

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 14. Juni 1867.

Bahnhofsanlagen in der Stadt Bremen und damit in Verbindung stehende Verkehrsanstalten.

Den beifolgenden Bericht der Deputationen für Eisenbahnen, Convoe und Straßenbau, die Bahnhofsanlagen in der Stadt Bremen und die damit in Verbindung stehenden Verkehrsanstalten betreffend, theilt der Senat der Bürgerschaft zu ihrer Erklärung, vorbehältlich der feinigten, mit.

Anlage

zur Mittheilung des Senats
vom 14. Juni 1867.

Bericht der Deputationen für Eisenbahnen, Convoe und Straßenbau,

die Bahnhofsanlagen in der Stadt Bremen und die damit in Verbindung stehenden Verkehrsanstalten betreffend.

Bevor die unterzeichneten Deputationen dem ihnen gewordenen Auftrage nachkommen, dürfte es sich empfehlen, zunächst den historischen Verlauf der Gestaltung unserer Bahnhofsanlagen in thunlichster Kürze in Erinnerung zu bringen, wobei auf die von der Eisenbahndeputation erstatteten Berichte Bezug zu nehmen sein wird, weil, dem Anschein nach, recht Vieles bereits mehr oder minder in Vergessenheit gekommen sein dürfte. Es wird sich aus dieser Schilderung ergeben, daß man neben der Gegenwart und dem zunächst Erforderlichen niemals die Eventualitäten auch einer sehr entfernten Zukunft, so dunkel diese auch erscheinen mochten, aus dem Auge verloren hat, vielmehr stets bemüht war, alle zur Ausführung gekommenen Anlagen in solcher Weise einzurichten, daß die Zukunftspläne durch sie nicht gehindert würden. Die Pläne der Gegenwart und Zukunft werden durch diese Zusammenstellung als ein harmonisches Ganzes erscheinen, dessen Erfüllung unwandelbar nachgestrebt worden ist, auch wenn, nach Maßgabe des jeweiligen Erfordernisses, die Verwirklichung nur stückweise beantragt wurde.

Die Verhandlungen über die Hannover-Bremer Eisenbahn begannen 1841 und kamen am 14. April 1845 zum Abschluß. Bei diesen Verhandlungen wurde hannoverscherseits vorgeschlagen, daß die Bahnhöfe zu Bremen und Hannover, letzterer, soweit er für die Bahn nach Bremen erforderlich sei, auf gemeinschaftliche Kosten zu erbauen seien. Man dachte sich, da damals so gut wie gar keine Erfahrungen vorlagen, den Bahnhof für Bremen etwa so, wie man ihn jetzt für eine Landstadt projectiren würde; es sollte zwar ein geräumiges Local für Personenbeförderung, denn diese galt zu jener Zeit noch für die Hauptsache, ein mäßiger Güterschuppen, ein Locomotivschuppen und ein oder zwei Schuppen, in welchen während der Nächte die Personen- und Güterwagen unterzubringen seien, errichtet werden. Dazu würde man einen Raum von 15 à 20 Morgen gebraucht haben. Es lagen, wie schon erwähnt, Erfahrungen über den Verkehr der Seestädte mit Eisenbahnen nicht vor, man veranschlagte den Güterverkehr als außerordentlich klein und glaubte außerdem, daß derselbe mehr eine Last als eine Einnahmequelle für

die Bahnen sein werde. Die Bremischen Commissare, die eines technischen Beiraths entbehrten, weil es damals in Bremen keine Eisenbahntechniker gab, trugen jedoch Bedenken, auf den hannoverschen Vorschlag einzugehen, gaben sich vielmehr dem Glauben hin, daß dem Bremischen Handel doch einmal eine größere Zukunft bevorstehen könne und daß es dann sehr mißlich sein werde, wenn über jegliche Vergrößerung der Verladungsanstalten des Bremischen Bahnhofes die Zustimmung der hannoverschen Regierung und der hannoverschen Stände eingeholt werden müsse. Bremens Entwicklung würde dann gänzlich von Hannover abhängen. Sie hielten ferner dafür, daß um den Bahnhof herum alle Grundstücke sich rasch mit Privatbauten bedecken würden, so daß künftige Erweiterungen des Bahnhofes unerschwingliche Geldmittel erfordern würden. Aus diesen Gründen waren sie der Meinung, daß es besser sei, wenn Hannover seinen Bahnhof in Hannover, und Bremen den seinigen nach seinem eigenen Ermessen anlege und daher Herr im eigenen Hause bleibe. Damit verbanden sie ferner die Idee, das Areal des Bahnhofes so groß zu bemessen, daß es für jegliche absehbare Zukunft ausreichen werde. Diese Ansicht der Bremischen Commissare wurde vom Senat und von dem Vertrauensauschusse der Bürgerschaft einstimmig gebilligt, und wurde daher vertragsmäßig festgestellt, daß Bremen seinen Bahnhof auf seine Kosten und nach seinem Ermessen, jedoch nach Rücksprache mit Hannover wegen der eisenbahntechnischen Einrichtungen stellen werde.

Durch Beschluß des Senats und der Bürgerschaft wurde nun dem Bahnhofsareal ein Areal von circa 260 Morgen zugewiesen, und theils von Privaten angekauft, größtentheils aber der Bürgerweide entnommen. In dem Berichte der Eisenbahndeputation vom 6. Juni 1845 erörtert dieselbe ausführlich den Bauplan des Bahnhofes, indem sie darauf aufmerksam macht, daß für eine aufblühende Seestadt ganz andere Einrichtungen erforderlich seien als für eine Binnenstadt, und daß die Zeit kommen dürfte, in welcher eine unmittelbare Verbindung mit der Schifffahrt eine Nothwendigkeit sein werde. Sie stellt daher eine Canal-Verbindung vom Bindwams durch den Stadtgraben und vom Stephanithor nach dem Bahnhofsareal in Aussicht und projectirt ein Schifffahrtsbassin im Bahnhofsareal, an welches die Güterschuppen sich anlehnen sollten. Es ist das alles in der dem damaligen Berichte beigelegten Situationszeichnung näher angegeben. Dabei spielte der Torfcanal eine wichtige und seltsame Rolle. Derselbe erstreckte sich früher bis unmittelbar an die kleine Weidestraße, wo der Torf gelandet und auf Wagen geladen wurde. Die Eisenbahndeputation wünschte die Verlegung des Torfausladeplatzes nach dem Grenzgraben zwischen Bahnhof und Bürgerweide, allein im Publicum hatte sich die Meinung festgesetzt, daß es ganz unmöglich sei, die Torfausladung 300 Schritt entfernter geschehen zu lassen, und mußte daher bei diesem ersten Bahnhofprojecte das Torfbassin mit dem Schifffahrtsbassin vereint vorgeführt werden. Senat und Bürgerschaft billigten das Project und sprachen die Expropriationspflicht über die durch die Anlage betroffenen Privatgrundstücke aus. Am 21. April 1846 berichtete die Eisenbahndeputation wieder über die Bahnhofsanlage und stellte vor, daß wenn der Torfcanal in das Schifffahrtsbassin münde, das Letztere aber durch einen Canal mit der Weser künftig verbunden werde, man mit dem Abflusse der »Wasserlöse«, durch welche die städtische Abwässerung stattfand, nicht hin wisse, indem durch die genannte Canalverbindung der seitherige Abfluß abgeschnitten werde, und daher kein anderer Weg übrig bleibe, als die »Wasserlöse« auf die Bürgerweide abzuleiten. Da solches ein großer Uebelstand sei, so schlage man vor, an der Außenseite des Bahnhofes den Torfausladeplatz zu errichten, und zur Sicherstellung des Torftransports drei Wegunterführungen anzulegen, die Eine am Nordende des Bahnhofes, von welcher man jedoch annahm, daß sie bis zu einer Weiterführung der Bahn in nördlicher Richtung unterbleiben könne, die zweite an der Nordseite des Begräbnisplatzes und die dritte an dessen Südseite. Die Letztere könnte zugleich für den Transport des Torfs von dem Ladeplatz an der Schleifmühle dienen. Durch diese Anlagen würden drei in keiner Weise durch den Eisenbahnbetrieb gestörte Verbindungen mit den Torfausladeplätzen, mit der Bürgerweide, und vielleicht auch mit einer nach Schwachhausen zu führenden zweiten Fahrstraße gewonnen werden. In diesem Falle würde die »Wasserlöse« durch den Bahnhof geleitet werden können, und ihren bisherigen Abfluß behalten.

