durchschneidet die Chaussee von Hannover nach Wunstorf und verschiedentlich die Straße von Neustadt nach Wunstorf, läuft bei Moordorf vorbei und berührt unmittelbar Neustadt a. R., wo der Bahnhof dicht an die Stadt zu liegen kommt, ohne jedoch Gebäude zu berühren. Diesseits Neustadt wird die Bremer Chaussee gekreuzt, die Hölzung von Empede, Mariensee und Silvese berührt, worauf mehrere Moore durchschnitten werden. Die Bahn läuft dann am Iserberge vorbei, ferner bei den Dörfern Hagen und Borstel, und fällt in grader Linie auf Nienburg, indem sie die Chaussee von Nienburg nach Verden überschreitet. Dieselbe zieht dann durch die Holtorfer Feldmark, überschreitet den Holtorfer Mühlenbach, geht durch die Drakenburger und Rohrsener Fluren, wo sie wieder die Verdener Chaussee schneidet, und durch die Feldmarken von Hasbergen, Gandesbergen, Dönhausen, Eysstrup, Hassel, Drübber, Dörverden, Stedorf und Nieda die Aller erreicht.

Nach Ueberschreitung der Aller wendet sich die Bahn am Fuße des Burgberges vorbei auf Verden nach dem Bahnhofe, welcher zwischen der Cavallerie-Caserne und der Stadt einerseits und zwischen den Chausseen nach Bremen und Lüneburg andererseits zu liegen kommt. Von diesem Bahnhofe wendet sich die Bahn nördlich zu der westlichen Abdachung der Hänge an die Marsch, um die Niederungen zu vermeiden, geht bei Dauelsen vorbei, überschreitet die Bremer Chaussee bei Langwedel und durchschneidet dann die Feldmarken Daverden, Moorhöven, Lefel, Speckensfelde, Etelsen, Baden, Achim, Bierde, Uphusen, Mahndorf, berührt die Bremische Feldmark Osterholz, durchläuft die Feldmark Hemelingen, und erreicht sodann die Fluren von Sebaldsbrück und Hastedt, bei welchem letzteren Orte die Chausseen von Bremen nach Verden und Harburg gekreuzt werden.

Zwischen Sebaldsbrück und Hastedt wendet sich die Bahn in westlicher Richtung durch die fruchtbaren Ländereien von Hastedt und Bremen, überschreitet die Chaussee nach Schwachhausen, den Torfeanal (Ruhgraben) und biegt in einer Curve über den Vorhof des Begräbnißplatzes in den Bahnhof bei Bremen.

Die Bahn besteht aus 25 größeren oder kleineren Curven, welche zusammen eine Länge von $5868, \frac{55}{100}$ Ruthen haben, und aus $15,651, \frac{45}{100}$ Ruthen grader Linie, so daß also im Ganzen die Bahn von Wunstorf bis Bremen eine Länge von $21,520,00$ Ruthen oder $13 \frac{55}{100}$ Meilen hat.

Das Neigungs-Verhältniß der Bahn ist durchaus erwünscht. Es kommen zwar zwei kleine Strecken vor, in welchen dasselbe bis zu 1:300 herabgeht, in der Regel ist es jedoch sehr günstig und bis zu 1:4800.

Die Bahnhöfe und Anhaltstellen sind wie folgt projectirt:

Wunstorf	—	Bahnhof,
Neustadt	—	Bahnhof,

Pinsburg	—	Anhaltestelle, für den Verkehr mit Rehburg, welches 2 Meilen davon entfernt,
Nienburg	—	Bahnhof,
Drakenburg	—	Anhaltestelle,
Gystrup	—	Anhaltestelle und Wasserstation,
Stedorf	—	Anhaltestelle,
Verden	—	Bahnhof,
Langwedel	—	Anhaltestelle,
Alchim	—	Anhaltestelle und Wasserstation,
Sebaldsbrück	—	Anhaltestelle.

Die Wahl dieser Plätze für Anhaltestellen und Bahnhöfe ist näher motivirt, und stützt sich auf die Erwartung des Verkehrs mit umliegenden bevölkerten Gegenden, deren Benutzung der Bahn einen erheblichen Theil der regelmäßigen täglichen Einnahme verschaffen wird.

Oberbau. Zu dem unteren Theile der Bettung, auf welchem die Holzschwellen ruhen, wird gleichmäßiger grobkörniger, durchlässiger Kies genommen, welcher sich an mehreren Stellen der Bahnlinie findet und durch Sieben von Nebenbestandtheilen zu reinigen ist; zu der oberen Decke dagegen mehr bindendes Material (thoniger Kies), welcher dem Wasser den Eintritt in die Bettung erschweren und möglichst viel davon ableiten soll. Der Zweck dieser Construction ist, die Holzlagen in möglichst gleichmäßiger Temperatur zu erhalten, um sie länger zu conserviren. Die Schwellen erhalten eine Breite von $\frac{9}{12}$ Zoll, eine Länge von 8 Fuß, an den Schienenstößen von 9 Fuß. Die Schienen werden 65 U pr. Yard schwer genommen, an den Stößen mittelst gußeiserner Stühle von 27 U und auf den Zwischenschwellen mittelst Hakennägel befestigt.

