

»unbeschadet der fortdauernden Geltung des Staatsbeschlusses vom 20./29 Septbr. 1854 sub 1 und 2 b (Verh. von 1854 pag. 250)“ und daß 12) eine Revision des Vertrages nach 8 Jahren und spätestens vor Beginn des neunten Jahres seines Bestehens stattzufinden habe.

Die Bürgerschaft ersucht den Senat, diesen Forderungen seine Zustimmung zu geben und den Unterzeichnern der Namens der Gemeinden gemachten Eingabe zur Kenntniß zu bringen, sowie sich ferner mit ihr über die Organisation und den Wirkungskreis der gedachten Controll- und Verwaltungsdeputation im Einzelnen näher zu benehmen, und spricht sie zugleich bei dieser Gelegenheit den dringenden Wunsch aus, der Senat wolle im Interesse des ganzen Schulwesens es sich nachdrücklich angelegen sein lassen, dahin zu wirken, daß der Religionsunterricht der Pastoren gleichzeitig und mit Berücksichtigung der Unterrichtszeit der Schulen erteilt werde.

2. Anstellung eines zweiten Staatsanwalts.

In Berücksichtigung der Zusicherung des Senats, daß der Versuch die fünfte Districtscommissairstelle entbehrlich zu machen, so lange als es irgend mit den an eine gute Polizeiverwaltung zu stellenden Anforderungen verträglich sein mag, fort-dauern, und daß das Amt eines Anwalts des Staats in Civilsachen nach dessen Erledigung fortan thunlichst mit demjenigen des zweiten Staatsanwalts vereinigt werden solle, will die Bürgerschaft der Anstellung eines zweiten Staatsanwalts unter den im übrigen vereinbarten Bedingungen und Bestimmungen ihre Zustimmung nunmehr erteilen.

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 8. December 1865.

1. Armeninstitut.

Dem Senate hat die Session des Armeninstituts das durch die jüngste Einzeichnung der freiwilligen Gaben für das Jahr 1866 gewonnene Resultat dahin mitgetheilt, daß gezeichnet sind:

Altstadt . . .	statt	» 25,350 . 10 . . »	26,745 . 24 . . .	also mehr	» 1395 . 14 .
Neustadt . . .	»	» 3,271 . 40 . . »	3,437 . 24 . . .	»	» 165 . 56 .
Vorstadt . . .	»	» 18,831 . 14 . . »	20,201 . 16 . . .	»	» 1370 . 2 .
	statt	» 47,452 . 64 . . »	50,383 . 64 . . .	also mehr	» 2931 . — .

Diese erfreuliche, wenn auch durch die Verhältnisse des Armeninstituts dringend gebotene, abermalige Erhöhung der eingezeichneten Beiträge berechtigt zu der Erwartung, daß das Armeninstitut mit diesen vermehrten Einkünften die nothwendigen Ausgaben bestreiten könne. Indem der Senat daher den sämtlichen Diaconen, welche die Einzeichnung besorgt haben, seinen Dank für ihre erfolgreichen Bemühungen hie-mit ausspricht, beantragt er, den Fortbestand des Armeninstituts in der bisherigen Weise zu beschließen und fordert die Bürgerschaft auf, ihm darin zuzustimmen.

2. Deficit des zweiten deutschen Bundesschießens.

Der Vorstand des im Juli d. J. hieselbst abgehaltenen zweiten deutschen Bundesschießens hatte bereits vor einiger Zeit dem Senate vorgetragen, daß sich bei der schließlichen Abrechnung ein Deficit von 18,805 Thalern 65 Groschen ergeben habe, welches namentlich durch die Kosten der Aussetzung des Festes im Jahre 1864 und die Folgen der ungewöhnlich heißen Witterung während der Dauer des Bundesschießens veranlaßt sei. Damit war der Antrag verbunden, daß dieser Ausfall von der Staats-casse übernommen werden möge. Nachdem sich der Senat über die Sachlage hatte Bericht erstatten lassen, konnte er sich der Erwägung nicht verschließen, daß es bei der im Grunde privaten Natur dieses ohne Mitwirkung der Staatsbehörden veranstalteten und geleiteten Festes nicht die Aufgabe der Staatscasse sein könne, für

einen ungünstigen Ausfall der finanziellen Ergebnisse des Festes einzustehen und dafür Ersatz zu leisten, daß vielmehr ein Eingehen auf die Anträge des gedachten Vorstandes bei nicht vorher zu sehenden ähnlichen Gelegenheiten zu einer für die Staatscasse sehr mißlichen Consequenz gezogen werden könne. Da nun überdies die Möglichkeit einer anderweitigen Deckung des Deficits und die Nothwendigkeit einer in Aussicht gestellten Zahlungseinstellung noch nicht nachgewiesen war, so sah sich der Senat damals nicht veranlaßt, auf dies Gesuch einzugehen und die erforderlichen weiteren Schritte in dieser Angelegenheit vorzunehmen.

