

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 18. Juni 1869.

(Für vertrauliche Berathung.)

Erbauung einer Eisenbahn von Langwedel nach Uelzen.

Wenngleich Bremen vermittelst der Bunsdorf-Bremer Eisenbahn und deren Fortsetzungen mit dem mittleren und südlichen Inlande zweckentsprechend verbunden ist und daher in dieser Richtung der Concurrenz rivalisirender Handelsplätze zu begegnen vermag, so hat es doch bis jetzt nicht gelingen wollen, das östliche Deutschland in ähnlicher Weise dem Handel und Verkehr Bremens zugänglich zu machen, weil es an einer directen Eisenbahn-Verbindung mit Berlin und darüber hinaus gebrach. Die bestehende Eisenbahn nach Berlin über Hannover und Magdeburg macht außerordentliche Umwege; sie hat eine Länge von reichlich 56 Meilen, während die gerade Entfernung nur etwa 42 Meilen beträgt. Unter diesen Umständen blieb das Land jenseits der Elbe dem bremischen Handel, wenn man einige Artikel, bei welchen die Fracht weniger in Betracht kommt, ausnimmt, so gut wie verschlossen. Dasselbe bietet aber, sowohl was die Einfuhr, als auch nicht minder was die Ausfuhr betrifft, mit Einschluß der Hauptstadt Berlin, dem Handel ein großes Feld dar, und läßt für unsern Verkehr einen sehr beträchtlichen Aufschwung erwarten, wenn eine directe Eisenbahnverbindung zwischen Bremen und Berlin ins Leben träte. Da nun der Bau einer Eisenbahn von Berlin über Rathenow und Salzwedel nach Uelzen gesichert erscheint, so hat der Senat eine Berathung mit der Handelskammer und dem Vertrauensauschusse wegen der Venlo-Harburger Bahn veranlaßt, um zu erwägen, auf welche Weise die Bahn von Uelzen auf Bremen weiter geführt werden könne, um folchergehalt eine directe fast ganz gerade Bahnlinie von Bremen nach Berlin zu Stande zu bringen. Das Resultat dieser Berathungen war die einmüthige Meinung, daß es sich empfehle, eine Bahnanlage von Langwedel nach Uelzen ins Auge zu fassen, zumal da die Bunsdorf-Bremer Bahn von Bremen bis Langwedel in derselben Richtung läuft, und der Preussischen Regierung vorzuschlagen, diese Strecke als eine Erweiterung der Bunsdorf-Bremer und Bremen-Geeste-Bahn für gemeinschaftliche Rechnung zu bauen und in Betrieb zu setzen. Ein solches Verfahren erschien als das zweckmäßigste, weil dabei für das neue Unternehmen sowohl das gemeinschaftliche Personal und Material mehr oder minder, als auch zugleich die Bahnhofsanlagen der gemeinschaftlichen Bahnen zur Verwendung kommen könnten, dadurch aber der Betrieb der neuen Bahnstrecke sich sehr wohlfeil gestalten würde.

In diesem Sinne richtete der Senat am 14. April d. J. einen Antrag an die Kön. Preussische Regierung, von welcher unterm 3. d. M. die Antwort einging, daß sie den in Vorschlag gebrachten Bau einer Bahn von Langwedel nach Uelzen für im hohen Grade wünschenswerth halte und demselben vor allen andern Projecten den Vorzug gebe, jedoch unter den obwaltenden finanziellen Verhältnissen und mit Rücksicht auf die andern auf preussische Staatsrechnung zu übernehmenden Bauausführungen es sich versagen müsse, dem Vorschlage des Senats, daß der Bau auf gemeinschaftliche Kosten von Preußen und Bremen statfinde, zuzustimmen. Die Preussische Regierung spricht dabei indeß die Hoffnung aus, daß Bremen sich geneigt finden werde, die fragliche Bahn auf alleinige Kosten erbauen zu lassen, und sichert für diesen Fall gern ihre Bereitwilligkeit zu einem Arrangement zu, nach welchem die Königliche Eisenbahndirection in Hannover den Betrieb auf der Bahnstrecke Langwedel-Uelzen zu übernehmen haben würde.

Nach Eingang dieser Antwort fand eine erneute Berathung mit der Handelskammer und dem genannten Vertrauens-Ausschusse statt, wobei sich einstimmig die Meinung geltend machte, daß, bei der außerordentlichen Wichtigkeit dieser Bahn für Bremen, Letzteres keinen Anstand nehmen sollte auch auf seine alleinigen Kosten den

Bau zu übernehmen. Die fragliche Strecke hat eine Länge von etwa $12\frac{1}{2}$ deutschen Meilen und bietet keinerlei Terrainschwierigkeiten dar. Die Kosten des Bahnbaus sind durch eine Privatgesellschaft auf ca. $2\frac{1}{2}$ Millionen Thaler Gold veranschlagt, so daß derselbe außerordentlich wohlfeil zu stehen kommen wird. Uebernahme nun die Preussische Regierung den Betrieb und die Unterhaltung der Bahn gegen einen angemessenen Procentsatz der Brutto-Einnahme, so läßt sich erwarten, daß bei der nicht bezweifelten großen Frequenz der Bahn der Reinertrag befriedigend ausfallen werde, wenn auch vielleicht während der ersten Betriebsjahre einige Opfer gebracht werden müßten.

Der Senat hält es unter diesen Umständen für zweckmäßig, den Versuch zu machen, mit der Königlich Preussischen Regierung einen Vertrag auf der Grundlage abzuschließen, daß die Eisenbahn Langwedel-Nelken auf alleinige Bremische Kosten erbaut werde, und Preußen den Betrieb und die Unterhaltung der Bahn gegen einen entsprechenden Procentsatz der Brutto-Einnahme übernehme. Er hofft, daß die Bürgerschaft diesem Vorschlage zustimmen werde, und ersucht in solchem Falle einen Vertrauensauschuß niederzusetzen, welcher ihm in derselben Weise wie es hinsichtlich der Benlo-Harburger Eisenbahn festgestellt ist, bei den bevorstehenden Unterhandlungen beiräthig sein könnte, in so fern nicht vorgezogen werden sollte, den für die letztgenannte Bahn bestehenden Auschuß auch für diesen Gegenstand zu beauftragen.