Anlage II.
zur Mittheilung des Senats
vom 4. Juni 1858.

Bericht der Eisenbahndeputation,

die Vergrößerung des Schoppens auf dem Weserbahnhofe am Bindwams für mit der Eisenbahn ankommende Güter betreffend.

Es ist der Deputation der Auftrag geworden zu überlegen und darüber zu berichten, ob sich statt des auf dem Weserbahnhofe am Bindwams projectirten Schoppens für mit der Eisenbahn ankommende und weserwärts weiter zu sendende Güter die Errichtung eines bedeutend größeren Schoppens empfehle, welchem ihr ertheilten Auftrage sie sich beehrt durch gegenwärtige Berichterstattung nachzukommen.

Die Deputation hat bei ihrem ersten Anschlage des fraglichen Schoppens vom 13. December 1856 sich auf das Minimum des damals als unerläßlich erachteten Maaßes beschränkt. Man glaubte, daß mit einem versetzbaren eisernen Schoppen von 7200 □-Fuß Flächenraum vorläufig auszureichen sein werde, zumal das Erforderniß sich nicht genau übersehen ließ und es unbenommen blieb, später eine Vergrößerung eintreten zu lassen. Der Schoppen sollte auf dem neu geschütteten Weserdeich stehen und durch Laufbrücken mit den Schiffen verbunden werden. Die Kosten des Schoppens waren zu 12,700 Thaler veranschlagt.

Seitdem haben sich nun die Verhältnisse nicht unerheblich verändert. Durch die Ausdehnung, welche der Dampfschiffsverkehr zwischen Bremen und Nordamerika, sowie zwischen Bremen und England gewonnen hat, macht sich das Bedürfniß schon jetzt mehr und mehr geltend, daß die aus dem Inlande zur Versendung mit diesen Dampfschiffen ankommenden Güter am Weserufer in einem Locale aufgenommen und eine kurze Zeit gelagert werden, bis sie sich soweit ansammeln, daß ein Leichterfahrzeug damit beladen werden könne. Es genügt nicht, daß eine ankommende Parthei Waaren, wie man es sich anfangs dachte, sofort nach ihrer Ausladung aus einem Eisenbahnwagen durch den Schoppen transportirt und in ein Schiff gebracht werde, weil diese Partheien nur in seltenen Fällen so groß sein werden, daß ein Leichterfahrzeug deshalb am Bindwams anlegen könnte, es werden vielmehr die folgenden Eisenbahnzüge, welche für dasselbe Schiff fernere Partheien Güter bringen, abgewartet werden müssen, damit sich so viel Frachtgut sammle, daß es zur Einladung in ein Leichterschiff ausreiche. Darüber werden immer einige Tage hingehen. Wenn aber der fragliche Schoppen in dieser Weise benutzt werden soll, so ist nicht in Abrede zu stellen, daß die ursprünglich projectirte Größe bei weitem nicht ausreichen werde. Erwägt man nun ferner, daß allem Anschein nach die Dampfschifffahrt mit Amerika und England sich mehr und mehr vervollständigen wird, daß ferner für die nach überseeischen Ländern mit Segelschiffen zu versendenden binnenländischen Erzeugnisse ganz gleiche Verhältnisse eintreten und daher auch für diese ein genügender Raum vorhanden sein muß, daß endlich aller Wahrscheinlichkeit nach die beabsichtigte Anlage am Bindwams auch für die Ueberladung des Auswanderergepäcks in erheblichem Maaße in Anspruch genommen werden dürfte, so hat die Deputation nicht in Zweifel darüber sein können, ob eine Vergrößerung der Anlage sich empfehle oder nicht.

Nachdem die Sache auf das Gründlichste erwogen worden, beehrt sich die Deputation ein von dem Baudirector Schröder ausgearbeitetes neues Project vorzulegen und sich wegen der Details desselben auf den beifolgenden Bericht des Baudirectors zu beziehen.

