Anlage III.
zur Mittheilung des Senats
vom 30. Sept. 1859.

Bericht der Convoye-Deputation,
die Verbreiterung der Straße hinter der Mauer betreffend.

Der Senat hat, in Folge einer Anzeige der Polizeidirection, daß durch die im vorigen Jahre stattgefundene Wiederherstellung der bedeutend übergewichenen Ufermauer und durch deren Erhöhung die Straße hinter der Mauer so schmal geworden, daß, sobald Wagen vor den Packhäusern zum Auf- oder Abladen von Gütern befindlich, die nach dem Anlegeplatze der Dampfschiffe fahrenden Droschken auf mehreren Strecken nicht passiren könnten und daher entweder eine Verbreiterung der Straße beschafft oder die Wagen vor der Kalkstraße halten bleiben, die Passagiere sich von da zu Fuße an Bord der Dampfschiffe begeben und die Effecten ꝛc. von dort dahin geschafft werden müßten, die Convoyedeputation aufgefordert, zu überlegen, auf welche Weise am zweckmäßigsten Abhülfe geschafft werden könne.

Zur Ausführung dieses Auftrages hat die Deputation zunächst den Baudirector Brockmann veranlaßt, Vorschläge zur Abhülfe zu machen und erlaubt sich sodann, unter Bezugnahme auf dessen hier beigefügten Bericht und Riß, ihre Ansicht über diese nachstehend zu äußern.

Der Bericht des Baudirector Brockmann enthält vier verschiedene Vorschläge, nämlich:

1) Den bereits aus früherer Zeit vorliegenden Plan einer Verlängerung der Schlachte bis zur Huckpforte, wofür die Kosten auf ca. 100,000 Thlr. berechnet worden.
2) Eine theilweise Hinausrückung der Ufermauer, wodurch dieser Theil der Straße hinter der Mauer eine Breite von ca. 18 Fuß erhalten wird, wofür die Kosten 3000 Thlr. betragen.
3) Eine Ueberbrückung eines Theils des Vorlandes, eine Ausgabe von 4150 Thlr. erfordernd und
4) Hinausrücken der Ufermauer von Lahusen Erbe bis zur Huckpforte, wofür die Kosten auf ca. 42,000 Thlr. berechnet worden.

Von diesen vier Vorschlägen verdient unstreitig der erstere den Vorzug, da er nicht allein einem seit längerer Zeit fühlbaren Bedürfnisse abhelfen und einen angemessenen Anlegeplatz für die Dampfschiffe und andere Schiffe schaffen wird, sondern auch die Aussicht giebt, eine bedeutende Strecke der Stadt gegen die Ueberschwemmung durch Hochwasser zu schützen. Die Deputation würde daher die Ausführung dieses Vorschlags vorzugsweise empfehlen, wenn nicht zur Zeit der Staat für anderweitige Anlagen so bedeutend in Anspruch genommen würde und sie daher annehmen müsse, daß für jetzt auf die Ausführung dieses Plans zu verzichten sein werde.

Die unter 3 und 4 aufgeführten Vorschläge erscheinen auch der Deputation aus den von dem Baudirector Brockmann angeführten Gründen nicht angemessen und so bleibt nur die unter 2 vorgeschlagene Verbreiterung eines Theils der Straße hinter der Mauer, durch dessen sofortige Ausführung hoffentlich noch in diesem Herbst die nothwendige Abhülfe beschafft werden kann, sie empfiehlt daher diese zu beschließen und die dafür erforderlichen 3000 Thlr. zu bewilligen.

Bremen, September 1859.

(gez.) **J. F. W. Iken.** (gez.) **Carl Tewes.**

Unteranlage
zur Anlage III. der Mittheilung des Senats
vom 30. Sept. 1859.

Bericht

die Verbreiterung der Straße „hinter der Mauer" betreffend.

