



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen



Kooperationsprojekt - Digitalisierung Drucksachen der Bremischen Bürgerschaft

Verhandlungen der Bremischen Bürgerschaft 1866

12.1866 - Commissions-Bericht

Staats-und Universitätsbibliothek Bremen - Digitale Sammlungen

Commissions-Bericht

über

Vegefaccker Verkehrsanstalten.

Der berichtenden Commission ist der Auftrag geworden, die Beschwerden zu prüfen, welche ihrer Zeit über die Verkehrsanstalten der Stadt Vegefacck in einer Eingabe von 90 Bewohnern dieses Ortes der Bürgerschaft vorgetragen sind. Die damaligen Beschwerdepunkte betrafen die Vertiefung des Vegefaccker Hafens und die Verbindung des Bassins mit dem Grohn-Vegefaccker Bahnhofe, sowie die Herstellung einer leichteren Communication zwischen der Stadt und dem Hafen und die Verbesserung der Postanstalten. Die Commission hat nun diese verschiedenen Punkte in reichlichster Erwägung gezogen und erlaubt sich, in dem Nachstehenden das Ergebnis ihrer Verhandlungen vorzulegen. Dabei bemerkt sie, daß dieselben sich deßhalb sehr in die Länge gezogen haben, weil die Commission, indem sie sich nicht damit begnügen durfte, allein nach dem Wünschenswerthen zu fragen, vielmehr nothwendiger Weise stets das Erreichbare in's Auge fassen mußte, bei den wichtigsten Fragen auf technische Rathschläge angewiesen war, die ihr nicht zu jeder Zeit zu Gebote standen.

Einige der erwähnten Beschwerdepunkte haben der Commission freilich nur geringe Mühe gemacht, da sie bereits Berücksichtigung gefunden. Was zunächst das auf die Vertiefung des Bassins gerichtete Gesuch anbelangt, so ist dieses bekanntlich in der Zwischenzeit schon erledigt, indem die Bürgerschaft die von der Häfendeputation beantragten 2200 fl für diesen Zweck bewilligt hat und die Arbeit bereits zu Aller Befriedigung vollendet ist.

Die Commission hofft, daß dieser Anfang den Vegefaccker Petenten beweist, wie ihre Klage wegen angeblicher Zurücksetzung ihrer Stadt mindestens zur Zeit durchaus unbegründet ist.

Für unbegründet hält die Commission auch eine andere specielle Beschwerde, die in der Eingabe besondere Hervorhebung gefunden hat.

Freilich ist nicht zu verkennen, daß die jetzige Verbindung zwischen Stadt und Hafen Manches zu wünschen übrig läßt und die Herstellung einer leichteren Communication in's Auge zu fassen ist. Allein in dieser Beziehung Abhülfe zu schaffen, erscheint offenbar als eine Aufgabe der Stadt Vegefacck und es ist kein Grund ersichtlich, weshalb der Staat sich einmischen sollte; die Stadt Vegefacck hat auch bereits durch Regulirung der Schmiedestraße einen Anfang gemacht, in dieser

Hinsicht Verbesserungen einzuführen und wird sicherlich, wenn die Hafenanlagen mehr prosperiren, noch weitere Vorkehrungen treffen können.

Abgesehen von den Hafenanlagen nennt die erwähnte Eingabe die Postanstalten als verbesserungsbedürftig und weist dabei offenbar auf den früher wohl ausgesprochenen Plan der Errichtung eines eigenen Postlokales hin. Die Commission muß zur Zeit abrathen, auf diese Idee zurückzukommen, da sie die jetzigen Posteinrichtungen einestheils für zur Zeit ausreichend, anderentheils für erforderlichen Falls durchaus verbesserungsfähig erachtet. Nach der seit Eingang der Vorstellung vorgenommenen Veränderung genügen die Räume für den Postbetrieb selbst, und es erscheint nur als wünschenswerth, daß eine Passagierstube im Hafenhause eingerichtet werde; eine solche Einrichtung hält die Commission nun so weniger für schwierig, als das Hafenhause hierzu geeignete Räume bietet, deren Verwendung für diesen Zweck keine Schwierigkeiten entgegen zu stehen scheinen.

Der wichtigste Punkt, den die Eingabe der Vegefaccker enthält, ist unstreitig die Verbindung des Hafens mit dem Bahnhofe. Die Commission hat demnach geglaubt, mit dieser Frage sich ganz besonders beschäftigen zu sollen und beschränkt auch auf diese ihre Anträge. Zur richtigen Würdigung der einschlagenden Verhältnisse hat sie unter Zustimmung des Senates mit dem Wasserbandirector verhandelt und ist es ihr gelungen, im Allgemeinen ein Project festzustellen, welches um mehr als die Hälfte billiger ist, als das bisher von der Eisenbahndeputation zu Grunde gelegte.

