

Zu der in dem Entwurfe der Deputation vorgeschlagenen Fassung wurden ferner folgende Abänderungsvorschläge gemacht:

- 1) Streichung der Worte „ohne Erlaubniß des Senats“ und folgenweise der Worte „die Erlaubniß ist jederzeit widerruflich“;
- 2) im ersten Absatz das Wort „fortlaufende“ vor „Remuneration“ zu streichen;
- 3) den zweiten Absatz so zu fassen: „Diese Erlaubniß darf nicht erteilt werden, wenn das Nebenamt zc. mit der gehörigen Wahrnehmung seines Amtes unverträglich ist und ist jederzeit widerruflich“;
- 4) im dritten Absätze statt „wenn sie gegen Vergütung geschehen“, zu sagen „wenn sie die Erfüllung der amtlichen Pflichten beeinträchtigen“;
- 5) als vierten Absatz die Worte hinzuzufügen: „Beamte, denen eine bestimmte Büreaudienstzeit vorgeschrieben ist, dürfen während derselben keinerlei Privatarbeiten treiben.“

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 16. October 1874.

Neue Bahnhofsanlagen (Budget für 1875).

Anlage
mit 2 Unter-Anlagen.
(1 Zeichnung).

Ueber die für das Jahr 1875 zu beantragenden Bahnhofsanlagen hat die Deputation für Häfen und Eisenbahnen einen besonderen Bericht erstattet, welcher der Bürgerschaft zur Berücksichtigung bei den Budgetverhandlungen hieneben zugeht.

Anlage

zur Mittheilung des Senats
vom 16. October 1874.

Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, Verwendungen, welche nicht zu den gewöhnlichen Ausgaben gehören, betreffend.

(Eingereicht am 14. October 1874.)

Die Deputation verfehlt nicht, über die Anlagen auf unsern Bahnhöfen, welche nicht zu den gewöhnlichen Unterhaltungskosten zu rechnen sind, abgesondert zu berichten.

Sie überreicht zu diesem Zweck den ausführlichen Bericht des Inspectors Fischer, Anlage 1, welchem sie nur hinzuzufügen hat, daß sie mit den Ausführungen desselben einverstanden ist, und für die verschiedenen Anlagen im Gesamtbetrage von *M.* 57,920. — die Bewilligung beantragt.

Außer diesen von dem Inspector Fischer näher erörterten Anlagen findet die Deputation sich noch veranlaßt, die Bewilligung der Kosten für zwei Schwimmer vor der Eisenbahnbrücke an Stelle der bis jetzt nicht zur Ausführung gekommenen vier Duc d'Alben zu beantragen.

Diese vier Duc d'Alben, deren Kosten bewilligt waren, konnten nämlich, ohne Hemmung der Schifffahrt, nur ausgeführt werden, wenn die Weser mit einer festen Eisdecke versehen sei. Es wurden daher die erforderlichen Pfähle angeschafft, da aber seitdem ein genügend strenger Winter nicht eingetreten ist, mußte die Ausführung ausgesetzt werden. Der für diese Ausführung noch erforderliche Kostenaufwand als Restbetrag wurde mit *M.* 5,745.76 aus 1873 auf 1874 vorzutragen deputationsseitig zwar beantragt, ist aber nicht vorgetragen worden. Bei wiederholter Berathung der Frage, ob diese Duc d'Alben denn wirklich nothwendig seien, hat sich nach einstimmiger Ansicht unserer Wasserbauingenieure ergeben, daß die bereits vorhandenen Duc d'Alben für den Schifffahrtsverkehr ausreichend

feien, und für den Schutz der Brücke die Vermehrung der Duc d'Alben nicht erforderlich. Dagegen beantragt der Inspector Böttcher, vor dem Durchfahrtjoch zwei Schwimmer anzubringen, um die Durchfahrt der Schiffe zu erleichtern. Zu einem Gutachten aufgefordert, erklärten sich der Inspector Heineken und der Schlachtvogt Cassens mit dem Vorschlage des Inspector Böttcher einverstanden.

Der Letztere veranschlagt die Kosten dieser Schwimmer, deren Construction aus der beiliegenden Zeichnung näher zu ersehen ist, für einen jeden zu *Mk* 1000. — und ersucht daher die Deputation um Bewilligung von *Mk* 2000. — für diese beiden Schwimmer, durch deren Anfügung zum Budget der neuen Anlagen dieses sich auf *Mk* 59,920. — stellt.