Nach dieser Vorlage würde der Schuppen in seiner ganzen Ausdehnung eine Länge von 360 Fuß und eine Tiefe von 125 Fuß erhalten, er würde einen Flächenraum von

45,000 □Fuß darbieten und bis hart an das Weserufer vortreten. Das Gebäude wird 3 Abtheilungen enthalten, und eine jede derselben von einem Schienenstrange durchzogen sein, so daß Ausladungen an beiden Seiten der Eisenbahnwagen stattfinden können. Es wird daher, wenn für jedes in Ladung liegende Schiff ein Raum designirt worden, mit großer Leichtigkeit das angekommene Frachtgut auf die für dasselbe bestimmten Plätze vertheilt werden können. Ebenso wird die demnächstige Verladung in die Leichterfahrzeuge mit großer Bequemlichkeit thunlich sein, da nicht nur die Krähne am Weserufer für die schwereren Sachen, sondern auch Treppen für solche Gegenstände, die besser getragen werden, projectirt sind. Diese Treppen sind zugleich für den Zugang zu den Schiffen nicht nur für Auswanderer und deren Gepäck, sondern auch für die Beamten, Schiffer u. s. w. unentbehrlich. Der Umstand, daß nach dem Vorschlage der Schoppen auf eine zu ziehende Ufermauer gesetzt werden würde, erhöht freilich die Anlagekosten um ein sehr Bedeutendes, allein es dürfte dieses am Ende sich doch als das Wohlfeilste herausstellen, da, wie sich aus dem Berichte des Baudirectors näher ergiebt, die Kosten für interimistische Anstalten statt einer Mauer auch sehr bedeutend sein würden, ohne auch nur entfernt eine gleiche Bequemlichkeit und Räumlichkeit für das Absetzen der Waaren in die Leichter darzubieten. Es ist dabei noch hervorzuheben, daß, wenn nach dem Vorschlage die Entladung der Eisenbahnwagen unter Dach geschieht, es nicht minder wünschenswerth ist, daß die Güter, die oft sehr werthvoll und leicht einer Beschädigung ausgesetzt sind, auch in möglichstem Schutz gegen die Witterung in die Schiffe gebracht werden, welches nur ausführbar sein wird, wenn der Schoppen sich wirklich bis an das Weserufer erstreckt.

Das Nähere des Vorschlags wird sich, abgesehen von dem schon erwähnten Berichte des Baudirectors aus den beiliegenden 3 Zeichnungen ergeben, 1) dem Situationsplan, 2) der Zeichnung der äußeren Ansicht und 3) dem Grundrisse.

Die Kosten dieser Anlage, wenn sie in ihrem ganzen Umfange zur Ausführung gelangt, hat der Baudirector Schröder wie folgt veranschlagt:

1) für den Schuppenbau im Ganzen	ℳ	49,200
2) für 6 Krähne à 800 ℳ	»	4,800
3) für 3 Drehscheiben à 2000 ℳ	»	6,000
4) für das Bollwerk (Ufermauer)	»	43,000
	ℳ	103,000

Dabei ist jedoch zu erwähnen, daß für diesen Schuppen bereits 12,700 Thaler bewilligt sind, von welchen nahezu 1700 Thaler verausgabt worden, es würden daher, nach Abzug von 11,000 Thalern, nur 92,000 Thaler nachzubewilligen sein, wenn auf die Ausführung des ganzen Planes sofort eingegangen werden sollte.

