Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 8. Januar 1855.

Bericht der Eisenbahndeputation, eine Verbindung des Bahnhofs mit der Weser betreffend.

Der Senat theilt der Bürgerschaft diesen ihm von der benannten Deputation eingereichten Bericht nebst dessen Anlagen zu ihrer Erklärung über die darin enthaltenen Vorschläge, unter Vorbehalt der seinigen, beikommend mit.

Anlage
zur Mittheilung des Senats
vom 8. Januar 1855.

Bericht der Eisenbahndeputation,

eine Verbindung des Bahnhofs mit der Weser betreffend.

Zum Zweck der Herstellung einer Verbindung des Bahnhofs mit der Weser wurde im Jahre 1851 der Ankauf der dazu erforderlichen Grundstücke, welche zwischen dem Bahnhofs-Areale und dem St. Stephani Thore belegen sind, beliebt und ausgeführt. Dagegen unterblieb bis auf Weiteres die Vornahme der an der Weser erforderlichen Bauten und Einrichtungen.

Die Gründe, welche in den Berichten der Deputation vom 30. Sept. 1850 und 1. März 1851 für die Zweckmäßigkeit einer Verbindung des Bahnhofes mit der Weser aufgeführt sind, haben ihre volle Geltung behalten.

Unter Bezugnahme auf diese ausführlicheren Berichte sei hier nur vergönnt an einige Gesichtspunkte zu erinnern.

Unter den großen Seeplätzen, mit welchen Bremen eine Concurrenz zu bestehen hat, ist es die einzige Stadt, in welcher die Eisenbahn nicht mit der Schifffahrt in unmittelbarer Verbindung steht. Es hat dieses zur Folge, daß nicht nur alle voluminösen und schlecht zu handhabenden Waaren, deren Transport durch mehrfache Umladungen zwischen der Eisenbahn und der Schifffahrt erschwert wird, den Weg über Bremen meiden müssen, so lange diese unmittelbare Verbindung fehlt, sondern auch daß alle diejenigen Waaren, welche aus den Schiffen sofort, ohne Lagerung in Bremen, mit der Eisenbahn weiter gesandt werden sollen, oder aus dem Inlande zu sofortiger Weiterversendung zu Schiff nach Bremen gelangen, den Kosten des Transports zu Wagen durch die Stadt, der Umladung und einem erheblichen Verluste an Zeit ausgesetzt sind, welches bei concurrirenden Plätzen, in welchen die Eisenbahn in unmittelbarer Verbindung mit der Schifffahrt steht, nicht der Fall ist. Der Güterzug über Bremen darf aber, Angesichts concurrirender Plätze, nicht auf die Dauer größeren Lasten, Kosten und Schwierigkeiten ausgesetzt sein als in jenen sich vorfinden, weshalb auch bei der Anlage unseres Bahnhofes von Haus aus auf eine demnächstige Wasserverbindung Rücksicht genommen worden ist.

Wenn schon diese Gründe es zweckmäßig erscheinen lassen dürften, nachdem der Staat sich im Besitze der zu einer Verbindung des Bahnhofes mit der Weser erforderlichen hauptsächlichsten Grundstücke befindet, das Werk baldthunlichst zur Vollendung zu fördern, so sind in neuerer Zeit noch manche Motive hinzugekommen, welche einer unverweilten Vornahme, mindestens der Uferbauten, das Wort reden. Zu diesen gehört zunächst die Rücksicht auf die Zollverhältnisse mit den Nachbarstaaten, bei welchen eine unmittelbare Verbindung der Schiffe und Eisenbahnwagen für den Zwischenverkehr sehr förderlich werden kann, indem es dann leichter thunlich erscheint, daß Zollvereinswaaren vermittelst Transports in verschlossenen Eisenbahnwagen und Schiffen ihren Weg über Bremen nehmen und selbst bei Lagerung in einem verschlossenen Raume in den Bremischen Zwischenhandel kommen. Ferner rückt diese Anlage die Möglichkeit einer Weiterführung der Eisenbahn in westlicher Richtung näher. Endlich aber wird die Verbindung des Bahnhofs mit der Weser im Hinblick auf die Errichtung einer Eisenbahn nach Bremerhaven zu einer Nothwendigkeit, wenn man nicht geradezu den Zug der Auswanderer und den Transit von Speditionswaaren von der Stadt Bremen abweisen will. Es wird aber sehr wünschenswerth sein, daß längere Zeit vor Vollendung der Bahn nach Bremerhaven die Verbindung der Eisenbahn und Schifffahrt in Bremen eine Thatsache sei, und sich eine Gewohnheit bilde, diese zu benutzen, welches schwerlich einer weiteren Erläuterung bedürfen möchte.

