

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 30. Juni 1865.

1. Eisenbahn von Oldenburg nach Bremen.

In Veranlassung der Erklärung der Bürgerschaft vom 21. d. Mts. hat der Senat die Eisenbahndeputation zu einem weiteren Berichte aufgefordert, welcher eingegangen ist und hieneben der Bürgerschaft zugeht. Der Senat bemerkt, daß diese Angelegenheit als eine dringliche zu behandeln sein wird, da jedenfalls über die Grundzüge des Projectes ein Beschluß ohne Verzug wird gefaßt werden müssen, falls in der einen oder der anderen Weise über den ursprünglichen vertragsmäßigen Plan, welcher sonst innerhalb der festgesetzten Frist zur Ausführung kommen müßte, hinausgegangen werden soll. Er seinerseits hält unter den obwaltenden Umständen den Antrag der Deputation vom 8. d. Mts., welcher unter Vermeidung nicht sofort nothwendiger Ausgaben, gleichwohl jede spätere Vervollständigung des Brückenbaues ohne Schwierigkeit zuläßt, für den zweckmäßigeren, und wünscht, daß die Bürgerschaft ihm hierin beitrete. Was die in Anregung gekommene Vorlage der Detailanschläge betrifft, so hat die Deputation in ihrem Berichte die Gründe bezeichnet, welche es unthunlich erscheinen lassen, diesem Wunsche zu entsprechen.

2. Handels- und Schiffahrtsvertrag mit Frankreich.

Bereits in seinem Antrage vom 21. April d. J. deutete der Senat an, daß der aus dem rubricirten Vertrage für Bremen sich ergebenden Verpflichtung Genüge geschehe, wenn der Art. 24 des Vertrages zu allgemeiner Nachachtung und zugleich die dem Handelsgerichte übertragene Zuständigkeit für etwaige in diesem Artikel begründete Rechtsverfolgungen publicirt werde. Schon jetzt den Weg einer specielleren Gesetzgebung zu betreten, erscheint ihm weder nöthig noch auch im diesseitigen Interesse rathlich, und wird jedenfalls weitere Erfahrung und namentlich abzuwarten sein, ob und wie die übrigen deutschen Staaten legislatorische Maßregeln in fraglicher Beziehung treffen werden.

Was sodann den Antrag der Bürgerschaft betrifft, durch eine Deputation die Frage berathen zu lassen:

ob und durch welche Mittel eine bessere Orientirung der Bürgerschaft in solchen Angelegenheiten, über welche die Bürgerschaft bei unseren gegenwärtigen Einrichtungen keine genügende Kunde haben kann und Mitglieder der Bürgerschaft bei der Berathung solcher Fragen keine verlässliche Auskunft geben können, zu ermöglichen sei,

so macht der Senat darauf aufmerksam, daß, soweit es um eine Orientirung über solche Verhältnisse sich handelt, welche den Gegenstand öffentlicher Verhandlungen zwischen dem Senat und der Bürgerschaft bilden, die Letztere, falls sie in den ihr zugehenden Mittheilungen des Senats die ihr wünschenswerthe Auskunft über diesen oder jenen Punkt vermißt, solche wie bisher auch ferner durch Communication mit dem Senate jeder Zeit sich wird verschaffen können; daß aber in solchen Fällen, welche zu öffentlicher Verhandlung sich nicht eignen, nach §. 27 des die Bürgerschaft betreffenden Gesetzes das Bürgeramt ermächtigt ist und mithin von der Bürgerschaft veranlaßt werden kann, bei dem Senate eine vertrauliche Berathung in Bezug auf die Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft zu beantragen, so wie endlich, daß in einzelnen qualificirten Fällen nach §. 63 der Verfassung es nur einer Vereinbarung zwischen Senat und Bürgerschaft bedarf, um der letzteren mündliche und vertrauliche Informationen zugänglich zu machen, wie denn solches bekanntlich bereits wiederholt auf Antrag des Senats geschehen ist. Im Hinblick auf diese verschiedenen durch unsere gegenwärtigen Einrichtungen dargebotenen Möglichkeiten glaubt der Senat empfehlen zu sollen, diesen Gegenstand auf sich beruhen zu lassen.

Anlagezur Mittheilung des Senats
vom 30. Juni 1865.**Zweiter Bericht der Eisenbahndeputation,**die Ausführung der bremischerseits zu beschaffenden Bauten für die
Oldenburger Bahn betreffend.

Die Deputation bezieht sich, dem ihr gewordenen Auftrage gemäß über verschiedene in Anregung gekommene Punkte in dem Folgenden zu berichten.