Neuerdings hat nun der gedachte Vorstand seine Anträge dringend erneuert und namentlich vorgeschlagen, daß der gemachte Versuch, von den Actionisten des betreffenden Vereins Zuschüsse zu erhalten, gänzlich fehlgeschlagen, die Erlangung weiterer Beisteuern von dieser Seite auch nicht zu erwarten sei, da das ganze von den Actionisten gezeichnete Capital von ca. 50,000 Thalern bereits gänzlich verloren sei; dagegen habe er eine Anzahl Bürger willig gemacht, eine Sammlung von Beiträgen bei Privaten zu erzielen, und sei in der That auf diese Weise ein Capital von ca. 3300 Thalern unter der Bedingung gezeichnet, daß unter Beziehung derselben die volle Befriedigung der Gläubiger zu erreichen sei; außerdem habe der hiesige Schützenverein einen Zuschuß von 500 Thalern zugesagt; nach diesen äußersten Anstrengungen sei es ein vergebliches Bemühen, auf anderweitige Deckung des Deficits zu rechnen und sei der Vorstand, wenn die Staatscasse jetzt nicht zutrete, nach Lage der Sache in die Nothwendigkeit versetzt, die Insolvenz zu erklären. Es wurde damit der erneute Antrag auf Bewilligung jenes Betrags von höchstens 18,805 Thalern 65 Groschen, eventuell des durch die Beiträge der Privaten nicht gedeckten Theils des Deficits im Belaufe von höchstens 15,000 Thalern aus der Generalcasse verbunden.

Nach wiederholter Berathung neigt sich der Senat der Ansicht zu, daß obwohl die oben für die Ablehnung des Antrags angeführten Gründe nach wie vor ihre volle Berechtigung haben, andererseits doch ein gewisser öffentlicher Character des Festes sich nicht verkennen lasse, und daß es daher sehr erwünscht sei, den unangenehmen Eindruck, welchen die Nichtbefriedigung der Gläubiger hervorrufen würde, wenn irgend thunlich zu vermeiden. Er würde, falls die Bürgerschaft sich mit dieser Auffassung einverstanden erklären sollte, den Anträgen des Vorstandes, wenn auch ungern, seinerseits dahin stattgeben, daß die schließliche Abwicklung und Erledigung dieser Angelegenheit von der Finanzdeputation überwacht und derselben zur Deckung des unumgänglich erforderlichen Betrags auf das nächstjährige Budget ein Credit bis zum Belaufe von allerhöchstens 15,000 Thalern bei der Generalcasse eröffnet werde, worüber er einer Rückäußerung der Bürgerschaft entgegensteht.

3. Erweiterung der Bahnhofsanlagen.

Einen von der Eisenbahndeputation eingereichten Bericht wegen einer von ihr beantragten Erweiterung der Bahnhofsanlagen theilt der Senat hieneben der Bürgerschaft zu ihrer Erklärung mit, indem er sich die seinige vorbehält.

Anlage

zur Mittheilung des Senats
vom 8. Decbr. 1865.

Bericht der Eisenbahndeputation, die Erweiterung der Bahnhofsanlagen betreffend.

Es ist im Grunde eine erfreuliche Erscheinung, daß die Eisenbahndeputation von allen Seiten mit Beschwerden über die Unzulänglichkeit der Landungs-, Lagerungs- und Verladungsanstalten unserer Bahnhöfe überschüttet wird. Der Bremische Handel hat in der That in der zweiten Hälfte des laufenden Jahres einen großen Aufschwung genommen, und doch ist nicht zu verkennen, daß die Ursachen, welche diesen Aufschwung veranlaßt haben, erst im Anfange ihrer Wirkung begriffen sind.

