

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 26. Januar 1866.

1. Abwässerung der Neustadt.

Die wegen Verbesserung der Abwässerung der Neustadt niedergesetzte Deputation empfahl in ihrem am 4. Juni 1864 erstatteten Berichte die Anlage eines Canals vom Hohenthor ab über den Neustadtswall nach dem Theerhause hin bis zur Weser. Die Bürgerschaft erklärte sich am 7. October 1865 der eventuellen Anheimgabe des Senats gemäß zwar damit einverstanden, daß der Bau des unter dem Bahndamm liegenden Theils dieses Canals statfinde, setzte aber im Uebrigen ihre Beschlußfassung aus.

Da nun vor Kurzem die Aufhöhung des Terrains zwischen dem Sicherheits-hafen und dem Neustädtischen Bahnhofs beschlossen worden ist, stellt es sich nach der Ansicht des Baudirectors Berg als sehr wünschenswerth heraus, daß der projectirte Abwässerungscanal, wenn er überhaupt ausgeführt werden soll, jetzt, vor der Aufhöhung des Terrains, angelegt werde, indem anderen Falls die Kosten sich wesentlich höher belaufen werden.

Der Senat kann dieser Ansicht nur beipflichten und fordert demnach die Bürgerschaft zu einer baldigen Erklärung über den noch nicht genehmigten Theil jenes Projects auf, da die erwähnten Erdarbeiten wegen der Herstellung der Oldenburg-Bremer Eisenbahn nicht länger aufzuschieben sein werden.

2. Ocean-Steam-Navigation-Company.

Die in den Jahren 1846 und 1847 unter obigem Namen begründete Dampfschiffahrt zwischen Newyork und Bremen ist, wie bekannt, in Liquidation getreten, und sind die Dividenden in dem Maße, wie die Realisation der Activa der Gesellschaft fortschritt, unter die Actionäre vertheilt worden. Es blieb ein Rest von 9000 Dollars unerledigt, bestehend in mehreren Darlehen, welche der Director der Gesellschaft verschiedenen Personen vorgeschossen hatte; da inzwischen die Schuldner in Concurs gerathen sind, so ist von diesem Betrage eine Dividende nicht mehr zu erwarten. Da es zweifelhaft erscheint, ob der Director zu solchen Darlehen befugt war, würde derselbe vielleicht in Anspruch genommen werden können, allein auch dieser ist inzwischen mittellos geworden. Er hat sich nun erboten ein Procent von dem Betrage der durch die deutschen Staaten auf Actien der Compagnie gemachten Darlehen gegen Uebertragung dieser Actien an ihn auszuführen, insofern es ihm gelingen sollte von guten Freunden zu diesem Zwecke einen Vorschuß zu erhalten. Der Betrag der Darlehen deutscher Staaten ist 289,100 Dollars, der erwähnte Vorschuß behufs einer Zahlung an die gedachten Regierungen würde mithin sich auf 2891 Dollars belaufen. Da es nun sehr zweifelhaft erscheint, ob ein solcher Vorschuß zu Stande kommen würde, und eine derartige Abfindung der Stellung deutscher Staaten wenig angemessen erscheint, so hat der Senat den Regierungen von Preußen, Sachsen, Hannover, Baden, Darmstadt, Oldenburg und verschiedener Thüringischer Staaten anheimgabegeben, zu gänzlicher Erledigung dieser Angelegenheit auf alle Ansprüche an die Gesellschaft und deren vormaligem Director zu verzichten, eventuell die Actien an den Letzteren zu übertragen.

Nachdem nun sämtliche bei der Sache betheiligte Regierungen ihren Verzicht auf alle Ansprüche an die Gesellschaft und deren Director ausgesprochen haben, fordert der Senat die Bürgerschaft auf, sich mit ihm zu gleicher Verzichtleistung zu vereinigen, um diese Sache endlich zum definitiven Abschlusse zu bringen.

