Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 15. Juli 1859.

1. Nachbewilligung der Eisenbahndeputation.
2. Nachbewilligungsantrag der Deputation für die Häfen und Hafenanstalten.

Ein Bericht der Eisenbahndeputation, welcher einen erheblichen Nachbewilligungsantrag enthält, sowie ein Bericht der Deputation für die Häfen und Hafenanstalten, welcher eine nachträgliche Bewilligung für den Ersatz der Mooringbefestigung des Leuchtschiffs betrifft, sind dem Senate überreicht und von ihm der Finanzdeputation, um sich über dieselben zu äußern, mitgetheilt worden. Indem der Senat die gedachten Berichte nebst dem darüber von der Finanzdeputation erstatteten der Bürgerschaft hieneben zu ihrer Beschlußfassung mittheilt, behält er seine eigene Erklärung sich annoch vor.

3. Einziehung der Zweigrotenstücke.
4. Verlängerung des Osterdeichs.
5. Revision der Verordnung vom 1. Juni 1853, die Messung von Schiffen betreffend.

Unter gleichem Vorbehalte und zu gleichem Zwecke läßt der Senat die ihm in Betreff der vorstehend bezeichneten Gegenstände eingereichten Deputationsberichte hieneben zugehen.

Anlage I.
zur Mittheilung des Senats vom 15. Juli 1859.

Bericht der Eisenbahndeputation,

Nachbewilligung, den Bau des Weserbahnhofs und des Bahnhofs, und Ermächtigung zu provisorischen Einrichtungen den Betrieb betreffend 2c.

Die in diesem Jahre bevorstehende Vollendung der Baulichkeiten am Weserbahnhof gab der Deputation Veranlassung eine Aufstellung der Rechnungsverhältnisse anzuordnen, um zu ermitteln, welche Summe zur Nachbewilligung etwa noch beansprucht werden möchte.

Die Deputation konnte sich nicht verhehlen, daß bei den großartigen Anlagen überall eine Nachbewilligung erforderlich sein würde, allein die Größe der Summe, die in dem beifolgenden ausführlichen Bericht des Baudirectors Schröder auf 34,500 Thaler angegeben wird, hat sie um so unangenehmer überraschen müssen, als die zu leistende

Zahlung in eine Zeit fällt, die mit Recht Anspruch auf jede thunliche Einschränkung in den Staatsausgaben macht. — In der Sache selbst überzeugte man sich bald von der Richtigkeit der gemachten Aufstellung und fand in den Mittheilungen des berichtenden Technikers eine genügende Erklärung für die Ueberschreitung der bewilligten Geldmittel. — Die Deputation muß im Wesentlichen Bezug auf diese Mittheilungen nehmen, die sie einer geneigten aufmerksamen Prüfung empfiehlt, und erlaubt sich nur auf einige Hauptmomente hinzuweisen.

Bei einer Anlage, wie der Weser-Bahnhof mit seinen Baulichkeiten, ist allerdings im Allgemeinen nach einem festen Plane zu verfahren, und sollten im Großen und Ganzen Abänderungen vorgenommen werden, welche diesen Plan verändern, so ist es die Pflicht der mit der Ausführung beauftragten Deputation, zuvor darüber zu berichten, und falls ein größerer Geldaufwand erforderlich sein sollte, dazu die benöthigten Geldmittel nachzusuchen, allein etwas anderes ist es mit der Detail-Ausführung eines so großen Baues, wobei neben der finanziellen Berücksichtigung vor Allem der Hauptzweck festzuhalten ist, Alles passend und gut einzurichten, damit ein Werk hergestellt werde, welches dem Zwecke möglichst vollkommen entspreche. — Diese Detailausführung hat im Laufe der Zeit, und im Interesse der Sache gar mancherlei Veränderung unterliegen müssen, und dieses um so mehr, da der Landbau mit einem Wasserbau vereinigt war und bei Ersterem die Einwirkung der Zoll- und Eisenbahnverwaltung theilweise maßgebend sein mußte. Solche Veränderungen kommen aber nicht auf Einmal, sie bieten sich dar, so wie der Bau fortschreitet; theils sind sie nicht einmal mit erheblichem Geldaufwande verknüpft, theils hofft man in anderer Weise Ersparungen eintreten lassen zu können, welche die Mehrkosten zu ersetzen im Stande sind und wird dadurch abgehalten auf sofortige Nachbewilligung anzutragen. In solcher Art sind diejenigen Kosten entstanden welche der Baudirector in seinem Berichte bei B Bahnhof, Pos. 4. des Niederlagsgebäudes mit ..... ℳ 11,400.— angiebt, und auf welche bei der Veranschlagung nicht gerechnet werden konnte. — Eine andere und wesentliche Ueberschreitung der bewilligten Geldmittel besteht darin, daß:

a. in dem Berichte der Eisenbahndeputation vom 30. December 1854 bei Gelegenheit der vorzunehmenden Bollwerks- und Deicharbeiten erwähnt ist, die Strecke zwischen dem neuen Deiche und dem Stephanithorsbollwerk werde nach und nach durch Sand aus der Weser auszufüllen sein; das ist denn auch zum sehr kleinen Theil geschehen, allein der bei Weitem größere Theil des Sandes hat nach Beendigung der Vorarbeiten sofort anderweitig herbeigeschafft werden müssen. Die dafür nicht veranschlagten und nicht bewilligten Extra-Kosten betragen ..... ℳ 5,320.60

b. daß in Folge des im Jahre 1855 von Senat und Bürgerschaft gefaßten Beschlusses, die Eisenbahndeputation möge sich, soweit die Anlage des Schienenwegs durch die Wallanlagen gehe, mit der Deputation für die Spaziergänge verständigen, dem Unternehmen eine Ausgabe von ..... « 2,166.48 erwachsen ist, die nicht berechnet und nicht bewilligt war.

c. Daß bei Berechnung der Kosten des sogenannten B Schoppens am Weserbahnhof für eisenbahnseitig ankommende Güter ein Irrthum obgewaltet hat, indem angenommen wurde, daß die im Bericht der Eisenbahndeputation vom 4. Juni 1858 mit « 4,000.— angegebenen vermehrten Kosten bei theilweiser Ausführung des Projects erst nach gänzlicher Vollendung zur Tracht kommen würden, während diese Summe schon jetzt dadurch verwandt worden ist, daß die Mauer weiter wie der Schoppen hat geführt werden müssen, um bei etwaniger demnächstiger Erweiterung dem jetzigen Gebäude nicht schädlich werden zu können.

d. Die temporaire Bewachung der Bahn, welche aus dem Baufond bezahlt worden ist, hat bis dahin ca. ..... « 1,000.— gekostet.

Rechnet man nun die Vertheuerung des Materials und des Arbeitslohns, wie die durchgängig zu niedrig gehaltenen Anschläge der Eisenbahn-Techniker für Anschaffung der Gleise ꝛc. hinzu, so wird es nach diesen vorzugsweise dem Berichte unseres Technikers entlehnten Thatsachen einleuchten, daß bei einem so großartigen, vorher niemals genau zu berechnenden Bauwerke die Ueberschreitung der veranschlagten Summe nicht eben ungebührlich genannt werden kann, auch glaubt die Deputation nicht, daß für dasjenige was geleistet worden, im Allgemeinen zu theuer gebaut worden ist, wenigstens bedurfte es erst entscheidender Nachweisungen, um die Feuer-Versicherungsgesellschaften welche das Niederlage-Gebäude versichert haben, zu dem Tarat von 105,000 Thlrn. ohne Keller zu veranlassen, da sie den Werth des Gebäudes ungleich höher veranschlagt hatten.

Wie dem aber auch sei, so ist die Deputation der Ansicht, daß die Anlage in baulicher Beziehung durchaus gelungen genannt werden kann, wenigstens soweit sie dieses bis jetzt zu beurtheilen vermag, und hofft zuversichtlich, daß bei wiedererwachendem Verkehrsleben diese Anlage in mehr als einer Hinsicht von erheblichem directen und indirecten Nutzen für Handel und Schifffahrt, somit für unseren Staat sein wird. Behufs Eröffnung der Niederlage und der übrigen Baulichkeiten am Weserbahnhof muß sie sich weitere Vorlagen über die zu treffenden Einrichtungen für jetzt vorbehalten, da in Betreff der Uebernahme des Eisenbahn-Betriebes noch Verhandlungen mit der Königlich Hannoverschen Generaldirection der Eisenbahnen obschweben, die indessen denklich binnen Kurzem ihrer Erledigung zugeführt werden dürften; da aber diese Erledigung in eine Zeit fallen könnte, wo die Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft in der Regel eine Unterbrechung erleiden, die Eröffnung der Niederlage dann aber vertragsmäßig nicht aufgehalten werden darf, und es hinsichtlich der Benutzung der dem Bremischen Staate für jetzt frei verbleibenden Boden- und Keller-Räumlichkeiten, wofür sich bei dem Mangel an Lagerraum viel Nachfrage zeigt, der Staats-Casse nur ersprießlich, wie dem Publikum erwünscht sein wird, wenn die Anlage dem Verkehr so bald als thunlich übergeben wird, so erlaubt sich die Deputation als nothwendige Vorbedingung den Antrag zu stellen, daß für einen als Staats-Beamten anzustellenden Verwalter der Niederlage und sämmtlicher Krahn-Anstalten am Weserbahnhof ein Jahresgehalt von 800 Thaler bei freier Wohnung schon jetzt bewilligt werde.