Bevor indessen der Eisenbahnbau vom Bahnhofe bis zur Weser, welcher einschließlich der Dammschüttung einen Kostenaufwand von 25 bis 30,000 Thaler in Anspruch nehmen dürfte, in Angriff genommen werden kann, ist unter allen Umständen nothwendig, daß das Areal an der Weser geschaffen und in Bereitschaft gesetzt werde.

Die Deputation hat sich mit der Erwägung dieser Frage ernsthaft beschäftigt und ist zu der Ansicht gelangt, daß es sich empfehle, den in ihrem Berichte vom 1. März 1851 erörterten Plan, eine Einfassungsmauer und einen Deich von der Ecke des Armenhauses bis an Wencke's Platz zu ziehen und der Weser einen Raum von ca. 1,600 Fuß Länge und bis zu 240 Fuß Breite abzugewinnen, um diesen zu den erwähnten Zwecken demnächst zu benutzen, wieder aufzunehmen. Da diese Arbeit die Zeit eines vollen Baujahrs in Anspruch nehmen wird, so glaubt die Deputation ihre Anträge auf diesen Bau, und auf die zu Gewinnung des benöthigten Raumes erforderlichen Expropriationen für den Augenblick beschränken zu sollen.

Aus dem vorerwähnten Berichte wird erinnerlich sein, daß der Bauinspector Brockmann und mit diesem der Geheime Oberbaurath Hagen, die Ziehung der fraglichen Mauer und respective des Deiches in der angegebenen Richtung, sowohl für den Abfluß des Hochwassers als für die Ausbildung eines guten Fahrwassers für förderlich erklärt haben, daß mithin in wasserbaulicher Hinsicht der Anlage ein Bedenken nicht entgegensteht.

Der Vorschlag der Deputation geht dahin, daß nach beiliegendem Situationsplan Anlage **A.** von der Ecke des Armenhauses abwärts, eine Einfassungsmauer auf 640 Fuß Länge, und von da ab bis Wencke's Platz in der Länge von 960 Fuß ein Deich 20 Fuß hoch gezogen werde. Der durch die Mauer eingefaßte Raum würde durch von der Wallhöhe zu entnehmende Erde auszufüllen sein, und somit zur Benutzung bereit gemacht werden. Das Areal unterhalb der Mauer würde, weil dessen Benutzung erst später in Frage kommen dürfte, einstweilen durch einen Deich einzufassen, und allmählig nach Maßgabe der Umstände durch aus der Weser gebaggerten Sand aufzufüllen sein. Dabei ist vorgesehen, daß, wenn über kurz oder lang es angemessen befunden werden sollte, den Stadtgraben von der Weser bis zum Stephani Thor in einen Hafen umzuwandeln, die Einfahrt zu demselben unterhalb der zu errichtenden Mauer stattfinden könne. Wenigstens wird durch die Errichtung der Mauer hierin Nichts verdorben werden. Endlich wird der bestehende Abzugscanal vom Stadtgraben bis zur Weser verlängert werden müssen.

