

Mitteilung des Senats

vom 7. April 1891.

1. Hafen zu Vegesack.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen hat einen Bericht, betreffend den Hafen zu Vegesack, übergeben, welchen der Senat unter Vorbehalt seiner Erklärung der Bürgerschaft hierneben zur Beschlußnahme mitteilt.

Bericht.

In Anlaß des Beschlusses der Bürgerschaft vom 25. Februar d. J. (Verhdlg. S. 200) hat der Senat die Deputation für Häfen und Eisenbahnen beauftragt, sich zu äußern, ob nicht durch Herstellung einer Pieranlage in Vegesack den Bedürfnissen entsprochen werden könne, und welchen Kostenaufwand dieselbe verursachen würde. Der anliegende, dieserhalb vom Bauinspektor Heineken erstattete Bericht vom 1. April d. J., mit dessen Inhalt der Oberbaudirektor Franzius sich völlig einverstanden erklärt hat, weist nach Ansicht der Deputation überzeugend nach, daß eine Pieranlage nicht geeignet sein würde, den Bedürfnissen, die sich zur Zeit ergeben haben, gerecht zu werden. Es kommt hinzu, daß die dafür aufzuwendenden Kosten diejenigen eines Ausbaus des Hafens noch um M. 60 000 übersteigen würden. Die Deputation sieht sich daher nicht in der Lage, eine Pieranlage für Vegesack zu befürworten; sie bittet vielmehr unter Wiederholung ihres Antrages vom 14. Februar d. J. (Verhdlg. S. 160) für den Umbau des Vegesacker Hafens in Gemäßheit des damals vorgelegten Projektes die Anschlagssumme von M. 560 000 zu bewilligen.

Bremen, den 4. April 1891.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen:

(gez.) **Barthausen.** (gez.) **Adelis.**

Bericht des Bauinspektors Heineken.

Dem erhaltenen Auftrage entsprechend, erlaube ich mir über die Herstellung einer Pieranlage zu Vegesack ohne den Ausbau des Hafens, das folgende ergebnis zu berichten.

Schon in meinem Berichte vom 9. Januar ex., betreffend Ausbau des Vegesacker Hafens, ist angeführt, daß später bei Vermehrung des Verkehrs eine Vergrößerung der Lössplätze durch Anlage eines Lössplatzes an der Lesum hergestellt werden könnte. In den obigem Berichte anliegenden Zeichnungen ist diese Anlage rot punktiert. Die Kosten sind in meinem Berichte nicht angegeben, weil es ein erst später ins Auge zu fassendes Projekt ist, welches wohl zur Bewältigung eines späteren vergrößerten Verkehrs, aber nicht zur Hebung der jetzt vorliegenden berechtigten Klagen der Vegesacker dienen kann. Außerdem sind die Fahrwassertiefen der Lesum bei weitem nicht so günstig wie die der forrigirten Wejer und wenn auch mit Sicherheit zu erwarten ist, daß die fortschreitende Vertiefung der Wejer auch

Anlage.

Unteranlage.

eine Vertiefung der unteren Lesum zur Folge haben wird, so ist doch der jetzige Zustand nicht derart, daß eine den Bedürfnissen nur einigermaßen entsprechende Anlage geschaffen werden könnte.

Laut Vertrag zwischen Bremen und Hannover vom 30. März 1858 wird das Fahrwasser der Lesum von beiden Staaten auf gemeinschaftliche Kosten so unterhalten, daß bei gewöhnlicher Flut Schiffe von 9 Fuß (2,6 m) Tiefgang fahren können. Diese Tiefe genügt bei weitem nicht für den beabsichtigten Zweck.

Ferner ist der vorhandene Platz an der Lesum nicht ausreichend. Der, ohne andere Interessen zu schädigen, nicht zu entbehrende Anlegeplatz der Dampfschiffe nimmt einen erheblichen Teil der Uferlänge in Anspruch. Eine Vergrößerung wäre nur durch den kostspieligen Erwerb des im Bremischen liegenden Teiles der Lange'schen Schiffswerft möglich. Ich sehe von der weiteren Verfolgung dieses Planes ab und bemerke nur, daß die Ausführung desselben die auch in dem früheren Projekte für den Ausbau angegebene Verlängerung des Hafengleises mit einem Einbau in den Hafen und eine Erhöhung und Verstärkung der Mauern und Bollwerke am Hafen nötig macht. Die Kosten würden ca. M. 220 000 betragen und dafür ein Liegeplatz für ein Schiff an einer Stelle geschaffen werden, wo die erforderliche Tiefe nur durch häufige Baggerungen erhalten werden kann.

