

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 17. December 1856.

Von der Eisenbahndeputation ist dem Senat ein Bericht zugegangen, welcher

die Verlängerung des Bahnhofs bis an die Weser

zum Gegenstande hat.

Der Senat theilt diesen Bericht der Bürgerschaft mit und empfiehlt ihr denselben zur Berathung und demnächstigen Erklärung.

Anlage

zur Mittheilung des Senats
vom 17. Decbr. 1856.

Bericht der Eisenbahndeputation,

die Verlängerung des Bahnhofs bis an die Weser betreffend.

Die Deputation hat sich in der Nothwendigkeit befunden ihren Bericht über die Verlängerung des Bahnhofs bis an die Weser bis jetzt auszusetzen. Denn bei näherer Erwägung stellte sich heraus daß die an der Weser aufzuführenden Bauten sowie die ganze Einrichtung des neuen Weserbahnhofs nur dann auf eine zweckdienliche Weise angeordnet werden können, wenn man genau weiß welchen Einfluß darauf das Zollabfertigungswesen der Waaren haben wird, und ob darauf Bedacht zu nehmen, für die in den seit 1853 gepflogenen Verhandlungen mit den Zollvereinsstaaten und sodann in dem abgeschlossenen Verträge vom 26. Januar d. J. vorgesehene Zollvereinsniederlage Fürsorge zu treffen, und ob dieselbe etwa mit den Baulichkeiten an der Weser in Verbindung zu bringen sei. Bis dahin daß über diese verschiedenen Fragen eine Gewißheit vorlag, mußte die Berichterstattung unterbleiben.

Nachdem die berichtende Deputation sich mit der Deputation wegen des Zollvereins ins Einvernehmen gesetzt und die nöthigen Erkundigungen über das im Weserbahnhofe eintretende Zollabfertigungsverfahren, sowie über die daselbst zu errichtende Zollvereinsniederlage eingezogen hat, beehrt sie sich über die Verlängerung des Bahnhofs bis an die Weser nunmehr zu berichten.

Die Bahn wird von der Düsternstraße, bis wohin sie bereits gebaut ist, in zwei Schienensträngen bis an die Weser geführt werden, und zwar fast genau in derselben Richtung wie in früheren Berichten angegeben ist.

Da jedoch die Strecke vom Bahnhofe bis zur Düsternstraße, welche aus 2 Gleisen besteht, zur Aufstellung von Güterwagen benutzt werden muß, so ist es nothwendig, hier ein drittes Gleis zu errichten. In der Nähe der Weser wird der Bahn eine solche Lage gegeben, daß, wenn ein Bedürfnis sich künftig dafür zeigen sollte, einer Weiterführung derselben über die Weser daraus kein Hindernis erwachsen wird.

Es ist angenommen worden daß die aus den Schiffen gelandeten Waaren, bevor sie der Eisenbahnverwaltung zum Weiterverfande übergeben werden können, nachgesehen und, den Umständen nach, verküpert werden müssen. Aus diesem Grunde ist zunächst am Ufer der Weser ein einfaches einstöckiges Gebäude von 223½ Fuß Länge und 40 Fuß Breite mit eisernem Dach, ungefähr wie die Schoppen an der Schlachte, ohne Säulen oder Pfeiler vorgesehen, welches von den Waarenempfängern zu dem angegebenen Zwecke benutzt werden kann. Weil aber es sich mitunter ergeben dürfte daß aus einem Schiffe auch ein Theil Waaren gelandet werde, welcher nicht zur sofortigen Versendung mit der Eisenbahn bestimmt

sein möchte, so ist neben dem erwähnten Schoppen am Weserufer eine Fahrstraße von 22 Fuß Breite projectirt, vermittlest welcher solche Waaren durch Schlachtwagen in die Packhäuser gebracht werden können. Ueber diese Straße sind verschiedene Schienengleise zu legen, um auf denselben die zum Eisenbahnversande bereit gemachten Waaren in die dritte, mit ersterwähntem Schoppen parallel liegende und an die 22-fußige Straße sich anschließende Abtheilung, nämlich den Eisenbahnerpeditionschoppen, zu bringen.

