

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft.

vom 23. September 1853.

Bericht der Deputation für die Convoye, Schlachte &c., wegen Anlegung einer zweiten Brücke über die Weser.

Diesen Bericht theilt der Senat der Bürgerschaft beikommend zu ihrer Erklärung unter Vorbehalt der feinigten mit.

Anlage

zur Mittheilung des Senats vom
23. September 1853.

B e r i c h t

der Deputation für die Convoye, Schlachte &c., wegen Anlegung einer zweiten Brücke über die Weser.

Der Deputation für die Convoye, Schlachte &c. ist der Auftrag ertheilt worden, darüber zu berathen und zu berichten:

Ob und wie eine zweite Brücke über die Weser anzulegen sei? und sie beehrt sich, nachdem sie durch die erforderlichen technischen Gutachten und nach Prüfung aller dabei in Erwägung zu ziehenden Verhältnisse die nothwendige Uebersicht erlangt hat, ihre Ansichten in Folgendem vorzulegen.

Um zu einer Entscheidung der Hauptfrage, ob eine zweite Brücke über die Weser zu erbauen sei, zu gelangen, erschien es nothwendig zunächst zu erwägen, an welcher Stelle und wie eine Brücke zu erbauen und ob solche für Fußgänger oder auch für Fuhrwerke einzurichten sei, da die Entscheidung über diese Fragen von Einfluß für die erstere ist.

Da die Erbauung einer zweiten Brücke nur die Verbindung der unteren Altstadt mit dem unteren Theile der Neustadt bezweckt, so kann sie, soll sie diesem Zwecke entsprechen, da auch bei einer Anlage unterhalb der Schlachte der Zweck weniger erreicht werden wird, dort sich auch keine geeignete Zugänge finden, nur auf der Schlachte von der Fähre abwärts angelegt werden, wo der geeignetste Platz sich der letzten Schlachtpforte gegenüber befindet.

Ueber die Frage, wie eine Brücke zu erbauen, ob nämlich eine stehende Brücke oder eine Schiffbrücke zu wählen sei, hat sich der verstorbene Baudirector Kraushaar, als im Jahre 1848 diese Angelegenheit in Folge von Anträgen und Vorschlägen verschiedener Mitbürger über die Anlegung einer Schiffbrücke in Berathung gezogen wurde, in einem von ihm erstatteten Gutachten (Conventsverhandl. 1848 Fol. 511) ausführlich geäußert und die Gefahren für die Schifffahrt, welche bei einer festen Brücke, namentlich durch das Passiren der Oeffnungen entstehen würden, geschildert und sich dann entschieden für eine Schiffbrücke ausgesprochen.

Der Bauinspector Brockmann bemerkt darüber das Folgende:

»Wenn, entweder an der Fähre, oder auch abwärts, eine feste Brücke über die Weser erbaut wird, so wird dadurch das Profil der Weser wesentlich kleiner und dem Abflusse des Hochwassers ein bedeutendes Hinderniß entgegengesetzt, welches gerade auf die höchsten Wasserstände nachtheilig einwirkt, namentlich dann, wenn die kleine Weser eine bedeutende Wassermenge abführt, auch wird dadurch der Eisgang sehr erschwert und die Gefahr einer Eisstopfung innerhalb der Stadt noch vermehrt. Von der Fähre abwärts hat die Weser bekanntlich eine bedeutend größere Breite als die Breite der großen und kleinen Weser zusammen beträgt, das Wasser, welches beide Flußarme herabführen, kann sich an ihrem Vereinigungspunkte ausbreiten, namentlich findet aber der Eisgang, welcher bald zuerst

durch die kleine Weser bald durch die große Weser stattfindet, jetzt kein wesentliches Hinderniß, welches aber der Fall ist, wenn eine feste Brücke über die Weser erbaut wird, indem alsdann die Pfeiler Stützpunkte genug bilden, vor denen das Eis sich leicht wieder setzt.