Es sind besonders zwei dieser Ursachen hervorzuheben, nämlich die bedeutenden Veränderungen der Zollsätze des Zollvereinstarifs vom 1. Juli dieses Jahres und die Wiederherstellung von Ruhe und Frieden in den Vereinigten Staaten von Nordamerika. Die erstgedachte Ursache hat für eine Menge Artikel bedeutende Zollherabsetzungen herbeigeführt, und sehr viele ganz zollfrei gemacht, so daß deren Einfuhr nach dem Zollverein in rascher Ausdehnung begriffen ist. Gewinnt die Ruhe in den südlichen Staaten der Union sicheren Bestand, wozu begründete Aussicht vorhanden ist, so dürfte in nächster Zukunft die Einfuhr von Baumwolle, Harz, Taback u. s. w. bald noch größere Dimensionen als bisher annehmen. Ob unsere Einrichtungen der Zunahme des Handels und Verkehrs gewachsen sind, mögen einige Angaben klar stellen. Es kommt mehrfach vor, daß Waaren, welche mit Dampfschiffen von England in zwei Tagen nach Bremerhaven gelangen, volle acht Tage am Weserbahnhofs oder an der Schlachte in Leichterfahrzeugen liegen müssen, bevor man sie an's Land bringen kann, ja, es kommen Fälle vor, daß Waaren, welche acht Tage später von England abgeladen werden und mit Leichtern zur Stadt kommen bei ihrer Ankunft daselbst noch die acht Tage früher abgeladenen Waaren im Leichter neben sich treffen. Sind unsere Landungsplätze daher im Allgemeinen nicht ausreichend, so sind es für die Weiterverladung unsere Güterschoppen am Hauptbahnhofe eben so wenig, denn diese sind fortwährend voll von Waaren, selbst der neue fünfte Güterschoppen, welcher erst vor wenigen Wochen in Betrieb genommen ist und dem Verkehre mit Bremerhaven dient, ist selbst während der jetzigen Zeit des offenen Wassers stets besetzt, so daß der neben demselben stehende hölzerne interimistische Schoppen, welcher wegen Gleiserweiterungen schon diesen Herbst abgebrochen werden sollte, für die Dauer des nächsten Winters noch beibehalten werden muß, da derselbe, ungeachtet der große fünfte Güterschoppen zu demselben Zwecke verwendet wird, voraussichtlich für die im Winter von Bremerhaven nach Bremen gelangenden und mit der Eisenbahn weiter zu verladenden Waaren, sowie für die aus dem Inlande eintreffenden und mit der Eisenbahn an Bord der Seeschiffe zu schaffenden Güter nicht wird entbehrt werden können. Sollte aber eine längere Unterbrechung der Schifffahrt während des nächsten Winters eintreten und große Quantitäten Güter aus den Seeschiffen nach Bremen mit der Eisenbahn zum Transport in Privatpachthäuser gesandt werden, so werden die Güterschoppen zur Aufnahme solcher Güter sicher nicht ausreichen, und wird dann zur Ausladung auf den Productengleisen geschritten werden müssen. Diese Productengleise sind aber durch den steigenden Verkehr mit Steinkohlen, Dielen, Balken und einer Menge voluminöser oder schwerer Artikel schon jetzt so vollständig in Anspruch genommen, daß auf deren Erweiterung ernstlich Bedacht genommen werden muß. Eine große Verlegenheit für den Eisenbahnverkehr besteht ferner in der temporären Lagerung von Petroleum, sowie in dem Mangel eines ordentlichen Petroleumlagers, welches in unmittelbarer Verbindung mit der Eisenbahn steht. Es muß jetzt das Petroleum zwischen den Schienensträngen an der Torfstraße in Vertiefungen unter freiem Himmel oder auch an der neu errichteten Viehrampe untergebracht werden, ungeachtet Locomotive und Güterzüge zu beiden Seiten vorbeifahren und die Läger der größten Gefahr aussetzen. Auch dieser Zustand kann nicht fortbestehen.

Wenn nun schon die beiden hervorgehobenen Ursachen, denen noch manche andere beizuzählen sein werden, mit Sicherheit bei Fortdauer friedlicher Zustände einen ferneren Aufschwung des bremischen Handels erwarten lassen, so dürfte durch die Errichtung der Paris-Samburger Eisenbahn die für unsern Handel als Hamburg-Bremer und Bremen-Kölner Bahn ihre größte Bedeutung hat, dem Waarenverkehr auf unserem Bahnhofs noch ein bedeutender Zuwachs zu Theil werden, für welchen unsere Einrichtungen als völlig unzureichend sich unfehlbar erweisen werden.

In Erwägung dieser vorliegenden Verhältnisse hat die Deputation es für ihre Schuldigkeit gehalten zu prüfen, auf welche Weise den hervorgehobenen Uebelständen und Mängeln abgeholfen werden kann, und versieht sie nicht, hierüber in dem Folgenden zu berichten:

Zunächst handelt es sich um Vermehrung der Landungs- und Expeditionsplätze am Weserbahnhof.

Der zwischen den beiden massiven Schoppen errichtete hölzerne Schoppen, der bereits in Benutzung genommen ist, wird gute Dienste thun, die Landungen wesentlich erleichtern und beschleunigen, auch der höchst lästigen und störenden Ueberhäufung von Waaren, die so weit geht, daß zu beiden Seiten der Durchfahrt unter dem Schoppen Nr. I. die Waaren aufgestapelt werden müssen, einigermaßen abhelfen. Allein es ist vorauszusetzen, daß schon im nächsten Jahre auch diese Aushülfe nicht mehr ausreichen wird, und noch weniger, wenn die angedeuteten Aussichten auf weitere Zunahme des bremischen Handels anfangen werden sich geltend zu machen. Die Deputation hält daher dafür, daß es sich empfehle, schon jetzt den Schoppen Nr. II. auf seine ursprünglich vorgesehene Länge zu bringen, ein Bauwerk, welches, wenn während des Winters für Contrahierung des nöthigen Materials gesorgt wird, so daß im Frühjahr mit der Bausausführung begonnen wird noch vor Winter 1866 würde beendet werden können. Bei diesem Bau würden alle die Verbesserungen zur Anwendung kommen können, welche die Erfahrung bei den übrigen Schoppen an die Hand gegeben hat. Namentlich empfiehlt es sich, das Gebäude um ca. 11 Fuß von der Ufermauer zurück aufzuführen und den Raum zwischen dem Gebäude und der Ufermauer mit Schienen zu versehen, um auf diesen bewegliche Krähne stets so stellen zu können, wie es für die zu entladenden oder zu beladenden Schiffe am bequemsten ist. Ueber die Details der Ausführung dieses Bauwerks bezieht sich die Deputation auf den beifolgenden Bericht des Baudirectors Schröder, Unter-Anlage I, sowie hinsichtlich der Lage des verlängerten Schoppens auf die beiliegende Situationszeichnung und Grundriß.