Erdarbeiten. Wenn gleich vorherrschend diese sich möglichst günstig stellen, so kommen doch verschiedene bedeutende Dammschüttungen auf beiden Seiten von Verden vor, so wie minder erhebliche an mehreren anderen Stellen, welche am wohlfeilsten durch Errichtung temporärer Schienenbahnen und mittelst Wagentransportes auf denselben zu bewirken sind. So wird das Erdreich für den Damm durch die Niederung an der Aller vermittelt einer Interimbahn, die auf einer Nothbrücke über die Aller führt, vom Burgberge entnommen werden.

Einfriedigung der Bahn. Diese wird da, wo sie nöthig ist, aus Hainbuchen und Weißdorn bestehen.

Brücken. Die meisten kleineren Brücken, deren viele vorkommen, werden massiv gewölbt gebaut, die Hauptbrücke dagegen bei Verden mit massiven Pfeilern und Holzüberlage. Von der letzteren sind von den Eisenbahntechnikern vorgeschlagen

7 pilotirte Pfeiler im Wasser, und 10 Landpfeiler

zu nehmen, welche nach ihrer Berechnung genügen würden, das größte Hochwasser durchzulassen. Die Brücke würde dadurch eine Länge von 1000 Fuß erhalten. Mit dieser Annahme sind dagegen die Wasserbautechniker nicht einverstanden, haben vielmehr verlangt, daß die Zahl der Pfeiler auf 28 vermehrt werde, weshalb, da bis

zur Vorlegung des Anschlages keine Verständigung herbeigeführt werden konnte, in dem Plane alle 28 Pfeiler veranschlagt und berechnet sind. Seitdem hat jedoch, dem Vernehmen nach, ein Einverständniß sich dahin ergeben, daß 23 Pfeiler nun genommen werden sollen.

Die Zeichnungen und Risse der Bahnhöfe sind noch nicht ganz beendet, obgleich die Kosten pro maximo bereits veranschlagt sind. Es hat damit weniger Eile, weil in der Stellung der Gebäude noch manche kleine Aenderungen vorkommen dürften, die Größen derselben finden sich bereits angegeben. Um ein Beispiel anzuführen, was alles zu einem Bahnhofe gehört, auch wenn derselbe nur die Bestimmung als Zwischenbahnhof hat, sei hier lediglich angeführt, was auf dem Bahnhofe zu Wunstorf erforderlich ist.

- 1) ein Billetamt von 250 bis 300 □ Fuß Grundfläche,
- 2) Gepäck-Expedition, desgleichen,
- 3) Postbureau, 175 bis 200 □ Fuß,
- 4) Steueramt, desgleichen,
- 5) Wartesaal für 1. und 2. Classe, 12 bis 1300 □ Fuß,
- 6) Wartegeld für 3. Classe, desgleichen,
- 7) Geschäftszimmer des Bahnhofsverwalters, 160 bis 175 □ Fuß,
- 8) Zimmer für Thürsteher und Schaffner, desgleichen,
- 9) Raum für den Restaurateur zu Bereitung und Aufbewahrung der Speisen,
- 10) Zimmer für die Direction und Ingenieure,
- 11) Retraiten für Herren und Damen,
- 12) ein Güterschuppen von 11 bis 1200 □ Fuß,
- 13) 2 bis 4 Locomotiven-Stände,
- 14) Maschinen-Reparatur Werkstatt,
- 15) Magazinraum,
- 16) Wasser- und Coaks-Station,
- 17) Stände für mindestens 8 Personen- und Güterwagen,
- 18) Raum für Feuerspritze und Löschgeräth,
- 19) Raum für täglich gebrauchte Utensilien, Ketten, Wagenschmier u.,
- 20) Wachtstuben für Bahn- und Weichenwärter,
- 21) Magazinraum für Aufbewahrung von Brennmaterial,
- 22) Wohnung des Bahnhofsverwalters,
- 23) desgleichen des Bahnhofseinkommers,
- 24) desgleichen des Bahnhofsgepäck- und Güter-Expedienten,
- 25) desgleichen des Bahnhofsthürstehers,
- 26) desgleichen für 2 Maschinisten,
- 27) Räume für fremde Maschinisten, Heizer u. s. w. wegen des Nachtdienstes, da auch Nachtfahrten eintreten werden.

Die detaillirte Erläuterung dieser Bauten des Wunstorfer Bahnhofes so wie des Oberbaues, der Drehscheiben, versenkten Gleise, Wasserstations-Einrichtungen, der Perrons u. s. w. füllt 174 Folioseiten.

Bei Veranschlagung der Kosten der Bahn ist von der Ansicht ausgegangen, daß man alles so reichlich annehmen wolle, um auch unter eintretenden ungünstigen Umständen eine Nachbewilligung zu vermeiden. Die Anschläge erscheinen aus diesem Grunde daher hoch. Indessen sprechen die Techniker die Erwartung aus, daß die wirklichen Ausgaben wesentlich unter dem Anschlage bleiben werden; man muß dieses daher hoffen.