Dabei erlaubt sie sich zunächst zu wiederholen, was sie in ihrem ersten Berichte vom 8. dieses Monats zu weiterer Erwägung und Beschlußnahme anheimgab, nämlich:

der Eisenbahnbrücke eine solche Construction zu geben, daß sie, sobald es gewünscht wird, auch für eine zweigleisige Bahn eingerichtet werden könne, daher

- 1) den Drehpfeiler und Nebenspfeiler, sowie die zweiarmige Drehbrücke sogleich zweigleisig zu bauen;
- 2) alle übrigen Pfeiler in ihrer vollen Höhe und Länge aufzuführen, so daß, wenn auch zunächst nur ein Gleis eingerichtet wird, doch das zweite Gleis jederzeit aufgelegt werden könne;
- 3) dabei statt der Drehbrücke an der Neustadtseite ein festes Brückenjoch einzurichten;
- 4) dem nördlichen Träger der Brücke, also dem künftigen Mittelträger eine doppelte Stärke zu geben, damit er demnächst für beide Gleise dienen könne;
- 5) den südlichen Träger so einzurichten, daß jederzeit eine Laufbrücke daran befestigt werden kann.

Der Mehraufwand für diese Abänderung des beschlossenen Bauplans wurde, unter Rückschluß auf die detaillirten Ausarbeitungen für den ursprünglichen Bauplan, zu 75,000 Thalern angenommen und bemerkt, daß der Anschlag nur als ein approximativer anzusehen sei, indem die Entwerfung der Projecte und deren detaillirte Veranschlagung etwa drei Monate in Anspruch nehmen werden. Auch wurde darauf aufmerksam gemacht, daß eine Verständigung mit der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung über die Abweichung von dem vereinbarten Bauplan vor der Ausführung des Oberbaus noch einzutreten habe.

Da für das gegenwärtige Baujahr nur von der Fundirung der Pfeiler oder einiger derselben, sowie von deren Auführung bis etwa zwei Fuß über Null die Rede sein kann, so handelte es sich im Grunde nur um eine Beschlußnahme hinsichtlich dieser Fundirungen. Da man aber über diese nicht beschließen kann, ohne darüber im Klaren zu sein, was darauf gebaut werden soll, so mußte die Deputation ordnungsmäßig die ganze Idee zum Vortrag bringen, und zwar um so mehr, als die Construction der Pfeiler, namentlich deren Länge davon abhängt, wie man den Oberbau demnächst einrichten will. Es mußte daher auch ein Beschluß über den letzteren in seinen Grundzügen feststehen. Denn wenn man etwa vorziehen sollte, den ganzen für zwei Gleise geeigneten Oberbau sogleich vorzunehmen, würde der nördliche oder Mittelträger wegfallen und die beiden Seitenträger entsprechend zu verstärken sein; fielen aber der Mittelträger weg, so könnten die Pfeiler um etwa 2 Fuß kürzer angelegt werden.

Um daher die Größe der Pfeiler (für jetzt ihrer Fundamente) bestimmen zu können, mußte feststehen,

ob es bei dem ursprünglichen, mit Oldenburg concertirten Plane sein Bewenden haben solle, oder

ob, nach dem Antrage der Deputation, der Oberbau eingeleisig, jedoch mit verstärktem nördlichen Träger (dem künftigen Mittelträger), und die Pfeiler für zwei Gleise, oder endlich

Wieder
für alles
Der Vor
sich anwand
sich erheben
Lagerbrücke oder
an Stelle des
wies blieb es
schluß darüber zu
Anlagen sich heraus
Zeit ergaben, so w
geplant, und die
brücke als Regel a
mochten
Die Deputat
unter Umständen
weites Gleis, Lauf
in reiflicher Überleg
finden und das
bei Ablauf de
höher hergestellten
Sollte es jed
um Haus aus der
ihm erwähnt, der
angesehen zu ver
nennen Oberbaus,
dann anzubringen
ihm erwähnten T
der Pfeiler um
hätten, an jeder
sowie für Einricht
hätten Befriedigun
Oberbau für zwei
44,000 Thalern o
zweite Gleis best
können, hat nach
wobei jedoch nic
14 Fuß beträgt
Folgebahn nur
Führer nach
nicht thunlich
nebst Laufbrück
und nur zu be
lange kein wid
Schiffahrt in d
Ermessen anheim
Die scho
einen Beschluß zu
werde
1) ob n
gebau
gleisig
2) ob d
Ober
Sobald d
mit den Fundam

ob Pfeiler und Oberbau sofort zweigleisig, unter Wegfall des Mittelträgers gebaut werden sollen.