3. Allgemeine Industrieausstellung in Paris.

In Veranlassung der dem Senate gewordenen amtlichen Mittheilungen über die allgemeine Ausstellung industrieller und landwirthschaftlicher Erzeugnisse, welche im Jahre 1867 in Paris stattfinden wird, ist, wie in früheren ähnlichen Fällen, auch diesmal eine gemeinschaftliche Commission der Handelskammer und der Gewerbekammer niedergesetzt worden, um die Vermittlung zwischen den Ausstellungsbehörden und den Bremischen Ausstellern zu übernehmen. Die mittleren und kleineren Staaten Deutschlands haben sich über eine gemeinsame Repräsentation bei dieser Gelegenheit geeinigt und zu dem Ende eine Centralcommission ernannt, welche an Ort und Stelle die Interessen ihrer Staatsangehörigen zu vertreten, auch für eine würdige Aufstellung Bewachung und Catalogisirung Sorge zu tragen haben wird. Es ist verabredet, daß zu den Kosten dieses Centralbureaus die Staaten nach dem Verhältnisse ihrer Betheiligung beitragen sollen. Außer diesen, zum Theil schon im laufenden Jahre erforderlichen Beiträgen wird die hiesige Commission, wenn wieder ebenso wie bei den früheren Weltausstellungen verfahren werden soll, die Kosten des Hin- und Rücktransports der Bremischen Ausstellungsgegenstände, der Decoration und der Versicherung gegen Feuergefährdung zu bestreiten haben. Es ist schon jetzt unzweifelhaft, daß die Pariser Ausstellung die früheren an Großartigkeit übertreffen und daß auch die Betheiligung Bremischer Aussteller ungleich lebhafter als bei der letzten Londoner Ausstellung sein wird. Im Hinblick hierauf ist die hiesige Commission der Ansicht, daß sie zur Bestreitung der oben angeführten Beiträge und Kosten eines Fonds von nicht weniger als 5000 Thalern bedürfen werde, von welchem 2000 Thaler in diesem und der Rest im künftigen Jahre auf das Budget zu nehmen sein dürfte. Der Senat nimmt keinen Anstand, dem auf Bewilligung dieses Fonds gerichteten Gesuche seinerseits sich zustimmig zu erklären und ersucht die Bürgerschaft hierin ihm beizutreten.

4. Erweiterung der Bahnhofsanlagen.

Die Eisenbahndeputation hat einen zweiten Bericht über die von ihr beantragten Anlagen auf dem Weserbahnhofs eingereicht, welchen der Senat, vorbehaltlich seiner Beschlußfassung, der Bürgerschaft hieneben zu ihrer Erklärung zugehen läßt.

5. Einkäufe für den Stadtweinkeller.

Indem der Senat beifolgenden Bericht der Weinkellerdeputation der Bürgerschaft hieneben mittheilt, will er seinerseits mit dem darin gestellten Antrage auf einen Vorschuß von 20,000 Thalern aus der Generalcasse zum Ankaufe von Weinen schon jetzt sich einverstanden erklären.

Anlage Izur Mittheilung des Senats
vom 26. Januar 1866.**Zweiter Bericht der Eisenbahndeputation,
die Erweiterung der Anlagen des Weserbahnhofs betreffend.**

Der Deputation ist der Auftrag geworden, darüber zu berathen und zu berichten, ob es nicht zweckmäßiger sei, die unterm 7. December 1865 beantragte Verlängerung des Schuppens Nr. II nicht soweit stromabwärts auszuführen, damit ein Staatskrahnen daneben an der Weser hergestellt werden könne.

Sie hat diese Frage wiederholt in ernste Berathung gezogen, wobei sie von dem Grundsatz ausgegangen ist, daß dieselbe nicht nach dem Interesse einiger Grundbesitzer, welche in jener Gegend Pacht Häuser zu errichten beabsichtigen, sondern nach dem Interesse des gesammten Publikums, daher unseres Handels im Allgemeinen zu behandeln sei. Würde sich ergeben, daß das erstgedachte Interesse mit dem letztgedachten ohne erhebliche Beeinträchtigung des Letzteren zu vereinigen sein könnte, so würde allerdings die Sache zu berücksichtigen sein. Es war daher zu prüfen, ob eine solche Vereinigung thunlich sei.