»Für die Schifffahrt ist übrigens eine feststehende Brücke von großem Nachtheile, die jetzt stattfindende freie Beweglichkeit der Schiffe auf dem Flusse hört zum Theil auf, alle Rähne und Leichterschiffe können nur die Stellen der Brücke an der Altstadt und Neustadt passieren, wo Drehbrücken eingerichtet werden, und die oberländischen Fahrzeuge und Flöße nur die einzelnen Brückenöffnungen; tritt daher der Fall ein, daß ein Fahrzeug durch das Brechen einer Ankerkette abtreibt, so kommt dasselbe in die größte Gefahr, namentlich bei Nacht, wenn nicht augenblicklich Hülfe geleistet und das Fahrzeug wieder vor ein anderes Anker gelegt werden kann, oder auch wenn bei West- und Nordweststürmen die Fahrzeuge unterhalb der Fähre nicht liegen bleiben können, welches im Frühjahr und Herbst oft der Fall ist, und deshalb bis zum Sonnenhose und bis hinter die große Weserbrücke aufsegeln müssen, dann können dieselben nur die sehr schmalen Oeffnungen der Drehbrücke passieren, keinesweges aber durch dieselben segeln und es würde alsdann öfter der Fall eintreten, daß die Fahrzeuge sich theils unter einander beschädigen, theils aber gegen die Pfeiler kommen und dadurch sehr beschädigt, wenn nicht gar zertrümmert werden.

»Die Erbauung einer festen Brücke ist mithin nicht zu empfehlen, dagegen bietet eine Schiffsbrücke weit mehr Vortheile dar, da dieselbe an jeder Stelle geöffnet werden kann, wenn sich ein Unfall ereignet und man im Stande ist an jeder Stelle durch das Ausfahren eines oder mehrerer Brückenpontons hinreichend große Oeffnungen zu schaffen, auch können die Schiffe, wenn sie gegen eine Schiffsbrücke treiben oder segeln, niemals so bedeutenden Schaden erleiden, als wenn sie gegen einen festen Pfeiler stoßen, indem alsdann die Brückenpontons, gegen welche die Schiffe gerathen, sofort und in sehr kurzer Zeit ausgelegt werden können.

»Eine Schiffsbrücke gestattet fast den völligen freien Abfluß des Wassers und wirkt nur ganz unbedeutend auf die Erhebung des Wasserspiegels ein und ist außerdem dem Eisgange nicht hinderlich, da dieselbe rechtzeitig abgelegt werden muß und erst wieder hingelegt werden kann, nachdem der Eisausbruch erfolgt und das Eis fort ist, weshalb in diesem Falle eine Schiffsbrücke jedenfalls den Vorzug vor einer festen Brücke verdient.«

Die Deputation muß diese Ansichten als richtig anerkennen und daher ihre Uebersetzung, namentlich auch in Hinblick auf die Gefahren, welche sowohl für die Brücke als für die Stadt selbst aus einer Eisstockung entstehen würden, dahin aussprechen, daß wenn überall eine zweite Brücke angelegt werden soll, dieses nur eine von Fußgängern zu benutzende Schiffsbrücke sein könne, da allerdings zu einer solchen für Fuhrwerke sowohl an der Alt- wie an der Neustadtseite der erforderliche Raum zur Auffahrt bei jedem mittleren und niedrigen Wasserstande fehlt.

Bei der Beurtheilung der zweiten Frage:

ob eine zweite Brücke über die Weser anzulegen sei?

hat die Deputation sich daher auf die Untersuchung der Nachtheile, welche bei der Anlage einer Schiffsbrücke für Fußgänger an der untern Schlachte für die Schifffahrt entstehen würden und der Vortheile, welche eine solche für die Communication zwischen den beiden Stadttheilen haben werde, beschränken können.

