

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 7. November 1870.

Ankauf des Melkerplatzes und Canalanlage auf der Stephani-Kirchenweide.

Die in Abschrift beifolgende Eingabe der Handelskammer vom 18. December v. J. veranlaßte den Senat, das in derselben angeregte Project einer auf dem sog. Melkerplatz und der St. Stephani-Kirchenweide herzustellenden Hafen- und Canalanlage commissarisch und technisch prüfen zu lassen. Anlage I.

Nachdem der von dem Baudirector Berg erstattete Bericht, der ebenfalls abschriftlich dieser Mittheilung beigelegt ist, eingegangen war und auch die Behörde für Handel und Schifffahrt auftragsgemäß sich mit der Prüfung des gedachten Projects beschäftigt und dem Senate dringend empfohlen hatte, mit der St. Stephani Gemeinde über den Erwerb des Melkerplatzes sowie des sonst für die fragliche Anlage erforderlichen Areals in Verhandlung zu treten, glaubte der Senat nicht weiter zögern zu dürfen, diejenigen Schritte zu thun, welche für den Fall, daß die zuständigen Staatsbehörden im öffentlichen Interesse demnächst die Ausführung einer Hafen- und Canalanlage für wünschenswerth erachten sollten, die desfallige Möglichkeit offen hielten und beauftragte deshalb einige seiner Mitglieder, mit den Bauherren zu St. Stephani zu unterhandeln. Anl. II u. Unter-Anl. (Zeichnung.)

In Folge dessen wurden von den beiderseitigen Unterhändlern Punctionationen festgestellt, mit deren Inhalt der Senat sich einverstanden erklären konnte, und sodann dieselben, wie sie in der Anlage lauten, zunächst von dem Kirchenvorstande zu St. Stephani dem Kirchenconvente vorgelegt, welcher sie, unter Vorbehalt des Erlasses der Abgabe von der Veräußerung des Grundbesitzes und der Lassungskosten, genehmigte. Anlage III.

Es kommt jetzt darauf an, ob auch die Bürgerschaft geneigt ist, diese Punctionationen, einschließlich des Erlasses der Abgabe und der Lassungskosten, zu genehmigen, damit, etwa durch die Finanzdeputation, ein förmlicher Vertrag mit der St. Stephani Gemeinde abgeschlossen werden kann.

Der Senat empfiehlt diese Genehmigung in der Ueberzeugung, daß die Zeit kommen wird, wo eine Anlage der bezeichneten Art für unsere Handels- und Schifffahrts-Interessen in hohem Grade nützlich sich erweisen muß, und daß es dann sehr zu beklagen sein würde, wenn die günstige Gelegenheit, voraussichtlich sich das dazu erforderliche Areal zu sichern, unbenutzt geblieben wäre.

Zugleich darf behauptet werden, daß auch, abgesehen von einer Ausführung des Projects der Ankauf des Melkerplatzes jedenfalls in sofern unbedenklich erscheine, als der Preis desselben seinem Werthe völlig entspricht, so sehr, daß ein hiesiger Baumeister den gleichen Preis nicht nur geboten, sondern auch einen höheren anzulegen sich später bereit erklärt hat.

Indem der Senat die Beschlußfassung in Gemäßheit des Vorstehenden beantragt, giebt er anheim, die Finanzdeputation zu ermächtigen, der Gemeinde den Kaufpreis baar oder in 5procentigen Staatsobligationen auszusahlen.

Anlage I
zur Mittheilung des Senats
vom 7. November 1870.

Die Stephanikirche hat vor Kurzem ein ihr gehöriges in der Stephanivorstadt, zwischen Armendeich und Keeserbahn belegenes Areal von 22 Morgen, den sogenannten Mellerplatz, an den Baumeister Poppe für 80,000 Thaler, vorbehaltlich Genehmigung des Kirchenconvents der Stephanigemeinde, verkauft.

Dies Grundstück ist wegen seiner Lage in der Nähe des Weserbahnhofs und der Weser augenscheinlich von großer Wichtigkeit für Handels- und Schifffahrtswende. Da Herr Poppe indeß beabsichtigt, auf demselben Gebäude zu errichten und Straßen anzulegen, so ist dringende Gefahr vorhanden, daß eine Verwendung des Grundstücks für diese Zwecke unmöglich wird. Unter diesen Umständen muß die Handelskammer es für wünschenswerth erachten, daß, bevor der von Herrn Poppe abgeschlossene Kauf durch Genehmigung des Kirchenconvents der Stephanigemeinde perfect wird, es in reifliche Erwägung gezogen werde, ob nicht Schritte zu thun seien, um die Möglichkeit einer demnächstigen Verwendung des gedachten Areals für Handels- und Schifffahrtswende zu sichern. Das Grundstück erscheint namentlich für die Anlage eines Hafens, welches durch einen über die Stephanikirchenweide und das Waller Wied zu führenden Canal mit der Weser, durch Schienenstränge mit dem Weserbahnhof zu verbinden sein würde, sehr geeignet. Schon jetzt kommen auf der Weser unterhalb der Eisenbahnbrücke in Folge der großen Zahl der daselbst theils löschenden, theils auf Deffnung der Brücke wartenden Schiffe leicht Verkehrsstockungen vor. Bei der rapiden Zunahme des Schiffs- und Eisenbahnverkehrs werden sich die daselbst belegenen Löschplätze bald als ganz unzureichend erweisen. Durch Anlage eines Hafens auf dem gedachten Areal würde diesem Uebelstande abgeholfen werden. Ein solcher Hafen würde Raum für eine große Zahl von Schiffen bieten, und daneben würde noch Terrain genug übrig bleiben für Lagerplätze oder Packhäuser. Das Waller Wied ist eine sehr geeignete Lokalität für die Einmündung eines Canals in die Weser, da der Fluß dort in der Regel eine Tiefe von 12 Fuß hat und eine Biegung macht, wodurch die Gefahr der Versandung der Canalmündung vermindert wird. Es kommt schließlich noch in Betracht, daß wenn auf dem sogenannten Mellerplatz ein Hafen angelegt wird, der Sicherheitshafen in der Neustadt als Holzhafen wird benutzt und so die erheblichen Kosten der Anlage eines Holzhafens werden erspart werden können.

