

messungen aber des preussischen Admiralitätscommissariats, publicirt unterm 6. Jun. 1863, hat sich herausgestellt, daß die Schlüsseltonne nur auf $7\frac{3}{4}$ Faden liegt. Eben sowenig stimmen die Peilungen, welche von der Handelskammer veröffentlicht wurden, mit den Bekanntmachungen der preussischen Admiralität überein. Letztere sind nun in die neueren seemännischen Handhülfsbücher übergegangen, z. B.

Nautische Ephemeriden von H. C. Wegemann 1864,

Handbuch der Nautik von W. v. Freeden 1864,

wonach manche kleine Fahrzeuge die keinen Lootsen nehmen, die Weser aufseegeln und wenn die darin angeführten Data unrichtig, sehr leicht verloren gehen können.

Die Bürgerschaft wünscht nun, nach den angeführten Thatfachen, darüber Auskunft zu erhalten:

- 1) Ob die Handelskammer den Thatbestand hat untersuchen lassen, und welches Resultat sich daraus ergeben, ob die Bremischen oder Preussischen Bekanntmachungen die richtigen seien?
- 2) Ob eine jährliche Inspection durch wirkliche Sachverständige, daß die Tonnen richtig gelegt sind, statt findet?
- 3) Ob es nicht zweckmäßig sei, Bekanntmachungen über größere Veränderungen, sowohl der Tonnenlage als des Fahrwassers zu erlassen?

Cap. X. Chaussée- und Wegbau.

Sobald der vom Senate erwähnte Fall eingetreten sein wird, erwartet die Bürgerschaft, daß die gewünschte Deputationsberathung wegen Chaussirung der Verbindungsstraße zwischen Horn und Sebaldsbrück stattfinde.

Cap. XI. Posten 12. Bureaukosten der Pupillencommission.

Die Bürgerschaft will zwar für jetzt auch ihrerseits von einer allgemeinen Revision der Vormundschaftsordnung absehen, ersucht aber den Senat, sich mit ihr zu dem Beschlusse zu vereinigen, daß eine gemeinschaftliche Deputation niedergesetzt werde, um 1) die in der Vormundschaftsordnung von 1826 enthaltenen fast gänzlich antiquirten Bestimmungen über die Belegung der Mündelgelder einer Revision zu unterziehen und namentlich auch zu berathen, ob nicht die Anlegung pupillarischer Gelder in Bremischen Staatspapieren zu gestatten sei; 2) in der Richtung, daß auf geeignete Vorkehrungen zur Sicherung der Auswahl tüchtiger und unbetheiligter Vormünder und Curatoren bei Anstellung derselben Bedacht genommen werde.

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 8. Juli 1864.

1. Beiträge der Anwohner vorstädtischer Chausséestrecken zu dem Straßenbau.

Die Wegbaudeputation hat den ihr aufgetragenen Bericht über die Frage, ob und inwiefern die Anwohner vorstädtischer Chausséestrecken zu Beiträgen für den Straßenbau heranzuziehen seien, eingereicht, und theilt der Senat denselben hieneben der Bürgerschaft zu ihrer Erklärung, unter Vorbehalt der feineren, mit.

2. Güterschoppen auf dem Hauptbahnhofe.

Zu gleichem Zwecke und unter gleichem Vorbehalte läßt der Senat einen ihm übergebenen Bericht der Eisenbahndeputation wegen Erbauung eines fünften Güterschoppens auf dem Hauptbahnhofe, so wie nicht minder einen Bericht der nämlichen Deputation wegen

3. Abänderung eines Krahns auf dem Weserbahnhofe

der Bürgerschaft hieneben zugehen.

4. Budget.

Mit der von der Bürgerschaft unter dem 6. d. M. beantragten Deputationsberathung über zwei das Vormundchaftswesen betreffende Punkte ist der Senat einverstanden und sieht er der Namhaftmachung der Deputirten der Bürgerschaft entgegen.

Was die von der Bürgerschaft bei Gelegenheit der Budgetverhandlungen in Anregung gebrachte Einrichtung zur Anfertigung von Einwohner- und Bürgerregistern betrifft, so glaubt der Senat daß es sich nicht empfehle, derselben weitere Folge zu geben. Nicht allein würde jede neue Einrichtung der fraglichen Art sehr erhebliche Kosten verursachen und für die Einwohner der Stadt durch die denselben aufzuerlegenden Verpflichtung, vielfache ihre Person und ihre Familien betreffende Verhältnisse und Veränderungen der neuzuschaffenden Centralstelle zur Anzeige zu bringen, mit unverhältnißmäßigen Belästigungen verbunden sein; sondern es gewähren auch die hinsichtlich der Feststellung der Bürger- und Fremdenqualität der Einwohner der Stadt bereits bestehenden Einrichtungen in zureichender Weise die Möglichkeit, daß in jedem vorkommenden Zweifelsfall die fragliche Eigenschaft der Einwohner festgestellt werde.

Anlage I

zur Mittheilung des Senats
vom 8. Juli 1864.