Dieser lehtgedachte Schoppen wird eine Länge von ca. 250 Fuß und eine Breite von ca. 40 Fuß haben und mehrere Abtheilungen nach Maßgabe der verschiedenen Zollabfertigungsmodalitäten in sich schließen, auch die erforderlichen Büreaus für Eisenbahn- und Zollbeamte enthalten.

Unter diesem Abfertigungsschoppen wird ein wasserfreier gewölbter Keller errichtet, und über dem zur Abfertigung bestimmten Unterraum ein ca. 40 Fuß breiter Boden, sowie über diesem ein zweiter etwa 60 Fuß breiter Boden projectirt, welcher letztere seine größere Breite dadurch erhält, daß derselbe über die vorerwähnte 22 Fuß breite Straße hinausgeht. Beide Böden sind durch zwei Vorbaue bis an das Weserufer mit der Schifffahrt in unmittelbare Verbindung gesetzt, und erhalten außerdem Winden, wodurch sie mit dem Unterraum verbunden werden.

Von diesen Böden, sowie von dem Keller wird, so viel erforderlich, zur Zollvereinsniederlage bestimmt.

Durch diese Verbindung der Zollvereinsniederlage mit dem Eisenbahnerpeditionslocale werden viele Vortheile erreicht. Einerseits sind durch diese Combination die Baukosten ungleich geringer als wenn ein besonderes Gebäude für die Niederlage aufgeführt werden müßte, und andererseits wird der an solcher Stelle jedenfalls sehr werthvolle Raum für 2 Gebäude erspart. Hauptsächlich ist aber der Umstand von unberechenbarem Vortheile, daß an dieser Stelle und bei dieser Einrichtung der Niederlageverkehr mit der Eisenbahn, mit der Oberweser- und Unterweserschifffahrt und mit Frachtfuhrwerk vermittlest der mehrerwähnten 22 Fuß breiten Straße hier zusammentrifft und die Benutzung der Anstalt ungemein erleichtert.

Statt der bisher in Bremen üblich gewesenen Krähne und Winden wird beantragt hier hydraulische Krähne und Winden, wie solche jetzt an anderen belebten Plätzen in Gebrauch gekommen sind, in Anwendung zu bringen. Dieselben kosten freilich bei ihrer ersten Einrichtung eine bedeutende Summe, allein demungeachtet werden sie, unter Berücksichtigung der Zinsen und der Unterhaltung der Dampfmaschine, eine erhebliche Kostenersparung zur Folge haben, ohne dabei die wichtigste Ersparung, nämlich diejenige der Zeit, dabei in Anrechnung zu bringen. Dieselben bedürfen zur Handhabung nur eines einzigen Mannes, es wird daher auch der Raum erspart, welcher bei den bisher üblich gewesenen Krähnen durch die zum Aufdrehen erforderliche zahlreiche Mannschaft in Anspruch genommen wurde.

Für die Waaren welche mit der Eisenbahn aus dem Inlande hier eintreffen, um sofort zu Wasser weiter transportirt zu werden, beantragt die Deputation die Errichtung eines ganz einfachen bedeckten Schoppens, nach dem Muster der bereits auf der Schlachte vorhandenen, in der Nähe von Wenke's Platz zu errichten, mit welchem einstweilen auszureichen sein dürfte. Die Verladung der Waaren aus diesem Schoppen in die Schiffe wird mittelst beweglicher Laufbrücken geschehen.

Endlich wird noch die Errichtung eines schweren Krans zwischen dem Hauptschoppen und dem Zuchthause projectirt, um mit demselben ganz schwere Gegenstände, große Steine, schwere Holzblöcke, Dampfkessel und andere Gegenstände aus den Schiffen auf die Eisenbahn und umgekehrt bringen zu können.

