

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 26. September 1873.

Verkehrsstörungen auf dem Hauptbahnhof.

Die Eisenbahndeputation beantragt in der Anlage die sofortige Herstellung interimistischer Gleise auf dem Hauptbahnhofe, da das vorhandene Schienennetz für die Bewältigung des Verkehrs nicht länger ausreiche und eine Verzögerung der von der Königl. Preussischen Eisenbahndirection zu Hannover als unerlässlich bezeichneten Abhilfe zu den schwersten Uebelständen führen werde. Indem der Senat wegen näherer Begründung des Antrags auf die Anlagen verweist, kann er seinerseits die Bewilligung der für die gedachten Gleise erforderlichen, auf 93,000 Mark veranschlagten Summe nur befürworten. Einer besonderen Vernehmung der Finanzdeputation wird es in diesem Falle nicht bedürfen, da dieselbe erst vor kurzem über den Stand des Separatconto der außerordentlichen Verwendungen des Näheren berichtet hat. Der Senat erachtet es aber unter obwaltenden Umständen für nothwendig, die Bürgerschaft um eine beschleunigte Beschlussfassung zu ersuchen, und beantragt auf Grund des § 50 der Verfassung, daß wegen Dringlichkeit des Gegenstandes die dafelbst vorgesehene Ausnahme eintrete.

Dem Wunsche der Deputation, daß eine baldige Erklärung der Bürgerschaft über die Vorlage vom 8. Mai d. J. erfolgen möge, muß auch der Senat sich anschließen.

Anl. mit 3 Unter-Anlagen.
(1 Zeichnung.)

Anlage

zur Mittheilung des Senats
vom 26. September 1873.

Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, den Hauptbahnhof betreffend.

(Eingereicht am 26. September 1873.)

Die Deputation erstattete unterm 8. Mai und übergab unterm 13. Mai ihren umfassenden Bericht über den Umbau unseres Hauptbahnhofs, nachdem nach den ausführlichsten und gründlichsten Prüfungen und Berathungen mit den allseitigen technischen Behörden ein Einverständnis endlich erzielt worden war. Sie gab sich der Erwartung hin, daß, nachdem dieses alles vorhergegangen war, eine Beschlussfassung, namentlich über den Güterbahnhof, rasch erfolgen werde, weil bei diesem voraussichtlich gegen den Herbst ein entschiedener Nothstand eintreten mußte, wenn nicht während des Sommers mit der Herstellung der Gleise vorgegangen werden konnte. Der Verkehr nimmt fortwährend zu und zwar nach allen Richtungen, und wird der Bahnhof außerdem durch den aufgenommenen Verkehr der Uelzen-Langwedeler Bahn noch mehr beengt. Es fehlt daher entschieden an Gleisen zur Aufstellung von Wagen und zum Rangiren der abzulassenden Züge, was, bei einem Blick auf den Güterbahnhof, auch dem Laien einleuchtet.

Was die Deputation, in Folge der Verzögerung einer Beschlussfassung über die Vorlage, insbesondere des Güterbahnhofs, besorgt hat, ist nun eingetreten, indem die Eisenbahndirection die Gleise des Güterbahnhofs für unzulänglich zur Bewältigung des Betriebes erklärt und verschiedene Anträge auf Anlegung interimistischer Gleise stellt. Zur Erläuterung überreicht sie unter Anlage 1 Abschrift des bezüglichen

Schreibens der Direction vom 13. dss. Monats, und unter Anlage 2 Abschrift des von dem Inspector Fischer, im Einverständniß mit dem Oberbaurath Schröder, über die gedachten Anträge erstatteten Berichts, sowie endlich unter Anlage 3 eine Zeichnung der mit roth in die Karte eingetragenen in Antrag gebrachten Gleise.