B e r i c h t

der Wegbaudeputation, die Heranziehung der Anlieger der in der Vorstadt belegenen Chausseestrecken zu Beiträgen für den Straßenbau betreffend.

Die Wegbaudeputation beehrt sich, den ihr aufgetragenen Bericht über die Frage, ob und inwiefern die Anwohner von Chausseestrecken zu Beiträgen für den Straßenbau herbeizuziehen seien, soweit diese Chausseestrecken innerhalb der Grenzen der Stadt und Vorstadt sich befinden, in dem Nachstehenden abzustatten.

Während früher in Betreff der Beitragspflicht der angrenzenden Grundstücke zur Unterhaltung der Straßen, namentlich in der Vorstadt, manche Zweifel bestanden, ist durch die Verordnungen vom 6. März 1860 und vom 12. Mai 1861 für Stadt und Vorstadt ganz allgemein vorgeschrieben, daß bei Neulegung und Umlegung der Straßen die Eigenthümer der angrenzenden Grundstücke bestimmte Beiträge zu den Kosten zu leisten haben.

Diese Vorschrift fand freilich auf die erst durch die Verordnung vom 11. December 1848 zur Stadt gezogenen Gebietstheile keine Anwendung, da die Bauordnung von 1853 ausdrücklich bestimmt hatte, daß die Gesetze und Grundsätze, welche für die Pflicht der Anwohner zur Reinigung und Unterhaltung der Straßen bisher regelmäßig in den älteren Stadttheilen maßgebend gewesen seien, in den neuen Stadttheilen nur für die bereits erbauten oder noch zu erbauenden Gebäude nebst den dazu gehörigen Hofplätzen und Gärten und zwar mit vorläufiger Ausnahme der Chaussees zur Geltung kommen sollten.

Allein diese Bestimmung wurde mit der Bauordnung von 1853 durch die Bauordnung vom 25. März 1863 ausdrücklich aufgehoben, und es leidet keinen Zweifel, daß die Bestimmungen der Verordnungen von 1860 und 1861 jetzt auf alle Straßen der Stadt und Vorstadt zur Anwendung kommen, ohne Unterschied, ob sie den älteren Stadttheilen oder den erst durch die Verordnung von 1848 mit der Stadt vereinigten Gebietstheilen angehören.

Auch in Betreff der Straßen der Vorstadt, welche zur Zeit noch als Chaussees unterhalten werden, besteht gesetzlich die communale Unterhaltungspflicht der Anlieger,

deren Erfüllung indeß selbstredend so lange nicht gefordert wird, als der Staat im öffentlichen Interesse die Straße als Chaussee auf seine Kosten unterhält. Sobald aber der Staat die Unterhaltung einer in der Stadt belegenen Chausseestrecke aufgibt, tritt die einstweilen suspendirte Verbindlichkeit wieder ein; die Unterhaltung der früheren Chausseestrecke übernimmt die als Communalbehörde fungirende Straßenbaudeputation, und die Eigenthümer der angrenzenden Grundstücke haben nun in Gemäßheit der Verordnungen von 1860 und 1861 zu den Kosten beizutragen.

Demnach bedarf es zur Heranziehung der Anlieger für die Kosten des Straßenbaus in Betreff der innerhalb der Stadtgrenzen belegenen Chausseestrecken nur der Anordnung, daß die Unterhaltung als Chaussee aufhören soll, während freilich bei der Frage ob und wie weit eine solche Anordnung zu treffen, die Lage einer Straße innerhalb der Stadtgrenzen, welche nach der Verordnung von 1848 bekanntlich die ganzen Feldmarken von Pagenthorn und Uebremen umfassen, nicht allein maßgebend sein darf.

Denn wenn auch das finanzielle Interesse des Staats nicht weniger als die Gerechtigkeit erfordert, alle wirkliche Stadtstraßen gleichmäßig zu behandeln und nicht einige davon ausnahmsweise auf alleinige Kosten des Staats als Chausseen zu unterhalten, während die Unterhaltungspflicht der Uebrigen vornehmlich den Anliegern obliegt, so läßt es sich doch nicht verkennen, daß nicht alle innerhalb der Stadtgrenzen belegenen Chausseestrecken in gleicher Weise als wirkliche Stadtstraßen angesehen werden können, und daß es sich aus Gründen der Billigkeit empfiehlt, da wo es sich um die Unterhaltungspflicht der jetzigen Chausseen handelt, zwischen den Strecken, deren angrenzende Grundstücke schon zu einem großen Theile bebaut sind, oder doch als Bauplätze verwerthet werden können, und denen, welche sich durch Kornfelder und unbebautes Gemüseland hinziehen, einen Unterschied zu machen.

Diese Gründe haben den Senat und die Bürgerschaft vor mehreren Jahren bewogen, den diesseits des Eisenbahnüberganges belegenen Theil der Straße nach Schwachhausen der Chausseeverwaltung zu entziehen und der Straßenbaudeputation zu überweisen, um ihn als Stadtstraße unter Zuziehung der Anlieger zu unterhalten, hinsichtlich des anderweitigen innerhalb der Stadt belegenen Theils dieser Straße aber die Unterhaltung als Chaussee fortbauern zu lassen.