Wenngleich die Kosten sehr hoch erscheinen, so darf doch nicht außer Acht gelassen werden, daß in der zweckmäßigen Einrichtung dieses Locals ein sehr wirksames Mittel liegt, den Güterzug und wahrscheinlich auch denjenigen der Auswanderer aus dem Inlande an die Stadt Bremen zu fesseln. Und in der That hat Bremen alle Ursache, im Hinblick auf concurrirende Handelsplätze, in welchen die Seeschiffe unmittelbar mit den Eisenbahnen in Berührung treten, seine Einrichtungen zur Verbindung seiner Schifffahrt mit der Eisenbahn innerhalb der Stadt in möglichster Vollkommenheit herzustellen, da die entfernte Lage der Stadt von dem Meere zur Ausgleichung dieses Nachtheils die größesten Anstrengungen erheischt. Soll daher der Gütertransport und der Zug der Auswanderer durch die Stadt erhalten bleiben und gefördert werden, dergestalt, daß der Eisenbahntransport mit dem Wassertransport in Bremen selbst seinen Verbindungspunct bewahrt, so darf ein namhaftes Opfer nicht gescheut werden, und empfiehlt daher die Deputation, welche den vorgelegten Plan in allen seinen Theilen billigt, dessen Genehmigung.

Dagegen mag es zweifelhaft erscheinen, ob die Ausführung des ganzen Planes zur Zeit schon erforderlich sei und ob für dieses Jahr der Ausbau von Zweidrittheilen der Anlage nicht als ausreichend angesehen werden könne. Für diese Zweidrittheile würden nach dem Anschlage des Baudirectors 70,000 Thaler erforderlich sein, wovon indeß die vorerwähnten bereits bewilligten 11,000 Thaler abzusetzen sind, so daß nur die Summe von 59,000 Thaler in Frage stehen würde, deren Bewilligung die Deputation anheim stellt, falls eine solche Beschränkung des Ausbaus zur Zeit vorgezogen werden sollte.

Obgleich ein Ausbau zu Zweidrittheilen der ganzen Anlage keine Schwierigkeit darbietet, so darf doch nicht unerwähnt bleiben, daß wenn später das letzte Drittel zur Aus-

führung kommen sollte, die Verlegungskosten der Wassertreppe, Aenderung der Anschlußmauer des Bollwerks und der Spundwand, sowie die Verlegung der Giebelmauer einen Extra-Kostenaufwand von 3 bis 4000 Thalern erheischen wird, so daß dann der ganze Bau nicht 103,000 Thaler, sondern 106 à 107,000 Thaler kosten wird.

Endlich bemerkt die Deputation noch, daß zwar die Errichtung eines Vordachs an der Eisenbahnseite des Schoppens zur Sprache gekommen ist, für welches ein Aufwand von 1800 Thalern erforderlich sein würde, sie ist jedoch der Ansicht, daß man damit noch warten könne bis sich herausstellen wird, ob dasselbe wirklich nothwendig sei.

Ueber die Einrichtung des Betriebes in den beantragten Schoppen, sowie über die Einnahme, welche für die Benutzung des Schoppens der Staatscasse zufließen werden, behält sich die Deputation vor, demnächst weiter zu berichten.

Bremen, den 1. Juni 1858.

Die Eisenbahndeputation.

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

Unter-Anlage
zur Anlage II. der Mittheilung des Senats
vom 4. Juni 1858.

Bericht

über die vorgeschlagene Vergrößerung des Schuppens für eisenbahnseitig ankommende Güter am Weserbahnhofe.

Nach des Unterzeichneten Berichte vom 24. November 1856 über die Anlage einer Verbindungsbahn zwischen dem Bahnhofe und der Weser war für die auf der Eisenbahn ankommenden Güter ein Schuppen von 240 Fuß Länge und 30 Fuß Breite, also 7200 □ Fuß Bodenfläche projectirt, welcher nach der damals möglichen Beurtheilung als hinreichend groß für den augenblicklichen Verkehr gehalten wurde, wobei jedoch auf die Möglichkeit einer bedeutenden Vergrößerung Bedacht genommen war, welche ohne wesentliche Veränderungen der ganzen Anlage hätte ausgeführt werden können. Es war ebenfalls angenommen, daß ein massives Bollwerk nur so weit hergestellt werden sollte, als für die Erbauung des Hauptschuppens und Niederlagsgebäudes nothwendig war.