Der Bauinspector Brockmann äußert sich in dem beifolgenden Berichte Anlage **B.** näher über diese Bauten, welche derselbe wie folgt veranschlagt:

1.	Bau des Bollwerks und der Mauer von der Ecke des Armenhauses abwärts in 640 Fuß Länge mit einer Flügelmauer von 42 Fuß	℔ 39,000
2)	Zuschüttung des Terrains hinter dieser Ufermauer, die Erde vom Wall zu entnehmen	» 4,000
3)	Canal vom Bären am Bindwamms bis zur Weser	» 860
4)	Aufführung eines Deichs 960 Fuß lang, 20 Fuß hoch, nebst Packwerk und Besodung, die Erde vom Werder zu entnehmen ...	» 12,500
5)	Unvorhergesehene Ausgaben	» 3,640
		℔ 60,000

Da der Bau dieser Ufereinfassung durch Mauer und Deich in einem Baujahre ganz beendet werden muß, indem ein theilweiser Bau der Gefahr durch Hochwasser wieder zerstört zu werden ausgesetzt ist, so empfiehlt es sich, insofern überhaupt die Vornahme dieser Ufereinfassung beliebt werden sollte, den Bau unverzüglich nach Ablauf des Hochwassers im nächsten Frühjahre in Angriff zu nehmen, das Material aber fördersamst zu contrahiren, und stellt die Deputation daher die Bewilligung der Kosten mit 60,000 Thlr. anheim.

Um das durch diese Bauten gewonnene Areal im vollen Umfange für die Zwecke des Staats benutzbar zu machen, nämlich um eine Eisenbahn vom Stephanithore her nach der Weser zu ziehen, sowie um die Verbindung des Stadtgrabens mit der Weser an derjenigen Stelle stattfinden zu lassen, wo es angemessen befunden werden dürfte, ist außer der Mühle von Wultzen Witwe eine von dem Grunde des Staats umschlossene im Cataster unter X 139 und 139 a bezeichnete, Franz Köcheln zugehörige Parcele Land mit einem kleinen Häuschen anzukaufen, ferner werden die Ansprüche von Franz Köcheln an die vor seinem Haupterbe belegene im Cataster mit X 137 m. bezeichnete Deichkappe, sowie an die dieser sich anschließende im Cataster mit X 137 n. bezeichnete Deichdossirung abzufinden sein.

Die Kosten dieser Ankäufe können nicht von großer Bedeutung sein, auch ist es nicht wohl thunlich ein genaues Taxat dieser Grundstücke anzugeben, die Deputation erlaubt sich daher anheim zu stellen, sie mit Vollmacht zum Ankaufe innerhalb der Grenzen unparteiischer Schätzung zu versehen, für den Fall, daß die Eigenthümer sich zu einem freiwilligen Verkaufe auf angemessene Bedingungen zu verstehen geneigt sein sollten. Da aber hierauf mit Sicherheit nicht zu rechnen ist, so beantragt die Deputation:

1) zu beschließen, daß nach Maßgabe der Situationskarte A. von der Ecke des Armenhauses bis zu Wencke's Platz eine Einfassungsmauer resp. Deich gezogen, und der zwischen dieser Einfassung und der Binnenseite der Deichkappe des Stephani Bollwerks belegene Raum zu Eisenbahn- und Bahnhofsanlagen bestimmt werde; und
2) die Expropriation der auf der anliegenden Karte C. mit grün bezeichneten Grundstücke, deren Eigenthümer auf der Anlage D. namhaft gemacht sind, in Gemäßheit der Verordnung vom 14. Juni 1843 zu beschließen und nach §. 4 dieser Verordnung eine Deputation zum Versuch einer gütlichen Verständigung über die Abtretung vorerwähnter Grundstücke zwischen dem Staate und den betheiligten Grundeigenthümern niederzusetzen, auch die Eisenbahndeputation, unter Mitwirkung oder Vermittlung gedachter Deputation, mit der zu dem solchergestalt zu bewirkenden Ankaufe nöthigen Ermächtigung zu versehen.

Schließlich erlaubt sich die Deputation daran zu erinnern, daß die Handelskammer unterm 8. August 1851 in einem ausführlichen Gutachten (Siehe Verhandlungen vom 19. August 1851, pag. 321) sich für die Unerläßlichkeit der Verbindung des Bahnhofes mit der Weser ausgesprochen hat, und daß abgesehen von den Vortheilen, welche diese Anlage für den Bremischen Handel, und selbst für den Abfluß des Hochwassers und die Verbesserung der Strombahn der Weser verspricht, diesem Strome ein 15 à 1600 Fuß langes, bis zu ca. 240 Fuß breites, ca. 300,000 □-Fuß messendes Areal abgewonnen wird, welches bei seiner Lage an der Weser und an der Eisenbahn geeignet ist, einen Werth zu erlangen, welcher die Kosten seiner Gewinnung erheblich übersteigen dürfte.

