

## Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 21. Juli 1865.

### 1. Eisenbahn von Oldenburg nach Bremen.

Nachdem der Staatsvertrag vom 8. März 1864 wegen Anlegung der Eisenbahn von Oldenburg nach Bremen mit den dazu gehörenden Nebenberedungen, namentlich auch mit den die Ueberbrückung der Weser betreffenden Stipulationen, auf Antrag des Senats von der Bürgerschaft am 6. April vorigen Jahres genehmigt worden war, erhielt bekanntlich die Eisenbahndeputation den Auftrag, wegen Ausführung des vertragsmäßigen Brückenbaus zu berathen und zu berichten, und ward dabei nur, auf den Wunsch der Bürgerschaft, eine Erweiterung des genehmigten vertragsmäßigen Projectes in so weit ins Auge gefaßt, als bestimmt wurde, daß auch die Anlegung von Laufbrücken in Erwägung gezogen werden solle.

Während der Vorarbeiten für die gedachte Berichterstattung kam zunächst in technischen Kreisen zur Sprache, daß die eingleisige Brücke nicht ausreichen werde, wenn der Eisenbahnverkehr über dieselbe künftig einmal größere Dimensionen annehmen sollte, und daß alsdann es schwierig und sehr kostspielig sein würde, die eingleisige in ein zweigleisige Brücke zu verwandeln, wofür nicht gleich bei der ersten Anlage auf diese eventuelle Erweiterung Rücksicht genommen werde. Auf den ihm hierüber erstatteten Bericht ermächtigte der Senat seine Commissarien bei der Eisenbahndeputation, diesen Punkt im Kreise der Letzteren zur Berathung zu bringen und eine Aeußerung derselben auch hierüber zu veranlassen. In Folge dessen hat die Eisenbahndeputation sich verpflichtet erachtet, bei ihrer Berichterstattung über das ihr ursprünglich ertheilte Commissorium hinauszugehen und anstatt des genehmigten ein neues Project zu empfehlen, welches die Möglichkeit einer jederzeitigen Erweiterung der Brücke auf zwei Geleise offen hält, ohne doch die Finanzen des Staats über das unumgänglichste Maß hinaus zu belasten. Der auf Anlegung von Laufbrücken gerichtete Wunsch fand gleichzeitig bei diesem Antrage seine Erledigung.

Der Senat hat dem neuen Projecte seine Zustimmung nicht vorenthalten zu dürfen geglaubt, unerachtet damit eine nicht unerhebliche Ausgabe verbunden ist. Die Wahrscheinlichkeit, daß früher oder später die Anlegung eines zweiten Brückengeleises nothwendig werde, erscheint ihm erheblich genug, um eine solche Mehrverwendung, selbst bei der jetzigen Lage unserer Finanzen, vollständig zu rechtfertigen. Dagegen hält er dafür, daß es sich nicht verantworten lasse, die ohnehin kostspielige Anlage durch die Hineinziehung ihr fremder und zum Theil mit ihr unverträglicher Zwecke noch mehr zu vertheuern und die technischen Schwierigkeiten der Ausführung zu vermehren, und daß daher der Versuch, die Eisenbahnbrücke zu einer Fahrstraße zu benutzen, nur dann eine nähere Erwägung verdienen möchte, wenn sich für denselben Gründe der dringendsten Nothwendigkeit oder eines unzweifelhaften, auf andere Weise nicht zu erreichenden öffentlichen Nutzens dafür anführen ließen.

In dem vorliegenden Falle handelt es sich vollends nicht einmal um eine permanente fahrbare Verbindungsstraße zwischen Alt- und Neustadt. Wäre von einer solchen die Rede, so würde schwerlich daran gedacht werden, dieselbe an die Grenze beider Stadttheile zu verlegen. Vielmehr ist es nur darauf abgesehen, die Eisenbahnbrücke vorübergehend, vielleicht nur während einer kurzen Reihe von Jahren, für gewöhnliches Fuhrwerk einzurichten. Es sollen nicht allein erhebliche Kosten aufgewandt, sondern auch die Constructionen des Baues selbst wesentlich modificirt werden, um an einem ungeeigneten Punkte eine Communication ins Leben zu rufen, welche möglicherweise schon kurze Zeit nach Vollendung der Brücke wieder geschlossen werden soll. Diesem Verlangen stehen weder vorhandene Verkehrs-

interessen zur Seite, noch auch läßt es sich auf die muthmaßlichen Bedürfnisse der Zukunft begründen. Denn augenscheinlich wird ein bleibender Verkehr sich nicht an eine Communication knüpfen, deren Beseitigung jeden Augenblick erwartet werden muß.

