

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 13. Juni 1865.

1. Medicinalordnung.

Auch der Senat hält den Erlaß neuer Bestimmungen in Betreff des Bremischen Medicinalwesens für wünschenswerth und hat bereits für die deshalb erforderlichen vorbereitenden Arbeiten mittelst seiner Commission für Medicinalangelegenheiten und des derselben zur Seite stehenden Gesundheitsraths Sorge getragen, so daß er sich jetzt in der Lage befindet, sich über die weitere Behandlung der Sache zu äußern.

Es fällt nun freilich unzweifelhaft nach Herkommen und Verfassung ein großer Theil der zu treffenden Bestimmungen lediglich in seinen, des Senats besonderen Wirkungskreis, allein auf der anderen Seite dürften auch einige solcher Bestimmungen und Einrichtungen sich empfehlen, welche die Zustimmung der Bürgerschaft erheischen.

Da jedoch in einer Medicinalordnung, um die es sich handelt, Vorschriften der einen und andern Natur nicht wohl werden getrennt werden können, so beschränkt der Senat sich darauf, seine Zustimmung zu der gewünschten Deputationsberatung pflichtgemäß an den Vorbehalt der ihm verfassungsmäßig gebührenden Entscheidung über solche Bestimmungen der zu erwartenden Deputationsvorlage zu knüpfen, die etwa rein sanitätspolizeilicher Natur sein möchten.

Zu seinen Commissarien bei der niederzusehenden Deputation hat der Senat die Herren Senatoren Donandt, Schumacher, Gröning und Pfeiffer ernannt und sieht er der Namhaftmachung der bürgerchaftlichen Deputirten entgegen.

2. Eisenbahn von Oldenburg nach Bremen.

Die Eisenbahndeputation hat den beifolgenden Bericht überreicht, welchen der Senat der Bürgerschaft zu ihrer Erklärung unter Vorbehalt der seinigen zugehen läßt.

Anlage
zur Mittheilung des Senats
vom 13. Juni 1865.

Bericht der Eisenbahndeputation,

die Ausführung der bremischerseits zu beschaffenden Bauten für die Oldenburger Bahn betreffend.

Der Deputation ist unterm 21. März und 6. April 1864 der Auftrag geworden:

- 1) das Interesse des Staats bei den Ankäufen, resp. Expropriationen der behuf Ueberführung der Oldenburger Bahn über den Neustadtswall und Errichtung einer Haltestelle daselbst unter Expropriationspflicht gestellten Grundstücke wahrzunehmen;
- 2) über die Ausführung der im zweiten Absätze des Art. 9 des Vertrags vom 8. März 1864 bezeichneten Bauten und Einrichtungen zu berichten;

- 3) darüber zu berichten, ob auf der zu erbauenden Weser-Eisenbahnbrücke, falls solches ohne bedeutende Schwierigkeiten ausführbar sein sollte, eine Laufbrücke für Fußgänger eingerichtet werden könne.

Die Deputation hat ihre Berathung und Berichterstattung aussetzen müssen, weil die Auswechselung der Ratificationsurkunden des Vertrags erst kürzlich hat stattfinden können. Sie muß auch für jetzt ihre Berichterstattung auf diejenigen Dinge beschränken, welche zunächst in Ausführung zu bringen sind, namentlich auf die Brücken, Bollwerksbauten und Erdarbeiten, indem sie sich vorbehält, auf die übrigen Gegenstände zurückzukommen.

Was den ersten Punkt, den Ankauf der Grundstücke betrifft, so sind zur Zeit die Verhandlungen mit den Eigenthümern noch schwebend, und ist daher ein Resultat noch nicht zu berichten.

Hinsichtlich des zweiten Punkts stehen zunächst die Brücken über die Weser und den Sicherheitshafen, das Bollwerk am Neustadtsdeich, die Dammschüttung auf dem Neustadtswall, und die Verlegung des Woltmershauser Fahrwegs und des Deichs des Sicherheitshafens in Frage.

