

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 19. September 1873.

1. Umbau des Hauptbahnhofs.

Mit der in anliegendem Berichte beantragten Verwendung von 4800 Mark für ein interimistisches Schienengleis ist der Senat, nach Vernehmung der Finanzdeputation, einverstanden.

Anlage I.

2. Uelzen=Langwedeler Bahn.

Den anliegenden Bericht der Eisenbahndeputation, verschiedene Anlagen für die Uelzen=Langwedeler Bahn betreffend, theilt der Senat der Bürgerschaft mit, nachdem die Finanzdeputation bei demselben nichts zu erinnern gefunden hat. Seine Beschlußfassung behält er sich noch vor.

Anlage II
mit 2 Unteranlagen.

Anlage I

zur Mittheilung des Senats
vom 19. Sept. 1873.

Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen,

den Umbau des Hauptbahnhofs betreffend.

(Eingereicht am 16. September 1873.)

Um den Bau des neuen Personengebäudes nicht zu verzögern, wird es erforderlich sein, in nächster Zeit mit der Beschaffung von Stein- und Schüttmaterial zur Fundamentirung desselben vorzugehen. Die Ueberführung dieses Baumaterials, welches theils auf der Venlo-Hamburger und theilweise auf der Staatsbahn zu beziehen sein wird, nach dem Bauplatz des genannten Gebäudes würde mit großen Schwierigkeiten und Unkosten verbunden sein, wenn dasselbe mittelst Landfuhrwerks von den beiden Bahnhöfen nach dem Bauplatz zu schaffen wäre.

In Rücksicht hierauf erscheint es daher als dringend geboten, den Bauplatz des Gebäudes durch interimistische Gleise mit dem nahegelegenen Uebergabegleise zwischen der Venlo-Hamburger und der Staatsbahn in Verbindung zu setzen, wodurch es ermöglicht wird, daß die auf beiden Bahnen für das Gebäude angebrachten Materialien in den Waggons direct auf die Baustelle geschafft werden können, und somit bedeutende Kosten an Arbeits- und Fuhrlohn erspart werden.

Die Kosten der Herstellung dieses Gleises berechnen sich auf 4800 Mark, wovon die Köln-Mindener Gesellschaft den verhältnismäßigen Antheil zu tragen hat, und bestehen lediglich in Arbeitslöhnen, da die Schienen und Schwellen nach Heranschaffung des Materials zu anderweiter Verwendung gelangen werden.

Da die Feststellung des Bauplans des neuen Personengebäudes und die Genehmigung der zu diesem Bau erforderlichen Geldmittel vermuthlich noch einige Zeit in Anspruch nehmen werden, und es sehr wünschenswerth erscheint, mit der Anlegung des fraglichen Gleises nicht zu zögern, zumal dessen Herstellung längere Zeit erfordert, weil für dasselbe ein Bahndamm geschüttet werden muß, empfiehlt die Deputation, ihr schon jetzt vor der definitiven Bewilligung der Geldmittel für den neuen Personenbahnhof, die gedachten 4800 Mark zur Verfügung zu stellen, und zwar auf die Rubrik „Umbau des Bahnhofs.“

Dabei bemerkt schließlich die Deputation, daß etwa $\frac{2}{3}$ der fraglichen Kosten die Erdschüttung betreffen, welche bei der Aufhöhung des Personenbahnhofs demnächst zum größten Theil liegen bleiben wird, mithin keine Extraausgabe ist.

Bremen, den 12. September 1873.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) Duckwitz.

(gez.) H. H. Schröder.

Anlage II

zur Mittheilung des Senats
vom 19. Septbr. 1873.

Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen,

Anlagen für die Uelzen-Langwedeler Bahn betreffend.

(Eingereicht am 16. September 1873.)

Die Deputation hat bereits verschiedentlich darauf aufmerksam gemacht, daß bei der Entwicklung des Verkehrs auf einer Eisenbahn sich stets neue Erfordernisse geltend machen, denen durch neue Anlagen, Vervollständigung und Ergänzung bestehender Bauten entsprochen werden muß, wenn nicht für den Betrieb noch größere Schäden entstehen sollen.

Das ist denn auch bei unserer Uelzen-Langwedeler Bahn der Fall.