Diese Begunterführungen fanden Anfangs den heftigsten Widerstand, selbst von technischer Seite, wegen der erforderlich werdenden Senkung des Wasserspiegels des Kirchhofsgrabens um 2 bis 3 Fuß. Nachdem sich jedoch herausgestellt hatte, daß diese Senkung ohne Schwierigkeit dadurch herbeigeführt werden könne, daß man den Wasserstand des Kirchhofsgrabens mit demjenigen des projectirten Torfausladeplasses in Verbindung bringe, ward der Widerstand gehoben. Die Nützlichkeit dieser Begunterführungen hat sich bereits in neuerer Zeit erwiesen, und es darf angenommen werden, daß solches noch in viel höherem Maße der Fall sein wird, wenn erst die Eisenbahnen nach Hamburg, Osnabrück u. s. w. das Passiren der Bahn an der Schleifmühle für Torwagen und auf der jetzigen Schwachhauser Chaussee bei dem Eisenbahn-Pavillon für Fuhrwerk aller Art und selbst für Personen noch mehr erschweren und periodisch unthunlich machen werden. Der in dieser Weise veränderte Bauplan wurde von Senat und Bürgerschaft genehmigt und ausgeführt.

Unterm 30. Septbr. 1850 berichtete nun die Eisenbahndeputation über die Nothwendigkeit, den Bahnhof mit der Schifffahrt in Verbindung zu setzen. Dabei erörterte sie die Frage, ob es zweckmäßiger sei, eine Eisenbahn an die Weser zu führen, oder einen Schifffahrts-Canal zu bauen. Sie hielt dafür, daß diese Frage weiterer Erwägung vorzubehalten sei, und daß es sich für jetzt nur darum handle, das Terrain vom Bahnhof bis zum Stadtgraben, in der Breite von 150 Fuß, anzukaufen, weil dasselbe zur Zeit noch frei von Gebäuden sei, jedoch die Anlage mehrerer Straßen auf dem für den Tract erforderlichen Raum projectirt würde, so daß später diese Idee nur mit bedeutend vermehrten Kosten ausgeführt werden könne. Bei diesem Vorschlage nahm sie an, daß die Breite des Tracts von 150 Fuß Raum für einen Canal, für eine Eisenbahn und für eine Fahrstraße darbieten werde, so, daß, wenn man sich künftig für alle drei Communicationsmittel entschließen sollte, einem solchen Verlangen genügt werden könne. — Hinsichtlich der Eisenbahn empfahl sie deren Einnündung in das, damals zum Verkauf stehende alte Krankenhaus, indem ein Schienenstrang längs der Wichelnburg nach der Schlachte geführt werde. Sie konnte jedoch die Bemerkung nicht zurückhalten, daß der Raum an der Weser schwerlich ausreichen werde. Ihr Antrag ging daher lediglich darauf, die für den Tract erforderlichen Grundstücke in der Vorstadt, und den die Einfahrt zum Krankenhause hindernden Häusercomplex unter Expropriation zu stellen. Senat und Bürgerschaft genehmigten am 2. October 1850 diesen Antrag und beauftragten die Deputation mit weiterer Berichterstattung. Diese letztere erfolgte nun unterm 3. März 1851. Die Deputation äußerte in diesem Berichte, daß sie am 30. September 1850 die Verbindung der Eisenbahn mit der Weser durch das Krankenhaus mit Gleisanlagen bis zur Schlachte und St. Martini aus dem Grunde beantragt habe, um den Eisenbahnverkehr thunlichst bis in die Mitte der Stadt zu verlegen, daß sich jedoch bei näherer Erwägung ergeben habe, daß der Raum gänzlich unzureichend sei, und daß sie daher nunmehr empfehle, den Raum für eine Weserbahnhofsanlage der Weser abzugewinnen, indem man die Einbucht, welche zwischen dem Buchthause und der Wenken'schen Werfte sich befinde und eine Länge von ca. 1500 Fuß, bei größter Breite von 240 Fuß habe, aufhöhe. Dazu seien nur die Mühle von Wulzen und eine kleine Parcele Gartenland von Franz Köheln nebst dessen etwaigen Ansprüchen an die Deichdossirung zu expropriiren, und der St. Stephani Berg abzutragen. Im Fall dieser Vorschlag Anklang fände, sei die Führung von Schienensträngen längs des Weserufer durch das Armenhaus, Krankenhaus und weiter bis St. Martini der Zukunft anheimzustellen.

Die Bürgerschaft trug Bedenken auf den Antrag einzugehen, und fanden daher ausführliche Verhandlungen zwischen Senat und Bürgerschaft über den Gegenstand statt. Nachdem auch die Handelskammer unterm 8. August 1851 ein ausführliches Gutachten zu Gunsten der Anlage erteilt hatte, stimmten endlich unterm 27. August 1851 die Bürgerschaft und am 29. August der Senat dem Antrage der Eisenbahndeputation, »für den angegebenen Zweck die nöthigen Grundstücke zu erwerben«, bei.

Mit dem Ankaufe dieser Grundstücke und der Anlage verschiedener Straßen, namentlich der Olbersstraße, bei welcher letzteren stets die Eventualität der Anlage eines Canals neben derselben festgehalten wurde, verstrich die Zeit bis Ende 1854.

