

Beschluß der Bürgerschaft

vom 13. December 1871.

1. Revision des Umsatzsteuergesetzes.

Mit Aufnahme der bereits von Senat und Bürgerschaft vereinbarten Erläuterungen in das Gesetz selbst, und zwar in der vom Senat vorgeschlagenen Fassung, erklärt sich die Bürgerschaft auch ihrerseits einverstanden.

2. Armeninstitut.

Die Bürgerschaft ertheilt der vom Senate beantragten Fortdauer des Armeninstituts für das Jahr 1872 ihre Zustimmung, indem sie den Herren Diakonen welche sich mit der Einzeichnung der Beiträge bemüht haben, ihren Dank ausspricht.

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 15. December 1871.

1. Neue Verkehrswege zwischen Neustadt und Bahnhof.

Ueber diesen wichtigen Gegenstand hat die Baudeputation, einer Aufforderung des Senats folgend, das Ergebnis ihrer Berathungen in dem beifolgenden Berichte vorgetragen. Der Senat theilt die Vorlagen, über welche er seinen Beschluß bis nach näherer Prüfung sich vorbehalten muß, der Bürgerschaft zu ihrer Erklärung mit.

Anlage I mit 6 Unt.-Anlag.
(4 Zeichnungen.)

2. Eisenbahnanlagen zu Bremerhaven und am Bahnhofe Bremen-Neustadt.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen beantragt in dem beifolgenden Berichte im Interesse des Eisenbahnverkehrs verschiedene Anlagen zu Bremerhaven und auf dem Bahnhofe Bremen-Neustadt, worüber der Senat zunächst der Erklärung der Bürgerschaft entgegensteht, indem er die seinige sich vorbehält.

Anlage II mit 5 Unt.-Anlag.
(3 Zeichnungen.)

Anlage I

zur Mittheilung des Senats
vom 15. December 1871.

Bericht der Baudeputation,

die Herstellung neuer Verkehrswege zwischen Neustadt und Bahnhof
betreffend.

Die berichtende Deputation ist mit der Berathung beauftragt, ob und in welcher Weise es sich empfehle, eine bessere Verbindung zwischen der Alt- und Neustadt und eine leichtere Communication beider Stadttheile mit dem Hauptbahnhofe herzustellen. Sie hat sich bereits seit zwei Jahren mit dieser Frage ernstlich beschäftigt und deren Verhandlung bis zu einem Punkte geführt, daß sie schon früher

Berichtigung. Auf Seite 472 ist unter „7) Intradon des Gerichts Borgfeld“ zu lesen: „am 2. December 1818.“

hätte berichten können. Wenn sie trotzdem mit einer Berichterstattung zurückhielt, so geschah es, abgesehen von anderen in den Zeitverhältnissen beruhenden Rücksichten, aus dem Grunde, weil die ganze Anlage wesentlich abhängig ist von der Bestimmung des Platzes für die künftigen Bahnhöfe, indem dadurch sowohl die zweckmäßigste Lage der Brücke als die Richtung etwaiger neuer Verbindungswege bedingt ist. Nachdem jene Frage jetzt entschieden ist, folgt die Deputation gern einer ihr vom Senat gegebenen Anregung, ihren Bericht nunmehr zu erstatten.

Was zunächst die Bedürfnisfrage betrifft, so wird es keinen weiteren Beweis erfordern, daß die vorhandenen Brücken und deren Zugänge dem stets steigenden Verkehre der Neustadt mit dem rechten Weserufer, insbesondere den Bahnhöfen nicht mehr genügen. Die Wachtstraße bildet zur Zeit den einzigen Verbindungsweg zwischen den durch die Weser getrennten Stadttheilen für Fuhrwerke. Daß sie dem Güterverkehr nicht mehr gewachsen ist, zeigt der tägliche Augenschein und dürfte Angesichts der Bestrebungen, dieselben zu erweitern oder andere Abhülfe zu schaffen, keiner besonderen Ausführung bedürfen. Sollte auch die Herstellung einer Fährbahn für Fuhrwerke über die Eisenbahnbrücke möglich sein, so würde selbst diese Anlage auf die Dauer kein irgend genügendes Auskunftsmittel schaffen. Vielmehr stellt sich als die einzige durchgreifende Abhülfe der bestehenden Verkehrsstockung die Anlage einer neuen Brücke unterhalb des Theerhofs unter Benutzung bezw. Herstellung entsprechender Anschlußstraßen heraus.

