

Statt dieser Moorings soll nun, als erfahrungsmäßig genügend, ein Schirmanker, sog. Champion, der etwa den dritten Theil kostet, ausgelegt werden und die Schiffskette soll keine Steg- sondern eine sog. Krabnkette, short link sein.

Anker und Kette müssen dabei aus dem besten Material bestehen, namentlich muß zu der Kette das dazu am meisten geeignete, best scrap iron in Verwendung kommen.

Die Kosten für diese Anschaffungen werden sich folgendermaßen stellen:

- | | |
|---|--------|
| 1) 1 Schirmanker mit allem Zubehör etwa 5000 Pfund schwer und 1 desgl. als Reserveanker, 2 Schirmanker à Stück 300 Thaler | » 600 |
| 2) 150 Faden 2 zöllige Ankerkette, short link, incl. der nöthigen Reserve von best scrap iron, pro Faden etwa 216 Pfund schwer macht 324 Centner à 5 1/4 Thaler | » 1701 |
| 3) 1 schwere Boje zur Bezeichnung von Anker nebst Kette, mit Einschluß der nöthigen Perpendikularkette | » 250 |
| 4) für Transportkosten und Auslegen von Anker und Kette an der richtigen Stelle | » 49 |

Summa . . . 2600

Schließlich erwähne ich noch, daß Anker sowohl als Kette besonders angefertigt werden müssen, es daher durchaus nöthig ist, dieselben sobald es möglich in Bestellung zu geben. Denn sollte die jetzige provisorische Kette des Schiffes einmal brechen, so wird es gar nicht möglich sein, so schnell eine andere Kette von ähnlicher Stärke herbeizuschaffen, und das Schiff müßte dann vielleicht wiederum längere Zeit von der Station entfernt gehalten werden.

Namens der Baudirection.

(gez.) Hauckes.

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 20. Mai 1867.

1. Verbindung des Vegesacker Hafens mit dem Bahnhofe Grohn-Vegesack.

Einen von den vereinigten Deputationen für die Häfen und Hafenanstalten und für die Eisenbahnen über das Project der Verbindung des Vegesacker Hafens mit dem Bahnhofe Grohn-Vegesack eingereichten Bericht, welchen der Senat zunächst zur Aeußerung über die beantragte Geldbewilligung an die Finanzdeputation hat gelangen lassen, theilt er hieneben mit dem von der letzteren darüber erstatteten Berichte der Bürgerschaft zu ihrer Erklärung, unter Vorbehalt der seinigen, mit.

2. Herstellung eines Fußwegs zur Verbindung der durch den Eisenbahndamm getrennten beiden Theile der Huchtinger Chaussee.

Unter demselben Vorbehalt läßt der Senat den anliegenden Bericht der Wegbaudeputation, die Herstellung eines Fußwegs zur Verbindung der durch den Eisenbahndamm getrennten beiden Theile der Huchtinger Chaussee betreffend, der Bürgerschaft zu ihrer Erklärung zugehen.

Anlage Izur Mittheilung des Senats
vom 20. Mai 1867.**Bericht der Deputationen für die Häfen und Hafen-
anstalten und für die Eisenbahnen,**die Verbindung des Vegesacker Hafens mit dem Bahnhofe Grohn-
Vegesack betreffend.

Dem ihnen im Februar dieses Jahres gewordenen Auftrage gemäß, eine nähere Prüfung des von einer Commission der Bürgerschaft derselben im December vorigen Jahres eingereichten Projects der Verbindung des Vegesacker Hafens mit dem Bahnhofe Grohn-Vegesack vorzunehmen und darüber zu berichten, sind die unterzeichneten Deputationen nachgekommen und versehen nicht in dem Folgenden darüber ihren Bericht zu erstatten.