Bis dahin war es nur darauf angekommen, die Ausführbarkeit der Verbindung des Bahnhofes mit der Weser sicherzustellen, denn es war damals über die Fragen, welche sich auf das Verhältniß Bremens zum Zollvereine bezogen, eine Unterhandlung eingetreten, welche auf die Art der Anlage des Weserbahnhofes von Einfluß sein konnte, weshalb eine Berichterstattung über die Ausführung des Projectes zurückgestellt worden war. Die Deputation nahm durch ihren Bericht vom 30. December 1854 die Sache wieder auf und beantragte:

»daß nach dem beiliegenden Situationsplane von der Ecke des Armenhauses abwärts eine Einfassungsmauer auf 640 Fuß Länge, und von da ab bis Wenke's Platz in der Länge von 960 Fuß ein Deich 20 Fuß hoch gezogen werde. Der durch die Mauer eingefasste Raum würde durch von der Wallhöhe zu entnehmende Erde auszufüllen sein und somit zur Benutzung bereit gemacht werden. Das Areal unterhalb der Mauer würde, weil dessen Benutzung erst später in Frage kommen dürfte, einstweilen durch einen Deich einzufassen und allmählich, nach Maßgabe der Umstände, durch aus der Weser gebaggerten Sand auszufüllen sein. Dabei ist vorgesehen, daß wenn über kurz oder lang es angemessen befunden werden sollte, den Stadtgraben, von der Weser bis zum Stephanithor in einen Hafen umzuwandeln, die Einfahrt zu demselben unterhalb der zu errichtenden Mauer stattfinden könne.«

Außerdem wiederholte die Deputation den Antrag auf Ankauf oder Expropriation der Wulken'schen Mühle und der kleinen Gartenparcele von Franz Köchel'n, sowie auf Abfindung des Letzteren hinsichtlich seiner etwaigen Ansprüche an die Deichdossirung.

Senat und Bürgerschaft genehmigten diese Anträge pure am 31. Januar 1855. Es wurden nun die Arbeiten auf dem Terrain des Außendeichlandes in Angriff genommen, und die Unterhandlungen wegen des Ankaufs der Köchel'n'schen Parcele und der »Abfindung hinsichtlich der etwaigen Ansprüche an die Deichdossirung« eröffnet. Dabei ergab sich, daß nach den Hausbriefen des Herrn Köchel'n sein Grundstück sich bis an das Weserufer erstreckte, woran bis dahin Niemand gedacht hatte. Herr Köchel'n erklärte, daß sein binnendeichs belegenes Grundstück durch das Abschneiden des Weserufers und der Aussicht auf den Strom ganz außerordentlich an Werth verliere, und wie er darauf bestehen müsse, daß man ihm sein ganzes Grundstück abkaufe. Die zu Rath gezogenen Juristen riefen sämmtlich zum Ankauf des ganzen Grundstücks, und trat daher die Deputation in die Unterhandlung darüber ein. Das ganze Grundstück maß:

Deich und Dossirung	35,840	□ Fuß
Parcele am Bindwams	2,304	«
übriges Erbe	36,608	«

zusammen: 74,752 □ Fuß

Auf dem Letzteren befindet sich ein Wohnhaus, das Mühlengebäude, drei Nebenhäuser und zwei Schuppen und wurde der Ankauf zu 40,000 Thalern abgeschlossen. Das ganze Grundstück kostet daher, einschließlich der bedeutenden Baulichkeiten, nur etwas über einen $\frac{1}{2}$ Thaler pr. Quadratfuß.

In diesem Berichte vom 21. Februar 1856 wurde nun weiter ausgeführt, daß es sich empfehle, oberhalb der künftigen Einfahrt in den Schiffahrtshafen einen Schuppen für wasserwärts ankommende Güter, und unterhalb derselben einen Schuppen für wasserwärts abgehende Güter zu errichten, die gedachte Einfahrt jedoch schräg und etwas weiter abwärts anzulegen, wodurch der Raum für eine doppelte Größe des erstgedachten Schuppens gewonnen und die Einfahrt der Schiffe erleichtert werden würde. Nicht minder würde auf diese Weise der Anschluß der Schienen sich günstiger gestalten. Durch die Veränderung der Lage des künftigen Schiffahrtshafens würde das binnendeichs belegene Köchel'n'sche Erbe fast ganz zu unmittelbarer Verwendung kommen und legte die Deputation zur Verdeutlichung der Situation eine Zeichnung bei, hinsichtlich deren sie bemerkte:

»Im Uebrigen bedarf es wohl keiner Erwähnung, daß die ganze Zeichnung keinen andern Zweck hat, als, außer der Uebersicht des Umfangs des Grundstücks von Franz Köchel'n, die Idee zu verdeutlichen,

welche die Deputation mit dem Ankauf verbindet, und in dem gegenwärtigen Berichte dargelegt hat.«

Der Antrag der Deputation wurde am 27. Februar von der Bürgerschaft und am 29. Februar vom Senate genehmigt.

Nachdem die Verhandlungen über das Verhältniß Bremen's zum Zollverein zum Abschluß gekommen waren, berichtete die Eisenbahndeputation unterm 13. Decbr. 1856 über die auf Grund ihres Berichts vom 21. Februar 1856 auf dem Weserbahnhofe zu errichtenden Baulichkeiten, unter welchen sich auch die Zollvereins-Niederlage befand. Für die Zwecke der Letzteren wurden die Keller und die Böden des Hauptgebäudes designirt, und hatte man dabei besonders die zollfreie Lagerung zollvereinsischer Manufacturwaaren, Cigarren und raffinirten Zuckers im Auge. Der Handel mit den Ersteren bei Kisten und Stücken, wie er in Leipzig, Berlin, Hamburg und anderen Städten betrieben wird, kam aber in Bremen nicht in Zug, weil unsere Manufacturwaarenhändler sich lediglich mit dem Detailhandel beschäftigten, dagegen wurde raffinirter Zucker anfangs in erheblichen Quantitäten gelagert. Als sich ergeben hatte, daß nicht alle Böden sofort für die Zollvereins-Niederlage Verwendung finden konnten, wurden die nicht in Anspruch genommenen Böden, um sie nicht leer stehen zu lassen, bis auf Weiteres vermietet, womit der Kaufmannschaft entschieden gedient war, während alle übrigen Locale des Weserbahnhofs, wie des Hauptbahnhofs nur zum Durchgange der Waaren bestimmt blieben.