Von dieser Voraussetzung ausgehend, hat die Deputation zunächst die Lage der neuen Brücke erwogen, wofür sich zwei Alternativen darboten. Man kann die Brücke in die Hohenthorsstraße oder in die große Allee ausmünden lassen.

Die Anlage einer Brücke vor der Hohenthorsstraße bietet in der Neustadt nicht die geringsten Schwierigkeiten. Die Anfahrten würden dort nichts zu wünschen übrig lassen. In der Altstadt dürften sich in den der Weser parallel laufenden Straßen zweckmäßige Kreuzungspunkte bieten und die gerade Fortführung bis zum Wall, eventuell über den Stadtgraben bis zur kleinen Helle durch die vorhandenen Straßen und Localverhältnisse erleichtert sein. Allein die Verbindung mit der Georgsstraße als dem für den Verkehr mit den künftigen Güterbahnhöfen wichtigsten und zweckmäßigsten Wege würde eine schwierigere und unbequeme sein. Andererseits würde der Weserarm an der Neustadtsseite zwischen den beiden Brücken mehr oder weniger lahm gelegt, und die Aussicht einer etwaigen künftigen Verbindung des Theerhofs mit der neuen Brücke unausführbar sein, während die kostspielige Fortsetzung der Schlachte bis zum Brückeneingang voraussichtlich die unmittelbare Consequenz dieser Anlage sein würde. — Andererseits bietet die Anlage der Brücke vor der großen Allee in der Neustadt dieselben Vortheile, wie die Hohenthorsstraße und ein Durchbruch zunächst bis zur Gutfilterstraße wird durch Benutzung der Zingel, der Glocken- und Nicolaisstraße erleichtert, während von der Kreuzung der Gutfilterstraße neben der ferneren Benutzung der bestehenden, wenn auch für sich allein ungenügenden Straßen sich eine Fortsetzung der Brückenstraße in der Richtung nach dem Bahnhofe unschwer finden läßt. Da eine schnurgerade Anlage dieser Fortsetzung durch das Bedürfnis des Güterverkehrs auf derselben nicht bedingt ist, so ist es wesentlich eine Finanzfrage, auf welchem Wege man am billigsten und zweckmäßigsten die Verbindung herstellt. Freilich wird bei dieser Lage der Brücke die Schlachte zwischen der Tränkpforte und letzten Schlachtpforte in Folge der erforderlichen Rampen der Anfahrten zur Brücke wesentlich in Mitleidenchaft gezogen. Allein es werden sich Mittel finden lassen, daß der Güter- und Schiffverkehrsverkehr an dem unteren Ende der Schlachte durch diese Anlage nicht erheblich beeinträchtigt werde.

Unter diesen Umständen hat sich die Deputation unter Berücksichtigung aller einschlagenden Verhältnisse zu dem Beschlusse vereinigt, die Lage der Brücke in Fortsetzung der großen Allee vorzuschlagen und zu empfehlen, für jetzt sich aber auf die Anlage der Brückenstraße bis zur Gutfilterstraße zu beschränken. Schon die Herstellung der Brücke selbst, der Anfahrten und des projectirten Theils der Brückenstraße sind so colossale Unternehmungen, daß sie die öffentlichen Mittel in hohem Grade in Anspruch nehmen, außerdem aber auch so viel Zeit und Kräfte erfordern werden, daß man Muße genug behalten wird, um die zweckmäßigste Richtung der Fortsetzung der Straße von der Gutfilterstraße bis zum Ansgariithor und die Mittel

und Wege zu
finden, daß es
um dieses
interessirt
finden die
zu einer besser
Eisenbahnen zu
linien keine de
den künftigen
und über die
hauscomplexen
Südbahnen sich

Da die
überwunden, v
bietet sich der

Die
empfehlte sich
Beschlüsse an
künftigen Br

Da
Verbindung
da diese jor
ist, so emp
genommene
der Straße
durch die p

Die
nun soweit
Brücke und
schlägt ist,
bis zur H
ind. Die
Detailzeich
würde abo
technischen
diese Arbe
etwa nicht
ficationen,

