

Mittheilung des Senats

vom 17. Oktober 1884.

Anlagen auf dem Weserbahnhof.

Der Senat theilt, unter Vorbehalt seiner Beschlußfassung, einen Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, Anlagen und Anschaffungen für den Weserbahnhof betreffend, hierneben mit. Die Finanzdeputation hat bei dem in dem Berichte gestellten Nachbewilligungsantrage nichts zu erinnern gefunden.

Bericht.

Anlage.

Nachdem am Weserbahnhof die neue Ufermauer vor den Schuppen No. 5 und 6 vollendet ist, die Bauwerke, welche der dem Berichte vom 2. Juni 1882 (Berhdlg. Seite 304/9) angefügte Kostenanschlag auführt, nahezu hergestellt sind, der verbreiterte Verbindungsschuppen zwischen Schuppen No. 4 und 5 (Pos. 10 des Kostenanschlages) binnen kurzem betriebsfähig wird, und nur noch der Schuppen 6 bis zum Schuppen 5 zu verlängern bleibt, ist es erforderlich, darüber zu entscheiden, ob der Schuppen No. 5 beibehalten oder gemäß dem Beschlusse vom 21. Juni/7. Juli 1882 wieder abgebrochen und an dessen Stelle ein freier Platz für die An- und Abfuhr von Gütern, sowie ein Anlegeplatz für Personendampfschiffe geschaffen werden soll.

Mit der Verlängerung des Schuppens 6 ist eine ununterbrochene Verbindung aller Schuppen No. 1 bis 6 vorhanden, und wenn der Schuppen No. 5 erhalten bleibt, kann vor den Schuppen 4, 5, 6, an der Wasserseite, ein durchlaufendes Krahngleise mit geringen Kosten angelegt werden. Die Leistungsfähigkeit des Weserbahnhofes wird bei Fortdauer jener Verbindung und Anlage des Krahngleises vor den drei Schuppen in einer Länge von etwa 175 m ganz erheblich verstärkt, wodurch dem Bedürfnis des Verkehrs, sowohl dem des Handels wie dem der Schifffahrt in erwünschter Weise Rechnung getragen wird.

Inspektor Schröder, zum Bericht aufgefordert, äußert sich über die Frage wie folgt:

Der Schuppen 5 ist nicht allein von Bedeutung für die zu Schiff ankommenden, sondern ganz besonders auch für die zu Schiff abgehenden Güter, denn wenn in der Herbst- und Frühjahrsperiode die massenhaften Zucker- und Kartoffeltransporte eintreten, wird davon der Schuppen No. 3 fast ausschließlich in Anspruch genommen; der Schuppen No. 4 kann dann den übrigen Stückgutsverkehr, der sich von Jahr zu Jahr vermehrt hat, nicht allein bewältigen und es muß dann Schuppen 5 für den abgehenden Verkehr mit benutzt werden. Für den am 10. und 25. jeden Monats stattfindenden bedeutenden, mehr und mehr Umfang annehmenden Export von raffinirtem Zucker, Draht u. s. w. nach Südamerika muß der Dampfkrahn regelmäßig aushelfen. Dazu kommt dann noch, daß in solchen Perioden des massenhaften Güterandranges mit dem Schuppen 2, unter Aufbietung bedeutender Arbeitskraft und unter vielen Schwierigkeiten ausgeholfen werden muß. Mit dem Wegfall des Schuppens 5 und dadurch der Verbindung der Schuppen untereinander, würden diese Schwierigkeiten noch empfindlicher fühlbar werden und von den nachtheiligsten Folgen für den Waarenexport begleitet sein.

Der Dampferverkehr des Norddeutschen Lloyd ist in den letzten Jahren durch Einlegen neuer Linien immer bedeutender geworden. Um diesen Verkehr, und zwar ohne Zeitverlust, bewältigen zu können, ist der Schuppen 5 mit seinem Krahngleise ganz besonders wichtig, weil es dadurch allein thunlich wird, hier fünf bis sechs Rähne gleichzeitig beladen zu können, wie dies an den öfteren Haupt-

expeditionstagen jeder Woche der Fall ist. Daher habe ich auch in meinem Bericht vom 19. September darauf hingewiesen, daß die hier befindlichen zwei Laufkräne ihrer bisherigen Thätigkeit erhalten bleiben müssen und für den Betrieb des Schuppens 4 drei neue Laufkräne anzuschaffen sein würden. Bei solcher Anordnung würden die jetzt fast die Regel bildenden, oft bis 3 und 5 Uhr morgens währenden Nachtarbeiten, welche kostspielig sind und die Kräfte der Arbeiter übermäßig in Anspruch nehmen, bedeutend verringert werden können. Vor den Schuppen No. 3 und 4 können höchstens vier Kräne, und dann auch nur mangelhaft, zum Einnehmen von Gütern angelegt werden. Für die Bedienung des Verkehrs ist es daher durchaus erforderlich, daß für die ganze Wasserfront längs der Schuppen 3, 4, 5, 6 eine fortlaufende Verbindung erhalten bleibt und, wo sie noch fehlt, hergestellt wird.