Die seitdem eingetretenen Vervollständigungen des Weserbahnhofs werden nicht zu erörtern sein, da sie als bekannt angenommen werden dürften. Wohl aber scheint es erforderlich, hervorzuheben, daß die Idee, den Stadtgraben, vom Weserbahnhofe bis zum Stephanithor, in ein Schifffahrtsbassin zu verwandeln, sobald die fernere Zunahme des Bremischen Handels es nothwendig erscheinen läßt, keinesweges aufgegeben, vielmehr unverändert im Auge behalten ist. So lange dieser Schifffahrtsbassin nicht ausgeführt ist, und mithin keine Schienenstränge an seiner Außenseite entlang nach dem unteren Theile des Weserbahnhofs führen, müssen selbstredend die Schienen auf dem Weserbahnhofe eine andere Lage haben als nachdem Ersteres eingetreten sein wird. Es mag daher schwierig scheinen, einen Schifffahrtsbassin durch das jetzige Schienennetz des Weserbahnhofs zu führen. Es ist das aber nur scheinbar, wenn man erwägt, daß man die erwähnten an der Außenseite des Schifffahrtsbassins anzulegenden Stränge nach dem Schuppen Nr. II führen, verschiedene jetzt auf dem Bahnhofs liegende Gleise entbehrt oder zusammengelegt werden können. Würde daher über den den Hafen mit der Weser künftig verbindenden Canal eine zweigleisige Drehbrücke gelegt, oder auch, wenn erforderlich, deren zwei, welche nach verschiedenen Seiten aufschlagen, so ist nicht zu bezweifeln, daß dadurch das Schienennetz seinen völlig genügenden Zusammenhang behalten werde. Obgleich die ganze Idee dieses Schifffahrtsbassins einer nahen oder fernen Zukunft angehört, so ist dieselbe, und die Darlegung ihrer jederzeitigen Ausführbarkeit doch von solcher Wichtigkeit für die Gegenwart, namentlich auch in Beziehung darauf, daß nicht durch falsche Beschlüsse oder Maßregeln man sich die Zukunft verbaue, daß es wohl gestattet sein mag die Idee, wenn auch für jetzt nur in rohen Umrissen, näher zu bezeichnen. Dabei mag Bezug auf die beiliegende Zeichnung genommen und bemerkt werden, daß nach Maafgabe der Umstände vielleicht noch viele Abänderungen erforderlich werden können, da es sich für jetzt nur um eine Andeutung der Idee handeln kann. Der Hafen würde, vom Canal bis zum Stephanithor, eine Länge von etwa 900 Fuß und eine Breite von etwa 150 Fuß erhalten können. Auf beiden Seiten möglichst nahe anschließend an den Weserbahnhof würden Schuppen von etwa 500 Fuß Länge errichtet werden, und somit außerhalb dieser Schuppen an jeder Seite des Hafens neben dem vormaligen Stephanithor ein Raum für eine freie Landungskaje von 400 Fuß, im Ganzen mithin von 800 Fuß übrig bleiben, welches für einen etwa künftig sich entwickelnden Verkehr mit Lagerhäusern und Industrie-Etablissements in der Stephanivorstadt und in dem westlichen Theile der Altstadt noch auf lange Zeit hin als ausreichend betrachtet werden mag. Es dürfte mithin in dieser ca. 800 Fuß langen Landungskaje ein genügender Ersatz für die weserabwärts mangelnden Landungsplätze gefunden werden. Ob man beide Schuppen

des Hafens für wasserwärts abgehende Güter, oder, was vielleicht vorzuziehen sein möchte, denjenigen an der Nordseite in Verbindung mit dem Schuppen Nr. II des Weserbahnhofs für wasserwärts abgehende, und denjenigen an der Südseite in Verbindung mit dem Schuppen Nr. I des Weserbahnhofs für wasserwärts ankommende Güter bestimmen will, mag entschieden werden, wann man den Hafen bauen wird, es darf hier nur erwähnt werden, daß man dabei verfahren kann, wie man es demnächst am bequemsten findet. Der den Hafen mit der Weser verbindende Canal würde stromabwärts zu richten sein, um wegen der Strömung der Weser die Ein- und Ausfahrt der Schiffe zu erleichtern. Der Canal würde, wie schon erwähnt, eine oder zwei Drehbrücken erhalten zur Verbindung der Schienengleise der beiden unterbrochenen Hälften des Weserbahnhofs. Bei niedrigen gewöhnlichen Wasserständen würden Schiffe, deren Masten niedergelegt werden können, welches sehr bald bei unsern Leichterfahrzeugen die Regel sein wird, jederzeit unter den Brücken durchfahren können, bei höheren Wasserständen und bei Schiffen mit festen Masten würden diese kleinen Brücken zu öffnen sein. Sollte sich die Besorgniß als begründet erweisen, daß das Terrain der Vorstadt einen hohen Wasserstand im Hafen nicht zulasse, so würde auch nichts im Wege stehen, den Canal mit einer Schleuse zu versehen, welche bei niedrigen Wasserständen stets geöffnet sein könnte, bei höheren Wasserständen aber zum Durchschleusen der Schiffe benutzt würde. Es darf hierbei jedoch nicht unerwähnt bleiben, daß bei den höchsten Wasserständen der Weser, zumal bei dem Eintreten des Frühjahrshochwassers, die Schifffahrt nicht sehr erheblich zu sein pflegt, daß mithin in solchen kurzen Perioden die Schuppen Nr. I und Nr. II des Weserbahnhofs für das Landen und Abladen ausreichen dürften, so daß ein Öffnen der Schleusen dann gar nicht beansprucht werden wird. Die Kosten eines solchen Schifffahrtsbassins sind sehr erheblich, es mag daher als rathsam bezeichnet werden, sich auf andere Weise so lange zu helfen als möglich ist.

Will man nun die Ausführbarkeit dieses Schifffahrtsbassins für die Folge sicher gestellt wissen, so ist selbstredend erforderlich, daß man den Eingang zu demselben von der Weser aus nicht durch eine massive Mauer zubaue, und erscheint es offenbar zweckmäßiger auf dem Raume zwischen jener Einfahrt und dem Schuppen Nr. I einen interimistischen hölzernen Schuppen, wie geschehen ist, zu errichten, als einen massiven mit einer Ufermauer, weil, wenn das Hafenproject einst zur Ausführung kommt, sich leicht ergeben könnte, daß es besser gewesen wäre, die Bauten anders einzurichten. Der Antrag der Eisenbahndeputation auf Errichtung eines hölzernen Schuppens an der fraglichen Stelle hatte daher, abgesehen von anderen Rücksichten, auch seine besondere Begründung im Hinblick auf die Zukunft und die Erweiterungspläne der ganzen Anlage.

Im Jahre 1853 bewarb sich nun eine Gesellschaft, bestehend aus angesehenen Handlungshäusern in Amsterdam und London, vertreten durch einen Herrn Balkema, um die Concession zur Anlegung einer Eisenbahn von Amsterdam über Leer, Oldenburg und Bremen nach Hamburg. Die Sache scheiterte an der Weigerung der hannoverschen Regierung, die Concession für die im Königreiche belegenen Strecken zu gewähren und mußte daher das Project aufgegeben werden.

Darauf bewarben sich verschiedene Privatgesellschaften um die Concession zur Errichtung einer Bahn von Bremen nach Oldenburg und Brake, allein auch diese Bewerbungen führten zu keinem Resultate. Endlich kam der Vertrag mit Oldenburg vom 8. März 1864 zum Abschluß, in Folge dessen die Eisenbahnbrücke über die Weser erbaut worden ist. Diese Brücke hat lange, bevor man auf ihre Erbauung einging, und zwar schon seit 1853, zu vielfachen Verathungen Anlaß gegeben. Man verkannte nicht, daß sie eine Belästigung für die Schifffahrt sein werde, allein andere Rücksichten, namentlich auf die Erweiterung unserer Bahnhofs- und Landungsanstalten, auf welche zurückgekommen werden wird, ließen jene Belästigung als nicht gewichtig genug, um von einer Brückenanlage an dieser Stelle abzusehen, erscheinen.