Dem Verwalter, welcher nach Ansicht der Deputation und in der Voraussetzung, daß der Eisenbahndienst von der Königlich Hannoverschen Eisenbahnverwaltung übernommen werden wird, der einzige Bremische Staatsbeamte bei dieser Verkehrsanlage sein dürfte, würde das ganze dabei mitwirkende Personal, so weit es die Bremische Verwaltung betrifft, untergeben sein, und ihm die Verantwortlichkeit für den zweckmäßigen Geschäftsgang obliegen, insbesondere würde er die Buchführung, das Rechnungswesen, die Eincassirung der Niederlagsgebühren, des Krahngeldes, der Miethen u. s. w. zu überwachen haben. — Es wird daher für diesen Posten ein sehr tüchtiger und gewandter Mann erforderlich sein, der auch, wenn irgend möglich, mit dem Zollwesen des Zollvereins bekannt sein müßte, weil von der zweckmäßigen und sachkundigen Leitung der Niederlageverwaltung die Benutzung dieser Anstalt theilweise bedingt sein dürfte.

Die Deputation muß aber ferner die Ermächtigung nachsuchen, provisorisch die weiter erforderliche innere Einrichtung des Betriebs treffen zu dürfen, und sich zu dem Ende einen Credit von 4000 Thaler für dieses Jahr, zur Auszahlung von Löhnen und Gehalten, sowie für Anschaffung einiger Mobilien und Utensilien in den Büreaux der Verwaltung erbitten, wogegen die vertragsmäßig zu erhebenden Niederlagegebühren, sowie die Miethen und das Krahngeld der Generalcasse als Einnahme zufließen würden. — Die Deputation würde sodann noch im Laufe des Jahrs und vor Einbringung des Budgets, wo sich nach erlangter Erfahrung das Erforderliche und Zweckmäßige ohnehin weit besser als jetzt herausstellen wird, mit weiterem Bericht und mit Vorschlägen für die definitive Handhabe aufwarten.

Was nun mit Rücksicht auf die Rechnungsverhältnisse des Weserbahnhofs gesagt worden ist, hat zum Theil auch seine Geltung für die Bauten am großen Bahnhof, wofür die Deputation nach dem Berichte des Baudirectors gleichfalls genöthigt ist, die Summe von 16,800 Thaler in Anspruch zu nehmen, und wobei sie sich wiederum auf die erläuternden Mittheilungen dieses Technikers im Allgemeinen zu beziehen erlaubt. — Sie macht nun darauf aufmerksam, daß darunter die Summe von 8531 Thlr. 18 Gr. begriffen ist, welche für die von der Weserbahn dem Bahnhofe gelieferten Schienen

derselben zurückzuzahlen ist; — ein Umstand, der anscheinend dem Techniker unbekannt geblieben zu sein scheint, und dürfte es im Uebrigen nicht auffallend erscheinen, daß bei den fortgesetzten Bauten am Bahnhof, welche bis dahin noch keinen Schlußstein gefunden hatten, sich nach und nach ein Rückstand von 8268 Thaler 54 Grote ergeben konnte. — Daß aber überall nicht früher und namentlich nicht bei Gelegenheit des eingereichten Budgets die Rechnungsaufstellung sorgfältiger vorgenommen ist, bedauert die Deputation ungemein, und muß wegen Unterlassung der Anordnung einer solchen Aufstellung um Nachsicht bitten; — zur Entschuldigung des leitenden Bautechnikers, der aber allein im Stande ist, über die eingegangenen und noch unerledigt gebliebenen Verpflichtungen ein genügendes Urtheil zu fällen, mag dessen eigner Bericht dienen, dem die Deputation noch beifügt, daß der Baudirector in der Hoffnung die erforderliche Nachbewilligung werde für dieses Jahr eben von keiner großen Bedeutung sein und in der an und für sich ganz begründeten Ansicht, die endliche Regulirung lasse sich am sichersten und leichtesten nach gänzlicher Vollendung des Werks bewerkstelligen, von der allerdings schwierigen und zeitraubenden Arbeit zu einer Zeit abgestanden ist, wo er durch mancherlei Berufsgeschäfte anderweitig und vielleicht überhäuft in Anspruch genommen wurde.

Die Deputation hofft, daß diese Erläuterungen genügen werden, um die Ueberschreitung der bewilligten Geldmittel rechtfertigend entschuldigen zu lassen, und erlaubt sich ferner noch den Antrag, ihr die Summe von 835 Thaler zu bewilligen um eine mit rauhen Steinen gepflasterte Fahrbahn nach dem Stephanithor führen zu können.

Es war früher beabsichtigt, den Fahrweg, welcher durch das Niederlagegebäude führt, zurück nach der Großenstraße zu bringen, da sich aber herausstellt, daß in solchem Falle die Frachtwagen gerade den befahrensten Theil der Gleise überschreiten, und dadurch Stockungen im Verkehr hervorbringen würden, ja selbst Gefahr veranlassen könnten, so hält die Deputation es zweckmäßiger, wenn der Weg bei dem vormals Köcheln'schen Hause vorbei über den jetzt ungepflasterten Weg zurück nach dem Stephanithor geleitet wird, wo die Schienen nur an einer fast ganz rechtwinkligen Stelle des Bahnhofs, und zwar da, wo der eigentliche Verkehr schon geringer ist, gekreuzt werden. — Die Pflasterarbeit ist, soweit der zum Weserbahnhof gehörige Grund reicht, schon gemacht, der Rest würde dann von der Bepflasterungsdeputation auszuführen sein, wofür der Conducteur Poppe die Summe von 835 Thaler veranschlagt hat.

Nach dem Gesagten ersucht die Deputation um Nachbewilligung:

Auf außerordentliche Verwendung

von:

1. 34,500 ℳ für die Anlage des Bahnhofs (Verbindungsbahn nach der Weser).
2. 16,800 » für desgleichen (den Bahnhof) von denen etwa 7—8000 Thaler Cautionsgelder erst im nächsten Jahre fällig werden, und um Bewilligung von
3. 835 » für Anlage der Fahrstraße vom Weserbahnhof nach dem Stephanithore; Anlage des Bahnhofs (Verbindungsbahn nach der Weser),

ferner:

4. um Ermächtigung für die Deputation zur provisorischen Einrichtung des Betriebes auf dem Weserbahnhof, sowie um geneigte Dotation der Stelle eines Niederlageverwalters als Staatsbeamten mit einem jährlichen Gehalt von 800 Thaler bei freier Wohnung, und

Laufende Ausgaben

5. um Bewilligung von 4000 Thaler für Gehalte, Löhne ꝛc. auf den Fond für Unterhaltung der Niederlage und der Krahnanstalten am Weserbahnhof.

Bremen, den 6. Juli 1859.

Die Eisenbahndeputation:

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

Unter-Anlage I
zur Anlage I der Mittheilung des Senats vom 15. Juli 1859.

Bericht

über die Kosten, welche die Herstellung der Verbindungsbahn zwischen Bahnhof und Weser von der Torfstraße ab, verursacht hat.

Wenn es überhaupt eine mißliche Sache ist, die wirklichen Kosten irgend eines Baues während des Baues selbst mit größerer Genauigkeit als vermittelst eines gewöhnlichen Kostenanschlages festzustellen, so wird dies in noch viel höherem Grade bei einem Compler von Bauten der Fall sein, welcher aus so verschiedenartigen Bestandtheilen bestehend, eine Menge neuer Einrichtungen enthält wie die in der Ueberschrift genannte Bahn mit allen ihren Baulichkeiten.