Die Erwerbung des Grund und Bodens ist in dem Anschlage im Durchschnitt zu 270 fl der Morgen angenommen, welches, in Erwägung, daß große Strecken Haideland und Moor sowie Königliche Domainen von der Bahn getroffen werden und mit in dem Anschlage begriffen sind, um ein Erhebliches zu hoch sein dürfte. — Schaden kann es jedoch nicht, daß man reichlich angenommen hat, dafern der Anschlag den Betheiligten nur nicht zur Kunde kommt. Die Kosten des Grund-erwerbs sind wie folgt angenommen:

Bahnbedarf.....	846	Morgen 44 Ruthen.....	228,427	R	22	Gg
Bahnhöfe.....	57	"	14,472	"	12	"
Ablagerung und Ausgrabung.....	165	"	44,550	"	—	"
Riesgewinnung.....	65	"	17,550	"	—	"
Parallelwege und Rampen....	90	"	24,290	"	—	"
Bahnwärterhäuser	26	"	7,020	"	—	"
		1249 Morgen 44 Ruthen.....	336,310	R	10	Gg

Hierzu 5 Procent für Vermessungs- und Expropriationskosten,

als ungefähre Annahme..... 16,815 " 2 "

Entschädigung für erschwerte Cultur, Umwege, Fruchtentschädi-
gung und Verlust durch anzukaufende Bodenreste 10 pCt.

33,630 " 12 "

Abzubrechende Gebäude, welche entweder von der Bahn selbst
berührt werden, oder derselben wegen Feuergefähr zu
nahe stehen.....

26,700 " — "

Ferner Anschlag des sich wahrscheinlich höher stellenden Preises

der Ländereien für die Bahnhöfe in der Nähe der Städte 36,544 " — "

Summa... 450,000 R — Gg

Erdarbeiten. Die Bahn ist in 6 Bausectionen abgetheilt; einer jeden steht ein besonderer Bauconducteur vor, und außerdem ist der Brückenbau bei Verden einem Techniker besonders übertragen.

Die Auftragserde für den Bahnkörper wird aus den Gräben, welche neben demselben herlaufen, oder von solchen Theilen der Bahnlinie, von welchen ein Erd-
abtrag erforderlich ist, entnommen und in Schichten von je einem Fuß Höhe fest-
gestampft. Die Kosten sind von 10 zu 10 Ruthen besonders veranschlagt und ist
stets zu denselben $\frac{1}{2}$ extra hinzugefügt, wegen des auf moorigem und weichem Boden
stattfindenden späteren Sackens des Dammkörpers, des Verlustes beim Abtragen und
Anbringen der vegetabilischen Erde und des Verlustes beim Stampfen der Erde. Wo
ein bedeutender Erdauftrag nothwendig, werden Interimsbahnen, in ähnlicher Weise
wie bei dem hiesigen Bahnhöfe geschehen, benützt.

Die Kosten der Erdarbeiten betragen für die

1. Section von Wunstorf bis zum Iserberge bei Hagen inclusive			
Geräthschaften	70,256	R _g	1 G _g
2. " vom Iserberge bis Nienburg	143,499	"	9 "
3. " von Nienburg bis Cystrup	25,161	"	16 "
4. " " Cystrup bis Daulsen	143,931	"	15 "
incl. einer 120 Ruthen langen Interimsbrücke über die Aller zu	11,680	R _g	
5. " " Daulsen bis Achim	42,778	"	16 "
6. " " Achim bis Bremen	138,765	"	2 "
Total der Erdarbeiten...	564,392	R _g	11 G _g

Unter diesen Kosten der Erdarbeiten sind veranschlagt und in obigen Summen einbegriffen: für Geräthschaften, als Handkarren, Laufdielen, Brecheisen, Hacken, Seßkreuze, Stampfen, Handrammen, Aexte, Beilen, Handsägen und dergl., sowie für Erdtransportwagen u. s. w., in den 6 Sectionen, bei jeder besonders und specificirt angegeben, wie folgt:

1. Section	5,134	R _g	— G _g
2. "	12,647	"	— "
3. "	2,329	"	12 "
4. " {	12,060	"	— "
die Hilfsbrücke über die Aller	11,680	"	— "
5. "	3,449	"	— "
6. "	11,851	"	— "
Summa...	59,150	R _g	12 G _g

Oberbau. Ueber die Art der Construction des Oberbaus ist schon oben im Allgemeinen Erwähnung geschehen. Die Kosten der Unterbettung mit Kies variiren in den verschiedenen Sectionen, je nachdem der Kies in denselben nah oder fern zu finden ist; dagegen sind die Kosten der Schienen, der Schienenstühle, sowie der Holzlagen und der Befestigung für die ganze Bahn gleichmäßig und durchschnittlich berechnet. Für die Schienen ist der Preis von Eisl. 12 " 10 — bis zur Bahn geliefert, angenommen, oder 1 G_g pr. A. — Es berechnet sich diesernach der wirkliche Oberbau für die Länge einer Schiene von 18 Fuß Englisch, mit Einschluß der Holzunterlagen, der Stühle, Nägel, Keile, Arbeitslohn u. s. w., auf 46 R_g 15 G_g 2 A Courant oder pr. Hannoversche Ruthe von 16 Fuß auf 40 R_g 7 G_g 10 A Courant, während die Unterbettung für gleiche Entfernung in den 6 Sectionen variirt von 4 R_g 5 G_g 2 A bis 12 R_g 16 G_g 2 A, und in den beiden Endsectionen grade am theuersten kommt.

Die sämmtlichen Kosten des Oberbaus betragen:

für die 1. Section 3650 Ruthen	193,984	R _g	15 G _g	8 A,
" " 2. " 3747 ⁸⁴ / ₁₀₀ "	171,404	"	18 "	5 "
" " 3. " 3200 "	145,208	"	14 "	8 "
" " 4. " 4202 ³² / ₁₀₀ "	200,367	"	15 "	6 "
" " 5. " 2400 "	193,975	"	3 "	— "
" " 6. " 4320 "	232,090	"	16 "	— "
Total...	1,067,031	R _g	11 G _g	3 A,

wovon ungefähr 600,000 R_g für Schienen und Schienenstühle zu rechnen sind.

