



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

**DFG**

## **Kooperationsprojekt - Digitalisierung Drucksachen der Bremischen Bürgerschaft**

**Verhandlungen zwischen dem Senat und der  
Bürgerschaft / Senat der Freien Hansestadt Bremen ;  
Bürgerschaft Bremen  
1914 | Januar - Juni**

21.03.1914 - Mitteilung des Senats

---

Staats-und Universitätsbibliothek Bremen - Digitale Sammlungen

# Mitteilung des Senats

vom 21. März 1914.

## Inhaltsverzeichnis.

1. Verkauf von staatlichem Gelände in Bremerhaven .....	S. 347.
2. Neupflasterung der Graf Moltkestraße zwischen Bismarckstraße und Ahlandstraße .....	" 347.
3. Tisch- und Badeanstalten an der Holzpforte und Tiefen .....	" 348.
4. Änderung der Form der Landzunge zwischen den Häfen II und III und Festlegung der Lage der Getreideverkehrsanlage .....	" 348.

### 1. Verkauf von staatlichem Gelände in Bremerhaven.

Der Senat stimmt dem Antrage der Deputation für Häfen und Eisenbahnen vom 11. März d. J. (Verhdlgn. S. 321) zu und ersucht die Bürgerschaft, ihm beizutreten.

### 2. Neupflasterung der Graf Moltkestraße zwischen Bismarckstraße und Ahlandstraße.

Über diesen Gegenstand hat die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, einen Bericht erstattet, den der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerschaft zur Beschlußfassung hierneben übersendet.

#### Bericht.

Anlage.

Unter Bezugnahme auf den Kommissionsbericht Nr. 5 vom 24. April 1912 und die Beschlüsse von Senat und Bürgerschaft vom 1. und 4. Mai 1912 (Verhdlgn. S. 517 und 651) beehrt sich die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, zu berichten, daß die Verhandlungen mit den Anliegern der Graf Moltkestraße nunmehr zum Abschluß gelangt sind, wobei die seitens der Kommission angeregten, über das gesetzliche Maß hinausgehenden Vergütungen zu grunde gelegt wurden.

Für die Entschädigungsansprüche der Anlieger der Graf Moltkestraße stand der Baudeputation, Abteilung Straßenbau, auf Grund des mit der Königlichen Eisenbahndirektion abgeschlossenen Vertrages vom 30. November 1911 ein Betrag von 11. Dezember 1911

8700 M zur Verfügung. Dieser Betrag ist um die Mehraufwendungen im Sinne des Kommissionsbeschlusses überschritten worden, so daß der Fonds: „Neupflasterung der Straße“ für die Auszahlung der Entschädigungsansprüche unter Zustimmung des Senats vorbehaltlich der späteren Genehmigung durch Senat und Bürgerschaft in Anspruch genommen worden ist, soweit dieser Fonds hierzu ausreichte. Es ist trotzdem ein Fehlbetrag entstanden von 1477,34 M. Dieser Fehlbetrag könnte auf den ebenfalls für Straßenbauten infolge Umbau der Eisenbahnanlagen bewilligten Fonds „Unterführung an der Gustav-Deetjen-Allee“ übernommen werden, da hier größere Ersparnisse eingetreten sind.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, beantragt, ihrem Vorgehen hinsichtlich der Entschädigung einzelner Anlieger im Sinne der oben angezogenen Kommissionsverhandlungen nachträglich zuzustimmen und zu beschließen, daß der Fehlbetrag von 1477,34 M durch Übertragbarkeit der beiden Fonds: „Graf Moltkestraße“ und „Senkung der Gustav Deetjen-Allee“ gedeckt wird.

Die Baudeputation, Abteilung Straßenbau.