Nach dem beifolgenden Berichte des Baudirectors Schröder, aus welchem weitere Details zu ersehen sind, veranschlagt derselbe die Kosten

1) der Eisenbahn bis an die Weser, einschließlich der Gleise auf dem Weserbahnhofe auf	\$ 70,000
2) den großen Güterschoppen in seinen sämtlichen Abtheilungen auf	« 81,000
3) den Schoppen für abgehende Güter	« 12,700
4) das Maschinen- und Betriebsgebäude	« 10,000
5) den großen Kran	« 3,000
6) die hydraulischen Krähne	« 27,000
7) Nebenanlagen und insgemein	« 7,300
Zusammen auf	\$ 211,000

Da voraussichtlich, namentlich für die Zollvereinsniederlage noch verschiedene Bureau-einrichtungen und Absonderungen zu treffen sind, worüber für jetzt das Nähere noch nicht anzugeben ist, auch möglicherweise noch einige Aenderungen hinsichtlich der Lage der Schienengleise und Drehscheiben erforderlich werden können, so dürften daraus vielleicht noch einige Kosten erwachsen, die in dem Anschläge nicht inbegriffen sind; die Deputation empfiehlt daher der Summe noch 5000 Thaler beizufügen, so daß die ganzen Kosten der Anlage des Weserbahnhofs sich auf Thaler 216,000 belaufen würden.

Aus dem beifolgenden Situationsplane ist die Lage der beantragten Bauten näher zu ersehen; auch werden die beiliegenden Zeichnungen ein genaues Bild der vorgeschlagenen Bauausführungen gewähren.

Die Deputation hat die ganze umfassende Vorlage auf das sorgfältigste geprüft und erwogen und die Ueberzeugung gewonnen daß die vorgeschlagenen Einrichtungen, bei möglichster Kostenersparung, dem Zwecke entsprechen und dazu beitragen werden dem Bremischen Handel eine große Erleichterung zu gewähren, indem dadurch die lange entbehnte, concurrirenden Handelsplätzen bereits zu Theil gewordene Verbindung des Eisenbahnverkehrs mit der Schifffahrt vollständig hergestellt wird. Sie erlaubt sich daher die Bewilligung der veranschlagten Thaler 216,000 zu beantragen, und giebt sich der Erwartung hin daß es ihr gelingen werde den neuen Weserbahnhof im Frühjahr 1858 dem Betriebe übergeben zu können.

Bremen, 13. December 1856.

Die Eisenbahndeputation:

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

Unter-Anlage

zur Anlage der Mittheilung des Senats
vom 17. December 1856.

B e r i c h t

über die Vollendung der Eisenbahn zwischen dem Bahnhofe und der Weser.

Die Arbeiten welche zu dieser Anlage noch erforderlich sind, lassen sich in zwei Theile theilen, nämlich:

- 1) Die eigentliche Bahn und
- 2) der Bahnhof an der Weser mit seinen Gebäuden und andern Einrichtungen.

I.

Die eigentliche Bahn

zwischen dem Bahnhofe und der Weser, welche bereits vom Bahnhofe ab bis zur Düsternstraße vollendet ist, behält im Wesentlichen dieselbe Richtung welche ihr von Anfang an bestimmt worden war, und läuft vom Bahnhof bis nach der Düsternstraße horizontal, steigt von da ab, wo sie auf 10 Fuß über Null am Pegel liegt bis zu dem Damm am Stephanithore bis auf eine Höhe von 19½ Fuß, worauf sie wieder horizontal auf den dortigen Bahnhof geführt wird.

Die Bahn enthält zwei Gleise, welche 13 Fuß von Mittel zu Mittel entfernt liegen und wird an den Seiten durch eine natürliche Hecke, welche für den Anfang durch ein einfaches Stacket bezeichnet ist, eingefriedigt.

Straßenübergänge sind 4 erforderlich und zwar in der Düsternstraße, am Doven-thors alten Steinwege, an der Contrescarpe und Nordstraße und endlich an dem Stephanithor, wo sie mit dem jetzigen Pflaster in ziemlich gleicher Höhe liegt.

Die Uebergänge werden durch eine vierzigfüßige Rampe über die Eisenbahn geführt, durch die Barrieren geschlossen und erhalten ein Wärterhaus. An der Düsternstraße wird das nach dem Doventhore alten Steinweg zu liegende niedrigere Land durch einen, die Düsternstraße durchschneidenden 30zölligen Kanal nach dem hinter der Straße beginnenden Abzugsgraben abgewässert.