Der Schuppen für ankommende Güter sollte dagegen so construirt werden, daß er anfänglich auf dem Deich aufgestellt, bei etwaiger Vergrößerung des Verkehrs aber ohne unverhältnißmäßige Mehrkosten auf das dann nothwendig zu verlängernde Bollwerk aufgesetzt werden könnte.

Dazu wurde eine Construction von Gußeisen, Wellenblech und Schmiedeeisen gewählt, welche ohne Schwierigkeiten hätte auseinandergenommen und ebenso wieder zusammengesetzt werden können, so daß man nur das Fundament abzubrechen und unter Benutzung des vorhandenen Materials zu erneuern brauchte.

Seitdem haben aber die Verhältnisse sich wesentlich geändert, die Ansprüche an die Anlage sich bedeutend gesteigert, so daß jetzt als zur Ausführung des ersten Projectes ge-

schritten werden sollte, der Antrag gestellt worden ist, zu erwägen, ob es nicht räthlich sei, den Schuppen gleich von Anfang an nicht nur in der beim ersten Entwurfe projectirten größten Ausdehnung auszuführen, sondern auch zugleich darauf Bedacht zu nehmen, daß derselbe später noch weiter vergrößert werden könne.

Dafür werden folgende Gründe angegeben:

Wenn nämlich der Schuppen, wie anfänglich beabsichtigt war, bloß als Durchgangslocal für alles mit der Eisenbahn am Weserbahnhofe ankommende Gut in derselben Weise wie der entsprechende Schuppen am großen Bahnhofe dienen sollte, so würden jedenfalls die Dimensionen ausreichend sein. Derselbe könne aber für den Verkehr in weit ausgedehnterem Maße von Nutzen sein, wenn der Betrieb anders eingerichtet werde.

Die Eisenbahnverwaltung führe nämlich die verschiedenartigsten Güter in einem und demselben Zuge heran, liefere dieselben an die Empfänger ab und wolle sofort aller Verantwortlichkeit entschlagen sein. Die Leichterfahrzeuge dagegen laden nur für bestimmte Schiffe, müssen volle Fracht haben, dürfen aber nicht mehrere Tage zum Laden liegen bleiben und so eines Theils selbst größere Unkosten haben, andern Theils den Raum für andere Verladungen wegnehmen.

Um nun die durch diese Verschiedenheit der Ansprüche, welche auf diese Weise an die in Rede stehende Anlage gemacht werden, entstehenden Schwierigkeiten zu beseitigen, müsse dafür gesorgt werden, daß die Güter, welche mit der Eisenbahn ankommen, nach den verschiedenen Bestimmungsorten gesondert in abzutrennenden Räumen mehrere Tage angesammelt werden können, um sie dann auf einmal mit größter Schnelligkeit in die Leichterfahrzeuge überzuladen.

Beim Transport der Auswanderer und des Auswanderergutes trete die Nothwendigkeit dieses Verfahrens sowie die Unvermeidlichkeit eines leichten und schleunigen Ueberladens noch deutlicher hervor; hier ist es außerdem noch nothwendig, daß dem Auswanderer sein Gut bis zum Ueberladen möglichst zugänglich und unter Augen bleibt und daß es mit dem Besitzer zu gleicher Zeit in die Schiffe gebracht werden könne.

Begreiflich ist zu diesem Ansammeln der Güter ein bedeutend größerer Lagerraum erforderlich, als wenn die Güter der Controle wegen bloß durchzupassiren brauchten. Es würde also mit der anfänglich projectirten Größe des Schuppens nicht mehr auszureichen sein. Um aber die dann erforderliche Größe zu bestimmen, würde die Menge der anzusammelnden Güter zu ermitteln sein, was selbstverständlich nicht Sache des Technikers ist. Derselbe würde nur einige Anhaltspunkte dafür in nachstehender Berechnung bieten können.

