

# Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 14. Juni 1861.

## 1. Witwencasse des ehemaligen Stadtmilitärs.

In Veranlassung des bei Gelegenheit der Verhandlungen über das diesjährige Budget von der Bürgerschaft ausgesprochenen Wunsches, über die gegenwärtige Lage der Witwencasse des ehemaligen Stadtmilitärs eine nähere Auskunft zu erhalten, hat der Senat von der Inspection der genannten Stiftung sich Bericht erstatten lassen, aus welchem sich ergibt, daß das Vermögen der Anstalt am Schlusse des Jahres 1860 sich auf 31,769 Thaler 66 Grote belief, daß dieselbe im Jahre 1860 im Ganzen 1682 Thaler 66 Grote an 25 Witwen auszahlte, daß gegenwärtig noch 24 Witwen und drei Ehepaare zu den Interessenten der Casse gehören, und daß die Pensionen jetzt, nachdem dieselben von Zeit zu Zeit (zuletzt durch Senatsbeschluß vom 7. August 1860) sehr erheblich erhöht worden sind,

in der 1. Classe jährlich 135 Thaler 27 Grote

|   |   |    |   |   |     |   |    |   |
|---|---|----|---|---|-----|---|----|---|
| " | " | 2. | " | " | 114 | " | —  | " |
| " | " | 3. | " | " | 99  | " | 24 | " |
| " | " | 4. | " | " | 80  | " | 60 | " |
| " | " | 5. | " | " | 60  | " | —  | " |

betragen. Außer den Zinsen ihres Capitals hat die Casse keine Einnahmen, da seit dem Jahre 1819 den Mitgliedern alle Jahresbeiträge erlassen worden sind, auf weitere Einkäufe aber aus nahe liegenden Gründen nicht zu rechnen ist.

Abgesehen von obigem Vermögen ist die ehemalige sogenannte „Kriegscommissariencasse“, welche in älteren Zeiten von den Kriegscommissarien des Senats aus ihren Emolumenten und gelegentlichen Einnahmen gebildet und ausschließlich von ihnen zu allerlei mit dem Militärwesen mehr oder minder in Beziehung stehenden Zwecken, als Gratificationen, Pensionen etc. verwandt worden war, durch Senatsbeschluß vom 9. October 1822 mit einem Bestande von 13,566 Thaler 50 Grote der Witwencasse des Stadtmilitärs zugewiesen, jedoch unter der Bestimmung, daß von den Einkünften dieses Fonds jährlich die Summe von 450 Thaler als Unterstützung für Veteranen des ehemaligen Stadtmilitärs verwandt werden solle. Demgemäß wird noch jetzt verfahren, und erhalten gegenwärtig die noch lebenden neun Veteranen jeder 48 Thaler 56 Grote aus der Casse, ohne übrigens für ihre Person in irgend einem Verhältnisse zu der Witwencasse als solcher zu stehen.

## 2. Güterbahnhof zu Bremerhaven

Den eingegangenen Bericht der Eisenbahndeputation über die Anlage des Güterbahnhofs zu Bremerhaven theilt der Senat der Bürgerschaft zu ihrer Erklärung, vorbehaltlich der seinigen, hieneben mit.



**Anlage**  
zur Mittheilung des Senats  
vom 14. Juni 1861.

## B e r i c h t

### der Eisenbahn-Deputation, die Anlage eines Güterbahnhofes zu Bremerhaven betreffend.

Die Eisenbahn-Deputation ist beauftragt worden, in Gemeinschaft mit der Deputation für die Häfen und Hafenanstalten, über die Anlage eines Güterbahnhofes zu Bremerhaven zu berichten. Es hat die Berathung darüber theils durch Ausschüsse beider Deputationen, theils in gemeinschaftlichen Plenar-Versammlungen stattgefunden und beehrt sich nun die Eisenbahn-Deputation, nach erlangtem Einverständniß der Deputation für die Häfen und Hafenanstalten ihren Bericht in dem Folgenden zu erstatten.