Dass die gedachte Verbindung für Vegesack wünschenswerth und für den Weserhandel im Allgemeinen erspriesslich sei, zumal nachdem die Austiefung der Unterweser verwirklicht sein werde, ist niemals in Zweifel gezogen worden. Es ergab sich nur, dass, nach dem von der Eisenbahndeputation im Jahre 1861 vorgelegten umfassenden Plane, der etwas Aeclles und Dauerndes bezweckte, die Kosten so bedeutend erschienen, dass man glaubte die Ausführung desselben auf eine spätere Zeit verschieben zu können. Man glaubte dieses um so mehr, als für den Güterverkehr von und nach den Lagerhäusern in der Stadt Vegesack der Güterschuppen des Grohn-Vegesacker Bahnhofes nur um wenige Schritte entfernter lag als ein Güterschuppen am Vegesacker Hafen, und der Erstere eine Zollabfertigung in jeder Form gewährte, während bei dem Letzteren nur eine Expedition auf Ladeschein anwendbar sein würde. So lange daher eine Austiefung der Unterweser nicht stattgefunden hatte, konnte füglich angenommen werden, dass nur in höchst seltenen Fällen, namentlich bei plötzlicher Unterbrechung der Schifffahrt durch Eisgang Verladungen aus einem Seeschiffe oder Leichterschiffe pr. Eisenbahn landeinwärts vorkommen würden, und erschien daher die jetzt bestehende Einrichtung für den eigentlichen Vegesacker Verkehr völlig ausreichend.

Die Unterweser ist nun aber ausgetieft, so, dass beladene Schiffe bis zu 70 à 80 Last, und auch noch darüber, den Vegesacker Hafen unter Benützung der Fluth erreichen können. Es kann daher, wenn den Vegesackern die Gelegenheit geboten wird unmittelbar aus einem Seeschiffe mit der Eisenbahn Verladungen zu machen, und umgekehrt Waaren landwärts zu empfangen um sie aus den Eisenbahnwaggons in Seeschiffe zu verladen, sei es im Wege der Expedition und Commission oder auf eigene Rechnung, ein namhafter Verkehr zur Entwicklung kommen, und halten die vereinigten Deputationen dafür, dass es billig sei, nunmehr diese Gelegenheit zu gewähren. Dabei würde unbenommen bleiben, für solche Sendungen, welche auf Begleitscheine oder verzollt abgehen sollen, die Grohn-Vegesacker Güterexpedition auch ferner zu benutzen.

Handelte es sich noch um den größeren Plan von 1861, so würde die Höhe der Kosten, die damals in ihrer Gesamtheit nicht genau veranschlagt worden sind, jedoch noch über 100,000 Thaler hinausgingen, auch jetzt noch zu Bedenken Anlass geben. In dieser Hinsicht stellt sich jedoch die Sache anders, wenn man das Project der Commission vom December vorigen Jahres zum Grunde legt, welches zwar nur eine Dauer von nicht über 20 à 25 Jahren in Aussicht stellt, jedoch mit einem Aufwande von 32,600 Thalern zu verwirklichen sein dürfte, und daher einer näheren Prüfung unterzogen worden ist.

Rücksichtlich der technischen Seite des Projects ist Bezug zu nehmen auf das unter Unteranlage I beiliegende Gutachten der beiden Baudirectoren Schröder und Berg und auf den erläuternden Bericht des Letzteren, Unteranlage II, sowie auf die unter Anlage III und IV beifolgenden Zeichnungen.

Demnach werden die Kosten der baulichen Anlage als einmalige Ausgabe 32,600 Thaler betragen. Die Unterhaltungskosten wird Bremen allein zu tragen haben, über deren Verlauf eine nähere Angabe zur Zeit nicht wohl gemacht werden kann. Der Betrieb wird nach dem Schlußprotocolle zum Vertrage vom 28. Februar 1859, zum §. 4, von der Eisenbahnbetriebsverwaltung auf gemeinschaftliche Rechnung übernommen werden, mithin die halben Kosten des für die Eisenbahnexpedition erforderlichen Personals Bremen zur Last kommen.