Die Handelskammer erlaubt sich daher den Senat zu ersuchen, das Project der Anlage eines Hafens auf dem zwischen dem Armendeich und der Keeserbahn gelegenen Grundstück durch Techniker prüfen und begutachten zu lassen, und sodann diese Angelegenheit der Behörde für Handel und Schifffahrt zur Berathung zu überweisen.

Bremen, den 18. December 1869.

Mit größter Achtung

Die Handelskammer

Namens derselben

(gez.) Joh. Theo. Arens,
d. j. Präses.

An
den Senat.

Anlage II
zur Mittheilung des Senats
vom 7. November 1870.

Bericht des Baudirectors Berg,

die Anlage eines Hafens und Hafencanals auf der Stephani-Kirchenweide betreffend.

Erw. Magnificenz erlaube ich mir in Erledigung des verehrlichen Auftrags, die generelle Projectirung und Veranschlagung einer Hafen- und Hafencanalanlage auf der Stephani-Kirchenweide betreffend, unter gleichzeitiger Rückgabe des Antrages der Handelskammer vom 18. December v. J., Folgendes zu berichten.

Zunächst habe ich mich, da in dem betreffenden Antrage der Handelskammer von der Anlage eines Hafens auf dem sog. Melkerplatze die Rede ist, mit den Bauherren der St. Stephanikirche in Verbindung gesetzt, da die Anlage des Hafenbassin in dem Melkerplatz, der nur 695,500 □Fuß enthält, als nicht zweckmäßig bezeichnet werden mußte, weil einerseits dieses Bassin allein, ohne Lösch- und Ladeplätze pr. pr. 300,000 □Fuß, mit denselben aber pr. pr. 400,000 □Fuß in Anspruch nahm, andererseits aber eine Schienenverbindung des in seiner ganzen Ausdehnung in dem Melkerplatze liegenden Hafens mit dem Weserbahnhofe nur in höchst unvollkommener Weise zu erreichen stand.

Mein Vorschlag ging dahin, das ganze Bassin nicht auf dem Melkerplatze, sondern westlich von dem Armendeiche auf der Stephani-Kirchenweide anzulegen und von dem ersteren nur so viel Terrain zu der Anlage zu verwenden, als zu der Führung der Gleise von dem Weserbahnhofe her und genügend breiter Verbindungsstraßen erforderlich werden würde.

Diese Ansicht wurde aber von den vorbezeichneten Herren nicht getheilt. Dieselben waren der Meinung, daß, wenn es nicht zweckmäßig sei, das ganze Bassin in den Melkerplatz zu verlegen, doch ein Theil, event. die Hälfte desselben in diesen Platz hineingeschoben werden müsse, um den neuen Hafen der Stadt und den Weserbahnhofsanlagen so nahe als möglich zu rücken. Die von Seiten der Bauherren für diese Lage angeführten sonstigen vielfachen Gründe, deren Ausführung ich mich hier wohl enthalten kann, haben mich veranlassen müssen, die obenbezeichnete Verlegung des ganzen Bassins nach der St. Stephani-Kirchenweide aufzugeben und die Entwerfung des Projectes in der auf dem anliegenden Situationsplane dargestellten Weise vorzunehmen, zumal die St. Stephanikirche, der mit Ausnahme des Armen-deiches und des Waller Wieds (eines Staatsgrundstückes), das ganze in Frage tretende Terrain gehört, in der Angelegenheit eine gewichtige Stimme haben muß und von deren Geneigtheit das etwaige Zustandekommen des ganzen Planes wesentlich abhängig bleiben wird.

Der anliegende Situationsplan zeigt nun, daß der projectirte Hafencanal am unteren Ende des dem Staate gehörenden Waller Wieds, an einer für seine Ausmündung günstigen Stelle des Stromes, anhebt und sich in einer flachen Curve durch das Waller Wied und die St. Stephani-Kirchenweide bis zu dem Hafenbassin, welches vis à vis dem Etablissement des Norddeutschen Lloyds beginnt, hinzieht. Die Richtung des Canales folgt der tiefsten Lage des Terrains, so daß die Aushebung des letzteren den geringsten Kostenaufwand verursacht.

Die Dimensionen dieses Canales sind so gewählt, daß derselbe in der Nulllinie eine Breite von 200 Fuß und unter derselben eine Tiefe von 10 Fuß erhält, so daß bei dem niedrigsten Wasserstande des Stromes am Waller Wied = 3 Fuß unter Null, immer noch 7 Fuß Wasser in demselben verbleiben. Die Dossirungen sind als dreifüßig angenommen, was eine Sohlenbreite von 140 Fuß ergibt. Diese Dimensionen lassen es zu, daß Stromfahrzeuge aller Art, selbst Dampfschiffe, deren größte Breite 42 Fuß beträgt, in dem Canale ohne Schwierigkeiten einander passiren können und daß zur Winterszeit, bei plötzlich eintretendem Frostwetter, der Canal als Zufluchtsort für eine große Anzahl von Schiffen benutzt werden kann. Das

aus dem Canale zu gewinnende Erdmaterial wird einmal zur Herstellung genügend starker, flachdossirter Deiche an der Weser und zu beiden Seiten der Canalufer, die eine Höhe von 19 bis 20 Fuß über Null haben müssen, verwendet, der überschießende nicht unbeträchtliche Rest aber zur Aufhöhung des Terrains, zu beiden Seiten der neuen Anlage, abgelagert.

Es wird auf diese Weise das ganze Areal der St. Stephani-Kirchenweide vor Ueberschwemmungen gesichert und durch dessen allmähliche Aufhöhung das Eintreten des Cuverwassers in den umschlossenen Raum verhindert.