(gez.) **Rassow.** (gez.) **W. Voettcher.**

### 3. Lösch- und Ladeanstalten an der Holzpforte und Tiefer.

Die Baudeputation, Abteilung Hochbau, hat über den in der Überschrift bezeichneten Gegenstand einen Bericht erstattet, den der Senat der Bürgererschaft zur Beschlußfassung mit dem Bemerkten hierneben zugehen läßt, daß er sich seine Erklärung vorbehält.

Anlage.

#### Bericht.

Die Bürgererschaft beschloß in ihrer Sitzung vom 17. Mai 1913 (Berhdln. S. 64) den Senat zu ersuchen, er wolle die zuständige Behörde beauftragen, für die Lösch- und Ladeeinrichtungen an der Holzpforte und Tiefer eine Überdachung an den Ladestellen der Fuhrwerke vorzusehen. Dementsprechend wurden im Kostenanschlage 1440 M vorgesehen; dabei war an bogenförmige Schuzdächer, die etwa 1 bis 1,50 m vorspringen sollten, gedacht. Um sicher zu gehen, daß die Schuzdächer den Wünschen der Interessenten entsprechend ausgeführt würden, hat sich das Hochbauamt II an den Vorsitzenden des Vereins bremischer Fuhrwerksunternehmer gewandt. Dieser erklärt, daß die Schuzdächer den Zweck haben sollen, einen ganzen Wagen gegen Regen zu schützen. Die Dächer müßten demnach mindestens 2,30 m vor die Mauerflucht vortreten und etwa 6 m lang sein oder — was dann schon richtiger wäre — es müßte ein fortlaufendes Dach in ganzer Schuppenlänge hergestellt werden.

Um die Wirkung eines derartigen Daches zu veranschaulichen, wurde ein provisorisches Dach an Ort und Stelle hergestellt. Auf Grund dieser Probe ist die Baudeputation zu der Überzeugung gekommen, daß durch die Anbringung derartigen Dächer das Straßenbild in schlimmster Weise verunstaltet würde; sie beantragt daher, den erwähnten Beschluß aufzuheben und zu genehmigen, daß, falls sich nach Fertigstellung aller Arbeiten das Bedürfnis dafür zeigt, an zwei oder drei Toren Markisen zum Schutze gegen Regen angebracht werden.

Bremen, den 20. März 1914.

Die Baudeputation, Abteilung Hochbau.  
(gez.) **Hildebrand.** (gez.) **Ed. Achelis.**

### 4. Änderung der Form der Landzunge zwischen den Häfen II und III und Festlegung der Lage der Getreideverkehrsanlage.

Der Senat teilt der Bürgererschaft einen von der Deputation für Häfen und Eisenbahnen über den obenbezeichneten Gegenstand erstatteten Bericht unter Vorbehalt seiner Erklärung zur Beschlußfassung hierneben mit.

Anlage.

#### Bericht.

Das Hafensbauamt hat der unterzeichneten Deputation den anliegenden Bericht vom 18. Februar 1914 erstattet. Die Deputation hält die darin vorgeschlagenen Änderungen der Lage der Getreideverkehrsanlage und der Landzunge zwischen den Häfen II und III in Übereinstimmung mit dem beigefügten Gutachten der Handelskammer für zweckmäßig und beantragt, indem sie bemerkt, daß neue Geldmittel hierfür nicht bereit gestellt zu werden brauchen, die Änderungen zu genehmigen.

Bremen, den 11. März 1914.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.  
(gez.) **Barthausen.** (gez.) **Arng.**

## Bericht des Hafengebäudeamts.

Unteranlage.

Bei der Bearbeitung des Grundrisses für die Getreideverkehrsanlage am Hafen III, wie sie auf Anlage 1 zum Bericht des Hafengebäudeamts vom 14. September 1912 (Verhdlg. 1913 S. 773 ff.) dargestellt ist, war von der Annahme ausgegangen, daß die Landzunge zwischen den Häfen II und III etwa in der Form ausgebaut würde, wie sie der anliegende Plan, Anlage 1 zum Bericht des Hafengebäudeamts vom 27. Dezember 1911, zeigt. Nach diesem letzteren Bericht (Verhdlg. 1912 S. 231 unten) war das Südufer des Hafens III als geeignet für eine Freiladefläche angenommen für den Fall, daß der Freiladeporz am Hafen I dem Verkehr nicht mehr genügen würde.