Die
der jüngster
Stadium ih
weiterem B

Die
1)

Die

und Wege zu deren Herstellung überlegen und feststellen zu können. Es kommt hinzu, daß es in Frage gezogen zu werden verdient, ob man nicht die Unternehmung dieses Theils der Straße, wobei die künftigen Anlieger in erheblichem Maße interessirt sind, der Privatindustrie überlassen kann, welche dabei eher ihre Rechnung finden dürfte, als der Staat. Für den nicht unwahrscheinlichen Fall, daß zu einer besseren Verbindung der Neustadt mit der Altstadt die Anlage von Pferde-eisenbahnen zur Ausführung kommen sollte, würde von allen in Frage kommenden Linien keine derselben eine solche Aussicht auf starke Frequenz haben, wie eine von den künftigen Bahnhöfen ausgehende durch die Georgsstraße, die neue Brückenstraße und über die neue Brücke führende, in der Neustadt nach den verschiedenen Pad-hauscomplexen, Plöschplätzen, vielleicht sogar künftigen Bahnhöfen der projectirten Südbahnen sich verzweigende Pferde-eisenbahn.

Da diese Bahnen nicht unerhebliche Steigungen und kurze Curven mit Leichtigkeit überwinden, und die Benutzung der Straßen für andere Fuhrwerke nicht stören, so bietet sich denselben Aussicht auf einen sehr günstigen Betrieb.

Die weitere Entwicklung solcher Projecte muß abgewartet werden und empfiehlt sich auch aus diesem Grunde die Beschränkung der zur Zeit erforderlichen Beschlüsse auf die Anlage der Brücke und die Expropriation der zu einer sechszi-gfüßigen Brückenstraße bis zur Hutfilterstraße heranzuziehenden Erben.

Da bei Anlage der Brückenstraße sofort auch auf Herstellung einer besseren Verbindung derselben mit der westlichen Alt- und Vorstadt Bedacht zu nehmen ist, da diese sowohl auf der Langen- und Volken- als Hutfilterstraße eine ungenügende ist, so empfiehlt es sich gewiß, bei dieser Gelegenheit sofort die bereits in Angriff genommene Verbreiterung der letzteren zwischen dem reformirten Waisenhaus und der Straße am Brill zur Ausführung zu bringen, da die dafür vorhandenen Gründe durch die projectirte Anlage wesentlich verstärkt werden.

Die Vorarbeiten zu den Seitens der Deputation beantragten Anlagen sind nun soweit gediehen, daß das vom Baudirector Berg entworfene Project der neuen Brücke und der beiderseitigen Anfahrten fertig und in allgemeinen Umrissen veran-schlagt ist, daß sodann durch den Baudirector Schröder der Tract der Brückenstraße bis zur Hutfilterstraße gezogen und die zu expropriirenden Grundstücke festgestellt sind. Die nächste Aufgabe der Deputation würde nun sein, specielle Anschläge und Detailzeichnungen für die Brücke und die Zugänge anfertigen zu lassen. Darüber würde aber noch vollends bei den durch andere dringende Aufgaben gänzlich absorbirten technischen Kräften der Baubüreaus nicht nur eine erhebliche Zeit vergehen, sondern diese Arbeit würde auch eine vergebliche sein, wenn alsdann die vorgelegten Projecte etwa nicht den Beifall von Senat und Bürgerschaft erlangen, oder erheblichen Modi-ficationen, die eine Umarbeitung zur Folge haben würden, unterworfen werden sollten.

Die Deputation zieht es daher vor, zumal die Ausführung dieses Projects in der jüngsten Zeit wiederum allgemeines Interesse erregt hat, in dem gegenwärtigen Stadium ihrer Verhandlungen an Senat und Bürgerschaft zu berichten, um sich vor weiterem Vorgehen des Einverständnisses der beschließenden Behörden zu vergewissern.