I. Auf dem Hauptbahnhof in Bremen.

Das Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft hat auf das Dringendste vorgestellt, daß für die Errichtung von genügenden Uebernachtungslocalen neben dem Locomotivschuppen schleunigst gesorgt werden müsse.

Es handelt sich zunächst um Unterbringung von 4 Locomotivführern, 4 Heizern, 4 Zugführern und 12 Schaffnern, deren Zahl sich jedoch bei zunehmendem Verkehr steigern wird. Nach längerer Correspondenz hat mit dem Directorium eine Einigung über die dem Gebäude zu gebende Einrichtung stattgefunden, und sind darauf von dem Inspector Fischer die Kosten auf 40,000 Mark veranschlagt worden. Diese Uebernachtungslocalen können nicht entbehrt werden, und da sich Bremen verpflichtet hat, die für den Betrieb erforderlichen Localen zu stellen, insofern solches bremischerseits als nöthig anerkannt wird, muß die Deputation um recht baldige Genehmigung ersuchen.

Ebenso verhält es sich mit einem Antrage des Directoriums auf Errichtung von zwei Reservegleisen, an welche die einfache provisorische Kohlenbühne zu verlegen ist, deren Kosten der Inspector Fischer auf 34,500 Mark veranschlagt hat. Diese Reservegleise werden von dem Gleise des Locomotivschuppens ausgehend an der Nordostseite des Bahnhofes sich nach der Reparaturwerkstatt erstrecken.

Ein fernerer Antrag des Directoriums betrifft die Errichtung einer definitiven Kohlenbühne, um die Locomotiven mit dem nöthigen Brennmaterial zu versehen. Freilich hat eine Einigung über die Stelle, wo dieselbe anzulegen ist, noch nicht stattgefunden, die Deputation glaubt aber schon jetzt mit dem Antrage auf Bewilligung der dazu erforderlichen Geldmittel vorgehen zu dürfen, um nicht alsbald mit neuen Ansprüchen hervortreten zu müssen, zumal die Kosten der Kohlenbühne nebst Einfriedigung des Lagerplatzes für Kohlen von dem Inspector Fischer bereits approximativ zu 20,000 Mark veranschlagt worden sind.

Bei dem großen Personal, welches sich im Locomotivschuppen und dem Uebernachtungslocale aufhält, ist die Errichtung eines angemessenen Aborts eine Nothwendigkeit, und werden dessen Kosten, nach dem Anschlage des Inspector Fischer 5000 Mark betragen.

Auch die Genehmigung dieses Postens muß die Deputation dringend empfehlen.

Gemäß § 7 des Betriebs-Ueberlassungs-Vertrages vom 20. Mai 1870 hat am 28. und 29. August d. J. eine Bereisung der Uelzen-Langwedeler Eisenbahn durch beiderseitige Commissare stattgefunden. Dieselben haben den Zustand der Bahn untersucht und Vorschläge aufgestellt über die im Jahre 1874 auf der Bahnstrecke und über die auf dem Bremer Bahnhofs unverzüglich vorzunehmenden Ergänzungen. Das darüber aufgenommene Protokoll überreicht die Deputation als Anlage I.

In diesem Protokoll werden noch einige oben nicht erwähnte Ergänzungen auf dem Bremer Bahnhofs beantragt, welche in dem Folgenden bestehen:

- 1) Anlieferung einer eisernen Drehbrücke für die Drehscheibe, Montiren derselben, sowie für Nachrichten des zugehörigen Mauerwerks 4300 Ert.-Thaler oder 12,900 Mark
- 2) Anschaffung einer Locomobile, Aufstellen derselben, sowie Verbindung mit der bestehenden Pumpe, inclusive der nöthigen Umänderungen an derselben, sowie für Erweiterung der Brunnenanlage 4700 Ert.-Thaler oder 14,100 "
- 3) für Beschaffung und Aufstellen von Heizungs- vorrichtungen für den Locomotivschuppen 700 Ert.-Thaler oder 2,100 "
- 4) für Erweiterung des gegenwärtigen provisorischen Ueber- nachtungslocals 500 Ert.-Thaler oder 1,500 "

zusammen 30,600 Mark.