Die Deputation sieht sich daher genöthigt, da eine Störung oder Hemmung des Eisenbahnverkehrs noch weit größere Nachtheile sowohl in der Betriebseinnahme als für den Handel zur Folge haben würde, zu beantragen, die Kosten der für nothwendig erkannten interimistischen Gleise zu bewilligen. Dieselben betragen nach einer speciellen Veranschlagung unserer Techniker im Ganzen zwar 93,000 Mark, wovon jedoch 86,200 Mark auf Schienen, Schwellen u. s. w. kommen, welche beim definitiven Umbau wieder zur Verwendung gelangen, so daß die Totalbewilligung für die ganze Anlage sich um eben so viel vermindern wird, wenn die Bewilligung für die interimistischen Gleise jetzt erfolgt. Die wirklichen Verausgabungen betreffen nur den Arbeitslohn für Legung der Gleise, nämlich 6800 Mark. Die Deputation empfiehlt dringend eine recht baldige Genehmigung dieser Verwendung, weil dieselbe sonst dem Herbstgeschäfte nicht mehr zu Gute kommen würde.

Schließlich kann die Deputation nicht unterlassen hervorzuheben, daß eine längere Hinausschiebung eines Beschlusses über die Vorlage vom 8. Mai die übelsten Folgen herbeiführen muß. Denn bei der notorischen Unzulänglichkeit unsers gegenwärtigen Bahnhofs, sowohl für den Güter- als auch für den Personenverkehr, werden stets neue Ansprüche auf fernere interimistische Einrichtungen hervortreten, welche viel Geld kosten, und nicht abgewiesen werden können. Auch muß erwähnt werden, daß der Preussische Minister für Handel, Gewerbe u. s. w. auf die bisher noch nicht eingelieferte Vorlage eines definitiven Projects unseres Hauptbahnhofs dringt, welches jedoch nicht eher geschehen kann, als bis auch Bremischerseits das von Preussischen und Bremischen Technikern ausgearbeitete und vor einem halben Jahre schon vereinbarte Project definitiv genehmigt worden ist. Die Deputation muß daher eine baldige Beschlußfassung über die Vorlage vom 8. Mai der ernstesten Erwägung anheimstellen.

Bremen, 25. September 1873.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **Duckwitz.**

(gez.) **H. H. Schröder.**

Unter-Anlage 1

zur Anlage der Mittheilung des
Senats vom 26. Septbr. 1873.

Hannover, den 13. September 1873.

Der seit Kurzem erheblich gesteigerte Güterverkehr auf Bahnhof Bremen macht die Unzulänglichkeit der dortigen Bahnhofsanlage, für welche mit Rücksicht auf das Stadium, in dem sich das specielle Erweiterungsproject befindet, eine definitive Abhülfe in nächster Zeit noch nicht zu erwarten ist, bereits auf das Empfindlichste bemerkbar. Aus dem uns über die Sachlage erstatteten Berichte der Königlichen Eisenbahnbetriebsinspektion zu Bremen müssen wir den Schluß ziehen, daß ohne eine schleunigste Vermehrung der vorhandenen Gleise ein ordnungsmäßiges Rangiren und präcises Ablassen der Güterzüge nicht mehr möglich sein wird, also bedenkliche Verkehrsstockungen in Kürze eintreten müssen.

Um dieser, dem Betriebe drohenden Calamität vorzubeugen, halten wir die sofortige Herstellung der auf dem anliegenden Plane roth bezeichneten und nachstehend näher beschriebenen Gleiserweiterungen für unerläßlich und glauben auf Ew. Hochwohlgeboren geneigte Zustimmung zu unsern Vorschlägen und schleunige Veranlassung der erforderlichen Maßregeln um so mehr rechnen zu dürfen, als bei

unverzüglichem Einschreiten ernstliche Verwickelungen und Betriebsstörungen hoffentlich noch vermieden werden können.