Nach den Erläuterungen, welche Seitens der Baudirectoren über die Sicherheit der Constructionen ertheilt worden sind, bezweifeln die berichtenden Deputationen nicht, daß die Anlagen für 20 bis 25 Jahre ausreichen werden, und da es, wie bereits erwähnt, sich empfiehlt, den Versuch zu machen, ob ein angemessener Verkehr sich zu Begeßack in Folge der Verbindung des Bahnhofes mit dem Hafen entwickeln werde, stellen die berichtenden Deputationen anheim, die daraus erwachsenden Kosten mit 32,600 Thalern zu bewilligen und die Eisenbahndeputation mit der Ausführung zu beauftragen.

Bremen, den 13. Mai 1867.

Die Deputation für die Häfen und Hafenanlagen.

(gez.) **Duckwitz.** (gez.) **J. G. Höpfen.** (gez.) **Herm. S. Gerdes.**

Die Eisenbahndeputation.

(gez.) **Duckwitz** (gez.) **H. H. Schröder.**

Unter-Anlage II

zur Anlage I der Mittheilung des Senats
vom 20. Mai 1867.

Dem uns ertheilten Auftrage nachkommend haben wir die in Zeichnungen und Anschlägen anbei zurückerfolgenden Vorschläge zur Verbesserung der Begeßacker Hafenanlage, event. die Verbindung derselben mit dem Bahnhofe Grohn-Begeßack einer gemeinschaftlichen Prüfung unterzogen. Wenn wir dabei auch die Ansicht, daß die Ausführung der früher aufgestellten, größeren Projecte, wobei Herstellung neuer Ufermauern u. beabsichtigt war, den Vorzug verdient, nicht aufgeben können, so glauben wir doch die Annahme des vorliegenden Projectes, welches mehr den Character eines Provisoriums trägt, immerhin aber eine Dauer von pr. pr. 20 bis 25 Jahren verspricht, empfehlen zu dürfen, da dasselbe ganz wesentlich viel billiger als alle definitiven Anlagen zu stehen kommt und dem angestrebten Zwecke auf eine längere Reihe von Jahren entsprechen wird.

Einzelne unbedeutende Aenderungen in den vorgeschlagenen Constructionen, die indessen nicht von wesentlicher Bedeutung sind, werden sich bei der Ausarbeitung der Detailpläne einführen lassen, ohne daß dadurch der genügende Kostenanschlag alterirt wird.

Bremen, den 30. April 1867.

(gez.) **A. Schröder.**

(gez.) **Berg.**

Unter-Anlage II
zur Anlage I der Mittheilung des Senats
vom 20. Mai 1867.

Bericht des Baudirectors Berg,

Verbindung des Vegesacker Hafens mit dem Bahnhofe Grohn-Vegesack
betreffend.

Dem erhaltenen Auftrage gemäß erlaube ich mir hierdurch über die Verbindung des Vegesacker Hafens mit dem Bahnhof Grohn-Vegesack, resp. bessere Benützung des ersteren Folgendes ergebenst zu berichten.

Der mir erteilte Auftrag ging zunächst dahin, daß bei der Projectirung der fraglichen Anlage, von den Einzelheiten des früheren, ausgedehnteren Projects abgewichen werden und daß der Kostenanschlag sich jedenfalls wesentlich geringer als derjenige für das frühere Project belaufen müsse, wenn der herzustellende Plan irgend welche Aussicht auf Erfolg bieten sollte.

Das frühere zur Verbesserung des Vegesacker Hafens aufgestellte Project hatte eine ziemlich weite Ausdehnung, indem dabei die Erneuerung eines großen Theiles der alten Hafeneinfassung, resp. Ersetzung derselben durch ein neues massives Bollwerk, Ufermauer an der Aue, Aufhöhung des ganzen Terrains zwischen dem Hafen und der Aue, Errichtung eines besonderen Verwaltungsgebäudes mit Postbureau u. ins Auge gefaßt waren.

