	Transport ℳ	32690
14) Canalisirung der Hohenthorsstraße	»	4210
15) desgl. der großen und kleinen Allee	»	4450
16) Legung von Schieferplatten in der großen Johannisstraße an einer Seite, von der Süderstraße bis zur Hohenthorsstraße	»	1500
17) Reinigung des Torfcanals und des Dobbens	»	600
zum Gesammtbetrage von	ℳ	43450

wobei die Beiträge der Anwohner bereits in Abrechnung gebracht sind. Da indeß das Lager, wie vorhin bemerkt, einen Ueberschuß von 119 Thalern 17 Gr. hat, so würde derselbe hier abzusetzen, mithin im Ganzen die Summe von 43,330 Thalern 55 Gr. zu bewilligen sein.

Die zu den Kosten der Neulegung der Straßen von den Eigenthümern der angrenzenden Grundstücke zu zahlenden Beiträge sind in den Jahren 1837 und 1840 dahin festgestellt, daß sie bei rauhem Pflaster 5 Thaler per Quadratruthe, bei behauenem Pflaster und bei Trottoiren 10 Thaler per Quadratruthe betragen. Man ging dabei von der Voraussetzung aus, daß diese Beiträge $^1/_3$ der Kosten decken würden. Diese Voraussetzung trifft bei rauhem Pflaster und bei Schiefertrottoir auch jetzt noch zu, bei behauenem Pflaster und bei Asphalttrottoir belaufen sich aber die wirklichen Kosten jetzt auf 45 ℳ und $37^1/_2$ ℳ, so daß wenn ein Drittel derselben vergütet werden soll, der bisherige Beitrag von 10 ℳ auf respective 15 ℳ und $12^1/_2$ ℳ per Quadratruthe zu erhöhen ist. Nach demselben Verhältnisse dürften künftig auch die Beiträge der Anlieger zu den Kosten der erst in neuerer Zeit in Anwendung gekommenen Granitsaumsteine, welche im Ganzen 54 ß per laufenden Fuß betragen, zu bemessen und daher auf 18 ß per laufenden Fuß festzusetzen sein. Die Deputation wünscht außerdem, daß der leichteren Berechnung halber die Beiträge nicht mehr per Quadratruthe von 256 Quadratfuß, sondern per 100 Quadratfuß berechnet werden. Sie giebt daher anheim zu beschließen,

daß bei Neulegungen der Straßen die Eigenthümer der angrenzenden Grundstücke zu den Kosten fortan beizutragen haben

für behauenes Pflaster 6 ℳ per 100 Quadratfuß,
» Asphalttrottoir 5 » » » »
» Schiefertrottoir 4 » » » »
» rauhes Pflaster 2 » » » »
» Granitsaumsteine 18 ß per laufenden Fuß.

Bremen, den 20. December 1859.

(gez.) **C. F. Feldmann.** (gez.) **J. D. Helmken.**

Anlage II.
zur Mittheilung des Senats
vom 23. Decbr. 1859.

Bericht der Eisenbahndeputation,

den Betrieb am Weserbahnhof betreffend.

In dem Berichte der Eisenbahndeputation vom 6. Juli dieses Jahres hat dieselbe sich vorbehalten, nach erlangter Erfahrung noch im Laufe dieses Jahres über eine zweckmäßige Einrichtung des Betriebes am Weserbahnhofe zu berichten.

Weil eine Verständigung mit Hannover über einen regelmäßigen Eisenbahnbetrieb nach und von den Baulichkeiten des Weserbahnhofs erst vor wenigen Tagen zu

Stande gekommen, und die Eröffnung der Zollvereinsniederlage von der gedachten Verständigung vertragsmäßig abhängig ist, beschränkte sich der Verkehr auf Waaren, welche behuf miethweiser Lagerung auf den Böden, in den Kellern und in den unteren Lagerräumen gelandet wurden, sowie auf solche Waaren, welche in größeren Parthien und zwar meistens aus schweren, geringen Werth habenden Waaren bestanden, als Steinkohlen, Holz, Steine, Blei, Kalk u. s. w. gelandet und nach specieller Vereinbarung durch die Eisenbahnverwaltung von dem Weserbahnhofe abgeholt oder dahin gebracht und abgesetzt worden sind.