Die Mannigfaltigkeit der zu Bremerhaven obwaltenden Verhältnisse erheischt eine vielseitige Berücksichtigung, um Verwirrungen beim Eisenbahnbetriebe zu vermeiden. Es war daher sehr schwierig, die Organisation der Eisenbahneinrichtungen in solcher Weise anzubahnen, daß allen Verhältnissen gebührend Rechnung getragen, und ein harmonisches Sinecuregreifen aller Anlagen herbeigeführt werde. Nach langer allseitiger Prüfung glaubt indessen die Deputation diesen Zweck erreicht zu haben, und beehrt sich nunmehr darzulegen, in welcher Weise für die verschiedenen Hauptverkehrs- zweige gesorgt werden kann.

Es sind die folgenden:

- 1) die Landung von Waaren für den sofortigen Eisenbahnversand;
- 2) die Beladung der Schiffe mit durch die Eisenbahn zugeführten Waaren;
- 3) die Landung von Waaren zur Lagerung an den Bassins in solcher Weise, daß sie später so leicht mit der Eisenbahn als wie zu Schiff transportirt werden können;
- 4) die Landung von Waaren um mit Fuhrwerk in die Packhäuser von Bremerhaven gebracht zu werden;
- 5) die Landung von Steinkohlen und deren möglichst leichter und wohlfeiler Transport an Bord der Seedampfschiffe;
- 6) der Local-Eisenbahn-Verkehr nach und aus der Stadt Bremerhaven.

ad 1. Da es unthunlich erschien für den gewöhnlichen Eisenbahn- verkehr, das heißt, unter specieller Expedition und Verwiegung an jeder beliebigen Stelle der Bassins Landungen vorzunehmen, so wurde beliebt, daß die Westseite des alten Bassins und die Ostseite des neuen Bassins zu diesem Zwecke zu bestimmen seien.

Zu diesem Behufe würde an dem alten Bassin die im Bau begriffene Einfassungsmauer auf Perronhöhe zu bringen sein, ein 20 Fuß breiter freier Perron sich am Bassin hinziehen, der zugleich zur Communication mit den Schiffen zu dienen hätte, und dann eine Reihe von Schoppen 240 Fuß lang (exclusive 30 Fuß für Betriebslocale) und 90 Fuß tief folgen, wovon der dem Wasser zugekehrte Theil (etwa die halbe Breite) zum Nachsehen und Ordnen der Waaren, ähnlich wie solches am Weserbahnhofe sich bewährt hat, und der andere Theil zur Eisenbahn-Expedition bestimmt würde. An diesen Schoppen entlang würde dann die Eisenbahn in verschiedenen Strängen laufen. Waaren, welche einer Verküperung und näheren Beschäftigung nicht bedürftig sind, würden auch sofort aus dem Schiffe in Eisenbahnwagen geladen werden können, indem diese auf den Schienensträngen, welche an anderen Stellen an der Kaje entlang laufen, oder auch auf denjenigen Gleisen, welche mittelst Drehscheiben zwischen jenen Schoppen hindurch in den Bassinperron münden, bis nahe an das Ufer gelangen. Bei dergleichen Verladungen würden die ganzen Wagen, deren Thara bekannt ist, zu verwiegen sein.

Wenngleich der Raum zu vier solcher Schoppen hier frei zu lassen ist, und weiterer Ueberlegung vorzubehalten bleibt, ob ein Theil derselben einst mehrstöckig zu errichten sei, so war man doch der Ansicht, daß zunächst nur für das nothwendigste



Erforderniß Sorge zu tragen und der Zukunft zu überlassen sei ob und in wie fern mit weiteren Bauten vorgegangen werden müsse.

An der Ostseite des neuen Bassins würde die Kaymauer ebenfalls auf Perronhöhe zu bringen sein, und hier der Perron eine Breite von 28 Fuß erhalten, weil auf demselben die Gleise für den Kohlentransport nach den Dampfschiffen anzubringen sind. Es wird nämlich angenommen, daß, wie es schon gegenwärtig der Fall ist, das neue Bassin vorzugsweise durch die Seedampfschiffe benutzt werden wird.