Die Deputation übergiebt daher:

- 1) in Unteranlagen 1—3 Aufriß, perspectivische Ansicht und Grundriß der neuen Brücke nebst Anfahrten und dazu erstatteten Bericht des Bau-Director Berg (Unter-Anlage 6.) und zwar erstere vorläufig nur in einem, daher zurückzugebenden Exemplare, da die Anfertigung von Copieen unverhältnißmäßigen Zeitaufwand erfordert haben würde. Der vorläufige Anschlag ergibt einen Kostenaufwand

für die Brücke mit Zubehör von	525,000
für die Rampen in der Neustadt „	32,000
für die Rampen in der Altstadt „	12,000

Zusammen 569,000

Die Deputation beschränkt sich für jetzt auf den Antrag:

Senat und Bürgerschaft wollen das Project der Brücke nebst Zu-behör im Großen und Ganzen genehmigen und die Deputation be-auftragen, auf Grund desselben die Detailzeichnungen und speciellen Kostenanschläge anfertigen zu lassen.

- 2) Ferner legt die Deputation in Unteranlage 4 das Project einer von der Schlachte bis zur Hutfilterstraße in 60-füßiger Breite anzulegenden Straße und der Verbreiterung der Hutfilterstraße, sowie ein Verzeichniß der betreffenden Hauseigenthümer, Unteranlage 5, mit dem Antrage vor:
- a. die Anlage dieses Straßentheils vorbehaltlich etwaiger sich als zweckmäßig ergebenden unerheblichen Abweichungen zu genehmigen,
 - b. die in Unteranlage 5 verzeichneten Grundstücke der dort benannten Eigenthümer unter Expropriationspflicht zu setzen,
 - c. die Baudeputation mit der Vertretung des Staats bei dem Expropriationsverfahren zu beauftragen,
 - d. eine Vermittlungsdeputation niederzusetzen.

Je nach dem Ausfall der Entscheidung von Senat und Bürgerschaft behält sich die Deputation weitere Berichterstattung vor.

(gez.) **Varape.**

(gez.) **Helmken.**

Unter-Anlage 6

zur Anlage I der Mittheilung des Senats
vom 15. December 1871.

Bericht des Baudirectors Berg,

betreffend den Neubau einer Weserbrücke zwischen der großen Allee in der Neustadt und der Schlachte in der Altstadt.

Dem Auftrage der Deputation in Betreff besserer Verbindung der Altstadt mit der Neustadt nachkommend erlaube ich mir anliegend den Entwurf einer Brücke zwischen der großen Allee und der Schlachte in 3 Zeichnungen (Ansicht, perspectivische Ansicht und Grundriß) zu überreichen.

Die Zeichnungen konnten wegen Mangel an Zeit und Arbeitskräften zunächst nur einmal angefertigt werden.

Die projectirte Brücke liegt genau vor der großen Allee, und ist angenommen, daß diese letztere, ebenso wie die Straße am Neustadtsdeich (von den beiden Seiten her) in ihren vollen Breiten mit Steigungen von 1 zu 60 auf die Höhe der Brückenfahrbahn geführt werden sollen. Die Oberkante der Brückenfahrbahn wird auf 22,6' bis 23' über Null an der großen Weserbrücke zu liegen kommen. Die Unterkante der vollständig horizontalen Brücke soll 20 Fuß über Null am Pegel der großen Weserbrücke liegen und damit eine Höhenlage von pr. pr. 2,5' über dem höchsten bekannten Hochwasser an der projectirten Baustelle erhalten.

Eine Höherlegung der Brückenunterkante würde eine entsprechende Erhebung der Fahrbahn zur Folge haben und würden dadurch die Steigungsverhältnisse der Rampen, in der Neustadt sowohl als der Altstadt, sehr erheblich verschlechtert werden. Ich halte die angegebene Höhenlage für vollkommen ausreichend. Die Unterkante der großen Weserbrücke liegt an den Enden auf + 20', oder 1' 3" über dem an dieser Stelle, der Einengung des Strombettes wegen, höherem Hochwasser, die kleine Weserbrücke liegt mit ihrer Unterkante auf + 18' 9". Die Durchflußöffnungen der projectirten Brücke haben eine Gesammtlichtweite von 654,5' (in der Höhe von Null gemessen), übertreffen also die Lichtweite der oberhalb belegenen beiden Weserbrücken um etwa 100 Fuß.