Eine Pieranlage an der Weser, also ein Vorbau, müßte, um ein Anlegen tiefergehender Schiffe zu gestatten, etwa in der Linie der Köpfe der neu hergestellten Schlenge liegen. Nun ist das sämtliche Vorland unterhalb des Begejacker Hafens im Privatbesitz. Gleich unterhalb des Hafens liegt neben dem Anlegeplatz für die Dampfschiffe und kleine Fahrzeuge die frühere Brennerei von Schröder, die mit einem massiven Bollwerk an die Weser grenzt. Die Baulichkeiten werden jetzt zur Lagerung von Waren verwandt, welche von der Weser aus über das Bollwerk gelöscht werden; dann kommt die frühere Sager'sche Schiffswerft. Das Grundstück ist jetzt Eigentum der Begejacker Sparkasse und würde vielleicht von der Sparkasse zum Kostenpreise für eine solche Anlage überwiesen werden. Eine Weiterführung würde den wahrscheinlich sehr kostspieligen Ankauf von Privatgrundstücken erforderlich machen. In anliegenden drei Blatt Zeichnungen ist eine Pieranlage auf dem Grundstücke der Sparkasse dargestellt; in dem Lageplan (Anlage 1) ist das Begejacker Ufer mit den einzelnen Parzellen eingetragen.

Der Pier erhält eine Breite von 14 m, ist auf eisernen Pfählen errichtet und trägt in zweckmäßiger Entfernung von der Vorderkante zwei Eisenbahngleise, welche an den Enden des Piers durch Weichen verbunden sind. Die Gleisoberkante liegt wie bei dem Perron vor dem Güterschuppen am Hafen auf + 5,46 Begejacker Null; die Länge des Piers beträgt ca. 170 m und wird eine Längsstrecke von ca. 120 m erzielt. Zur Verbindung des Piers an der Weser mit dem hohen Ufer ist die vollständige Aufschöpfung des dahinter liegenden Terrains auf die Höhe von + 5,50 Begejacker Null angenommen; dieselbe böscht sich nach den ober- und unterhalb bleibenden Wasserflächen ab. Zur Sicherung des Böschungsfußes unter dem Pier ist eine Deckung mit Steinfaschinen angenommen. Die Wassertiefe vor dem Pier ist 6 m unter Begejacker Null.

Die Verbindung der Gleise auf dem Pier mit den Gleisen vor dem Güterschuppen am Hafen ist durch eine eingleisige Bahn über die Hafenmündung hinweg und über das obere Höft hergestellt.

Die an den Pier anschließende Drehbrücke zur Freilegung der Hafeneinfahrt hat zwei ungleiche Arme, welche wegen der schiefen Lage der Brücke 35 resp. 20 m Lichtweite erhalten müssen. Der etwa 5 m Durchmesser haltende Drehpfeiler steht in der Verlängerung des unteren Höfts. Die Fundierung ist durch Herabsinken eines eisernen Senkfastens, welcher später mit Beton auszufüllen ist, auf pneumatischem Wege bis auf 12 m unter Begejacker Null herzustellen. An den langen Arm der Drehbrücke schließt sich zur Verbindung mit dem oberen Höft eine ca. 17 m lange Brücke auf eisernen Pfeilern an. Für das über das Höft anzulegende Eisenbahngleis ist auf demselben ein Damm von rund 1,7 m Höhe und 4 m Breite herzustellen, wodurch die Verstärkung der Einfassungsmauer und des Bollwerks des

Höfts an den Stellen bedingt ist, wo das Gleise nahe herantritt. Weiter ist die einspringende Ecke des Hafens, wie gezeichnet, auf eine Länge von 100 m zu überbrücken, um den Anschluß an das Gleis vor dem Güterschuppen zu ermöglichen.

In der Zeichnung sind die hierher gehörigen Anlagen mit braunroter Farbe angedeutet.