Ich bemerke bei dieser Gelegenheit, daß sich nach Vollendung des Canales vorzügliche Plätze zur Ablagerung des Baggermaterials, dessen Beseitigung von Jahr zu Jahr größere Schwierigkeiten und Kosten bereitet, darbieten, was umso weniger zu unterschätzen sein wird, als einmal diese Ablagerungsplätze vom Wasser aus leicht zugänglich sind, andererseits aber die Aufhöhung derselben deren Werth beträchtlich erhöhen muß.

Es wird angenommen, daß der zur Bekleidung der Deichdossirungen erforderliche Lehm in dem unteren Theile der St. Stephani-Kirchenweide und dem Waller Wied gefunden werden wird. Wäre das nicht der Fall, so muß das Deckmaterial anderweitig beschafft werden, was die Anlagekosten nicht unerheblich steigern würde. Am unteren Theile des Canales sind zu beiden Seiten der Ausmündung in den Strom Uferbefestigungswerke von Faschinen und Packsteinen projectirt, deren Erbauung zur Reinhaltung des Fahrwassers und Sicherung der Mündung unerlässlich wird.

Ferner ist in den betreffenden Kostenanschlag ein Posten für die Schlagung einiger starken Duc d'Alben an der Mündung des Canales sowie für Auslegung eiserner Tonnen zur Bezeichnung des Fahrwassers aufgenommen. Beide sind unvermeidlich, einmal um bei höheren Wasserständen die Einfahrt zu bezeichnen, ferner aber um das Verholen und Wenden der ein- und ausgehenden Segelfahrzeuge zu ermöglichen. Für beide Seiten des Canales sind eine Anzahl guter Landfestpfähle veranschlagt, die für das Befestigen und Verholen der Schiffe ebenfalls unentbehrlich sind.

Die Stellen, an denen diese Landfestpfähle sowie die vorbezeichneten Duc d'Alben und Tonnen aufgestellt werden sollen, sind in der anliegenden Situation absichtlich nicht bezeichnet, da deren Stellung später, unter Zuziehung sachverständiger Schiffer, sicherer bestimmt werden kann und es für den Augenblick genügt, die dafür aufzuwendenden Kosten in den Anschlag aufgenommen zu haben.

Der Hafen, der in einer Länge von 1000 Fuß und einer Breite von 300 Fuß projectirt ist, liegt, wie oben bereits erwähnt, so, daß pr. pr. 400 Fuß Länge desselben auf die St. Stephani Kirchenweide, 100 Fuß auf das Terrain des Armen-deiches und 500 Fuß auf den Mellerplatz kommen.

Die Dimensionen sind so gewählt, daß an jeder Langseite 6 Schleppfähne oder Stromfahrzeuge, an der Kopfseite 2 bis 3 derartige Fahrzeuge anlegen, löschen und laden können.

Wie weiter unten nachgewiesen werden wird, ist der Versuch gemacht, die nicht unbeträchtlichen Kosten der Hafenanlage durch billigere Constructionsweisen herabzudrücken; zunächst werde ich mich indessen behufs Erklärung des Projectes an die allerdings theuerste, jedenfalls aber beste Constructionsweise halten.

Der Hafen ist an 3 Seiten von einer bis auf 19 Fuß über Null heraufreichenden und bis auf den niedrigsten Wasserstand = 3' hinabgehenden Ufermauer, deren Spundwand bei der großen Tiefe von 10 Fuß unter Null, tief hinabreichen muß, eingeschlossen gedacht. Diese Ufermauern erhalten die nöthigen Schiffsbefestigungsringe und werden außerdem in dem Hafen eine Anzahl Duc d'Alben geschlagen, um auch den nicht zum Löschen oder Laden anliegenden Fahrzeugen ein sicheres Festlegen zu gestatten und das Verholen der Fahrzeuge zu erleichtern.

Für die 3 Seiten des Hafens sind 7 Krähne projectirt und ist der Betrag dafür in dem Kostenanschlage berücksichtigt.

Es ist bei dem vorliegenden Projecte ferner angenommen, daß die nördliche Raimauer des Hafens mit dem hinter derselben liegenden Terrain zu Eisenbahnzwecken verwendet werden könne und daß an dieser Stelle die erforderlichen Anlagen,

die gerade hier in der am meisten begehrten Längendimension ausdehnungsfähig sind, gemacht werden können. Auch liegt dieses dem Eisenbahnbetriebe zu überweisende Terrain genügend isolirt und von Privatanlagen so hinreichend getrennt, daß für dasselbe eine bessere Lage an dem projectirten Hafen nicht wohl aufgefunden werden kann.

Was in dem anliegenden Situationsplane in Betreff der Eisenbahnanlage geboten wird, ist übrigens nur als eine höchst allgemein gehaltene Skizze zu betrachten, da späteres Bedürfniß und genaue Erwägung der Verhältnisse für eine demnächstige Anlage maßgebend bleiben müssen.

Ueber das Terrain zu einer derartigen Eisenbahnanlage, event. über das Bedürfniß zu einer demnächstigen größeren Ausdehnung einer solchen Anlage werde ich weiter unten Andeutungen geben.

Wenn nun die Nordseite des Hafens als lediglich für Eisenbahnzwecke zu verwenden gedacht ist, so ist angenommen, daß dessen Südseite dem größeren freien Verkehr zugewendet werden müsse und um diesem Verkehre, der gewiß directe Verbindungen zwischen der Eisenbahnbehörde und Privaten herbeiführen wird, die thunlichste Erleichterung zu gewähren, ist eine Gleisverbindung der südlichen Rajung mit den Gleisen des Weserbahnhofes projectirt.

Endlich ist angenommen, daß die Ostseite des Hafens, die nur 300 Fuß Raimauer besitzt, dem öffentlichen Kleinverkehre überlassen werden könne, zumal sich der Mangel eines derartigen Lösch- und Ladeplatzes in diesem Theile der Stadt fühlbar macht. Es steht übrigens nichts im Wege, daß, falls dieser Raum von 300 Fuß dem öffentlichen Kleinverkehre später nicht genügen sollte, demselben ein Theil der südlichen Rajung eingeräumt werden könnte, was umsomehr im Auge behalten werden kann, als einer Verlängerung des ganzen Hafenbassins nach Westen, (in der Richtung des Canales) kein Hinderniß im Wege steht.