So unvollständig diesemnach der Verkehr sich hat entwickeln können, so sind doch während des Zeitraums vom 10. August bis Ende November vermittelst der Eisenbahn 123,028 Centner Waaren von und nach dem Weserbahnhofe befördert worden, welches mit Sicherheit eine starke Benutzung der Anlage erwarten läßt, sobald der Eisenbahnbetrieb ein geregelter geworden sein wird. Die Einnahme für Krahngeld und Lagermiethe während der gedachten Periode betrug 2287 Ld'or ℳ 38 ℊ und die Ausgabe für Gehalte und Arbeitslohn 1417 Ld'or ℳ 66 ℊ. Zur Wahrnehmung der Geschäfte sind außer dem Verwalter in Thätigkeit gesetzt:

1 Buchhalter,
2 Aufseher,
1 Bote,
24 Arbeiter.

Bei diesem interimistischen Betriebe hat sich herausgestellt, daß der große Krahn nicht ausreicht für die außerhalb der Baulichkeiten auf- und abzusetzenden Gegenstände, theils weil ein Krahn überhaupt nicht ausreicht zur Bewältigung des schon jetzt bestehenden Verkehrs, theils weil es zu sehr zeitraubend und außerdem die Arbeitskraft zu groß und daher zu kostbar ist, um den großen Krahn zum Auf- und Absetzen von Steinkohlen, kleinen Hölzern u. s. w. zu verwenden, während derselbe für schwerere Gegenstände unentbehrlich bleibt. Es wird sich daher empfehlen, sowohl oberhalb als unterhalb des Gebäudes einen leichten Krahn zu dem genannten Zwecke aufzustellen, und wird die Deputation sich erlauben, die dafür zu verwendenden Kosten in dem nächsten Budget aufzunehmen.

Es hat sich ferner ergeben, daß zum Aufwinden der auf den Böden zu lagernden Waaren ein großes Arbeiterpersonal erforderlich ist, welches, zumal wenn die Zollvereinsniederlage einen lebhaften Verkehr heranziehen sollte, sich als ein großer Uebelstand ausweisen dürfte. Dasselbe gilt von der Behandlung der Krähne, welche bekanntlich von Haus aus auf hydraulischen Druck berechnet sind. Auch hierbei ist das große Arbeiterpersonal nicht nur kostbar, sondern auch häufig bei der Benutzung des beschränkten Raumes für Waaren hinderlich. Demungeachtet hält die Deputation dafür, daß noch erst weitere Erfahrungen zu sammeln seien, bevor die Frage, ob für die Krähne und Winden hydraulischer Druck anzuwenden sei, in nähere Erwägung gezogen werden möge.

Die Ursache der Verzögerung einer Verständigung mit Hannover über den Eisenbahnbetrieb nach und von dem Weserbahnhofe bestand im Wesentlichen darin, daß Hannoverscherseits angenommen wurde, die vermehrten Betriebskosten der Eisenbahnexpedition am Weserbahnhof durch Anstellung des Expeditionspersonals, der länger dauernden Benutzung der Eisenbahnwaggons und der unerläßlichen Umpackung der Waaren am alten Bahnhofe bei gemischten Ladungen, von welchen ein Theil für die Stadt und ein anderer für den Weserbahnhof bestimmt sei, erforderten die Erhebung einer namhaften Eisenbahnfracht für die Bahnstrecke zwischen beiden Bahnhöfen, indem nicht darauf zu rechnen sei, daß der Verkehr durch die Anlage erheblich zunehmen, vielmehr der nach dem Weserbahnhof sich wendende Verkehr dem alten Bahnhofe entzogen werde, ohne daß dieserhalb eine Personalverminderung der Eisenbahnbeamten bei dem letzteren eintreten könne. Dagegen nahm man Bremischerseits an, daß durch die Anlage des Weserbahnhofs ein erhebliches Quantum Waaren mehr dem Eisenbahnverkehre zugeführt werden würde, und zwar in solchem Umfange, daß die aufzuwendenden Betriebskosten durch Mehreinnahme an Eisenbahnfracht reichlich aufgewogen werden würden. Endlich ist den beiderseitigen Auffassungen durch einen Vergleich Rechnung getragen, indem eine Verständigung für ein Jahr dahin zu Stande gekommen ist, daß der gemeinschaftlichen Eisenbahncasse für jeden zwischen den beiden Bahnhöfen beförderten Centner Waaren Bremischerseits $1\frac{1}{2}$ Neupfennige vergütet wird, wogegen die Eisenbahnverwaltung den Eisenbahnbetrieb