Von der Zeit, in welcher der erste Vorschlag zur Verbindungsbahn nach der Weser gemacht worden, bis zu dem jetzigen Augenblicke, wo er seiner Vollendung nahe ist, stiegen mit der Ueberzeugung von der größeren Wichtigkeit, ja von der unabweislichen Nothwendigkeit der Anlage auch in gleichem Verhältnisse die Anforderungen an dieselbe und somit auch die Dimensionen ihrer einzelnen Theile. Selbst als der Schlußstein des Projectes, die Entwürfe zu den Betriebsgebäuden schon fertig und der Bau bereits in allen Theilen begonnen war, machte sich bald die Ansicht geltend, daß die angenommenen Dimensionen, trotzdem man vorher glaubte, weit genug gegriffen zu haben, noch zu klein seien. Das nächste Resultat war, daß der nach dem anfänglichen Entwurfe bereits begonnene Bau des zweiten Schoppens für eisenbahnseitig ankommende Güter sistirt und dafür ein in seinen Dimensionen den ersten Entwurf weit übersteigendes Project ausgearbeitet und zur Ausführung gebracht wurde. Es liegt auf der Hand, daß diese Fortbildung wie im Großen, Ganzen, so auch im Einzelnen sich geltend machen würde und zwar namentlich, weil ein Theil der Einrichtungen von der Zustimmung fremder Behörden, der Zollvereinscommission abhängig war.

Daß bei einem so verwickelten, aus so mannigfaltigen Theilen bestehenden Bau, der während der Ausführung noch manchen ungünstigen Zufällen unterworfen sein mußte, eine genaue Innehaltung der Anschlagsätze kaum möglich sein würde, wenn man nicht vom Anfange an zur Zeit ungegründete Mehrforderungen machen wollte, ließ sich voraussehen, die Größe der Ueberschreitungen aber, wie schon Eingangs gesagt ist, nicht vor der nahen Vollendung berechnen. Ehe nun auf deren Einzelnheiten weiter eingegangen werden soll, möge es gestattet sein, die Hauptgründe davon im Allgemeinen zu erörtern.

Die meisten der Projecte und Anschläge waren im Jahre 1855 ausgearbeitet worden. Seit dieser Zeit steigerten sich sowohl Arbeits- als Materialienpreise in einem nicht vorher zu vermuthenden Grade, theilweise um mehr als 15 Procent. (Während damals der Tagelohn 30 Grote betrug, stieg derselbe später auf 33 und zuletzt auf 36 Grote und mehr; die Mauersteine, welche damals $11\frac{1}{2}$ Thlr. kosteten, stiegen auf die Höhe von 13 und 14, ja in einzelnen Fällen bis 16 Thlr., die übrigen Materialien ꝛc. in nahezu gleicher Weise.

Wenn nun auch die Projecte erst im Herbste des Jahres 1856 angenommen wurden, so glaubte doch Niemand, daß die Steigerung in demselben Grade wachsen werde, vielmehr Jedermann hielt dieselbe nur für eine momentane, welche schon im nächsten Jahre wieder nachlassen würde. Das war auch der Grund, warum man hier nicht, wie in andern Staaten geschehen ist, einen Zuschlag zu den Anschlägen in verhältnißmäßiger Höhe beantragte.

Die Constructionen der eigentlichen Schienengleise sind einer steten Veränderung resp. Verbesserung unterworfen und es war unvermeidlich, daß man bei den Bremischerseits ausgeführten Anlagen den Vorschriften der Hannoverschen Eisenbahnbehörde wie des Norddeutschen Eisenbahnverbandes folgen mußte. Nägel, Stoßverbindungen, Weichen, Herzstücke u. dgl., eigentlich jeder einzelne Theil der eigentlichen Bahn hat jetzt andere Gestalten, andere Dimensionen erhalten. Während früher 6-zöllige Nägel genügten, werden jetzt 7-zöllige verlangt, während früher bloß an den Stößen Unterlagsplatten verlangt wurden, sind jetzt bei Kurven, welche bei in Rede stehender Bahn die bei weitem größte Länge einnehmen, auf jeder Schwelle dergleichen vorgeschrieben; die früher 18-füßige Schiene wog durchschnittlich 342, die jetzt vorgeschriebene wiegt 386 Pfund, eine Weiche früherer Construction war für 125 Thlr., eine Weiche neuerer Construction nur für 250 Thlr., also das Doppelte herzustellen; ebenso wurden die Vorschriften in Bezug auf die Radien der Kurvenhalbmesser schwieriger, namentlich im Hinblick auf die eigenthümliche Gestaltung der Bahn und vorzugsweise des Bahnhofes. Dazu kommt noch, daß die Projicirung der Gleise durch lokale Hindernisse wie den Erling'schen Mühlenberg u. dergl. in Einzelnheiten geändert werden mußte, daß erst, als mit dem Legen der Schienen selbst begonnen wurde, sich viele der Schwierigkeiten zeigten, welche nur mit Mühe überwunden werden konnten.

Die Ausführung des Bollwerkes am Zuchthause, bevor das Project zu dem darauf zu erbauenden Niederlagsgebäude in allen seinen Einzelnheiten feststand, verursachte mancherlei Schwierigkeiten und Mehrkosten. Die Berechnung der Erdarbeiten traf namentlich, was die Verwendung des in dem sogenannten Stephaniberge enthaltenen Erdquantums anging, nicht zu, indem ein Theil davon zur Ausfüllung des bei vorhergehendem Hochwasser weggespülten Vorlandes verwendet, ein anderer Theil zur Ausfüllung des Stadtgrabens und zur Ersetzung des in demselben weggedrängten Schlammes verwendet werden mußte. Der Ersatz des hierdurch ausfallenden Erdquantums durch Sand von Hemelingen verursachte doppelte Kosten.

Es sollen nun die einzelnen Positionen des Anschlages der Reihe nach hier einer nähern Erörterung unterworfen werden, um daraus deren Mehrkosten zu motiviren, jedoch war es nothwendig, beim Bau eine etwas andere Eintheilung als im Anschlage eintreten zu lassen, weil die Arbeiten und Ausgaben in anderer Weise nicht klar genug geschieden werden konnten.

Die Arbeiten sind folgendermaßen getheilt,

A. Die eigentlichen Bahnarbeiten,

und zwar

Posit. 1. Erdarbeiten auf der Bahn und dem Bahnhofe,
« 2. Oberbau, ebenfalls auf Bahn und Bahnhof,
« 3. Nebenarbeiten auf der Bahn, als: Wärterhäuser, Telegraphen, Straßenübergänge, Canäle und dergl.

B. Der Bahnhof.

Posit. 4. Das Niederlagsgebäude,
« 5. der Schoppen für ankommende Güter (B. Schoppen),
« 6. die Krähne,
« 7. die Wasserbauarbeiten am B. Schoppen,
« 8. Allgemeines, als: Drehscheiben, Gasleitung, Canäle, Pflaster, Einfriedigungen, Privêt, Bauleitung u. s. w.

Die Rechnungen sind nach obigen Abtheilungen getrennt geführt und sollen nun auch die Kostenbeträge bezüglich ihrer Uebersteigungen hiernach betrachtet werden, wobei indessen bemerkt werden muß, daß eine buchstäblich genaue Nachweisung erst nach gänzlicher Vollendung des Baues gegeben werden kann.

A. Die eigentlichen Bahnarbeiten.

Posit. 1. Erdarbeiten.

Die Erdanfuhr pr. Eisenbahn stellte sich mit allen Nebenunkosten als Auf- und Abladung, Einrichtung der provisorischen Gleise hier und in Hemelingen, höher als ver-

anschlagt war, nämlich statt auf 9 Thaler pr. 1000 Cubikfuß auf ungefähr 11 Thlr. Ein genauer Kostenbetrag läßt sich für jeden einzelnen Fall nicht nachweisen, weil der nähere oder fernere Transport von der Gewinnungsstelle nach den Eisenbahnwagen, ebenso von denselben nach der Lagerstelle, so wie die größere oder geringere Höhe des Terrains, die Kosten der Verschiebung der provisorischen Gleise sich nicht nach den einzelnen Arbeiten trennen ließen. Diese Mehrkosten erreichen schon, wenn man nur das im Anschlage vermittelst des Eisenbahntransports zu beschaffende, berechnete Erdquantum berücksichtigt, laut Anlage I. Nr. 1, eine Höhe von ..... ℳ 2576:—

Dadurch, daß, wie schon erwähnt, der größte Theil des aus dem Stephaniberge zu gewinnenden Erdreiches nicht zur Aufhöhung der Bahn verwendet werden konnte, wurde es nöthig den Ausfall durch Beschaffung von Sand mittelst Eisenbahntransports zu decken.

In dem vom Unterzeichneten vorgelegten Anschlage war angenommen, daß der Deich von dem Bollwerk ab, bis Wenke's Platz mit der Aufhöhung des dahinter liegenden Areals von Seiten des Wasserbaues ausgeführt werden solle. Aber hier war diese Arbeit ebenfalls nicht mit veranschlagt, weil laut Bericht vom 30. December 1854 eine allmälige Aufhöhung durch aus der Weser gebaggerten Sand in Aussicht genommen war. Dieselbe kostet aber bei 766,200 Cubikfuß à ½ ℳ ..... » 5320:60
(vide Anlage I. Nr. 2.)