Für alles Uebrige blieb künftige Beschlußnahme frei und offen.

Der Vorschlag der Deputation bezweckte mithin bei dem geringst möglichen Kostenaufwand die Sicherheit zu gewähren, daß zu jeder Zeit, wann der Verkehr es erheischen oder es überhaupt gewünscht werden sollte, ein doppeltes Gleis, eine Laufbrücke oder auch deren zwei, oder ferner, wie es jetzt zur Sprache gekommen ist, an Stelle des zweiten Gleises vorläufig eine Fahrstraße hinzuzufügen. Ueber alles dieses blieb es unbenommen, noch in diesem Jahre zu beschließen, oder einen Beschluß darüber zu vertagen, bis ein dringendes Bedürfnis für diese weiter gehenden Anlagen sich herausgestellt haben möchte. Sollte sich dies Bedürfnis erst in späterer Zeit ergeben, so würden bis dahin doch die Zinsen der nicht unerheblichen Kosten gespart, und die Schifffahrt nicht vorzeitig durch ein Verschlossenhalten der Drehbrücke als Regel auf bestimmte Stunden für das Passiren der Brücke beschränkt worden sein.

Die Deputation hält noch jetzt dafür, daß ihr Vorschlag nicht nur der Lage unserer Finanzen thunlichst Rechnung trägt, sondern hinsichtlich des Oberbaus für zweites Gleis, Laufbrücke und Fahrstraße alles offen und namentlich hinreichende Zeit zu reiflicher Ueberlegung läßt, da es zunächst nur darauf ankommt die Pfeiler zu gründen und das Steinmaterial für dieselben heranzuziehen, damit im nächsten Frühjahr bei Ablauf des Hochwassers mit dem Aufbau der Pfeiler auf den in diesem Jahre hergestellten Fundamenten sogleich begonnen werden könne.

Sollte es jedoch für angemessener gehalten werden zu beschließen, daß jedenfalls von Haus aus der eiserne Oberbau für zwei Gleise ausgeführt werde, so würde, wie schon erwähnt, der Mittelträger ausfallen können, und dafür die beiden Seitenträger angemessen zu verstärken sein. Die Mehrkosten dieses für zwei Gleise eingerichteten eisernen Oberbaus, einschließlich der Verstärkung des nördlichen Trägers wegen einer daran anzubringenden Laufbrücke würden approximativ 59,000 Thaler, außer den schon erwähnten 75,000 Thalern, und zwar unter Berücksichtigung der Verkürzung der Pfeiler um 2 Fuß, sowie des Wegfalles des Mittelträgers betragen, für 2 Laufbrücken, an jeder Seite der Brücke Eine, würden noch ca. 14,000 Thaler hinzukommen, sowie für Einrichtung einer Bahnbahn für Fuhrwerk ca. 11,000 Thaler inclusive einer dichten Befriedigung zwischen Gleis und Bahnbahn. Mithin würde im Ganzen der Oberbau für zwei Gleise nebst Laufbrücken und Bahnbahn einen Mehraufwand von 84,000 Thalern außer den erwähnten 75,000 Thalern erheischen. Daß die für das zweite Gleis bestimmte Bahn zu einer Fahrstraße bis auf Weiteres verwendet werden könne, hat nach der Versicherung des Baudirectors Berg, technisch kein Bedenken, wobei jedoch nicht unerwähnt bleiben darf, daß die Brückenbreite für das zweite Gleis 14 Fuß beträgt, wovon noch $\frac{1}{2}$ Fuß für die Befriedigung abgeht, so daß für eine Bahnbahn nur $13\frac{1}{2}$ Fuß übrig bleiben. Die Bahnbahn würde daher nur für ein Fuhrwerk nach einer Richtung zur Zeit dienen können, da ein Ausweichen der Wagen nicht thunlich sein würde. Es tritt dabei die Folge ein, daß, wenn eine Bahnbahn nebst Laufbrücken angelegt werden, auch die Brücke als Regel geschlossen sein muß und nur zu bestimmten Stunden für die Schifffahrt geöffnet werden kann. Ob, so lange kein wichtiger und erheblicher Verkehr über diese Brücke sich gezeigt hat, die Schifffahrt in diesem Umfange gestört werden kann, muß die Deputation höherem Ermessen anheimstellen.

Wie schon angedeutet worden, ist es keineswegs nöthig hierüber schon jetzt einen Beschluß zu fassen. Es wird nur nothwendig sein, daß die Frage entschieden werde

- 1) ob nach der Anheimgabe der Deputation sämtliche Pfeiler zweigleisig gebaut und der eiserne Oberbau eingeleisig, jedoch die Drehbrücke zweigleisig projectirt werden sollen;

oder

- 2) ob die Pfeiler nach einem sofort zweigleisig zu konstruirenden eisernen Oberbau hergestellt werden sollen.