Die Brücke über die Weser ist für eine eingleisige Bahn, mit doppelarmiger Oeffnung an der Seite der Altstadt und an derjenigen der Neustadt projectirt worden, und zwar nur allein für Eisenbahnzwecke. Man ging von der Ansicht aus, daß die freie Schifffahrt durch diese Brücke möglichst wenig beeinträchtigt werden dürfe, daß daher das Offenstehen beider Brückenöffnungen die Regel bilden, und diese Oeffnungen nur dann geschlossen werden sollten, wenn ein Eisenbahnzug die Brücke zu passiren habe. Man war auch der Meinung, daß, wenn unser Bahnhofsverkehr sich auf die Ufer des Sicherheitshafens und des Neustadtsgrabens künftig ausdehnen sollte, die eingleisige Brücke auch für den solchergestalt vergrößerten Verkehr ausreichen dürfte, und nahm an, daß auch in solchem Falle durch Beharrung bei dem Principe der Offenhaltung der Brücke als Regel die freie ungehinderte Schifffahrt mehr zu berücksichtigen sei, als die Bequemlichkeit derjenigen Personen, welche an jener Stelle von dem einen zu dem andern Weserufer lieber zu Fuß als mittelst einer Fähre zu gelangen und daher das Verschlossenhalten der Drehbrücken als Regel wünschen möchten. Man hielt daher dafür, daß wenn die Brückenöffnungen nur für das Passiren von Eisenbahnzügen zu schließen, in der Regel aber offen zu halten seien, eine Laufbrücke neben der Eisenbahnbrücke eigentlich keinen Zweck habe, und hat man sie deshalb in das Project nicht aufgenommen.

Demgemäß ist nun die Brücke damals projectirt, und sind die Kosten veranschlagt zu » 276,000.

Die Brücke über den Sicherheitshafen, ebenfalls eingleisig mit einer einar-
migen Drehbrücke, wurde veranschlagt zu » 150,000.

Zusammen » 426,000.

An der Neustadtsseite ist zur Ueberführung der Deichstraße über den Bahndamm, von der Gerberhofsstraße an, eine Rampe von 472 Fuß Länge mit einer Steigerung von 1:40 Fuß anzulegen, und weil die an genannter Strecke befindlichen hölzernen Bollwerke den Druck einer in solchem Maße erhöhten Rampe nicht zu tragen vermögen, so sind die gedachten Bollwerke staatsseitig anzukaufen und ist an deren Stelle ein massives Bollwerk zu errichten.

Die Kosten des Bollwerks und der Rampe sind veranschlagt zu . . . » 37,800.

Die Herstellung des Bahnkörpers zwischen den beiden Brücken ist veranschlagt zu » 10,300.

Die Errichtung der Haltestelle am Sicherheitshafen vor der Grünenstraße schneidet den Fahrweg zum Sicherheitshafen ab. Dieser ist daher, von dem Kopfe der Rampe am Deich ab, am Theermagazin vorbei, nach dem Hafen zu verlegen.

Es ist sodann eine Straße am Neustadtswall von der Hohenthorsstraße ab nach der Haltestelle zu führen, in welche auch die Sortillenstraße mündet. Die Kosten dieser Straßenveränderungen, einschließlich der Abwässerungsanäle, sind veranschlagt zu » 10,700,

im Ganzen . . . » 484,800.

Außer diesen durch Oldenburg zu verzinsenden Anlagen kommen noch: die in gleicher Weise zu verzinsende Strecke von der großen Weser bis zur Einnündung in die Weserbahn, der ganze Oberbau und alle Hochbauten in Betracht, welche zwar auch veranschlagt sind, jedoch noch einer näheren Verständigung mit Oldenburg bedürfen, bevor darüber berichtet werden kann.

Endlich kommen noch die Kosten des Ankaufs der Grundstücke hinzu, welche für die Bahnanlage nöthig sind, während die Kosten derjenigen Parzellen, welche nicht zu jener Anlage sogleich benutzt werden, einstweilen von Bremen zu tragen sind.