Da von diesen Zeichnungen erst ein Exemplar hat angefertigt werden können, so werden dieselben auf kurze Zeit zurückbehalten behuf Anfertigung einer Copie.

Die Kosten der Ufermauer und der Spundwand sind vom Baudirector Berg veranschlagt zu Rp 45,150 und findet sich eine nähere Erläuterung in dem beifolgenden Berichte des Baudirectors Berg, Unter-Anlage II. und in der beiliegenden Zeichnung.

Das Gebäude, mit Einschluß der auf dem Perron an der Weser anzubringenden Schienen und beweglichen Krähne, ist durch den Baudirector Schröder und zwar:

Erdarbeiten und Pflaster.....	Rp 2310
Oberbau und Drehscheiben.....	> 5000
Hochbauten	> 26,000
Krähne.....	> 3000
Insgesamt.....	> 1190

zu > 37,500 veranschlagt, so daß im Ganzen..... Rp 82,650 für diese Anlagen erforderlich sein werden.

Da gewünscht wird, daß bedeutende Anlagen vor Jahreschluß angemeldet werden, so verfehlt die Deputation nicht, dieser Bestimmung nachzukommen, indem sie schon jetzt die Bewilligung von 82,650 Thalern behufs Verlängerung des Schoppens Nr. II. in angegebener Weise beantragt, damit im Laufe des Winters das Baumaterial contrahirt und im Frühjahr mit dem Bau begonnen werden könne.

Würde eine Beschlußfassung hierüber bis zur Erledigung des Budgets ausgesetzt, so könnte an eine Beendigung des Baues während des nächsten Sommers nicht mehr gedacht werden.

Wenngleich die Art und Weise des Geschäftsbetriebes auf dem Weserbahnhofe für die nächsten Jahre noch so bleiben kann und muß, als es bisher der Fall gewesen, so wird bei der bevorstehenden Entwicklung des bremischen Handels und nach Herstellung einer Eisenbahnverbindung mit dem linken Weserufer eine Aenderung sich als unerlässlich herausstellen. Der Weserbahnhof wird alsdann nur in beschränktem Maße zu temporären Lagerungen verwendet werden können und sich als zweckmäßig herausstellen, denselben vorherrschend zum Landen und Expediren solcher Waaren zu verwenden, welche einer zollamtlichen Abfertigung zu unterstellen sein werden. Dagegen dürften die dem Bahnhofsverkehr sich anschließenden Ufer des Sicherheitshafens einen sehr geeigneten Raum nicht nur zu massenhafter Landung, sondern auch zu

umfangreicher temporärer Lagerung und Versendung mit der Eisenbahn auf Anmelde- oder Ladeschein dar bieten. Mag die Ausführung dieser Idee auch zur Zeit noch in der Ferne liegen, so dürfte es doch rathsam sein, schon jetzt nicht nur diesen Fall, sondern auch das noch ferner in gegenwärtigem Berichte Hervorzuhebende sich zu vergegenwärtigen, damit alle Anlagen, welche für den Neustadtswall und Stadtgraben der Neustadt projectirt werden, als harmonisches Ganzes und nach einem bestimmten Plane allmählig in's Leben geführt werden können.

Es ist schon darauf aufmerksam gemacht, daß die Productengleise auf dem Hauptbahnhofe für den Productenverkehr nicht mehr ausreichen, und daß entweder für eine Erweiterung dieser Gleise gesorgt oder in anderer Weise Erleichterung für diesen Verkehr geschafft werden müsse. Diese Erleichterung kann dadurch gefunden werden, daß man einen Theil der die Productengleise vorherrschend in Anspruch nehmenden Waaren an einer anderen Stelle zur Verladung kommen läßt und für dieselben geeignete Lagerplätze schafft. Mit anderen Worten: die Productengleise und Lagerungsplätze, mit einander verbunden, sind in einer Richtung zu erweitern, wo ein völlig ausreichender Raum dazu vorhanden ist. Die Deputation erlaubt sich hierüber das Folgende zu erwähnen.