Die Deputation findet diese Ausführung durchaus zutreffend und muß sich verpflichtet halten, dringend zu empfehlen, den oben angezogenen Beschluß, sowie den gleichzeitig gefaßten weiteren Beschluß, daß nach Wiederherstellung der Bauwerke der Betrieb des öffentlichen Ladeplatzes nach den Bestimmungen der Verordnungen vom 30. Oktober und 12. November 1873, den Betrieb der öffentlichen Kräne auf dem Stephanithorsbollwerk betreffend, gehandhabt und der Verwaltung des Weserbahnhofs unterstellt werde, mit Rücksicht auf die veränderten und ausgedehnteren Verkehrsverhältnisse höheren Orts in nochmalige Erwägung zu nehmen.

Die Aufhebung der Verordnung vom 30. Oktober 1873 hat die Deputation bereits in ihrem Bericht vom 30. August d. J. empfohlen.

Der Weserbahnhof besitzt in jeder Beziehung die Eigenschaft eines öffentlichen Löss- und Ladeplatzes und gewährt dem Verkehr vielfachere und größere Erleichterungen als sie am Stephanithorsbollwerk früher geboten wurden, und als sie bei Wiederherstellung dieses Löss- und Ladeplatzes gemäß der Verordnung vom 30. Oktober 1873 geboten werden können. Eine solche für sich bestehende Anlage mit besonderem Gebührentarif ist eine Anomalie und scheint sich in der That überlebt zu haben; sie paßt sich weder den größer gewordenen Verkehrsverhältnissen, noch dem übrigen Betriebe des Weserbahnhofs an, während der Betrieb des Dampfkrahn im Zusammenhange mit den übrigen Anstalten des Weserbahnhofs unzweifelhaft den allgemeinen Interessen weit besser oder vielmehr, wie mit Recht behauptet werden darf, allein entspricht.

Als die Deputation in ihrem Budgetbericht vom 13. November 1883, S. 336/337, für Trierlegung der Sohlenlage im Sicherheitshafen M. 45 000 beantragte, wies sie gleichzeitig darauf hin, daß die bereits eingetretene und ferner zu erwartende Zunahme des Dampfschiffsverkehrs im Sicherheitshafen es erforderlich machen werde, die dort vorhandenen Löss- und Ladeeinrichtungen zu vermehren, und daß diese Anlagen in allen Fällen einen nicht unerheblichen Geldeaufwand in Anspruch nehmen würden. Auf die Art und Weise, wie diese Anlagen am geeignetsten zu beschaffen sein möchten, ist mit Rücksicht auf die Verhandlungen über den Zollanschluß bis jetzt nicht weiter eingegangen.

Inzwischen macht sich der Mangel an geeigneten Uferstellen, wo das Lössen und Beladen der Schiffe und Kräne vorgenommen werden kann, unverändert geltend und wird mehr und mehr empfunden werden, sobald der Durchstich der langen Bucht vollendet sein wird. An dieses Unternehmen, für welches ohne Zaudern bedeutende Summen bewilligt sind, knüpfen sich weitgehende Erwartungen. Wenn der Erfolg dieselben rechtfertigt, und der Schiffsverkehr an der Stadt in dem Maße, wie das gehofft wird, zunimmt, dann muß rechtzeitig darauf Bedacht genommen worden sein, jenem Mangel, soweit es eben thunlich ist, abzuheben. Dies ist, wenn auch immerhin nur in mäßigem Umfange, zu erreichen, wenn am Weserbahnhofe die vorhandenen Anlagen mit verhältnismäßig geringen Mitteln, durch deren Aufwendung möglicherweise größere Ausgaben an anderen Stellen zunächst sich vermeiden lassen, so ausgestattet und ausgebildet werden, daß die

dadurch erreichte stärkere Leistungsfähigkeit des Weserbahnhofs wenigstens einigermaßen den Anforderungen der Uebergangszeit in andere Verhältnisse genügt.

In der Annahme, daß darauf verzichtet werde, den Schuppen Nr. 5 abzubauen, hat die Deputation die dann möglichen und nothwendigen Anschaffungen und baulichen Anlagen im Bereiche der Schuppen 4, 5, 6 berathen. Sie gestattet sich, hierüber folgendes zu berichten:

1) Für die Herstellung des Krahngleises vor diesen Schuppen ist es erforderlich, die Ufertreppe vor dem Schuppen 5 mit einem Gleisüberbau zu versehen und den Einschnitt in der Ufermauer, in welchem jetzt die Brücke für den Dampfschiffsanleger sich befindet, durch Mauerwerk und Sandanschüttung auszufüllen. Der Treppenüberbau wird so einzurichten sein, daß die Treppe noch benutzt werden kann, was durch zwei Längsträger für die beiden Fahrseilen und sechs Querträger zu beschaffen ist.