Weger

Wegeüberführungen. Diese bestehen theils in Wegen, welche unter der Bahn durch, theils in solchen, welche mittelst einer Brücke über dieselbe fort, und endlich in solchen, welche im Niveau über die Bahn geführt werden. Die Wegeüberführungen nehmen bei der Specialisirung im Bauplane 10 ziemlich starke Hefte in Anspruch, und sind in den genauesten Details erörtert und berechnet. Das Resultat ist, daß die Wege unter der Bahn kosten.....28,577 R_g,

" " im Niveau der Bahn.....79,799 "

" " über der Bahn.....43,814 "

Zusammen....152,170 R_g,

wobei alle Kosten der Abänderung der Wege berücksichtigt sind, damit dieselben, soviel thunlich, im rechten Winkel die Bahn kreuzen.

Abtheilungszeichen. Zu diesen sind zu rechnen die Gradientenzeiger an den Brehpunkten der Steigungen, die Meilensteine, Stationssteine auf Entfernungen von $\frac{1}{100}$ Meile, und Gränzsteine zur Abtheilung des Bahn-Areals von den benachbarten Grundstücken. Diese sind veranschlagt zu.....2263 R_g.

Einfriedigung der Bahn. Diese wird da statt finden, wo nicht Gräben oder andere Umstände eine natürliche Befriedigung darbieten. Es ist angenommen, daß etwa $\frac{1}{4}$ der Bahnlänge, mit Ausschluß der Bahnhöfe, durch Hecken von Hainbuchen und Dorn zu begränzen ist, wofür an Kosten angenommen sind. . 10,759 R_g 23 Gg.

Brücken. Diese bilden ein bedeutendes Capital in den Ausgaben für die Bahn, und zwar nimmt die Allerbrücke den Hauptposten in Anspruch. Bei sämtlichen kleineren Brücken auf der ganzen Bahnlinie ist das Princip festgehalten worden: da, wo die Höhe des Austrags oder die Hochwasserstände es gestatten, massive Bauwerke anzunehmen, und nur in solchen Fällen, wo die gegebenen Höhen unzureichend waren, Holzconstruktion mit massiven Pfeilern anzuwenden. Ueber die Construktion der Allerbrücke ist schon erwähnt, daß sie 7 pilotirte Strompfeiler und 10, nunmehr 16 Landpfeiler bekommen wird. Die pilotirten Pfeiler sind veranschlagt jeder zu 8453 R_g Courant, die Landpfeiler zu 5838 R_g, die Stirnpfeiler zu 8067 R_g, die eichenen Ueberlagen à 1763 R_g, 7 Eisbrecher à 853 R_g. Die Brücke würde kommen, laut Anschlag, für 1000 Fuß Länge mit 17 Pfeilern 202,000 R_g, mit 23 Pfeilern auf 300,000 R_g, und ist auch mit letztgedachter Summe im Kostenanschlage aufgeführt. Da aber jetzt, dem Vernehmen nach, die Wasserbautechniker sich mit denjenigen der Eisenbahn verständigt haben, und beide Theile auf 23 Pfeiler einig geworden sind, dürfte die Summe plus minus 250,000 R_g begleichen.

Der Anschlag für Brücken ist in 1. Section.....51,148 R_g — Gg,

2. "11,204 " 16 "

3. " 8,822 " 16 "

4. "321,463 " 12 "

5. "11,442 " 20 "

6. "19,052 " 16 "

Total...423,134 R_g 8 Gg.

(77^{b*})

Wacht:

Wachthäuser und Telegraphen. Es ist von dem Grundsatz ausgegangen, daß vollständige Wohnungen mit Nebengebäuden, Brunnen, Keller und Einfriedigung nur da angelegt werden, wo die Bahn entfernt von Ortschaften vorüberführt; liegen diese aber in der Nähe, so sind nur sogenannte Bahnwärterstuben oder Wachthäuser einzurichten, sowie kleine hölzerne Schilderhäuser an Wegeübergängen und wo ein Telegraph nöthig ist.

Die Wohnhäuser und Zubehör, nach genauer Beschreibung der inneren Einrichtung und specificirtem Kostenanschlag, sind angenommen zu 1200 $\mathcal{R}$, die Wachthäuser zu 355 $\mathcal{R}$. Es sind erforderlich für die

1. Section 13 Wohnungen.....	à 1200 $\mathcal{R}$ und
6 Wachthäuser.....	355 "
2. Section 13 Wohnungen.....	1200 " und
3 Wachthäuser.....	355 "
3. Section 12 Wohnungen.....	1200 " und
2 Wachthäuser.....	355 "
4. Section 11 Wohnungen.....	1200 " und
7 Wachthäuser.....	355 "
5. Section 9 Wohnungen.....	1200 "
6. Section 13 Wohnungen.....	1200 " und
6 Wachthäuser.....	355 "

Ferner 38 Schilderhäuser à 60 $\mathcal{R}$ für die ganze Bahn, sowie 93 Telegraphen mit Armen à 50 $\mathcal{R}$ pr. Stück und endlich 9 Bahnmeisterwohnungen zu 1500 $\mathcal{R}$ jede. Das ganze Capital erfordert, laut Anschlag, 114,150 $\mathcal{R}$.