Aus diesen Gründen empfiehlt die Deputation hinsichtlich der Schwachhauser Chaussee auch jetzt keine weitere Aenderung eintreten zu lassen.

Aus denselben Gründen werden aber auch und zwar für jetzt die der Stadt zunächst belegenen Theile der beiden andern innerhalb der Stadtgrenzen belegenen Chausseestrecken, nämlich die Hastedter Chaussee vom Schwarzen Meer bis zum Pagenthorner Wege nach der Wisch (Pfahl No. 2.) und die Waller Chaussee von der Hemptstraße bis zu dem Wege nach dem Pulvermagazin der Chausseeverwaltung zu nehmen und als Stadtstraßen zu unterhalten sein, während es nach Ansicht der Deputation in Betreff der entfernteren, weniger bebauten Theile dieser Chausseen vorläufig noch beim Alten zu lassen sein wird.

Sollten diese Vorschläge gebilligt werden, so würde die Deputation empfehlen, die Anlieger der städtischen Chausseestrecken über die ihnen nach dem Vorstehenden, sobald die Unterhaltung ihrer Straße als Chaussee aufhört, obliegenden Verpflichtungen durch eine öffentliche Bekanntmachung aufzuklären, da in dieser Hinsicht bei der Umlegung der als Chaussee unterhaltenen Straße außerhalb der Schleismühle Zweifel entstanden sind, deren Beseitigung für die Zukunft zweckmäßig sein dürfte.

Auch wird es nöthig sein, sobald nach dem obigen Vorschlage der erste Theil der Hastedter Chaussee der Straßenbaudeputation zur Unterhaltung als Stadtstraße überwiesen wird, dieser Deputation zugleich die 8000 Thaler zu überweisen, welche im Budget der Wegbaudeputation für Neulegung dieser Chausseestrecke veranschlagt sind.

Diesem Allen nach gehen die Anträge der Wegbaudeputation dahin:

1) neben der Schwachhauser Chaussee bis zum Eisenbahnübergange für jetzt nur die erste Strecke der Waller Chaussee bis zum Wege nach dem Pulvermagazin und die erste Strecke der Hastedter Chaussee bis zum Pagenthorner Wege nach der Wisch nicht länger auf Kosten des Staats zu unterhalten, vielmehr diese Chausseestrecken der Straßenbaudeputation zur Unterhaltung derselben als Stadtstraßen unter Zuziehung der Anlieger zu überweisen,

2) durch eine in
früher geltenden, in d
ligen in Erinnerung
3) der Straßen
schlechter Chaussee
tionen bewilligen
übertragen. (99.)

Anlage II.
zur Errichtung des Eisenbahn-
viaduc von 2. Juli 1864.

Anlage eines für

Eben näher
Seite davon enthalten
ohne Zweifel beibehalten
bei der Herstellung
Güterbahnhofes re
mover war indessen
selben abzuwarten
gezeigt wurde. In
Periode des letzten
Genüge bemerken.
Eisenbahn betrie
Befehle dieferhalb
auch die jetzt ihr
zenden, aber der
entfernteren erläu
schen, den durch d
langere Dauer eine
gegründeten Bedenke
Geschäftsmann h
Aur mit die
Güter der Bahn
sie nicht dem Bah
und daß allein
Jahre 12000 Th
haben bezahlt
eigenen Wagen b
Die Dep
zu unterwerfen, no
liegenden Bericht
nachst und zu
ein kleines benad
neuen Ausdehnun
mit ihr verglichen
haben, in denen a
zu einem ganz kle

2) durch eine öffentliche Bekanntmachung, die hinsichtlich der städtischen Chausseestrecken geltenden, in diesem Berichte erwähnten Gesetze und Grundsätze den Betheiligten in Erinnerung zu bringen,

3) der Straßenbaudeputation bei Ueberweisung der vorgedachten Strecke der Gaststedter Chaussee auch die für deren Neulegung auf das Budget der Wegbaudeputation bewilligten 8000 Thaler, beziehungsweise das dafür angeschaffte Material zu übertragen.

(gez.) J. D. Meier Dr.

(gez.) Richard Frize.

Anlage II.

zur Mittheilung des Senats
vom 8. Juli 1864.

Bericht der Eisenbahndeputation,

Anlage eines fünften Güterschoppens auf dem hiesigen Hauptbahnhofe
betreffend.

