

Mittheilung des Senats

vom 18. Januar 1881.

Weserbahnhof.

Der Senat läßt der Bürgerschaft hieneben einen Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, den Weserbahnhof betreffend, zugehen, indem er seinerseits den Anträgen der Deputation seine Zustimmung ertheilt und beantragt, den Gegenstand in Gemäßheit § 50 der Verfassung als dringlich zu behandeln.

Bericht.

Anlage.

Die Zerstörungen, welche das Hochwasser der Weser in den ersten Tagen des Jahres an den Gebäuden des Weserbahnhofs verursacht hat, haben dessen betriebsfähigen Theil so sehr eingeschränkt, daß die unterzeichnete Deputation in der Voraussicht, daß die Wiederherstellungsarbeiten, selbst wenn die Zerstörungen, wie gehofft werden darf, nicht weiter um sich greifen sollten, eine geraume Zeit in Anspruch nehmen werden, es für nöthig erachtet, ohne Verzug Maßregeln zu ergreifen, um den daselbst zwischen dem Flusse und der Eisenbahn, beziehungsweise der Stadt vermittelten großen Güterverkehr vor nachhaltigen Störungen zu bewahren.

Um diesen Zweck so rasch und so ausreichend, wie nur möglich, zu erlangen, beabsichtigt die Deputation die folgenden Einrichtungen zu treffen.

Oberhalb des Niederlagegebäudes, zwischen demselben und dem Aufgange zur Weserbrücke, wo drei Kräne sich befinden, soll ein hölzerner Schuppen errichtet werden, um dort aus den Schiffen aufzufehende Güter unter Dach zu bringen und sie entweder in die Stadt abzufahren oder durch den unverkehrten Theil des Niederlagegebäudes den auf dem Schienenstrange vorgefahrenen Eisenbahnwagen zuzuführen.

Von dem Niederlagegebäude ist nämlich der am Wasser gelegene Ladeschuppen eingestürzt, das Gebäude selbst aber, soweit es für den Niederlagebeziehungsweise Bodenbetrieb dient, erhalten geblieben. Es ist zu hoffen, daß die Zerstörung sich nicht auf dieses Gebäude ausdehnen wird, daher für die Zollvereinsniederlage ferner wird benutzt werden können.

Der stromabwärts durch einen Zwischenbau sich anschließende Schuppen No. 2 hat an der Wasserseite zum Theil solche Beschädigung erlitten, daß er zum ungefährlichen Auf- oder Absetzen von Gütern nicht zu gebrauchen ist, der Schuppen No. 3 ist jedoch unverseht geblieben und wird es hoffentlich ferner bleiben; er wird zum Absetzen der mit der Eisenbahn angebrachten Güter in die Schiffe dienen; um Anhäufung dieser Güter in demselben zu vermeiden, kann der intact gebliebene Theil des Schuppens No. 2 zu deren vorläufiger Aufnahme eventuell benutzt werden.

Der Schuppen No. 4 kann ebenfalls zum Güterverkehr mit dem Flusse nicht benutzt werden, so lange über den Bestand der Kaimauer desselben noch Unsicherheit herrscht, aber zur vorläufigen Aufnahme von wasserwärts abgehenden Gütern wird er immerhin dienen können, namentlich, wenn der hölzerne Eisenbahnperon überdacht wird, was aus dieser Veranlassung zu thun sich empfiehlt.

Unterhalb des Schuppens Nr. 4 soll ein hölzerner Schuppen errichtet werden, welcher für das Aufsetzen der wasserwärts angebrachten Güter bestimmt ist. Der Anlegeplatz der Dampfschiffe und die Fähre müssen weiter nach unten verlegt werden; dadurch wird für diesen Schuppen Raum bis zu dem ehemals Woltjen'schen Plage, auf welchem bisher pachtweise ein Dampfkrahnbetrieb stattfand, geschaffen. Ein Theil dieses Platzes hat auch in Folge des Hochwassers Abbruch erlitten; der Pächter ist daher aus seinem Vertragsverhältnisse entlassen und die Benutzung des Dampf- und des daselbst befindlichen Handkrahns der Weserbahnhofsverwaltung überwiesen. Dem zu erbauenden Schuppen, welcher also durch Benutzung des noch unbebauten Platzes zwischen dem Schuppen Nr. 4 und

der Dampfkrähnanlage eine große Ausdehnung erhalten wird, können durch jene Krähne die Güter zugeführt werden; der Schienenstrang wird über die Straße zu verlängern sein, um den Schuppen mit der Eisenbahn zu verbinden; am unteren Ende des Schuppens wird nicht minder ein Frachtwagenverkehr zulässig sein.