An der Ostseite dieses Bassins werden drei Landungsschoppen gleicher Construction wie am alten Bassin projectirt, zwischen welchen ebenfalls Schienenstränge bis an den Perron reichen, damit auch hier solche Waaren, welche keiner Revision zu unterziehen sind, sofort in die Eisenbahnwagen gelangen können. Zu gleichem Behufe werden Schienenstränge um diejenigen Theile des Bassins herumgeführt, wo keine Schoppen projectirt sind.

ad 2. Die mit der Eisenbahn den Schiffen zugeführten Waaren sind, was das alte Bassin betrifft, an dessen Ostseite (Stadtseite) in die Schiffe zu verladen, und zu diesem Behufe daselbst 6 leichte Schoppen projectirt, um die Waaren, welche meistens werthvoller Art sein dürften, temporär unterzubringen. An dem neuen Bassin war eine solche Trennung der Landungs- und Verladungsplätze nicht wohl thunlich, da namentlich das Verholen der oceanischen Dampfer mit Schwierigkeiten, und zwar um so mehr verbunden ist, als sie mit den aus dem Inlande eintreffenden Waaren zugleich ihren Kohlenvorrath einnehmen müssen. Es ist daher die Absicht, daß im neuen Bassin die Güterschoppen sowohl zum Landen als zum Verladen benutzt werden sollen.

ad 3. Für die Lagerung von Waaren auf längere oder kürzere Zeit, ist der Raum zwischen den Schienensträngen am alten Bassin und dem Weserdeiche ausersehen, wohin der Transport auf den zwischen den Güterschoppen hindurch nach dem Perron führenden Gleisen geschehen kann. Im Fall der Wiederverladung zu Wasser würden diese Schienenstränge wieder benutzt werden. Für jetzt wird angenommen, daß dergleichen Lagerungen in bisheriger Weise im Freien mit oder ohne Bedeckung stattfinden werden. Sollte später ein Bedürfniß für Lagerungen unter Dach sich ergeben, so mag alsdann erwogen werden, in welcher Weise demselben am zweckmäßigsten genügt werden kann. Für jetzt kommt es nur darauf an, die Landungseinrichtungen auf solche Art zu treffen, daß Landung und Lagerung mit den geringsten Kosten geschehen können.

ad 4. Es wird häufig der Fall eintreten, daß Waaren, welche für die Packhäuser in Bremerhaven oder für den Localverkehr daselbst bestimmt sind, an der Westseite des alten Bassins und der Ostseite des neuen Bassins, also an den Landungsplätzen für den Eisenbahn-Verkehr gelandet worden sind, weil sie mit für diesen bestimmten Waaren vereint in den Schiffen verladen waren. Um diese mit Fuhrwerk abholen zu können, ist eine gepflasterte Straße längs der Schienengleise und zwischen den Schoppen hindurch an die Perrons beider Bassins projectirt. Diese Straße steht zugleich mit den sub 3 erwähnten Lagerplätzen in Verbindung. Es sei hier noch bemerkt, daß in geeigneten Fällen nichts im Wege steht, daß Schiffe an der Ostseite (Stadtseite) des alten Bassins anlegen, um für die Packhäuser in Bremerhaven bestimmte Waaren daselbst zu landen.

ad 5. Die Landung und Lagerung von Steinkohlen sowie deren Transport an Bord der Seedampfschiffe ist von außerordentlicher Wichtigkeit. Wird dieses so eingerichtet, daß es nirgends rascher und wohlfeiler geschehen kann, so ist solches das sicherste Mittel den Seedampfschiffsverkehr an unsere Hafenanstalt mit allen seinen Consequenzen zu fesseln.

Es ist die Absicht zu beantragen, die Landungs- und Lagerungsanstalten für Steinkohlen an dem zu verlängernden neuen Bassin herzustellen, und diese durch Schienen mit dem Perron am neuen Bassin dergestalt zu verbinden, daß die Kohlen unmittelbar aus den Eisenbahnwaggons in die Schiffe gestürzt werden können. Da indessen die Verlängerung des Bassins für jetzt noch nicht vorgenommen werden kann, wird man sich interimistisch behelfen müssen, so gut es gehen mag.