Behält der Verkehr am Weserbahnhof den Umfang, den er im Jahre 1865 erreicht hat, und es liegen Gründe vor nicht nur dieses anzunehmen, sondern sogar eine erhebliche Zunahme desselben zu erwarten, so wird diese Landungs- und Verladungsanstalt, auch wenn sie den unterm 7. December beantragten Umfang erlangt hat, ihre Bestimmung nur sehr knapp zu erfüllen vermögen. Jeder Raum, um welchen man diese Anstalt vergrößert, ist entschieden ein Verlust für den bremischen Handel und eine Beeinträchtigung der Bestimmung des Weserbahnhofs. Schon aus diesem Grunde muß es bedenklich erscheinen, und davon abgerathen werden, die projectirte Verlängerung des Schuppens Nr. II abzukürzen. Wollte man aber dennoch die Abkürzung des Schuppens um 30 à 40 Fuß beschließen, und den Ladeplatz für ein Leichter Schiff im Eisenbahnverkehr wegfallen lassen, so würde dadurch für die Errichtung eines öffentlichen Krahns und einer von der Verwaltung des Weserbahnhofs abgesonderten Landungsanstalt noch Nichts gewonnen sein.

Technische Gründe, wie aus dem beiliegenden Berichte des Baudirectors Schröder zu ersehen ist, machen es unthunlich die Drehscheibe am unteren Ende des Weserbahnhofs in den Letzteren weiter zurück zu verlegen. Da nun die Schienen bis zur Drehscheibe und diese selbst fortwährend benützt werden dürften, darf dieser Raum der Beaufsichtigung der Verwaltung des Weserbahnhofs nicht entzogen werden. Außerdem ist der Raum um die Drehscheibe herum unentbehrlich für die Anfuhr der vielen Güter aus der Stadt nach den Leichtern, welche mit der Eisenbahn angekommene Waaren einladen, um sie an Bord der Seeschiffe zu transportiren. Solcher Schlachtwagen halten jetzt oft 6 bis selbst zu 12 hinter einander an der jetzigen Stelle für den Schuppen Nr. II, um Waaren nach den am Weserbahnhofs einladenden Schiffen zu bringen. Der Raum um die Drehscheibe herum wird zwar eine bequeme Herumfahrt der entladenen Wagen gestatten, aber auch nicht mehr. Würde daher an der fraglichen Stelle noch ein öffentlicher Krahnen aufgestellt, neben welchem ein angemessener Platz sein muß um die aufgesetzten Waaren niederzulegen, da nicht immer die nöthigen Wagen zum Ausladen bereit stehen können, so würde der Raum für die Abfahrt derjenigen Wagen, welche Güter nach den am Weserbahnhof ladenden Schiffen bringen, nicht mehr vorhanden sein.

Die Deputation kann daher nicht anders als gänzlich davon abrathen, auf eine Verkürzung der unterm 7. December beantragten Verlängerung des Schuppens Nr. II einzugehen, weil sie mit dem Interesse des Eisenbahnverkehrs und der Bestimmung des Weserbahnhofs, sowie mit dem ganzen Plane der Verlängerung des Schuppens Nr. II nicht vereinbar erscheint. Sie muß vielmehr ihren unterm 7. December gestellten Antrag von neuem zur Annahme empfehlen.

Bremen, den 24. Januar 1866.

Die Eisenbahn-Deputation.

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

Unter-Anlage
zur Anlage I der Mittheilung des Senats
vom 26. Januar 1866.

B e r i c h t

des Baudirectors Schröder, die Anlegung eines öffentlichen Löschplatzes
am nordwestlichen Ende des Weserbahnhofs betreffend.