Daß die Brücke nur eine Belästigung und kein Hemmniß der Schifffahrt sei, dürfte sich aus dem Folgenden ergeben. Ein jedes Leichterfahrzeug, dessen Masten niedergelegt werden können, was ohne Zweifel sehr bald die Regel sein wird, gleich wie die Dampfschiffe, können zu allen Zeiten, wenn der Wasserstand der Weser die Höhe von 6 bis 8 Fuß nicht überschreitet, unter der Brücke durchfahren. Da eine

Drehbrücke für zwei Joch angebracht wird, welche ganz nach Bedürfnis der Schifffahrt, wenn keine Eisenbahnzüge erwartet werden, geöffnet werden kann, findet das Durchlegen der Schiffe mit stehendem Maste so wenig ein Hindernis als dasjenige anderer Schiffe, wenn der Wasserstand über 6 à 8 Fuß gestiegen ist. Zur Erleichterung dieser Durchfahrt werden zuversichtlich zweckdienliche Einrichtungen getroffen werden. Das Interesse der Schifffahrt kann sich mit demjenigen der Fußgänger, welche die Brücke passiren, vielleicht dahin vereinigen lassen, daß die Drehbrücke an einer frühen Morgenstunde und an einer späten Abendstunde, denkllich auch zu einer geeigneten bestimmten Tageszeit geöffnet wird, worüber indeß zu machende weitere Erfahrungen entscheiden mögen. Es ist nicht ersichtlich, weshalb in Folge dieses Brückenbaus Handel und Schifffahrt die eigentliche Stadt meiden, und sich weiter unterhalb nach der Stephani-Vorstadt ziehen sollten, denn es wird eben nichts verändert, als daß die Einfahrt in die Stadt etwas mehr Mühe in Anspruch nehmen werde. Dennoch mag es immerhin als wahrscheinlich bezeichnet werden, daß in der genannten Gegend commercielle und industrielle Etablissements entstehen, die indessen dem Handel und Verkehr der eigentlichen Stadt schwerlich Abbruch thun werden, vielmehr als ein Merkmal der Zunahme des Bremischen Verkehrs gelten dürften.

Diese Zunahme ist seit einer Reihe von Jahren in entschiedener Weise vorhanden. Sie hat die ersten Anlagen des Weserbahnhofs als bereits nicht ausreichend erscheinen lassen. Es mußte daher der hölzerne Schuppen in der Mitte desselben aufgeführt werden, und es liegt der wiederholte Antrag der Eisenbahndeputation auf Verlängerung des Schuppens Nr. II vor. Mit dieser Verlängerung würde dem drängendsten Erfordernis des über den Weserbahnhof sich bewegenden Verkehrs entsprochen werden, denn mit einer geringeren Länge bei größerer Breite des Schuppens würde wenig gewonnen werden, weil es darauf ankommt eine größere Zahl Schiffe gleichzeitig zu beladen. Ob man aber, in Folge des Ankaufs des Woltjen'schen Platzes, in Verbindung mit einem Landungsplatz und Anlegeplatz für Dampfschiffe bei höheren Wasserständen, dem nördlichen Theile des Weserbahnhofs eine andere Gestalt und verbesserte Anlage geben will ist eine Frage für sich, und wird darauf zurückgekommen werden.

Der steigende Handel Bremen's und die Erwägung, daß derselbe in Zukunft noch weit größere Dimensionen annehmen könne, als seither der Fall war, weisen darauf hin, daß ganz besonders dafür Sorge zu tragen sei, die Landungsplätze zu vermehren. Dazu bietet sich aber keine andere Gelegenheit dar als am Sicherheitshafen und am Stadtgraben der Neustadt. Es kam daher darauf an, die Entlegenheit jener Plätze dadurch unschädlich zu machen, daß man sie mit der Eisenbahn in Verbindung setzte, oder wenn man will, den Bahnhof um die Neustadt herum ausdehnt. Das konnte aber nur dadurch möglich gemacht werden, daß man eine Eisenbahnbrücke vom Weserbahnhof aus nach der Neustadt baute. Sobald es daher feststehen würde, daß die Ufer des Sicherheitshafens und des Stadtgrabens der Neustadt in den Handels- und Bahnverkehrsverkehr hereinziehen seien, mußte auch die Brücke gebaut werden, und hat der Vertrag mit Oldenburg nur dazu gedient, **diese Brückenanlage um einige Zeit zu verfrühen.**

Der Handel in Rücksicht auf Versendung mit der Eisenbahn ist unter zwei Rubriken zu sondern, nämlich in solche Waaren, welche collonweise zu expediren und zollseitig abzufertigen sind, und in solche Waaren, welche man als Massengüter und Producte bezeichnet, welche entweder zollfrei sind, oder in großen Quantitäten auf Anmeldefchein verladen, oder auch wegen der Geringfügigkeit des Eingangszolls sofort verzollt werden. Für die erste Classe ist der Weserbahnhof da, ohne vorkommendenfalls die zweite Classe auszuschließen, und würde man sich auch wohl noch einige Zeit mit dem gegenwärtigen Zustande haben behelfen können. Da aber die Eisenbahnbrücke vorhanden ist, kann man auch schon jetzt allmählich die Ufer des Sicherheitshafens in Benutzung nehmen, und zwar für die zweite Classe Waaren, für die Massengüter und Producte. Es empfiehlt sich das umso mehr, als es für dergleichen Waaren anfängt an Lagerplätzen und Landungsplätzen zu fehlen. Die Eisenbahndeputation hat daher beantragt, den Platz zwischen dem Bahndamme und dem Hohenthore, dessen Aufhöhung bereits beendet ist, zu einem solchen Landungs- und Lagerungsplatz einzurichten, wobei sie zunächst außereuropäische Hölzer und

nordische Dielen im Auge hatte, ohne andere Massengüter auszuschließen, deren Landung daselbst unmittelbar aus den Schiffen stattfinden würde. Wenn einzelne Besitzer von Lagerplätzen besorgen, durch die gedachten Anlagen benachtheiligt zu werden, so kann daraus kein Grund entnommen werden, dieselben zu unterlassen, umsoweniger, da die Beschränktheit der vorhandenen Privatlagerplätze eine wesentliche Vermehrung des Handels mit dergleichen Waaren geradezu ausschließen würde. Verpachtet doch der Staat unbedenklich seine Lagerplätze zu Bremerhaven, ohne daß irgend jemand daran Anstoß genommen hat! Weitere Anträge zur Benützung des Bahnhofes Neustadt hat die Eisenbahndeputation zur Zeit nicht gestellt und wird auch mit ferneren Anträgen nicht eher vorgehen, als bis der Gang des Handels dazu Veranlassung geben wird. Sie denkt sich jedoch die Möglichkeit, daß bei weiterem Aufblühen des Bremischen Handels der Raum von der Weser bis zur Eisenbahnbrücke über dem Sicherheitshafen und längs des südlichen Ufers desselben in einer Kajenlänge von ca. 1400 Fuß zu Landungs- und Verladungsplätzen eingerichtet werden könne, in welchem Falle dann das Theermagazin, welches längs des Weseruferes eine Kajenlänge von ca. 600 Fuß aufweist, nach einer andern Stelle, vielleicht nach der Außenseite des Stadtgrabens verlegt werden könnte. Sie hat ferner in Erwägung gezogen, daß, wenn der Stadtgraben zwischen dem Hohen- und Buntenthore zu einem Holzhafen für Blöße und das Land längs des Stadtgrabens bis zur neuen Caserne für Handelszwecke eingerichtet würde, ein Schienenstrang durch diese ganze Strecke geführt werden könne, um denselben die Vortheile eines auch zur Schifffahrt benutzbaren Hafens und der Eisenbahn zu gewähren. Sie hält ferner dafür, daß der Raum an der Nordseite des Sicherheitshafens, wenn derselbe aufgehöhhet würde, demnächst unter Umständen, für unsern Handel sehr werthvoll, ja unentbehrlich werden kann, und kann nur empfehlen, denselben zu conserviren.