ad 6. Es bleibt nun noch der Verkehr aus und nach Bremerhaven mit der Eisenbahn zu berücksichtigen. Dieser Verkehr kann auf die Dauer weder in den Landungs- noch



in den Verladungschoppen an den Bassins stattfinden, zumal, wenn derselbe, was sich wohl erwarten läßt, künftig sich in erheblichem Umfange entwickeln sollte. Es wird daher für diesen Verkehr ein besonderer Schoppen projectirt, welchem eine Länge von 250 Fuß (einschließlich ca. 20 Fuß für Expeditionslocale) und eine Breite von 45 Fuß zu geben sein wird. Vorläufig dürfte derselbe nur auf 150 Fuß Länge auszuführen sein, jedoch auch diese Ausführung noch bis zum nächsten Jahre ausgesetzt bleiben können, weil für den Anfang und versuchsweise die am Wasser liegenden Güterschoppen, bis zu welchen die Fahrstraße reicht, für diesen Verkehr benutzt werden mögen.

Hinsichtlich der Landungseinrichtungen hält die Deputation dafür, daß an der Westseite des alten sowie an der Ostseite des neuen Bassins hydraulische Krähne zur Anwendung zu bringen seien, während an der Ostseite des alten Bassins und an der Westseite des neuen Bassins in bisheriger Weise das Landen und Einladen mit der Schiffstafel zu geschehen haben werde. Die Kostenanschläge für die Errichtung der hydraulischen Krähne haben noch nicht beendet werden können, so wie denn überhaupt in diesem Jahre zu deren Anlage nicht geschritten werden kann, wenn schon die Vorarbeiten für dieselbe, namentlich die Fundirung der Krähne, so wie die unter der Erde zu treffenden Vorrichtungen für die Legung der Wasserröhren jetzt vor Herstellung der Schienenlagen und Perrons werden geschehen müssen.

So lange die hydraulischen Krähne jedoch nicht zur Anwendung gekommen sein werden, wird die Landung der Waaren mit der Schiffstafel überall geschehen müssen.

Endlich ist zu erwähnen, daß wenn gleich in jedem Güterschoppen einige Zimmer für die Expedition zu stellen sein werden, doch außerdem ein Gebäude für die Verwaltung zu errichten sein wird. Die Stelle, wo dasselbe aufzuführen, ist auf der Karte näher angegeben, ein Kostenanschlag jedoch noch nicht beendet.

Zur Verdeutlichung des Bildes der projectirten verschiedenen Anlagen übergiebt die Deputation hieneben eine Karte, und bezieht sich ferner auf den beifolgenden Bericht des Baudirectors Schröder.

Aus dem Letzteren ist zu ersehen, daß zur Zeit erst die Anschläge für die Erdarbeiten, Gleise, Drehscheiben, Canäle, Straßen u. s. w. vorliegen, und beehrt sich die Deputation zu den Anschlägen des Baudirectors

|                                               |     |         |
|-----------------------------------------------|-----|---------|
| 1) Erdarbeiten.....                           | asf | 16,560  |
| 2) Canäle für die hydraulische Leitung.....   | "   | 8,445   |
| 3) Krähnhöhlen am Kayperron.....              | "   | 13,000  |
| 4) Erhöhung der Ufermauer am neuen.....       | "   | 5,597   |
| und alten Bassin.....                         | "   | 6,900   |
| 5) Eisenbahnoverbau.....                      | "   | 113,804 |
| 6) Pflasterung.....                           | "   | 27,850  |
| 7) Entwässerungscanäle.....                   | "   | 7,832   |
| 8) Allgemeine Kosten.....                     | "   | 3,700   |
| 9) Insgemein, für unvorhergesehene Fälle..... | "   | 2,312   |
|                                               | asf | 206,000 |

die folgenden Erläuterungen zu ertheilen.

Die Erdarbeiten bestehen in der Aushebung der Baugruben für die Fundirung der Schoppen, Krähne, Canäle, für die hydraulische Leitung, sodann in Aufhöhung des Perrons an beiden Bassins, der Räume der Güterschoppen bis zur Perronhöhe, Schüttung von Rampen u. s. w. und betreffen bei der großen Länge der Bassins sehr umfassende Arbeiten.