Bei Gelegenheit der Räume für das Entlösch- und Beladen der Schiffe hebe ich hervor, daß sich dazu auch in der ganzen Ausdehnung des Canales durch Einbau von Lösch- und Ladebrücken Gelegenheit findet. Wenn diese Brücken sich nur bis zu dem Wasserstande in der Nulllinie erstrecken, so wird durch ein vor denselben liegendes Fahrzeug momentan nur 30 bis 36 Fuß von der Fahrbreite absorbiert und damit die freie Schiffspassage in dem Canale nicht gehemmt. Es würde selbst, falls derartige Brücken-Anlagen oder Ufermauern, Bollwerke etc. an beiden Canalufeln in längeren Ausdehnungen vis à vis hergestellt werden sollten, die Schiffspassage dann noch kein störendes Hinderniß erfahren, wenn an jeder Seite ein Fahrzeug vis à vis liegen würde. Es bleibt zwischen beiden immerhin noch ein Raum von 90 bis 100 Fuß Fahrbreite (bei niedrigstem Wasserstande) frei.

Ein Umstand der bei der gewählten Lage des Hafens ins Auge zu fassen war, ist die Unterbrechung der jetzt auf dem Armendeiche bestehenden Communication zwischen dem Gröpelinger Deiche und der Stephani-Vorstadt. Bei der Lage des ganzen Hafens westlich vom Armendeiche in der St. Stephani Kirchenweide wäre diese Passage, welche das Verbindungsmittel zwischen den an der Weser belegenen Fabriken und Etablissements und dem von Arbeitern bewohnten Stadttheile am Gröpelingerdeich bildet, in keiner Weise gestört, durch Verlegung des ganzen Hafens in den Melkerplatz ist sie dagegen aufgehoben worden, da die Erbauung einer Brücke vor dem neuen Hafen dessen freie Benutzung beeinträchtigen und die Anlagelkosten erheblich vermehren, die Verlegung der Passage aber um 1000 Fuß nach Osten zu große Schwierigkeiten im Gefolge haben würde. Bei dem auf der anliegenden Situation dargestellten Project ist eine Vermittelung angestrebt, der Brückenbau vermieden und die Passage zwischen dem Gröpelingerdeich und dem Sandwege im Mittel nur um 500 Fuß nach Osten zu verlegt worden. Es werden daher die Passanten zwischen dem westlichen Ende des Gröpelingerdeiches und den Etablissements westlich von der Fabrik der Gebr. Nielsen pr. pr. 1000 Fuß oder 400 Schritt mehr als jetzt zurückzulegen haben, während die Passanten zwischen dem westlichen Ende des Gröpelingerdeiches und den Etablissements östlich von Gebr. Nielsen Fabrik resp. die Anwohner des östlichen Endes des Gröpelingerdeiches eine Verlängerung ihrer Wege nicht zu erleiden brauchen. Es geht aus dieser Darlegung wohl hervor, daß von einer Ueberbrückung des Hafens behuf Beibehaltung der jetzigen Wegerichtung

ohne weiteres abgesehen werden kann, zumal ein anderer als der vorgedachte Fußverkehr hier nicht existirt.

Wie sich nun östlich hinter dem Hafen, resp. südlich von demselben das neue Straßennetz gestalten kann, ist auf dem anliegenden Plane angedeutet. Wie sich dasselbe wirklich gestalten wird, das wird erst nach Annahme des ganzen eventuell nach Feststellung etwaiger Modificationen und Veränderungen des eigentlichen Hafenprojectes bestimmt werden können.

Vorläufig ist angenommen, daß zur Führung der Gleise zwischen dem Hafen und dem Weserbahnhofe 2 für Doppelgleise, Wagen- und Fußverkehr genügende Straßen von 50 bis 60 Fuß Breite angelegt und daß dieselben nach ihrer Vereinigung schräg durch den Sandersdeich und die Straße bei der Reeperbahn dem Weserbahnhofe zugeführt werden. Es ist bei der Richtung dieser Straßen einmal auf die Führung der Gleise in zulässigen Curven, ferner aber darauf gesehen, daß nur unbedeutendere Gebäude geschnitten, größere Anlagen, theure Packhäuser und dergl. aber verschont werden.

Jede etwaige Veränderung in der Lage des Hafenbassins würde leicht eine Veränderung in der Lage der Gleise und den betreffenden Straßen herbeiführen.

Ferner ist angenommen, daß an der Kopfseite (Ostseite) des Hafens ein Löschplatz mit Passage von 80 Fuß Breite ungebaut bleibe und daß an dessen südlicher Seite eine Straße und Kajung von annähernd derselben Breite angelegt werden müsse.

Hinter dem an der Nordseite des Hafens projectirten Eisenbahnhofe, der zu 150 Fuß mittlerer Breite angenommen ist (was für 5 Schienengleise und 55 Fuß tiefe Schuppen genügt) führt von dem Gröplinger-Deiche aus eine 30 Fuß breite Straße parallel zu der Reeperbahn, die sich direct der Straße bei der Reeperbahn resp. dem Stephanithorssteinwege anschließt und mit der Straße am Ostende des Hafens in Verbindung steht. An der Einmündung derselben in die letzbezeichnete Straße wird zugleich eine Verbindung mit den Gleisstraßen hergestellt und dazu das betreffende Erbe angekauft.

Endlich wird eine Verbindung des Hafens mit der Muggenburgerstraße, der Straße auf der Muggenburg und mit der Straße „Sandberg“ hergestellt, wie das aus dem Situationsplan hervorgeht. Auch ist auf diesem Plane angedeutet, auf welche Weise sich eine directe Verbindung von der Großenstraße und dem Wall durch die Fichtenstraße nach dem neuen Hafen anlegen lassen wird.

Endlich weist der Plan in punktirten Linien die Möglichkeit einer directen Verbindung der Weserbahn mit dem Hafen über die Stephanithors-Contrescarpe, die Tannenstraße und einen Theil der Reeperbahn nach, ebenso wie auch die Richtung angegeben ist, welche eine Verbindung der Hafenanlage mit der Bremen-Geeste-Bahn ungefähr würde einschlagen müssen.