Anlage 1.

Anlage 2.

Die Einrichtung einer Freiladestrecke für das Südufer des Hafens III in Aussicht zu nehmen, ist aber jetzt aus mehreren Gründen nicht mehr zu empfehlen. Zunächst hat sich inzwischen bei der genauen Abschätzung der zu erwartenden Verkehrsmenge der gesamten Anlagen am Holz- und Fabrikenhafen und an beiden Ufern des Hafens III und bei der Durcharbeitung der zu erwartenden Betriebsverhältnisse ergeben, daß die Gleisanlagen am Holzhafen und bei Gröpelingen nach völligem Ausbau der dortigen Verkehrsanlagen auch ohne den Massenverkehr der Freiladestrecke schon sehr stark belastet sein werden. Ferner würden bei der späteren Bedienung der Gleise an der Freiladestrecke vom Bahnhof beim Industrie- und Handelshafen aus die großen Wege um den Holzhafen herum sehr störend wirken. Schließlich ist der am Hafen I jetzt vorhandene Freiladeverkehr beinahe ausschließlich Kohlenverkehr, der zurzeit auf einer solchen Grundlage ruht und sich derartig ausgebildet hat, daß für ihn eine Verschiebung nach dem Hafen II kaum noch richtig sein würde.

Die Landzunge zwischen den Häfen II und III wird jetzt zweckmäßig in der Weise ausgebildet, wie es auf dem neuen Lageplan dargestellt ist. Die Spitze wird in der Hauptsache dem Baumwollverkehr des Hafens II vorbehalten und wird an der Westseite der Schuppen rechtwinklig zum Hafen II abgeschnitten, während die nach dem Hafen III zu liegende Seite dem Holzverkehr zugewiesen wird. Die jetzigen, am westlichen Teile des Holzhafens liegenden Holzlagerplätze, die vom Wasser bis zur Straße nur eine Tiefe von 40 m haben, können dann durch Zurücklegung der Straße und Gleise eine Tiefe von 70 m und damit eine erheblich bessere Ausnutzungsmöglichkeit ihrer Wasserfront erhalten. Die neuen Plätze können, wenn erforderlich, mit einer besonderen Straße und einem besonderen Gleise, die hinter den Speichern XI und XIII zu verlegen sind, bedient werden. Diese Anlagen werden später, wenn Bedarf dafür vorliegen wird, zum Gegenstand einer besonderen Vorlage zu machen sein.

Anlage 3.

Durch das Zurückschneiden der Landzunge wird der Schifffahrt ein sehr wesentlicher Dienst erwiesen, indem die größeren Fahrzeuge mehr Bewegungsfreiheit beim Wenden haben. Gleichzeitig bietet es die Möglichkeit, das Ufer der Getreideverkehrsanlage um rund 40 m nach dem Wasser hin vorzurücken. Hiermit werden drei Vorteile erreicht: zunächst können die Zuführungsgleise zu den Piers der Getreideverkehrsanlage günstiger gestaltet und mit Reservesträngen versehen werden, auch sonst wird mehr Platz für Nebengebäude gewonnen, zweitens wird der Aktien-Gesellschaft „Weser“ die Möglichkeit gegeben, ihre Werkstätten, Maschinengebäude und Lagerplätze für die großen neuen Helgen, bei denen sie mit der früheren Größe der ihr verbleibenden Flächen sehr beengt war, in sachgemäßer Weise auszubauen und drittens ergibt sich auch ein angemessener Raum für die künftige Erweiterung der Dockanlagen, auf die im Interesse der Schifffahrt ein besonderes Gewicht zu legen ist.