An den übrigen Straßenübergängen sind nur die Straßenrinnen in die sich schon vorfindenden Kanäle und Wasserabzüge einzuleiten. Das Brückengewölbe unter dem Stephanithorsdamm ist um 110 Fuß in derselben Weise wie bisher zu verlängern und mit gemauerter Ausmündung zu versehen. Ebenso ist der Kanal welcher den Stadtgraben hinter dem Stephanithore mit der Weser verbindet, um 90 Fuß zu verlängern und mit neuen Schossen zu versehen. Aus dem Situationsplan ist zu ersehen wie zu beiden Seiten des Stephanithordammes und in dem frühen Bären der Stadtgraben zum Theil aufzufüllen ist. Bis zum Stephanithorsdamm ist für die Eisenbahn ein Damm zu schütten. Hier, wo die Bahn horizontal gelegt wird, fängt der Abtrag an. Die daselbst befindlichen Anhöhen werden zum Theil zur Schüttung des Bahndammes vor dem Stephanithore verwendet. Durch die Senkung des Bodens und der Straßen sind noch folgende Bauarbeiten erforderlich:

- 1) Die Senkung des Platzes und der Straße von dem Walle an nach der Großenstraße zu.
- 2) Umfassung der Umfriedigung am Hofe des Armenhauses.
- 3) Anlegung einer Freitreppe vor dem Zuchthause.
- 4) Umschließung des Vorhofes am Zuchthause auf der Weserseite durch hohe eiserne Stäcke und massive Mauern.
- 5) Umlegung des Fahrweges nach der Erling'schen Mühle.
- 6) Unterfangen des Stalles am Armenhause, und endlich möchte es sich,
- 7) um den Fahrweg welcher zum Bahnhofe führt bequemer einzurichten, empfehlen die Grenze des Hofes am Armenhause nach der blauen Linie zu verlegen und von dem Stalle so viel als nöthig abzunehmen.

Nach dem ersten Projecte sollte die Oberkante der Schienen auf dem Weserbahnhof auf $17\frac{1}{3}$ Fuß gelegt werden, zu dieser Höhe sollte noch die Höhe eines längs dem Weserufer und innerhalb der Güterschuppen liegenden Perrons kommen, welcher vorschriftsmäßig 3' 8" beträgt und sonach eine äußere Bollwerkshöhe von 21 Fuß erreichen läßt. Da aber die Möglichkeit einer in dieser Gegend herzustellenden Brücke und Eisenbahnverbindung mit dem linken Weserufer immer näher rückt und durch die jetzige Anlage nicht erschwert werden darf, so mußten die Höhenverhältnisse andere werden; die untere Kante des Brückenbelages darf wegen des Hochwassers jedenfalls nicht unter 21 Fuß liegen. Ein Brückenbelag von Eisen mit Blech- oder Gitterträgern und Blechquerbalken angenommen, würde das Maß zwischen der Unterkante des Brückenbelages und der Oberkante der Schienen immerhin 3 Fuß betragen — also eine Schienenhöhe von 24 Fuß über Null am Pegel verlangen.

Es ist daher bei der neuen Bearbeitung des Projectes zur Weserbahn darauf Rücksicht genommen daß diese Höhe erreicht werden könne.

Die Steigerungsverhältnisse der Weserbahn sind nun so angelegt, daß die zum Weserübergange führende Bahn vom Stephanithorsdamm ab, wo sie nämlich sich von der Weserbahn abzweigen muß, in demselben Verhältniß wie bisher weiter ansteigt und bei dem Eintritt auf die anzulegenden Brücke die erforderliche Höhe von 24 Fuß erreicht. Dabei konnte nicht in Betracht kommen, daß durch diese vermehrte Steigung die Kosten der Aufschüttung vermehrt werden und daß die Uebergänge über die Straßen etwas höher zu liegen kommen.

Die Bahn wird auf Locomotiventransport eingerichtet werden.

II.

Der Weserbahnhof.