Die Weser unterhalb der großen Weserbrücke zwischen der Alt- und Neustadt ist zugleich der Hafen für die Schiffe; durch die Erbauung einer Schiffsbrücke auf dieser Straße hört die freie Beweglichkeit der Fahrzeuge, wie sie jetzt stattfindet, auf, außerdem kann der Raum, welchen die Brücke mit den Verankerungen einnehmen wird, von den Fahrzeugen nicht mehr benutzt werden und wird nur in einem geringen Maße durch den Raum, welchen gegenwärtig die Treppen der Fähre einnehmen, ersetzt. Die größte Beschwerde für die Schifffahrt entsteht aber dadurch, daß alle Fahrzeuge und Flöße die Brücke stromaufwärts nur durch die Oeffnungen, welche durch Auslegen der Brückenschiffe gemacht werden und nur vermittelst Aufwindens passieren können.

Die Besatzung eines Rahns besteht in der Regel bekanntlich aus dem Schiffer, einem Matrosen und einem Jungen, von denen ein Mann, während die andern das Fahrzeug aufwinden, am Steuer stehen muß; schon bei Windstille und mittleren Wasserständen kann dieses Aufwinden vor dem Anker nur langsam von Statten gehen, noch weit langsamer kann aber ein Fahrzeug bei 10 Fuß Wasserstand und darüber aufgewunden werden, namentlich wenn durch entgegenstehenden Wind diese Arbeit noch erschwert wird. Die schwache Besatzung kann das Fahrzeug nicht rasch durch die Oeffnung bringen, es müßte daher für jedes Hülfsmannschaft gegeben werden, die aber von den Brückenvärtern schwerlich ge-

nommen werden könnte, da diese für das sofortige Wiedereinfahren der Brückenpontons zu sorgen hätten. — Wie langsam das Aufwinden der Oberländischen Fahrzeuge trotz der bedeutenden Hülfsmannschaft, die benutzt wird, von Statten geht, ist täglich wahrzunehmen und es hat deren täglich eine nicht unbedeutende Zahl Strom ab- und Strom aufwärts zu passiren.

Der größte Uebelstand und Aufenthalt, welchen das Durchlegen der aufkommenden Fahrzeuge veranlaßt, entsteht dann, wenn eine große Anzahl von Schiffen unmittelbar hinter einander heraufkommen und durch die Brücke gelegt werden sollen, indem die Anker und Leinen, an welchen dieselben aufgezogen werden, mindestens 500 Fuß oberhalb der Brücke ausgebracht werden müssen, welches zu gleicher Zeit nur von höchstens 3 Fahrzeugen und zwar von denen, welche zunächst hinter der Brücke liegen, geschehen kann, weil, wenn noch mehr Anker und Leinen zu derselben Zeit ausgebracht werden, die Leinen sich verwickeln und nicht klar bleiben.

Während diese Fahrzeuge aufgezogen werden, müssen alle andern warten und können nur bis hinter die Brücke legen; die Anker und Leinen von den 3 nächsten Fahrzeugen können aber erst ausgebracht werden, nachdem die ersten bis zu ihren ausgeworfenen Ankern aufgewunden sind und aufs Neue weiter aufwärts Anker und Leinen ausgelegt haben oder seitwärts vor Anker gelegt sind. Es wird dann aber leicht unterhalb der Brücke eine solche Anhäufung eintreten, daß der Raum nicht ausreicht, namentlich dann, wenn im Sommer und Herbst bei niedrigem Wasserstande die Sandablagerungen unterhalb des Theerhofs Untiefen gebildet haben.

Die stromabwärts kommenden Leichterschiffe werden jetzt, bei entgegenstehenden Winden, quer gegen den Strom gelegt, damit sie besser abtreiben, nach Anlage einer Schiffbrücke wird dieses aber nicht mehr möglich sein, wenn sie in die Nähe der Brücke kommen und ist es dann erforderlich, dieselben an Leinen durch die Brücke zu ziehen, welches aber nicht durch die Brückenkappen geschehen kann, wenn viele Fahrzeuge aufkommen, sondern es muß alsdann durch Ausfahrung eines oder zweier Brückenpontons eine Oeffnung dafür geschaffen werden, welches für die herunterkommenden Flöße immer nothwendig ist, damit dieselben gleich in den Stau hinter dem Theerhofe kommen und an Leinen, welche an der Brücke fest sind, vor die kleine Weser gezogen und hier wieder durch die Brücke gebracht werden können.