Hierzu kommt nun noch, daß die praktischen Schwierigkeiten der Sache den Versuch in jeder Weise widerrathen. Die fragliche Fahrstraße würde unter allen Umständen eine höchst unvollkommene bleiben, ja für jeden einigermaßen lebhaften Wagenverkehr geradezu unbrauchbar sein. Es ist schon von der Eisenbahndeputation hervorgehoben worden, daß die Fahrbahn nur von einem Wagen zur Zeit benutzt werden könne und wenn diesem Uebelstande auch durch eine Verlängerung der Pfeiler um einige Fuß, freilich mit unverhältnißmäßigem Kostenaufwande, abgeholfen werden könnte, so wäre damit doch wenig gewonnen, weil jedenfalls die Drehbrücke nicht breiter, als projectirt worden, gemacht werden darf. Sollte letzteres geschehen, so müßte auch der Pfeiler, auf welchem sie ruht, eine größere Breite erhalten, was im Hinblick auf den Abfluß des Hochwassers unstatthaft ist. Wenn man aber auch hierüber sich hinwegsetzen sollte, so würde doch immer noch der Umstand bleiben, daß die Brücke nicht den ganzen Tag über für Fuhrwerk passirbar sein würde, sondern demselben nur während einiger Stunden zur Verfügung gestellt werden könnte.

Das Auskunftsmittel nämlich, die Drehbrücke in der Regel geschlossen zu halten und nur zu gewissen Zeiten zu öffnen, wird für eins der wichtigsten Interessen Bremens, für dasjenige der Weserschifffahrt, mit so vielen Erschwerungen verknüpft sein, und in Folge dessen so vielfache, tiefeingreifende Folgen für bestehende Verhältnisse, namentlich für den Geschäftsverkehr und den Grundwerth einzelner Stadttheile, nach sich ziehen, daß es sich schwerlich rechtfertigen ließe, zu einer solchen Maßregel zu schreiten, so lange nicht andere, mindestens ebenso gewichtige Interessen dieselbe zu einer gebieterischen Nothwendigkeit machen. Es mag sein, daß die Zunahme des Eisenbahnverkehrs künftig dazu nöthigen wird, der Flußschifffahrt Beschränkungen aufzuerlegen; so lange aber dieser Fall nicht eintritt, wird gerade eine Stadt wie Bremen es sich angelegen sein lassen müssen, die möglichst ungehinderte Bewegung auf dem Strome aufrecht zu erhalten. Dieselbe aufzuopfern, lediglich um provisorisch einen mangelhaften Wagenverkehr von problematischer Wichtigkeit über die Eisenbahnbrücke zu begünstigen, wird daher auch nicht die Meinung der Bürgerschaft sein. Auch wenn man diesem Wagenverkehre die höchste Bedeutung beilegt, welche unter den gegebenen Umständen möglich ist, so wird man dieselbe doch nicht einmal derjenigen der Flußdampfschifffahrt gleichstellen können, und gleichwohl müßte die letztere, die regelmäßige Schließung der Drehbrücke vorausgesetzt, den ernstlichsten Störungen unterliegen. Da auf die Ankunft der Dampfschiffe in Bremen die Fluth- und Witterungsverhältnisse nicht ohne Einfluß sind, und dieselbe mithin nicht genau an feste Stunden sich binden kann, so müßte für die Dampfschiffe ein Anlegeplatz unterhalb der Eisenbahnbrücke geschaffen werden; denn schon bei einem Wasserstande von fünf Fuß an der Eisenbahnbrücke wird dieselbe von einem Dampfschiffe mit niedergelegtem Schornstein nicht mehr passirt werden können. Es wird also nichts übrig bleiben, als die Drehbrücke in der Regel geöffnet zu halten, und sie nur zu gewissen Zeiten für den Eisenbahnverkehr und resp. für gewöhnliches Fuhrwerk zu schließen, womit aber Letzterem sehr wenig gedient sein wird. Fraglich bleibt sodann noch, ob nicht auch während des Passirens von Eisenbahnzügen die Brücke für Pferde und Wagen gesperrt bleiben müßte, was jedoch um so mehr dahin gestellt bleiben mag, als auch abgesehen hievon, das Gewicht der Gründe gegen die nur auf einige Jahre berechnete Einrichtung einer Fahrbahn hinreichend groß erscheint.