Aus dem Situationsplane ist zu ersehen wie die Schienen geleitet werden, um parallel mit den Bollwerken und den daran liegenden Gebäuden zu laufen. Ein doppelter Schienenstrang läuft in einer Curve mit einem Radius von 600 Fuß in den Bahnhof hinein, bei den später zu beschreibenden Gebäuden vorbei und biegt sich mit einer sanften

Curve noch näher nach der Uferlinie zu. Durch Ausweichungen sind die beiden Gleise wiederholt verbunden, so daß ein voller Zug in den Bahnhof hinein- und rückwärts vor die Schuppen geschoben werden kann. Um auch einzelne Wagen aus dem Zuge lösen zu können, ohne den ganzen Zug rückwärts zu schieben, ist eine Drehscheibe so gelegt, daß sie sowohl von dem Hauptgleise als von dem Gleise vor dem Güterschuppen aus befahren werden kann.

1) Der Hauptschuppen für zu Wasser ankommende Güter

enthält drei Hauptabtheilungen. Die erste derselben besteht in einer Localität, worin die aus den Schiffen gelöschten Güter zuerst untergebracht, nachgesehen, verzeichnet, umgeküpert und fortirt werden können.

Diese Localität, welche hart am Weserufer liegt, umfaßt einen 40 Fuß breiten und $223\frac{1}{2}$ Fuß langen, nicht von Säulen oder dergleichen unterbrochenen Raum, und ist gewissermaßen öffentlicher Grund, — in welchem nur die wirklichen Empfänger der Waare nebst ihren Käufern und Arbeitsleuten zu thun haben. Sind die Waaren hier fortirt, umgeküpert u. s. w., so gelangen sie, soweit sie für den Eisenbahntransport bestimmt sind, durch die zweite Abtheilung — nämlich eine 22 Fuß breite Passage — nach der dritten, dem eigentlichen Güterschuppen, in die Hände der Eisenbahn- und Zollbeamten. Befinden sich jedoch darunter Güter welche nicht durch die Eisenbahn weiter transportirt werden sollen, so können sie aus derselben Passage, welche so breit ist daß zwei Frachtwagen sich bequem ausweichen können, pr. Fuhre nach der Stadt u. verfahren werden.

Die Güter welche jedoch mit der Eisenbahn verfahren werden sollen, werden in der dritten Abtheilung des Gebäudes von den Zollbeamten und den Gütererpedienten allen den Manipulationen unterworfen, welche des Weitertransports wegen vorgeschrieben sind.

Das Hauptgebäude (die dritte Abtheilung) wird mit zwei Böden in Mauern und einem Boden unter Dach, sowie mit einem wasserfreien Keller versehen. Diese Räume sind, so weit erforderlich, für die Zollvereins-Niederlage bestimmt, und ist die Einrichtung so getroffen, daß die Waaren aus den Schiffen unmittelbar auf die Böden gelangen können.

Um nun diese Güter bequem und, was hier von wesentlicher Bedeutung ist, schnell aus den Schiffen aufs Land und ferner aus den Schiffen wie aus dem Unterraum auf die Böden schaffen zu können, ist eine Anzahl durch Wasserdruck bewegter Krähne und Windvorrichtungen projectirt.

Davon sind 4 Krähne an den äußeren Thoren nach der Weser zu angenommen, zwei Winden in den an die Weser stoßenden Winda-Erkern, welche durch alle Stockwerke reichen, und endlich im Innern des Gebäudes drei Windvorrichtungen, welche ebenfalls durch alle Böden und in den Keller reichen.

Das Gebäude selbst ist aus Backsteinen in Rohbau ausgeführt angenommen.

Das Dach der ersten Abtheilung wie das Bordach, welches den ersten Schienenstrang mit überragt, ist mit gewelltem Eisenblech, die übrigen Dächer jedoch mit englischem Schiefer auf Asphaltpappe gedeckt. Die Durchfahrt erhält ihr Licht durch seitwärts über dem eisernen Dache befindliche Fenster.

Der Fußboden des Gebäudes ist um 3' 8" höher als die Schienen gelegt, damit die Güter bequem, ohne noch einmal gehoben zu werden, auf die Eisenbahnwagen geladen werden können.

An dem Giebel nach Osten sind verschiedene Bureaux für die Eisenbahn-, Zoll- und Consumtionsbeamten angelegt. Der Gütererpeditionsraum ist in drei Theile getheilt, durch welche die Güter je nach ihrer verschiedenen Zollabfertigungsweise passiren.