Ein Hauptartikel, welcher die Productengleise sehr stark in Anspruch nimmt, besteht in Holz. Vor allem sind es nordische und ostseeische Dielen, die in großen Massen mit der Eisenbahn versandt werden. Es gelangen jährlich mehrere hundert Ladungen solcher Dielen nach Bremen und es ist aller Anschein vorhanden, daß dieser so viele Arbeitskräfte in der gesündesten Weise in Anspruch nehmende Artikel noch ferner an Umfang gewinnen werde, zumal, wenn erst eine Eisenbahn den directen Verkehr nach dem Münsterlande und weiter eröffnen wird. Dieser Artikel kann keine großen Kosten tragen, er muß daher in der Nähe des Wassers und der Landungsplätze gelagert werden. Die Folge davon ist, daß die meisten Holzlager sich bereits in der Neustadt längs des Weserufers befinden und daß, wenn erst der projectirte Holzhafen zwischen den beiden neustädtischen Thoren zur Ausführung gekommen sein wird, beide Ufer des Stadtgrabens zu Holzlagerungen verwendet werden. Das Gleiche ist der Fall mit den transatlantischen Hölzern aller Art, für welche die Lagerungsplätze sehr rar sind. Auch diese werden an den Ufern des Stadtgrabens erwünschte Lagerplätze finden. Ein anderer, die Productengleise stark benutzender Artikel, besteht in oberländischen Steinkohlen, für welche zur Zeit noch Lagerplätze auf dem Bahnhofe selbst haben angewiesen werden können. Ob nach einigen Jahren, wenn die neuen Eisenbahnanlagen ihre Früchte zu tragen beginnen, diese Kohlenlager auf dem Bahnhofe bleiben können, ist gewiß sehr fraglich. Tritt aber der Fall ein, daß der Raum der Kohlenplätze zu anderen Zwecken verwendet werden muß, so wird für die Lagerung der Kohlen auch der Neustadtswall in Anspruch zu nehmen sein. Außer diesen Hauptartikeln sind noch viele da von geringerem Umfange, welche die Productengleise benutzen, aber auch eine Menge Artikel, welche zwar nicht eigentlich zu den Producten gehören, jedoch füglich im Freien in die Eisenbahnwaggons geladen und, zumal bei ganzen Wagenladungen versandt werden können, weil sie zollfrei in den Zollverein eingehen oder auf Anmeldechein verladen werden können, und aus diesem Grunde füglich zur Verladung auf den Productengleisen bestimmt werden mögen. Alle dergleichen Waaren, unter welchen Petroleum eine Hauptrolle spielt, eignen sich zum Lagern längs des projectirten Holzhafens, und zwar um so mehr, wenn die Lagerplätze auf beiden Seiten des Stadtgrabens durch Schienenstränge mit dem Bahnhofe verbunden werden.

Es erscheint daher zweckmäßig, den Raum von dem Damm der Oldenburger Bahn fürs erste bis zum Hohenthore zum zweiten Productenbahnhof auszufersehen, und denselben allmählig mittelst des in der Weser und im Sicherheitshafen auszubaggernden Sandes aufzuheben, damit, nach Beendigung der Eisenbahnbrücke über die Weser, mit der Beschiebung des genannten Platzes vorgegangen werden könne. Sobald der projectirte Holz- oder Productenhafen vollständig in Stand gesetzt und auch für die Schifffahrt zugänglich gemacht sein wird, würde dann nichts im Wege stehen, Schienenstränge nach den Lagerplätzen an beiden Ufern des Hafens anzulegen, und folchergestalt den Bahnhof für Producte und zollfreie oder auch auf Ladeschein zu versendende Gegenstände auszudehnen.

Sollten diese Anschauungen, deren specielle Bearbeitung noch vorzubehalten ist, im Allgemeinen Billigung finden, so würde es sich empfehlen, den nächsten Sommer zu benutzen und das Baggergut aus der Weser und dem Sicherheitshafen aufs Land zu bringen, und zwar zwischen dem Bahndamm und dem Deich des Sicherheitshafens, und zwischen dem genannten Damm und dem Hohenthore. Es würde zu diesem Behufe eine Summe aufs Budget zu nehmen sein, etwa 20,000 Thaler und beantragt die Deputation ihr dieses zu gestatten.

Es ist erwähnt worden, daß Petroleum zu den Artikeln gehöre, die sich für den zweiten Productenbahnhof eignen und daß dieses Del der Deputation viel Sorge verursache, weil weder zum Landen noch zum Lagern noch zum Einladen in die Waggons ein geeigneter Raum vorhanden sei. Da nun in dieser Hinsicht das Petroleum in den Wirkungskreis der Deputation fällt, findet sie sich veranlaßt darauf hinzuweisen, daß die Localitäten am Sicherheitshafen zur Errichtung eines Petroleumlagers im größten Umfange sich, ihres Erachtens, ganz vorzüglich eignen. Es ist der dem Staate gehörende und nur zum Grasschnitt verwendete Raum zwischen der Eisenbahnbrücke und dem Hohenthore an der Außenseite des Sicherheitshafens, welcher sich zu diesem Zwecke darbietet. Derselbe hat, mit Einschluß des in der Mitte liegenden Deichs, eine Breite von circa 150 Fuß und eine Länge von über 1300 Fuß. Wenn nun der Deich, welcher eine ungemein flache Dossirung hat, in angemessener Weise näher an den Sicherheitshafen gerückt würde, indem man die 5 à 6füßige Dossirung in eine 2 à 3füßige umgestaltet, so kann zwischen dem Deiche und der Woltmershauser Allee ein etwa 80 Fuß breiter Raum gewonnen werden. Das Lager würde dann in beliebiger Länge hinter dem Deiche zu liegen kommen, mithin im Fall eines Brandes der Sicherheitshafen nicht gefährdet sein. Nach der Landseite würde eine angemessene Umwallung gegen ein Ausströmen des etwa brennenden Oels nach der Landstraße sichern, auch gleichzeitig das Lager gegen eine Ueberschwemmung des Binnenlandes durch Sturmfluthen oder Deichbruch schützen. Eine Ueberdachung des kellerartigen Lagers würde nach Maafgabe des Erfordernisses successiv abtheilungsweise eintreten können.