Bahnhöfe und Anhaltstellen. Die Größe und Kosten derselben richtet sich nach der Größe des Verkehrs, den man in den verschiedenen Ortschaften voraussetzt. Der Wunstorfer Bahnhof ist der bedeutendste, weil er den Verkehr von 3 Seiten aufzunehmen bestimmt ist. Die Anschläge der Bahnhöfe und Anhaltstellen sind wie folgt:

Bahnhof zu Wunstorf	176,288 $\mathcal{R}$, zur Hälfte für die
	Hannover-Bremer Bahn... 88,144 $\mathcal{R}$ — 0%
" " Neustadt.....	54,687 " 12 "
Anhaltstelle zu Linsburg.....	8,027 " 18 "
Bahnhof zu Nienburg.....	90,433 " 3 "
Anhaltstelle zu Drafenburg.....	5,058 " 12 "
" und Wasserstation zu Eysstrup.....	31,603 " 1 "
" zu Stedorf.....	5,098 " 12 "
Bahnhof zu Verden.....	76,117 " 7 "
Anhaltstelle zu Langwedel.....	7,517 " 9 "
" und Wasserstation zu Achim.....	31,981 " 9 "
" zu Sebaldsbrück.....	5,048 " — "
Total....	403,716 $\mathcal{R}$ 11 0%.

Endlich

Endlich haben die Techniker noch für Allgemeine Ausgaben, die sich nicht streng in Rubriken bringen lassen, 3 Procent von der ganzen Summe aufgeführt, worüber kein näherer Nachweis vorliegt. Sie beziehen sich dabei auf die Erfahrung bei anderen Eisenbahnen; man muß daher abwarten, was davon in Rechnung gebracht werden wird.

Die Recapitulation der Anschläge führt nun zu dem folgenden Resultate:

Grundentschädigung.....	450,000	R	—	G	—	3,
Erdarbeiten.....	564,392	"	11	"	—	"
Oberbau.....	1,067,031	"	11	"	3	"
Wegeüberführungen.....	152,170	"	—	"	—	"
Abtheilungszeichen.....	2,263	"	—	"	—	"
Einfriedigungen.....	10,759	"	23	"	—	"
Brücken.....	423,134	"	8	"	—	"
Wachthäuser und Telegraphen.....	114,150	"	—	"	—	"
Bahnhöfe, incl. Erdarbeiten.....	403,716	"	11	"	—	"
Allgemeine Ausgaben 3 Procent.....	95,628	"	11	"	7	"
Total....	3,283,246	R	3	G	10	3,

für eine Strecke von $13\frac{1}{2}$ Meilen, es beträgt daher der Anschlag für jede Meile 243,203 $\frac{1}{2}$ R Court., oder 217,145 R Ld'or. Fänden die großen Kosten des Allerüberganges, bestehend in einer Brücke im Anschläge von 300,000 R und eines langen Dammes durch die Niederung im Anschläge von circa 100,000 R, nicht statt, so würde der Anschlag etwa 215,000 R Courant oder 191,964 R Ld'or für die Meile nicht übersteigen.

Dem Kostenanschlage der Bahn sind für unvorhergesehene Fälle noch 10 Procent beigerechnet mit 328,324 R 20 G 2 3, wodurch sich die Summe auf 3,611,571 R stellt. Da nun in Gemäßheit des Tractats den Baukosten noch die Zinsen des Anlage-Capitals bis zu Eröffnung des Betriebes beizurechnen sind, und angenommen ist, daß in 8 gleichen Raten während zweier Baujahre die Einzahlungen erfolgen werden, so sind hiervon die Zinsen und Zinseszinsen beizurechnen mit 143,229 "

Hiernach stellt sich das Anlage-Capital der Bahn auf..... 3,754,800 R Ert. oder für die Meile auf 278,133 $\frac{1}{8}$ R Court. oder 248,333 R Ld'or.

Außer dem Kostenanschlage der Bahnanlage ist noch derjenige des Betriebes materials zu erörtern. Bei der Feststellung des Bedürfnisses ist vorläufig von der Ansicht ausgegangen, daß täglich zwei Personen- und zwei Waarenzüge von Bremen nach Hannover und von Hannover nach Bremen gehen würden.

Die Personenzüge dürften bestehen aus:

- 1) 1 Wagen 1. und 2. Classe (2 Coupées 1., und 3 Coupées 2. Classe)
 - 2) 2 " 2. Classe zu 5 Coupées,
 - 3) 3 " 3. Classe, jeder zu 5 Coupées,
 - 4) 1 Fourgon zum Passagiergepäck zu 6 Rädern,
 - 5) 2 vierrädrige Güterwagen zu Eilgut.
- 9 Wagen.

Die Güterzüge aus

- 1) 1 Personenwagen 2. Classe zu 5 Coupées,
 - 2) 2 " 3. " 5 "
 - 3) 1 Fourgon zum Passagiergepäck (6rädrig),
 - 4) 5 Amerikanische Güterwagen (8rädrig),
 - 5) 3 Güterwagen mit 6 Rädern,
 - 6) 3 gewöhnliche offene 4rädrige Frachtwagen mit Stoßapparaten.
- 15 Wagen.

Da bei der zunehmenden Ausdehnung des Eisenbahnnetzes in Deutschland der Equipagentransport immer mehr abnehmen wird, so dürften 6 bis 7 Equipagen-Wagen im Ganzen ausreichen, wovon nach Bedürfnis den Zügen einer oder mehrere angehängt werden.