Um für die Gleiskurve, welche um den Mühlenberg herumführt, einen größern Halbmesser zu erhalten, was nach der Abgrabung als möglich erkannt und daher ausgeführt werden mußte, ferner um dem Wege hinter der Mühle herum zwischen Bahnhof und Stadtgraben eine angemessene Breite zu geben, war es nothwendig den Stadtgraben 70 Fuß weiter zuzuwerfen. — Hierfür ist laut Anlage I. Nr. 3 ein Quantum von 189,000 Cubikfuß Erde erforderlich gewesen und hat gekostet ..... » 1750:—

Nach Beschluß von Senat und Bürgerschaft sollten die Wallanlagen möglichst geschont und besonders die nächste Umgebung den Anordnungen der Walldeputation gemäß angelegt werden. Die Ausgaben dafür, namentlich die Abgrabung des Platzes von der Großenstraße bis Stephanithor, die Aufhöhung des Weges zwischen der Eisenbahn und dem Stadtgraben, vom Stephanithor bis zur Nordstraße, die Erdarbeiten zu dem Wege hinter der Mühle, welche selbstredend sämmtlich in dem früher gefertigten Anschlage nicht aufgenommen sein konnten, kosten laut Anlage I. Nr. 4 ..... » 2166:48

ℳ 11813:36

Position 2. Der Oberbau.

Auf Antrag der Eisenbahndeputation wurde beschlossen, die zu den Bauten am Bahnhofe wie zur Weserbahn erforderlichen Eisenbahnschienen vor Beginn der eigentlichen Arbeit anzukaufen und dieselben demnächst, je nach Verwendnng für den betroffenen Fond zu berechnen. Durch ein Versehen sind aber mehr Schienen, als für den Bau gebraucht worden sind, auf den Fond für die Weserbahn und um so viel weniger wiederum auf den Fond für Anlage des Bahnhofs gebucht worden; es ist daher die Differenz vom Bahnhofsfond dem Fond für die Weserbahn zurück zu erstatten.

Es sind nun berechnet 37,458 Fuß Eisenbahnschienen, welche mit allen Nebenunkosten 22,988 Thaler 71 Grote kosten; davon sind für die Weserbahn und den Weserbahnhof verwendet ..... 23,808 lfde. Fuß,
für den Bahnhof ..... 13,650 « «
Zusammen ..... 37,458 lfde. Fuß Schienen,

welche incl. Verhauen, da nach obiger Angabe der Fuß 44_{188} Grote mit Transport und Nebenausgaben rund 45 Grote kostet, den Bahnhof mit 8531 Thaler 18 Grote belasten, welche Summe dem Fond der Weserbahn zurück erstattet werden muß.

Das vorerwähnte dritte Gleis auf der Strecke vom Bahnhofe nach der Düsternstraße war 1260 Fuß lang, erforderte also 2520 Fuß Schienen incl. Transport zur

Stelle, Abhauen, Richten u. s. w. à 48 Grote pr. Fuß gerechnet, giebt ℳ 1,680:—
Mehrkosten; ferner für Legen der Schienen, Schwellen, Nägel und anderes Oberbaumaterial per Fuß Gleise 1 ℳ 18 ℊ gerechnet giebt . . . . . « 1575:—
Ferner sind durch die Vergrößeruug des B. Schoppens fernere 480 Fuß Gleis mehr erforderlich, à $2^1/_2$ ℳ gerechnet giebt . . . . . « 1200:—

Zu jenem dritten Gleise waren 2, zu dem Weserbahnhofe 13 Weichen erforderlich; da nur 6 Weichen veranschlagt waren, so sind 9 Weichen mehr geliefert, welche indessen nicht wie veranschlagt war 125 ℳ sondern 250 ℳ per Stück gekostet haben, macht . . . . . « 2250:—

Zu den veranschlagten Kosten der 6 Weichen à 125 ℳ sind noch außerdem 125 ℳ per Stück hinzu zu rechnen, also . . . . . « 750:—

was im Ganzen eine Summe von . . . . . ℳ 7455:—
ausmacht, welche mehr verausgabt als veranschlagt sind.

Position 3. Nebenarbeiten.

Durch Verbreiterung des Weserbahnhofs nach dem Stadtgraben zu um 70 Fuß wurde eine gleiche Verlängerung des Canales vom Stadtgraben nach der Weser erforderlich; zu 3 ℳ per Fuß gerechnet giebt . . . . . ℳ 210:—

Der Durchlaß am Stephanithore wurde ebenfalls größer und kostete nach einer Verdingung an den Mindestfordernden mehr . . . . . « 350:—

ℳ 560:—

Die Kosten der Arbeiten zur Regulirung der Straßen an den Uebergängen über die Eisenbahn, für Erhöhung der Privatgärten, Einfriedigungen und dergleichen kosteten alle mehr, als dafür angenommen war; dieselben vorher genau zu veranschlagen war nicht möglich. Rechnet man hierzu noch den im Allgemeinen gestiegenen Arbeitslohn und manche andere Zufälligkeiten, so wird man eine bedeutende Ueberstei gung unvermeidlich finden.

Der ganze Bahnbau war veranschlagt (nach Abzug der Drehscheibe à 1800 und der Brunnen à 470 ℳ welche als zum Bahnhof gehörig zu Posit. 8 gerechnet sind) zu . . . . . ℳ 67730:—

Hiezu kommen wiederum für Verstärkung des Oberbaus 1859 beantragt . . . . . « 1720:—

beträgt die genehmigte Summe . . . . . ℳ 69450:—

Nach vorstehenden Nachweisungen kommen an Mehrkosten hinzu:

für Erdarbeiten	ℳ 11813 = 36	
für den Oberbau	« 7455 = —	
für Nebenarbeiten	« 560 = —	
		« 19828:36
	In Summa	ℳ 89278:36

Nach Anlagen betragen die wirklich aufgewandten und die zur Vollendung noch erforderlichen Ausgaben zusammen:

1) für Erdarbeiten	ℳ 29256 = 46	
2) für den Oberbau nach Abzug jener 8531 Thlr. 18 Grote für Schienen	« 32919 = 64	
3) für Nebenarbeiten	« 17639 = 29	
In Summa . . .	ℳ 89815:67	

Eine Differenz, welche in dem Eingangs des Berichts Gesagten seine Erklärung findet.

B. Der Bahnhof.

Position 4. Das Niederlagsgebäude.

Außer der schon oben angeführten Steigerung sämmtlicher Baupreise sind noch nachstehende Umstände zu bemerken.

Das Gebäude steht an der Weserseite auf dem als unbedingt fest anzunehmenden Bollwerke. Sollte nun der übrige und bei Weitem größte Theil des Gebäudes nicht ebenfalls auf einem Pfahlrost gebaut werden, was natürlicherweise enorme Kosten verursacht haben würde, da nicht allein der Pfahlrost auszuführen war, sondern das Mauerwerk durchaus um 12 Fuß tiefer angelegt werden mußte, so war es nothwendig, daß bei der Fundirung dieses Gebäudetheiles mit der größten Vorsicht verfahren werden

mußte. Die Windeerker, welche unmittelbar mit dem Bollwerke zusammenhingen, sollten nach der ersten Annahme nur zum Theil pilotirt werden; bei der Ausführung stellte sich heraus, daß der feste Baugrund (zum Theil beim letzten Hochwasser ausgewaschen) viel tiefer lag, als man durch Versuche ermittelt hatte und es mußten zur Sicherung des Gebäudes diese Windeerker in ihrer ganzen Ausdehnung pilotirt werden. Dadurch wurde eine Mehrausgabe von ..... ℔ 2,500:— veranlaßt.

Das übrige Mauerwerk wurde indessen auf aufgeschüttetem und geschlemmtem Sand fundirt, das Mauerwerk der Windeerker jedoch mit dem übrigen nicht im Verband aufgeführt, sondern blos in einer Nuth in dasselbe eingefugt. Weil man vorauszusehen glaubte, daß das auf Sand gestellte Mauerwerk sich etwas setzen würde, so wurden die correspondirenden Fenster- und Gurtbögen $^3/_4$ Zoll höher angelegt als in den Windethürmen; aber obgleich das Wasser schon so hoch gestanden hat, daß dasselbe die Fundamentsohle beträchtlich überstieg, also die darunter liegenden, tragenden Schichten vollständig durchdrungen hatte, so hat sich das Gebäude doch um gar nichts, auch nicht um jene $^3/_4$ Zoll gesetzt, was gewiß als ein Beweis sorgfältiger Ausführung angesehen werden kann. Daß aber diese sorgfältige Vorbereitung des Grundes nicht ohne Kosten ausgeführt werkonnte, ist einleuchtend, wenn sich auch diese Mehrkosten nicht nach Thalern und Groten herausziehen lassen.