Der Bau ist so eingerichtet, daß er um das doppelte stromabwärts vergrößert werden kann, ohne daß einestheils der Betrieb gestört zu werden braucht, andernteils auch ohne daß bedeutende und kostspielige Veränderungen an dem Gebäude selbst vorzunehmen erforderlich wäre.

2. Der Schuppen für auf der Weser abgehende Güter.

Da sich die Ausdehnung des Geschäfts noch nicht ermitteln und demnach die Ausdehnung der Anlage bemessen läßt, da hier die Manipulationen einfacher sind als in dem andern Gebäude, so wird dafür nur ein auf eisernen Säulen ruhender und mit Schiebethüren geschlossener Raum (ähnlich wie auf der Schlachte) vorgeschlagen. Der Schuppen wird sich ohne große Kosten versehen, auch mit massiven Umfassungsmauern versehen lassen,

sobald sich die Nothwendigkeit herausstellt vom Stephanithorsbären bis nach Wenke's Platz statt des jetzigen Deiches ebenfalls ein massives Bollwerk auszuführen.

So lange dies nicht nothwendig ist, wird die Verladung in die Schiffe vermittelt auf Anlegern ruhender Laufbrücken geschehen müssen.

3. Das Betriebsgebäude.

Zum Bewegen der Krähne ist eine hydraulische Maschine erforderlich, nämlich eine Dampfmaschine, welche in einen sogenannten Accumulator fortwährend Wasser pumpt und dadurch in demselben ein schweres Gewicht hebt, welches wiederum durch seine Schwere das eingepumpte Wasser vermittelt Rohrleitungen in die Druckcylinder der Krähne drückt; durch Öffnen und Schließen von Hähnen werden dieselben nach Willkür in Bewegung gesetzt.

Durch diese Einrichtung, welche in ähnlicher Weise bereits in Hamburg besteht und bei den zollfreien Niederlagen in Harburg zc. so eben eingerichtet wird, können die Güter mit geringen Kosten und mit weniger Menschenhänden schneller bewegt werden, als es mit den Krähnen nach der bisherigen Einrichtung der Fall war.

In dem im Grundrisse mit a. bezeichneten Betriebsgebäude befindet sich die Dampfmaschine nebst Accumulator, dabei eine kleine Handschmiede für den Maschinenmeister, eine aus 2 Zimmern bestehende Wohnung desselben, ein Zimmer für die Bahnhofsarbeiter und eine Wohnung für den Beamten welcher die Aufsicht über die ganze Bahnhofsanlage führt.

Die Maschine ist gleich so groß anzunehmen, daß sie für die doppelte Anzahl Krähne ausreicht.

4. Ein großer Krahn,

für 300 Centner berechnet, zum Heben besonders schwerer Lasten — ist in der Nähe der Drehscheibe aufzustellen. Dieser Krahn wird verhältnißmäßig selten gebraucht und soll daher nicht durch die hydraulische Maschine bewegt werden, um diese Maschine eines so seltenen Gebrauches wegen nicht noch größer einrichten zu müssen. Derselbe ist so gestellt, daß nicht allein die Eisenbahnwagen, sondern auch Frachtwagen direct dadurch beladen werden können.

Außer diesen Baulichkeiten sind endlich

5. Privets für die Arbeiter, Weichensteherhäuser, die Umfriedigung und Pflasterung

herzustellen, welche wohl keiner näheren Beschreibung bedürfen.

Die Kosten der ganzen Anlage betragen

I. Für die eigentliche Bahn	70,000
II. Für den Weserbahnhof:	
a. der große Güterschuppen für die zu Wasser ankommenden Güter	81,000
b. der Schuppen für abgehende Güter nebst einem Anleger mit Laufbrücken	12,700
c. das Maschinen- und Betriebsgebäude	10,000
d. der große Krahn	3,000
e. die hydraulischen Krähne	27,000
f. Insgemein für Nebenanlagen	7,300
	141,000

Summa Rd'or 211,000

Bremen, den 24. November 1856.

(gez.) A. Schröder.