Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 4. November 1859.

1. Bericht der Deputation für die Häfen und Hafenanstalten, die Errichtung einer Ufermauer an der Geeste betreffend.
2. Bericht der Eisenbahndeputation, die Feststellung einiger Straßenlinien betreffend.
3. Bericht der Eisenbahndeputation, die Zweigbahn von Geestemünde nach Bremerhaven betreffend.
4. Bericht der Deputation für das Bauwesen, betreffend Nachbewilligung für den Erwerb der angekauften Grundstücke auf der Tiefer.

Der Senat läßt die obigen Berichte der Bürgerschaft zu ihrer Erklärung unter Vorbehalt der seinigen zugehen und bemerkt insbesondere zu dem letztgedachten Berichte, daß hinsichtlich der dort beantragten Nachbewilligung von Seiten der darüber vernommenen Finanzdeputation Nichts erinnert worden ist.

Anlage I.
zur Mittheilung des Senats
vom 4. Novbr. 1859.

Bericht

der Deputation für die Häfen- und Hafenanstalten, die Errichtung einer Ufermauer an der Geeste betreffend.

Der Baurath van Ronzelen hat der Deputation berichtet, daß die Uferwerke an der Ostseite des östlichen Höfts des alten Bassins, an der Mündung der Geeste, welche aus einer Packberme von Busch und Feldsteinen bestehen, und jährlich bedeutende Unterhaltungskosten erfordern, sich in sehr desolaten Umständen befinden, so daß im nächsten Jahre eine gänzliche Erneuerung derselben mit einem Kostenaufwande von 1000 ℳ und darüber vorzunehmen sein werde. Derselbe hat dabei zur Sprache gebracht, ob nicht statt des Packwerks eine Ufermauer in der Länge von etwa 200 Fuß zur Deckung jenes Höfts vorzuziehen sei. Aus dieser Anregung hat die Deputation Veranlassung

genommen in nähere Erwägung zu ziehen, ob es nicht an der Zeit sei die Bestimmung des §. 9 der Uebereinkunft mit Hannover vom 21. Januar 1851, welche wie folgt lautet:

»Die freie Hansestadt Bremen kann ein Bollwerk von Holz oder massiv am rechten Geesteufer von dem Ende des östlichen Höfts bis dahin anlegen lassen, wo der an Lange bis jetzt zum Drydock verpachtete Grund und Boden anfängt« und im Nachtrage dieser Uebereinkunft:

»Es darf dieses Bollwerk nur in der Linie der jetzigen Duc d'Alben errichtet werden.«

zur Ausführung zu bringen. Sie beauftragte daher den Baurath van Ronzelen den Plan näher zu bearbeiten und Kostenanschläge vorzulegen.

Dieses ist nun geschehen, und erlaubt sich die Deputation über den Gegenstand nach reiflicher Ueberlegung in dem Folgenden zu berichten.

Am rechten Ufer der Geeste oberhalb der Brücke ist nur ein mäßiger zu Landungsplätzen geeigneter Raum vorhanden, unterhalb derselben sind zunächst die Schiffsbauplätze von Wencke und Lange und von diesen abwärts bis zur Mündung der Geeste befindet sich am bremischen Ufer ein Schlickwatt, welches jetzt im Wesentlichen nur von Flußdampfschiffen benutzt wird, die an demselben höchst mangelhafte Vorkehrungen zum Landen getroffen haben. Abgesehen von dem Landungsplatz der Dampfschiffe, liegt hier daher ein 985 Fuß langes Ufer an einem auch für Seeschiffe fahrbaren Flusse unbenutzt da, während bei dem wachsenden Verkehrsleben in Bremerhaven der Mangel an passenden Landungsplätzen besonders für kleine Schiffe im Weserverkehr stets fühlbarer wird, so daß auf Abhülfe Bedacht zu nehmen als ein dringendes Bedürfniß sich geltend macht. Diesem Mangel würde durch Errichtung einer Ufermauer vom östlichen Höft bis an Lange's Drydock in einer Länge von 985 Fuß gründlich abgeholfen werden. Zugleich würde dadurch für die Weserdampfschiffe ein Anlegeplatz geschaffen, welcher den gerechten Ansprüchen des Publikums Genüge leistete und die wirklichen Gefahren beseitigte, welchen die Passagiere bei dem jetzigen Zugange zu den Dampfschiffen nicht selten ausgesetzt sind. Zur Förderung des Verkehrs durch Errichtung der Ufermauer wird ferner wesentlich der Umstand beitragen, daß, wie solches aus der beiliegenden Situationszeichnung der projectirten Mauer sich näher ergiebt, durch deren Ziehung in der Linie der Duc d'Alben etwa 100,000 □Fuß des werthvollsten Terrains gewonnen werden, indem an die Stelle des jetzigen Schlickwatts innerhalb der Linie der Duc d'Alben fester Boden treten würde. Es ist aber nicht allein dieser Raum, der für den Verkehr gewonnen wird, sondern es wird durch die Anlage der ganze Platz zwischen dem alten Bassin nebst dessen Vorhafen und der Mündung der Geeste erst zu einem wahrhaft werthvollen sich gestalten. Denn wenn man annimmt, daß längs der Ufermauer an der Geeste eine 100 Fuß breite Kaje zu belassen sei und längs des Bassins und des Vorhafens ebenfalls 100 Fuß Breite für eine Straße verbleibe, so würde von dem jetzigen Wege zu den Dampfschiffen in der Richtung nach der Weser ein Raum von 300 Fuß Länge und circa 200 Fuß Breite, mithin eine Quadratfläche von circa 60,000 □Fuß zu Bau- und Lagerplätzen verwendbar werden. Diese Plätze würden zu den werthvollsten in Bremerhaven zu zählen sein, und es darf wohl angenommen werden, daß bei ihrer demnächstigen Verwerthung dieselben einen großen Theil der Kosten des jetzt vorgeschlagenen Werks wieder eintragen werden. In Berücksichtigung des Gewinnes dieser für den Verkehr so werthvollen Plätze und der Erlangung breiter und sicherer Uferkajen wird der Kostenaufwand für die 985 Fuß lange Ufermauer als ein mäßiger erscheinen.