Das Vorstehende ist in allgemeinen Umrissen der Gedanke, welcher den Bestrebungen und Anträgen der Eisenbahndeputation zum Grunde liegt, wobei die Details der Ausführung sich stets nach den jeweiligen Umständen und Verhältnissen zu richten haben.

Es wird daraus hervorgehen, daß, wenn nach den Anregungen und Anheimgaben der Eisenbahndeputation verfahren wird, für die fernere Entwicklung des Bremischen Handels in dem St. Stephani Hafen, in dem Sicherheitshafen, in dem vorläufig so genannten Holzhafen zwischen den beiden Thoren der Neustadt und in dem Außendeichslande im Norden des Sicherheitshafens sich auf Jahrhunderte hinaus ausreichende Landungs- und Verladungsplätze ergeben werden.

Nach Vorausschickung dieser allgemeinen Gesichtspunkte verfehlen die unterzeichneten Deputationen nicht im Besondern ihren Bericht zu erstatten.

Wie sich aus dem Vorstehenden ergibt, ist nicht zu bezweifeln, daß, wenn sich künftig in der Stephani Vorstadt, abgesehen von dem Weserufer, ein commercielles und industrielles Leben entwickeln sollte, was zur Zeit noch nicht der Fall ist, in der Errichtung des St. Stephani Schifffahrtshafens das Mittel gefunden ist, im vollsten Umfange durch Landungs- und Lagerungsplätze nebst Fahrstraßen längs der Kajen des Hafens auch sehr ausgedehnte Anforderungen zu befriedigen. Es lassen sich daher unbedenklich die Ansprüche an den nördlichen Theil des Weserbahnhofs und an die daranstoßenden Landungsanstalten auf das Maas des zeitweilig wirklich Nothwendigen und Ersprießlichen zurückführen.

Der von Woltjen angekaufte Platz hat eine Uferlänge von ca. 96 Fuß, würde die Fischertränke an diesen Platz verlegt, so kämen ca. 15 Fuß hinzu, das Ufer des Weserbahnhofs bis zu der projectirten Verlängerung des Schuppens Nr. II mißt ca. 100 Fuß, und wenn diese Verlängerung um 40 Fuß vermindert würde, so ergiebt sich eine unbebaute Uferkaje von ca. 250 Fuß Länge. Diese erhebliche Uferkaje kann man mit einer Anzahl Krähen versehen, sobald das von verschiedenen Seiten erwartete Erforderniß sich herausstellen wird, auch kann in Nothfällen bei leidlichem Wetter, ein Theil dieser Kaje zum Absetzen von Eisenbahngut mit verwendet werden. Auch steht Nichts im Wege, daß die Unterweserdampfschiffe bei höheren Wasserständen hier einen Anlegeplatz finden, wenn ein solcher nicht unterhalb der Eisenbahnbrücke am alten Theerhause vorgezogen werden sollte, weil die Entfernung aus der Altstadt über die Eisenbahnbrücke nach dem Theerhause um mehrere hundert Fuß ge-

ringer ist als diejenige nach einem Anlegeplatz unterhalb des Weserbahnhofs. Die vereinigten Deputationen sind daher, und zwar einstimmig, der Ansicht, daß der gedachte Rajenraum von ca. 250 Fuß Länge, unter den vorliegenden Verhältnissen als völlig ausreichend zu betrachten, und von weitergehenden Ankäufen von Grundstücken abzusehen sei.

Zur Herstellung dieser Raje und um den unaufschiebbaren Anforderungen des Eisenbahnverkehrs zu genügen, ist es nothwendig, noch in diesem Jahre die Ufermauer von dem Schuppen Nr. II bis zur Fährtrappe inclusive zur Ausführung zu bringen. Dabei herrscht unter den unterzeichneten Deputationen darüber ein Einverständniß, daß von einem Uferrperron vor dem Schuppen abgesehen werden könne, daher die Contreforts zu entbehren seien, wodurch eine erhebliche Kostenersparung eintritt und der Raum des Perrons für das Verladungslocal gewonnen wird. Die Kosten der Ufermauer stellen sich nach dieser Construction, nach Angabe des Baudirectors Berg, wie folgt:

1) Erdarbeiten, Geräthe und Abbruch der alten Treppen...	2,600.—
2) Sanddämme, Wassers schöpfen und Unterhaltung der Schöpfgeräthe.....	2,650.—
3) Zimmererarbeiten und Material (Pfahlrost und Spundwand) >	9,550.—
4) Maurerarbeiten, Steinhauer und Material	20,000.—
5) Schmiedearbeit	300.—
6) Insgemein	1,900.—
	37,000.—

Dabei würde der Fährtrappe, die in ihrer jetzigen Gestalt tief in das Terrain einschneidet, eine andere Construction zu geben sein.

Die Deputationen beantragen: der Eisenbahndeputation die angegebenen 37,000 Thaler zur Verfügung zu stellen, damit der Bau der Ufermauer noch in diesem Jahre ausgeführt werden kann. Die Eisenbahndeputation würde sodann den Auftrag erhalten, vor Ende dieses Jahres über die der Verlängerung des Schuppens No. II zu gebende Construction zu berichten. Bis dahin wird noch Zeit vorhanden bleiben, Verbesserungen der ganzen Anlage zu berücksichtigen, wenn sich dazu eine Veranlassung darbieten sollte.

Nachdem ein völliges Einverständniß hinsichtlich der Bahnhofsanlagen am rechten Weserufer erlangt war, wurden die Anlagen am linken Weserufer, resp. in der Neustadt, einer eingehenden Berathung in ihrem ganzen Zusammenhange unterzogen, und zwar nicht bloß im Hinblick auf die Gegenwart und nächste Zukunft, sondern auch in Rücksicht darauf, daß bei fernerer Entwicklung des Bremischen Handels auch für spätere Zeiten es an Landungs-, Lagerungs- und Expeditionsplätzen nicht fehle. Diesem gemäß kam zunächst die Aufbarmachung des bereits vorhandenen Areals des Bahnhofs Neustadt in Erwägung, und wurde der Antrag der Eisenbahndeputation vom 8. April dieses Jahres in Berathung gezogen. Nach diesem Berichte würde der Raum von dem Bahndamme bis in die Nähe des Hohenthores zu einem Lagerplatz für überseeische und nordische Hölzer aller Art und nicht minder für Massengüter, welche eine Lagerung unter freiem Himmel zulassen einzurichten sein, mit einem Kostenaufwande von 34,600 Thalern. Man hielt dafür, daß die Herstellung dieses Lagerplatzes für den Aufschwung des Handels mit den genannten Gegenständen ein unerläßliches Erforderniß sei, und beschloß, die Genehmigung dieses Antrages der Eisenbahndeputation dem Senate und der Bürgerschaft dringend zu empfehlen. Man hielt ferner dafür, daß, sobald sich eine genügende Anzahl Miether für die in Aussicht genommenen Kohlenplätze finde, die Eisenbahndeputation über deren Einrichtung und über die Legung der auf der Situationszeichnung punctirt angedeuteten Kohlengleise zu berichten habe, damit dem eintretenden Bedürfnisse genügt werden könne.