Auf dem großen Bahnhofe hat der Schuppen für ankommende Güter eine Lagerfläche von 16,590 Quadratfuß. Die Güter, für welche derselbe bestimmt ist, dürfen darin aber nicht länger als 24 Stunden lagern. Nimmt man nun an, daß die mit der Weserbahn nach dem neuen Schuppen zum Wassertransport zu verfahrenden Güter etwa die Hälfte betragen können, was bei dem immer steigenden Verkehr jedenfalls nicht zu hoch gegriffen sein wird, daß diese Güter aber daselbst 4 — 5 Tage und zwar nicht dicht auf einander geschichtet, sondern nach den verschiedenen Bestimmungsorten sortirt und auseinander gehalten lagern sollen, so würde ein Schuppen von gleicher Bodenfläche schon beim jetzigen Stande des Verkehrs nicht mehr genügen. Da aber allem Anscheine nach der Verkehr in immer größeren Verhältnissen im Steigen begriffen ist, so würde auf eine spätere Vergrößerung der Anlage sogleich Rücksicht zu nehmen sein.

Wäre das zu der beregten Anlage desponible Areal ein größeres, regelmäßiger gestaltetes, so würde die Rücksicht auf diese spätere Vergrößerung ebenso wenig Schwierigkeiten verursachen als dieselbe Rücksicht bei der Anlage des in in Ausführung begriffenen Hauptschuppens verursacht hat. Die unregelmäßige, spitzzulaufende Gestalt, die verhältnißmäßig geringe Länge des Platzes, welche noch durch Aufsparung eines Einganges zu einem später vielleicht nothwendig werdenden Hafenbassin vermindert wird, so wie die Richtung und Ausdehnung der Eisenbahngleise, welche letztere bestimmten mathematischen und conventionellen Gesetzen unterworfen sind, von denen ohne empfindlichen Nachtheil nicht abgewichen werden darf, gestatten, wie aus dem beiliegenden Situationsplane zu ersehen ist, nur eine größte Längenausdehnung von 360 Fuß.

Die größte Ausdehnung in der Breite würde bis zur jetzigen Deichkante 75, bis zu einem zu erbauenden massiven Bollwerke aber 125 Fuß nicht überschreiten dürfen.

Innerhalb dieser Grenzen müssen sich daher die neuen Vorschläge halten.

Von den verschiedenen Lösungen der Aufgaben, welche zum Theil blos versucht, zum Theil vollständig bearbeitet worden sind, wollte keine so viele Vortheile in sich vereinigen als das in nachstehender Beschreibung unter Beihülfe der beiliegenden Zeichnungen näher zu erläuternde Project. Es handelt sich hier selbstredend nicht nur darum, die für den augenblicklichen Verkehr bequemste Anlage herzustellen, sondern ebensowohl auch darum, diese Anlage so einzurichten, daß sie früher oder später die nach den Grenzen des Platzes möglichst größte Ausdehnung erlangen könne.

Es war daher nothwendig, das Project gleich in seiner größten Ausdehnung zu bearbeiten, aber auch so einzurichten, daß es ohne wesentliche Unkosten nur theilweise, je nach Bedarf hergestellt werden und erst mit der Zeit vergrößert werden könne.

Zum bessern Verständniß soll ebenfalls zuerst das Project in seiner Vollendung beschrieben werden.