Dem Beschlusse von Senat und Bürgerschaft zufolge hat die Eisenbahndeputation in Erwägung zu ziehen, ob der Antrag, an dem Nordwestende des Weserbahnhofs einen öffentlichen, für den freien Verkehr bestimmten Ausladeplatz mit einem großen zu verpachtenden Krahn einzurichten empfohlen werden kann.

Dem mir hiernach erteilten Auftrage über diesen Antrag, vom technischen Standpunkte aus zu berichten, beehre ich mich in Folgendem nachzukommen.

Da die Anlagen auf dem Weserbahnhofs, besonders was die Gleise anbetrifft, der eigenthümlichen Gestalt und geringen Ausdehnung des disponiblen Raumes wegen ziemlich complicirter Natur sind, so wird es nöthig sein, dieselben etwas ausführlicher zu betrachten, um auch denjenigen verständlich zu werden, welche mit solchen Eisenbahnanlagen weniger vertraut sind. Für einen Eisenbahntechniker, dem die Vertheilung bekannt ist, würde es keines Wortes bedürfen.

Aber auch dem Laien wird bei einem Blicke auf den Situationsplan des Bahnhofs sich sogleich die Bemerkung aufdrängen, daß jede Umänderung einzelner Gleiseinrichtungen nur mit einer mehr oder weniger ausgedehnten Verschiebung sämtlicher in der nordwestlichen Hälfte des Weserbahnhofs liegende Gleis-, Weichen- und Kreuzungsanlagen ausführbar ist.

Es befinden sich hier wie aus dem, dem Berichte der Eisenbahndeputation vom 7. December 1865 beigelegten Situationsplane zu ersehen, vier Schienenstränge, von denen der eine als Ladegleis für den zweiten Schuppen, der zweite zur Communication der Locomotive und der übrigen Wagen mit den oberen Gleisen und dem ersten Schuppen, der dritte als Rangirgleis zum Aufstellen der nicht vor dem Schuppen befindlichen Wagen zc., und der vierte als Ladegleis für die aus der Stadt ankommenden Güter, für Steinkohlen und dergleichen dient.

Eines der mittleren Gleise wurde erst im vergangenen Jahre angelegt, weil das bisherige Verfahren, alle Güterzüge von hinten mit der Locomotive in den Bahnhof zu schieben, der fast nur aus Curven besteht, als im höchsten Grade gefährlich nicht zu gestatten ist.

Alle diese Gleise laufen vermittelt der erforderlichen Weichen in dem letzten Gleise A B zusammen.

Ist nun ein Güterzug in den Weserbahnhof eingelaufen, so bleibt er vor der ersten nordwestlichen Weiche stehen, die Locomotive wird losgelöst und fährt bis nach B um vermittelst der Weiche bei A in ein anderes Gleis zu kommen und nach dem Hauptbahnhofs zurückzukehren oder auch zum Rangiren der übrigen Wagen verwendet zu werden.

Die Strecke A B ist gerade so groß, als für diese Procedur erforderlich ist, kann daher nicht verkürzt werden, sie kann aber noch weniger ganz entbehrt werden, weil sie allein die Verbindung zwischen den vier Gleisen vermittelt.

Dies ist schon bei dem jetzigen Zustande des Bahnhofs der Fall, kommt aber das Project den zweiten Schuppen zu vergrößern zur Ausführung, so reicht diese Gleislänge noch nicht einmal aus, sondern es muß noch eine Drehscheibe dahinter gelegt werden, welche an dieser Seite die Verbindung des für die Verlängerung des Schuppens erforderlichen Gleises mit dem Schienensystem herstellt.