Die der großen Weserbrücke gegenüber liegenden drei Oeffnungen haben, ohne den seitlichen, 60 Fuß weiten Abfluß am unteren Ende des Theerhofes, 30 Fuß Lichtweite mehr als die Oeffnungen der ersteren. Die der kleinen Weserbrücke gegenüber liegenden beiden Oeffnungen haben eine um 70 Fuß größere Lichtweite als die Oeffnungen der kleinen Weserbrücke, so daß auch für die Abströmung der bei Hochwasser durch die Oeffnung unterhalb des Theerhofes aus der großen Weserbrücke abfließenden Wassermasse hinlänglich gesorgt ist.

Die Fahrbahn der projectirten Brücke erhält eine Lichtweite von 27 Fuß, ist also mehr als dreispurig und um 3 Fuß breiter als die Fahrbahn der großen Weferbrücke, welche nur 24 Fuß mißt. Die größere Lichtweite ist in Hinblick darauf, daß vielleicht später einmal eine Pferdeisenbahn über dieselbe geführt werden sollte, angenommen. Jedes der beiden Trottoirs erhält eine Lichtweite von 9 Fuß.

Die Trottoirs sind außerhalb der Gitterträger der Fahrbahn angebracht, weil dadurch die Höhe der Querträger wesentlich verringert und zugleich die Fußpassage sicher gestellt wird. Es ist indessen darauf Rücksicht genommen, daß auf jedem Pfeiler eine Communication von einem Trottoir zum anderen, quer über die Fahrbahn, stattfinden kann.

In der Verlängerung des Theerhofs ist der in der Zeichnung angegebene große Pfeiler projectirt, jedoch bleibt zwischen demselben und dem Theerhofe eine Oeffnung von 60 Fuß, welche zum Durchbringen von Schiffen aus der großen nach der kleinen Wefer und umgekehrt dienen kann. Diese Oeffnung kann später in der ange deuteten Weise mit einer Drehbrücke überbrückt und dadurch der Theerhof mit der neuen Brücke in directe Verbindung gebracht werden, wenn die Packhausbesitzer die dazu erforderlichen Aenderungen vornehmen. Eine derartige Verbindung scheint für den Waarenverkehr und für die Löschung eines etwa auf dem Theerhofe ausbrechenden Feuers von besonderer Wichtigkeit zu sein.

Auf der der Altstadt zugekehrten Seite des Theerhofspfeilers wird eine Drehbrücke von 67 $\frac{1}{4}$ Fuß Lichtweite (in der Nulllinie gemessen) eingebaut, welche zum Durchlassen von Schiffen mit festem Mast dient. Die erforderlichen Vorrichtungen zum Durchbringen von Schiffen werden durch Erbauung von Duc d'Alben getroffen werden. Auch wird, da das Durchbringen von Fahrzeugen, um die Brückenpassage am Tage nicht zu unterbrechen, am besten zur Nachtzeit geschieht, für eine ausreichende Beleuchtung der Schiffspassage Sorge zu tragen sein. Ein Durchbringen von Schiffen durch Drehbrücken findet in vielen Städten nur zur Nachtzeit statt.

Das Separationswerk wird an die Verlängerung des Theerhofes herangeführt und wird demselben weiter abwärts, oberhalb der Eisenbahnbrücke, an der geeignetsten Stelle, eine Durchfahrtsöffnung gegeben werden müssen, was keine besonderen Schwierigkeiten bietet. Die projectirte Brücke erhält durch die Erbauung von Portalen und Pfeilerthürmchen ein den architectonischen Anforderungen entsprechendes, monumentales Aussehen. Auf der Verlängerung des Theerhofes wird ein dem ganzen Bauwerke zur Zierde gereichendes, einen architectonischen Abschluß bildendes Bauwerk errichtet, welches zu öffentlichen Zwecken dienen oder sehr rentabel verpachtet werden kann. An der Altstadtseite wird die Straße in Verlängerung der Brücke in einem Gefälle von 1 zu 60 fortgeführt, von welcher sich auf der Schlachte, nach beiden Seiten hin, 42 Fuß breite, in einem Gefälle von 1 zu 60 liegende Rampen abzweigen.

Der für die Ausführung der Brücke und der Rampen in der Neu- und Altstadt aufgestellte Kostenanschlag hat, unter Berücksichtigung der eingetretenen Steigerung der Preise aller Baumaterialien und Arbeitslöhne, folgende Summen ergeben:

1) die Brücke mit allem Zubehör	525,000
2) die Rampen in der Neustadt	32,000
3) die Rampen in der Altstadt	12,000
Total ..	569,000

Bremen, den 26. November 1871.