Die Commission erinnert zunächst daran, daß in dem Beschlusse von Senat und Bürgerschaft, der am 11. und 23. März 1859 über die Bremen-Geestebahn und über die von Burg nach Vegefacck führende Zweigbahn gefaßt ist, bereits auch die Anlage einer „Zweigbahn vom Bahnhofe an den Vegefaccker Hafen zum Zwecke des Waarenverkehrs“ enthalten ist. Die Herstellung einer solchen Schienenverbindung ist mithin als definitiv beschlossene Sache zu betrachten; wie denn auch bereits nicht unerhebliche Vorbereitungen für dieselbe getroffen sind. Die Eisenbahndeputation, welche auf Grund jenes Beschlusses den Auftrag erhielt, die am Vegefaccker Hafen erforderlichen Vorkehrungen in Erwägung zu ziehen, trug in ihrem Berichte vom 27. September 1861 (Verhandlungen 1861. S. 295) auf die Bewilligung von 1600 fl

behufs Vornahme der ersten Einrichtungen an und erwähnte dabei, es handle sich „um die Errichtung von Anstalten, den Güterverkehr mit den im Vegefacker Hafen liegenden Schiffen, sowie mit dem Orte selbst in der Weise zu vermitteln, daß derselbe wenigstens bis auf Weiteres auf Ladesein geschehen könne; es sei indessen die Bahnhofsanlage am Vegefacker Hafen, sowie die nothwendige Einfassung des Bassins mit einer Ufermauer sogleich noch einige Zeit und bis dahin, daß sich ein größerer Verkehr entwickelt haben werde, auszusetzen“.

Bei den Verhältnissen, die bis vor Kurzem hinsichtlich des Vegefacker Hafens obwalteten, war nun die Entwicklung eines größeren Verkehrs, auf die hier von der Eisenbahn-Deputation hingewiesen ist, beinahe ganz unmöglich, da einerseits erst die Weser correction bis unterhalb Vegefacks vorzudringen mußte, damit nach dem Hafen Schiffe gelangen konnten, von denen die Hebung des dortigen Verkehrs allein zu erwarten ist, und da andererseits erst die Vertiefung des Bassins stattzufinden hatte, damit sich den Schiffen auch ein Anlaß bot, bis nach Vegefack hinaufzukommen. Die Correction der Unterweser ist nun erst seit zwei Jahren in Angriff genommen und die Vertiefung des Bassins hat erst in diesem Jahre stattfinden können. Allein, selbst wenn diese Arbeiten schon früher geschehen wären, so würde doch, so lange zwischen dem Hafen und der Bahn keine Verbindung existirt hätte, eine wesentliche Hebung des Vegefacker Verkehrs höchst unwahrscheinlich gewesen sein, da sich für die Weserschiffahrt und den Uferhandel andere Wege bieten, die bis jetzt bequemer einzuschlagen sind, als der über Vegefack, und da der Verkehr sicherlich nicht neue Richtungen eingeschlagen hätte, um auf ihnen genügende Vorkehrungen erforderlich zu machen. Die Commission konnte daher in dem Umstande, daß seit 1861 im Allgemeinen kein erheblicher Zuwachs des Verkehrs in Vegefack stattgefunden hat, keinen Grund erkennen, um die Aufhebung des beschlossenen Planes, die 1861 noch „auf einige Zeit“ empfohlen war, fortbauern zu lassen; sie findet jetzt, nachdem die erwähnten früheren Bedenken beseitigt sind, kein anderweitiges Hinderniß mehr, das der Ausführung jenes Beschlusses entgegenstände, sofern dieselbe an sich als zweckmäßig erscheinen würde.

Die Commission hat daher erwogen, ob voraussichtlich nach Herstellung der erwähnten Verbindung ein erheblicher Beachtung verdienender Verkehr sich bilden und ob dieser den voraussichtlichen Kosten jener Herstellung entsprechend sein werde.

Um zunächst diese letzteren annähernd zu bestimmen, hat die Commission durch Besichtigungen an Ort und Stelle und durch mehrfache Rücksprache mit dem Wasserbaudirector ein richtiges Urtheil sich zu bilden gesucht. Als die Eisenbahn-Deputation im Jahre 1861 zuerst über die vorliegende Frage berichtete, ging sie, wie vorstehend angeführt ist, von der Ansicht aus, daß die Herstellung der Schienenverbindung sehr bedeutende und kostspielige Vorarbeiten nöthig machen werde, insbesondere, daß eine Raimauer an der Nordost- und Südostseite des Hafens aufgeführt werden müsse. Außerdem hielt sie dafür, daß auch noch ausgedehnte Bahnhofseinrichtungen erforderlich sein würden, indem auf ein Postlokal, auf Bahnhofsverwalterwohnung, auf Eisenbahnexpeditionsbureau und ähnliche Anlagen Rücksicht zu nehmen sei.