Schon während des Baus der Bremen-Geeste-Eisenbahn ist von bremischer Seite darauf aufmerksam gemacht worden, daß die durch den Betrieb dieser Bahn ohne Zweifel herbeigeführte Vermehrung des Güterverkehrs auf dem hiesigen Bahnhofe die Herstellung eines neuen speciell für diesen hinzukommenden Verkehr bestimmten Güterschoppens erforderlich mache. Die Generaldirection der Eisenbahnen zu Hannover war indessen der Ansicht, daß vorab Erfahrungen über die Ausdehnung desselben abzuwarten seien, weshalb der Bau eines fünften Schoppens vorläufig ausgesetzt wurde. Indessen bereits das vorige Jahr, vor allem aber unwiderleglich die Periode des letzten Winters, in welcher die Weser unfahrbar war, haben es zur Genüge bewiesen, wie nothwendig ein fünfter, direct für den Güterverkehr der Bremen-Geeste-Bahn bestimmter Güterschoppen sei. Die mit der betreffenden hannoverschen Behörde dieserhalb wieder eröffneten Verhandlungen haben nun dahin geführt, daß auch sie jetzt ihr Einverständnis mit dem Bau eines solchen, von Bremen auszuführenden, aber der Hälfte der Kosten nach von Hannover zu verzinsenden Schoppens sich einverstanden erklärt. Die Deputation kann sich wohl der Aufgabe enthoben ansehen, den durch die Erfahrungen, namentlich des letzten Winters, in welchem die längere Dauer eines trockenen Wetters uns vor größerem Schaden glücklich behütete, gelieferten Nachweis der Nothwendigkeit dieser Anlage näher zu begründen, da jeder Geschäftsmann hinreichende Gelegenheit gehabt hat, sich selbst davon zu überzeugen.

Nur auf die eine Thatfache erlaubt sie sich aufmerksam zu machen, daß die Güter der Bremen-Geeste-Bahn, für welche es bisher an einem Schoppen fehlte, um sie nicht dem Verderben Preis zu geben, in den Waggons zeitweise verbleiben mußten, und daß allein für die hiezu in Anspruch genommenen fremden Waggons im letzten Jahre 1200 Thaler an dritte Bahnverwaltungen für Wagenmiethe von dem Betriebe haben bezahlt werden müssen, und daß, wie leicht erklärlich, der Miethverlust an eignen Wagen bei weitem größer gewesen ist.

Die Deputation hat die Baudirection beauftragt, Risse und Kostenanschläge zu entwerfen, welche in den Anlagen sich beigefügt finden. In dem ebenfalls beiliegenden Berichte des Baudirectors macht derselbe indessen darauf aufmerksam, wie rathsam und zum Theil nothwendig es sei, zugleich auf einseitig bremische Kosten ein kleines benachbartes Terrain mit zu erhöhen, damit dasselbe sei es für die ferneren Ausdehnung sehr bedürftigen Kohlenlagerplätze oder in anderer Weise nutzbar und sich verzinsend gemacht werden könnte, und den über den Büreaulocalen befindlichen, in keiner anderen Weise zu verwerthenden Bodenraum des neuen Schoppens zu einem paar kleinen, sehr vollkommenen Beamtenwohnungen auszubauen.

Nach eben diesem Berichte betragen die Kosten

a. mit Hannover gemeinschaftliche:

- | | | |
|--|--------|---|
| 1) Erdarbeiten, Gleisverlegungen und neue Gleise zc. | 47,000 | „ |
| 2) Bau des Schoppens..... | 35,500 | „ |
| 3) Provisorischer Schoppen | 2,700 | „ |

zusammen ... 85,200 „

b. einseitig bremische:

- | | | |
|---|-------|---|
| 1) Aufhöhung für die neuen Kohlenlagerplätze..... | 6,300 | „ |
| 2) Herstellung zweier Wohnungen..... | 2,800 | „ |

zusammen ... 9,100 „.

Im Ganzen würden daher erforderlich sein 94,300 Thaler, von denen in dessen Hannover 42,600 Thaler an Bremen zu verzinsen haben wird.

Die Deputation trägt daher auf die Genehmigung des aus beigehenden Zeichnungen und dem Berichte des Baudirectors sich näher ergebenden Baues eines fünften Güterschoppens und der damit in Verbindung gebrachten Herrichtungen und auf die Bewilligung der dafür veranschlagten 94,300 Thaler an.

Bremen, am 4. Juli 1864.

Die Eisenbahndeputation.

(gez.) C. Kottmeier.

(gez.) H. H. Schröder.

Unter-Anlage

zur Anlage II. der Mittheilung des
Senats vom 8. Juli 1864.

Bericht

des Baudirectors Schröder, die Anlage eines für den Betrieb der Bremen-Geeste-Bahn bestimmten fünften Güterschoppens auf dem Bahnhofe zu Bremen betreffend.

Dem Beschlusse der Eisenbahndeputation gemäß habe ich den Entwurf zu einem fünften Güterschoppen auf dem Bahnhofe zu Bremen, welcher ausschließlich für den Betrieb der Bremen-Geeste-Bahn bestimmt sein soll, von dem Bauconducteur Schweizer bearbeiten lassen und beehre mich denselben nebst den dazu gehörigen Zeichnungen und Anschlägen hierdurch vorzulegen.

Der neue Güterschoppen würde dem Beschlusse der Deputation gemäß nördlich von dem vierten und parallel mit dem dritten Güterschoppen zu liegen kommen.

Die durch die Anlage desselben nothwendig werdenden Veränderungen an den Bahnhofsgleisen sind aus der anliegenden Situationskarte zu ersehen, in welcher die neuen Gleise roth, die alten blau colorirt und die zu entfernenden durchgestrichen sind.

Die Anlagen zur Herstellung lassen sich in zwei Abtheilungen trennen, nämlich in:

- I. Erdarbeiten, Oberbau u. s. w.
- II. Hochbauanlagen.