(gez.) Berg.

Anlage I
zur Mittheilung
vom 15. Decem

Bericht d

Nachd
und der Ober
und Bremen
zu dem Reife
1)

Der
zügen hier
die aus der
einzuladen.

Es
Frostwetter
nahm so vi
Bewilligung
daß diese
sondern b
Bremen u

Hi
die Deputa
Schweizer,
einverstand
Kosten sind

Weg
Erläuterung
Baudirector
Situationsze
Anlage 3, u

Endli
Bahnhofs zu
mit Wasser
Geestemünde
lebhaften
empfiehlt d
haben, dere
sei, aus der

Wit
Deputation
Bahnhofs n
unserer Tsch
sind veranfa

Anlage II.

zur Mittheilung des Senats
vom 15. December 1871.

Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, verschiedene neue Anlagen betreffend.

Nachdem seit längerer Zeit mehrfache Besprechungen mit der Eisenbahndirection und der Oberzollbehörde wegen Einführung von Nachtzügen zwischen Bremerhaven und Bremen zu besserer Ausnutzung des Fahrmaterials stattgefunden haben, ist man zu dem Resultat gekommen, daß vorab

- 1) zu Bremerhaven ein besonderes Gleis herzustellen sei, welches die zollseitig revidirten Wagen aufzunehmen habe, bis ein ganzer Zug complet sei, zugleich aber von einer zollsicHERen Latteneinfriedigung umgeben und gehörig beleuchtet sein muß;
- 2) auf dem Bahnhof Bremen-Neustadt ein hölzerner Schuppen auf dem dem Platze zwischen der Schörling'schen Mühle und dem Hohenthore errichtet und mit einem Ladegleise versehen werde.

Der Zweck dieses Schuppens solle sein, die von Bremerhaven mit den Nachtzügen hierhergebrachten Waaren in denselben abzuladen und aus diesem Schuppen die aus der Stadt kommenden nach Bremerhaven bestimmten Güter sogleich wieder einzuladen.

Es war der Wunsch der Deputation die Nachtzüge mit dem Eintreten von Frostwetter einzuführen, allein die Erledigung der dabei erforderlichen Vorfragen nahm so viel Zeit in Anspruch, daß die Deputation erst jetzt im Stande ist die Bewilligung der dazu nöthigen Geldmittel zu beantragen. Sie bemerkt inzwischen, daß diese Einrichtungen nicht bloß für den gegenwärtigen Winter bestimmt sind, sondern bleibenden Werth haben, und zur Erleichterung des Verkehrs zwischen Bremen und seinem Hafen ferner dienen werden.

Hinsichtlich der sub 1 erwähnten Gleisanlage zu Bremerhaven bezieht sich die Deputation auf den unter Unter-Anlage 1 beiliegenden Bericht des Inspector Schweizer, mit welchem der Baudirector Schröder sich vermittelst eines Nachsahes einverstanden erklärt hat, und auf die beifolgende Zeichnung, Unter-Anlage 2. Die Kosten sind zu 7800 Thaler Gold veranschlagt.

Wegen des sub 2 erwähnten Holzschuppens nimmt die Deputation zu weiterer Erläuterung Bezug auf den als Unteranlage 3 beifolgenden, im Einverständniß mit dem Baudirector Schröder erstatteten Bericht des Inspector Schweizer und auf die Situationszeichnung, Unter-Anlage 4, sowie auf die Constructionszeichnung, Unter-Anlage 5, und bemerkt, daß die Kosten zu 9300 Thaler Gold veranschlagt sind.

Endlich hat die Eisenbahndirection darauf aufmerksam gemacht, daß auf dem Bahnhofs zu Bremerhaven noch keine Anlage zur Versorgung der Rangirmaschinen mit Wasser vorhanden sei, und daß dieselben zu diesem Zwecke häufig leer nach Geestmünde fahren müssen, wodurch die Rangirarbeiten, insbesondere bei dem lebhaften Winterverkehr in empfindlicher Weise beeinträchtigt werden. Dieselbe empfiehlt daher dringend die baldthunliche Herstellung einer Wasserstation zu Bremerhaven, deren Wasser, da dasjenige aus den Hafenbassins zu diesem Zwecke unbrauchbar sei, aus der Wasserleitung entnommen werden könne.