Wenngleich man annahm, daß für die nächste Zeit der gedachte Lagerplatz für Holz und Massengüter ausreichen werde, so hielt man es doch für möglich, daß bei Fortdauer friedlicher Zustände der Zeitpunkt nicht fern liegen könne, in welchem sich weitere Anlagen für den gleichen Zweck empfehlen würden. Man erkannte zu diesem Behufe das Ufer des Sicherheitshafens vom Theerhause bis zur Eisenbahnbrücke über den Sicherheitshafen als sehr geeignet an, zumal der Raum zwischen diesem Ufer und dem Bahndamme in der Aufhöhung begriffen sei und daher in wenigen Monaten

dazu vorbereitet sein werde. Eine Verlegung des Theerhauses hielt man für so lange nicht für nothwendig, als der bremische Handel nicht eine so große fernere Ausdehnung erlange, daß auch dieser Platz längs der Weser und des Sicherheitshafens zu Zwecken des großen Handels in Anspruch genommen werden müsse. Wohin das Theerhaus in diesem Falle zu verlegen sei, ist zwar nicht näher berathen worden, weil man den Zeitpunkt dafür noch nicht für nahe bevorstehend hielt, und für einen geeigneten Platz sich an der Außenseite des Sicherheitshafens und Stadtgrabens eine ausreichende Auswahl findet.

Das Bedürfnis eines Holzhafens für Quadrathölzer, Balken und Floßholz ist seit längerer Zeit anerkannt, denn der bedeutende Verkehr, welcher in andern Handelsplätzen mit Hölzern dieser Art in großem Umfange betrieben wird, kann in Bremen nicht aufkommen, so lange ein solcher geräumiger Hafen fehlt. Dieser Umstand führte zu einer Berathung der von der Convoe-Deputation beantragten Errichtung eines Holzhafens zwischen dem Hohen- und Buntenthore. Man war der Meinung, daß für einen solchen Hafen unverzüglich gesorgt werden müsse, hielt aber den Eingang zu gedachtem Hafen vermittelt des Sicherheitshafens für Flöße ungeeignet und kam zu der Ansicht, daß es vorzuziehen sei einen zweiten Eingang zum Sicherheitshafen und zwar längs des Woltmershauser Deichs anzulegen. Dieser neue Eingang durch das Außendeichsland würde eine Länge von fast 2000 Fuß haben und noch auf lange Zeit zur Aufnahme von Floßhölzern ausreichen. Es könnte daher, wenn man diesen zweiten Eingang beliebte, auf den Holzhafen zwischen den beiden Thoren verzichtet werden, wenigstens bis dahin, daß der Bremische Handel solche Dimensionen annehmen sollte, daß auch jener Theil des Stadtgrabens in ein Schifffahrtsbassin und die Ufer desselben in Landungs- und Lagerungsplätze umgewandelt werden müßten. Die Deputationen empfehlen daher den Raum zwischen den beiden Thoren für die erwähnte Eventualität zu reserviren, jedoch für jetzt von der Ausführung des Antrags der Convoe-Deputation abzusehen, dagegen einen Floßcanal vom Sicherheitshafen längs des Woltmershauser Deichs nach der Weser einer näheren Prüfung zu unterziehen.

Dem Canal würde von der westlichen Stirnmauer der Brücke über den Sicherheitshafen nach der Rnickmann'schen Werft eine gerade Richtung zu geben sein, und zu diesem Zweck die vorspringende Spitze des Weserdeichs zurückverlegt werden müssen. Einige hart am Deiche belegene Grundstücke würden anzukaufen und die Woltmershauser Chaussee, welche hier einen Bogen bildet, zu begradigen sein. Von dieser Stelle an trifft der Canal nur auf ziemlich werthloses Außendeichsland, welches größtentheils bereits Staatseigenthum ist, jedoch berührt derselbe auch verschiedene Privatgrundstücke, deren Ankauf erforderlich wird. Die auszuhebende Erde würde auf das der Weser zugekehrte Terrain zu bringen sein und dadurch eine Insel gewonnen werden, welche, umgrenzt von dem Canal, der Weser und dem Sicherheitshafen, einen Flächenraum von mehr als 600,000 □ Fuß umfassen kann. Diese Insel eignet sich, wenn der Bremische Handel einer weiteren Entwicklung entgegengeht, zu einem ganz ausgezeichneten Landungs- und Lagerungsplatz, zumal ohne Schwierigkeit vom Bahnhof Neustadt aus durch Ueberbrückung des Sicherheitshafens der ganze Raum beliebig mit Schienensträngen durchzogen werden kann. Man erkannte an, daß es sich sehr empfehle, diesen Platz für die zu erwartenden Eventualitäten der Zukunft zu sichern und die Gelegenheit der Anlegung des Floßcanals zu benutzen, um denselben völlig wasserfrei herzustellen, zumal doch der Raum angewiesen werden muß, auf welchem die aus dem Canal auszuhebende Erde abgelagert ist. Die Deputationen beschränken sich darauf für jetzt zu beantragen, daß die, nach Maßgabe der auf der beiliegenden Situationskarte mit gelb bezeichneten, und in der beiliegenden Liste angegebenen Grundstücke, welche zur Anlage des Floßcanals und Herstellung der Insel erforderlich sind, in diesem Jahre angekauft werden, um die Ausführbarkeit des Projects sicherzustellen. Dieselben beantragen ferner, daß die Convoedeputation mit dem Ankauf der gedachten Grundstücke beauftragt werde. Da jedoch die Anlage des Canals und der Insel sowohl Rücksichten für den Wasserbau als für den Eisenbahnverkehr in sich schließen und beide einen integrierenden Theil des Planes der Bahnhofsanlagen bilden: so empfehlen die vereinigten Deputationen, daß die Deputationen für Eisenbahnen und

Convoje den Auftrag erhalten gemeinschaftlich über die Details der Anlage des Canals und Einrichtung der Verkehrsinsel zu berichten.

Endlich wurden noch die Zugänge zum Bahnhof Neustadt einer Berathung unterzogen. Nach seitherigen Beschlüssen wird von der Gerberhoffstraße zum Eisenbahndamm, die Straße am Neustadtsdeich eine um 1 auf 50 ansteigende Rampe bilden. Da nun das Pflaster der Deichstraße vom Sandwege bis zur Gerberhoffstraße, dasjenige der Gerberhoffstraße, der Allarmstraße und der Grünenstraße bis zum Sandwege einer Umlegung dringend bedarf, auch die genannten Straßen canalisirt werden müssen, wenngleich diese Arbeiten für das gegenwärtige Jahr noch nicht beantragt worden sind, so war man der Ansicht, daß es sich empfehle, die Umpflasterung dieser Straßen mit behauenen Steinen und deren Canalisirung noch in diesem Jahre geschehen zu lassen und bei dieser Gelegenheit die vorerwähnte Rampe nicht von der Gerberhoffstraße an, sondern schon vom Sandwege aus ansteigen zu lassen, womit sich die Steigerung von 1 zu 100 gestalten und für die Anlegung eines Schienengleises auf derselben geeignet werden würde. Die Kosten dieser Straßenumlegungen und Canalisirungen sind zu 10,410 Thaler veranschlagt, und beantragen die vereinten Deputationen deren Bewilligung.