Es ist dabei zu bemerken, daß alle diese Bauwerke im Einverständniß der Mitglieder der technischen Baucommission bearbeitet sind, und daß diese in ihrem Gutachten vom 13. Decbr. 1863 sich schließlich dahin ausgesprochen hat:

»daß die betreffenden Vorlagen dem maßgebenden Programm gemäß zweckmäßig projectirt und ausgeführt, und daß die angelegten Preise so gestellt seien, daß voraussichtlich damit auszukommen sei.«

Für alleinige Rechnung Bremens ist dann noch auszuführen: die Verlegung des Deichs an der Außenseite des Sicherheitshafens zum Zweck der Begradigung des Letzteren, und in Folge davon die Verlegung des Woltmershauser Fahrwegs. Die Kosten dieser zunächst in Angriff zu nehmenden Arbeiten betragen 7800 Thaler, zu welchen noch die Kosten des Ankaufs einiger Parzellen Land kommen, welche zur Verlegung des gedachten Fahrwegs nothwendig sind. Die Kosten derselben können zur Zeit nicht genau veranschlagt werden.

Da die vorerwähnten Verausgabungen als vereinbart angesehen werden können, und eine bestimmte Frist für die Vollendung jener Bauwerke vertragsmäßig festgestellt ist, welche jedoch im Hinblick auf die Verzögerung des Austausches der Ratificationen um ein Jahr hinausgesetzt worden, also bis zum Ende des Jahres 1867, hat die Deputation kein Bedenken getragen mit dem Ankauf von Baumaterial bereits vorzugehen, um günstige Gelegenheiten zum Ankauf zu benutzen.

Die Bauzeit der Bahnanlagen vertheilt sich auf drei Baujahre, und ist nicht genau anzugeben, wie groß der Betrag sein wird, der auf jedes Baujahr fällt, weil solches von Umständen abhängt, welche sich dem Willen der bauausführenden Techniker entziehen. Es darf jedoch angenommen werden, daß einschließlich des Betrages des Ankaufs von Grundstücken, pro 1865, etwa 230,000 Thaler zur Verfügung stehen müssen, und beantragt daher die Deputation, daß dieser Betrag für das laufende Jahr flüssig gemacht werde.

Die Deputation hat alle diese Vorlagen geprüft und findet von ihrem Standpunkte bei der Anordnung derselben Nichts zu erinnern und hegt auch die Zuversicht, daß die Constructionen technisch richtig angegeben und die Kosten correct veranschlagt sind.

Dagegen sind bei ihr Zweifel entstanden, ob unter allen Umständen auch mit einer eingleisigen Brücke auszureichen sei. Der Baudirector Berg hat schon im Januar hervorgehoben, daß, wenn die Oldenburger Bahn weitere Anschlüsse erhalte, oder eine größere Handelsbahn sich der Oldenburger Bahn anschlüsse, oder wenn der gegenwärtige Bahnhofsverkehr sich über die Ufer des Sicherheitshafens ausdehne, oder endlich, wenn möglicherweise alle drei Eventualitäten eintreten, die für ein einfaches Gleis eingerichteten Brücken nicht wohl ausreichen dürften. Er hat dann darauf aufmerksam gemacht, daß es nicht thunlich sei, die eingleisige Weserbrücke später in eine zweigleisige Brücke umzuändern, ohne große bauliche Unzuträglichkeiten und ganz unverhältnißmäßige Kosten, sowie, was noch schlimmer, eine lange Verkehrsunterbrechung herbeizuführen. Es hat diese Anregung vielfache Erörterungen hervorgerufen, und wenn auch nicht zu verkennen ist, daß für die gegenwärtig vorliegenden Zwecke eingleisige Brücken genügen dürften, doch die Möglichkeit und selbst die Wahrscheinlichkeit nicht in Abrede gestellt werden kann, daß künftig wird zu einer zweigleisigen Brücke übergegangen werden müssen. Man hat daher die Frage ins Auge gefaßt, ob die Construction der Brücke über die Weser sich folchergestalt einrichten lasse, daß, wenn man auch für jetzt nur ein Gleis darauf lege, man doch später, ohne Verkehrsunterbrechung ein zweites Gleis hinzufügen könne. Der Baudirector Berg hat über diese Frage einen ausführlichen Bericht erstattet, aus welchem sich ergibt:

- 1) daß eine zweiarmige eingleisige Drehbrücke nicht zu einer zweigleisigen umgebaut werden kann;
- 2) daß daher, wenn man künftig eine zweigleisige Drehbrücke wünschen sollte, die alte eingleisige gänzlich verworfen werden müsse;
- 3) daß die Aufstellung einer zweigleisigen Drehbrücke, wegen der in ihrer ganzen Länge im Strome aufzustellenden Gerüste eine mehrmonatliche Unterbrechung der Schifffahrt und außerdem des Eisenbahnbetriebes zur Folge habe, und endlich
- 4) daß der für eine eingleisige Drehbrücke gebaute Drehpfeiler nicht für eine zweigleisige gebraucht werden könne, mithin
- 5) der Pfeiler für die eingleisige Drehbrücke wieder abgebrochen, oder von vorn herein für eine zweigleisige Drehbrücke construirt werden müsse.

Wenn man daher den Brückenbau so einrichten will, daß derselbe in Zukunft für zwei Gleise dienen kann, so ist es unerlässlich, daß man von Haus aus die Drehbrücke und den Drehpfeiler zweigleisig construirt.

Dagegen ist der Baudirector Berg der Ansicht, und die Deputation stimmt ihm darin vollständig bei, daß die Drehbrücke an der Neustadtseite wohl entbehrt werden könne, wenn nämlich dafür Sorge getragen wird, daß oberhalb der Eisenbahnbrücke durch Baggerung ein Zugang für beladene Schiffe nach dem Neustadtseideich erhalten werde. Die Brücke würde dann, außer dem Drehpfeiler an der Altstadtseite, noch 4 Pfeiler erhalten, und über diese bis zum linken Ufer der Weser eine feste eiserne Brücke führen. Nach diesem Plane würden die folgenden Verhältnisse eintreten:

1) An der Altstadtseite 2 Drehöffnungen à 58 '.....	116 '.
2) ein zweigleisiger Drehpfeiler	40 '.
3) vier feste Öffnungen à 134 1/2 '.....	538 '.
4) vier Pfeiler à 10 1/2 '.....	42 '.
zusammen.....	736 '.

als Länge der Brücke, wovon 82 Fuß auf Pfeiler und 654 Fuß auf den Durchstrom des Wassers kommen, welches mit dem ursprünglichen Plane genau übereinstimmt.

Diesemnach würde der Drehpfeiler ganz und der nächste 10 1/2 füßige Pfeiler, auf welchem der eine Flügel der Drehbrücke — wenn geschlossen — zu ruhen hat, nicht minder ganz aufgeführt werden müssen. Die übrigen drei Pfeiler könnte man bis auf 2 Fuß über Null in der ganzen Länge wie sie für zwei Gleise nöthig ist, bauen, und nur denjenigen Theil, der für das eine Gleis bestimmt ist, auf die volle Höhe bringen. Die andere Hälfte der drei Pfeiler würde dann aufgeführt werden können, sobald man die Herstellung der zwei Gleise für nothwendig erkannt haben wird. Will man jedoch eine Ausgabe von ca. 5000 Thaler für jeden Pfeiler nicht scheuen, so ist nicht zu leugnen, daß, wenn die Pfeiler sofort in ihrer ganzen Länge bis zu voller Höhe aufgebaut werden, die Verbindung des Mauerwerks besser und eine Verschiedenheit im Sehen der Pfeiler vermieden werden wird. Aus technischen Gründen würde die Vollendung aller Pfeiler sich allerdings empfehlen, und kann die Deputation nicht umhin, sich unbedingt für die gänzliche Vollendung sämtlicher Pfeiler auszusprechen.

Bei dem Oberbau würde die Veränderung eintreten, daß der nördliche eiserne Träger der Brücke, der künftige Mittelträger, eine doppelte Stärke erhalte, damit er demnächst für beide Gleise dienen könne. Der südliche Träger würde eine Verstärkung zu dem Zwecke erhalten, daß wenn künftig ein reges Verkehrsleben zwischen den beiden Weserufern entstehen sollte, man eine Laufbrücke an den genannten Träger befestigen kann.