Die Ausgabe für diese Arbeit ist auf M. 3000 veranschlagt. Für die Personendampfer, welche bei dem Neubau der Ufermauer nach der Fischertränke verlegen mußten, ist ein definitiver Anlageplatz herzustellen; dafür eignet sich der durch Abbruch des alten, an der unteren Seite des Schuppens Nr. 6 stehenden Packhauses zu gewinnende Platz. An die Stelle der gegenwärtigen Anlagevorrichtung in der Fischertränke würde die Fähre nach Woltmershausen, welche sich jetzt vor dem Schuppen 5 befindet, zu verlegen sein. Die Kosten für Regulirung des durch den Abbruch des Packhauses gewonnenen Platzes, Aufböhung und Pflasterung desselben, Mauerarbeiten, Herstellung eines Geländers längs der Fischertränke u. s. w. sind auf rund M. 2500 anzunehmen.

2) Da der Dampfkrahn vor Schuppen 6 vorzugsweise für das Aufsetzen benutzt wird, ist eine Vermehrung der Laufkrähne, welche sich auf dem Krahngleise vor den drei Schuppen 4—6 zu bewegen haben, von 2 auf 5 erforderlich. Die vorhandenen beiden Krähne sind bereits achtzehn Jahre in Gebrauch gewesen und können ihrer geringeren Ausladung wegen (4,9 m), welche nicht wohl zu vergrößern ist, nur noch, dann aber ganz zweckentsprechend, bei höheren Wasserständen verwendet werden. Für die neu anzuschaffenden drei Krähne ist eine Ausladung von 6 m und eine Einrichtung, durch welche die Krahnkette, sobald das abgesetzte Gut gelöst ist, selbstthätig in die Höhe gezogen wird, in Aussicht genommen. Die große Ausladung ist wegen der Uferverhältnisse bei niedrigem Wasser erforderlich, die automatische Einrichtung erhöht die Wirksamkeit der Krähne um das Doppelte, während sie die Betriebskosten ganz erheblich verringert. Der Preis eines solchen Krahns, einschließlich der etwa M. 600 kostenden automatischen Einrichtung, ist auf M. 4000 anzunehmen; für drei Krähne sind mithin M. 12 000 einzustellen.

3) Der Dampfkrahn vor Schuppen 6 erwies sich bei der letzten Revision gemäß der Verordnung vom 30. September 1874 in vielen Theilen so schadhast, daß ungeachtet verschiedener Reparaturen die Erlaubnis zum Weiterbetriebe desselben nur bis zum 1. Juli 1885 ertheilt ist, während für eine Benutzung nach dieser Zeit die Erneuerung des Kessels u. s. w. erforderlich wird. Der Revisionsbeamte, Fabrikeninspektor Wegener, sowohl, wie der zu einem Gutachten aufgeforderte Civilingenieur Neukirch rathen davon ab, auf den alten, auch in seinen übrigen Theilen schon abgenutzten Krahn erhebliche Ausbesserungskosten zu verwenden, halten es vielmehr für richtiger, auf die Anschaffung eines neuen Dampfkrahns mit Winde und kleiner Dampfmaschine, welcher etwa für M. 10 000 zu erhalten ist, Bedacht zu nehmen. Auf Grund dieser Gutachten, denen sich der Oberbaudirektor anschließt, und da sich an dem alten Krahn, trotz der vorgenommenen Reparaturen, in jüngster Zeit wiederholt Mängel und Schäden gezeigt haben, deren Ausbesserung den Betrieb oft störte, hat sich die Deputation dafür entschieden, die Anschaffung eines neuen Dampfkrahns zu befürworten und zu ersuchen, dafür M. 10 000 in das Budget 1885/86 einstellen zu dürfen. Es wird dabei vorzuzubehalten sein, den alten Krahn, soweit das zulässig scheint, gelegentlich aushülfsweise zu benutzen.

Dem Vorstehenden gemäß giebt die Deputation anheim, den Beschluß vom 21. Juni/7. Juli 1882, soweit er sich auf den Abbruch des Schuppens 5 und

den Betrieb eines öffentlichen Lösch- und Ladeplatzes am Stephanithorsbollwerk nach der Verordnung vom 30. Oktober 1873 bezieht, aufzuheben und beantragt in Anschluß hieran,

- 1) für die angeführten baulichen Aenderungen und Anlagen, einschließlich des Abbruchs des alten Packhauses, M. 3000 und M. 2500..... = M. 5 500
- 2) für 3 Laufkräne zu M. 4000..... „ 12 000 auf das Budget 1884 nachbewilligen,
- 3) die Anschaffung eines neuen Dampfkrans schon jetzt beschließen und genehmigen zu wollen, daß dafür M. 10 000 in das Budget 1885/86 eingestellt werden.

(gez.) Buß. (gez.) S. W. Hanschild.