I. Die Erdarbeiten und Gleisanlagen.

Da der neue Schoppen für die Bremen-Geeste-Bahn bestimmt ist, so war eine unmittelbare und directe Verbindung mit derselben unbedingt erforderlich. Dieselbe ist wie aus dem Situationsplane zu ersehen, dadurch bewerkstelligt, daß nördlich von der Torfstraße ein Schienenstrang von den Hauptgleisen abzweigt, die Weserbahn im spitzen Winkel durchschneidet und sich dann in 3 Stränge theilt, von denen zwei nach dem vierten und fünften Güterschoppen führen, während der dritte die Verbindung der Kohlenlagerplätze mit den Bahnhofsgleisen, welche durch die neue Anlage zerstört werden, wieder herstellt.

Zwischen dem vierten und dem neuen Schoppen wird ein Raum von 100 Fuß gelassen, damit die Weichen, welche die beiden an dem Schoppen vorbeiführenden Gleise mit einander verbinden, außerhalb der Ladefronte derselben zu liegen kommen und es dadurch möglich wird, den vor dem einen Schoppen befindlichen Wagenzug nach den Hauptgleisen zu verschieben, ohne daß der vor dem andern Schoppen stehende Zug bewegt zu werden braucht.

Von diesen Gleisen zweigt sich ein weiteres Gleis in einer Curve von 1000 Fuß Radius nach der Weserbahn ab.

Die Verbindung des vierten Güterschoppens mit dem Weserbahnhofe ist eine regelmäßige, täglich benutzte.

Ohne das oben erwähnte Gleis würde diese Verbindung zwar durch die vorhandenen Gleise immer noch möglich bleiben, aber so sehr erschwert und vertheuert werden, daß die Herstellung desselben nicht umgangen werden kann.

Sämmtliche Curven und Weichen in den neuen Gleisanlagen haben Radien von 800 resp. 1000 Fuß.

Die zu den hiernach erforderlichen Gleisen nothwendige Ausdehnung der Aufhöhung ist in dem Situationsrisse braun umrandet.

Es ist dabei zu bemerken, daß die mit den Buchstaben h. i. k. l. bezeichnete Fläche nicht zur Herstellung der Anlage erforderlich ist, daß sich die Aufhöhung derselben jedoch empfiehlt, weil dadurch eine Reihe von Lagerplätzen gewonnen wird, die direct an der Bahn liegen und entweder zu den noch immer sehr gesuchten Kohlenniederlagen oder zu Lagerplätzen für die Straßenbaudeputation und dergleichen mit Vortheil zu verwenden sind.

Die durch die Aufhöhung und theilweise Abpflasterung dieser Fläche von ca. 28,900 □Fuß erwachsenden Kosten sind zu 6300 Thalern veranschlagt, und würden, weil sie speciell Bremischen Interessen dienen, auch von Bremen allein zu bezahlen sein.

Das Bahnwärterhaus, welches jetzt mit dem vierten Güterschoppen in einer Flucht steht, wird nach der rothcolorirten Stelle zurückzuverlegen sein.

Es würde noch zu erwähnen sein, daß durch die Schoppenanlage die Verlängerung der Productengleise allerdings nicht unmittelbar bedingt ist, sondern daß dieselben in ihrer bisherigen Ausdehnung und Verbindung mit den übrigen Bahnhofsgleisen bleiben könnten.

Die Verlängerung dürfte aber sich dennoch als nothwendig herausstellen, weil eines Theils das zum Laden von schweren Hölzern, Steinen etc. benutzte Gleis m. n. entfernt und sonach wieder ersetzt werden muß, und weil andern Theils sich durch die Erfahrung herausgestellt hat, daß die vorhandenen Productengleise für einen so starken Verkehr, wie er im Winter bei geschlossener Schifffahrt auf der Bremen-Geeste-Bahn regelmäßig vorkommen wird, in ihrer jetzigen Ausdehnung nicht ausreichen.

II. Das Schoppengebäude.

Bei Benutzung des ersten Schoppens auf dem Bremer und besonders bei dem massiven Güterschoppen auf dem Bremerhavener Bahnhofs hat sich gezeigt, daß die bisher angenommene Breite der Schoppen von 45 Fuß eine zu geringe ist, und ist daher bei der Projizirung des neuen Schoppens auf diese Erfahrung Rücksicht genommen worden.

Die Dertlichkeit gestattet, ohne den Zwischenraum zwischen dem Gebäude und dem Productengleis auf eine schädliche Weise zu beengen, eine Verbreiterung um 15 Fuß oder um ein Drittel.

Da es sich aus mannigfachen Gründen empfiehlt, den neuen Schoppen in grader Linie mit dem gegenüberliegenden abzuschließen, und, wie schon bei der Gleisanlage erwähnt ist, der Zwischenraum zwischen dem vierten und dem neuen Schoppen auf 100 Fuß, also um ca. 60 Fuß vergrößert, daher der neue Schoppen um so viel kürzer angelegt werden muß, so gereicht die Verbreiterung der Anlage auch in so fern zum Vortheil, als dadurch der Lagerraum trotz der geringeren Länge des Schoppens dennoch eine gleiche Fläche einnimmt, wie der Lagerraum der anderen Schoppen.