übernimmt, Bremen jedoch neben Unterhaltung und Bewachung der Bahn von der Düsternstraße an und des Weserbahnhofs das Arbeiterpersonal zur Be- und Entladung der Eisenbahnwaggons stellt. Letzteres kann Bremischerseits mit geringeren Kosten geleistet werden, als durch die Eisenbahnverwaltung, weil bei der Verwendung so vieler Arbeiter bei den Krähnen und Winden ein gut Theil der Beladungsarbeiten zwischendurch, ohne eigentlichen Kostenaufwand wird geschehen können. Die Unterhaltungs- und Bewachungskosten der Bahn werden, da die Bahn schon sich festgelegen hat, nicht von Erheblichkeit sein können, und hält daher die Deputation die Vereinbarung, so lange der Beweis einer erheblichen Zunahme des Verkehrs durch Errichtung des Weserbahnhofs nicht erbracht werden kann, für den Umständen angemessen.

Von den $1\frac{1}{2}$ Neupfennigen, welche pr. Centner an die gemeinschaftliche Eisenbahncasse zu vergüten sind, erhält Bremen seine Hälfte mit $\frac{3}{4}$ Pfennigen zurück, es dürfte daher die Vereinbarung sich empfehlen, daß die Hannover zukommende Hälfte am Ende eines Jahres von der Bremen zukommenden Quote des Eisenbahnertrags einfach abgesetzt werde.

Da es unzulässig ist, daß für die nach und von dem Weserbahnhofe expedirten Frachtgüter eine andere Fracht angesetzt wird als für diejenigen des alten Bahnhofs, so ist man auch Hannoverscherseits damit einnverstanden, daß die Eisenbahnfrachtsätze nach und von beiden Bahnhöfen völlig gleich seien. Da der Bremische Staat aber einen Ersatz für die vorerwähnte Vergütung an Hannover haben muß, wird die Gebühr für Auf- und Absetzen am Weserbahnhof von $\frac{3}{4}$ Groten auf 1 Groten pr. Centner zu erhöhen sein, welches dieser Güterzug sehr wohl tragen kann, indem demselben außer der größeren Bequemlichkeit und Schnelligkeit der Expedition eine Kostenersparung von mindestens $\frac{1}{2}$ Groten pr. Centner gegen jede andere Transportweise nach und von dem alten Bahnhofe verbleibt. Es ist ferner verabredet worden, daß, da die Personalernennungen sowohl für die Eisenbahnexpedition, als für die Zollvereinsniederlage noch einige Zeit erfordern, die Eröffnung des regelmäßigen Betriebes sowohl der Eisenbahn, als der Niederlage mit dem 1. Februar 1860 stattzufinden habe.

Da nach dem Eintreten des regelmäßigen Eisenbahnverkehrs die Zollvereinsniederlage eröffnet und auch der Schoppen für vom Inlande kommende und wasserwärts zu versendende Waaren dem Betriebe übergeben werden wird, ist mit dem bisherigen Personal für den interimistischen Verkehr nicht auszureichen und dürfte das folgende Personal daher in Jahreslohn anzunehmen sein:

1 Buchhalter	℔	300
4 Aufseher à 250 ℔	«	1000
1 Bote und Cassirer	«	250
1 Wäger	«	200
4 Hülfsaufseher à 200 ℔	«	800
40 Arbeiter à 150 ℔	«	6000
	℔	8550

während etwa weiter erforderliche Arbeitskräfte nach Bedarf am besten durch Tagelohn zu erwerben sein dürften. Dagegen werden die Erhebungen für Krahngeld und Lagermiethe, sowie für Benutzung der Zollvereinsniederlage in Einnahme kommen, und zweifelt die Deputation nicht daran, daß bei Fortdauer eines gesicherten Verkehrs das Resultat ein befriedigendes sein werde. Sie wird nicht verfehlen, bei Aufstellung des Budgets auf den Gegenstand zurückzukommen

Schließlich erwähnt noch die Deputation, daß das Local für die Bremische Accise und Beaufsichtigung der Leichterfahrzeuge am Weserbahnhofe vollständig bereit steht, und mithin die Verlegung des Bremischen Zollamts von der Wichelnburg jederzeit stattfinden kann.

Bremen, den 16. December 1859.

Die Eisenbahn-Deputation.

(gez.) **A. Duckwitz.** (gez.) **Wm. Haas.**