Diese Erwägungen haben bei der Deputation die Ueberzeugung hervorgerufen, daß im Interesse des Schifffahrtsverkehrs und des Handels auf der Unterweser und am Ausflusse der Geeste die Ziehung der Ufermauer nicht länger verzögert werden darf.

Die Mauer wird nach dem Vorschlage des Baraths auf einem Pfahlroste fundirt, vom Ebbepunkt an in Stein aufgeführt werden, in ähnlicher Weise wie die Mauer am neuen Außenhafen. Dieselbe wird zwei Haupttreppen enthalten, welche bis zum Ebbestand herabreichen, außerdem aber noch eine näher zu bestimmende Anzahl von Halbtreppen, wie sich solche an der Schlachte in Bremen finden, und zum Auflegen von Stegen zum Auftragen von Gegenständen zu benutzen sind. Die Kosten der ganzen 985 Fuß langen Mauer sind zu 63,100 Thaler veranschlagt, und hängt es von den

Umständen ab, ob die ganze Mauer in einem Baujahre beendet werden kann, oder ob dazu zwei Jahre in Anspruch zu nehmen sein werden.

Da die beste Zeit zur Contrahirung von Holzlieferungen im November und Anfang December ist und die Rammpfähle möglichst zeitig im Frühjahr zur Hand sein müssen, um den Bau zeitig in Angriff nehmen zu können, und ferner Contracte über Lieferung von Steinen jetzt zu mäßigen Preisen abzuschließen sind, erlaubt sich die Deputation eine baldige Beschlußnahme hinsichtlich ihres heutigen Antrags auf Bewilligung von 63,100 Thaler zur Herstellung einer Ufermauer am rechten Ufer der Geeste von Lange's Drydock bis zum östlichen Höfte des alten Bassins und zwar einschließlich der Aufhöhungskosten des durch die Mauer gewonnenen Terrains, anheim zu stellen.

Es handelt sich freilich um die Bewilligung einer ansehnlichen Summe, allein es werden dadurch, wie die Deputation glaubt nachgewiesen zu haben, auch sehr erhebliche Vortheile erzielt und Blauplätze gewonnen, deren Werth den Kostenaufwand als einen wohlangelegten erscheinen lassen dürfte.

Bremen, den 1. November 1859.

Die Deputation für die Häfen und Hafenanstalten:

(gez.) **A. Duckwitz.** (gez.) **J. G. Höpken.**

Anlage II.
zur Mittheilung des Senats
vom 4. Novbr. 1859.

Bericht der Eisenbahndeputation,

die Feststellung einiger Straßenlinien betreffend.

Da mehrere Bauunternehmer durch verschiedene von der Obernstraße (Vorstadt) nach dem Bahnhofsareale durchstreckende Grundstücke gegenwärtig Straßen anlegen, empfiehlt es sich einige Bestimmungen hinsichtlich der das Bahnhofsareal umgränzenden Straßenzüge zu treffen, damit bei den letzteren nach einem bestimmten Plane verfahren werden könne. Bekanntlich besteht von der Bahnhofsstraße bis zur Georgstraße bereits eine 48 Fuß breite Straße, welche den Namen »Breitenweg« führt. Zu einer Weiterführung dieser Straße war seither keine Veranlassung vorhanden, zumal mehrere Privatgrundstücke sich in die Straßenlinie hinein erstreckten. Durch diese Grundstücke sollen nun zwei Straßen von der Obernstraße nach dem Bahnhofsareale gezogen werden, nämlich die Wiesenstraße und die verlängerte Bornstraße. Die Unternehmer beabsichtigen an dem Ostende dieser Straßen in der Baulinie des zu verlängernden Breitenweges Wohngebäude aufzuführen unter Abtretung des in die Straßenlinie hinein sich erstreckenden Theils dieser Grundstücke an den Staat. Es bietet sich daher eine erwünschte Gelegenheit dar, den Breitenweg bis an die verlängerte Bornstraße in grader Linie sicher zu stellen. Diese Sicherstellung kann aber nur dann erfolgen, wenn dazu staatsseitig die Genehmigung ertheilt worden ist. Dieselbe ist um so mehr wünschenswerth, als sonst mit den baulustigen Anliegern nicht wohl in allen Beziehungen die Bedingungen, unter welchen dem Gesetze gemäß der Anbau ihnen gestattet werden kann, festzustellen sind. Die Deputation beantragt daher zu beschließen,

daß der Breitenweg von der Georgstraße bis zur verlängerten Bornstraße demnächst in 48-fußiger Breite fortgeführt und schon jetzt als öffentliche Straße anerkannt werde.