

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 17. August 1866.

1. Schoßdeputation.

2. Inspection der Krankenanstalt.

Der Senat hat Herrn Senator Kottmeier auf seinen Wunsch aus den vorstehend genannten Behörden entlassen und an Stelle desselben der ersteren Herrn Senator Gröning, der letzteren Herrn Senator Pfeiffer beigeordnet.

3. Eisenbahn von Oldenburg nach Bremen.

Die wegen Ausführung des Oberbaues der Eisenbahnbrücke über die Weser niedergesetzte Deputation hat den beifolgenden Bericht eingereicht, welchen der Senat zunächst der Bürgerschaft zu ihrer Erklärung zugehen läßt, indem er sich die seinige vorbehält.

Anlage

zur Mittheilung des Senats
vom 17. August 1866.

B e r i c h t

der zur Prüfung der zweckmäßigsten Verwendung der Weser-Eisenbahn-
Brücke niedergesetzten besonderen Deputation.

In den Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft haben sich dem ursprünglich von Bremen und Oldenburg concertirten und in den zwischen beiden Regierungen abgeschlossenen Vertrag aufgenommenen Projecte, über die Weser eine eingleisige Eisenbahnbrücke in der Gegend des Windwams zu erbauen, zwei auf die vertragsmäßige Befugniß Bremens, die Brücke zu eignen Zwecken erweitern zu können, basirte Vorschläge angeschlossen. Der eine geht von der Eisenbahndeputation aus und beantragt, die nach neueren Beschlüssen in größerer Ausdehnung erbauten Strompfeiler sofort zur Herstellung eines zweiten Eisenbahngleises zu benutzen, welchem Vorschlage der Senat in wiederholten Erklärungen beigetreten ist, der andere geht von der Bürgerschaft aus und verlangt, daß die allerdings schon jetzt zu erbauende zweite Hälfte der Brückenbreite zunächst für eine Fahrbahn in der Weise hergerichtet werden solle, daß dieselbe bei später überwiegend hervortretendem Eisenbahnbedürfnisse, unter Beseitigung der Fahrbahn, mit einem Eisenbahngleise belegt werden könne. — Beide Vorschläge vereinigten sich nebenbei in der Ansicht, daß es in dem einen oder anderen Falle sich empfehle, der zu erbauenden Brücke an jeder Seite einen besonderen Weg für Fußgänger hinzuzufügen.

Die Deputation hat nicht verfehlt, unter Hinzuziehung des Baudirector Berg, diese divergirenden Ansichten einer eingehenden Discussion und Prüfung zu unterziehen. Es ist ihr aber nicht gelungen, eine Vereinigung derselben herbeizuführen, sie ist auch nicht im Stande, neue, in den bisherigen Verhandlungen zwischen Senat

und Bürgerschaft nicht bereits zur Geltung gebrachte Gründe für die eine oder andere Ansicht vorzutragen, und kann es daher nicht für ihre Aufgabe halten, das zum Deßteren Gesagte hier nochmals zu wiederholen. Sie hat nur zu constatiren, daß die Mehrheit ihrer Mitglieder der auch vom Senat acceptirten Ansicht der Eisenbahn-Deputation sich glaubte unbedingt anschließen zu müssen und hat demzufolge zu beantragen, daß Senat und Bürgerschaft sich zu dem Beschlusse vereinigen mögen, jetzt sofort eine zweigleisige Eisenbahnbrücke mit beiderseits angehängten Wegen für Fußgänger erbauen zu lassen.