Die Straße »hinter der Mauer« hat schon seit längerer Zeit für den dort stattfindenden lebhaften Verkehr nicht mehr genügt, da die geringe Breite welche dieselbe in ihrer ganzen Länge hat für die Fahrt und für das Halten der Droschken welche die Passagiere nach den Dampfschiffen bringen und von denselben abholen zu beschränkt ist, namentlich aber ist dieses in der Strecke der Fall wo zwei Wagen einander nicht passiren können. An dieser Strecke, welche eine Länge von ca. 150 Fuß hat, sind verschiedene Packhäuser vorhanden und wenn vor denselben Lastwagen zum Ab- oder Aufladen von Gütern halten, was sehr häufig der Fall ist, dann tritt eine vollständige Stockung des Verkehrs ein und die Droschken so wie auch andere Wagen können dort nicht passiren, was nicht allein für die Bequemlichkeit des Publikums sondern auch in geschäftlicher Hinsicht oftmals äußerst nachtheilig ist.

Um diesen Uebelstand zu beseitigen und eine völlig genügende Verkehrsstraße herzustellen giebt es nur ein Mittel, nämlich die Verlängerung der Ufermauer von der Schlachte bis zur Huckpforte. Hierdurch würde dann auch ein großer Uebelstand beseitigt, indem die Verbindung mit dem Anlegeplatze der Dampfschiffe von der Schlachte, vom Fangthurm und von der großen Fischerstraße dadurch hergestellt würde, während auch die übrigen Zugänge wie die Huckpforte, die Kalkstraße und die kleine Fischerstraße ferner zu demselben Zwecke wie bisher benutzt werden könnten.

Diese drei letzteren Straßen genügen für den jetzigen Verkehr bekanntlich nicht und es würde also durch die Ausführung eines solchen Projectes auch in dieser Beziehung der Verkehr ungemein viel bequemer als gegenwärtig werden.

Gleichzeitig werden dadurch große Lösch- und Ladeplätze gewonnen, was für den Handel, namentlich für einzelne Artikel nicht unwichtig sein wird.

Außerdem würde aber auch durch den Bau einer Ufermauer, welche in 20 Fuß Höhe über Null Wasserstand aufzuführen wäre, die ganze dahinter liegende Gegend gegen Ueberschwemmung durch Hochwasser vollständig geschützt werden.

Die Ufermauer würde nach der in den anliegenden Plan eingezeichneten rothen Linie ohne irgend welchen Nachtheil für das Flußbett und für die Abführung des Hochwassers ausgeführt werden können.

Die Gesammtkosten, welche der Bau dieser Ufermauer erfordert, würde betragen ca. ..... rß 100,000.

Wenn dieser Bau auch eine sehr große Summe erfordert, so sind doch die Vortheile, welche dadurch in jeder Beziehung erreicht werden, von der größten Wichtigkeit und dürfte derselbe wohl deshalb Berücksichtigung verdienen.

Ein solcher Bau würde wenigstens ein volles Baujahr in Anspruch nehmen, jedoch würde es für den Verkehr weniger störend sein, wenn zwei Baujahre dazu verwendet werden, wodurch die aufzuwendende Summe sich denn auch auf zwei Jahre vertheilen würde.

Wenn indeß der gegenwärtige Zustand der Straße »hinter der Mauer« nur so weit verbessert werden soll, daß allenthalben zwei Wagen einander passiren können, dann würde hierzu entweder:

1) eine theilweise Hinausrückung der Ufermauer; oder
2) die Ueberbrückung eines Theils des Vorlandes

genügen.

Das erste Project würde die Aufführung einer neuen Ufermauer in ca. 240 Fuß Länge erforderlich machen, welche nach der in dem anliegenden bereits erwähnten Situationsplane mit A bezeichneten rothpunctirten Linie zur Ausführung kommen müßte um den vorerwähnten Zweck zu erreichen. Die Straße würde dann in der jetzt schmalsten Strecke ca. 18 Fuß breit werden, was für eine solche Straße noch immerhin wenig genug ist.

Da diese Mauer nicht unterspülen kann, so genügt es, wenn dieselbe auf einer starken Steinschuttlage fundirt und aufgeführt wird, und scheint hier ein Pfahlrost entbehrlich, da das Vorland größtentheils aus Steinschutt besteht.

Die Ufermauer würde von Backsteinen aufzuführen und mit einer Grauwerksdeckplatte abzudecken sein.

Die Treppe, welche vor dem Payekengange in der Mauer jetzt vorhanden ist, würde fortfallen und dafür eine neue Treppe etwas weiter abwärts am Ende der neuen Mauer herzustellen sein.