Der neue Schuppen würde die vorher berechnete größtmögliche Ausdehnung von 360 Fuß Länge und 125 Fuß Breite, alles im Lichten gemessen, erhalten, ringsum von massiven Mauern umgeben, mit der Vorderwand auf dem massiven Bollwerk stehen und mit gewelltem Eisenblech gedeckt werden. Die Dächer laufen rechtwinkelig auf den Strom und sind durch Zwischenrennen, welche das Himmelwasser nach beiden Seiten abführen, mit einander verbunden. Dieselben werden durch schmiedeeiserne Balken, welche sich auf gußeiserne Säulen stützen und zugleich die Gossen halten, getragen. Hierdurch entstehen neun Abtheilungen, welche sich wiederum in drei Gruppen theilen, die weiter unten näher beschrieben werden sollen. Die oben genannten Zwischengossen schließen sich vollkommen dicht an das in sich fest vernietete, also eine ununterbrochene Fläche bildende Dach an und schützen die darunter lagernden Güter nicht nur gegen die Witterungseinflüsse, sondern geben ihnen auch einen vollkommen sichern Schutz gegen Feuersgefahr von Außen. Die Säulen stehen nach der einen Seite 40, nach der andern Seite 25 Fuß von einander und sind daher der Benutzung durchaus nicht hinderlich. Bei der großen Breite des Gebäudes würde indessen ein vortheilhafter Betrieb nicht zu erwarten sein, wenn nicht Vorkehrungen getroffen wären, die von den Eisenbahnwagen abzuladenden Güter ohne Schwierigkeit auf die ganze Breite des Schuppens gleichmäßig zu vertheilen. Hierzu sollen die in dem Grundrisse eingezeichneten 3 Quergleise dienen, welche durch 3 Drehscheiben mit dem äußern Schienensystem verbunden sind. Die zu entladenden Wagen werden nicht allein vor die Hinterfronte, sondern auf diesen 3 Gleisen auch in den Schuppen selbst hineingeschoben und können sodann von beiden Seiten mit großer Leichtigkeit und Schnelligkeit entladen werden, da der Boden des Schuppens mit dem Boden der Wagen auf gleicher Höhe liegt und die Güter daher niemals gehoben, sondern nur einfach übergerollt zu werden brauchen.

Die Ueberladung in die Schiffe geschieht durch sechs Krähne, kann aber auch durch die den Eisenbahngleisen entsprechenden 3 Treppen geschehen.

Die ganze Eintheilung des Grundrisses ist so gewählt, daß zu gleicher Zeit 3 Schiffe vorgelegt und beladen werden können. Für jedes Schiff dienen 2 Krähne, welche 4 Ladethüren entsprechen und eine Treppe. Letztere soll indessen ebensowohl zum Befrachten als auch zum Besteigen derselben dienen, was namentlich durchaus nothwendig sein dürfte, wenn der Auswanderertransport hierher verlegt und möglichst bequem und einfach eingerichtet werden soll.

An dem unterhalb liegenden Giebel muß das Bollwerk, damit es später ohne Beeinträchtigung des Verkehrs in den Schuppen verlängert werden könne, noch eine Strecke weiter fundirt und schräg gegen das fertige Bollwerk ansteigend ausgeführt werden. Die dadurch entstehende Rampe soll zur Herstellung einer Wassertreppe benutzt werden, welche bei Verlängerung des Bollwerks verlegt werden kann. Auch diese Treppe wird für den Verkehr an dieser Stelle von großem Nutzen sein.

An jedem Giebel ist eine Anzahl Bureauzimmer projectirt, deren Bestimmung im Einzelnen den späteren Erfahrungen vorbehalten bleiben muß, weil sich dies jetzt noch nicht so genau übersehen läßt. Nur so viel steht fest, daß drei verschiedene Beamte hier arbeiten werden, nämlich die Expeditionsbeamten der Eisenbahnverwaltung, der Lageraufseher und der Auswanderungsbeamte.

Die Einrichtung des Ganzen wird nach dem vorstehend Gesagten leicht zu übersehen sein und es käme nur darauf an zu erläutern, ob und in welcher Weise eine nur theilweise Ausführung sich empfehle.

Es ist leicht einzusehen, daß die Erbauung eines massiven Bollwerkes die Kosten der Anlage um eine sehr bedeutende Summe vergrößert.

Jeder Vorschlag zu einer theilweisen Ausführung mit Hinweglassung des Bollwerkes würde daher von allen andern Vorschlägen den Vorzug der größeren Kostenersparung für die erste Anlage haben und sich so scheinbar am meisten empfehlen. Ob aber die Kostenersparniß in Wirklichkeit so groß ist, als sie auf den ersten Blick erscheint und ob nicht die größere Zweckmäßigkeit es vorziehen läßt, in anderer Weise zu verfahren und lieber gleich von Anfang eine größere Ausgabe zu machen, die auch bei dem oben genannten Vorschlage nicht erspart, sondern nur verschoben werden würde, soll in Nachstehendem näher erörtert werden.