Die bereits angeschafften Pfähle für die vier Duc d'Alben sind theils an die Baudeputation abgegeben, theils im Sicherheitshafen verwendet und werden demnächst in der Einnahme für „unvorhergesehene Fälle“ verrechnet werden.

Bremen, den 10. October 1874.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

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

Unter-Anlage 1

zur Anlage der Mittheilung des Senats
vom 16. October 1874.

Bericht des Bauinspectors A. Fischer.

Bremen, den 25. September 1874.

In der Anlage erlaube ich mir eine Veranschlagung derjenigen, für die Bremischen Eisenbahnanlagen pro 1875 erforderlich werdenden baulichen Ausführungen, deren Kosten nicht zu den gewöhnlichen Ausgaben gehören, vorzulegen und zu den einzelnen Positionen Nachfolgendes gehorjamst zu berichten.

I. Hauptbahnhof.

Um den südlichen Wassergraben am Heerdenthors Kirchhofs allmählig zu beseitigen, ist in der Nähe desselben ein öffentlicher Bauschuttabladepplatz etablirt worden. Der daselbst zur Ablieferung gebrachte Bauschutt muß aber von Zeit zu Zeit ordnungsmäßig einplanirt und zum Theil weiter transportirt werden und sind hierfür pro 1875 etwa *Mk* 1500 aufzuwenden.

II. Weserbahnhof.

Die auf dem Weserbahnhofs vorhandenen Aborte, namentlich die Anlage, welche dem Niederlagegebäude gegenüber liegt und nur sechs Sitze enthält, reicht für das gegenwärtige Bedürfnis nicht mehr aus und ist daher die Erbauung eines neuen Abortgebäudes nebst Pissoir in Aussicht genommen.

Die Kosten für ein solches Gebäude mit acht Sitzen und eben so viel Pissoirständen sind zu *Mk* 5000 veranschlagt.

III. Bahnhof Bremerhaven.

1) An zwei Straßenüberführungen auf dem Bahnhofs ist die Aufstellung je einer Bude für den Wärter erforderlich. Dieselben sollen in gewöhnlicher Weise von Holz construirt und innen ausgemauert werden.

Die Kosten betragen pro Stück *Mk* 500.

2) Der Ladeperron an dem eisernen Güterschoppen Nr. 4a, welcher aus Balken von Tannenholz mit tannenen Dielen hergestellt ist, ist nach ca. zwölf-

jährigem Gebrauche so schadhast geworden, daß derselbe nicht mehr die nöthige Sicherheit beim Aufsetzen von Waaren gewährt. Der Oberbau muß daher erneuert werden und ist die Anwendung eiserner Balken mit Holzbelag vorgesehen.

Die Kosten für diesen Umbau sind zu *Mk* 9000 veranschlagt.

3) Der Güterschoppen 3a am alten Hafen, welcher im Jahre 1862 erbaut ist, bedarf einer theilweisen Erneuerung der dem Hafen zugekehrten Umfassungsmauer, welche in Folge nachträglichen Setzens des Untergrundes so erheblich versackt ist, daß dieselbe nicht länger erhalten bleiben kann.

Es ist in Aussicht genommen, die zu erneuernden Theile auf Pfahlrost zu fundamentiren und dieselben so von den noch andauernden Bewegungen des Untergrundes unabhängig zu machen.

Die Kosten für diese Hauptreparatur betragen nach specieller Veranschlagung *Mk* 17,000.

4) Ebenso ist das Klinkerpflaster vor den Schoppen am neuen Hafen stellenweise erheblich versackt und bedarf einer durchgreifenden Reparatur, welche *Mk* 950 kosten wird.

5) Am Nordende des Bahnhofes, wo die Zweigbahn in den Bahnhof einmündet und längs der Zweigbahn bis zur Leher Chaussee, ist letztere gegen unbefugtes Betreten seitens der am neuen Hafen, auf den Petroleumplätzen, bei den Lazarethbaracken, etc. beschäftigten Arbeiter nicht gesichert. Dieselben nehmen vielmehr bei Beendigung und Beginn der Arbeitszeit ihren Weg von und zu den Arbeitsstellen direct über die Bahn, weshalb schon wiederholt seitens der Betriebsverwaltung unter Hinweis auf § 43 der technischen Vereinbarungen, auf Vorkehrungen zur Abwehr dieser Ordnungswidrigkeit gedrungen ist.