Mit dem zunehmenden Verkehr steigen auch die Erfordernisse, und muß die Deputation einräumen, daß in der That eine angemessene Wasserstation in einem Bahnhofs wie derjenige zu Bremerhaven füglich nicht entbehrt werden kann. Auch unsere Techniker erklären diese Anlage für ein unabweisliches Bedürfniß. Die Kosten sind veranschlagt zu 2400 Thaler Gold.

Die Deputation kann alle drei Anlagen nicht anders als dringend befürworten, und beantragt daher:

- | | |
|--|-------|
| 1) für die erwähnte eingefriedigte Gleisanlage zu Bremerhaven | 7,800 |
| 2) für einen Holzschuppen nebst Gleise auf Bahnhof Bremen-Neustadt | 9,300 |
| 3) für eine Wasserstation zu Bremerhaven | 2,400 |
| im Ganzen Gold ² 19,500 | |

bewilligen zu wollen.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) Dufwisk.

(gez.) H. H. Schröder.

Unter-Anlage 1

zur Anlage II der Mittheilung des Senats
vom 15. December 1871.

Bericht des Bauinspectors Schweiker,

Bau eines Schienengleises am Bahnhof Bremerhaven mit Einfriedigung und Gasbeleuchtung, zum Zweck der Einrichtung von Nachtzügen betreffend.

Dem verehrlichen Auftrage nachkommend überreiche ich hierneben Zeichnung und Kostenanschlag derjenigen Anlagen, welche für die in Aussicht genommene Einrichtung von Nachtzügen zur Beförderung von Gütern zwischen Bremerhaven und Bremen am Bahnhofs in Bremerhaven nothwendig werden, und beehre mich Folgendes zur Erläuterung vorzutragen:

Das vorliegende Project ist durch die Bedingungen entstanden, welche von Seiten der Zollverwaltung im Einklang mit den allgemeinen Vorschriften des Regulativs über die zollamtliche Behandlung des Gütertransports auf Eisenbahnen für die zur Nachtzeit zur Abfertigung gelangenden Züge aufgestellt sind. Nach denselben ist der abzulaufende Wagenzug zum Zweck der Zollrevision innerhalb eines durch hohe Gitter abgesperrten Raumes aufzustellen und sowohl Wagen als Gleise ausreichend zu beleuchten. Diesen Bedingungen auf einem der vorhandenen Gleise des Bahnhofs Bremerhaven und zwar in der Nähe der Zollabfertigungsstelle und des Abfahrtsgleises nachzukommen, ist wegen der dortigen eigenthümlichen Verhältnisse unthunlich. Die Absperrung irgend einer der vorhandenen Gleisstrecken von hinreichender Länge durch Lattenwerk und namentlich Thore quer über die Schienen ist bei den vielen nothwendigen Uebergängen nicht möglich, ohne dem Eisenbahnbetriebe und namentlich auch der Passage von und nach den Schiffen übergroße Belästigungen zu bereiten. Dagegen ist der Zweck auf die Weise zu erreichen, wie auf aufliegender Zeichnung projectirt ist, wenn nämlich neben dem Gleise der Zweigbahn ein zweites Gleis vom Bahnhofs bis zur Ueberfahrt der Grünenstraße bei der Gasanstalt gelegt, mittelst Weichen mit ersterem verbunden, ferner der Damm der zweigleisigen Strecke mit einem hohen Lattengitter auf beiden Seiten eingefriedigt und endlich eine hinreichende Anzahl von Gaslaternen zu beiden Seiten des zweiten Gleises aufgestellt wird. Die neue Gleisstrecke wird 90—100 Achsen aufnehmen können, demnach völlig ausreichen, beiläufig auch für den Eisenbahndienst bei dem immer mehr sich steigenden Verkehr großen Vortheil bringen, insofern dieselbe andere Gleise für das Rangiren freimacht, welche jetzt oft lange Zeit durch zum Abfahren zusammengestellte Züge besetzt sind.

Die Kosten dieser Anlage betragen im Ganzen 7800 Thaler Gold, und wird die Ausführung der Arbeiten bei einigermaßen günstiger Witterung in einem Zeitraum von sechs Wochen sich beschaffen lassen.