Es dürfte hier noch zu bemerken sein, daß die Straßen, durch welche die Verbindungsgleise führen, die Lösch- und Ladeplätze hinter den Hafenmauern zc. sofort in entsprechende Höhenlagen gebracht werden müssen, wozu ein Theil des behufs Austiefung des Hafenbassins zu gewinnenden Erdmaterials vortheilhaft verwendet werden kann, während dessen größerer Theil an passenden Plätzen zur Aufhöhung des Terrains abgelagert werden muß. Durch die Aufhöhung der Gleisstraßen auf 19 bis 20 Fuß über Null, wird eine theilweise Veränderung im Niveau der von diesen ersteren durchschnittenen Straßen, der Straße bei der Reeperbahn, dem Sandersdeich zc. erforderlich, die bei der Ausführung des Projectes sofort vorgenommen werden muß. Auch diese Arbeiten, sammt den Umlegungen des Pflasters und neuen Pflasterungen haben in dem Anschlag Berücksichtigung gefunden.

Die Kosten, welche für die Ausführung dieses im Vorstehenden in allgemeinen Umrissen und auf der anliegenden Zeichnung bildlich dargestellten Projectes aufzuwenden sein werden, beziffern sich nach dem sub 1 anliegenden Anschlag auf 784,000 Thaler Gold und vertheilen sich auf die einzelnen Arbeiten folgendermaßen:

- I. Herstellung des Canals 199,450 ₰
- II. Herstellung des Hafens incl. Krähne und Zubehör, mit den Ufermauern 311,100 „
- III. Anschaffung von Baugerätschaften, Bagger zc. 47,000 „

IV. Ankauf von Baulichkeiten, Straßenveränderungen, Pflasterungen	80,000 R^{f}	
V. für Eisenbahngleise	—	62,000 R^{f}
VI. Güterschuppen und Einfriedigungen etc.	—	61,500 "
VII. Insgemeinkosten	18,050 "	4,900 "
Zusammen	655,600 R^{f}	128,400 R^{f}

Es kommen mithin von den zu 784,000 Thaler berechneten Gesamtkosten 655,600 Thaler auf das eigentliche Hafenunternehmen und 128,400 Thaler auf die damit zu verbindenden Eisenbahnanlagen, welche letztere aber vorläufig nur in geringer Ausdehnung (bis zu dem westlichen Ende des Hafens) in Rechnung gezogen sind. Daß spätere Ausdehnungen und Vergrößerungen dieser Anlagen bei starker Benutzung des hergestellten Hafens wahrscheinlich nicht ausbleiben werden, kann vor der Hand nicht wohl in Rechnung gezogen werden, kann auch umso weniger störend in's Gewicht fallen, als solche Ausdehnungen nur einen erfreulichen Aufschwung des Handels documentiren und sich somit in vielfacher Hinsicht als rentabel zeigen würden. Noch hebe ich hervor, daß sich in dem zu 47,000 Thaler angenommenen Ansätze für Anschaffung von Geräthen (Pos. III., 13) eine Summe von 40,000 Thalern für Ankauf eines Baggers mit den nöthigen Transportfahrzeugen befindet, die möglicher Weise Anlaß zu Ausstellungen geben könnte. Zur Rechtfertigung dieses Ansatzes hebe ich hervor, daß behuf Herstellung des Canales und Hafens pr. pr. 25,300,000 Cubikfuß Boden zu gewinnen, und daß von dieser Masse annähernd 16,000,000 Cubikfuß zu erbaggern sein werden. Die dem Staate gehörenden Bagger sind wegen der Aufgaben, welche dieselben auf dem Strome zu erfüllen haben, nicht im Stande dieses Quantum nebenher zu bewältigen. Selbst wenn alle 3 Staatsbagger an die fragliche Arbeit gestellt werden könnten, so würden alle über ein Jahr in Thätigkeit sein müssen, um dieselbe zu erledigen. Daran ist aber, wie die Verhältnisse liegen, nicht zu denken und bleibt nichts übrig, als für die Ausführung des Canal- und Hafenprojectes einen eigenen Bagger anzuschaffen, der die obenbezeichnete Erdmasse in etwa 2 Jahren bewältigen und dann anderweitig verwendet werden kann.

Dem Vernehmen nach geht man mit dem Plane um, das vorbeschriebene Project durch eine Actien-Gesellschaft ins Leben zu rufen und setzt dabei voraus, daß die Ausführung zu realisiren sein werde, wenn die St. Stephani-Gemeinde und der Staat sich bei dem Unternehmen durch kostenlose Ueberlassung des Terrains, event. mit einem gewissen Capitale theilnehmen würden.

Es entzieht sich vor der Hand noch meiner Beurtheilung, ob das zu erreichen sein wird. Angenommen habe ich, daß der Werth oder Preis des zu dem Canale und dem Hafen erforderlichen Terrains nicht in den Anschlag aufgenommen werden dürfe, weil sich derselbe einmal schwer in den richtigen Zahlen ausdrücken läßt, ferner aber weil ein Ansatz dafür das Anlage-Capital unnöthig in die Höhe treiben würde.

Meiner Ansicht nach wird der Werth der an dem Hafen und dem Canale belegenen Grundstücke erst nach deren Ausführung von Bedeutung werden, dann aber auch so steigen, daß eine unentgeltliche Hergabe des Terrains zu den projectirten Anlagen sich überreichlich bezahlt machen wird.

Der Melkerplatz, östlich vom Armendeiche, mißt in seiner Gestalt pr. pr. 695,500 $\square$ Fuß und sind dafür, dem Vernehmen nach, von einem hiesigen Bauunternehmer 80,000 Thaler oder etwa $8\frac{1}{3}$ Grote pr. $\square$ Fuß geboten. Der Hafen und die Löschplätze an demselben würden von dieser Fläche pr. pr. 286,000 $\square$ Fuß absorbiren, so daß pr. pr. 409,500 $\square$ Fuß Fläche zum Verkauf verbleiben.