An Wagen zum Transport von Pferden und Vieh sind im Ganzen 4 zum Pferdetransport und 18 für anderes Vieh nöthig erachtet worden.

Für den Verkehr auf der 13½ Meilen langen Bahn werden nach der Erfahrung auf andern ähnlichen Bahnen erforderlich sein: 20 Locomotiven, und zwar 10 zu Personenzügen und 10 zu Waarenzügen.

Außer den 4 vollständigen Personenzügen ist auf einen stets bereit zu haltenden vollständigen Reservezug Rücksicht zu nehmen, so wie auch Reservewagen und in Reparatur befindliche Wagen in den folgenden Zwischenstationen:

	1. Classe.	2. Classe.	3. Classe.
in Wunstorf.....	1.....	1.....	2
" Nienburg	1.....	1.....	2
" Verden	1.....	1.....	2
	3	3	6

Gleiches ist hinsichtlich der Güterzüge der Fall, wofür ein vollständiger Reservezug und folgende Reservewagen auf den Zwischenstationen erforderlich sind:

	6rädrig.	Offene 4rädrige.
Neustadt	1.....	4
Nienburg.....	1.....	4
Verden	1.....	4
auf 7 Anhaltstellen..	—	14
	3	26

Nach dem Anschlage würden somit erforderlich sein:

10 Locomotiven, gewöhnliche mit 13" Cylinder-Durchmesser, ohne Kuppelung, zu den Personenzügen, inclusive Tender, à 12,500 R _g	125,000 R _g
10 Gütermaschinen, mit 14zölligen Cylindern, 2 gekuppelte Räderpaare, inclusive Tender, à 13,500 R _g	135,000 "
	260,000 R _g
	8 Stück

8 Stück	6rädriqe Personenwagen I. und II. Classe zu 5 Coupées (2 Coupées I. und 3 Coupées II. Classe) inclusive Bremsen etc. à 2900 R _g	23,200 R _g
18 "	6rädriqe Personenwagen II. Classe zu 5 Coupées à 2700 R _g	48,600 "
31 "	III. Classe, wie vorstehend, à 1900 R _g	58,900 "
		<u>130,700 R_g</u>
10 "	6rädriqe Fourgons zu Passagier-Gepäck à 1450 R _g	14,500 R _g
10 "	4rädriqe Güterwagen zu Eilgut à 1000 R _g	10,000 "
25 "	8rädriqe Amerikanische Güterwagen mit Stosappareten à 1800 R _g	45,000 "
18 "	6rädriqe Güterwagen zu den Güterzügen à 1225 R _g	22,050 "
41 "	offene Frachtwagen mit Stosapparaten à 600 R _g	24,600 "
7 "	Equipagenwagen à 650 R _g	4,550 "
4 "	Pferdewagen à 850 R _g	3,400 "
18 "	Viehwagen à 850 R _g	15,600 "
		<u>139,700 R_g</u>

Für Kuppelketten, Wagenlaternen, Taue, Binden u. s. w. ist noch angenommen 16,000 R_g, und beträgt mithin der ganze Anschlag des Betriebs-Materials 546,400 R_g.

Der ganze vorliegende Kostenanschlag der Bahnanlage, inclusive Zinsen und 10 Procent Aufschlag für unvorhergesehene Fälle und mit Einschluß des Betriebs-Materials, beträgt daher 4,301,200 R_g Courant, oder zu 112 % in Ed'or R_g 3,840,357, und zu Bremens Antheil 1,920,178½ R_g.

Wie schon angedeutet, sind alle Anschläge so gemacht, daß eine Nachforderung auch bei ungünstigen Umständen vermieden wird, und es ist daher die Hoffnung nicht unbegründet, daß bedeutende Summen bei der Ausführung gespart werden dürften. Es muß bei Beurtheilung der Anschläge ferner berücksichtigt werden, daß so große Anlagen nie so wohlfeil zu beschaffen sind als kleine Bauten, für welche die stets vorhandenen Arbeitskräfte vollständig ausreichen; denn die stärkere Nachfrage steigert immer den Preis des Materials und den Lohn der Arbeiter, und auf diesen Umstand, dessen Größe vorher nicht genau zu ermitteln ist, muß selbstredend bei den Anschlägen schon volle Rücksicht genommen werden.

Die Totalsumme erscheint, nach Zuschlag von Zinsen und 10 Procent extra, allerdings hoch; allein es findet sich in dem ganzen Bauplane auch nicht ein Bauwerk, bei welchem auf Luxus Rücksicht genommen wäre. Die Zeichnungen oder vielmehr Skizzen der Brücken, welche vorliegen, zeugen von Solidität, aber von Ausschmückungen findet sich nichts; die Bahnhofsgebäude mit ihren vielen Räumlichkeiten und Mobilien, in Neustadt zu 18,000 R_g, in Nienburg zu 30,000 R_g, in Verden zu 24,000 R_g, können keine Prachtgebäude werden, noch weniger die übrigen Hochbauten, wenn gleich die Zeichnungen nach den Anschlägen noch nicht vollendet sind. Auch bei diesen ist zu bemerken, daß die Summen als Maximum für die Ausarbeitung zum Grunde zu legen sind.