Sollte nun die zu projectirende Anlage einen sehr viel billigeren Anschlag ermöglichen, so mußte dieselbe von vornherein auf ein ziemlich bescheidenes Maaß reducirt und durfte nur das Nothwendigste in Betracht gezogen werden. Um hier das Richtige zu treffen, habe ich mich an Ort und Stelle mit verschiedenen Einwohnern Vegesacks, auf deren Urtheil in der fraglichen Angelegenheit ich etwas zu geben berechtigt war, über die Ausdehnung der zu machenden Anlagen besprochen und erlaube mir, das Resultat meiner darnach modificirten Ausarbeitung in den anliegenden beiden Zeichnungen zu überreichen.

Zunächst von dem Bahnhofe Grohn-Vegesack ausgehend, zweigt sich das nach dem Hafen führende Gleis links von dem Wagenschuppen des Bahnhofes ab und läuft in der schon früher projectirten und der königlichen Eisenbahndirection zu Hannover approbirtten Weise auf die über die Aue zu legende Gleisbrücke, oberhalb der Wegebrücke vor dem Bahnhofe, zu.

Diese Bremischer Seite etwas über die Höhe der gewöhnlichen Fluthen in Mauerwerk ausgeführte Brücke wird vollendet und mit eisernem Oberbau belegt werden müssen.

Von dieser Brücke führt das Gleis durch den Vegesacker Bahnhofszufuhrweg, theilt sich, rechts von diesem Wege in 2 Stränge und führt in einer Länge von 400 Fuß an der südlichen Seite des Hafens hin.

Die alte aus großen Feldsteinen bestehende Uferschälung des Hafens hat weder die genügende Höhe noch Stärke, um die für die Gleislegung erforderliche Aufschüttung resp. die darauf zu bewegenden Lasten mit Sicherheit tragen zu können. Der Bau einer neuen Ufermauer ist, der bestehenden Verhältnisse wegen, schwierig und kostspielig und wird, um die dafür zu machenden großen Ausgaben zu vermeiden, vorgeschlagen, eine hölzerne Brücke von 400 Fuß Länge und entsprechender Breite, nach Ausweis der anliegenden Zeichnung, zu schlagen und dieselbe mit dem festen Boden in der angegebenen Weise zu verankern. Man erhält dadurch ein billigeres und solides Bauwerk, welches allerdings den Character eines Provisoriums

trägt, bei einigermaßen gutem Unterhalte aber die Dauer von 20 bis 25 Jahren sicherlich erreichen wird, wenn man nur gute und sorgfältig chanisirte Hölzer verwendet. Die erforderliche Tragfähigkeit ist reichlich vorhanden, ebenso die Sicherheit gegen den von der etwa 5 Fuß hohen Sandschüttung ausgehenden Druck.

Hinter den beiden Gleisen, von denen eins auf, das andere hinter der Brücke liegt, wird ein Güterschuppen, nicht größer als solches erforderlich erscheint, in Fachwerk erbauet und auf den Gleisen ein beweglicher Laufkahn aufgestellt, der für alle vorkommenden Functionen, als Löschen aus den Schiffen auf Wagen oder in den Schuppen und vice versa, sowie Laden aus dem Schuppen auf die Wagen und umgekehrt, in gleicher Weise dienen kann.

Der Aufschüttung am Hafen wird die erforderliche Ausdehnung gegeben, der Weg nach Grohn in der in der Zeichnung angegebenen Weise geführt und das Ufer der Aue mit einer gutbefestigten Kopfstrandossirung versehen.

Einer demnächst etwa erforderlichen Ausdehnung der Anlage steht kein Hinderniß entgegen und kann dieselbe ohne Störung des etwaigen Verkehrs stattfinden.