Daß aber eine Verschiebung sämtlicher Weichenanlagen nach Südosten nicht ausführbar ist, wird einleuchten, wenn man sich überzeugt, daß dadurch nicht bloß eine Verkürzung der dahinter liegenden Gleise bedingt ist, sondern, daß bei der eigenthümlichen Gestalt des Bahnhofs sämtliche Curven sich ändern und geringere Radien erforderlich machen. Es sind aber bei der Anlage schon so geringe Radien angewendet, als nach den Bestimmungen des norddeutschen Eisenbahnverbandes überhaupt zulässig sind. Bei einer noch weitem Reduction würde man riskiren, daß die Gleise von den Fahrzeugen dieses Vereins nicht mehr befahren werden dürften, was genau so viel wie eine Aufgabe des Weserbahnhofs bedeuten würde.

Während der ganzen Zeit, in welcher der Weserbahnhof in Betrieb gesetzt ist, war die zu geringe Ausdehnung desselben immer das größte Hinderniß für alle Erweiterungen und konnte nur durch die sorgfältigste Benützung des beengten Raumes der Verkehr auf demselben im Ganzen erhalten werden.

Geht nun aus dem Vorstehenden hervor, daß die Drehscheibe und die Gleise mit ihren Ausweichungen zc. nicht soweit zurückgeschoben werden können, um aus dem Bereiche des projectirten Löschplatzes zu kommen, so würde nur noch die Frage zu erörtern sein, ob es statthaft sei, die Drehscheibe und die Endgleise an dieser Seite zu belassen, aber beide so einzurichten, daß sie mit gewöhnlichem Fuhrwerk passirt werden können. Daß die Drehscheibe selbst unter allen Umständen nicht in dieser Weise einzurichten ist und nicht befahren werden darf, bedarf wohl keines Beweises.

Da nun, wie schon erwähnt, die Gleisstrecke A. B. der einzige Schienenstrang ist, in den sämtliche Bahnhofsgleise auslaufen und durch den dieselben untereinander verbunden sind, so muß derselbe unter allen Umständen dem Bahnhofsbetriebe zur freien Disposition verbleiben, wenn dieser nicht empfindlich gestört werden soll.

Wenn auch für den verhältnißmäßig geringen Verkehr, für welchen in dem Projecte der Eisenbahndeputation, der Platz angelegt werden soll, nämlich für die Anfahrt solcher Güter, die aus der Stadt kommend mit in die hauptsächlich mit Eisenbahngütern beladenen Schlep- und Lichterkähne verladen werden sollen, um so weniger ein Nachtheil für den Betrieb zu erwarten ist, als der Verkehr an dieser Stelle unter Leitung und Beaufsichtigung der Bahnhofsinspection steht, so würde dieser Verkehr sogleich eine ganz andere und bedenkliche Gestalt annehmen, sobald aus dem Plage ein öffentlicher Löschplatz mit vollständig freiem Verkehr, sowie mit einem Krahnepächter gemacht wird.

Nimmt man an, das Bedürfnis, einen öffentlichen Löschplatz in dieser Gegend zu errichten, wäre wirklich so groß, wie es von den Antragstellern dargestellt wird, (ein weniger dringendes Bedürfnis würde selbstredend die Beschränkung einer so unentbehrlichen Anlage, wie der Weserbahnhof bereits seit Jahren ist, nicht motiviren) so würde ein ununterbrochener Verkehr auf dem vom Weserbahnhofs abgetrennten Plage Statt finden, der höchstens durch die Gefahr mit der Locomotive zusammenzustößen sich beschränken würde.

Daß zum Verkehr auf dem Bahnhofs unentbehrliche Gleis A. B. würde daher der freien Disposition der Bahnhofsverwaltung entzogen werden, es würde nicht zu vermeiden sein, daß nicht Steine, Schmutz, Holzstücke u. dergl. zwischen die Schienen und namentlich zwischen die Radspuren geworfen werde und sich dazwischen ein-

zwängen. Eine Beaufsichtigung wäre, da die Bahnhofsverwaltung sowenig wie der Krahnpächter damit beauftragt werden könnte, geradezu unmöglich und es würde so ein Ausgleiten der Eisenbahnfahrzeuge nur schwer zu verhüten sein, welches abgesehen von dem unmittelbaren Schaden bei Zerstörung der Wagen auch eine mehr oder weniger lange Unterbrechung des Eisenbahnbetriebes zur Folge haben würde.