Unsere technischen Commissare, der Baumeister **Schneider** und der Inspector **Fischer**, haben diese Anträge für nothwendig erklärt, und muß sich die Deputation dieser Ansicht anschließen und die Bewilligung der Geldmittel befürworten.

Sie resumirt die verschiedenen Anträge in Betreff des Bremer Bahnhofes in dem Folgenden:

- 1) Uebernachtungslocal 40,000 Mark
- 2) Zwei Reservegleise 34,500 "
- 3) Kohlenbühne 20,000 "
- 4) Abort 5,000 "
- 5) Obige Anträge laut Protokoll 30,600 "

130,100 Mark,

um deren baldige Bewilligung sie ersucht.

Das unter Anlage 1 beiliegende Protokoll äußert sich sodann über die auf der Strecke zwischen Uelzen und Langwedel erforderlichen Ergänzungsbauten, welche in der Anlage 2 noch weiter auseinandergelegt und von den Technikern gemeinschaftlich veranschlagt sind.

Die Kosten betragen in ihrer Gesamtheit 25,630 Ert.-Thaler oder 76,890 Mark.

Gestützt auf das Urtheil ihrer Techniker, sowohl in Betreff der Nothwendigkeit der Anlagen, als ihrer Kosten, empfiehlt die Deputation die Genehmigung auch dieser Bewerbungen, indem sie bemerkt, daß auf der Bahnstrecke die Bauten durch das Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft ausgeführt werden, und diese darüber Rechnung ablegt. Die Ausführung wird erst im Jahre 1874 geschehen, allein eine Beschlußfassung wird nicht lange auszusetzen sein, weil nach § 7 des Vertrages wegen Uebernahme des Betriebes auf der Eisenbahn Langwedel-Uelzen vom 20. Mai 1870 (pag. 354 der Verhandlungen von 1870) über die Vorschläge der Untersuchungscommission Erinnerungen nur bis zum 1. November zulässig sind, und wenn solche nicht gemacht werden, die Vorschläge als angenommen gelten.

Bremen, den 11. September 1873.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

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

Unter-Anlage 1

zur Anlage II der Mittheilung des
Senats vom 19. Septbr. 1873.

Verhandelt Bremen den 29. August 1873.

Gegenwärtig:

- 1) Herr Abtheilungs-Baumeister **Crüger.**
- 2) Herr Bauinspector **Fischer.**
- 3) Herr Baumeister **Schneider.**

Zum Zwecke der im § 7 des Vertrages vom 20. Mai 1870 vorgeschriebenen gemeinschaftlichen Untersuchung des Zustandes der Uelzen-Langwedeler Eisenbahn,

hatten sich die sub 1 und 3 aufgeführten Commissare am gestrigen Tage auf dem Bahnhofe zu Uelzen eingefunden.

Die Bahn wurde in ihrer ganzen Ausdehnung befahren und stellte sich dabei heraus, daß sich dieselbe in einem guten Zustande befand und daß die Herstellung der bereits früher allseitig als unfertig anerkannten Arbeiten ihrer Vollendung entgegen gehe.

In Bezug auf die im nächsten Kalenderjahre nothwendig werdenden Ergänzungen, haben die beiderseitigen Commissare sich zu den nachfolgenden Vorschlägen veranlaßt gesehen.

ad Titel II. Erdarbeiten.

In Folge der jüngsten sehr heftigen Gewitterregen sind ungeheure Wassermassen durch die nach den Wegüberführungen bei Kil. 6,8 und 20,8 führenden Einschnittsrampen geflossen und waren zu beiden Seiten hart neben den Widerlagspfeilern an den Böschungen des Bahnkörpers heruntergestürzt. In Folge dessen waren in die Böschungen Löcher eingerissen, welche theilweise eine Tiefe von 5 m. zeigten, so daß die Pfeiler nur mit großer Mühe vor dem Einsturz bewahrt werden konnten.

Um für die Zukunft derartigen Gefahren vorzubeugen, ist es nothwendig, Entwässerungsanlagen auszuführen, welche das aus dem vorliegenden Terrain sich sammelnde Wasser nach anderen Stellen unschädlich ableiten.