Die Gesammtkosten, welche für den Bau dieser Mauer erforderlich sind, betragen ..... ℳ 3000.

Um den vorliegenden Zweck nach dem zweiten Projecte zu erreichen, kann eine Ueberbrückung des Vorlandes in der Richtung ausgeführt werden, welche in dem anliegenden Situationsplane schwarz punctirt und mit dem Buchstaben B bezeichnet ist.

Diese Ueberbrückung würde aus einer Reihe einzurammender Pfähle, welche mit Holmen versehen und mit tannenen Balken belegt werden, auf welche ein doppelter eichener Bohlenbelag von eichenen Bohlen genagelt wird, herzustellen sein.

Hierbei tritt nur der Nachtheil ein, daß dieses Bauwerk theilweise leicht vom Eise zerstört werden kann, außerdem ist aber noch zu bemerken, daß dasselbe nicht höher als die Straße sein darf, welche nur mit ca. 16 Fuß Wasserstand gleich liegt und also würde dieser Bau bei heftigen Stürmen einen bedeutenden Angriff der Wellen auszuhalten haben, wodurch die große Bohlenfläche leicht gehoben, ja das ganze Bauwerk zerstört und vom Strome fortgeführt werden kann.

Die Kosten für eine solche Ueberbrückung würden die Summe von ... ℳ 4150 erfordern.

In einer anderen Weise würde eine Verbreiterung der Straße zweckmäßig nicht zu beschaffen sein, namentlich darf aber die Mauer selbst nicht befahren werden, da dieselbe ganz außerordentlich dadurch leiden und sehr bald umstürzen würde. Die Erfahrungen, welche in den letzten Jahren gerade an dieser Stelle gemacht worden sind, als die Mauer niedrig lag und zuweilen befahren wurde, haben dieses bewiesen, denn die Mauer war durch die Erschütterungen, welche die darüber fahrenden Wagen verursacht haben, der Länge nach in zwei Theile gespalten und welches große Unglück bei einem Umsturz der Mauer erfolgen kann, braucht hier wohl nicht näher geschildert zu werden.

Dazu kommt aber auch noch, daß ein Schutz der Wagen gegen das Hinabstürzen von der Mauer durch ein eisernes Geländer nicht beschafft werden kann, wenn die Mauer selbst als Fahrweg mit benutzt werden sollte.

Uebrigens würde an der Stelle, wo die Treppe vorhanden ist, die vorhandene geringe ungenügende Breite von ca. 11 Fuß bestehen bleiben, oder es müßte dann die Treppe zugemauert und vor der jetzigen Ufermauer eine neue Treppe angebracht werden.

Nach dem Vorstehenden würde vorzugsweise der Bau einer neuen Ufermauer von der Schlachte abwärts bis zur Huckpforte zu empfehlen sein, um so mehr als dadurch auch, wie oben angeführt ist, eine gründliche und dauernde Verbesserung herbeigeführt werden würde.

In zweiter Linie empfehle ich die Verbreiterung der Straße mittelst des Neubaues der Ufermauer nach der rothpunktirten, mit A bezeichneten Linie und bemerke dabei noch, daß die dazu zu verwendenden Mauersteine, welche einen Werth von ca. 900 Thaler haben, beim Neubau der Ufermauer von der Schlachte nach der Huckpforte wieder verwendet werden können.

Eine Ueberbrückung des Vorlandes kann ich aus den angeführten Gründen nicht empfehlen.

Eine Verbreiterung der Straße »hinter der Mauer« kann auch durch die Aufführung einer neuen Ufermauer von der vortretenden Ecke der Aschenburg bis zu der Huckpforte nach der blauen im Situationsplane mit C bezeichneten Linie erlangt wer-

den. Der eigentliche Anlegeplatz selbst würde dadurch ganz ungemein gewinnen und ein sehr bedeutender Platz dort hergestellt werden.

Wenn ein solches Project ausgeführt wird, dann würde die Ausführung einer Ufermauer von der Schlachte bis zur Huckpforte und die Herstellung einer in jeder Beziehung genügenden Communication nicht mehr möglich sein und es würden die mangelhaften Zugänge nach dem Anlegeplatze der Dampfschiffe noch ferner bestehen bleiben und es würde nicht möglich sein den daselbst belegenen, der Ueberschwemmung ausgesetzten Theil der Altstadt gegen Hochwasser zu schützen.