Inzwischen wurde in der Deputation ein Vermittlungsvorschlag gemacht, welcher auf der allseitig als richtig anerkannten Thatsache beruht, daß dem jetzt vorhandenen und für die allernächste Zeit zu übersehenden Eisenbahnbedürfnisse provisorisch auch wohl mit einem Brückengleise genügt werden könne, und geht dahin, für jetzt nur die nördliche Hälfte der Pfeiler zu bebauen und mit einem Gleise zu belegen, dabei aber den einen nach Süden (also stromaufwärts) liegenden Träger sofort doppelt stark zu construiren, damit derselbe künftig zugleich als Mittelträger dienen könne, so daß die für jetzt gar nicht herzustellende zweite Hälfte der Brücke künftighin von diesem zugleich mitgetragen werden würde. Der Baudirector Berg hat diesen Vorschlag bearbeitet und stellt nicht nur das Nähere darüber in der Anlage, erläutert durch drei Zeichnungen, dar, sondern weist auch nach, daß es bei Acceptirung dieses Vorschlages nicht erforderlich sei, sofort eine zweigleisige oder doppelt breite Drehbrücke zu erbauen, indem das spätere Hinzufügen einer zweiten Hälfte auch der Drehbrücke und das alsdann erforderliche Verlegen des Drehpunkts mit Leichtigkeit und ohne die geringste Gefahr für die Solidität des ganzen Werks vorgenommen werden könne. — Bei Ausführung dieses Projects, welches, wenn zwei Fußwege angebracht werden, 371,000 Thaler kostet, würden dem früheren gegenüber, welches zu 453,000 Thalern veranschlagt ist, 82,000 Thaler erspart. Allerdings betragen die Kosten, wenn man später dennoch auf jenen umfassenderen Vorschlag der Herstellung auch einer Bahrbahn zurückkommt, alsdann etwas mehr, als wenn derselbe sofort vollständig zur Ausführung gelangt, allein schon die ersparten Zinsen und Unterhaltungskosten weniger Jahre gleichen diese Differenz mehr als aus. — Dieser Vorschlag würde neben der bedeutenden Kostenersparung, die grade jetzt uns sehr willkommen sein möchte, den Vortheil gewähren, daß die Erfahrung schon der nächsten 4 bis 5 Jahre über die in diesem Augenblicke doch nur hypothetisch zu beantwortende Frage, ob und wie weit das Eisenbahnbedürfnis größer sei, als daß es durch ein Brückengleis befriedigt werden kann, uns vollkommen sicheren Aufschluß geben wird; eine Erfahrung, welche nicht durch unausbleibliche Vernichtung künstlich hervorgerufen oder doch erheblich gesteigerter Verkehrsansprüche zu theuer erkauft zu werden braucht, welche vielmehr alle jetzt bestehenden Verhältnisse vollkommen intact erhält.

Nach diesem Vorschlage bliebe daher die Verwendung der stromaufwärts gelegenen Hälfte der Pfeiler, sei es zur Erbauung einer Bahrbahn oder eines Ueberbaus für ein zweites Eisenbahngleis, der späteren Entscheidung vollkommen vorbehalten.

Allein auch dieser Vermittlungsvorschlag konnte die Ansichten der Mitglieder der berichtenden Deputation nicht vereinigen, und wenn sich auch die Hälfte derselben ihm zuneigte, so war doch ein bestimmter Beschluß hierüber nicht zu erzielen, und wird er daher lediglich dem Ermeßsen der beschließenden Behörden anheim gestellt bleiben müssen.

Sodann ist die Deputation beauftragt worden, darüber zu berichten, ob es bei der jetzigen Sachlage noch rathlich sei, eine Brücke mit einem Drehhocke zu bauen oder nicht besser, sofort auf den Bau einer ganz festen Brücke Bedacht zu nehmen, da es sich schwerlich werde verantworten lassen, eine weit in die Tausende gehende Ausgabe für eine voraussichtlich schon in kurzer Zeit ganz nutzlos werdende Drehbrücke zu verschwenden.