Die Kosten betragen nach überschläglicher Berechnung:

1) Pieranlage an der Weser	M. 198 000
2) Drehbrücke vor der Hafeneinfahrt nebst Anschlußbrücke und Drehpfeiler	" 176 000
3) Perron auf der Südseite des Hafens mit Spundwand, ebenso wie in dem für den Ausbau des Hafens vorgelegten Projekt	" 131 000
4) Lagerplätze hinter dem Pier, Aufhöhung, Uferdeckung, sowie Insgesamt	" 115 000
Summa	M. 620 000

Mit diesen Kosten wird ein Liegeplatz für zwei größere Schiffe geschaffen. Die Anlage stört den Verkehr der Schiffe aus dem Begejacker Hafen erheblich, sowohl durch die lange Drehbrücke als auch durch die an dem Pier liegenden Schiffe. Der Verkehr durch die Dampffähre wird erheblich erschwert, wenn nicht eine Verlegung des Anlageplatzes erforderlich wird.

Noch ein anderes, schwerwiegendes Bedenken macht die Anlage eines Piers in der vorgeschlagenen Weise unthunlich. Die betreffende Uferstrecke liegt an dem Zusammenfluß der Weser, Lesum und Ochtum, die beiderseitigen hochwasserfreien Ufer treten hier am nächsten zusammen und ist deren Entfernung hier geringer als die Entfernung der Weserdeiche in der Bühren Weser.

Ein Pier-Bau in der vorgeschlagenen Weise mit der Aufhöhung des dahinter liegenden Lagerplatzes würde einen Vorsprung von ca. 80 m bilden und die vorhandene Enge und ungünstige Trichterform der Hochufer erheblich verschlimmern, was an dieser Stelle, wo aus mehreren Gründen schon jetzt öfter Eisstockungen entstehen, die Gefahren des Eisganges erheblich vermehren würde.

Aus diesem Grunde ist eine so weit vortretende Pieranlage nicht zulässig. Ein erhebliches Zurücklegen landeinwärts würde die Benutzung derselben durch tief gehende größere Schiffe sehr erschweren, indem die vortretenden Schlengen und die Sandablagerungen zwischen denselben das Anlegen sowie das Flottiliegen der Schiffe, besonders bei Ebbe, nicht zulassen.

Es ist ferner zu berücksichtigen, daß durch eine derartige Pieranlage, welche vorwiegend nur den Verkehr zwischen Wasser und Eisenbahn vermittelt, nicht die Anforderungen erfüllt werden, welche an den Begejacker Hafen und dessen Löff- und Ladevorrichtungen gestellt werden. Begejacker ist, wenn auch nicht der politische, so doch der wirtschaftliche Mittelpunkt der Umgegend. Der Hafen muß den Verkehrsverhältnissen entsprechen, er muß ebenso gut den Verkehr zwischen Wasser und Lagerplatz und zwischen Landfuhrwerk und Schiff als zwischen Wasser und Bahn vermitteln. Ferner ist für den Schiffahrtsbetrieb nach und von Stadt Bremen der Begejacker Hafen als Vor- und Nothafen erforderlich, um Schiffen, welche wegen Haverie, Eisgang oder aus anderen Gründen gezwungen sind, auf der Weserstrecke zwischen Bremerhaven und Bremen einen Hafen aufzusuchen, als Zuflucht dienen zu können.

Ich kann nur empfehlen, bei dem Ausbau des Hafens zu bleiben und eine Pieranlage für eine später sich etwa als notwendig erweisende Vergrößerung der Löff- und Ladeplätze im Auge zu behalten.

(gez.) Fr. Heinichen.

2. Änderung in der Besetzung von Deputationen.

Infolge des Ablebens des Herrn Bürgermeisters **Buff** und der Berufung des Herrn **Johann Friedrich Wessels** in den Senat sind folgende Änderungen in der Besetzung von Deputationen eingetreten:

Herr Senator **Gildemeister** ist in die Deputation für Häfen und Eisenbahnen, Herr Senator **Wessels** in die Deputation für die Unterweserforrektur an Stelle des aus der letzteren ausscheidenden Herrn Senator **A. Gröning** getreten.

Herr Senator **Stadtländer** scheidet aus der Deputation für die Löschanstalten, Herr Senator **Delrichs** aus der für die Gassenreinigung; in beide Deputationen tritt Herr Senator **Wessels** ein.

An Stelle des Herrn Senator **Barthhausen** tritt Herr Senator **A. Gröning** in die Reklamationsdeputation; den Vorsitz in derselben behält Herr Senator **Plump**.

Herr Senator **Delrichs** scheidet aus der Baudeputation. An Stelle desselben übernimmt Herr Senator **Plump** den Straßen- und Wegbau.

In die Deputation für den Schlachthof tritt an Stelle des Herrn Senator **Gildemeister** Herr Senator **Wessels**.