No. 2 und 3 betreffen die Vorarbeiten für die Legung der hydraulischen Röhren und für die Fundirung der Krähne. Diese Arbeiten sind zuerst mit vorzunehmen, weil sie vor Errichtung der Perrons beendet sein müssen.

No. 4. Die Einfassungsmauern der Bassins haben nur die Höhe des Malfeldes, und ist denselben die volle Perronhöhe zu geben. Diese beträgt 4 Fuß über der Höhe der Schienenunterkante.

No. 5. Der Eisenbahnoverbau betrifft das Netz der Schienen und Drehscheiben und ist dessen Umfang aus der Karte näher zu ersehen. Die Deputation hat mehrfach erwogen, ob es sich nicht empfehle, einen Theil dieser Anlage noch auszusetzen, sie ist jedoch stets, nach allen Erwägungen, darauf zurückgekommen, daß, wenn



der Betrieb irgend schwunghaft vor sich gehen solle, das Schienennetz nicht mangelhaft construirt sein dürfe.

No. 6. Pflasterung. Diese betrifft nicht nur die Straße längs der Schienengleise und zwischen den Schoppen bis an die Perrons, sondern auch die Umlegung der ganzen Straße am Hafen (Ostseite des alten Bassins) um daselbst die Schienentränge legen zu können.

No. 7. Bei der erheblichen Breite der Fläche zwischen dem alten Bassin und dem Weserdeich muß für angemessenen Abfluß des Himmelwassers gesorgt werden. Da aber die Fläche durch den fast 4 Fuß hohen Perron von dem Bassin abgeschnitten ist, auch man füglich das Wasser nicht über die Eisenbahnanlage fließen lassen darf, sind Abzugsanäle nach dem Bassin anzulegen und zwar durch die im Bau begriffene Einfassungsmauer.

Wie sich aus der Zusammenstellung der Veranschlagungen ergibt, erreichen diese Kosten schon eine außerordentliche Höhe, und wie die Deputation nicht verhehlen kann über ihre Erwartung hinaus. Sie muß aber dennoch diese Verausgabungen für unvermeidlich halten, und beantragt daher die Bewilligung der Kosten mit 206,000 Thlr.

In Betreff der Hochbauten ist bereits ansehnlich vorgearbeitet worden, indessen mußte die specielle Ausarbeitung und Veranschlagung so lange ausgesetzt bleiben, bis ein Beschluß darüber erfolgt sein wird, ob einstöckige oder mehrstöckige Schoppen und in welcher Zahl dieselben errichtet werden sollen.

Wie schon an einer andern Stelle erwähnt worden, ist die Deputation der Ansicht, daß man hinsichtlich der zu errichtenden Schoppen sich auf das Minimum zu beschränken habe. Sie ist in dieser Ansicht noch mehr bestärkt worden, seitdem ihr die Kostenanschläge vorliegen.

Bei dem schwierigen Boden an den Seiten des Bassins würden zweistöckige Schoppen gründlich zu pilotiren sein, und nach einer vorläufigen Schätzung des Baudirectors ein solcher Schoppen auf reichlich 100,000 Thaler eintreten, während ein einstöckiger Schoppen, der keiner Pilotirung bedarf, nicht über 30 bis 35,000 Thaler zu stehen kommen würde. Unter diesen Umständen hält die Deputation dafür, daß man sich auf die Errichtung eines einstöckigen Schoppens an dem neuen und eines gleichen einstöckigen Schoppens am alten Bassin, und zwar beide in möglichster Nähe bei einander, beschränken könne. Die Schoppen sind auf der Karte mit einem + bezeichnet. Sie ist ferner der Ansicht, daß an der Ostseite des alten Bassins zwei leichte Schoppen, deren jeder auf etwa 8 à 10,000 Thaler zu stehen kommen dürfte, einstweilen ausreichen werden.

Der Schoppen für den Bremerhavener Localverkehr würde für dies Jahr nicht in Vorschlag gebracht werden, dagegen das Verwaltungsgebäude errichtet werden müssen.