Außer dem Lagerraume sind noch folgende Locale erforderlich:

- 1) zwei Expeditionslocale für die Eisenbahnbeamten,
- 2) ein Zimmer für den Bodenmeister,
- 3) ein desgl. für den Bremischen Consumtionsbeamten, und
- 4) ein Arbeiterzimmer.

In dem Entwurf würde demnach ein Zimmer zu viel angenommen sein. Da sich aber die spätere Einrichtung neuer Locale, wofür erfahrungsmäßig sich bald das Bedürfnis herausstellen wird, nur mit größeren Unkosten und Störungen ausführen lassen würde, so schien es zweckmäßig, den aus der Anordnung des Grundrisses sich ergebenden Raum schon jetzt mit auszubauen und würde derselbe bis auf Weiteres zur Aufbewahrung von Gütern dienen können, die unter besonderen Verschluss gehalten werden müssen.

Von dem Aufbau eines vollen zweiten Stockwerks, wie er bei den anderen Schoppen ausgeführt ist, soll bei dem neuen Schoppen Abstand genommen werden.

Da aber der Raum über den Büreaulocalen zu den eigentlichen Betriebszwecken des Schoppens nicht verwendet, dagegen ohne zu große Kosten zu zwei kleinen Beamtenwohnungen eingerichtet werden kann, so wird die Herstellung dieser Wohnungen zugleich mit vorgeschlagen. Die Kosten derselben, welche Bremischer Seits vermietet werden und so sich verzinsen können, sind deshalb besonders veranschlagt und in den Hauptanschlag nicht mit aufgenommen.

Das Gebäude selbst wird in derselben Weise wie die übrigen Betriebsgebäude auf einer wohlgeschlemmten Sandschüttung fundirt, in Rohbau ausgeführt und mit Schiefer gedeckt.

Der Dachstuhl wird in der Mitte durch eine hölzerne Säule, welche dem Verkehr in keiner Weise hinderlich ist, gestützt, um schwierigere Constructionen zu vermeiden.

Es würden nun noch einige Worte über die Art und Weise der Ausführung zu sagen sein.

Wird die Genehmigung zur Ausführung der vorbeschriebenen Arbeiten in nicht zu langer Frist ertheilt, so liegt die Möglichkeit vor, die Erd- und Oberbauarbeiten, sowie die Fundamente des Gebäudes vor Eintritt des Frostwetters noch auszuführen. Eine Vollendung des Gebäudes selbst aber bis zu dieser Zeit würde selbst bei Anstrengung aller Kräfte nur unter den allergünstigsten Umständen zu erwarten sein.

Da man aber hierauf nicht rechnen kann und darf, so wird vorgeschlagen, für die Winterzeit einen provisorischen, hölzernen Schoppen auf den neuen Fundamenten aufzuführen, welcher nach Beendigung des Winterbetriebes wieder abgebrochen werden würde.

Um aber bei besonders günstiger Witterung nicht am Weiterbauen gehindert zu sein, dürfte es sich empfehlen, nur die Hälfte der Schoppenfläche provisorisch zu überbauen und auf der anderen Hälfte mit dem Bau fortzufahren, so bald und so lange es die Witterung gestattet.

Die Kosten der vorstehend beschriebenen Bauanlagen gestalten sich folgendermaßen:

- 1) Erdarbeiten, Oberbau etc. 47,000.
- 2) der Schoppen, jedoch ohne Wohnungen » 35,500.
- 3) der provisorischen Schoppen » 2,700.

Zusammen 85,200.—

- 4) die Aufhöhung für die neuen Kohlenlagerplätze. 6,300.
- 5) die Herstellung der beiden Wohnungen » 2,800.

Zusammen 9,100.—

Total-Summe 94,300.—

Die beiden letzten Positionen würden vom Bremer Staate allein zu tragen und von dem Betriebe der Bremen-Geeste-Bahn nicht zu verzinsen sein.

Bremen, den 1. Juli 1864.

(gez.) A. Schröder.

Anlage III
zur Mittheilung des Senats
vom 8. Juli 1864.

Bericht der Eisenbahndeputation,
Abänderung eines Krahns am Weserbahnhofe.