Ein Verlust an ausnutzbarer Landfläche ist mit der Änderung der Landzunge nicht verbunden, da die auf ihr verloren gehende Fläche nur rund 10 000 qm und am anderen Ufer allein schon die bei der Getreideverkehrsanlage zu gewinnende Fläche rund 12 000 qm beträgt. Es hat allerdings schon eine vergebliche Bodenbewegung stattgefunden, indem dort, wo seinerzeit der Tonnenhof angelegt wurde, bereits die Bassinerweiterung tiefer ins Land ange schnitten ist, als die neue Uferlinie liegen soll, und auf der Spitze der Landzunge 1902 bei der Ausbaggerung des Vorhafens auf dem jetzt zu

beseitigenden Teile der Landzunge Sandboden aufgeschwemmt ist. Die Kosten für beide Arbeiten haben etwa 40 000 M betragen. Auf der anderen Seite kommt aber am Hafen II von der Kajemauer eine Strecke von rund 100 m in Fortfall, die etwa 270 000 M kosten würde und beim ursprünglichen Entwurf hätte gebaut werden müssen, ohne wegen des mangelnden Hinterlandes dem Verkehr voll dienstbar sein zu können. Ferner braucht der jetzt 180 m breite Kopf der Landzunge, der für Böschzwecke nicht gebraucht wird, nicht mit einer Böschbrücke versehen zu werden, sondern kann in einfacher Böschung mit einigen Dalben ausgebildet werden, um als Liegeplatz benutzt zu werden, was etwa 160 000 M weniger kostet, als eine Böschbrücke. Durch die hiernach für später zu erwartenden Minderausgaben werden also die obigen 40 000 M mehr als ausgeglichen.

Die Aktien-Gesellschaft „Weser“ hat den Wunsch geäußert, daß ihr zwei Notausgänge für ihre Arbeiter für den Fall einer Feuersbrunst oder anderer unvorhergesehener Ereignisse nach der Getreideverkehrsanlage hin gewährt würden. Ein Notausgang läßt sich unmittelbar am Wasser einrichten, ob ein zweiter möglich ist, kann jetzt noch nicht entschieden werden. Ein regelmäßiger Ausgang nach der Getreideverkehrsanlage kann selbstredend keinesfalls gestattet werden.

Ich bitte die Abbaggerung der Spitze der Landzunge zwischen den Häfen II und III und das Vorschieben der Getreideverkehrsanlage um etwa 40 m zu genehmigen. Geldmittel sind nicht zu beantragen, weil die für die Baggerung an der Landzunge aufzuwendenden Kosten durch in Fortfall kommende Baggerungen am gegenüberliegenden Ufer annähernd ausgeglichen werden.

Bremen, den 18. Februar 1914.

Das Hafenbauamt.  
(gez.) **Tillmann**,  
Staatsbaurat.

Die beantragten Änderungen an dem ursprünglichen Generalplan der Hafenanlagen sind bedingt durch die außerordentliche Entwicklung der Schifffahrts- und Verkehrsverhältnisse, die in den letzten zwanzig Jahren allgemein eingetreten ist; besonders die Getreideverkehrsanlage bildet für die Ausgestaltung des Hafens III ein neues Moment, von dem wegen des bei derselben auftretenden starken Eisenbahnverkehrs die Rangierverhältnisse im ganzen Hafengebiet berührt werden. Die vorgelegte Lösung trägt den neuen Verhältnissen in allen Beziehungen Rechnung, so daß deren Genehmigung nur empfohlen werden kann.

21. 2. 14.

Die Baudirektion, Abteilung Strom- und Hafenbau.  
(gez.) **Ed. Suling**.

Bremen, den 7. März 1914.