Ohne das Bollwerk, von welchem aus bei jedem Wasserstande die Güter direct übergeladen werden können, würden kostspielige Einrichtungen erforderlich sein, um Güter aus dem Schuppen nach den Schiffen zu transportiren. Wegen des regelmäßig wiederkehrenden Eisganges kann dies bekanntlich nur durch eine oder mehrere auf ihrer ganzen Länge sich freitragenden Ladebrücken bewerkstelligt werden, welche sich auf der Wasserseite entweder auf schwimmende Anlieger stützen, oder auf nach Art der Brückenpfeiler gebauten Anlagegerüsten ruhen. Erstere sind nicht allein in der Anlage (da ein solcher schwimmender Anlieger ohne die Ladebrücke nicht unter 2500 Thaler herzustellen ist), sondern auch in der Unterhaltung äußerst kostspielig Außerdem haben dieselben noch den lästigen Nachtheil, daß sie beim ersten Ansatz zum Zufrieren der Weser abgefahren werden müssen und erst wieder vorgelegt werden können, wenn das Eis aus dem Winterhafen entfernt ist. Die Weser kann später wieder vom Eise befreit sein, oder das Eis geht früher im Flusse als aus dem Winterhafen weg und es wird so viel Zeit gerade dann verloren, wann dieselbe am kostbarsten im ganzen Jahre ist. Um also alle diese Uebelstände zu beseitigen, müßte auf andere Einrichtungen Bedacht genommen werden. Es würde daher die zweite Art, die Ladebrücken zu unterstützen, nämlich vermittelst obengenannter Pfeilergerüste, gewählt werden müssen. Da dieselben dem Eisgange zu widerstehen haben, so müßten sie mit großer Vorsicht construirt und namentlich durch Schutzpfähle nach Art der Eisbrecher gegen das Eis geschützt werden. Diese Einrichtung ist aber nicht viel weniger kostspielig und gewährt nach der Ansicht des Unterzeichneten, wie auch des Herrn Bauinspector Brockmann, der die Construction entworfen hat, dennoch nicht vollständige Sicherheit, so daß immer zu befürchten stehen würde, ein starker Eisgang bei hohem Wasser werde dieselben zerdrücken und mit sich fortreißen. Allerdings kommen dergleichen Eisgänge nicht häufig vor, aber es läßt sich die Möglichkeit nicht in Abrede stellen, daß dies gleich im ersten Jahre stattfinde.

Außer diesen provisorischen Ladevorrichtungen, deren Kosten sich mindestens auf 6 — 7000 Thaler belaufen werden, deren Zerstörung durch Eisgang aber immer zu befürchten stände, ist noch die Schließung der Wasserfronte durch eine provisorische Wand erforderlich, welche, wenn man auf die Feuersicherheit Werth zu legen hat, mit feuerfestem Material, also entweder mit Steinen oder Eisen geschehen muß und daher nicht minder kostspielig ist. Die Verminderung der Kosten würde daher nicht so groß werden, als es auf den ersten Blick scheinen möchte, da die provisorischen Einrichtungen einen Kostenaufwand (je nachdem diese oder jene Construction gewählt wird) von mindestens 8 bis 10,000 Thaler erfordern und diese provisorischen Einrichtungen bei dem späteren Vollbau nicht wieder zur Verwendung kommen könnten und so, wenn auch nicht ihren ganzen Werth, doch gewiß den größten Theil ihres Werths verlieren. Sonach ließ sich eine partielle Ausführung nach dem oben gemachten Vorschlage nicht empfehlen.

Ein Anderes ist es, wenn die Anlage anstatt parallel mit dem Flusse, senkrecht mit demselben getheilt werden soll.