Aber nicht allein auf dem Lande würde der Bahnhofsbetrieb beeinträchtigt werden, sondern auch auf dem Wasser.

Soll das Schiff, welches vor dem freien Lagerplatze entlöst oder beladen werden soll, nicht vor die Wassertreppe zwischen dem Weserbahnhofs und dem Wöltjen'schen Grundstücke vorgelegt werden, so würde dadurch die ganze Uferlänge des Plazes in Anspruch genommen, also für die zum Aufnehmen der Eisenbahngüter bestimmten Schiffe die Uferstrecke in der nachtheiligsten Weise beschränkt werden. Die Wassertreppe ist aber allem Anscheine nach für den Verkehr in dortiger Gegend jedenfalls noch weniger zu entbehren als ein öffentlicher Krahn, für welchen der Verkehr augenblicklich noch nicht vorhanden ist und erst durch die Anlage geschaffen werden würde.

Es ist endlich von mehreren Seiten der Vorschlag gemacht worden, durch Erwerbung eines Theils der mit dem Weserbahnhofs parallel am Stephanithorsbollwerke jenseits der Straße liegenden Grundstücke dem Bahnhofs mehr Raum zu verschaffen. So vortheilhaft dies für die dortigen Bahnhofsanlagen sein würde, so hat dies doch auf die vorliegende Frage keinen irgend erheblichen Einfluß, weil es bei den betreffenden Gleisanlagen nicht auf die Breiten, sondern auf die Längenausdehnung ankommt und dieselbe selbstredend durch den eben erwähnten Vorschlag nicht gewinnen würde.

Nach dem vorstehend Gesagten würde es daher vom technischen Standpunkte aus und in Rücksicht auf den nicht zu entbehrenden Betrieb am Weserbahnhofs in keinem Falle zu empfehlen sein, daß behufs Herstellung eines öffentlichen Löschplatzes und eines daselbst aufzustellenden und später zu verpachtenden Krahnes ein Theil des jetzt zum Weserbahnhofs gehörigen Terrains von demselben abgetrennt und der allgemeinen Benutzung übergeben werde.

Ist das Bedürfnis ein so allgemein nothwendiges und dringendes, so würde ein einzelner Krahn nicht ausreichen und der Platz selbst für den zu erwartenden Verkehr ungenügend sein, es würde daher vielmehr zu empfehlen sein, einen angemessenen Theil eines der am Weserufer liegenden Grundstücke käuflich zu erwerben und zu dem beantragten Löschplatz einzurichten.

Bremen, den 22. Januar 1866.

(gez.) A. Schröder.

Anlage II

zur Mittheilung des Senats
vom 26. Januar 1866.

B e r i c h t

der Deputation für den Stadtweinkeller, Vorschuß zu Einkäufen betreffend.

Die Deputation muß in Berücksichtigung des allem Anscheine nach vorzüglichen Ausfalls der Rheinweinernte des verflossenen Jahres 1865 wünschen, ohne Verzug bedeutende Einkäufe machen zu können.

Wenn sie diese Absicht ausführt, wird sie bald, und zwar ehe ihr dießjähriges Budget bewilligt sein kann, in die Lage kommen, den Preis solcher Einkäufe bezahlen zu müssen. Indem sie nun den deßfalligen Betrag auf etwa 20,000 Thaler anschlägt, sieht sie sich zu dem Antrage genöthigt, daß die Generalcasse ermächtigt werden möge, ihr auf Verlangen für den gedachten Zweck, außerordentlicher Weise einen Vorschuß bis zum Belaufe von 20,000 Thalern auf das Budget von 1866 zu leisten.

(gez.) C. F. G. Mohr.

(gez.) Heinr. Bechtel,
als Rechnungsführer.