

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 5. December 1856.

1. Armen-Institut.

Dem Senat ist von der Session des Armen-Instituts angezeigt worden, daß die von den Mitgliedern der Diaconieen für das nächste Jahr vorgenommene Einzeichnung freiwilliger Gaben im Verhältnisse zu dem diesjährigen Resultate derselben folgende Beträge ergeben habe:

Es sind gezeichnet:	pro 1856.	pro 1857.	
In der Altstadt:	24,496 = 63 $\mathfrak{g}$.	24,511 = 52 $\mathfrak{g}$.	also mehr 14 = 61 $\mathfrak{g}$.
In der Vorstadt:	11,204 = 42 $\mathfrak{g}$.	11,669 = 60 $\mathfrak{g}$.	also mehr 465 = 18 $\mathfrak{g}$.
			also 480 = 7 $\mathfrak{g}$.

In der Neustadt: 3,278 = 30 $\mathfrak{g}$ 3,191 = 54 $\mathfrak{g}$ also weniger 86 = 68 $\mathfrak{g}$
 mithin im Ganzen statt 38,979 = 63 $\mathfrak{g}$ 39,373 = 2 $\mathfrak{g}$, und mehr 393 = 11 $\mathfrak{g}$.

Der Senat hält dafür, daß bei diesem Ergebnisse die Fortdauer des Armen-Instituts für das nächste Jahr zu beschließen sei, und spricht, indem er diese hiemit beantragt, den Diaconieen für die auch dieses Mal bethätigte Sorgfalt bei Ausrichtung des mühevollen Geschäfts der Einzeichnung seine dankbarste Anerkennung aus.

2. Vermehrung des Betriebmaterials der Eisenbahn, Ergänzungs- bauten und Legung eines zweiten Gleises.

Unter Bezugnahme auf seine Erklärung vom 5. Novbr. d. J. in Betreff verschiedener Beschwerden, zu welchen die Bürgerschaft über den Betrieb auf der Hannover-Bremer Eisenbahn sich veranlaßt gefunden hatte, bemerkt der Senat, daß es ihm am zweckmäßigsten schien, wegen der in Frage kommenden Punkte zunächst die Eisenbahndeputation zu einem erläuternden Bericht zu veranlassen. Da nun dieselbe einen solchen Bericht erstattet hat, so findet er sich bewogen, der Bürgerschaft davon Mittheilung zu machen.

3. Bericht der Deputation für das Bauwesen, in Betreff eines Neubaus für die Sitzungen der Bürgerschaft und der Gerichte.

Der Senat zeigt der Bürgerschaft an, daß er für die wegen dieses Gegenstandes beabsichtigte erneuerte Deputationsberathung und Berichterstattung aus seiner Mitte die Herren Senator Mohr, Senator Bredenkamp und Senator Kottmeier ernannt hat.

Anlage

zur Mittheilung des Senats
vom 5. December 1856.

Bericht der Eisenbahndeputation.

Die Eisenbahndeputation ist vom Senate aufgefördert worden, über die in der Erklärung der Bürgerschaft vom 5. November aufgeführten Beschwerden in Betreff des mangelhaften Betriebs auf der Hannover-Bremer Eisenbahn gutachtlich zu berichten, und erlaubt sie sich darüber das Folgende vorzutragen.

Was

1) die Beschwerde betrifft, daß der Anschluß der Wagenzüge der Bunsdorf-Bremer Eisenbahn, an die Bunsdorf passirenden Wagenzüge nicht zweckmäßig eingerichtet sei, so muß

die Deputation zunächst darauf aufmerksam machen, daß der große Schienenweg von Cöln nach Berlin die Haupttroute ist, welche den Westen mit dem Osten Europas verbindet, daß aber der Schienenweg von Wunstorf nach Bremen, eben so wie der von Lehrte nach Harburg nur eine Nebenroute, eine nach einer einzelnen Stadt führende Zweigbahn ist, wo der weitere Eisenbahnverkehr aufhört.