Durch dieselbe Veranlassung ist eine größere Entwässerungsanlage des Vorterrains neben dem Einschnitte bei Kil. 40,2 bis 40,5 nothwendig geworden.

Behufs Befolgung der durch den Königlich Preussischen Handelsminister neuerdings erlassenen Verordnung, betreffend die Bepflanzung der Böschungen etc. mit Bäumen, ist es nothwendig, daß Baumschulen angelegt werden.

ad. Titel IV. Einfriedigungen und Schneezäune.

Es steht zu erwarten, daß an nicht näher zu bestimmenden Stellen Schneeverwehungen entstehen werden, welche in den öden und dünne bevölkerten Gegenden doppelt gefährlich werden müssen. Da bisher genügende Erfahrungen fehlen, so konnten nicht an allen jenen Stellen Schutzanlagen ausgeführt werden, wo solche vielleicht sich als nothwendig zeigen. Es ist daher erforderlich die eventuell sofortige Herstellung solcher Anlagen vorzusehen.

ad. Titel XI. Signale und Wärteretablissemens.

Es hat sich durch die Erfahrung als nothwendig herausgestellt, daß außer den bereits vorhandenen Wärterwohnungen noch solche an mehreren Stellen zu erbauen sind, weil in denjenigen Ortschaften, welche für die hier stationirten Wärter ursprünglich als Wohnort in Aussicht genommen waren, keine Miethswohnung zu haben ist.

Dringend erforderlich ist dies:

- 1) für Wärter No. 17 bei Allenhofel.
- 2) für Wärter No. 22 bei Lintel,
- 3) für Wärter No. 91 bei Walle.

Außerdem müssen die Bodenkammern in neuen bestehenden Wärterwohnungen heizbar gemacht werden, weil diese von den daselbst stationirten zweiten Wärtern als Wohnung benutzt werden müssen.

ad Titel XII. Bahnhöfe und Haltestellen.

Auf den Bahnhöfen müssen Weichenstellerbuden aufgestellt werden, für diejenigen Wärter welche die mittleren Weichen zu bedienen haben.

Es hat sich herausgestellt, daß die Reinigung der Wäsche, welche in den Kochküchen der Stationsgebäude vorgenommen wird, zu mancherlei Unzuträglichkeiten führt. Es ist deshalb geboten, Waschküchen in diesen Gebäuden einzurichten.

1. Bahnhof Ebstorf.

Es hat für den Assistenten des Stationsvorstehers in dem Empfangsgebäude nachträglich eine Wohnung eingerichtet werden müssen.

Die dieser Wohnung beizugebenden Stallräume müssen hergerichtet werden.

2. Haltestelle Münster.

Der Holzverkehr hat hier eine solche Ausdehnung erreicht, daß für denselben ein Ladeperron hergestellt werden muß. Auch ist es aus demselben Grunde nothwendig, daß die Zufuhrwege in dem Maße weiter befestigt werden, wie es dieser Verkehr mit schweren Holzfuhrwerken erforderlich macht.

3. Haltestelle Emmingen.

Zu der nachträglich hergestellten Wohnung für den Assistenten müssen die nöthigen Stallräume hergestellt werden.

Der Holzverkehr sowie die Anlage einer neuen Dampfschneidemühle macht die Herstellung derselben Verladevorrichtungen und Wegeverbesserungen wie in Münster erforderlich.

4. Bahnhof Soltan.

Wegen der Nacht- und Frühzüge muß für die Restauration mindestens eine Persönlichkeit fortwährend auf dem Bahnhofe sein. Es ist daher nöthig, daß dem Restaurateur eine Kammer zur Unterbringung dieser Person eingeräumt wird. Auch muß demselben noch eine Vorrathskammer zur Disposition gestellt werden.

Beide Kammern werden von der für den Stationsvorsteher errichteten Wohnung abgenommen, weshalb für denselben auf dem Dachboden eine Mädchenkammer herzurichten ist.

In Folge des gesteigerten Verkehrs ist die Erweiterung der Gleisanlagen erforderlich, bestehend in Herstellung eines Ueberholungsgleises für Güterzüge.

5. Haltestelle Frielingen.

Zu der für den zweiten Beamten nachträglich angelegten Wohnung müssen Stallräume erbaut werden.