Indem wir den uns mit der gefälligen Zuschrift vom 26. Februar übersandten Bericht des Staatsbaurats Tillmann vom 18. Februar 1914, betreffend Änderung der Form der Landzunge zwischen den Häfen II und III und Festlegung der Lage der Getreideverkehrsanlage, nebst 4 Plänen hierneben zurückreichen, berichten wir ergebenst, daß wir die Vorschläge des Staatsbaurats Tillmann als entschiedene Verbesserungen ansehen und ihre Annahme befürworten.

1) Für die Getreideverkehrsanlage wird die neue Anordnung einen Vorteil bedeuten, indem sie, wie der Bericht des Staatsbaurats Tillmann ausführt, eine günstigere Ausbildung der Zuführungsgleise gestattet und mehr Platz für Nebengebäude gewinnen läßt.

2) Für die Aktien-Gesellschaft „Weser“ ist die durch das Vorrücken der Pier's geschaffene Möglichkeit, ihr zur Erweiterung ihrer Lagerplätze usw. ein größeres Gelände, als bisher vorgesehen, zur Verfügung zu stellen, von größter Bedeutung. Dazu kommt, daß die nach der bisherigen Anordnung sich ergebenden Schwierigkeiten für die Erweiterung der Dockanlagen, wenn auch nicht ganz beseitigt, so doch wesentlich vermindert werden, ein Umstand, auf den nicht nur im Interesse der Aktien-Gesellschaft „Weser“, sondern, wie der Bericht des Staatsbaurats Tillmann mit Recht hervorhebt, auch im Interesse der Schifffahrt ein besonderes Gewicht zu legen ist. Schließlich legt die Aktien-Gesellschaft „Weser“ auf die nunmehr vorgeschlagene Beseitigung der Landzunge zwischen Hafen II und III großen Wert, weil sie mit der Möglichkeit rechnet, künftig Schiffe bis zu 300 Meter Länge zu bauen, und weil für derartig lange Schiffe ohne Entfernung der Landzunge ein ausreichender Wendeplatz nicht vorhanden sein würde. Da aber die Schiffe mit Rücksicht auf die magnetischen Eigenschaften des Eisens während der Ausrüstung wenigstens einmal gedreht werden müssen, so ist ein Wendeplatz von ausreichender Größe unerläßliche Voraussetzung.

3) Hinsichtlich der Vorteile, die sich aus der neuen Anordnung für die Ausgestaltung der Holzlagerplätze an der Südkaje des Holz- und Fabrikenhafens ergeben, schließen wir uns den Ausführungen in dem Bericht des Staatsbaurats Tillmann an.

4) Daß die ursprünglich im Anschluß an die Holzlagerplätze projektierten Freiladeplätze für Kohlen nunmehr an dieser Stelle in Wegfall kommen müssen, ist zwar unerwünscht, kann aber gegenüber den sonstigen sich aus der neuen Anordnung ergebenden Vorteilen nicht ausschlaggebend sein und zwar umsoweniger, als wir auf Grund der Verhandlungen mit den Interessenten den Eindruck gewonnen haben, daß es mindestens zweifelhaft ist, ob der Kohlenverkehr in seiner jetzigen Form überhaupt hierher hätte verlegt werden können. Denn die Einfuhr englischer Kohlen, um die es sich hierbei handelt, wird zurzeit im wesentlichen durch die Dampfer der „Argo“ und der „Currie-Vine“ bewerkstelligt. Es ist fraglich, ob sich diese in regelmäßiger Linienfahrt beschäftigten Dampfer dazu verstanden haben würden, vom Hafen I, wo sie ihre übrige Ladung löschen und einnehmen, lediglich zum Zwecke des Löschens der Kohlen nach dem Hafen III zu verholten.

5) Was die Interessen der Schifffahrt an der Beseitigung der Landzunge anlangt, so ist von den Sachverständigen durchweg anerkannt worden, daß die Beseitigung der Landzunge wünschenswert und bei wachsenden Schiffslängen vielleicht sogar notwendig sein würde.

Die Handelskammer.

(gez.) **A. Vohmann.**

Präses.