Wie schon im Anfange gesagt, theilt sich der ganze Schuppen in drei Haupttheile, von denen jeder ein Gütergleise, eine Drehscheibe, zwei Krähne und eine Treppe erhält. Nimmt man nun an, daß der Verkehr in dem fraglichen Schuppen nicht so groß sein wird, um den ganzen Schuppen nöthig zu machen, sondern um etwa ein oder zwei Drittheile geringer, so ist keine Schwierigkeit vorhanden den Schuppen nur in einem resp. zwei Drittheilen seiner Frontlänge auszuführen. Der Giebel würde dann nur zu verkleiden sein, (am besten ebenso wie das Dach mit gewelltem Eisenblech) was einen Kostenaufwand von noch nicht 1000 Thaler verursachen würde. Da das Bollwerk jedesmal nur so weit ausgeführt zu werden braucht, als die verlangte Schuppenausdehnung reicht und als zu dem späteren Anschlusse nothwendig ist, so würden sich die Kosten der Anlage bei einer theil-

weisen Ausführung immer genau nach Verhältniß der Längenausdehnung vermindern und für provisorische Ausgaben nur jene verhältnißmäßig geringe Summe aufzuwenden sein.

Der projectirte Schuppen würde nach dem Grundrisse eine Totalfläche von 45,000 □F. bedecken, wovon indeß der Raum, welchen die Queergleise einnehmen, als zum Lagern nicht nutzbar, abzuziehen sein würden. Jede der drei Hauptabtheilungen würde daher 15,000 □F. enthalten.

Da der Schuppen für ankommende Güter am Hauptbahnhofe nur 16,590 □F. enthält, so würde der neue Schuppen in seiner größten Ausdehnung voraussichtlich für lange Zeiten genügen.

Die Kosten betragen nach den übergebenen Specialanschlägen:

1. Für den Schuppenbau im Ganzen	ℳ	49,200
2. Für 6 Krähne à 800 ℳ	»	4,800
3. Für 3 Drehscheiben à 2000 ℳ	»	6,000
4. Für das Bollwerk	»	43,000
Zusammen	ℳ	103,000

Soll der Schuppen nur in zwei Drittheilen seiner Ausdehnung ausgeführt werden, so würden die Kosten sich zur Zeit um 33,000 Thaler vermindern, bei nachheriger Vollendung des Ganzen aber um 4000 Thaler vermehren, so daß die Gesammtkosten alsdann 107,000 Thaler betragen.

Diese Kosten würden sich noch um 1800 Thaler vermehren, wenn auf der Eisenbahnseite ein eisernes Vordach, welches die vor dem Schuppen aufgestellten Wagen gegen Regen und Schnee schützen soll, ausgeführt werden sollte. Dasselbe kann indessen, wenn seine Nothwendigkeit sich später herausstelt, jederzeit ohne Störung und ohne weitere Vermehrung der Kosten hergestellt werden.

Bremen, im Mai 1858.

(gez.) **A. Schröder.**

Anlage III.
zur Mittheilung des Senats
vom 4. Juni 1858.

Bericht

der Deputation für die städtischen Löschanstalten, betreffend Ankauf eines Grundstücks.

Die Deputation für die städtischen Löschanstalten bedarf zur geeigneten Aufbewahrung der unter ihrer Verwaltung stehenden Geräthe und Utensilien, namentlich der Reservelöschgeräthe und des Materials des Feuerschiffs und stehenden Anbringers, eines größeren Locals, welches zugleich geräumig genug und dazu geeignet ist, um größere Arbeiten darin vornehmen zu können und endlich so eingerichtet ist, daß darin bei stärkerem Froste Anbringer und Sprützen, welche beim Gebrauche eingefroren sind, aufgethaut und sofort wieder dienstüchtig gemacht werden können. Da die vorhandenen Sprützenhäuser nur sehr beschränkten Raum darbieten, so entbehrte die Deputation bis dahin sehr eines zu den genannten Zwecken geeigneten, namentlich heizbaren Locales, dessen Mangel bei größeren Bränden im Winter nicht ohne Gefahr für die Sicherheit der Stadt ist.