In dem Anschlage war ein in gewöhnlicher Weise ausgeführter Keller angenommen. Obgleich der Unterzeichnete der Ansicht war, daß durch Drainirung der Fundamente alles Sickerwasser nach dem Stadtgraben geleitet werden würde, beschloß doch die Deputation vorsichtigerweise, daß der Keller wasserdicht ausgeführt werden sollte. Dazu war nicht nur erforderlich, daß sämmtliches Mauerwerk in reinem Cement gemauert wurde, sondern auch die Sohle der Keller mußte mit umgekehrten in Cement gemauerten Gewölben gegen den Andrang des Wassers von unten geschützt werden. Außerdem mußte dieser Fußboden, weil er voraussichtlich stets mit schweren Fässern und Gütern belastet werden würde, wiederum gegen eine Verletzung von Oben durch das Bewegen und Aufpacken derselben gesichert sein und ist dies dadurch geschehen, daß der Gewölbebusen in beträchtlicher Dicke mit Beton gefüllt und dann erst überpflastert worden ist. Hierdurch wurden aber die Kosten um mehr als ..... « 5,000:— vermehrt.

In dem Deputationsberichte waren für Mehrausgaben, welche in Folge der Anforderungen der Zollvereinscommission erforderlich sein dürften 5000 Thaler angesetzt, welche auch ziemlich verwendet worden sind.

Außer der Vermehrung der Bureauzimmer um mehr als das Doppelte, außer den verlangten verschiedenen Zwischenabtheilungen wurden unter anderem für alle Fenster in den Niederlagsräumen Drathgitter, für alle Thüren doppelte Verschlußeinrichtungen, die große Gallerie und die Treppe in der Durchfahrt, Treppenumkleidungen und dergl. mehr gefordert.

Die Pfeiler im Keller, welche je eine Last von ungefähr 2700 Centner zu tragen haben, waren von Sandstein projectirt. Bei der Ausführung nahm man indeß Anstand den schwächeren Sandstein zu verwenden und zog vor, dafür Granitpfeiler zu nehmen, diese kosten aber ..... « 400:— mehr. Ebenso waren über der Durchfahrt, da, wo sich die Niederlagsbüreaus befinden, anstatt der an den andern Bindern verwendeten Eisenblechträger einfache, wenn auch sehr stark construirte hölzerne Hängewerke angenommen. Bei der Ausführung machte sich jedoch das gerechte Bedenken geltend, daß bei einer und derselben Benutzung und Belastung in ein und demselben Gebäude verschiedene Constructionen immer von großem Schaden sind, namentlich bei einer so außergewöhnlichen Belastung wie hier von dem Gebäude verlangt wurde. Es blieb also Nichts übrig, als anstatt dieser Hängewerke ebenfalls Blechträger zu nehmen, was allerdings eine Mehrausgabe von ca. ..... « 3,500:— verursachte, aber zur Solidität des Gebäudes wesentlich beiträgt. ℔ 11,400:—

Der Anschlag für das Niederlagsgebäude betrug ..... ℔ 81000:—
Hierzu für zollseitig verlangte Veränderungen genehmigt ..... « 5000:—
für Gasbeleuchtung desgl. ..... « 1500:—
obige Mehrkosten ..... « 11400:—
Zusammen ℔ 98900:—

Rechnet man hierzu die schon mehrmals erwähnte Steigerung der Baupreise um 10 bis 12 Procent, dann jene Mehrkosten, welche durch sorgfältige Fundirung und dergl. entstanden sind, so wird der wirkliche Kostenbetrag von 110,000 Thaler seine Erklärung finden.

Position 5. Der B. Schoppen für eisenbahnseitig ankommende Güter.

Zu dem vorgenannten Zwecke war zuerst ein kleineres Gebäude projectirt und zu 12700 Thaler veranschlagt. Bekanntlich wurde im Jahre 1858 eine Vergrößerung beantragt und danach ein Project ausgearbeitet, welches 103000 Thaler kosten sollte; dasselbe wurde aber nur zu zwei Drittheilen der projectirten Größe genehmigt.

Die Veranschlagung des Ganzen, soweit sie den Landbau anbetrifft, ergab:

für das Gebäude ..... ℔ 49,200 : —
« 6 Krähne ..... « 4,800 : —
« 3 Drehscheiben ..... « 6,000 : —
Zusammen ℔ 60,000 : —

Hiervon zwei Drittel giebt 40,000 ℔, wovon indessen 4000 ℔ für die Drehscheiben, welche auf Position 8 berechnet werden, abgehen, dagegen 1000 ℔ für interimistische Einrichtungen hinzukommen, so daß die verwendbare Summe 37,000 ℔ beträgt, wozu noch die für das erste Project bereits gemachten Ausgaben im Betrage von 1700 ℔ kommen und eine Gesammtsumme von 38,700 ℔ ergeben.

In dem anfänglichen Projecte war angenommen, daß auf dem durch die Hauptgleise vor dem Niederlagsgebäude gebildeten Dreieck ein sogenanntes Betriebsgebäude, welches Büreaus und Wohnung des Betriebsbeamten u. s. w. enthielt, zu stehen kommen sollte. Sobald aber das Niederlagsgebäude und die Drehscheibe, sowie das Gleis am Mühlenberge so weit fertig waren, daß man den Platz in natura beurtheilen konnte, so war leicht zu erkennen, daß jener dreieckige Platz nicht durch Gebäude beengt werden durfte, sondern zur Anlegung von strahlenförmigen kurzen Gleisen auf denen die vom Krahn und der Drehscheibe kommenden Wagen ausgewechselt werden können, frei bleiben mußte. Es wurde daher vorgezogen, das Betriebsgebäude mit dem B. Schoppen zu verbinden und zu diesem Behufe das damit zusammenhängende Büreaugebäude so weit zu vergrößern, daß alle weiter erforderlichen Räumlichkeiten darin Platz finden. Rechnet man nun die dafür bestimmte Summe von 10,000 ℔ zu obiger Summe von 38,700 ℔ hinzu, so erhält man 48,700 ℔, wovon indessen ungefähr nur 44,300 ℔ zur Verwendung kommen werden.

Position 6. Die Krähne.

Es waren veranschlagt;
1) für einen großen Krahn von 30,000 Pfd. Tragfähigkeit ... ℔ 3000:—
2) für die hydraulischen Krähne ..... « 27000:—
Zusammen ... ℔ 30000:—

Anstatt des Krahns von 30,000 Pfd. Tragfähigkeit wurde einer von 70,000 Pfd. ausgeführt; letzterer kostet im Eisenwerk mit der außercontractlichen Verankerung ..... « 6675:37
im Mauerwerk mit den Fundirungskosten ungefähr ..... « 2000:—
also im Ganzen ungefähr ..... ℔ 8675:37

Von der Ausführung hydraulischer Hebemaschinen wurde vor der Hand Abstand genommen, dafür aber die eigentlichen Krähne mit den zur Aufnahme jener Hebevorrichtungen nothwendigen gußeisernen Behältern, ferner guß- und schmiedeeiserne Winden für die Krähne, sowie Kammradwinden für die innern Localitäten und Windeerker ausgeführt. Außerdem ist noch ein provisorischer Krahn neben dem Niederlagsgebäude ausgeführt worden.

Sämmtliche Ausgaben für die Krähne, Winden und Maschinenbehälter haben 21,865 Thaler 70 Grote betragen.

Was die Herstellung der hydraulischen Hebemaschinen mit Zubehör kosten wird, läßt sich noch nicht mit Sicherheit bestimmen, weil die Constructionszeichnungen noch nicht so weit vollendet sind und sich erst in der Praxis herausstellen soll, wie viel davon nöthig sein werden. Der erste Anschlag war ebenfalls nur ein Ueberschlag, nach Verhältniß der Kosten ähnlicher an andern Orten ausgeführter Anlagen. — Falls nun sich die Herstellung dieser hydraulischen Hebemaschinen als zweckmäßig herausstellen sollte, so würde dafür ein besonderer Antrag gestellt werden müssen.

Posit. 7. Die Wasserbauarbeiten am B. Schoppen.

Dieselben waren für den ganzen Schoppen zu 43,000 Thaler veranschlagt, würden daher bei einer Ausführung zu zwei Drittheilen 28,666 Thaler 48 Grote kosten. Nach einem Bericht des Bauinspector Brockmann würden aber durch eine theilweise Ausführung die Kosten um 4000 Thaler vermehrt werden. Durch Mißverständniß ist in den betreffenden Vorlagen angenommen, daß diese Kostenvermehrung erst nach der gänzlichen Vollendung, und nicht, wie es in dem betreffenden Berichte gemeint ist, schon bei den zur Ausführung genehmigten zwei Drittheilen eintreten würde. — Diese 4000 Thaler würden daher den für diesen Bau bewilligten 59,000 Thalern zugefügt werden müssen.