Für die Feststellung des Bauprojects kann nur die Frage entscheidend sein, ob das Bedürfnis eines zweiten Schienenstranges auf der Brücke wahrscheinlich in einer näheren oder in einer ferner liegenden Zukunft eintreten wird. Würde ein solches Bedürfnis überhaupt nicht erwartet, so läge kein Grund vor, von dem einmal genehmigten Projecte abzugehen, und es würde jetzt nur um dessen Ausführung nach Maßgabe der Oldenburg gegenüber übernommenen Verpflichtung sich handeln. Glaubt man, daß das fragliche Bedürfnis zwar sich künftig geltend machen, eine längere Reihe von Jahren hindurch aber wohl mit einem Geleise auszureichen sein wird, so wird man den Vorschlag der Eisenbahndeputation anzunehmen haben, wonach bei dem Bau der eingeleisigen Brücke deren spätere Einrichtung für zwei Schienenstränge

schon jetzt durch die wichtigsten Fundamentirungs- und Pfeilerbauten vorgesehen werden soll. Hält man dagegen dafür, daß schon in sehr naher Zukunft der zunehmende Verkehr zwei Geleise erfordern wird, so wird man die sofortige Ausführung eines für zwei Stränge ausreichenden Oberbaues vorziehen müssen. Je näher man aber diese Zukunft sich denkt, je nothwendiger man die Ausführung eines doppelten Oberbaues hält, desto weniger wird man es rechtfertigen können, für eine so kurze Zeit noch die Brückenanlage zur Benutzung für Wagen und Pferde einzurichten und hierfür die Kosten stärkerer Fundirungen, längerer Pfeiler, eines schwereren Oberbaues und einer gehörigen Pflasterung zu verwenden.

Allem diesem nach vermag der Senat nicht, dem Beschlusse der Bürgerschaft vom 5. d. M. beizutreten; er ist dagegen gerne geneigt von dem unter dem 21. März und 6. April 1864 vereinbarten Projecte in demjenigen Sinne eine Abweichung zuzulassen, in welchem die Eisenbahndeputation ihre Anträge vom 8. Juni d. J. motivirt hat. Nach wie vor hält er es für ausreichend, die Pfeiler so zu fundiren und aufzumauern, daß jederzeit ohne Schwierigkeit ein zweites Geleis darüber gelegt werden kann; da aber allerdings zugegeben werden muß, daß die Ansicht, als werde schon sehr bald ein zweites Geleis unentbehrlich werden, nicht mit unzweifelhaften Argumenten widerlegt werden kann, so würde er, falls die Bürgerschaft mit vorwiegender Entschiedenheit diese Ansicht sich aneignen sollte, selbst bei der sofortigen Ausführung eines doppelten Oberbaues sich beruhigen können, wenn gleich auch dann zunächst nur ein Geleis über denselben zu legen sein würde.

Der Senat fordert die Bürgerschaft auf, den wichtigen Gegenstand, unter Berücksichtigung der seinerseits hervorgehobenen Gesichtspuncte, einer erneuten Erwägung zu unterziehen. Er bemerkt dabei, daß eine rasche Entscheidung wünschenswerth ist, um noch in diesem Jahre einen Theil der Fundirungsarbeiten erledigen zu können, zumal da jede Abänderung von dem Vertragsprojecte vor dem Beginne des Baues der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung noch zur Gutheißung vorgelegt werden muß. Aber auch, wenn es bei dem vertragsmäßigen Projecte sein Bewenden behalten sollte, würde eine schleunige Inangriffnahme der Arbeiten nothwendig sein, um die stipulirte Bauzeit einhalten zu können.

## 2. Correction der Weser innerhalb der Stadt.

Der Senat verfehlt nicht, seiner Mittheilung vom 27. Mai v. J. gemäß, daß ihm eingereichte Gutachten der technischen Baucommission über den Bericht der Convojedeputation wegen Correction der Weser innerhalb der Stadt der Bürgerschaft abschriftlich hieneben zuzustellen.