In der Erwartung, daß diese Beschränkungen in der Ausführung der Anlagen Bestimmung finden werden, hat die Deputation die Baudirection beauftragt, die Kostenanschläge für zwei einstöckige Güterschoppen, zwei leichte Abladungsschoppen, das Verwaltungsgebäude und für die übrigen Hochbauten, als Wärterwohnungen, Signale und Telegraphen, welche sämmtlich, wenn darüber bald ein Beschluß erfolgt, vor Winter noch ausgeführt werden können, unverzüglich auszuarbeiten, um solche höherer Genehmigung vorlegen zu können. Die Deputation hofft hierzu bald im Stande zu sein.

Bremen, 7. Juni 1861.

Die Eisenbahndeputation

(gez.) A. Duckwitz. (gez.) H. H. Schröder.



**Unter-Anlage**  
zur Anlage der Mittheilung des Senats  
vom 14. Juni 1861.

## B e r i c h t

über die zur Erbauung des Güterbahnhofes in Bremerhaven  
erforderlichen Anlagen.

Die zur Anlegung eines Güterbahnhofes in Bremerhaven erforderlichen Bauarbeiten lassen sich in drei Abtheilungen trennen, und zwar

- 1) Erdarbeiten, Gleise, Drehscheiben, Canäle, Pflasterungen u. s. w.
- 2) Hochbauten;
- 3) Maschinen, Krähne &c.

Da es nicht möglich gewesen ist, die Projecte ad 2 und 3 schon jetzt zur Vorlage fertig zu erhalten, so soll in diesem Berichte nur die erste Abtheilung näher erläutert, auf die anderen aber nur soweit Bezug genommen werden, als es zum Verständniß im Allgemeinen erforderlich ist.

Im Allgemeinen würde das Project zum Güterbahnhofe sich folgendermaßen gestalten.

Von dem Güterbahnhofe in Seestemünde zweigt sich ein Schienenstrang ab und gelangt, auf einer Brücke die See über schreitend, mit einer Curve von mehr als 1200 Fuß Radius an das östliche Ufer des neuen Hafens. Hier trennt er sich in vier Stränge, welche mit der Hafenmauer parallel laufen und durch Weichen und Drehscheiben mit einander verbunden sind, von denen die beiden äußersten als Ladegleise für die hier zu erbauenden Güterschoppen, die mittleren als Hauptstränge für den ganzen Verkehr dienen sollen. Diese letzteren setzen sich nach dem alten Hafen zu fort und theilen sich daselbst in zwei Richtungen, von denen die eine in zwei Strängen an der Ostseite des alten Hafens entlang läuft, die andere zwischen den beiden Häfen hindurch, mit der Westseite desselben parallel laufend, bis an das zum Fort William gehörige Terrain sich erstreckt.

Außerdem zweigen sich noch zwei Schienenstränge von dem Hauptgleise ab, um wieder nach dem neuen Hafen zurück zu gehen. Die an der Westseite des alten Hafens befindlichen Gleise sind für die seewärts ankommenden, die an der andern Seite desselben befindlichen für die seewärts abgehenden Güter bestimmt. Dagegen werden die Gleis- und Schoppenanlagen, welche an der Ostseite des neuen Hafens zu liegen kommen, für den beiderseitigen Verkehr dienen müssen, weil dieselben hauptsächlich für die großen Dampfschiffe bestimmt sind, welche nicht verlegt werden können und daher an derselben Stelle ent- und beladen werden müssen.

Die Verbindung der Gleise unter einander sowohl als mit den Hauptsträngen und Gebäuden ist leichter aus dem Situationsplane zu erkennen, als sie beschrieben werden kann, und ist dabei nur zu bemerken, daß die Radien der Curven an den Hauptgleisen durchweg 800 Fuß lang sind.