Ueber den Verkehr in der Stadt liefern die amtlichen Listen folgendes Resultat:

Es sind angekommen:

Anno	Rähne u.	Oberländer	Flöße
1843.....	5534.....	1689.....	346
1844.....	6203.....	1592.....	370
1845.....	6708.....	1803.....	463
1846.....	7485.....	1698.....	494
1847.....	8230.....	2227.....	572
1848.....	6198.....	1640.....	496
1849.....	5971.....	1391.....	457
1850.....	6377.....	1680.....	563
1851.....	6880.....	1485.....	574
1852.....	7350.....	1496.....	573

Durchschnitt von 10 Jahren	Rähne u.	Oberländer	Flöße
per Jahr.....	6693.....	1670.....	490
hievon $\frac{2}{3}$	4462.....	$\frac{1}{3}$ 556.....	$2\frac{1}{2}$ 1225

Nach der Ansicht des Schlachtvoigt Wilders ist anzunehmen, daß von den Rähnen und Küstenschiffen obige $\frac{2}{3}$ also 4462 zweimal die Strecke, wohin die Brücke gelegt werden soll, passiren, von den Oberländern $\frac{1}{3}$ also 556 zweimal, die Flöße zweimal und mehr, dann die Hälfte nach unten noch einmal, also $2\frac{1}{2}$ 1225, giebt zusammen eine Summe von 11,261 Mal, welche die Brücke im Laufe des Jahres bei anzunehmenden 10 Monat offenen Wassers zu öffnen sei, und bringt durchschnittlich täglich eine Brückensperrung von 37 Mal hervor.

Die Durchschnittsberechnung ist indessen nicht anwendbar, da das Bedürfnis des Durchlegens sich sehr verschieden gestalten wird, und es ist sicher anzunehmen, daß an einem Tage häufig die dreifache Zahl und mehr, also 90 bis 100 Fahrzeuge durchgelegt werden müssen. Ueber die Zeit, welche das Durchlegen eines Fahrzeuges erfordert, sind die Ansichten sehr verschieden.

Nach dem Berichte der Finanzdeputation vom 8. December 1848 ist derzeit behauptet worden, das Durchlegen eines Schiffes erfordere nur 1 bis 2 Minuten. Der Bau-director Kraushaar bemerkt in seinem damals erstatteten Berichte, ohne die Zeit, die er zum

Durchlegen erforderlich erachtet, anzugeben, daß allerdings ein nicht unbedeutender Aufenthalt für die Fußgänger, namentlich dann entstehen würde, wenn häufiger eine größere Oeffnung als die Klappe biete verlangt werde, allein dem sei dadurch abzuwehren, daß während dieser Zeit die Personen, welche nicht warten wollten, mittelst Fährschiffe über die im Verhältniß zu der ganzen Strombreite nur geringe Oeffnung geschafft werden könnten. Ob dies während des Aufwindens der Schiffe so leicht und ohne Gefahren zu bewirken sein möchte, mag hier unerörtert bleiben, allein es ergibt sich daraus jedenfalls, daß neben der Brücke eine Fähre, wenn auch nur für einen Theil der Stromstrecke, eingerichtet werden müßte, für welche in der Kosten-Berechnung nichts in Anschlag gebracht ist.

Nach andern Ansichten wird das Aus- und Einlegen der Brückenpontons und das Aufwinden der Schiffe 10 Minuten erfordern, mithin, wenn jedes Schiff einzeln durchgewunden würde, für die nach der Durchschnittsberechnung täglich passirenden Schiffe 6 Stunden 10 Minuten Aufenthalt verursachen, nimmt man aber auch an, daß mehrere Schiffe auf einmal durchgebracht werden können oder eine geringere Zeit zum Durchbringen erfordert wird, und nimmt nur die Hälfte als Aufenthaltszeit an, so würde doch ein solches Hinderniß für die Passage entstehen, daß eine Fähre unaufhörlich in Thätigkeit würde sein müssen. Wenn aber das Bedürfniß größer und an einem Tage z. B. 100 Schiffe durchgelegt werden müßten, so würde die Brücke beinahe fortwährend gesperrt und die Beförderung fast nur vermittelt einer Fähre beschafft werden können, sicher aber mit weit größeren Schwierigkeiten und Gefahren wie mit der gegenwärtigen Fähre.