Sobald die eine dieser Alternativen zum Beschluß erhoben sein wird, würde mit den Fundamentarbeiten der Brückenpfeiler, deren Länge davon abhängt, ob der

Vorschlag Nr. 1 oder derjenige Nr. 2 gewählt wird, begonnen werden und der Baudirector Berg den Auftrag erhalten, die Detailanschlüsse und Zeichnungen und zwar, wenn die zweite Alternative gewählt würde, auch über die Laufbrücken und die Fahrbahn auszuarbeiten, wozu derselbe drei Monate für erforderlich erachtet. Nach Eingang seiner Ausarbeitung würde dann die Deputation weiter berichten und genauere Vorlagen machen, was zur Zeit unmöglich ist, weil die specielle Projectirung eine geraume Zeit erfordert, und der Techniker erst dann im Stande ist an die Arbeit zu gehen, wenn ihm aufgegeben werden kann, wie man das Bauwerk zu haben wünscht.

Die Deputation muß dringend empfehlen, über die eine oder die andere Alternative eine Entscheidung zu treffen, und zu genehmigen, daß demgemäß mit der Fundamentirung der Pfeiler begonnen und das Steinmaterial für sämtliche Pfeiler contrahirt werden kann, weil die Jahreszeit vorrückt, und sonst die beste Bauzeit ungenützt verstreichen würde.

Wie schon aus dem Vorstehenden erhellt, ist die Deputation außer Stande, über die zur Sprache gebrachte Abänderung des ursprünglichen Bauplans der Brücke Detailanschlüsse und Zeichnungen vorzulegen, weil zu deren Anfertigung noch drei Monate erforderlich sind, und damit nicht begonnen werden kann, bevor nicht dem Techniker eine bestimmte Grundlage für seine Arbeit gegeben ist. Für den Augenblick würde daher die approximative Schätzung nach Analogie der Detailausarbeitungen für den ursprünglichen Plan als Maßstab für die Kosten dienen müssen, und wäre es sehr zu beklagen, wenn mit dem Bau der Pfeiler nicht begonnen werden sollte, bevor die Detailanschlüsse über den Plan in seiner Gesamtheit vorliegen, zumal solchenfalls der vertragsmäßig übernommene Termin der Fertigstellung der Brücke nicht inne gehalten werden könnte.

Bisher ist es stets für bedenklich erachtet die Kostenanschlüsse von Bauwerken in ihren Details vorzulegen, weil dadurch die billige Ausverdingung der Leistungen und Anläufe beeinträchtigt werden würde. Obnehin sind die Kostenanschlüsse für einen so umfangreichen Bau, als es die beiden Brücken für die Oldenburger Bahn sind, so voluminös, daß dieselben für den ursprünglichen Plan einen fast zollthicken Folioband ausmachen. Die Bauzeichnungen der Brücken, wie sie damals projectirt sind, haben dem Senat und der Bürgerschaft vorgelegen, und wird eine Zeichnung des neuen Projects demnächst der Berichterstattung beigelegt werden.

Die Deputation schließt ihren Bericht mit dem Antrage, eine Entscheidung über die Alternative Nr. 1 oder Nr. 2 treffen und sie ermächtigen zu wollen, nach Maßgabe des einen oder des anderen Plans mit dem Bau der Pfeiler beginnen und das noch fehlende Material für dieselben contrahiren zu können, indem über alle weiteren Einzelheiten eine Beschlussfassung vorbehalten bleiben würde.

Bremen, den 28. Juni 1865.

Die Eisenbahn-Deputation.

(gez.) Duckwig. (gez.) H. H. Schröder.

Die Bürger
zu construirenden
die vorläufig als
zwei Wagen neben
laut Bericht vom
Ueber den
se baldmöglichst d
Halls der
anverwandten, das
250,000 Thaler
in diesem Jahre m

2. Gehör

In Ueberei
1865 die nachge
nd die St. Petri
betrage von 2490
wüßte das ferner
nd darüber ber
Ende erreicht.

Die Bür
650 Thaler.

Indem d
vorab eine Sum
eingebracht er
Prüfung in Be
gegen. Dagege
der Anstalt ja
eingebracht
beantragt wie
tilgungsdeput
überweisen w
und in gleich

Die B
nach ihrer Ser
die Herren Rich
Edw. Delrich
haus, J. H.
ernannt; sie h
gemachten Vorb
welche der ei
Gegenstände der
anzusehen seien
am geeignetsten