Die erforderliche Vermehrung der Gleisanlagen muß unserer Ansicht nach folgendermaßen bewirkt werden:

1) die beiden todten Gleise auf der Ostseite des Bahnhofs zwischen Meile 16,⁴³ bis 16,⁴⁸ sind in nördlicher Richtung zu verlängern und bei Meile 16,⁴⁸ mit dem östlichen Fahrgleise zu verbinden. Auf diesen erweiterten Gleisen würden die Güterzüge nach der Seestebahn abzulassen sein;

2) an der Westseite, gegenüber den vorbezeichneten Gleisen sind drei todte Rangirgleise anzulegen;

3) die einfache Weiche Nr. 31 ist in eine halb englische Weiche zu verwandeln und der Weichenstrang mit dem benachbarten östlichen Gleise zu verbinden, damit die Güterzüge nicht mehr die Hauptgleise zu benutzen haben, sondern auf dem daneben liegenden Gleise abfahren können. Nach Ausführung dieser zunächst dringlichsten Gleise und Weichen würden wir

4) auch die Herstellung von zwei todten Gleisen östlich neben Meile 16,³⁴ bis 16,³⁷ — wie im Plane angegeben — angelegentlichst befürworten.

Da, wie wir Eingangs zu erwähnen uns bereits gestatteten, die in Aussicht genommenen definitiven Erweiterungsanlagen sich erst in ferner Zeit herrichten lassen, um für die vorliegende Calamität noch Abhülfe gewähren zu können, und da die, zu den in Rede stehenden provisorischen Anlagen erforderlichen Materialien ohnehin in das spätere Definitivum übergehen werden, so ersuchen Ew. Hochwohlgeboren wir angelegentlichst, unsern Anträgen zustimmen und das Weitere hierin gefälligst so bald als thunlichst veranlassen zu wollen.

(gez.) Maybach.

Unter-Anlage 2

zur Anlage der Mittheilung des Senats
vom 26. September 1873.

Bericht des Bauinspectors A. Fischer,

betreffend Gleiserweiterungen am Nordende des Hauptbahnhofs.

Daß für die Betriebsführung auf hiesigem Bahnhofs noch vor Beginn des Winters eine größere Anzahl neuer Gleise zu beschaffen nothwendig sei, war schon seit Monaten vorher zu sehen, und wurden daher schon längst Vorkehrungen getroffen, um einen Theil der Gleise des neuen Bahnhofprojectes sobald solches allseitig genehmigt sein würde, noch in diesem Herbst legen und somit wirksame Abhülfe für den nächsten Winter schaffen zu können.

Die Herstellung definitiver Gleise ist leider jetzt nicht mehr möglich und es bleibt daher nur übrig, um das nächste Bedürfnis zu befriedigen, die Anlage der von der Königlichen Eisenbahndirection in Vorschlag gebrachten Gleise so schnell als möglich zur Ausführung zu bringen.

Es muß dabei bemerkt werden, daß es zweckmäßiger ist, die beiden östlichen Gleise nicht bei Meile 16,⁴⁸ einmünden zu lassen, sondern so wie es auf dem Plane mit blauer Farbe angedeutet; und daß statt der halben englischen Weiche, welche an Stelle der Weiche Nr. 31 eingelegt werden soll, eine ganze englische Weiche vorzuziehen ist.

Die Königliche Eisenbahnbetriebsinspection hat sich mit diesen Veränderungs-vorschlägen einverstanden erklärt.

Die beiden neben dem Locomotivschoppen projectirten Gleise sind bereits als Reservewagengleise und als Kohlengleis für die Magdeburg-Halberstädter Verwaltung zu erbauen in Aussicht genommen, und würden daher, wenn ausgeführt, nicht der hannoverschen Verwaltung zur unbeschränkten Benutzung zur Verfügung gestellt werden können.

Die Kosten für die projectirten Gleisanlagen betragen an Material und Arbeitslohn zusammen 93,000 Mark. Der Werth der Materialien, welche demnächst bei dem Umbau des Bahnhofes wieder zur Verwendung kommen, ist zu 86,200 Mark berechnet, welcher Betrag von dem Conto des Materiallagers abzubuchen ist. Die Kosten für Arbeitslohn berechnen sich zu 6800 Mark, welcher Betrag bar zu verausgaben ist.

Bremen, 19. September 1873.

Gesehen

(gez.) **M. Schröder.**

Der Bauinspector:

(gez.) **M. Fischer.**