Es wird wahrscheinlich zu gering gegriffen sein, wenn man annimmt, daß der Werth für diesen verbleibenden Rest auf 15 Grote pr. $\square$ Fuß steigt, sobald die Ausführung des Projectes feststeht. Es würde sich aber dadurch schon eine Verkaufssumme von 85,312 Thalern erzielen lassen. Es liegt allerdings in der Erhöhung der Verkaufssumme um 5312 Thaler noch kein besonderer Vortheil, allein es dürfte zu erwägen sein, daß einmal der Durchschnittspreis von 15 Groten pr. $\square$ Fuß höchst wahrscheinlich überschritten, daß ferner aber das ganze Terrain der Stephaniweide einer hohen Verwerthung erst durch den Canalbau erschlossen werden würde.

Die Stephaniweide enthält, rund gemessen und berechnet, pr. pr. 5,680,150 □Fuß nutzbares Land (das nicht nutzbare Land = pr. pr. 471,000 □Fuß ist vorläufig außer Acht gelassen). Tritt die St. Stephani-Gemeinde davon rund 865,000 □Fuß zur Herstellung des Canales und des in der Weide belegenen Theiles des Hafens ab, so verbleiben ihr pr. pr. 4,815,150 □Fuß zur Verwerthung. Setzt man den Preis dieses Terrains nur zu dem billigen Preise von 12 Groten pr. □Fuß an, so ergiebt das ein Capital von 802,525 Thalern. Man darf indessen mit Sicherheit annehmen, daß der Grundwerth nach und nach steigen und daß schließlich der Mittelwerth pr. □Fuß sich sehr viel höher als 12 Grote herausstellen wird.

Man wird keinen Fehlgriff machen, wenn man den Werth des verbleibenden Terrains zu etwa 1½ Millionen Thaler anschlägt, die freilich erst nach Vollendung des projectirten Canales und nach und nach zur Einnahme werden gebracht werden können.

Das am unteren Ende der St. Stephani-Kirchenweide belegene Waller Wied mißt, rund gemessen und berechnet, 2,560,600 □Fuß. Tritt der Staat davon zu der Herstellung des Canales rund 725,000 □Fuß ab, so verbleiben demselben an der Nordseite des Canales, unter dem Gröpelinger Deiche pr. pr. 700,500 □Fuß und an der Südseite des Canales unterhalb der Stephaniweide pr. pr. 1,135,100 □Fuß.

Erwägt man nun, daß es, falls das ganze Project zur Ausführung kommen sollte, vortheilhaft und im allseitigen Interesse sein würde, wenn sowohl der Staat als auch die St. Stephani-Gemeinde ihre betreffenden Grundstücke zusammenlegten und arrondirten, so wird man damit auf den Vorschlag geführt, beide Anlieger könnten ihre an den beiden Canalusern belegenen Grundstücke derartig austauschen, daß jeder Besitzer selbstständig über das Terrain an einem Canalufer verfügen könnte. Es würde das zu erreichen stehen, wenn die St. Stephani-Gemeinde den nördlich vom Canal, zwischen dem letzteren und dem Gröpelinger Deiche, ihr verbleibenden Streifen von pr. pr. 1,084,000 □Fuß gegen den südlich vom Canale liegenden 1,135,100 □Fuß haltenden Theil des Waller Wieds mit dem Staate austauschte. Der Ueberschuß von 51,100 □Fuß, den letzteres Grundstück darbietet, kann nicht in Betracht gezogen werden, da derselbe pr. pr. 40,000 □Fuß unnutzbare Land (Alluvion) an der Weser enthält. Es gleichen sich die beiden Tauschobjecte mithin nahezu aus.

Der Staat würde auf diese Weise Besitzer des ganzen nördlichen Canalufers und des zwischen diesem Ufer und dem Gröpelinger Deiche belegenen Landes werden können. Er würde dadurch bei der Ausführung etwaiger Anlagen in der ganzen Uferausdehnung keinen Behinderungen unterliegen, die Eisenbahnanlage an dem Hafen und Canale jederzeit nach Bedürfniß verlängern und endlich am unteren Theile des Canales, in der Einbucht des Deiches, sichere und gut belegene Lagerplätze für Theer, Petroleum etc. gewinnen und diese durch Gleise direct mit den sonstigen Bahn- und Hafenanlagen verbinden können.

Die solchergestalt zu gewinnenden Vortheile springen eben so sehr in die Augen, wie diejenigen, welche die St. Stephani-Gemeinde durch den vorbereiteten Austausch, die damit verbundene Arrondirung ihres Terrains und den Alleinbesitz des südlichen Canalufers erzielen kann.

Meiner Ansicht nach wird gegen die Zweckmäßigkeit eines derartigen Arrangements auf keiner Seite ein gewichtiges Bedenken erhoben werden können. Käme eine derartige Ausgleichung aber zu Stande, so scheint mir auch keine Gefahr darin zu liegen, wenn sowohl der Staat als auch die St. Stephani-Gemeinde sich mit einem näher zu bestimmenden Capitale bei der Anlage betheiligen, event. solche allein in die Hand nehmen, da, wie ich nochmals wiederhole, nur die Ausführung des Hafenprojectes die Erzielung hoher Grundwerthe auf dem fraglichen Territorio herbeizuführen vermag, während ohne diese Ausführung der größte Theil der ganzen Landfläche auf lange Jahre hinaus nur einen spärlichen Ertrag zu liefern im Stande ist.

Jedenfalls scheint die vorbesprochene Sache von besonderem Interesse und deren weitere Verfolgung in ernstliche Erwägung zu ziehen sein. Ob die Ausdehnung der Lösch- und Ladeanstalten für die Eisenbahn, ob die Schaffung neuer Verkehrs-

anstalten für
Verlegung des
vereinigt) nach
Stelle und es
und damit
mäßig ist, und
Anlagecapitals
Schließung

Schließung des go
capital, welches
sich wird, hat n
deren Annahme
Nachweis wege
Nach de
wenn man den
Thaler Gold u
I.
II.