Der Eisenbahnfahrplan auf dem großen Eisenwege vom Westen nach Osten wird von Preußen, Hannover und Braunschweig zwar festgestellt, dabei muß aber die weitere Verbindung mit Frankreich, England, Oesterreich und Italien berücksichtigt werden, die Hannoversche Eisenbahnverwaltung kann daher ihre Wünsche gegen die Macht der Verhältnisse nicht immer durchsetzen, so ist Hannover wahrscheinlich nur ungern auf die Courierzüge eingegangen, welche die Hannoverschen Eisenbahnen während der Nacht durchkreuzen. Cöln und Berlin haben gewiß ebenso wie Bremen ihre Wünsche in Betreff der Abgangs- und Ankunftszeit der Züge, und wissen als Städte eines großen Staats ihren Wünschen bei ihrer Regierung den gehörigen Nachdruck zu verschaffen.

Wenn man übrigens von Localinteressen absieht, so erscheint es doch auch gerechtfertigt, daß vorab der Fahrplan auf dem großen Schienenwege welcher nicht allein die deutschen Staaten sondern fast alle Europäischen Staaten mit einander verbindet, festgestellt werde, und daß es dann den in diesem großen Schienenweg einmündenden Eisenbahnen überlassen bleiben muß den zweckmäßigsten Anschluß an jene große Route selbst zu bestimmen. Wenn Bremen daher auch als Mitglied des Norddeutschen Eisenbahnverbandes aufgenommen wäre, würde es dennoch nicht einen großen Einfluß auf die Festsetzung der Abgangs- und Ankunftszeiten der Wagenzüge von Berlin und Cöln erlangen, seine desfallsigen Ansprüche würden vielmehr dadurch zurückgewiesen werden, daß es nur die Interessen einer in die Hauptbahn mündenden Zweigbahn vertritt.

Wenn also nach dem Obigen die Abfahrtszeit der Züge von Berlin und Cöln festgestellt ist, so muß es Hannover und Bremen überlassen bleiben die zweckmäßigsten Anschlüsse der Wagenzüge auf der Bremer-Wunstorfer Bahn selbst zu bestimmen.

Nach dem jetzigen Fahrplane auf dem großen Schienenwege fahren jetzt täglich vier Züge von Berlin nach Cöln und drei Züge von Cöln nach Berlin, die Abfahrtszeit dieser Züge ist theils in Hinsicht auf die Verbindung mit Oesterreich, England und Frankreich u. s. w. theils aber in Berücksichtigung des Interesses und Nutzens dieser beiden Städte bestimmt. Diese von Osten und Westen kommenden Züge treffen aber nicht gleichzeitig in Wunstorf ein, weil hier nicht der richtige Kreuzungspunkt ist, indem Berlin von Wunstorf weiter entfernt liegt, als Cöln, sollten daher die Züge von und nach Bremen sich direct an alle jene sowohl von Cöln als von Berlin kommenden Züge anschließen, und das Warten in Wunstorf ganz beseitigt werden, so müßten für diese Anschlüsse 7 Züge von Bremen abgehen und 7 Züge von Wunstorf nach Bremen zurückkehren, außerdem würde dann aber noch wohl ein abgehender und ein ankommender Zug für den Localverkehr für den Verkehr mit der näheren Umgebung Bremens herzurichten sein. Daß eine solche Einrichtung aber nicht ausführbar ist, wenn man überall irgend eine Einnahme aus dem Eisenbahnbetriebe zur Deckung der Zinsen des Anlagecapitals beansprucht, liegt auf flacher Hand.

Die Kosten eines Eisenbahnzuges, ganz abgesehen von den Zinsen des Anlagecapitals, berechnen sich nemlich auf circa 4 Thaler pr. Meile, Wunstorf ist von Bremen 13 Meilen entfernt, mithin kostet jeder Zug hin und zurück 104 Thaler pr. Tag, was jährlich die Summe von 37,960 Thalern für einen hin- und zurückgehenden Zug ausmacht.