Da der Sicherheitshafen hier eine starke Bucht hat, würde man die Schiffe, aus welchen Petroleum gelandet wird, ohne Schwierigkeit mit einem eisernen Schwimmer — nach dem Vorgange im Bassin zu Bremerhaven — umgeben können, so, daß auch im Fall eines Schiffsbrandes der Sicherheitshafen nicht gefährdet sein würde. Die Sicherheit für den Hafen ist um so mehr vorhanden, als in demselben eine Strömung nicht stattfindet, also stets stilles Wasser daselbst bleibt.

Das Lager würde somit am Wasser liegen und die Landung auf die wohlfeilste Weise geschehen, auf der anderen Seite an einer geräumigen Fahrstraße, der Woltmershauser Allee und außerdem würde ein Schienenstrang in das Lager führen können. Das Gleis würde mittelst einer Drehscheibe über die Eisenbahnbrücke längs des Deichs zu führen, und das Lager auf diese Weise mit dem Producten-Bahnhofe zu verbinden sein. Eine Veranschlagung der Kosten hat noch nicht vorgenommen werden können, und eilt es damit um so weniger, als erst mit der Eröffnung des Bahnverkehrs über die Eisenbahn-Weserbrücke ein Betrieb auf dem gedachten Petroleumlager thunlich erscheint. Inzwischen dürfte es sich empfehlen, wenn diese Idee Billigung finden sollte, bald auf eine specielle Veranschlagung einzugehen und stellt die Deputation anheim, sie mit der näheren Berichterstattung zu beauftragen.

Zu weiterer Begründung der Zweckmäßigkeit der Ausdehnung der Schienenstränge nach dem Hohenthore hin und darüber hinaus, erlaubt sich die Deputation noch zu erwähnen, daß, wenn der zunehmende Handel die Verlegung des Theermagazins, zu besserer Benutzung dieses werthvollen Platzes erforderlich machen sollte, für dasselbe an der Außenseite des Productenhafens, in ähnlicher Weise wie für ein Petroleumlager sich die Gelegenheit darbieten würde. Sie muß daher von ihrem Standpunkte dringend empfehlen, auf die Errichtung des von der Convoideputation beantragten Holz- oder Productenhafens einzugehen, weil die Ausbildung des Bahnhofsverkehrs mit demselben in enger Verbindung steht. Sie kann jedoch nicht umhin zu wünschen, daß die Anlage des gedachten Hafens und die Verwendung seiner Umgebungen in Harmonie mit der Ausbildung unserer Bahnhofsanlagen stattfindet, und hat sie sich deshalb erlaubt, schon jetzt die vorstehenden Andeutungen zu machen.

Schließlich resumirt die Deputation ihre Anträge in dem Folgenden:

- 1) beantragt sie die Bewilligung von 82,650 Thalern für die Verlängerung des Schoppens Nr. II auf dem Weserbahnhofe;
- 2) beantragt sie ermächtigt zu werden, pro 1866 20,000 Thaler aufs Budget zu stellen, behuf Aufhöhung des Areals am Sicherheitshafen zwischen Bahndamm und Deich, sowie für Aufhöhung des Areals vom Bahndamm, in der Richtung nach dem Hohenthore;
- 3) beantragt sie, ermächtigt zu werden, über die Errichtung eines Petroleumlagers in der angedeuteten Weise Bericht zu erstatten.

Bremen, den 7. December 1865.

Die Eisenbahn-Deputation.

(gez.) **Duckwitz.** (gez.) **H. H. Schröder.**

Unter-Anlage I

zur Anlage der Mittheilung des Senats
vom 8. December 1865.

B e r i c h t

des Baudirectors Schröder, die Vergrößerung des zweiten Güterschoppens am Weserbahnhofe betreffend.

Bei dem ursprünglichen Entwurfe zur Anlage des Weserbahnhofes war bereits auf eine Vergrößerung der projectirten Gebäude Bedacht genommen, welche zur Ausführung gebracht werden sollte sobald die Vermehrung des Betriebes dies forderte.

Durch die Erbauung des hölzernen Schoppens zwischen dem Niederlagsgebäude und dem zweiten Schoppen, wird die Herstellung einer definitiven Vergrößerung des erstern, welcher zur Aufnahme und Weiterbeförderung der fluswärts ankommenden Güter dient, noch einige Jahre hinausgeschoben werden können.