Daß die Schifffahrt auf unserem Strome, namentlich die Dampfschifffahrt und der Wasser-Güterverkehr nach der Schlachte und allen an beiden Weserarmen belegenen Packhäusern und Ausladeplätzen, also eigentlich nach der ganzen Stadt, durch die Erbauung der projectirten Brücke, selbst wenn dieselbe mit einer Drehöffnung versehen ist, erheblichen Schwierigkeiten und Hemmnissen unterworfen wird, ist nicht in

Zweifel zu ziehen, und konnten die aus diesem Umstande gegen die Erbauung überhaupt hergenommenen ernstesten Bedenken nur durch die überwiegenden Vortheile einer Eisenbahnverbindung mit dem linken Weserufer und den jenseitigen Ländern beseitigt werden. Eine ganz wesentliche, in ihrer vollen Ausdehnung kaum zu berechnende Vermehrung dieser Schwierigkeiten und Hemmnisse aber würde sich unausbleiblich einstellen, wenn eine in allen Söchen feste Brücke auch das zeitweise Passiren der Schiffe, in ihrer gegenwärtigen Construction, und unbedingt bei höheren Wasserständen unmöglich machte und damit eine Lebensader unseres Verkehrs unmittelbar vor dem Endpunkte fast gänzlich unterbände, welche Bremens Handel groß gemacht hat. Es kann zugegeben werden, daß es Mittel giebt, solche Uebelstände in einigen Beziehungen zu mildern und daß sich Vortheile für unser ganzes Verkehrs- und Handelsleben denken lassen, deren Erlangung selbst des theuren Preises jener Opfer werth ist; allein so lange diese Letzteren nicht unabwendbar sind und als absolute Nothwendigkeit gebracht werden müssen, werden wir sie uns gewiß nicht freiwillig auferlegen wollen. Es kann daher nur unsere Pflicht sein, so lange es irgend angeht, die möglichst ungehinderte Schifffahrt bis in das Herz der Stadt hinein zu conserviren, mithin auch einer aus höheren Gründen als nothwendig erkannten Brücke solche Einrichtungen zu geben und zu erhalten, welche diesen Zwecken die förderlichsten sind. — In diesem Sinne hat auch die Eisenbahndeputation in ihrem Berichte vom 2. Juli d. J. sich geäußert, indem sie darauf hinwies, daß das Drehjoch so lange als irgend möglich zu conserviren sei, daß aber die vorgeschlagene Construction der Brücke, selbst in dem Falle, wo spätere Eventualitäten eine feste Brücke absolut erheischen sollten, kein Hinderniß darbieten würde, indem alsdann durch die einfachste mechanische Aufhebung der Beweglichkeit der Dreharme das betreffende Brückenjoch in ein vollkommen solides, festes verwandelt werden könne.

Es kommt aber noch hinzu, daß bei gegenwärtiger Sachlage durch die Herstellung eines festen Jochs statt der beiden Drehöffnungen nicht die geringste Kostenersparung erzielt werden würde. Der Drehpfeiler, der stärkste und kostbarste ist mit felsenfest gewordenem Beton in einem großen versenkten Eisenkasten fundirt und mit schweren Steinblöcken zum Schutze gegen Unterpülung umschüttet, alles für seinen Aufbau bestimmte Material, namentlich die nur zu dieser Verwendung behauenen Sandsteine u. sind contrahirt und fast sämmtlich geliefert. Dies alles würde nicht nur nutzlos, sondern es müssen jene Steinblöcke wieder herausgeholt, der schwere Eisenkasten zerstört und beseitigt, sowie das 9 Fuß hohe Betonfundament, welches pl. m. 34,000 Cubikfuß Betsmasse enthält, mühsam gesprengt werden, da eine Beseitigung in anderer Weise nicht möglich ist. Der durch dies alles herbeigeführte pecuniäre Nachtheil würde, nach dem Berichte des Vaudirector Berg, mindestens der durch Beseitigung der Drehbrücke zu erzielenden Ersparniß gleichkommen, vielleicht dieselbe nicht unwesentlich überschreiten.

Die Deputation glaubt damit das ihr ertheilte Commissorium erledigt zu haben und wiederholt ihren oben gestellten Antrag, dem Berichte der Eisenbahndeputation gemäß, die sofortige Herstellung einer zweigleisigen Eisenbahnbrücke mit zwei besonderen Wegen für Fußgänger beschließen zu wollen.