Wollte man nach Verlauf einer Reihe von Jahren, wenn die Verkehrsverhältnisse Begegnung solches dringend erheischen sollten, statt des jetzt projectirten hölzernen Vorbaues (einer Anlage wie solche in Holland in vielen Fällen mit Nutzen angewandt ist) eine neue Ufermauer am Hafen auführen, so würde dadurch selbstredend der Verkehr, wenn auch nicht ganz aufgehoben, so doch theilweise gestört werden, ein Umstand, der kaum zu vermeiden sein würde, welcher aber den augenblicklichen geringeren Ausgaben gegenüber nicht sehr ins Gewicht fallen kann.

Die Ausbaggerung des Hafens ist im vorigen Jahre vorgenommen und können spätere Nachhülfen ohne allen Schaden für die fragliche Anlage ausgeführt werden, zumal die eingerammten Brückenpfeiler das alte Uferschälwerk sicherer stellen werden, als solches augenblicklich ist. — Alles Weitere geht aus den anliegenden Zeichnungen hervor.

Die für die projectirte Anlage aufzuwendenden Kosten stellen sich, den anliegenden Specialanschlägen nach folgendermaßen zusammen:

1) Vollendung der Eisenbahnbrücke über die Aue.....	11,800.—
2) Gleislegung und Weichen.....	6,300.—
3) Erdarbeiten	500.—
4) Wachtstube an der Ueberführung	450.—
5) Vorgelegte Holzbrücke.....	5,490.—
6) Planumbildung.....	942.—
7) Uferschälung an der Aue.....	410.—
8) Pflasterungen.....	1,115.—
9) Drainirung und Canalisirung.....	150.—
10) Güterschuppen mit Zubehör.....	3,678.—
11) Laufkahn und sonstige Betriebsgeräthe.....	1,500.—
12) Befriedigungen.....	255.—

Total... 32,600.—

Indem ich schließlich noch auf die im Laufe des Monats April von dem Baudirector Schröder und mir vorgenommene, gemeinschaftliche Superrevision des anliegenden Projectes und den dieserhalb unterm 30. April erstatteten, die Anlage empfehlenden Bericht hinweise, spreche ich die Ueberzeugung aus, daß es nicht möglich sein wird, die Anlage quaest. noch ferner zu beschränken und den Kostenbetrag noch weiter herabzudrücken, wenn man etwas, was dem angestrebten Zwecke auch nur einigermaßen entsprechen soll, herzustellen beabsichtigt.

(gez.) **Berg.**

Bremen, den 6. Mai 1867.

Anlage IIzur Mittheilung des Senats
vom 20. Mai 1867.**Bericht der Finanzdeputation,**die Bewilligung von 32,600 Thalern zur Herstellung einer Verbindung
des Vegesacker Hafens mit dem Bahnhofe Grohn-Vegesack betreffend.

Bei dem Plane einer Verbindung des Vegesacker Hafens mit dem Bahnhofe Grohn-Vegesack, worüber der Finanzdeputation zu ihrer Aeußerung über die Finanzfrage ein Bericht nebst 4 Anlagen vorgelegt ist, welchen — einen im Februar d. J. erhaltenen Auftrage gemäß — die Deputationen für die Häfen und Hafenanstalten und für die Eisenbahnen, in Anlaß eines von einer Commission der Bürgerschaft im December v. J. derselben eingereichten Projectes, abgestattet haben, kann die Finanzdeputation von ihrem Standpunkte aus nur hervorheben, daß es mit Rücksicht auf die erhebliche Summe, deren Bewilligung für neue Bauten und Anlagen beantragt wird, nothwendig ist, die Bewilligung selbst und daher auch den Beginn der Arbeit bis dahin zu verschieben, daß sich übersehen läßt, welche Ansprüche im nächsten Jahre an den Staatshaushalt gemacht werden.

Nach dem Berichte ist durchaus nicht anzunehmen, daß besondere Gründe vorliegen, welche eine Gefährdung öffentlicher Interessen bei einer Aussetzung des Baus bis zum nächsten Finanzjahr befürchten lassen.