Der Baudirector Berg berechnet nach Absatz der Ersparung durch Wegfall der Drehbrücke an der Neustadtseite, die Mehrkosten, wenn die drei Pfeiler nur bis 2 Fuß über Null verlängert werden auf ca. 60,000 Thaler, und wenn die drei Pfeiler in ihrer ganzen Länge auf volle Höhe gebracht werden, auf 75,000 Thaler. Derselbe bemerkt dazu:

Die vorstehenden Anschläge können selbstredend nur als approximative angesehen werden. Die Entwerfung der Projecte und deren detaillirte Veranschlagung wird etwa drei Monate beanspruchen.

Es ist daher möglich, daß nach detaillirter Veranschlagung die Kosten einige tausend Thaler mehr oder auch weniger betragen können.

Hinsichtlich der Brücke über den Sicherheitshafen liegt die Sache etwas anders. Die dafür projectirte Drehbrücke ist eine einarmige, und ruht auf der Stirnmauer des Landes. Würde man künftig diese Drehbrücke zweigleisig einrichten wollen, so steht nichts im Wege eine zweite Drehbrücke neben die erste zu legen, indem, insofern nicht noch eine zweckmäßigere Construction sich als ausführbar erweisen sollte, der mit Gewichten beschwerte kurze Landarm unter demjenigen der ersten Drehbrücke sich durchbewegen kann. Es wird daher hier nur nothwendig sein, das Mauerwerk des Landpfeilers zu verlängern und den Pfeiler, auf welchen der Dreharm aufschlägt, in seinen auf Pfahlrost ruhenden Fundamenten auf die entsprechende Länge zu bringen. Die Mehrkosten für diese Brücke veranschlagt der Baudirector Berg auf 8 à 10,000 Thlr.

Würde man geneigt sein, diese Erweiterung des Bauplans zu beschließen, welche allein auf bremische Kosten stattzufinden haben wird, und wobei erst dann von einer Theilnahme Anderer an den Kosten oder deren Verzinsung die Rede sein kann, wenn andere Eisenbahnen in den Verkehr über diese Brücken eintreten und von ihrer Seite, oder auch bei Ausdehnung der Oldenburgischen Bahnen, die Herstellung des zweiten Glases beantragt werden sollte. Außerdem darf nicht unerwähnt bleiben, daß diese Erweiterung des Plans eine Abweichung des mit Oldenburg vertragsmäßig festgestellten Bauplans in sich schließt, und daher eine Verständigung mit der Großherzoglichen Regierung über die Abänderung des Bauplans der Brücken erforderlich macht, welche jedoch ohne Schwierigkeit zu erwirken sein dürfte.

Sollte auf die Erweiterung des Bauplans der Brücken, als Vorbereitung auf die künftige Legung eines zweiten Gleises über die Brücken, eingegangen werden, so würde die für das gegenwärtige Jahr zur Verfügung zu stellende Summe von 230,000 Thalern auf 250,000 Thaler zu erhöhen sein.