Die Commission ist nun der Ansicht, daß weder jene großartigen Vorbereitungen, noch auch die jetzt erwähnten Einrichtungen unumgänglich nöthig sind. Was zunächst diese letzteren anbetrifft, so wird nicht bloß von der Errichtung jener Localitäten, an die man früher gedacht hat, abzusehen sein, sondern auch von der bedeutenden Ausdehnung der ganzen Anlage, die angenommen worden. Die Commission hält sich davon überzeugt, daß dem Bedürfnisse des Verkehrs, das in nächster Zeit obwalten wird, genügende Rechnung getragen wird, wenn man an der Südostseite des Bassins auf dem jetzigen Wege vom Bahnhofe nach Grohn, zwischen dem Bahnhofsweg und dem sog. Theerhause einen ohngefähr 65 Fuß langen und 25 Fuß breiten Güterschoppen in Fachwerk errichtet, welcher etwa an der einen Seite durch die Schienen, an der anderen durch einen Fahrweg zugänglich wäre und außer dem Lagerraum noch einheizbares Expeditionsbureau und ein ebenfalls bewohnbares Arbeiterzimmer erhielte. Ein solcher Bau, der auf etwa 3500 Rthlr sich belaufen würde, könnte später, wenn wirklich ein ausgedehnterer Verkehr größere Anstalten erfordern sollte, passende Erweiterungen finden. Die Umgebung dieses Schoppens wäre dann zum Güterbahnhof herzurichten, für den eine Länge von etwa 400 Fuß ausreichen möchte. Freilich wird nach früheren Verträgen mit Hannover eine Erhöhung des Terrains das gegen das Niveau des Bahnhofes Grohn-Vegefack nicht unerheblich abfällt, wohl kaum zu umgehen sein und eine solche Aufschüttung an der tiefsten Stelle sogar auf 5 Fuß sich belaufen müssen. Allein selbst bei solcher Erhöhung dürfte sich die Raumbildung nebst Uferschalungen und Pflasterungen, Drainirungen und Befriedigungen in geeigneter Weise für höchstens 3000 Rthlr im Ganzen beschaffen lassen. Die Raimauer, deren Ausführung besonders die Kosten vergrößert, könnte dann durch ein sicheres Pfahlwerk völlig überflüssig gemacht werden, durch ein starkes Gerüst, welches an der Hafenseite theils vor dem Bollwerk im Bassin, theils hinter demselben in der Erde fußt und ein Geleise zum Hin- und Herbewegen von Zügen, sowie eines transportablen Krahnes trägt; das gesammte Holzwerk für diesen Vorbau, der so stark sein müßte, daß er einen schwer beladenen Güterzug nebst Locomotiven zu tragen vermag; die Arbeit an demselben, Transport und Cyanisirung des Materials, sowie die Herstellung der eisernen Verbindungen wäre auf etwa 5500 Rthlr zu veranschlagen, wozu dann noch das gesammte Schienengeleise nebst drei Weichen (einer auf dem Bahnhofe Grohn-Vegefack und zwei auf dem Güterbahnhofe) mit im Ganzen 6300 Rthlr hinzukommen würde.

Einen sehr bedeutenden Posten bildet unter den vorzunehmenden Arbeiten die Eisenbahnbrücke über die Aue, welche bereits in dem Specialanschlage des Wasserbaudirectors, der dem Berichte der Deputation vom 27. Sept. 1861 zu Grunde gelegen hat, in den Haupttheilen genau berechnet ist. Damals wurden für die Ausführung des Brückenmauerwerks 16,100 Rthlr angelegt; indessen sind von dieser Summe schon 11,000 Rthlr bewilligt und in den Jahren 1861 und 1862 verausgabt; da bereits der Unterbau der Brücke ganz und die Ufermauer theilweise vollendet ist, werden kaum noch die restirenden 5100 Rthlr voll zur Verwendung kommen. Für den eisernen Oberbau, der in jenem Anschlage speciell auf 6700 Rthlr be-

rechnet wurde, ist indessen noch gar nichts geschehen und wird deshalb jene Summe in Rechnung zu ziehen sein. Vor und hinter dieser Brücke sind voraussichtlich auch noch Erarbeiten für den Bahndamm zu beschaffen, die auf etwa 500 \mathfrak{R} sich belaufen möchten. Zieht man zu den im Obigen aufgeführten Beträgen noch eine Summe von 2000 \mathfrak{R} für verschiedene Nebeneinrichtungen, wie z. B. für den Bau eines Wachthauses bei der Ueberführung des Hauptweges nach dem Bahnhofe und nach Grohn, sowie für die Beschaffung des erforderlichen Betriebsmaterials während des Baues, so werden die gesammten Banarbeiten nach Ansicht der Commission mit einer Summe von etwa 32,600 \mathfrak{R} sich füglich bestreiten lassen.