Bei Ueberreichung des diesjährigen Budgets (Verhandl. pag. 162) ist bereits näher auseinandergesetzt, daß die für Anwendung hydraulischer Maschinen erbauten Wandkrähne des Weserbahnhofsgebäudes Nr. 1 nicht nur einer raschen Abnutzung unterliegen, sondern auch bei ihrer Bewegung durch menschliche Kräfte einen nicht unerheblichen Zeitaufwand und vergrößerten Arbeitslohn erheischen. Da es nun für jetzt und vielleicht für längere Zeit sich noch nicht empfehlen möchte, die kostbaren hydraulischen Maschinen anzuschaffen und zum Betriebe zu verwenden, so erlaubte sich die Deputation bei ihrer Budgetvorlage den Umbau zunächst des einen jener Krähne vorzuschlagen und dafür einen damals noch nicht genau zu berechnenden Posten von 500 Thalern aufzunehmen. Bei der in letzter Zeit von den Technikern vorgenommenen detaillirten Ausarbeitung des Umbauprojects, bei welchem es darauf ankam, die bezeichneten Uebelstände und die Klagen über Verzögerungen der Arbeiten möglichst gründlich zu beseitigen, hat es sich ergeben, daß dies nur mit einem Kostenaufwande von 1550 Thalern zu erreichen sein wird. Indem die Deputation den vom Baudirector ausgearbeiteten Bericht nebst Zeichnung hiebei übergiebt und sich, um Wiederholungen zu vermeiden, auf dessen nähere Motivirung bezieht, erlaubt sie sich daher auf eine Nachbewilligung von 1050 Thalern zu diesem Behufe hiemit anzutragen und darauf aufmerksam zu machen, daß wenn die Arbeit noch in diesem Jahre zur Ausführung gebracht werden soll, und das kann sie nur auf das Dringendste empfehlen, die Beschlußfassung nicht verschoben werden darf.

Bremen, den 7. Juli 1864.

Die Eisenbahndeputation.

(gez.) **C. Kottmeier.**

(gez.) **H. H. Schröder.**

Unter-Anlage
zur Anlage III der Mittheilung des Senats
vom 8. Juli 1864.

B e r i c h t

des Baudirectors Schröder, Umänderung eines Krahns am Niederlagegebäude am Weserbahnhof betreffend.

Da die Eisenbahndeputation bereits im vergangenen Jahre zu der definitiven Ueberzeugung gekommen war, daß sich für den Betrieb am Weserbahnhofe die nur mit großen Kosten herzustellende Einrichtung hydraulischer Krähne nicht empfehle, so war in Ueberlegung zu nehmen, wie den Uebelständen, die von der Construction der für Anwendung hydraulischer Maschinen eingerichteten Wandkrähne nicht zu trennen sind, radikal abgeholfen werden könne.

Diese Uebelstände bestehen hauptsächlich darin, daß die eigentliche Winder Vorrichtung mit der Krahnsäule nicht direct verbunden ist und sich mit derselben

nicht dreht. Dadurch ist bedingt, daß die Kette über wenigstens zwei Rollen mehr laufen, also doppelte Reibung verursachen, und sich in sich selbst drehen muß, sobald der Krahn gedreht wird. Die Folge dieser Eigenthümlichkeiten der Wandkrähne, war, daß zur Bewegung derselben eine größere Arbeitskraft erforderlich war und daß sich die Kette schnell abnutzte.

Alle vorgenommenen Verbesserungen und Veränderungen konnten wohl einen Theil der Reibung hinwegnehmen und die Abnutzung der Kette etwas vermindern, die der Construction eigenthümlichen Mängel konnten dadurch aber nicht gehoben, und mußten ertragen werden, sobald man nicht auf die Anwendung hydraulischer Maschinen vollständig verzichten wollte.

Da nun die Eisenbahndeputation, wie bereits erwähnt, sich überzeugt hat, daß es sich empfehle von denselben keinen Gebrauch zu machen, so wurde in dem diesjährigen Budget die Summe von 500 Thalern aufgenommen, um wenigstens mit einem der vier Krähne im Niederlagsgebäude den Versuch einer vollständigen Umänderung der Wandkrähne in freistehende Krähne zu machen. Bei der Bestimmung dieser Summe ging man von der Ansicht aus, daß ein Theil der jetzt vorhandenen Krahntheile wieder benutzt werden und bei der neuen Krahneinrichtung wieder Verwendung finden könne. Während der Bearbeitung derselben stellte sich aber heraus, daß dies ohne andere Nachtheile nicht wohl thunlich sein würde, daß es sich vielmehr empfehle, von den vorhandenen Krähnen oder einzelnen Theilen derselben gänzlich abzusehen und die Construction der seit mehreren Jahren bewährten Krähne an der Schlachte mit den durch die Vertlichkeit und die speciellen Zwecke gebotenen Aenderungen auch hier in Anwendung zu bringen.

Es ließ sich nicht verkennen, daß hierdurch die Kosten ganz wesentlich vermehrt werden und die zu dem Versuche vorgeschlagene und im Budget genehmigte Summe nicht ausreichen würde, da ein Krahn an der Schlachte, ohne Fundierungs- und Aufstellungsarbeiten 1350 Thaler und mit denselben ungefähr 2000 Thaler gekostet hat, wenn sich auch erwarten ließ, daß die Krähne am Weserbahnhofe wegen der zum Theil vorhandenen Fundamente, wegen der geringeren Ausladung und der hier gebotenen Beschränkung der Tragfähigkeit auf 4000 π sich nicht unerheblich vermindern würden.