Aus dem nunmehr erstatteten Berichte dürfte sich ergeben, daß den Bahnhofsanlagen in ihrer ganzen Ausdehnung ein bestimmter Plan zum Grunde liegt, nach welchem zwar nur das für das zeitweilige Erforderniß Nothwendige beantragt und zur Ausführung gebracht worden ist, daß man aber bestrebt gewesen ist, die für eine größere Zukunft unseres Handels vorbehaltenen Anlagen im engsten Anschluß an das Ausgeführte auf das Sorgfältigste zu berücksichtigen, daß mithin die Anlagen der Gegenwart und Zukunft, mit Einschluß der Eisenbahn-Weserbrücke sich als ein zusammenhängendes Ganzes darstellen. Es ergibt sich daraus, daß auch für eine sehr große künftige Erweiterung des Bremischen Handels- und Schiffahrtsverkehrs der Raum zu Landungs- und Lagerungsplätzen völlig gesichert erscheint.

Indem die unterzeichneten Deputationen nunmehr ihren Bericht schließen und ihre Anträge in dem Folgenden wiederholen, bemerken sie, daß ihre sämtlichen Anträge auf einstimmig gefaßten Beschlüssen beruhen: Sie beantragen daher:

- 1) Bewilligung von 37,000 M für Herstellung einer Ufermauer von dem Schuppen Nr. II des Weserbahnhofs bis zum Woltjen'schen Platz,
- 2) Beauftragung der Eisenbahndeputation über die der Verlängerung des Schuppens Nr. II zu gebende Construction vor Ablauf dieses Jahres zu berichten,
- 3) Genehmigung des Antrags der Eisenbahndeputation vom 8. April 1867, die Errichtung eines Landungs- und Lagerungsplatzes für Holz- und Massengüter zwischen dem Bahndamm und dem Hohenthore betreffend und Bewilligung der dazu erforderlichen Geldmittel von 34,600 Thalern,
- 4) Den Antrag der Convojedeputation auf Errichtung eines Holzhafens zwischen dem Hohen- und Buntenthore einstweilen auf sich beruhen zu lassen, dagegen
- 5) Behuf Errichtung einer zweiten Einfahrt in den Sicherheitshafen längs des Woltmershauser Weserdeichs und Verwendung derselben zu einem Hafen für Hölzer aller Art, sowie zur Aufhöhung des zwischen gedachter Einfahrt und der Weser belegenen Areals und Einrichtung des Letzteren zu Handelszwecken, über die auf der beiliegenden Situationskarte mit Gelb bezeichneten Grundstücke, deren Eigenthümer auf dem beifolgenden Verzeichniß angegeben sind, die Expropriationspflicht auszusprechen, die gesetzlich erforderliche Vermittlungsdeputation zu bestellen, die Convojedeputation mit der Vertretung des Staats bei dem Ankauf der bezeichneten Grundstücke zu beauftragen, und die dazu erforderlichen Geldmittel derselben zur Verfügung zu stellen,
- 6) Beauftragung der Deputationen für Eisenbahnen und Convoje mit gemeinschaftlicher Berichterstattung über die Details der Anlage der zweiten Einfahrt zum Sicherheitshafen und der dem aufzuhöhenen Areal zwischen der gedachten Einfahrt und Weser zu gebenden Einrichtung,

- 7) Umpflasterung mit behauenen Steinen und Canalisirung der Straßen am Deich vom Sandweg abwärts, Gerberhof-, Allarm- und Grünenstraße bis zum Sandweg, sowie Verlängerung der Rampe vom Eisenbahndamm bis zum Sandweg und Bewilligung der dazu erforderlichen Geldmittel mit 10,410 Thalern, indem die Straßenbaudeputation mit der Ausführung beauftragt würde.

Bremen, den 6. Juni 1867.

Die Eisenbahn-Deputation.

(gez.) **Duckwitz.** für **H. H. Schröder** (gez.) **J. T. Arens** im Auftrage.

Die Convoje-Deputation.

(gez.) **H. F. Weinhausen.** (gez.) **Alb. Lahmann, Friedr. Sohn.**

Die Straßenbau-Deputation.

(gez.) **Lampe.** (gez.) **Helmken.**

Unter-Anlage III
zur Anlage der Mittheilung des Senats
vom 14. Juni 1867.

Verzeichniß

der behuf Herstellung eines Hafencanals durch den Woltmershauser Werder zu expropriirenden Grundstücke, nach den Namen der aus den Catasterkarten hervor-
gehenden Eigenthümer geordnet.

Stück- Nr. des Verzeichnisses A.	Cataster- Nummern und Buchstaben.		Vor- und Zunamen der Besitzer (nach dem Cataster).		Wohnort.	Bezeichnung des Gegenstandes.
1	5	a & b	Joh.	Meyer	Woltmershausen	Außendeichsland
4	8	a & b		Derselbe		desgl.
2	6	a & b	A. L. W.	Lauprecht	Bremen	desgl.
22	50			Derselbe		Binnendeichsland
26	25	C		Derselbe		desgl. und Deich
29	25	F		Derselbe		desgl. Deich und Weg
31	25	H		Derselbe		Deich
33	25	K		Derselbe		Deich
3	7	a & b	G.	Waltjen & Co.	Bremen	Außendeichsland
5	9	a & b	Die	Bauerschaft	Woltmershausen	desgl.
6			J. H.	Knidmann	desgl.	Gelling und Bassin
7	10	a & b	J. G. L.	Könze	desgl.	Außendeichsland
8	11	a & b	Aug.	Sträßburg	desgl.	desgl.
9	12		G. G.	Sanders	desgl.	desgl.
10	13			Derselbe		desgl.
	26					
11	27		Fr.	Stange Wwe.	Woltmershausen	Binnendeichsland und Gebäude
	28					
13	42			Dieselbe		Gartenland
34	25	A		Dieselbe		Deich 99' 2" lang
12	41		Goffelke	Bagt Wwe.	Woltmershausen	Binnendeichsland
15	44	A		Dieselbe		desgl.
36	25	A		Dieselbe		Deich 95' lang
16	44	B	Hafers &	Fehsenfeldt	Bremen	Haus
17	45		Lür	Bätjer	Woltmershausen	Binnendeichsland
19	47			Derselbe		desgl.
35	25	A		Derselbe		Deich 89' 6" lang
37	25	A		Derselbe		Deich 54' 6" lang
39	25	A		Derselbe		Deich 51' lang
14	43			Derselbe		Binnendeichsland
18	46		Hinr. (Lür)	Bagt	Woltmershausen	desgl.
21	49			Derselbe		desgl.
25	25	B		Derselbe		desgl. und Deich
38	25	A		Derselbe		Deich 56' lang
20	48		Joh. Hinr.	Haar Wwe.	Bremen	Binnendeichsland
40	25	A		Dieselbe		Deich 83' 1" lang
23	51		Herm.	Rose	Woltmershausen	Binnendeichsland
28	25	E b x		Derselbe		Deich, Binnendeichsland u. Weg
24	25	X	Wege	interessenten	Woltmershausen	Woltmershauser Allee
	29			Dieselben		desgl.
27	25	D a b x	Hinr.	Meyer	Woltmershausen	Haus, Deich und Weg
30	25	G a b	J. H.	Grieme	desgl.	Haus und Deich
32	25	I b	Hinr.	Meyer	Warthum	Deich.

Bremen, den 6. Juni 1867.