Indem der Senat zugleich bemerkt, daß laut eingezogenen Berichts der Convojedeputation das in Rede stehende Project in allen Einzelheiten vollständig ausgearbeitet und detaillirte Kostenanschläge festgestellt sind, sieht er nunmehr der Erklärung der Bürgerschaft über die Sache selbst entgegen.

### Anlage

zur Mittheilung des Senats  
vom 21. Juli 1865.

## B e r i c h t

### der technischen Baucommission über das Project der Correction der Weser innerhalb der Stadt.

Dem erhaltenen Auftrage gemäß, daß von dem Baudirector Berg ausgearbeitete Project zu einer Correction der Weser innerhalb der Stadt Bremen zu prüfen und darüber Bericht zu erstatten, hat die technische Baucommission nach erstattetem Referate gemeinschaftlich das Project einer eingehenden Prüfung und Besprechung unterzogen, deren Resultat sie hierdurch vorzulegen sich beehrt.

Die Commission ist mit den in dem Berichte des Baudirector Berg angegebenen Ursachen der Verschlechterung des Fahrwassers der Weser innerhalb der Stadt einverstanden und ebenso der Ansicht, daß nur durch eine Einschränkung des Sommerbettes der Weser in der vorgeschlagenen Weise diesem Uebelstande Abhülfe verschafft und die Aufwendung der bisherigen großen Baggerungskosten in nachhaltiger Weise vermieden werden kann.

Ferner hält sie die von dem Baudirector Berg vorgeschlagene Construction dem angestrebten Zwecke entsprechend, erlaubt sich aber einige, indessen das Project im Allgemeinen nicht verändernde Abweichungen vorzuschlagen.

Die Commission empfiehlt:

- 1) das Correctionswerk genau parallel mit einer am rechten Ufer zu construierenden ideellen Uferlinie, in einer Entfernung von 400 Fuß von demselben zu erbauen;
- 2) die Schlengen auf der Altstadtseite bis zum Ende des Werkes in möglichst gleicher Länge anzulegen;
- 3) die Schlengen an der Neustadtseite nur 25 Fuß lang, aber in doppelter Anzahl zu erbauen, weil nach Ablauf des Hochwassers an der Neustadtseite nur eine ganz unbedeutende Strömung Statt findet, welche von der Stromrinne zwischen dem oberen Kopfe des Werkes und dem Theerhofe herrührt.
- 4) Endlich giebt die Commission anheim, das Werk nicht sofort in seiner ganzen projectirten Länge auszuführen, sondern den Versuch zu machen, ob bei einer Beschränkung desselben etwa bis auf die Höhe des Sicherheitshafens schon der beabsichtigte Zweck erreicht werde. In der Commission waren über die ausreichende Wirkung dieser beschränkten Anlage verschiedene Meinungen, namentlich wurde von dem Baudirector Berg dieselbe entschieden in Zweifel gezogen, da derselbe einem solchen verkürzten Werke einen Einfluß auf Verringerung der Baggerungen vor dem Weserbahnhofe geradezu absprach, ja durch diese Verkürzung eine Vermehrung der Baggerkosten veranlaßt glaubte. Darüber herrschte aber Einstimmigkeit, daß ein solcher Versuch unpräjudizirlich sein müsse. Ob derselbe vielleicht der späteren Fortsetzung insofern förderlich sein könne, als sich vielleicht an dem provisorischen unteren Kopfe die vorhandene Verlandung (der s. g. Steert) weiter ausbilden werde, welche die spätere Vollendung des Werks in seiner ganzen projectirten Ausdehnung erleichtern könne, mußte dahin gestellt bleiben.

Nach Ansicht der Commission muß man es der Convoheputation unbedingt anheimstellen, die Wirkungen des Werks im Fortschreiten der Arbeit zu beobachten, um je nach den gewonnenen Resultaten die untere Begrenzung desselben zu bestimmen.

Das Project und die Anschläge sind so detaillirt ausgearbeitet, wie es bei einem solchen Werke erforderlich ist.

Durch den Vorschlag ad 3 werden die Kosten um 900 Thaler vermehrt, so daß gegen den Voranschlag von 37,000 Thalern jetzt 37,900 Thaler erforderlich werden.

Bremen, den 10. Juni 1865.

(gez.) Lampe. (gez.) J. J. van Ronzelen. (gez.) A. Schröder. (gez.) Berg.