Die gewöhnliche Bahnbewachung reicht hier nicht aus und muß daher die Herstellung einer Einfriedigung auf der Strecke von der Einmündung der Zweigbahn in den Bahnhof bis an die Leher Chaussee beschafft werden. Die Einfriedigung soll aus 0,14 m. □ starken tannenen Pfählen in Entfernung von 2,25 m. von einander und 1,40 m. über der Erde hoch mit vier Stück daran genagelten horizontalen Latten hergestellt und mit Weißdornpflänzlingen bepflanzt worden.

Von dieser Einfriedigung entfallen 66 lfd. m. auf den Bahnhof Bremerhaven und sind dieselben zu *Mk* 330 veranschlagt, während der übrige Theil von 600 lfd. m. Länge à conto der Zweigbahn mit einem Kostenaufwande von *Mk* 3000 herzustellen ist.

6) Ebenso entspricht der Bahnhof und die Zweigbahn noch nicht der Bestimmung des § 48 der technischen Vereinbarungen, welcher vorschreibt, daß jede Bahn in bestimmten Längen mit Abtheilungszeichen versehen sein soll. Es ist daher die Anschaffung und Aufstellung von $\frac{1}{100}$ Meilensteinen vorgesehen, wovon 15 Stück für den Bahnhof und 29 Stück für die Zweigbahn mit einem Kostenaufwande von beziehungsweise *Mk* 50 und *Mk* 90 anzuschaffen sind.

7) Die Weichenverbindung Nr. 19 ist so schadhast, daß eine Erneuerung der Weiche und des Herzstückes erforderlich ist. Die Verbindung besteht aber zur Zeit noch aus Material des Profils C und liegt in einer Curve, wobei das Herzstück ein ganz ungewöhnliches Neigungsverhältniß von 1:16 hat.

Nach den jetzt geltenden Normen sollen aber alle Herzstücke einer Bahn nach demselben Neigungsverhältnisse construirt sein, und ist für die Hannoverschen Bahnen speciell das Neigungsverhältniß 1:9 vorgeschrieben. Es empfiehlt sich daher nicht das schadhafte Herzstück der Weiche Nr. 19 durch ein neues Herzstück 1:16 zu ersetzen und ebensowenig ist es zweckmäßig, dasselbe wieder in Profil C anfertigen zu lassen.

Durch die Einlegung eines Herzstückes 1:9 wird es aber erforderlich, die anschließenden Gleise in veränderter Richtung umzulegen und da diese Arbeit etwa 5 bis 6 Tage in Anspruch nimmt, während welcher Zeit der Betrieb auf diesen Gleisen eingestellt werden muß, so empfiehlt es sich, die Gleisstrecke sogleich aus Schienen des Profils D herzustellen, damit nicht sobald wieder Auswechselungen schadhafter Schienen an dieser Stelle erforderlich werden.

Die Kosten für diesen Gleisumbau sind zu *Mk* 13,000. — berechnet, wobei bemerkt wird, daß die noch wieder verwendbaren Materialien zurückgelegt

und nach Bedarf zu Reparaturen der übrigen Bahnhofsgleise benutzt werden. Das neue Oberbaumaterial wird vom Materiallager entnommen, und ist der Werth desselben, von etwa *Mk* 10,600.—, nur von diesem Fonds abzubuchen und nicht neu zu verausgaben.

IV. Zweigbahn nach Bremerhaven.

1) Die hölzerne Wachtbude Nr. 186 am Uebergange der Grünen Straße ist im Laufe der Zeit so schadhaft geworden, daß Reparaturen an derselben nicht mehr möglich sind und ist daher der Ersatz derselben durch eine neue Bude in Aussicht genommen.

Die Kosten hierfür werden *Mk* 500.— betragen.

2) Bezüglich der Einfriedigung der Bahn und

3) Anschaffung von Meilensteinen darf ich auf III. Nr. 5 und 6 dieses Berichtes verweisen.

4) In der Einlaufskurve zum Bahnhofe befindet sich zwischen den im Jahre 1873 eingelegten Stahlschienen, welche sich als vorzüglich bewähren, noch eine Gleisstrecke von 30 Schienenlängen, welche aus altem Material des Profils C besteht und ebenfalls in den nächsten Jahren umgebaut und mit Stahlschienen belegt werden muß.

Eine zwingende Nothwendigkeit diesen Umbau im Jahre 1875 vorzunehmen, liegt nicht vor. Es wird sich aber empfehlen, wenn sich ein günstiger Moment für den Ankauf bieten sollte, die 60 Stück Stahlschienen zu erwerben und ist dafür der Betrag von *Mk* 6,500.— vorgesehen.