Der Productenverkehr auf dem Schienenstrange und die offenen Lagerplätze haben keine Einbuße erlitten.

Dennoch können die unverfehrt gebliebenen Räume des Weserbahnhofs unter Hinzuziehung der neu zu schaffenden Lokalitäten als auskömmlich für einen regen Verkehr nicht erachtet werden. Die Deputation hat deshalb ihr Augenmerk auch auf die Lösch- und Ladeplätze am Sicherheitshafen gerichtet und sich mit der Lagerhausgesellschaft über eine Ausdehnung ihrer Einrichtungen verständigt.

Zunächst muß das in dem Deputationsberichte vom 24. December v. J. näher bezeichnete Gleise zur Verbindung einestheils mit dem Oldenburger Bahnhofe, andernteils mit dem sog. Dreiecke unverzüglich gebaut und mit dem Pächter des Holzlagerplatzes behufs Ueberführung der Gleise über diesen Platz und wegen ihm dafür gebührender Entschädigung ein Abkommen getroffen werden. Nach Verlegung des vorhandenen Gleises vor dem am Hafen befindlichen hölzernen Krähnschuppen Nr. 1 und der Drehscheibe kann dieser Schuppen etwa um das Doppelte seiner jetzigen Breite vergrößert und dadurch eine bedeutende Aushilfe für den Güterverkehr geschaffen werden, was um so wünschenswerther ist, als die von der Lagerhausgesellschaft auf dem jetzt an C. Poppe verpachteten Plage des Dreieckes zu errichtenden Baulichkeiten schwerlich vor Mai vollständig werden ausgeführt werden können.

Die Deputation muß diesen Ausbau des soweit aus Mitteln der Lagerhausgesellschaft errichteten und mit Gaskrähnen versehenen Schuppens einstweilen für Staatsrechnung ausführen, da die Lagerhausgesellschaft nicht in der Lage ist, weitere Geldmittel dafür aufzuwenden. Die Gesellschaft wird aber zweifelsohne bereit sein, das staatsseitig aufgewendete Kapital einstweilen genügend zu verzinsen, bis daß sie im Stande sein wird, in einer näher zu bestimmenden Frist das Kapital selbst abzutragen.

Der Betrieb wird selbstverständlich von der Gesellschaft, wie bisher, geführt. Um jedoch dem dringenden Bedürfniß nach bedachten Räumlichkeiten für das Lösch- und Laden von Gütern, soweit als irgend möglich, zu entsprechen, soll am Hafen zwischen der Eisenbahnbrücke und dem hölzernen Schuppen No. 3, welchen die Gesellschaft vom Staate in Pacht hat, und wo jetzt zwei Dampfkrähne in Thätigkeit sind, noch ein vierter hölzerner Schuppen für Staatsrechnung hergerichtet und der Gesellschaft gegen Verzinsung der Baukosten zum interimistischen Betriebe überwiesen werden. Wenn demnächst dieser Schuppen überflüssig werden sollte, wird derselbe wieder abzubrechen sein, es sei denn, daß die Gesellschaft ihn für ihre Rechnung auch übernehmen wollte.

Die Deputation muß sich für jetzt darauf beschränken, ihre Pläne behufs Abhilfe der zu befürchtenden Verkehrsstörungen in allgemeinen Umrissen vorzutragen; die Kürze der Zeit erlaubte ihr nicht schon mit fertigen Zeichnungen und Kostenanschlägen sie zu begleiten, vielmehr muß sie beantragen, ihr vorläufig zur sofortigen Inangriffnahme und schnellen Vollendung der Interimbauten die Summe von M. 50 000 zur Verfügung zu stellen, unter der Auflage des späteren genauen Nachweises der Verwendung, da es augenblicklich unmöglich ist, mit nur einiger Sicherheit festzustellen, ob diese Summe den Bedarf reichlich decken oder nicht ausreichen wird. Für letzteren Fall wird die Deputation einen Antrag auf Nachbewilligung sich vorbehalten müssen.

Neben der Bewilligung der Summe von M. 50 000 bittet die Deputation, ihr ebenfalls die Genehmigung zur Verwendung des Betrages von M. 30 000 für die Gleise vom Oldenburger Bahnhofe nach dem Dreieck gemäß dem in dem Berichte vom 24. December v. J. enthaltenen Vorschlage schon jetzt erteilen zu wollen.

(gez.) **Grave.** (gez.) **H. Woltjen.**