Bei dem zweiten, für die Aufnahme der mit der Eisenbahn ankommenden und in die Schiffe zu verladenden Güter bestimmten Güterschoppen würde aber durch die Errichtung eines provisorischen Schoppens der gewünschte Zweck nicht zu erreichen sein, weil die Bahnhofsgrenze am untern Theil mit der Dossirungskante in einem Punkte ausläuft, also nur durch Ziehung einer massiven Futtermauer sich so viel Raum gewinnen läßt als zur Errichtung des Gebäudes durchaus erforderlich ist. Es wird daher die Erbauung eines definitiven Güterschoppens in directem Anschluß an den vorhandenen vorgeschlagen.

Der neue Schoppen würde in denselben Constructionen auszuführen sein, wobei jedoch einige Veränderungen nicht ausgeschlossen werden dürften, deren Zweckmäßigkeit sich im Laufe der Jahre, welche seit Errichtung des alten Schoppens verflossen sind, herausgestellt hat.

Diese Veränderungen betreffen hauptsächlich zwei Theile.

Der alte Schoppen ist mit einer Bedachung von gewelltem Eisenblech gedeckt, welche sich damals als die einfachste, billigste und solideste Construction für einen so weiten Raum herausstellte und eine vollkommene Feuerficherheit gewährte. Allein bei der Benutzung des Schoppens machten sich zwei Uebelstände bemerkbar, welche auf jede mögliche Weise bei dem neuen Bau zu vermeiden sein werden. Die Eisenblechdecke bringt nämlich im Sommer eine sehr lästige Hitze im Schoppen hervor, und ist in der übrigen Zeit so kalt, daß die im Schoppen sich entwickelnden Dünste darin condensiren und als Tropfen niederfallen.

Es wird daher vorzuziehen sein die Dächer anstatt mit gewelltem Eisenblech, mit englischem Schiefer auf Schaalung mit dazwischen gelegter Dachpappe zu decken.

Mit Ausnahme der hölzernen Sparren und Pfetten sind alle Constructionstheile von Eisen construirt, und namentlich die Säulen, Gossenträger und Gossen in derselben Weise wie beim alten Schoppen. Die zweite Abänderung, welche bei dem

neuen Projecte vorgeschlagen wird, ist hauptsächlich durch eine andere Einrichtung der Krähne hervorgerufen. In dem alten Schoppen sind 4 Krähne in gleichen Entfernungen an die Außenwand befestigt.

Abgesehen von den Mängeln, die an Wandkrähnen überhaupt nicht zu vermeiden sind, ist hier auch noch die unveränderliche Stellung derselben, die fast niemals mit den Längen der vorliegenden Schiffe correspondirt der bequemen Ausnutzung der Ladefronte am Ufer hinderlich. Es wird daher vorgeschlagen an der Wasserseite des Schoppens einen $11\frac{1}{2}$ Fuß breiten Perron anzulegen und mit einem Gleise zu versehen, auf welchem 3 Laufkrähne aufgestellt werden. Da diese Laufkrähne hin- und hergeschoben werden können, so sind 3 Stück davon für die Länge des Schoppens besser ausreichend als die 4 feststehenden Krähne am alten Schoppen. Die übrigen Einrichtungen der vorgeschlagenen neuen Anlagen sind aus den beiliegenden Zeichnungen leicht zu erkennen. Vor dem neuen Schoppen, welcher 240 Fuß lang, am oberen Ende 110 Fuß, am untern 45 Fuß breit ist, wird ein neues Schienengleis gelegt, das aus dem zweiten Bahnhofsgleise vermittelt einer Weiche ausgehend unterhalb in einer neu anzulegenden Drehscheibe ausläuft und durch dieselbe mit den übrigen Gleisen des Bahnhofes in Verbindung gesetzt wird. An der untern schmalen Seite des Schoppens wird ein 8 Fuß breiter Perron auf der Ufermauer bis zur untern Grenze des Bahnhofes verlängert. Der Raum zwischen diesen Perrons, der Straßeneinfriedigung und der Wassertreppe wird mit behauenen Steinen abgepflastert und dient für den Landfuhrwerksverkehr. Zu diesem Zweck wird die Einfriedigung durch zwei Thore unterbrochen, von welchen das eine zum Eingang, das andere zum Ausgang dient.

An der Bahnhofseite erhält das neue Gebäude einen gleichen Perron wie das alte.

Durch die Herstellung des projectirten Anbaues wird demnach auf beiden Seiten eine Ladefronte von 240 Fuß und einen Laderaum von 18000 □ Fuß gewonnen.

Der neue Anbau wird durch Entfernung der jetzigen provisorischen Außenwand mit dem alten Schoppen einen einzigen ununterbrochenen Raum von beinahe 500 Fuß Länge und 100 Fuß mittleren Breite bilden.

Die Kosten berechnen sich nach einem specificirten Anschlage auf die Summe von 37,500 Thalern, worin die Ausgaben für Gleise, Drehscheiben, Krähne und Gasbeleuchtung mit inbegriffen sind.