Welche Einrichtungen demnächst auf dem gewonnenen Areale zu treffen sein werden, wann und in welcher Weise die Bahn selbst zu bauen ist, um auch die bereits angekauften, zwischen dem Bahnhofe und dem Stephanithore belegenen werthvollen Grundstücke ihrer Bestimmung gemäß zu verwenden, wird nach Maßgabe des sich geltend machenden Bedürfnisses späteren Berathungen vorzubehalten sein.

Bremen, den 30. December 1854.

Die Eisenbahndeputation.

(gez.) **A. Duckwitz.** (gez.) **Wm. Haas** jun.

Unter-Anlage B
zur Anlage der Mittheilung des Senats
vom 8. Januar 1855.

Bericht,

den Bau einer Ufermauer von 640 Fuß Länge vom Armenhause abwärts und einer Flügelmauer von 42 Fuß Länge, so wie eines daran schließenden bis Wencke's Platz sich erstreckenden Deiches betreffend.

Dem sehr geehrten Auftrage gemäß beehre ich mich anbei mit dem Situationsplane die Zeichnungen zu einer Ufermauer, welche vom Armenhause abwärts erbaut werden soll, sowie die Kostenanschläge über den Bau derselben, den Bau eines Abzugskanals vom Stadtgraben zur Weser, die Zuschüttung des Terrains hinter der Ufermauer und über den Bau eines Deiches ganz ergebenst vorzulegen und erlaube mir dabei das Folgende zu bemerken.

Nach der beiliegenden Zeichnung soll die Mauer von Ziegelsteinen mit Grauwerksverkleidung aufgeführt werden, die Fundamentpfähle erhalten eine Länge von resp. 18 und 24 Fuß, die 5 Zoll starken Spundbohlen eine Länge von 15 Fuß, die Belegbohlen werden 3 Zoll stark, und fassen über die vorne unter die Mauer zu stellende Spundwand, welche somit gleichzeitig einen Theil des Fundamentes bildet. Die obere Kante der Belegbohlen wird mit drei Zoll unter Null Wasserstand gleich gelegt.

In Fig. 3 ist die Nische zur Aufstellung eines Krahns sowie die Verstärkung der Mauer angegeben, und im Kostenanschlage sind 4 Nischen berechnet.

An vier anderen Stellen wird die Mauer durch einen gleich starken Pfeiler verstärkt, und in einem derselben die Schoßvorrichtung zu dem nach der anliegenden Zeichnung auszuführenden Canale angebracht.

Die Zuschüttung des Terrains zwischen der neuen und der alten Ufermauer erfordert ein bedeutendes Quantum Erde, und habe ich bei Aufstellung des Kostenanschlages angenommen, daß dasselbe sämmtlich vom Wall entnommen werden kann, im entgegengesetzten Falle wird sich der dafür erforderliche Betrag bedeutend höher stellen als veranschlagt ist.

Zur Aufführung des Deiches muß eine bedeutende Menge Klei verwendet werden, und ist in dem Kostenanschlage darauf gerechnet, daß derselbe vom Werder, und zwar von den städtischen an der kleinen Weser belegenen Grundstücken entnommen werden kann.

Der Deich erhält eine Kappenbreite von 9 Fuß, binnen eine $1\frac{1}{2}$ füßige, außen eine 2 füßige Dossirung, und wird der Fuß des Deiches durch ein Faschinenwerk gesichert.

Bremen, den 12. December 1854.

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

Unter-Anlage D
zur Anlage der Mittheilung des Senats
vom 8. Januar 1855.

Verzeichniß der Grundeigenthümer.

Cataster-№	Name	belegen	Wohnung
	F. H. Wultzen Ww.	Stephani-Berg.	Großenstraße Nr. 31.
X № 139	Franz Köcheln....	Bindwamms.	beim Bindwamms.
« « 139 a.			
« « 137 m.	Franz Köcheln....	Stephani-Deich und beim Bindwamms.	beim Bindwamms.
« « 137 n.			

Bremen, den 30. December 1854.