Was nun die Laufbrücke für Fußgänger betrifft, so geht schon aus dem Vorstehenden hervor, daß seither stets die Ansicht festgehalten ist, daß die Vortheile des Verkehrs auf der Bahn nach dem Oldenburgischen für den bremischen Handel nicht von solcher Erheblichkeit seien, daß man deshalb der viel wichtigeren Schifffahrt innerhalb der Stadt sehr lästige Beschränkungen auferlegen dürfe. Man hat daher dafür gehalten, daß es sich empfehle, die Drehbrücke nur dann zu schließen, wenn Eisenbahnzüge die Brücke passiren sollen, zu allen andern Zeiten aber die Schifffahrt frei durch die offene Brücke geschehen zu lassen. Wird dieser Grundsatz festgehalten, so würde eine Laufbrücke — die übrigens, so lange die Brücke eingleisig ist, nur an der Südseite anzubringen sein würde, — einen nur sehr geringen Nutzen schaffen, der mit den Kosten derselben, die sich, nachdem für die Verstärkung des südlichen Trägers behuf Anlegung einer Laufbrücke bereits 7000 Thaler aufgewendet sind, auf reichlich 8000 Thaler belaufen würden, nicht im Verhältniß stände. Zur Zeit ist der Personenverkehr in jener Gegend zwischen den beiden Weserufern ein sehr geringer, wie das die sehr spärlich benutzte Fähre augenfällig zeigt, und kann, so lange nicht ganz andere Verhältnisse eintreten, die gedachte Laufbrücke nicht wohl als ein Bedürfniß bezeichnet werden. Sollten sich aber später die Verhältnisse ändern, etwa eine Haupt handelsbahn die Brücke treffen, oder der Bahnhofsverkehr sich auf die Ufer des Sicherheitshafens und Neustadtsgrabens ausdehnen, so daß man zu dem Princip übergehen müßte, die Brücke als Regel geschlossen zu halten und sie nur zu gewissen Stunden für die Schifffahrt zu öffnen, so würde nichts im Wege stehen die Laufbrücke einzurichten, da, wie erwähnt, der obere südliche Träger der Brücke eine solche Construction nach dem erweiterten Plane erhalten wird, daß eine Laufbrücke jederzeit daran angebracht werden kann. Die Deputation empfiehlt daher, es für jetzt dabei bewenden zu lassen, daß die Vorkehrung getroffen werde, jederzeit auf die Herrichtung der Laufbrücke zurückkommen zu können.

Die Deputation beantragt demnach behuf Inangriffnahme der vertragsmäßig mit Oldenburg festgestellten, von Bremen auszuführenden Brücken- und Erdarbeiten, des Bollwerks und der Rampe am Neustadtsdeich, der Verlegung des Deichs am

Sicherheitshafen, der Verlegung des Woltmershauser Fahrwegs, sowie für den Ankauf von Grundstücken pro 1865 230,000 Thaler ihr zur Verfügung zu stellen, und falls der Antrag der Deputation auf Erweiterung des Bauplans beider Brücken im Hinblick auf ein künftig herzustellendes zweites Gleis auf bremische Kosten genehmigt werden sollte, zu bewilligen:

für die Weserbrücke, wenn die 3 Pfeiler nur bis 2 Fuß über Null in ihrer Verlängerung aufgeführt werden	» 60,000,
für den Fall der Genehmigung des vollen Aufbaus der 3 Pfeiler noch mehr	» 15,000,
für die Brücke über den Sicherheitshafen, mehr	» 10,000,
zusammen	» 85,000,

wobon indeß pro 1865 nur etwa 20,000 Thaler zur Verausgabung kommen dürften, so daß, im Fall der Zustimmung zu dem von der Deputation empfohlenen Erweiterungsplan, für dies Jahr 250,000 Thaler der Deputation zur Verfügung zu stellen sein würden.

Schließlich empfiehlt die Deputation eine baldige Beschlußnahme über ihre Anträge, weil die Bauzeit kurz bemessen und die Jahreszeit schon vorgerückt ist.

Bremen, den 8. Juni 1865.

Die Eisenbahndeputation.

(gez.) Duckwig.

(gez.) H. H. Schröder.

Be
1.
Sollten die
Vorschlag für die
Aufg. der Bürger
der Stadt nicht
sein Dr. E. Weinert
ist zum ersten Vizep
Die Bürger
vorläufige Entsch
bestimmen: einw
bringt aber die Ho
des Senats gelinge
nungen über die E
der freien Städte
Da das d
lungen der Haupt
Staate zu Gebote
gung bloß einige
nicht erledigt ist,
überlegung und
4.
Die Bür
zurückkommen.
Dem Kr
vom 9. Juni d. J.
plane abgegrenzt
schaft bei und be
niedergesetzte Dep
gesetzlich vorgesch
unterworfenen Or
Die Bürger
Senats dem Comit
tugend Thalern aus
Die Bürger
ständlichen Götter
müder zu überwie
nung indessen wie