Bremen, den 6. December 1865.

(gez.) A. Schröder.

Unter-Anlage II
zur Anlage der Mittheilung des Senats
vom 8. December 1865.

B e r i c h t

des Baudirectors Berg, betreffend den Bau einer Ufermauer vor dem
Weserbahnhofs, unterhalb des B-Schoppens.

Dem Auftrage Wohlwöbllicher Eisenbahndeputation gemäß habe ich das Project einer Ufermauer vor dem Weserbahnhofs, von dem untern Ende des B-Schoppens bis zu der Treppe der sogenannten Pellemeyer'schen Fähre, ausgearbeitet, erlaube mir dasselbe in Zeichnung und Kostenanschlag zu überreichen und dazu Folgendes ergebenst zu bemerken.

Die projectirte Ufermauer erstreckt sich von dem untern Ende des B-Schoppens, da wo augenblicklich die auf der anliegenden Zeichnung mit Lit. N bezeichnete Treppe liegt, in einer Gesamtlänge von 340 Fuß bis zu der mit Lit. M bezeichneten Fährtreppe oberhalb des Waltjen'schen Erbes, ist in ähnlicher Weise wie die vor dem

Weferbahnhöfe unter den beiden, mit A und B bezeichneten Schoppen ausgeführten Futtermauern, Backsteinbau mit Verblendung von Obernkirchner Quadern, entworfen und weicht von den letztgedachten Mauern nur in soweit ab, als diese mit ihren Unterkanten nur bis auf Null hinabreichen und sich bis zu 20 Fuß über Null erheben, die neue Ufermauer aber bis auf $2\frac{1}{2}$ Fuß unter Null hinabreicht und mit ihrer Oberkante 24 Fuß über Null liegt.

Das Tiefergehen mit der Unterkante der neuen Ufermauer wurde, da sich die geringere Tieflage der beiden anderen Ufermauern am Weferbahnhöfe während der niedrigen Wasserstände der letzten Jahre als unzureichend und unsicher für die hinterliegenden Gebäude gezeigt hatte, nothwendig, während die Höherführung derselben, auf 24 Fuß über Null, durch die projectirte Construction von Laufträhnen, welche sich auf Perronhöhe des hinter der Ufermauer zu erbauenden neuen Schoppens bewegen sollen, erforderlich wurde.

Es ist selbstredend, daß die größere Höhe der Mauer eine größere Stärke derselben erfordert, es wurde aber, da mir aufgegeben war, das Fundament der neuen Ufermauer so breit anzunehmen, daß auf demselben die vordere Mauer des neuen Schoppens und die Lauftrahnbahn vor letzterem ein sicheres Auflager finden könnten, möglich, die Stärke der eigentlichen Mauer etwas zu vermindern und solche durch Contreforts, welche unter sich durch Bögen verbunden sind, wie die anliegende Zeichnung das angiebt, zu ersetzen.

Die Kosten der Mauer haben sich durch die Ausführung dieser Aufgabe allerdings etwas vermehrt, wogegen die betreffenden Fundamentirungskosten bei der Berechnung der Hochbauten in Wegfall gekommen sind.

Die Gründung der Mauer erfolgt auf Pfahlrost mit vorzuschlagender starker Spundwand. Die Herstellung letzterer wird bei der vor der betreffenden Uferstrecke stattfindenden ziemlich beträchtlichen Wassertiefe nicht unerhebliche Schwierigkeiten verursachen und dieserhalb einen entsprechenden Kostenaufwand erfordern.

Die anliegende Zeichnung, von welcher der Kürze der Zeit wegen bis jetzt nur 1 Exemplar hat angefertigt werden können, bitte ich mir s. B. behuf Anfertigung der erforderlichen Copieen zurück, umsomehr als daran noch verschiedene, in der Anlage roth bezeichnete Abänderungen vorgenommen werden müssen, welche indessen in dem Kostenanschlage bereits Berücksichtigung gefunden haben.

Die Aufstellung des Kostenanschlages ist in durchaus detaillirter Weise erfolgt und hat folgendes Resultat ergeben:

1) Erdarbeiten	2330.—
2) Wassers schöpfen und Sanddämme (approximativ)	2600.—
3) Zimmerarbeitslohn und Material (Pfahlrost und Spundwand)	11363.—
4) Maurer- und Steinhauer-Arbeiten und Material	26583.—
5) Schmiedearbeiten	281.—
6) Insgemeinkosten und Geräthe	1993.—
Zusammen	45150.—

Von dieser Summe kommen:

a. auf den Bau der eigentlichen Ufermauer bis zu 20 Fuß über Null	36400.—
b. auf den Aufsatz in Perronhöhe des Schoppens von + 20 bis + 24 Fuß	2800.—
c. auf die Fundamentirung der Vordermauer des Schoppens und der Lauftrahnbahn	5950.—
Zusammen	45150.—

Bremen, den 6. December 1865.

(gez.) **Berg.**