

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 21. März 1873.

Umbau des Hauptbahnhofes.

Den anliegenden Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen wegen Sandschüttungen auf dem Hauptbahnhof theilt der Senat der Bürgerschaft zur Erklärung, vorbehaltlich der seinigen, mit, indem er darauf aufmerksam macht, daß die Sicherung der von der Deputation wegen der erforderlichen Sandlieferungen getroffenen Abreden eine thunlichst baldige Beschlusnahme besonders wünschenswerth erscheinen läßt.

Anlage
zur Mittheilung des Senats
vom 21. März 1873.

Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, Sandschüttungen auf dem Hauptbahnhofe betreffend.

Die Deputation gestattet sich zu wiederholen, daß, wenn gleich unser Hauptbahnhof als ein einheitliches geschlossenes Ganzes ausgearbeitet wird, es sich doch empfiehlt, Theile dieser großartigen Anlage in Angriff zu nehmen, bevor eine Vorlage über das Ganze mit vollständigem Kostenanschlag möglich ist. Mit der speciellen Bauzeichnung und Berechnung der Kosten aller Theile konnte selbstredend nicht eher vorgeschritten werden, bis eine vollständige Einigung mit der Eisenbahn-Direction in Hannover und dem Handelsministerium in Berlin, und soweit es die Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft betraf, auch mit dieser erzielt worden war.

Was das neue Personen-Gebäude betrifft, so ist eine Verständigung darüber kürzlich soweit gediehen, daß nur noch das Einverständnis des Herrn Handelsministers erübrigt, und da diese mit Zuversicht erwartet wird, hat mit der Specialbearbeitung auf Grund des vereinbarten Projects begonnen werden können.

Der Güter-, Producten- und Rangirbahnhof mit dazu gehörigen Baulichkeiten ist ebenfalls jetzt endlich nach sehr vielen Berathungen mit der Eisenbahn-Direction planmäßig festgestellt, bedarf aber auch noch der Zustimmung des Herrn Ministers, welche nicht bezweifelt und in Kurzem erwartet wird.

Unsere Techniker sind daher nunmehr eifrigst damit beschäftigt, die Zeichnung des gesamten Bahnhofes anzufertigen und bezweifeln nicht, dieselbe in wenigen Wochen zu beenden, und mit approximativen Kostenanschlägen begleiten zu können. Die Deputation wird dann im Stande sein, im Zusammenhang über das Ganze übersichtlich zu berichten, und wenn es auch unmöglich ist, schon jetzt über jedes einzelne Bauwerk eine genaue Kostenveranschlagung vorzulegen, so wird doch über die ganze Anlage ein Bild geboten werden können, welches eine Uebersicht über den Bahnhof gewähren und den ungefähren Kostenaufwand darlegen wird.

Die erste und nothwendigste größere Arbeit für die Umgestaltung des Hauptbahnhofes besteht in der Heranschaffung des Aufhöhungsmaterials. So lange dieses nicht abgelagert ist, kann mit der Legung der Gleise nicht begonnen werden. Die Deputation hat sich daher schon seit längerer Zeit mit dieser Frage beschäftigt, und, wie bekannt, ein namhaftes Quantum Sand aus der Gegend von Oslebshausen heranfahren lassen. Das noch für den Bahnhof für Güter-, Producten- und Rangirgleise erforderliche Quantum Boden ist auf 80 bis 90,000 Schachtruthen, oder in runder Zahl auf 500,000 Kubikmeter veranschlagt, zu dessen Anfuhr ein Zeitraum von etwa 1½ Jahr erforderlich ist.

Anlage mit Unter-Anlage.

Es wurden daher Berechnungen angestellt, von welcher Seite das Material am wohlfeilsten zu beziehen sei, und auch untersucht, ob dasselbe durch Baggerland aus der Weser oder durch Aushebung bei dem Melkerplatz zu gewinnen sei. Hinsichtlich dieser Beschaffungsweise erstattete der Oberbaurath Berg einen Bericht, welchen die Deputation als Anlage überreicht, und aus welchem sich ergibt, daß, wenn von dorthier das Quantum in geregelter Weise auch zu erlangen wäre, was jedoch nicht der Fall ist, die Kosten um etwa 50 Procent sich höher stellen würden als auf anderem Wege. Es ist nun der Deputation gelungen, verschiedene Lieferungsverträge für ein Quantum von 500,000 Kubikmeter einzuleiten und vorläufig zu verabreden, welche einen Kostenaufwand von 680,000 Mark erfordern. Die Preise sind weitaus die niedrigsten unter den Angeboten, und da das ganze Quantum auf der gemeinschaftlichen Eisenbahn herangeschafft werden wird, wird auch die Hälfte des Netto-Ertrags der Eisenbahnfracht mit etwa 40,000 Mark Bremen zu Gute kommen. Da von den für Sandanfuhr bewilligten 150,000 Mark noch etwa 50,000 Mark disponibel bleiben, würden diese von obigen 680,000 Mark abzusetzen sein, und der Antrag der Deputation sich auf die Bewilligung von 630,000 Reichsmark beschränken.