Auch hier ist die Anlage eines erhöhten Ladeplatzes nothwendig geworden, da sich ein bedeutender Verkehr in Rohproducten ausgebildet hat.

Ebenso müssen die Zufuhrwege den sie passirenden schweren Lasten entsprechend theilweise weiter befestigt werden.

6. Haltestelle Bisselhövede.

Das Pflaster neben dem Productengleise muß dem gesteigerten Verkehr entsprechend erweitert werden.

7. Groß-Linteln.

Das Productengleise muß um eine Strecke verlängert werden, weil sich hier ein starker Verkehr in Backsteinen ausgebildet hat.

Behufs Ausdehnung der Untersuchung auf die auf Bahnhof Bremen vorhandenen Anlagen luden die oben sub 1 und 3 aufgeführten Commissare, den Herrn Bauinspector Fischer zu Bremen zur Theilnahme ein, welcher dieser Einladung folgend, sich bei den weiteren Verhandlungen betheiligte. Bei der Besichtigung der Bahnhofsanlagen wurden die nachfolgenden Erweiterungen und Ergänzungen von den sämtlich Betheiligten als dringend nothwendig anerkannt.

- 1) Zur Aufstellung von Wagen, sowie zum Verladen von Kohlen müssen zwei Reservegleise und eine Kohlenladebühne hergestellt werden.

Die Gleise unter sich sowie mit den bestehenden müssen durch Weichen verbunden werden.

- 2) Die Drehscheibe ist bereits so reparaturbedürftig, daß jeden Augenblick deren Unbrauchbarkeit zu erwarten steht. Es würde durch einen solchen Unfall der Bahnbetrieb absolut unterbrochen werden, da die sämtlichen in dem Locomotivschuppen befindlichen Maschinen denselben nicht verlassen könnten.

Es muß daher die sofortige Beschaffung einer neuen Drehbrücke veranlaßt werden, damit solche im Falle der Noth in kürzester Frist als Ersatzstück benutzt werden kann.

- 3) Es hat sich herausgestellt, daß das vorgesehene Wasserquantum von 1600 Cubikfuß pro Tag als Leistung der Wasserstation unzureichend ist, da wegen der permanent im Dienst befindlichen Reservemaschine sowie

wegen der täglich nothwendigen Auswaschungen auf mehr als acht Tenderfüllungen pro Tag berücksichtigt werden muß.

Es wird zu diesem Zwecke nothwendig, daß so schnell wie möglich eine Dampfmaschine aufgestellt und eventuell die Brunnenanlage genügend erweitert wird.

- 4) Der Locomotivschuppen muß mit Heizvorrichtungen behufs Conservirung der Maschinen im Winter, zum Zwecke der Erwärmung von Wasser für die Heizvorrichtungen der Eisenbahnwagen und zum Sandtrocknen versehen werden.

Ebenso muß der Dellagerraum heizbar gemacht werden.

- 5) Für den bevorstehenden Winter muß eine Erweiterung der Uebernachtungslocale vorgenommen werden.

Nachdem diese vorstehenden Ergänzungsarbeiten und Erweiterungen als nothwendig constatirt waren, wurde gemeinsam zur Aufstellung der bezüglichen Kostenanschläge, welche hier anliegen, geschritten.

Weiter fand sich nichts zu erinnern und wurde daher die Verhandlung geschlossen.

Dieses Protokoll nebst Anschlägen ist in zwei Exemplaren ausgefertigt, zum Zeichen der Genehmigung von allen Betheiligten unterschrieben, sowie jedem der beiden Commissare eins davon eingehändigt.

Der Bau-Inspector:

(gez.) **A. Fischer.**

Für das Hansestadt Brem. Commissariat Für das Directorium der Magdeburg-
für die Uelzen-Langwedeler Eisenbahn: Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft:

(gez.) **A. Schneider.**

(gez.) **Grüger.**

Unter-Anlage 2

zur Anlage II der Mittheilung des Senats
vom 19. Septbr. 1873.

Kostenanschlag

über

Erweiterungen und Ergänzungen, welche im Laufe des Jahres 1874
an der Uelzen-Langwedeler Eisenbahn auszuführen sind.

Titel II. Erdarbeiten.