Nach sorgfältiger Erwägung aller einschlagenden Umstände glaubt also die Commission, daß für diese Summe der beschlossene Plan, den Vegefacker Hafen mit dem Vegefacker Bahnhof durch Schienen zu verbinden, in einer Weise ausgeführt werden kann, die den obwaltenden Bedürfnissen zur Zeit genügend Rechnung trägt und durchaus vergrößerungsfähig, auch bei später vermehrtem Verkehr eine Ausdehnung gestatten würde.

Nach solchem Ergebniß der Vorberathungen mußte sich die Commission nur noch fragen, ob jener Kostenaufwand, der den früheren Anschlägen gegenüber, wie gesagt, als ein sehr geringer bezeichnet werden kann, zu Gunsten des Vegefacker Verkehrs sich empfehle, d. h. ob dieser voraussichtlich nach der Verausgabung von 32,600 \mathfrak{R} sich entsprechend heben werde.

Wenn es nun auch den Anschein hat, als werde die Concurrrenz mit anderen Weserhäfen für Vegefack stets an besondere Schwierigkeiten geknüpft sein, so ist doch nicht zu verkennen, daß unsere zweite Hafenstadt bei ausreichenden Eisenbahneinrichtungen für manche Artikel, die mit Schiffen von 80—90 Last einkommen, einen geeigneten Lössplatz abgeben wird und auch mancher Exporthandel dorthin sich ziehen kann; wie denn trotz der jetzigen drückenden Verhältnisse die Geschäfte mit Holz, Steinkohlen und einigen anderen Mate-

rialien dort bereits nicht ganz unerheblich sich entwickelt haben. Dazu kommt, daß der Hafen nicht bloß als Winterlager, sondern auch als Nothhafen im Winter seine Bedeutung behalten und diese bei besserer Einrichtung sich noch erhöhen wird. Schon die Rücksicht auf den letzteren Umstand scheint der Commission den Aufwand der oben detaillirten Kosten zu rechtfertigen. Ganz abgesehen von den Anforderungen des Weserhandels, kommen aber auch die Verhältnisse Vegefacks selbst in Betracht, welches bei seiner isolirten Lage, bei der engen Beschränkung seiner Grenzen und der eigenthümlichen Zusammensetzung seiner Bevölkerung, eine Fortdauer der Verkehrsbeschwerden sicherlich kaum ertragen würde.

Dem Vorstehenden gemäß empfiehlt die Commission der Bürgerschaft nachstehende Mittheilung an den Senat:

Vegefacker Verkehrsanstalten.

In Anlaß einer die Vegefacker Verkehrseinrichtungen betreffenden Eingabe von 90 Bewohnern der Stadt Vegefack, in welcher Verbesserungen des Postlocals, des Bassins und der Communication der Stadt mit denselben, sowie insbesondere eine Verbindung zwischen dem Vegefacker Hafen und dem Bahnhof Grohn-Vegefack nachgesucht sind, hat die Bürgerschaft durch eine Commission aus ihrer Mitte die einschlagenden Fragen prüfen lassen und den anbei erfolgenden Bericht erhalten. Diesem gemäß hält sie eine fernere Aussetzung der Ausführung der beschlossenen, für den Waarenverkehr bestimmten Schienenverbindung zwischen dem Vegefacker Hafen und dem Bahnhof Grohn-Vegefack nicht für zweckmäßig; sie ersucht vielmehr den Senat, die Eisenbahndeputation zu beauftragen, in Gemeinschaft mit der Deputation für die Häfen und Hafenanstalten baldmöglichst die zur Herstellung der erwähnten Verbindung erforderlichen Vorlagen zu machen.

Bremen, im December 1866.

Die Commission.

Faint, illegible text at the top of the page, possibly bleed-through from the reverse side.

Main body of faint, illegible text in the center of the page.

Faint, illegible text at the bottom of the page.

Faint, illegible text in the upper right section of the page.

Main body of faint, illegible text in the right section of the page.

Faint, illegible text at the bottom right of the page.

vorige
pfohle
herige
früher
Bürg
gemäß
unter
Anla
jetzt
gegeben
thun,
so sei

verein
Disp
bisher
nächst
macht
freilie
word
Wirk
früher
steuer
gebni
jenes
wurd
fragt
nicht
liche
gelösf