Falls daher der Senat und die Bürgerschaft den Plan genehmigen, erachtet die Finanzdeputation es für nothwendig, daß die 32,600 Thaler, welche der Plan kosten soll, zu dessen Ausführung nicht sofort zur Disposition gestellt werden, sondern der Eisenbahndeputation der Auftrag ertheilt werde, sie für das Jahr 1868 auf ihr Budget zu stellen, damit, sobald die Verhältnisse alsdann eine Verwendung der Summe gestatten, sie im Generalbudget des nächsten Jahres zur Bewilligung gelangen.

Bremen, den 17. Mai 1867.

Die Finanzdeputation.

(gez.) Hartlaub. (gez.) Buß.

Anlage IIIzur Mittheilung des Senats
vom 20. Mai 1867.**Bericht der Wegbaudeputation**

über Herstellung eines Fußwegs zur Verbindung der durch den Eisenbahndamm getrennten beiden Theile der Huchtinger Chaussee.

In Folge des bei den Verhandlungen über die Verlegung der Huchtinger Chaussee von der Bürgerschaft ausgesprochenen Wunsches, daß die Passage für Fußgänger durch den Bahndamm nicht unterbrochen, sondern eine Verbindung durch einen 5 bis 6 Fuß breiten Weg unter oder über der Bahn vermittelt eines Tunnels oder durch Ueberbrückung hergestellt werde, erhielt die Wegbaudeputation den Auftrag, über die Herstellung des gewünschten Fußwegs unter oder über der Bahn Bericht zu erstatten, zu dessen Erledigung sie sich das Nachstehende vorzutragen erlaubt.

Die in Frage stehende Verbindung der durch die Eisenbahn durchschnittenen alten Chaussee kann in der zweckmäßigsten und billigsten Weise dadurch hergestellt werden, daß von dem im Westen des Bahndammes belegenen Theile der alten Chaussee ein Fußweg an dem Bahnkörper hin bis zu der Bluthbrücke Nr. 3, unter dieser hindurch und wieder an den östlich von der Bahn belegenen Theil der alten Chaussee geführt wird. Dieser Fußweg erhält die Höhe der alten Chaussee und ist also eben so lange passirbar wie die Chaussee selbst. Der bisherige Weg wird dadurch nur um etwa 90 Fuß länger, während die Anlagekosten des neuen Fußwegs der Oldenburgischen Bauverwaltung allein zur Last fallen.

Die Durchführung eines Fußwegs unter der Bahn vermittelt eines gemauerten Durchlasses kann die Deputation der erheblichen, auf etwa 2500 bis 3000 Thaler anzuschlagenden, Kosten halber, welche jedenfalls Bremen zur Last fallen würden, nicht empfehlen.

Der Ueberführung des Fußwegs über die Bahn widerspricht die Oldenburgische Bauverwaltung, wegen der mannichfachen daraus erwachsenden Uebelstände.

Die Anlage würde, abgesehen von den daraus entstehenden Kosten für Rampe und Treppen, stets eine sehr gefährliche Sache bleiben, welche im Interesse der Sicherheit des Bahnbetriebs und des den Weg benutzenden Publicums um so mehr vermieden werden muß, als der nächste Wärter zu entfernt steht, um den Uebergang genügend überwachen zu können, die Aufstellung eines eignen Wärters aber der Kosten wegen jedenfalls zu vermeiden ist.

Außerdem würde die schlecht arbeitende und kostspielige Zugbarriere den Fußgängern häufig Aufenthalt verursachen und somit auch von ihrem Standpunkt der stets gangbare nur dreißig Schritt längere Weg unter der Bluthbrücke hindurch vorzuziehen sein.

Demnach kann die Wegbaudeputation nur empfehlen, den projectirten Fußweg unter der Bluthbrücke Nr. 3, von welchem in der Anlage eine Zeichnung beiliegt, für genügend zu erachten und von jeder anderweitigen Verbindung der durch den Bahndamm durchschnittenen alten Chaussee abzusehen.

(gez.) **J. D. Meier, Dr.**

(gez.) **Richard Friße.**