In Betreff der Gebäude für den Eisenbahn- und Verladungsdienst wird vorgeschlagen, an dem östlichen Ufer des neuen und am westlichen Ufer des alten Hafens eine Reihe von Schoppen aufzustellen, welche inclus. der Büreaus eine Länge von 270 und eine Tiefe von 90 Fuß erhalten und der Länge nach in zwei Theile zu theilen sind, von denen der eine dem Hafen zunächst liegende Theil als Vorschoppen zum Sortiren, Vertheilen und Verladen der aus den Schiffen an das Land gesetzten Güter dienen würde. Diese Abtheilung ist dem öffentlichen Verkehr frei gegeben und der Eisenbahnerpeditionsmanipulation noch nicht unterworfen. Zu letzterer werden die Güter in die zweite der Bahn zugekehrten Abtheilung gebracht, von wo sie direct



in die Eisenbahnwagen verladen werden können. Da es aber häufig vorkommen wird, daß es vortheilhafter ist, die Güter direct aus den Schiffen in die Eisenbahnwagen zu verladen, da eben sowohl in den Schiffen auch Güter befindlich sein werden, die gar nicht für den Eisenbahntransport bestimmt sind und durch Landfuhrwerk verfahren werden müssen, so sind zwischen den einzelnen Schoppengebäuden offene Plätze von je 75 Fuß frei gelassen, in welche für die Eisenbahnverladung ein doppelter Schienenstrang vermittelst einer Drehscheibe eingeleitet ist. Außerdem ist der ganze Zwischenraum abgepflastert und kann mit Frachtwagen befahren werden. Da angenommen ist, daß die ganze Verladung aus den Schiffen mit hydraulischen Kränen geschehen soll und bei derartigen Maschinen dem Zeitaufwande nach kein, und dem Kostenaufwande nach nur ein geringer Unterschied statt hat, ob die Güter in das erste oder zweite Stockwerk gehoben werden, so dürfte es sich empfehlen entweder alle Schoppen oder wenigstens einen Theil derselben zweistöckig zu bauen. Dadurch wird der Laderaum genau verdoppelt, und es kann auch die Eisenbahnabfertigung eben sowohl im zweiten Stockwerke geschehen, als im ersten.

An der Westseite des Hafens ist noch ein großer Platz zum Lagern solcher Güter vorhanden, welche im Freien liegen können, als z. B. Hölzer, Harze. Auf diesen Platz können diese Güter vermittelst der mit den Drehscheiben in Verbindung stehenden Quergleise geschafft und auch wiederum auf die Eisenbahnwagen geladen werden. Auf diesem Lagerplatze können, wenn es später zweckmäßig erscheinen sollte, parallel mit den von den Drehscheiben ausgehenden Quergleisen mehrstöckige Lagerhäuser errichtet werden.

Die im Situationsplane violett angelegten Gleise sollen jetzt noch nicht zur Ausführung vorgeschlagen werden.

Für die eisenbahnseitig ankommenden Güter wird vorgeschlagen, an der Ostseite des alten Hafens leichte, einstöckige Schoppen zu erbauen, welche mit zahlreichen Thüren zu versehen sind, und deren Fußboden mit dem Straßenpflaster auf gleicher Höhe liegen soll, damit das Landfuhrwerk ungehindert dazwischen und hindurch fahren kann. Die Verladung würde ganz in der bisher üblichen Weise geschehen.

Die an dem neuen Hafen befindlichen drei großen Kräne würden an ihrer jetzigen Stelle einer zweckmäßigen Schoppen- und Gleisanlage sehr hinderlich sein; es wird daher vorgeschlagen, den größten Krahn nach der im Grundriß bezeichneten Stelle zu versetzen, da ein solcher Krahn nur in sehr vereinzelt Fällen benutzt, aber doch nicht ganz entbehrt werden kann. An der bezeichneten Stelle kann derselbe sowohl auf Eisenbahn- als auf gewöhnliche Frachtwagen verladen. Bei den beiden andern Kränen ist noch zu untersuchen, ob es vortheilhafter ist, sie zu hydraulischen Kränen umzubauen oder sie anderweitig zu verwerthen.

Zur Verladung von Kohlen in die Dampfschiffe ist noch ein besonderes doppeltes Kohlengleise projectirt, welches auf der Raje zwischen dem Güterschoppen am neuen Hafen und dem Wasser liegt und von welchem die Kohlen in besonders dazu construirten Kohlenwagen direct in die Schiffe gestürzt werden können. Die weiteren Vorrichtungen zum Kohlenbeladen können nicht eher festgestellt werden, als bis der Lagerplatz dafür bestimmt ist.