Will man aber von einer Vermehrung der Züge auf der Eisenbahn absehen, so hat die Deputation trotz der sorgfältigsten Prüfung einen besseren Anschluß unserer Wagenzüge an den einmal zwischen Berlin und Cöln bestehenden Fahrplan nicht aufzufinden vermocht, auch die Handelskammer hat bei Festsetzung des jetzigen Fahrplans auf der Bahn von Bremen nach Wunstorf sich seiner Zeit gutachtlich vernehmen lassen und einen besseren Anschluß an den einmal zwischen Cöln und Berlin bestehenden Fahrplan nicht zu ermitteln gewußt.

Allerdings ließe sich durch die Einlegung eines Zuges ein besserer Anschluß bewerkstelligen, durch die bisherige Personenfrequenz auf der Hannover-Bremer Bahn wird aber die Einlegung eines neuen Zuges nicht gerechtfertigt, und dürfte auch bei der bereits bestehenden dreimaligen Verbindung Bremens mit dem Inlande nicht anzunehmen sein, daß durch die Einlegung eines solchen Zugs die Frequenz der Personen sich so erheblich vermehren würde, um dadurch einen erheblichen Theil der Kosten des neuen Zugs ad circa 38,000 Thalern wieder zu gewinnen.

Bremen hat mit Berlin und Cöln eine täglich dreimalige Verbindung sowohl nach als von Bremen. Die Deputation muß deshalb aus finanziellen Gründen davon abrathen, durch die Einlegung eines neuen Zugs das Warten des reisenden Publikums beim Anschluß der Züge in Wunstorf um etwas zu vermindern; denn ganz aufgehoben kann es nur durch Einlegung mehrerer neuer Züge werden, sie muß davon zur Zeit um so mehr abrathen, weil augenblicklich Verhandlungen über einen neuen Fahrplan auf der großen Route zwischen Cöln und Berlin stattfinden, die hoffentlich, nachdem auch die dabei betheiligten außerdeutschen Staaten sich damit einverstanden erklärt haben werden, im nächsten Frühjahr als Resultat einen Bremen günstigeren Fahrplan, der bessere Anschlüsse ermöglicht, liefern werden.

Nichtweniger sind augenblicklich Verhandlungen mit den Verwaltungen der der Südbahn sich anschließenden Eisenbahnen eröffnet, über Feststellung eines gemeinschaftlichen Fahrplans und Festsetzung eines Güterfrachttarifs.

Vor der Südbahn eröffnet wurde, bestand die Schienenverbindung zwischen Oesterreich, Preußen und dem Rhein vermittelt der Thüringer Bahn. Fahrpläne, Schnellzüge u. s. w. waren schon längst festgestellt, ehe die Südbahn vollendet war, nach Eröffnung der Südbahn konnten die bestehenden Fahrpläne u. s. w. nicht sofort beseitigt werden, vielmehr mußte Hannover sich diesem Fahrplane bestmöglichst anschließen. Bremen hat durch diesen Anschluß eine tägliche Verbindung mit Frankfurt und zwar in beiden Richtungen erlangt, zwar hat das reisende Publikum in Hannover einen mehrstündigen Aufenthalt, derselbe war aber nicht zu vermeiden, wenn nicht ein eigener neuer Zug für Frankfurt von Bremen aus eingelegt werden sollte. Würde der Zug gleich nach Ankunft von Hannover wieder abfahren, so würde der Aufenthalt in Cassel stattfinden, weil hier der Thüringer Zug abgewartet werden muß. Eine spätere Abfahrt des Morgenzuges von Bremen um den Aufenthalt in Hannover zu vermeiden, war aber ohne gänzliches Aufgeben des zu ermäßigtem Tarife fahrenden Personenzugs nicht möglich.

2) Daß die Beförderung der Nachts in Wunstorf eintreffenden Correspondenz vermittlest der Draisine keinen Ersatz für einen von dort abgehenden Zug zu bieten vermöge.

Diese Beschwerde ist an sich begründet, die Frequenz der mit den Courierzügen nach und von Bremen kommenden Personen ist aber leider so gering, daß dafür unter Berücksichtigung der finanziellen Verhältnisse neue Züge nicht füglich eingelegt werden können.