Herstellung von zwei Entwässerungsanlagen. Bei Ril. 6,³ und 20,⁸.

Für jede Anlage:

1 ^a . Erdarbeiten	300
1 ^b . Maurerarbeiten für eine Kaskade	1000
1 ^c . Für einen Durchlaß	300
	für eine 1600

1. Daher für zwei Anlagen 3200

Entwässerungsanlage. Bei Ril. 40,² bis 40,⁵.

2. Für Herstellung eines Entwässerungsgrabens resp. etwa vorkommender Befestigungen durch Mauerwerk und Pflaster	200
3. Für Anlage von Baumschulen sind zu rechnen	200

Summa Titel II. 3600

Titel IV. Einfriedigungen und Schneezäune.

4. Es sind als Reserve für event. herzustellende Schneezäune in Ansatz zu bringen..... $\text{fl. } 2000$
 Summa Titel IV. $\text{fl. } 2000$

Titel XI. Signale und Wärteretablissemments.

5. 3 Dienstwohnungen für die Wärter Nr. 17, 22 und 91..... $\text{à fl. } 1800$ $\text{fl. } 5400$
 6. 9 Bodenkammern der Wärteretablissemments heizbar herzustellen, complet..... $\text{à fl. } 200$ „ 1800
 Summa Titel XI. $\text{fl. } 7200$

Titel XII. Bahnhöfe.

7. 9 Weichenstellerbuden an den Mittelweichen auf den Haltestellen..... $\text{à fl. } 200$ $\text{fl. } 1800$
 8. 9 Waschkücheneinrichtungen auf den Haltestellen und Bahnhöfen herzustellen..... $\text{à fl. } 50$ „ 450

Haltestelle Ebstorf.

9. 1 Wirthschaftsgebäude für den zweiten Beamten..... $\text{fl. } 600$
 Summa Haltestelle Ebstorf „ 600

Haltestelle Munster.

10. Für Anlage eines befestigten und erhöhten Holzladeplatzes incl. Zufuhrweg zu demselben..... $\text{fl. } 700$
 Summa Haltestelle Munster „ 700

Haltestelle Emmingen.

11. 1 Wirthschaftsgebäude für den zweiten Beamten..... $\text{fl. } 600$
 12. Für Anlage eines befestigten und erhöhten Holzladeplatzes incl. Zufuhrweg zu demselben..... „ 700
 Summa Haltestelle Emmingen „ 1300

Bahnhof Soltan.

13. Veränderung der Wohnung des Stationsvorstehers behufs Abtretung zweier Kammern für den Restaurateur sowie Anlage einer Mädchenkammer auf dem Boden..... $\text{fl. } 80$
 14. 2 complete Weichen incl. allem Zubehör an Schwellen etc..... $\text{à } 800$ $\text{fl. } 1600$
 15. 300 lfd. Metergleise complet incl. Schwellen etc. herzustellen..... $\text{à } 15$ $\text{fl. } 4500$
 Summa Bahnhof Soltan „ 6180

Haltestelle Frielingen.

16. 1 Wirthschaftsgebäude für einen zweiten Beamten..... $\text{fl. } 600$
 17. Für Herstellung des Lagerplatzes für Rohproducte etc. incl. Wegeanlage..... „ 700
 Summa Haltestelle Frielingen „ 1300
 Transp.... $\text{fl. } 12330$
 159*

Transp.... M 12330**Haltestelle Bisselhövede.**

18. Für Erweiterung des Pflasters neben dem
Productenplaze sind zu rechnen..... M 200

Summa Haltestelle Bisselhövede M 200**Haltestelle Groß-Linteln.**

19. 20 lfd. Meter das Productengleise zu ver-
längern incl. Schwellen, Kies u. des-
gleichen..... à 15 M M 300

Summa Haltestelle Groß-Linteln M 300Summa Titel XII. M 12830**Recapitulation.**

Titel II. Erdarbeiten	M 3600
Titel IV. Schneedämme	" 2000
Titel XI. Wärteretablissements...	" 7200
Titel XII. Bahnhöfe	" 12830

Summa Summarum M 25630.

Bremen, 29. August 1873.

(gez.) **M. Schneider.** (gez.) **Crüger.** (gez.) **M. Fischer.**