Posit. 8. Allgemeine Ausgaben für die Bahn und den Bahnhof.

Außer der veranschlagten Summe von ..... ℳ 7,300=—
empfahl es sich aus andern Positionen einige Theile auf Posit. 8 zu nehmen, weil diese richtiger hierher gehörten und sich bei der Ausführung von andern dahin gehörigen Arbeiten nicht trennen ließen; dies ist:
aus Posit. 3, die Herstellung einer Drehscheibe am Niederlagsgebäude, veranschlagt mit ..... « 1,800=—
dann ebendaher, die Ausführung zweier Brunnen auf dem Bahnhofe mit « 470=—
dann aus Posit. 5, die Herstellung zweier Drehscheiben am B. Schoppen mit « 4,000=—
und endlich ein Theil der Gaseinrichtungen mit ..... « 1,800=—
so daß die Posit. 8 zusammen ..... ℳ 15,370=—
beträgt. Diese 4 Summen sind auch bei der vorstehenden Nachweisung den betreffenden Positionen in Abzug gebracht worden.
Die Kosten, welche für Posit. 8 wirklich bereits verausgabt oder noch zu verausgaben sind, betragen ..... « 16,785=26
Es resultirt daher eine Differenz von ..... ℳ 1,415=26

Aber auch diese Differenz wird beinahe ganz gedeckt durch die Ausgaben für Bewachung der Bahn, welche seit dem im Juni des vorigen Jahres vorgefallenen unglücklichen Ereignisse angeordnet war. Danach sind 4 Bahnwärter angestellt, welche die Bahn im Stande zu halten und Wärterdienste zu verrichten haben, dieselben erhalten durchschnittlich 14 Thaler pr. Woche, was in Zeit von 56 Wochen 784 Thlr. beträgt, so daß nur noch ein Rest von etwas über 600 Thaler übrig bleibt, welcher bei einer fast dreijährigen Bauführung und einem so complizirten Bau wohl nicht erheblich zu nennen sein dürfte.

Nach Anlage II. ist für den Bau der Weserbahn von der Düsternstraße bis zur Weser mit allen dazu gehörigen Anlagen genehmigt worden:

1) für den Bau der Bahn und des Bahnhofs ..... ℳ 216000=—
2) für die Vergrößerung des B. Schoppens ..... « 59000=—
3) für die Gasleitung ..... « 3300=—
4) für Verstärkung des Oberbaues ..... « 1720=—
5) für Vollendung der Wasserbauten ..... « 700=—

In Summa ℳ 280720=—

Die wirklichen Ausgaben für den ganzen Bau würden nach Anlage II. betragen:

A. Für den Land- und Hochbau.

1) Verausgabt nach Restitution der für den großen Bahnhof gelieferten Schienen im Betrage von 8531 ℳ 18 ß .. ℳ 237837 11
2) noch zu verausgaben ..... « 44339 70

Transport ℳ 282177 9

B. Für das Bollwerk am B. Schoppen.

Transport	ℳ	282177 9
1) bereits verausgabt	ℳ	32342 63
2) noch zu verausgaben	ℳ	700 —
Zusammen	ℳ	315220 —
	ℳ	34,500 —

Die Summe der Mehrkosten beträgt demnach ..... ℳ 34,500 — also ungefähr 11 Procent der Anschlagssumme, wenn man die für den B. Schoppen irrthümlich nicht mit aufgeführten Mehrkosten von 4000 ℳ nicht mit in Rechnung bringt.

Bremen, den 22. Juni 1859.

(gez.) **A. Schröder.**

Unter-Anlage II
zur Anlage I der Mittheilung des Senats vom 15. Juli 1859.

Anlage I.

zum Bericht über die Kosten des Baues der Bahn zur Verbindung des Bahnhofes mit der Weser.

No. 1.

Nach dem Anschlage waren 1,288,000 Cubicfuß Erde per Eisenbahn von Hemelingen nach der Weserbahn zu transportiren mit 9 ℳ per 1000 Cubicfuß berechnet ..... ℳ 11,592 : — ß
die Durchschnittskosten belaufen sich aber auf 11 ℳ p/m. macht ... » 14,168 : — »
Mehrbetrag ℳ 2,576 : — ß

No. 2.

Berechnung des Erdquantums, welches zum Ausfüllen der Vertiefung zwischen dem neuen Deiche und dem Stephanithorsbollwerke erforderlich war, siehe anliegende Berechnung
766,200 Cubicfuß Erde anzuschaffen à 1/2 ß ..... ℳ 5,320 : 60 ß

No. 3.

Der Stadtgraben neben dem Weserbahnhofe hat eine mittlere Breite von 180 Fuß und mußte um 70 Fuß weiter zugeschüttet werden, dieses macht bei einer mittleren Tiefe von 15 Fuß, 189,000 Cubicfuß à 2/3 ß ..... ℳ 1,750 : — ß

No. 4.

Aufhöhung des Weges vom Stephanithor bis zur Nordstraße zwischen Eisenbahn und Stadtgraben 3 . 15 . 800 = ... 36,000
Abtragen des Platzes zwischen dem Stephanithor und dem Armenhause (230 × 400 × 3) = 276,000
Zusammen ... 312,000 Cubicfuß Erde
abzugraben, zu verkarren, die Fläche wieder zu ebnen à 1/2 ß ..... ℳ 2166 : 48 ß

Unter-Anlage II
zur Anlage I der Mittheilung des Senats vom 15. Juli 1859.

Berechnung

des Erdquantums, welches zum Ausfüllen der Vertiefung zwischen dem neuen Deiche und dem Stephanithorsbollwerke erforderlich war.

1.	$\frac{50 \times 30 \times 8}{2}$	=	6,000		Transport...		387,900
2.	$50 \times 50 \times 15$	=	37,500	19.	$50 \times 50 \times 10$	=	25,000
3.	$\frac{50 \times 50 \times 8}{2}$	=	10,000	20.	$50 \times 50 \times 15$	=	37,500
				21.	$50 \times 50 \times 8$	=	20,000
4.	$\frac{50 \times 30 \times 40 \times 8}{2}$	=	14,000	22.	$\frac{50 \times 28 \times 26 \times 8}{2}$	=	10,800
5.	$50 \times 50 \times 15$	=	37,500	23.	$50 \times 50 \times 10$	=	25,000
6.	$50 \times 50 \times 8$	=	20,000	24.	$50 \times 50 \times 15$	=	37,500
7.	$\frac{50 \times 50 \times 40 \times 8}{2}$	=	18,000	25.	$50 \times 50 \times 8$	=	20,000
				26.	$\frac{50 \times 26 \times 18 \times 8}{2}$	=	8,800
8.	$50 \times 50 \times 15$	=	37,500				
9.	$50 \times 50 \times 8$	=	20,000	27.	$50 \times 50 \times 10$	=	25,000
10.	$\frac{50 \times 15 \times 6 \times 8}{2}$	=	4,200	28.	$50 \times 50 \times 15$	=	37,500
				29.	$50 \times 50 \times 8$	=	20,000
11.	$50 \times 50 \times 10$	=	25,000	30.	$\frac{50 \times 18 \times 6}{2}$	=	2,700
12.	$50 \times 50 \times 15$	=	37,500				
13.	$50 \times 50 \times 8$	=	20,000	31.	$50 \times 50 \times 9$	=	22,500
14.	$\frac{50 \times 15 \times 24 \times 8}{2}$	=	7,800	32.	$50 \times 50 \times 12$	=	30,000
				33.	$50 \times 50 \times 6$	=	15,000
15.	$50 \times 50 \times 10$	=	25,000	34.	$\frac{50 \times 50 \times 6}{2}$	=	7,500
16.	$50 \times 50 \times 15$	=	37,500				
17.	$50 \times 50 \times 8$	=	20,000	35.	$50 \times 50 \times 8$	=	20,000
18.	$\frac{50 \times 24 \times 28 \times 8}{2}$	=	10,400	36.	$50 \times 45 \times 6$	=	13,500
	Transport...		387,900		Cubicfuß		766,200

766,200 Cubicfuß Sand à $\frac{1}{2}$ ß = ℳ 5,320 · 60 ß

Unter-Anlage III
zur Anlage I der Mittheilung des Senats vom 15. Juli 1859.

Zusammenstellung

der Kosten des Baues der Bahn zur Verbindung des Bahnhofs mit der Weser.