Neben dem durch eine Schiffbrücke für die Schifffahrt und damit für den Handel entstehenden Aufenthalt und Nachtheil ergibt sich auch für die stromabwärts kommenden Schiffe eine nicht ganz gering anzuschlagende Gefahr. Wie bereits vorstehend erwähnt, werden die Schiffe, welche gegenwärtig in der Regel quer abtreiben, vermittelt einer Leine durch die Brückenöffnung geschafft werden müssen, allein es kann nicht fehlen, daß diese oder andere mit den Ankern durchgehende Schiffe mitunter bei heftigem Winde, trotz aller Vorsicht, gegen die Brücke treiben, weichen die Brückenschiffe dann auch nach Ansicht des Baudirectors Kraushaar dem andringenden Schiffe, so läuft dieses doch Gefahr auf die quer über die Weser ausgebrachten Anker zu gerathen, dadurch Schaden zu nehmen und mit seiner Ladung zu versinken. Selbst wenn dieses nicht der Fall ist und ohne alle Beschädigung abgeht, wird doch das Wiedereinfahren des von den Ankern gerissenen und wahrscheinlich eine bedeutende Strecke abwärts getriebenen Brückenpontons eine längere Zeit erfordern, während dem die Passage nur durch Ruderschiffe erhalten werden könnte.

Endlich ist noch zu erwähnen, daß bei einem eintretenden Eisgange die Brücken-Pontons sofort abgefahren und nach dem Hafen in Sicherheit gebracht werden müssen, und erst beim Aufhören desselben die Brücke wieder hergestellt werden kann. Es erfordert dieses wie das Beispiel am Rhein u. zeigt, mehrere Tage, während dem die Passage gehemmt bleiben oder durch Fährschiffe beschafft werden müßte.

Wenngleich die Deputation daher auch keinesweges verkennt, daß die Herstellung eines zweiten gesicherten Communicationsweges zwischen Alt- und Neustadt bei dem großen in den letzten Jahren durch die Einschiffung der Auswanderer am Sicherheitshafen für den untern Theil der Neustadt noch erheblich vermehrten Verkehr zwischen diesen beiden Stadttheilen manche Vortheile zur Folge haben würde, so ist sie doch durch die geschilderten Verhältnisse zu der Ueberzeugung gelangt, daß die Anlage einer Schiffbrücke nicht allein der Schifffahrt und dem Geschäftsverkehr auf dem Strome höchst nachtheilig sein würde, sondern daß, wenn nicht dabei eine, der gegenwärtigen ähnliche, Fähre damit verbunden werden sollte, sie für den Verkehr mit dem untern Theil der Neustadt die davon erwarteten Vortheile keinesweges herbeiführen, vielmehr häufig eine größere Verzögerung gegen die gegenwärtige Ueberfahrt durch Schiffe veranlassen würde.

Es ist indessen bei diesen Berathungen in Frage gekommen, ob nicht, wie es an andern Orten auf größerer Entfernung der Fall ist, durch ein kleines dafür eingerichtetes Dampfschiff eine schnellere Communication als durch die Fährschiffe geschafft werden könne, allein es ist noch nicht möglich gewesen, darüber die genauen Erkundigungen einzuziehen; die Deputation wird indessen nicht verfehlen, nach Erlangung genauer Auskunft darüber, ob sich die Anwendung eines Dampfbootes auf dieser kleinen Strecke empfehle, so wie über die Kosten der Anschaffung und des jährlichen Betriebs weiter zu berichten.

Bremen, den 29. Juli 1853.

(gez.) J. F. W. Iken.

(gez.) Joh. Fr. Philippi.