Ein neuer Zug würde für die beiden Courierzüge nicht genügen, weil die von Köln kommenden Personen dann noch immer auf den von Berlin kommenden Courierzug warten müßten, um gemeinschaftlich mit den Reisenden des letztern Zuges weiter befördert zu werden. Der wenigen Reisenden wegen, deren Zahl sich bei directer Beförderung in Berücksichtigung des hohen Tarifs auch nicht erheblich vermehren wird, dürfte demnach die Einlegung eines neuen Zuges schwerlich zu empfehlen sein, dagegen läßt sich nicht verkennen, daß die bisherige Transportirung der Correspondenz durch die Draisine nur mangelhaft war, indem deren rechtzeitige Ankunft von Wind und Wetter abhängt.

Nachdem aber die erforderlichen Gleise auf dem Bahnhofe zu Wunstorf im Laufe dieses Sommers und Herbstes angelegt sind, und daher eine noch größere Anzahl Wagen auf demselben aufgestellt werden können, hat die Generaldirection sich damit einverstanden erklärt, Morgens 3 Uhr von Wunstorf einen Güterzug mit den Posten abgehen zu lassen, der regelmäßig Morgens 8 Uhr in Bremen eintreffen wird. Dazu ist aber vorab das Einverständnis der Braunschweigischen Eisenbahnverwaltung erforderlich, nemlich dahin: den in Braunschweig übernachtenden Güterzug, dort nicht mehr übernachten zu lassen, denselben vielmehr Abends respective für Lehrte-Harburg, und Wunstorf-Bremen zu rangiren und weiter zu expediren, so daß derselbe Nachts in Wunstorf eintrifft.

Sollte dieses Arrangement, worüber bereits Verhandlungen mit Braunschweig eröffnet sind zu Stande kommen, so wird dadurch auch noch der Vortheil erreicht, daß die Güterwagen Morgens früh, statt bisher Abends spät desselben Tags in Bremen ankommen und daß also dadurch in Betreff der Benutzung des Wagenmaterials ein ganzer Tag gewonnen wird.

Die Deputation benutzte sodann noch diese Veranlassung zur Beleuchtung der im Publicum laut gewordenen Beschwerde über den im Herbst jeden Jahres eintretenden Mangel von Güterwagen. Es läßt sich nicht verkennen, daß diese Beschwerde begründet ist, daß namentlich gegen Ende October eines jeden Jahres der Güterverkehr auf den Eisenbahnen durch die massenhaften Versendungen von Kartoffeln, Gemüse, Brennmaterial und Vieh

während etwa 4 Wochen so zunimmt, daß die in dieser Jahreszeit in der Regel auch zunehmenden Waarenversendungen nicht bewältigt werden können.

Nach Ablauf von 4 Wochen nehmen in der Regel die Versendungen der Producte wieder ab, und sind dann die Eisenbahnverwaltungen wieder in den Stand gesetzt, die Waarentransporte zu bewältigen.

Hannover hat für die älteren Eisenbahnen einschließlich der Hannover-Bremer Bahn für Betriebsmaterial

die Summe von.....	af 3,161,120 = — $\mathfrak{f}$
für die Südbahn.....	« 1,093,478 = — «
für die Nordbahn.....	« 597,098 = — «

verausgibt. In neuerer Zeit sind von beiden Staaten, sowohl von Hannover als Bremen, und zwar nach dem Verhältnisse der Länge ihrer Eisenbahnen wiederum bedeutende Summen zur Vermehrung des Betriebsmaterials bewilligt worden, täglich werden mit diesen Geldern neue Wagen angeschafft und solche dem Betriebe übergeben, dadurch und durch die bereitwillige Hülfsleistung anderer deutscher Eisenbahnverwaltungen ist es denn möglich geworden, den diesjährigen Güterverkehr, der den vorigjährigen an manchen Tagen um 3000 Centner überstiegen bis zum Schluß des vorigen Monats ohne Aufenthalt zu bewältigen, und hofft die Deputation, daß es der Königlich Hannoverschen Generaldirection gelingen werde, in nächster Zeit die auf hiesigem Plage angemeldeten Waaren befördern zu können.

Bremen, den 28. November 1856.

Die Eisenbahndeputation.

(gez.) A. Duckwitz.

(gez.) Wm. Haas.