Da die Anfuhr des Bodens eine lange Zeit erfordert, und mit der Schienenlegung nicht eher begonnen werden kann, bis die Sandablagerung dazu den Raum darbietet, ist schon aus diesem Grunde eine schnelle Genehmigung wünschenswerth; sie ist aber dringend geboten, um einen definitiven Contractabschluß herbeizuführen und diese unentbehrliche und vor allem zunächst erforderliche Lieferung zu sichern. Die Deputation erlaubt sich daher eine recht baldige Zustimmung zu ihrem Antrage zu empfehlen.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **Duckwitz.**

(gez.) **H. H. Schröder.**

Unter-Anlage

zur Anlage der Mittheilung des
Senats vom 21. März 1873.

Bericht des Oberbaurath Berg,

Sandanfuhr betreffend.

Dem geehrten Auftrage gemäß erlaube ich mir darüber, ob der Sand zur Aufhöhung des Bahnhofsterrains zweckmäßig durch Baggerung in der Weser oder auf der Stephani-Weide gewonnen werden könne, das Folgende ergebenst zu berichten.

1. Was die Gewinnung des Sandes, vermittelt unserer Dampfbagger, aus dem Weserbett betrifft, so ist zunächst zu erwägen, daß die Convoje-Deputation nicht in der Lage ist, der Deputation für Häfen und Eisenbahnen einen der größeren Dampfbagger zu ununterbrochenem Gebrauche zur Disposition zu stellen. Die vorhandenen Baggerkräfte sind, ohne alle Ausnahme, zur Offenhaltung des Fahrwassers erforderlich und müssen stets dahin gelegt werden, wo Noth vorhanden ist. Es liegt wohl auf der Hand, daß die Stellen an denen, der Offenhaltung des Fahrwassers wegen, gebaggert werden muß, in den seltensten Fällen so liegen, daß der geförderte Sand mit Nutzen an diejenige Stelle des rechten Weserufers geschafft werden kann, von welcher ein Interimsbahntransport zum Hauptbahnhofe möglich ist.

Diese Stelle liegt unterhalb des Stabissements der Actiengesellschaft „Weser“. Von einem Aufbringen des Sandes am Weserbahnhofe kann, schon der enormen Kosten und Aufenthalte wegen, keine Rede sein.

Nun wird es sich aber sehr oft ereignen, daß die Bagger weit unterhalb der Stadt, in der Bürener Weser zc. arbeiten müssen, in welchen Fällen man an eine Abgabe von Sand an die Deputation für Häfen und Eisenbahnen nicht denken kann. Es wird dann aber der Betrieb der Transportbahn zeitweilig, oft wochenlang, ein-

gestellt werden müssen, und liegt schon in diesem nicht zu vermeidenden Umstande die höchste Gefährdung der Interessen der Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

Sieht man von diesem ungünstigen Umstande einmal ab, so wird schon die Anlage einer schmalspurigen Interimbahn vom Weserufer über den Deich und über oder unter der Staatsbahn hindurch sehr erhebliche Kosten verursachen.

Würde man diese Bahn selbst erbauen, oder einem Unternehmer zur Herstellung übergeben und würde letzterer die Beschaffung der kleinen Locomotiven und Transportwagen selbst übernehmen, so würde sich der Eisenbahntransport einer jeden Schachtruthe Bremer Maß bei einem Bedarf von 100,000 Schachtruthen nach der angestellten Specialberechnung, von dem Weserufer bis zum Hauptbahnhofe, zu pr. 3 Thaler 10 Silbergroschen berechnen.

Erwägt man nun, daß die Gewinnung, Verchiffung und Ausladung von 1 Bremer Schachtruthe Sand der Convoye-Deputation zur Zeit eine Ausgabe von 2 Thaler 29 Silbergroschen 6 Pfennige oder rund 3 Thaler verursacht, und nimmt an, daß diese Deputation in der Lage wäre, die erforderlichen 100,000 Schachtruthen zur Hälfte im Interesse des Fahrwassers, zur Hälfte im alleinigen Interesse der Deputation für Häfen und Eisenbahnen baggern zu müssen, so würden sich die einer jeden einzelnen Schachtruthe hinzuzurechnenden Kosten auf $\frac{3}{2} = 1$ Thaler 15 Silbergroschen belaufen.

Es würde mithin eine Schachtruthe Sand, auf diese Weise gewonnen und transportirt, pr. pr. 4 Thaler 25 Silbergroschen zu stehen kommen. Schon aus diesem Preise geht hervor, daß an eine derartige Gewinnung nicht gedacht werden darf.

Außerdem mache ich darauf aufmerksam, daß die Beschaffung von 100,000 Bremer Schachtruthen Sand eine Masse von 25,600,000 Kubikfuß repräsentiren, ein Quantum, dessen Ausbaggerung viele Jahre in Anspruch nehmen würde.