Unter mehreren Vorschlägen, welche zur Erreichung des genannten Zweckes gemacht worden sind, ist die in der beiliegenden Zeichnung dargestellte Construction gewählt worden und sollen deren Einzelheiten hier mit einigen Worten näher beschrieben werden. Die Krahnsäule stimmt in ihrer wesentlichen Einrichtung mit den an der Schlachte und an der Holzpforte errichteten Krähnen überein, mit Ausnahme der Befestigung der Windevorrichtung, welche der Raumersparniß wegen an der Krahnsäule selbst und nicht auf der Plattform angebracht ist. Der Plattform konnte deshalb auch die in anderer Beziehung und namentlich in Betreff der Platersparung genügende halbkreisförmige Form gegeben werden.

Der untere Theil der Krahnsäule wird in eine in der Mauer ausgearbeitete Nische gestellt und nach dem Wasser zu durch eine eiserne Schutzwand gegen Verletzungen beim Eisgange und dergleichen mehr gesichert. Diese Schutzwand dreht sich in einem Charnier und ist sonach zum Oeffnen eingerichtet, um den unteren Theil der Krahnsäule von Zeit zu Zeit besichtigen zu können, zu reinigen, das Pfannenlager zu schmieren und das Eisenwerk zu malen.

Die Winde erhält nur ein einfaches Zahnrad mit Curbel und eine lose Rolle, um die Reibung auf ein Minimum zu reduciren, die Verhältnisse sind so gewählt, daß vier Mann 4000 π ohne außergewöhnliche Anstrengung heben können.

Die Horizontaldrehung wird durch eine aufrechtstehende Curbelvorrichtung bewerkstelligt, welche in ein am Boden befestigtes Zahnrad eingreift.

Die größte Schwierigkeit bei Herstellung freistehender Krähne bestand bei der vorhandenen Vertlichkeit darin, daß der Raum im Schoppen schon an und für sich dem Bedürfnisse kaum noch entspricht und durch die neue Einrichtung nicht noch mehr beschränkt werden durfte, daß daher von der Einrichtung eines Perrons vor der Schoppenmauer nicht die Rede sein konnte.

Aus der vorliegenden Zeichnung ist zu ersehen, daß man sich darauf beschränken konnte, aus der Schoppenmauer den zur Drehung des Krahnes erforderlichen Raum herauszubringen und durch einen in den Schoppenraum $4\frac{1}{2}$ Fuß hineinspringenden Verschlag abzuschließen. Dieser Verschlag erhält an den Seitenthüren und in der Mitte zur besseren Erleuchtung des Schoppens ein Fenster.

Da die früheren Krähne ungefähr 10 Fuß Raum im Schoppen einnehmen, so wird durch die neue Einrichtung der Lagerraum nicht nur nicht beengt, sondern um mehr als die Hälfte des bisher von den Winden weggenommenen Raumes vermehrt.

Außer den Vorkehrungen zur Verankerung der Krahnsäule und der Wände, welche wohl nicht näher beschrieben zu werden brauchen, da sie aus der Zeichnung mit Leichtigkeit zu erkennen sind, wird nur noch zu erwähnen sein, daß die Perronplatte vor den Ladethüren nach der Weser zu verbreitert werden muß, um für die Arbeiter beim Auf- und Absetzen mehr Raum zu gewinnen, daß dadurch aber keine Uebelstände herbeigeführt werden, weil die Ufermauer im vorigen Jahre eine zweite beinahe 3 Fuß von der Mauer entfernte Spundwand erhalten hat und daher die Schiffe nicht mehr so nahe heranlegen dürfen.

Nach einem von Bauconducteur Schweizer angefertigten speciellen Kostenanschlage werden sich die Kosten des Umbaues nach Abzug der aus den vorhandenen alten Materialien und Bindevorrichtungen zu lösenden Einnahmen auf 1550 Thaler belaufen.

Werden alle vier Krähne ausgeführt, so werden sich die Kosten um je 50 Thaler vermindern, weil die Auslagen für die hierzu erforderlichen Modelle sich dann auf diese vier Krähne vertheilen.

Die Ausführung des Umbaues kann ohne erhebliche Unbequemlichkeit für den Betrieb geschehen, da nur die Stellen, wo sich Krahne und Winde befinden, bei der Arbeit betroffen werden.

Bremen, den 7. Juli 1864.

(gez.) A. Schröder.

Bes

Zu Cap. V.
Ernst und Bürger
hinsichtlich ansehn-
licher Vorgänge des Zoll-
wesens 1862 eine allge-
meine Erklärung vom 1. Jan-
uar 1863 an die allge-
meine Versammlung der
Zollvereinsmitglieder in
Frankfurt a. M. über
den Zustand des Zoll-
wesens und die Ver-
änderungen, welche
in demselben vor-
genommen werden
sollen.

Separation

Nach beendeter
lage einer zwangsge-

2.

Zudem die
näher aufgeführten
von 158.000 Zha
zu berichten, auf n
Gelder für die sonst

Um die Auf-
stimmungen über die
Strafgesetze, möge
von dem Senat
sich einverstanden
erklären. Dasung
nicht bei nicht an-
nählich in Berlin
zunehmend auch die
nungen, inwiefern
meines Beamtens
ihrer Stellung in
oder Annahme

Die Bürger
mit einer abfertigen
nicht der Senat,
dann kommt und
Einfachen als C
Hannover Göttingen