Schon bei der ersten Einsicht dieses umfassenden Werkes mußte sich der Deputation die Ansicht aufdrängen, daß eine genaue technische Prüfung desselben in allen Details eine sehr geraume Zeit erfordern werde, und außerdem der Sache völlig kundige Techniker, welche nicht durch anderweitige Arbeiten abgehalten werden, ihre volle Zeit dieser Prüfung zu widmen. Unsere hiesigen Techniker sind indessen dermaßen in Anspruch genommen, daß sie nur zu einer oberflächlichen und partiellen Beurtheilung die Zeit finden könnten, und fremde Techniker, bei dem großen Mangel daran, für 6 bis 12 Monat zu diesem Zwecke zu engagiren, dürfte schwerlich gelingen, zumal man doch nur ganz ausgezeichnete Männer würde nehmen können, auf deren Urtheil wir mehr Werth zu legen hätten, als auf dasjenige derer, welche wir mit der Ausarbeitung des Plans selbst beauftragt haben. Das größte Bedenken möchte aber darin bestehen, daß, wenn wir auch so glücklich wären, einen bedeutenden Mann zu finden, dem wir die specielle Prüfung auf dem Papiere und an Ort und Stelle übertragen könnten, mit dieser mindestens ein halbes Jahr verloren gehen würde, bevor mit Expropriationen der Anfang gemacht werden könnte. Diese Letzteren würden dann in die Bauzeit des Sommers fallen, und folgeweise der Anfang des Baus sich bis zum Herbst verzögern, also ein Baujahr verloren gehen. Ergäbe es sich am Ende, daß Verschiedenheit der Meinungen unter den Technikern, welche den Plan und Kostenanschlag entworfen haben, und denen, welche ihn revidirten, eintritt, so entsteht die Frage, wer dann unter beiden entscheiden soll? Civilbehörden sind dazu außer Stande, und wollte man auf einen Obmann recurriren, so würde die ganze Procedur von neuem wieder vorgenommen werden müssen. Die Schwierigkeit, einen geeigneten Mann bald zu finden, ist unverkennbar sehr groß, nicht minder die Besorgniß, daß wenn nun ein solcher gefunden, derselbe, da jeder Techniker seine besondere Ansicht zu haben pflegt, nach einer ganz andern Theorie die Prüfung vornehmen werde, was dann nur zu Mißhelligkeiten führt, ohne daß wir eine Sicherheit haben, daß die Theorie unseres Auserwählten wirklich die richtige sei.

Diese Betrachtungen haben bei der Deputation die Ansicht hervorgerufen, daß zur Vermeidung eines höchst nachtheiligen, langen und am Ende vielleicht ganz unnützen Aufenthalts es sich empfehlen werde, die Prüfung des Bauplanes und Kostenanschlages durch unsere Techniker nur im Allgemeinen und bei einzelnen Gegenständen vorzunehmen, insonderheit bei den uns zunächst liegenden und den am auffallendsten hervortretenden Dingen, und im Uebrigen dem Manne zu vertrauen, dem durch gemeinschaftliche Wahl das ganze Werk übertragen ist, dem Bauinspector Stolpner. Von diesem ist Bauplan und Kostenanschlag entworfen und von der Eisenbahn-Direction in Hannover revidirt worden, und zwar mit großer Sorgfalt, wovon die Correcturen reichliches Zeugniß abgeben.

Die Deputation hat nun zunächst den Bauinspector Kraushaar aufgefordert, die Kostenanschläge einzusehen und sein vorläufiges Urtheil über dieselben zu erteilen, unter-Anf. n. und beehrt sich den hierauf eingereichten kurzen Bericht desselben vorzulegen.

Da es, wie gesagt, unmöglich ist, so rasch in alle Einzelheiten einzugehen, so werden wir mit der Prüfung derselben fortfahren und uns auch für den Fall, daß wir

wir jetzt dem Bauplane und Kostenanschlage im Großen und Ganzen unsere Zustimmung ertheilen sollten, Hannover gegenüber vorbehalten müssen, auf solche Einzelheiten nachträglich noch zurückzukommen. Dagegen erscheint es allerdings, so wie die Sachen liegen, in hohem Grade wünschenswerth, daß Bremen jenem seine allgemeine Einwilligung ungesäumt ertheilen möge, damit sofort auf der ganzen Linie mit der Expropriation und den Erdarbeiten begonnen werden kann, wozu alle Vorbereitungen bereits beendet sind.

Die Deputation begnügt sich mit dieser Schilderung der Sachlage, es ihren Committenten überlassend, ob sie ihre Erklärung bis nach erfolgter specieller Untersuchung des Bauplanes und Kostenanschlages durch herbeizuziehende fremde Eisenbahntechniker aussetzen, oder ob sie der Ansicht der Deputation dahin beipflichten wolle, daß mit einer solchen Untersuchung nur in den einzelnen Fällen, wo es sich ihr in der Folge noch als nöthig und thunlich ergeben dürfte, zu verfahren sei. Für den letzten Fall würde dieselbe anheim geben, daß eine zustimmige Erklärung etwa folgenden Inhalts an Hannover abgegeben werde:

„Man finde Bremischerseits nichts dawider zu erinnern, die anschlagsmäßig zur Ausführung des Baus und zur Anschaffung des Betriebmaterials erforderliche Summe, so wie vorgelegt, pro maximo festzusetzen, müsse jedoch sich vorbehalten, etwaige aus weiterer Prüfung sich ergebende Bemerkungen über den einzelnen Inhalt der Kostenanschläge vorzubringen, um darüber nachträglich mit Hannover sich zu verständigen, so daß mithin die nähere Bestimmung solcher nicht zu sofortiger Ausführung vorliegender Einzelheiten noch ausgesetzt verbleibe. Auch müsse Bremen für den Fall, daß sich die Unthunlichkeit ergeben sollte, die Bahn von Hannover über Wunstorf nach Minden spätestens gleichzeitig mit derjenigen von Wunstorf nach Bremen zur Ausführung zu bringen, — die Erwartung aussprechen, auch es dringend beantragen, daß alsdann von dem Plane einer Vereinigung der beiden Bahnlinien bei Wunstorf Abstand genommen, vielmehr die Hannover-Bremer Bahn in directer Richtung von Hannover auf Neustadt und weiter geführt werde.“

Noch möchte die Deputation damit die fernere Anheimgabe verbinden, ob es zweckmäßig gefunden werden dürfte, hinsichtlich der demgemäß noch zu erledigenden Einzelheiten, welche sich zunächst auf die Brücke bei Verden, die Deiche bei Mahndorf, Hemelingen u. s. w., vielleicht auch auf eine vermehrte Anhaltestelle, die Abwässerung auf unserem Gebiete, und ähnliche uns näher angehende Punkte beziehen möchten, — die Deputation mit solcher Erledigung zu beauftragen, indem es sich dabei, nach Lage der Sachen, mehr um Verständigungen zu kurzer Hand in vorkommenden einzelnen Fällen, als um bedeutende Beschlußnahmen handeln dürfte.

Unter-Anlage a. zu A.

Die mir zur Begutachtung übergebenen 32 Anschläge von der Hannover-Bremer Eisenbahn sind mit großer Sorgfalt und Genauigkeit entworfen; — jedoch macht gerade diese Genauigkeit es unmöglich, in den wenigen Tagen, welche mir dieselben vorlagen, auch nur ein oberflächliches Urtheil darüber zu fällen, um so mehr, da alle dazu gehörigen Zeichnungen fehlen.

Eine gründliche Revision kann nur nach vorhergegangener Besprechung mit den Technikern, welche diese Veranschlagung vornahmen, an Ort und Stelle stattfinden, da die Gründe, worauf diese Veranschlagung basirt ist, nicht immer angegeben werden konnten, wenn nicht die Arbeit noch bei weitem weitläufiger werden sollte.

Wenn aber die Revision sich auch nur auf die angesetzten Preissätze oder auf die Hauptprinzipien der Veranschlagung erstrecken sollte, so war doch eine bei weitem längere Zeit erforderlich, da auch diese örtliche Erkundigungen nöthig machte.

Im Allgemeinen scheinen mir jedoch die Preise den Umständen angemessen. Man dürfte dabei indeß nur von dem Gesichtspuncte ausgegangen sein, diese so hoch anzusetzen, daß man möglichst alle Nachforderungen vermeide, welches bei einer so ausgedehnten Arbeit um so nöthiger ist, als durch den Verbrauch einer so großen Menge von Material und Arbeitskräften sowohl der Arbeitslohn als das Material sich während der Arbeit vertheuern kann.

Die Grundentschädigung scheint mir nur reichlich hoch berechnet, denn hier ist der Morgen zu 270 fl angegeben, obgleich gewiß viel schlechter, sumpfiger und moorigter Boden vorkommt, auch alles königliche Terrain zum vollen Preise berechnet ist, obgleich hier nur eine Entschädigung für Pacht statt zu finden braucht; — außerdem wird jedoch noch 10 Procent für erschwerte Cultur, 5 Procent für Vermessungs- und Expropriationskosten und noch 9 Procent hinzugesetzt. — Für allgemeine Ausgaben werden 3 Procent und für unvorhergesehene Fälle noch 10 Procent der ganzen Anschlagssumme hinzugesetzt.

Beim Unterbau ist die Dammschüttung um $\frac{1}{2}$ höher gerechnet, für Sacken zc., welches im sumpfigen Boden gewiß nicht zu viel ist; bei festem Terrain und geringer Höhe kann hierbei jedoch vielleicht etwas erspart werden und sich so gegenseitig ausgleichen.

Beim Oberbau scheinen mir die Preise für Schwellen, sowie die Grundentschädigung zur Gewinnung des Grandes etwas hoch; ob die angesetzten Preise für Schienen und Stühle richtig sind, kann wohl erst die Erfahrung lehren. Bei sämtlichen Hochbauten fehlen die Zeichnungen, weshalb die Richtigkeit und Zweckmäßigkeit der angegebenen Dimensionen nicht beurtheilt werden kann; die angesetzten Preise scheinen mir jedoch nicht zu hoch zu sein.

Einer der wichtigsten Bauten ist die Brücke bei Verden, es läßt sich dieser Bau jedoch nicht in so kurzer Zeit und ohne vorher an Ort und Stelle gründliche Untersuchungen angestellt, auch die von den verschiedenen Technikern abgegebenen Gutachten durchgelesen zu haben, beurtheilen; die in runden Summen angegebenen Preise scheinen nicht zu hoch zu sein.

Eine Beurtheilung der für die Bahnhöfe angesetzten Summen ist ohne specielle Anschläge und Zeichnungen nicht möglich.

Mit den angesetzten Preisen für das Betriebsmaterial, als Wagen, Locomotiven etc., wird man jedenfalls ausreichen.

Endlich bemerke ich noch, daß die in unserm Gebiete angesetzten Preise sämmtlich den Verhältnissen angemessen sind.

(unterz.) C. Kraushaar.