2. Was die Gewinnung des erforderlichen Bodens aus dem auf der Stephani-Weide projectirten Canale betrifft, so fallen bei derselben allerdings die Bagger- und die mit dieser Arbeit verbundenen Kosten aus.

Die Herstellung einer Interimbahn wird indessen immer erforderlich und berechnen sich die Gewinnungs-, Transport- und Anlagelkosten, bei 100,000 Schachtruthen Bedarf, zu 3 Thaler 25 Silbergroschen per Schachtruthe.

Abgesehen davon, daß auch dieser Preis zu hoch ist, gebe ich zu bedenken, daß, wenn man den aus dem Stephani-Canal zu gewinnenden Boden in die Aufschüttung des Hauptbahnhofes verbauen will, die Herstellung resp. Benutzung des Canales illusorisch wird.

Der Canal auf der Stephani-Weide kann überhaupt nur dann gebraucht werden, wenn der aus demselben gewonnene Boden zur Aufhöhung der Ufer des Canales auf + 19 Fuß über Null benutzt wird. Diese Aufhöhung erfordert indessen schon für sich so viel Boden, daß es unverantwortlich sein würde, auch nur einen einzigen Kubikfuß desselben nach anderen Stellen zu schaffen. Eine derartige Handlungsweise würde sich im Laufe der Zeit bitter rächen und Kosten verursachen, die im allseitigen Interesse vermieden werden müssen und vermieden werden können.

Bremen, den 15. März 1873.

(gez.) **Berg.**

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 21. März 1873.

Umbau des Hauptbahnhofes.

Den anliegenden Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen wegen Sandschüttungen auf dem Hauptbahnhof theilt der Senat der Bürgerschaft zur Erklärung, vorbehaltlich der seinigen, mit, indem er darauf aufmerksam macht, daß die Sicherung der von der Deputation wegen der erforderlichen Sandlieferungen getroffenen Abreden eine thunlichst baldige Beschlußnahme besonders wünschenswerth erscheinen läßt.

Anlage
zur Mittheilung des Senats
vom 21. März 1873.

Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, Sandschüttungen auf dem Hauptbahnhofe betreffend.

Die Deputation gestattet sich zu wiederholen, daß, wenngleich unser Hauptbahnhof als ein einheitliches geschlossenes Ganzes ausgearbeitet wird, es sich doch empfiehlt, Theile dieser großartigen Anlage in Angriff zu nehmen, bevor eine Vorlage über das Ganze mit vollständigem Kostenanschlag möglich ist. Mit der speciellen Bauzeichnung und Berechnung der Kosten aller Theile konnte selbstredend nicht eher vorgeschritten werden, bis eine vollständige Einigung mit der Eisenbahn-Direction in Hannover und dem Handelsministerium in Berlin, und soweit es die Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft betraf, auch mit dieser erzielt worden war.

Was das neue Personen-Gebäude betrifft, so ist eine Verständigung darüber kürzlich soweit gediehen, daß nur noch das Einverständnis des Herrn Handelsministers erübrigt, und da diese mit Zuversicht erwartet wird, hat mit der Specialbearbeitung auf Grund des vereinbarten Projects begonnen werden können.

Der Güter-, Producten- und Rangirbahnhof mit dazu gehörigen Baulichkeiten ist ebenfalls jetzt endlich nach sehr vielen Berathungen mit der Eisenbahn-Direction planmäßig festgestellt, bedarf aber auch noch der Zustimmung des Herrn Ministers, welche nicht bezweifelt und in Kurzem erwartet wird.

Unsere Techniker sind daher nunmehr eifrigst damit beschäftigt, die Zeichnung des gesamten Bahnhofes anzufertigen und bezweifeln nicht, dieselbe in wenigen Wochen zu beenden, und mit approximativen Kostenanschlägen begleiten zu können. Die Deputation wird dann im Stande sein, im Zusammenhang über das Ganze übersichtlich zu berichten, und wenn es auch unmöglich ist, schon jetzt über jedes einzelne Bauwerk eine genaue Kostenveranschlagung vorzulegen, so wird doch über die ganze Anlage ein Bild geboten werden können, welches eine Uebersicht über den Bahnhof gewähren und den ungefähren Kostenaufwand darlegen wird.

Die erste und nothwendigste größere Arbeit für die Umgestaltung des Hauptbahnhofes besteht in der Heranschaffung des Aufhöhungsmaterials. So lange dieses nicht abgelagert ist, kann mit der Legung der Gleise nicht begonnen werden. Die Deputation hat sich daher schon seit längerer Zeit mit dieser Frage beschäftigt, und, wie bekannt, ein namhaftes Quantum Sand aus der Gegend von Oslebshausen heranfahren lassen. Das noch für den Bahnhof für Güter-, Producten- und Rangirgleise erforderliche Quantum Boden ist auf 80 bis 90,000 Schachtruthen, oder in runder Zahl auf 500,000 Kubikmeter veranschlagt, zu dessen Anfuhr ein Zeitraum von etwa 1½ Jahr erforderlich ist.

Anlage mit Unter-Anlage.