III.
IV.

V.
VI.

V

Es kommen
Thaler auf d
verbindenden,
deren Eisenb
Der
solidieren im
655,600 —
anlagen tot
Bau des L
zwingt, da
werte maß
Der
ist nicht so
daß Holzbo
naturkosten,
gemauerten
Nac
wenn man
indern nur
Schiffen mi
rührt, den
535,300 L

anstalten für den Bremischen Handel jetzt oder in nächster Zeit nothwendig, ob die Verlegung des Theermagazins (event. mit einem Petroleum- und Terpentinelager vereinigt) nach einer für die Schiffe und Eisenbahnwaggonen gleich gut zugänglichen Stelle und ob die Verlegung des Wintersicherheitshafens in die projectirte Anlage und damit die Verwendung des jetzigen Sicherheitshafens zu einem Holzhafen zweckmäßig ist, und ob endlich diese Gegenstände die Aufwendung eines nicht unbeträchtlichen Anlagecapitals rechtfertigen, das zu bestimmen muß ich besserem Ermessen überlassen.

Schließlich erlaube ich mir auf die schon oben angeführte weitere Veranschlagung des ganzen Projectes zurückzukommen. Das nicht unbeträchtliche Anlagecapital, welches für die beste und solideste Ausführung des ganzen Werkes erforderlich wird, hat mich veranlaßt, eine zweite und dritte Veranschlagung aufzustellen, deren Annahme ich indessen nicht empfehlen kann. Ich lasse indessen beide, des Nachweises wegen, folgen.

Nach dem anliegenden Anschläge Nr. II berechnen sich die Herstellungskosten, wenn man den Hafen mit einem Bollwerke von Eichenholz einschließt, zu 662,000 Thaler Gold und vertheilen sich folgendermaßen:

I. Herstellung des Canales	fl 199,450	
II. Herstellung des Hafens incl. Krähen und Eichenholzbollwerk	" 232,700	
III. Anschaffung von Geräthen	" 47,000	
IV. Ankauf von Baulichkeiten, Straßenpflasterungen etc.	" 80,000	
V. Für Eisenbahngleise	—	fl 52,000
VI. Provisorische hölzerne Güterschuppen und Einfriedigungen	—	" 31,500
VII. Insgemeinkosten	" 16,850	" 2,500
	fl 576,000	fl 86,000

Es kommen mithin von den zu 662,000 Thaler berechneten Gesamtkosten 576,000 Thaler auf das eigentliche Hafenunternehmen und 86,000 Thaler auf die damit zu verbindenden, theilweise provisorisch gedachten und in den Schienengleisen verminderten Eisenbahnanlagen.

Der Unterschied der eigentlichen Hafenanlagelkosten zwischen dem besseren und solideren im Anschläge I berechneten und dem letztgedachten Projecte beträgt nur 655,600 — 576,000 = 79,600 Thaler. Der Unterschied zwischen den Eisenbahnanlagen kommt nicht in Betracht, weil dieselben verkleinert gedacht sind und der Bau des Holzbollwerkes am Hafen zu dem Bau hölzerner provisorischer Schuppen zwingt, da es verkehrt sein würde, hinter dem rasch vergänglichen hölzernen Bollwerke massive Gebäude zu errichten.

Der Unterschied zwischen den Kosten der Ufermauer und Eichenholzbollwerke ist nicht so beträchtlich, als man das im Allgemeinen annimmt; dazu kommt noch, daß Holzbollwerke nur eine geringe Dauer haben und daß die erwachsenden Reparaturkosten, von Jahr zu Jahr steigend, eine Höhe erreichen, wie solche bei guten gemauerten Uferbefestigungen nicht vorkommt.

Nach dem anliegenden Anschläge Nr. III. berechnen sich die Herstellungskosten, wenn man den Hafen weder mit einer Mauer, noch mit einem Holzbollwerke einfaßt, sondern nur in doffirten Erdwällen aufführt und für das Löschen und Laden von Schiffen mit 9 Stück hölzernen Lös- und Ladebrücken mit beweglichen Krähen ausrüstet, den Doffirungsfuß aber mittelst abzapflasternder Fashinenwerke befestigt, zu 535,500 Thalern, die sich folgendermaßen vertheilen:

I. Herstellung des Canals	fl 199,450	
II. Herstellung des Hafens incl. 9 Ladebrücken mit Krähen	" 116,200	
III. Anschaffung von Geräthen	" 47,000	
IV. Ankauf von Baulichkeiten und Pflasterungen ..	" 80,000	
V. für Eisenbahngleise	—	fl 46,000
VI. provisorische Güterschuppen und Einfriedigungen ..	—	" 31,500
VII. Insgemeinkosten	" 13,050	" 2,300
	fl 455,700	79,800 fl

Es kommen mithin von den zu 535,500 Thalern berechneten Gesamtkosten 455,700 Thaler auf das eigentliche Hafenunternehmen und 79,800 Thaler auf die damit zu verbindenden, durch die Gestaltung der Hafeneinfassungen noch mehr verringerten und provisorisch zu gestaltenden Eisenbahnanlagen.

Der Unterschied der eigentlichen Hafenanlagekosten dieses Anschlages Nr. III. mit denen der Anschläge Nr. I und II. beträgt:

$$655,600 - 455,700 = 199,900 \text{ Thaler resp.}$$

$$576,600 - 455,700 = 120,900$$

Der Unterschied ist schon erheblicher als der zwischen den Summen der Anschläge Nr. I. und II., allein ich muß dabei zu bedenken geben, daß nach Anschlag III. die ganze Hafenanlage den Charakter des Provisoriums erhält, daß der Hafen nicht so ausgenutzt werden kann, wie das der Fall sein sollte, und daß die provisorischen Lade- und Löschvorrichtungen fast alljährlich große Reparaturen und Unterhaltungskosten bedingen werden. Ferner ist zu erwägen, daß, falls man später von dem Provisorium zu einem Definitivum, der Einschließung des Hafens durch Ufermauern, übergehen wollte, dieses nur unter Aufwendung beträchtlich höherer Kosten, als dieselben für den sofortigen definitiven Raimauerbau verlangt werden, geschehen kann und daß dadurch der Betrieb in dem Hafen lange andauernde Störungen erleiden muß. Ufermauern von 2300 Fuß Länge sind nicht so rasch zu erbauen und gehen darüber, namentlich unter den vorgedachten Umständen, mehrere Jahre hin, ehe dieselben vollendet sein können.