Bremen, am 16. August 1866.

(gez.) C. Kottmeier.

(gez.) Joh. Carl Vietor.

Unter-Anlage
zur Anlage der Mittheilung des Senats
vom 17. August 1866.

Bericht des Baudirectors Berg.

I. Das auf Grundlage eines früheren Beschlusses der Bürgerschaft nach Anordnung der Senatscommission ausgearbeitete Project der in der Bremen-Oldenburger Eisenbahn belegenen Weserbrücke, nach welchem diese Brücke enthalten sollte 1 Fußweg 4'; 1 Eisenbahngleis 14' 4 $\frac{1}{4}$ "; 1 Fahrbahn 17'; 1 Fußweg 4' kostet 453,000 Thaler Gold

siehe Zeichnung Anlage A.

II. Dieses Project wurde auf Vorschlag der Eisenbahndeputation abgeändert, so daß sich dasselbe folgendermaßen gestaltete,
1 Fußweg 4'; 1 Eisenbahngleis 14' 4 $\frac{1}{4}$ "; 1 Eisenbahngleis 14' 4 $\frac{1}{4}$ "; 1 Fußweg 4'
die Kosten desselben betragen 446,500 Thaler Gold.

Bei beiden vorstehenden Projecten I. und II. ist der Mittelträger zwischen Fahrbahn und Eisenbahn resp. zwischen den beiden Eisenbahnen gemeinschaftlich und von doppelter Tragkraft.

Wollte man nun vorläufig nur ein Eisenbahngleis mit einem angehängten Fußweg (resp. deren zwei von denen je ein ober- und unterhalb angelegt würde) herstellen, so läßt sich das in folgender Weise thun:

III. Singeleisige Bahn mit zwei gleich starken Trägern und einem angehängten Fußwege (Beispiel Vesumbrücke). Es kostet dieselbe

- | | |
|--|---------------------|
| a) mit einem Fußwege | 355,000 Thaler Gold |
| b) mit zwei angehängten Fußwegen | 365,000 " " |
| c) nur Eisenbahngleis ohne Fußwege | 346,800 " " |

Man würde in diesem Falle bei der späteren Herstellung eines zweiten Gleises keinen gemeinschaftlichen Mittelträger bekommen, sondern es würden für jedes Gleis zwei Träger hergerichtet werden müssen. Für die Fahrbahn würde man alsdann keine genügende Breite behalten.

Der zweite an das Gleis angehängte Fußweg läßt sich bei Herstellung eines zweiten Gleises versehen.

IV. Will man sich die Möglichkeit offen halten, neben einer für jetzt nur eingeleisig mit ein resp. zwei angehängten Fußwegen zu erbauenden Brücke entweder ein zweites Gleis oder eine Fahrbahn herzustellen, so muß das jetzt zu erbauende Gleis mit einem für spätere Zwecke zu benutzenden doppelt starken Mittelträger versehen werden.

Die Zeichnung, Anlage Lit. B., giebt das Nähere an. Eine derartige Brücke (eingeleisig mit doppelt starkem Mittelträger) kostet:

- | | |
|--------------------------------|---------------------|
| a) mit einem Fußwege | 361,000 Thaler Gold |
| b) mit zwei Fußwegen | 371,000 " " |
| c) ohne Fußwege | 353,000 " " |

Bei Ausführung eines eingeleisigen Baues wird die doppelarmige Drehbrücke ebenfalls eingeleisig ausgeführt, bei späterer Vollendung die zweite Hälfte mit der ersteren fest verbunden und der Drehpunkt verlegt. Diese Arbeit kann später, ohne wesentliche Störung des Betriebes, der nur eine Unterbrechung von höchstens 2 à 3 Tagen erleiden würde, hergestellt werden. Siehe Zeichnung, Anlage Lit. C.

Der zweite Fußweg läßt sich bei der später vorzunehmenden Verbreiterung der Brücke versehen.

Bremen, den 7. August 1866.

(gez.) Berg.