Eine Ufermauer in der blauen Linie ausgeführt, muß auf einem Pfahlroste fundirt werden und würden die Kosten derselben mit Hinterfüllung und Pflasterung ℳ 42000 betragen.

Endlich ist noch die Frage in Erwägung zu ziehen, ob es sich empfiehlt die Dampfschiffe am unteren Ende der Schlachte, also unterhalb der Fähre, anlegen zu lassen.

Die Ufermauer von der Fähre bis zum unteren Ende der Schlachte hat eine Länge von 300 Fuß. Dort liegen und löschen die Fahrzeuge, welche mit Butter, Fischen, Kohl und dergleichen hier ankommen und auch viele mit Korn beladene Schiffe werden daselbst entladen. Diese Schiffe würden nun zwar neben und unterhalb der Kalkstraße liegen können, wenn den Dampfschiffen der Platz am unteren Ende der Schlachte angewiesen würde, allein ohne besondere Vorkehrungen würde man nicht zu den Schiffen gelangen können, weil das Ufer sehr flach abläuft und außerdem dürfte es sich auch nicht empfehlen, die mit Fischen ꝛc. hier ankommenden Schiffe von dem bisherigen Verkaufsplatze zu entfernen, da sehr leicht der Fall eintreten könnte, daß an einem anderen Platze ein eben so guter Markt sich nicht bietet, und also die Schiffer künftig noch mehr nach anderen Städten fahren werden, wenn sie ihre Waare besser als hier verkaufen können.

Nach meiner Ansicht ist übrigens der untere Theil der Schlachte für das Anlegen der Dampfschiffe völlig ungenügend, weil die Länge von ca. 300 Fuß das Anlegen von zwei Dampfschiffen nicht gestattet, da dieselben ca. 160 Fuß lang sind und auch nicht bis unmittelbar nach der Fähre auflaufen dürfen, um die in den Fährschiffen vorhandenen Personen nicht zu gefährden. Seither sind nämlich für das Anlegen der Dampfschiffe zwei sogenannte Anlieger vorhanden, welche, wie die Capitaine behaupten, nicht entbehrt werden können, und ist auch für diese der erforderliche Raum am unteren Ende der Schlachte nicht vorhanden, wenn beide Anlieger als solche zu gleicher Zeit dienen sollen. Die Kohlenmagazine für die Dampfschiffe liegen jetzt unmittelbar neben dem Anlegeplatze und da dieselben auch ferner dort werden bleiben müssen, so würde natürlich nichts Anderes übrig bleiben, als die Kohlen mit großen Kosten künftig nach der Schlachte zu fahren.

Das untere Ende der Schlachte ist bekanntlich eine Sackstraße, die Breite derselben ist so gering, daß nur Droschken dort gewendet werden können, alle Lastwagen, welche hineinfahren, müssen rückwärts wieder herausgeschoben werden, es würden also auch alle Wagen welche Güter und Auswandereffecten nach den Dampfschiffen fahren nicht gewendet werden können und es würde eine häufige Verkehrsstockung nicht ausbleiben können. Diese würde auch schon bei der An- und Abfahrt der Droschken erfolgen und bei der geringen Länge nnd Breite dieses Platzes würden viel größere Uebelstände und Unbequemlichkeiten zu Tage treten, als am gegenwärtigen Anlegeplatze.

Ich bin daher der Ansicht, daß das untere Ende der Schlachte als Anlegeplatz für die Dampfschiffe in keiner Weise genügt und daß dieselben auch ferner bei der Kalkstraße werden anlegen müssen.

Nachdem ich im Vorstehenden dem mir ertheilten sehr geehrten Auftrage nachgekommen zu sein glaube, erlaube ich mir noch die Bemerkung hinzu zu fügen, daß die Kosten für die Ufermauer nach der rothen und nach der blauen Linie noch erst speciell veranschlagt werden müssen, wenn das eine oder das andere dieser beiden Projecte zur Ausführung kommen soll.

Bremen, den 8. September 1859.

(gez.) **Joh. Brockmann.**