Wollte man statt der Faschinenpackung die Ufer des in Erdwällen anzulegenden Hafens sogleich mit tiefgehenden Spundwänden versehen und sich dadurch den späteren Bau von Ufermauern erleichtern, so würde sich der Anschlag Nr. III für die eigentlichen Hafen- und Canalanlagen statt auf 455,700 Thaler auf 486,000 Thaler berechnen.

Ich wiederhole aber, daß ich von allen provisorischen und unvollkommenen Anlagen abrathe und, falls das Project überhaupt Aussicht auf Ausführung gewinnen sollte, einer sofortigen soliden und dauerhaften Ausführung aller Theile den Vorzug geben muß, zumal, wenn man die doppelten Ausgaben, großen Unterhaltungskosten und späteren Verkehrsstörungen in Rechnung zieht, dem Provisorio ein Vortheil kaum abzugewinnen sein wird.

Bremen, den 10. März 1870.

(gez.) Berg.

Anlage III

zur Mittheilung des Senats
vom 7. November 1870.

Die St. Stephani-Gemeinde verkauft an den Staat den sog. Melkerplatz zu 80,000 Thaler Gold.

Sobald der Staat das auf beiliegendem Plan verzeichnete Project einer Hafen- und Canalanlage innerhalb der nächsten 10 Jahre oder einer weiteren demnächst vereinbarten Frist in Angriff nimmt, findet zwischen Staat und Gemeinde eine Landabtretung und ein Landtausch nach folgenden Bestimmungen statt:

Wenn der Staat es wünschen sollte, so wird das Hafenbassin in einer Breite von 300 Fuß, bei Nullfuß noch um weitere 500 Fuß in nordwestlicher Richtung verlängert, sowie der Canal in einer Breite bis zu 250 Fuß im Nullpunkt, statt der projectirten Breite von 200 Fuß angelegt.

Alle Grundfläche, welche, sei es nach der in beiliegendem Plane projectirten oder in der vorgedachten größeren Ausdehnung, — zu dem Hafenbassin und dem

Canale verwandt werden sollte, wird, soweit dazu der Staat Kircheneigenthum in Anspruch nimmt, — unentgeltlich von der Gemeinde hergegeben.

Anlangend das im Uebrigen nach beiliegendem Plane noch erforderliche Areal, so wird Alles auf dem linken Ufer des projectirten Hafens und der Canalanlage belegene Land, was dem Staat gehört, Eigenthum der Kirche, alles daselbst auf dem rechten Ufer liegende Land, was der Kirche gehört, Eigenthum des Staats. Soviel Terrain der Staat mehr empfängt als der Kirche innerhalb der Hochwasserlinie an der linken Seite ersetzt werden kann, wird der Gemeinde mit 6 Grote per □-Fuß vergütet. Dabei kommt indeß, wie schon bemerkt, das für Bassin und Canal zu verwendende Kirchen-Areal nicht in Berechnung. Auf dem vom Staat an die Gemeinde abzutretenden Vorland, im Inundations-Gebiete belegen, bleiben die üblichen Convoe-Dnera haften.

Zur Anlegung einer öffentlichen Schlachte, sowie einer Straße überläßt die Gemeinde dem Staat von ihrem Grunde an der Südwestseite des Hafenbassins der ganzen Länge nach einen Raum von 60 Fuß Breite, so zwar, daß keine Entschädigung vom Staate dafür geleistet wird, doch der Gemeinde, resp. den späteren Besitzern des anliegenden Grundes, das Bebauen derselben bis hart an die Grenze erwähnter Straße zusteht, dieselben jedoch niemals zu den Anlage- und Unterhaltungskosten, soviel es die Schlachte anlangt, können herangezogen werden, sondern nur die dem Staate gebührende Entschädigung für die Anlagekosten und Unterhaltung des Trottoirs und außerdem einer gewöhnlichen Fahrbahn, von im Ganzen 40 Fuß Breite nicht übersteigend, genöthigt sein sollen.

Sollte diese Schlachte mit Schienengleisen für Eisenbahntransporte eingerichtet werden, so steht der Gemeinde eine Verlängerung der Gleise auf ihre Kosten im Anschluß an die Staatsgleise an staatsseitig zu bezeichnender Stelle zu.

Das Canalufer an der Südwestseite darf von der Gemeinde bis zur Nulllinie bebaut werden.

Bei Ausführung des vorerwähnten Projects wird staatsseitig die Eindeichung des der Kirche verbleibenden, resp. zu überweisenden Areals, sowohl an der Canal- als auch an der Stromseite beschafft, und stellt der Staat außerdem die auszuhebende Erde, sowie den auszubaggernden Weferfand, — soweit es nach Befriedigung seines eigenen Bedarfs ihm irgend thunlich erscheint, der Gemeinde zur Aufhöhung ihrer Weide zur Verfügung. Auch wird, falls das Project in der gesetzten Frist nicht zur Ausführung kommt, der Staat die Communication der Kirchenweide mit der westlichen Vorstadt durch eine angemessene Verbindungsstraße über den Mellerplatz herstellen.

Die Zahlung des Kaufpreises erfolgt nach Ermessen des Staates entweder in Staatsobligationen à 5 % p. a. oder baar.

1. Engin

Die
tation, jetzt
für zweimä-
reig. Biede
ergänzt.

2. ⑨

meiſter und
Joh. Egg

3. E.

die dafür

zu den Ro-
kranten in
caße eben
Auszahlung
wie zur
vertragen

5. Net

mit der
werde „i

mitgetheilt
des Beisitz
und Bunte
dem vorge
von 63,0
derlichen
schließen,
wegen d

der gewöhnlichen
Berathung