			Verausgabt		noch zu verausgaben		Gesammt-Summe	
A. die Bahn.	Posit. 1.	Erdarbeiten	38856	46	400	—	39256	46
	» 2.	Oberbau nach Abzug der von dem großen Bahnhofe für Schienen zurückzuerstatten-den Summe von 8531 ℔ 18 ℳ	31419	64	1500	—	32919	64
	» 3.	Nebenarbeiten	17399	29	240	—	17639	29
B. der Bahnhof.	» 4.	Das Niederlagsgebäude	100231	55	9798	25	110030	8
	» 5.	Der B. Schoppen	19889	14	24400	—	44289	14
	» 6.	Die Krähne	16606	38	4650	—	21256	38
	» 7.	Die Wasserbauten	32342	63	700	—	33042	63
	» 8.	Insgemein	13433	53	3351	45	16785	26
		Zusammen	270180	2	45039	70	315220	—
		In Cassa für den Landbau ℔ 1508 = 52. » » Wasserbau » 500 = — vom großen Bahnhofe zu erstatten » 8531 = 18.						
			10539	70	10539	70	—	—
		Bleibt	280720	—	34500	—	315220	—

Vergleichung

der veranschlagten mit den verausgabten Summen.

	Anschlag.		Ausgabe.		Mehrkosten.		Minderkosten	
Posit. 1. 2. 3.	69,450	—	89,815	67	20,365	67	—	—
» 4.	87,500	—	110,030	8	22,530	8	—	—
» 5.	48,700	—	44,289	14	—	—	4,410	58
» 6.	30,000	—	21,256	38	—	—	8,743	34
» 7.	29,700	—	33,042	63	3,342	63	—	—
» 8.	15,370	—	16,785	26	1,415	26	—	—
	280,720	—	315,220	—	47,654	20	13,154	20
	34,500	—	—	—	13,154	20	—	—
	315,220	—	—	—	34,500	—	—	—

Anmerkung.

ad Position 1, 2, 3. erster Anschlag		ℳ 70,000	
ab davon für eine Drehscheibe	ℳ 1800		
für Brunnen	» 470		
zusammen	ℳ 2270		
für Verstärkung des Oberbaues	» 1720		
		» 550	
		Summa	ℳ 69,450
ad Position 4. Anschlag		ℳ 81,000	
für Vergrößerung wegen des Zollvereins		» 5,000	
für Gaseinrichtung		» 1,500	
		Summa	ℳ 87,500
ad Position 5. erstes Project	ℳ 12,700		
zweites »	» 41,000		
		ℳ 53,700	
Hiervon geht ab:			
Ueberrest vom ersten Project	ℳ 11,000		
für zwei Drehscheiben	» 4,000		
		» 15,000	
		Bleibt	ℳ 38,700
hierzu für den Betrieb		» 10,000	
		Summa	ℳ 48,700
ad Position 6. großer Krahn		ℳ 3,000	
hydraulische Krähne		» 27,000	
		Summa	ℳ 30,000
ad Position 7. Wasserbauanschlag		ℳ 29,000	
Nachgenehmigung		» 700	
		Summa	ℳ 29,700
ad Position 8. Anschlag		ℳ 7,300	
eine Drehscheibe am Niederlagsgebäude		» 1,800	
Brunnen am Weserbahnhof		» 470	
2 Drehscheiben am B. Schoppen		» 4,000	
Gasleitung		» 1,800	
		Summa	ℳ 15,370

Unteranlage IV
zur Anlage I der Mittheilung des Senats vom 15. Juli 1859.

Bericht an die Eisenbahndeputation

über die Kosten der Bauten am Bahnhofe seit dem Jahre 1853.

Seit Beginn der Bauarbeiten für den Bremer Bahnhof im Jahre 1845 sind dieselben noch in keinem Jahre gänzlich unterbrochen worden. Der außerordentliche Aufschwung des Verkehrs machte gegen die Ansicht vieler, daß die Projecte viel zu groß und ausgedehnt seien, eine von Jahr zu Jahr sich steigernde Erweiterung der Bahnhofsanlagen nothwendig und es ist dem richtigen Blick der ersten Begründer der

Eisenbahn nicht genug zu danken, daß dieselben von vornherein ein so großes Areal für den Bahnhof vorschlugen, daß wenigstens in dieser Beziehung für das gedeihliche Wachsen der Anlage keine zu berücksichtigende Beengung zu befürchten war.

Mit der Vermehrung des Schoppen- und Expeditionraumes mußte natürlicherweise auch der Raum für Aufstellung und Verschiebung der Wagen in gleichem Verhältniß vergrößert werden. So entstand zuerst die Verlängerung des Bahnhofs bis zur Torfstraße, dann bis zur Düsternstraße und endlich wurde die Schienenlage innerhalb des eigentlichen Bahnhofs zu beengt und mußte vollständig umgelegt werden, so daß es als ein Glücksfall zu betrachten war, daß bei der ersten Projection der Gleise auf dem Bahnhofe alle Dimensionen so weit gegriffen waren, daß ein resp. zwei Gleise dazwischen geschoben werden konnten. — Die Folge dieser unberechneten Zunahme war, wie schon oben gesagt worden ist, die, daß die Bauten auf dem Bahnhofe seit seiner Gründung noch keinen Augenblick aufgehört haben.

Jetzt scheint es indessen, daß wenigstens für den Augenblick ein Stillstand eingetreten ist, da die beschlossenen Bauten nahezu vollendet sind und neue Bauten nicht in Aussicht stehen.

Die zum ursprünglichen Projecte für den Bahnhof gehörigen Bauten kann man als mit dem Jahre 1852 als vollendet ansehen. Seit dem Jahre 1853 erst machten sich die spätern Erweiterungen der Gebäude und Gleise nothwendig. Es sind seit dieser Zeit ausgeführt worden:

1) der Umbau der Güterwagenschoppen zu einem Steuerschoppen;
2) die Vergrößerung des Locomotivschoppens;
3) die Einrichtung der Personenwagenschoppen zu einem Schoppen für Auswanderer und zu einer provisorischen Reparaturwerkstätte.
4) die Verlängerung des Bahnhofs um 400 Fuß;
5) fernere Verlängerung von der Torfstraße bis zur Düsternstraße um 1260 Fuß;
6) eine Umlegung und Regulirung der vorhandenen Gleise;
7) eine beträchtliche Vermehrung derselben.
8) die Erbauung eines Pferdestalles;
9) die Einrichtung von provisorischen Localitäten für Zollabfertigung;
10) die Anlegung der Ankunftshalle mit Zubehör;
11) die Erbauung der Reparaturwerkstätten;
12) die Einrichtung des alten Reparaturschoppens zu einer Vergrößerung des Locomotivschoppens;
13) vollständige Canalisirung des Bahnhofes;
14) Herstellung einer neuen großen Drehscheibe;
15) desgl. mehrerer Weichensteherhäuser;
16) größere Veränderungen in den Bahnhofsgebäuden.
17) Herstellung eines Productengleises;
18) Erbauung des Zollschoppens und Einrichtung eines Hauptzollamts am Bahnhofe;
19) Einfriedigung des Bahnhofes, kleinerer Umänderungen und Einrichtungen nicht zu gedenken.

Für alle diese mannigfaltigen Bausachen ist nach und nach seit dem Jahre 1853 eine Summe von 313,103 Thaler 56 Grote auf den Fond für »Anlage des Bahnhofes« bewilligt worden. Die meisten dieser Arbeiten griffen so in einander (wenn auch bei einzelnen nur durch die dazu nothwendigen Erdarbeiten und Veränderungen der Gleise) daß eine, bis in die kleinsten Einzelnheiten gehende Trennung der Rechnungen nicht wohl auszuführen war. Es liegt daher auf der Hand, daß eine genaue Vergleichung der Kosten mit den Anschlägen bei der ununterbrochenen Dauer der Arbeiten nicht eher gemacht werden kann, als das Endresultat zu übersehen ist.

Dieser Zeitpunkt ist nun nahe gekommen und der Unterzeichnete schon seit längerer Zeit damit beschäftigt die einzelnen Beträge nach den einzelnen Bauten zu sondern. Wenn nun auch bei der jedesmaligen Rechnungsstellung schon von Anfang an auf diese Sonderung Rücksicht genommen ist, so ist dies doch eine Arbeit von mehreren Monaten, während sich schon jetzt das Endresultat in dem Verhältniß zwischen Anschlag und Ausgabe mit ziemlicher Sicherheit feststellen läßt.

Wie sich wohl bei der großen Mannigfaltigkeit der Bauarbeiten voraussehen, aber natürlicher Weise nicht veranschlagen ließ, ergiebt sich jetzt, daß die Kosten der Ausführung die Anschlagssummen überstiegen haben.