Bremen, den 4. December 1871.

(gez.) F. W. Schweiker.

Vorsteher
bemerken gefunden
daß das qu. zwei
für den Betrieb

Bremen.

Unter-
zur Anlage II der
vom 15.

B
Bau eines
plage in B

Um
und Bremen
stellen zu kön
genommen w
bahnhofs mi
der Bau ein
plage in der
mit Kostenan

Die
namentlich
Güter bestim
zuläßt, näm
Oberlichtern
durch Sand
anfuhr auf
sein, jedens
auf den Gise
eines besonde
nothwendigste

Der
Bau des Sch
bahnoberbau.
beschaffen lassen
Bremen

Vorstehenden Bericht nebst Anschlag habe ich revidirt und Nichts dabei zu bemerken gefunden. Ich erlaube mir noch besonders darauf aufmerksam zu machen, daß das qu. zweite Gleise, auch wenn es nicht für den Nachtdienst erforderlich wäre, für den Betrieb am Bahnhof immer von großem Nutzen sein wird.

Bremen. den 6. December 1871.

(gez.) A. Schröder.

Unter-Anlage 3

zur Anlage II der Mittheilung des Senats
vom 15. December 1871.

Bericht des Bauinspectors Schweizer,

Bau eines hölzernen Güterschuppens nebst Gleisanlagen auf dem Lager-
plätze in Bremen-Neustadt wegen Einrichtung von Nachtzügen betreffend.

Um bei der projectirten Einrichtung von Nachtzügen zwischen Bremerhaven und Bremen die Güterwagen in kürzester Frist entladen und zur Rückfahrt fertig stellen zu können, muß auf die Herstellung eines besonderen Güterschuppens Bedacht genommen werden, weil die vorhandenen am Hauptbahnhofe sowohl wie am Weser-
bahnhofe mit den dazu gehörigen Gleisen überlastet sind. Aus diesen Gründen ist der Bau eines hölzernen Güterschuppens nebst den nothwendigsten Gleisen am Lager-
plätze in der Neustadt projectirt und beehre ich mich, hierneben die Zeichnungen mit Kostenanschlag vorzulegen.

Die Lage des Schuppens neben der vormalig Schörling'schen Mühle ist namentlich durch die Rücksicht auf eine möglichst bequeme Abfuhr der angebrachten Güter bestimmt. Der Schuppen selbst ist so groß angenommen, wie die Vertiklichkeit zuläßt, nämlich 190 Fuß lang und 50 Fuß breit, ganz aus Holz construirt, mit Oberlichtern versehen und die Aufhöhung auf Perronhöhe, nicht, wie sonst geschehen, durch Sandschüttung angenommen, sondern durch Unterbau von Holz, weil die Sand-
anfuhr auf der Eisenbahn unter den jetzigen Verhältnissen schwerlich zu beschaffen sein, jedenfalls aber längere Zeit in Anspruch nehmen würde. Die billige Rücksicht auf den Eisenbahnverkehr vor den verpachteten Lagerplätzen fordert die Herstellung eines besonderen Schienengleises vor dem Güterschuppen, welches indeß nur in der nothwendigsten Ausdehnung angenommen und in der Zeichnung roth angegeben ist.

Der Kostenanschlag, im Gesamtbetrage von 9300 Thalern, umfaßt den Bau des Schuppens mit Gaseinrichtung, das Pflaster vor demselben und den Eisen-
bahnoberbau. Sammtliche Arbeiten werden sich in dem Zeitraume von sechs Wochen beschaffen lassen, wenn die Witterung einigermaßen günstig ist.

Bremen, den 4. December 1871.

(gez.) J. W. Schweizer.

Mitthe

Bevolligun

Von d
von Witwenp
Völmann und
Senat dieneb
zugehen läßt.

1)

commissärs
storbener
pflichtigkei
gazins und
welcher sich
Fall von ei
des bis do
zunehmend
zum The
habe, da
— dieses
Baderreien
Ehemanne
ihren unv
Kinder, v
sein, ihre
lebenden T
noch unv
Unterstützun

Nach
ergeben, daß
Witwe Völm
der Nachtw
54 Grote
Es
Verhältniß des
den Beamt
Ankosten u
bedürftigen
älteren Mi
lichen Gele