Außer den oben beschriebenen Anlagen ist noch ein Güterschoppen für den Bremerhavener Localverkehr und ein Gebäude für die allgemeine Verwaltung des Bahnhofes mit einer Wohnung des Bahnhofsverwalters aufzuführen. Die Lage dieser Gebäude, nahezu im Mittelpunkt der ganzen Anlage, ist aus dem Grundrisse zu ersehen.

Wie schon erwähnt, ist angenommen daß die Schiffe vermittelst hydraulischer Kräne entladen werden. Die Maschinen dazu sollen in einem Hause aufgestellt werden, welches sich an der Südseite des neuen Hafens auf dem in dem Grundrisse bezeichneten Platze, also auch ebenfalls in der Mitte der Anlage befindet. Es würden darin zwei Maschinen aufzustellen sein, von denen die eine für den Verkehr am alten, die andere für den Verkehr am neuen Hafen bestimmt ist, welche aber so zu construiren sind, daß sie nach beiden Richtungen hin arbeiten können, wenn entweder nur ein schwacher Verkehr zu bewältigen oder wenn an der einen Maschine eine Reparatur vorzunehmen ist.



Außer diesen Hauptanlagen sind noch die erforderlichen Weichensteherhäuser, Privets, Canäle, Wasserabzüge herzustellen.

Für jetzt ist es nur möglich die genauen Zeichnungen und Anschläge für den Schienenplan, die nothwendigen Erdarbeiten zur Fundirung der Gebäude, Aufhöhung des Perrons, Bettung des Pflasters u. dgl. mehr, die Anlegung der Entwässerungs-canäle, die Fundirung der Krahngruben und den Canal für die hydraulische Rohrleitung vorzulegen; die andern Arbeiten werden in nächster Zeit folgen. Es dürfte aber durchaus nothwendig sein über erstere eine Bestimmung zu erhalten, wenn die Bahn bis zum Herbst dem Betriebe übergeben werden soll.

Die Kosten dieser Anlagen betragen nach speciellen Kostenanschlägen:

|                                                |     |         |
|------------------------------------------------|-----|---------|
| 1) Erdarbeiten .....                           | asf | 16,560  |
| 2) Canäle für die hydraulische Leitung .....   | "   | 8,445   |
| 3) Krabnhöhlen am Kapperron .....              | "   | 13,000  |
| 4) Erhöhung der Ufermauern                     |     |         |
| a. des neuen Hafens .....                      | "   | 5,597   |
| b. des alten Hafens .....                      | "   | 6,900   |
| 5) Eisenbahnoverbau .....                      | "   | 113,804 |
| 6) Pflasterung .....                           | "   | 27,850  |
| 7) Entwässerungsanäle zc. ....                 | "   | 7,832   |
| 8) Allgemeine Kosten .....                     | "   | 3,700   |
| 9) Insgemein, für unvorhergesehene Fälle ..... | "   | 2,312   |
|                                                | asf | 206,000 |

Schließlich wird noch zu erwähnen sein, daß es nicht möglich ist, die Hauptgüterschoppen noch in diesem Jahre zum Betriebe fertig zu bauen und daß es sich daher empfiehlt, für den Fall, daß überall zweistöckige Schoppenanlagen beschlossen werden sollten, an jedem der Häfen einen provisorischen Schoppen zu erbauen; sollte es aber vorgezogen werden, auch einstöckige Schoppen aufzustellen, daß diese dann gleich ausgeführt werden, was, da keine Pilotirungen dazu erforderlich sind, noch in diesem Jahre möglich zu machen sein dürfte.

Die Herstellung der hydraulischen Krähne kann unbedingt in diesem Jahre nicht erfolgen; es müssen jedoch die zur Aufstellung derselben erforderlichen Vorarbeiten, so weit sie mit der Ausführung der Gebäude, Pflasterungen, Gleisanlagen zc. in Berührung kommen, als z. B. die Fundirung der Krahngruben, die Legung der Druckrohre, Ableitungsrohre sogleich mit in Angriff genommen werden.

Bremen, den 28. Mai 1861.

(gez.) **A. Schröder.**