Ein genauer auf alle Einzelnheiten eingehender Bericht läßt sich der Natur der Sache nach, wie schon gesagt, erst dann anfertigen, wenn die Ausgaben nach den einzelnen Positionen gesondert sind; allein es lassen sich wenigstens die Hauptursachen der Mehrkosten schon jetzt darlegen, was in Nachfolgendem geschehen soll.

Die wesentlichsten Mehrkosten betreffen

1) die Herstellung der Erdarbeiten,
2) die Legung der Gleise,
3) den Bau des vierten Güterschoppens und des Hauptzollamtes

Bei dem Bericht über die Kosten der Weserbahn ist schon auseinandergesetzt, daß theilweise durch Erhöhung des Arbeitslohnes in den letzt verstrichenen Jahren, theils dadurch, daß die Gewinnung und Herbeischaffung des zu den verschiedenen Aufhöhungen nothwendigen Erdreichs durch die Eisenbahn von Hemelingen mit der Zeit immer kostspieliger wurde, und zwar eines Theils durch die allgemeine Steigerung des Arbeitslohnes, andern Theils auch dadurch, daß der Sand an der Gewinnungsstelle immer weiter transportirt werden mußte, also entweder mehr Handarbeit oder eine größere Ausgabe für interimistische Schienen zu legen und Transport zur eigentlichen Bahn und dergl. verursachte und endlich, daß wiederum die Entladung der Wagen und das Verkarren des Erdreichs, durch die vermehrte Frequenz auf dem hiesigen Bahnhofe bedeutend erschwert und somit kostspieliger wurde. Eine genaue Nachweisung ist indessen in diesem Augenblicke nicht möglich. Aus einer übersichtlichen Zusammenstellung der Kosten einzelner Sandtransporte läßt sich aber doch ermitteln, daß die durchschnittliche Steigerung der Kosten von den veranschlagten 9 Thalern pr. 1000 Cubikfuß auf 11 Thaler eher zu niedrig als zu hoch gegriffen ist, selbst wenn auf Verlust von Sand während der Fahrt, durch Versackung und dergleichen keine Rücksicht genommen wird.

In dem schon oben erwähnten Berichte ist ebenfalls bereits erläutert, daß der eigentliche Eisenbahnoberbau mit jedem Jahre zwar solider und sicherer aber auch um so viel kostspieliger geworden ist. Gerade diese Arbeiten, wozu die Anschläge stets von den Eisenbahnbeamten angefertigt worden sind, geben einen beträchtlichen Ausfall gegen den Anschlag.

Rechnet man, daß im Ganzen 2,643,880 Cbkf. Sand zur Aufhöhung des Bahnhofs behufs der neuen Anlagen seit dem Jahre 1853 haben beschafft werden müssen, und nimmt man dafür die oben berechneten Mehrkosten von 2 Thaler pr. 1000 Cubikfuß an, so ergiebt sich hieraus ein Mehrbetrag von 5287 Thaler 55 Grote.

Der Plan zur Regulirung der Gleise wurde nach Angabe der Generaldirection mannigfach umgeändert; namentlich ergab sich daraus eine größere Anzahl von Weichen; statt der veranschlagten 17 Ausweichungen bei der Vervollständigung der Gleise wurden 23 gebraucht, welche nicht wie früher 125 Thaler, sondern nach neuerer besserer Construction 250 Thaler kosteten. Diese Mehrkosten berechnen sich folgendermaßen:

23 Weichen am Bahnhofe,
5 dergl. am Productengleise,
4 dergl. am Zollschoppen,

32 Weichen haben gekostet ..... à 250 ℔ = 8000 ℔
dafür veranschlagt:
21 Weichen ..... à 125 ℔ = 2625 ℔
5 dergl. ..... « 80 ℔ = 400 ℔
Zusammen ..... 3000 ℔
Also Mehrkosten ..... ℔ 5000
Rechnet man für die Mehrkosten der Laschen, Schrauben, Nägel u. s. w. nur ungefähr ..... « 1000
was sehr gering angenommen ist, so erzielt sich allein aus dem Oberbau ein Mehrbetrag von ..... ℔ 6000.

Der Zollschoppen mit Hauptzollamt sollte dem Gutachten der dabei beschäftigten Beamten gemäß dem jetzigen Güterschoppen gerade gegenüber errichtet werden und wurde demgemäß auch mit der Arbeit dazu begonnen.

Als bereits die Erdarbeiten, Schlemmen, Rammen u. s. w. vollendet und ein Theil der Fundamentmauern aufgeführt waren, stellte sich nach wiederholten Berathungen heraus, daß es für den Betrieb wesentlich vortheilhafter, ja unumgänglich nothwendig sei, daß sämmtliche Schoppen für abgehende, also der Zollrevision unterworfene Güter auf einer und derselben Seite, der Schoppen für ankommende Güter auf der andern Seite des Productengleises angelegt würden. Der Vortheil dieser Einrichtung war so einleuchtend, daß die Eisenbahndeputation nicht umhin konnte darauf einzugehen.

Diese scheinbar einfache Vertauschung der Schoppen hatte aber wesentliche Veränderungen des ganzen Projects im Gefolge. Der neue Güterschoppen durfte nicht kleiner hergestellt werden, als der bisher für ankommende Güter verwendete; wogegen bei dem ersten Projecte angenommen war, daß der eigentliche Zollschoppen mit dem Hauptzollamte zusammen nicht größer zu sein brauchte.

Dadurch, daß nun der neue Schoppen größer gebaut werden mußte, fehlte der Raum für das Hauptzollamt, welches außerdem gerade in dem Gebäude, welches mit dem Zoll selbst gar nichts zu thun hat, am Unpassendsten gelegen haben würde.

Es war daher nur die Wahl, ein besonderes Gebäude für das Hauptzollamt zu bauen, was ungefähr 10,000 Thlr. gekostet haben würde, oder ein anderes Arrangement zu treffen; dieses fand sich denn auch. Der sogenannte Speisesaal im Hauptgebäude und die daneben liegenden Zimmer wurden eigentlich gar nicht benutzt; das Local für die Abgabe des Gepäckes an die ankommenden Reisenden war durch Erbauung der Ankunftshalle disponibel geworden. Diese Räumlichkeiten nebst den durch Verlegung der Postlocalitäten zu gewinnenden Räumen reichten für die Büreaus des Hauptzollamts so weit aus, daß nur noch für die Büreauzimmer der obersten Beamten gesorgt zu werden brauchte. Die Wohnung im zweiten Stockwerke des westlichen Flügels des Hauptgebäudes war bisher als Privatwohnung vermiethet worden und konnte sowohl zu den eben genannten Büreaus, wie auch zur Wohnung für den Oberbeamten selbst, welche auch in dem ersten Projecte mit enthalten war, verwendet werden. Außerdem waren einige Einrichtungen in dem bisherigen Steuer- und den beiden alten Güterschoppen erforderlich.

Der Bau des Zollschoppens wie des Hauptzollamtes war an den Mindestfordernden für 39,775 Thlr. verdungen worden; allerdings 3775 Thlr. höher als er veranschlagt war und mußte in Folge dieser Veränderungen sistirt werden, wobei mit dem Unternehmer im Auftrage der Deputation das Abkommen getroffen wurde, daß demselben der Neubau des neuen Projectes übertragen und der Kostenbetrag nach Verhältniß des zuerst contrahirten Gebäudes berechnet werden sollte. Dieses ist nun auch in der Weise geschehen, daß zwei in der Berechnungsweise und in den Preisansätzen vollkommen gleich behandelte Anschläge gemacht und dann nach Verhältniß der zuerst contrahirten Summe, der Betrag für das zweite Project ermittelt wurde. Dies gab incl. der bereits von dem Unternehmer ausgeführten Grundmauern und andern Arbeiten eine Differenz von 1289 Thlrn. 56 Grote, so daß das neue Gebäude auf 38,485 Thlr. 16 Grote zu stehen kam.

Diese Berechnung giebt indessen den schlagendsten Beweis für die Steigerung sämmtlicher Baupreise, indem die beiden alten Güterschoppen, welche mit dem dritten neuen ein und dieselbe Größe und nur wenig unterschiedene Einrichtung haben, bei ihrer Erbauung nur 60,000 Thlr. gekostet haben.

Die Erbauung des Güterschoppens allein kostet demnach schon .... ℔ 2485:— mehr, als der Anschlag für das erste Project besagt.

Der Umbau des betreffenden Theiles des Hauptgebäudes zu einem Hauptzollamte und die außerdem nothwendigen Einrichtungen in den andern Schoppen haben zusammen, so weit es sich jetzt schon übersehen läßt, ungefähr ..... ℔ 3000:— gekostet.

Rechnet man hierzu die Mehrkosten für Erdarbeiten	«	5287:55
für den Oberbau	«	6000:—
Zusammen	℔	14287:55