Zu den

Bürger-Convents-Verhandlungen

vom 8. October 1844.

Zum Antrage des Senats.

III. Eisenbahn-Anlage im nördlichen Deutschland.

Indem der Senat diese wichtige Angelegenheit heute abermals zur Sprache bringt, sieht Er sich zwar noch nicht im Stande, der Ehrliebenden Bürgerschaft von einer Beendigung der deshalb mit der Krone Hannover gepflogenen Verhandlungen Anzeige zu machen. Doch darf Er nach Lage derselben wohl die begründete Hoffnung aussprechen, daß ein, beiden Theilen zusagender Abschluß binnen Kurzem bevorstehen dürfte.

Inzwischen sind die, im Vertrauen auf ein solches Resultat für gemeinschaftliche Rechnung unternommenen Vorarbeiten, hinsichtlich deren der Senat sich auf seine jüngsten Mittheilungen in den Bürger-Conventen vom 26. April und 3. Mai d. J. beziehen darf, so weit vorgeschritten, daß nur noch die letzte kurze Strecke der ganzen Eisenbahnlinie, soweit nämlich dieselbe das Bremische Gebiet berührt, von dessen Gränze bis zu dem Endpuncte der Bahn, dem Bremischen Bahnhofe, abgesteckt zu werden braucht. Um nun auch diesen Rest ihrer Aufgabe definitiv erledigen zu können, haben die Techniker sich mit dem Gesuche an den Senat gewendet, von der Lage des hiesigen Bahnhofes, wie man sie diesseits beabsichtige, in Kenntniß gesetzt zu werden. Auf desfallsiges Erfordern sind dieselben sodann zur Ausmittelung des allen Zwecken am meisten zusagenden Punctes mit der provisorischen Eisenbahn-Deputation in Berathung getreten, und das Resultat dieser Untersuchung findet sich in dem Deputationsberichte, welchen der Senat der Ehrliebenden Bürgerschaft zu ihrer Prüfung und Erklärung hieneben mittheilt, aufgestellt. Anlage A. mit Unteranlage a.

Seinerseits kann der Senat nicht umhin, sowohl sein volles Einverständniß mit den Ansichten und Vorschlägen dieses Gutachtens, als auch die dringende Empfehlung zu erkennen zu geben, daß die Bürgerschaft sich bereit finden lasse, in Erwägung der großen Vortheile, welche im vorliegenden Falle nur durch eine rasche Beschlußnahme von Rath und Bürgerschaft erzielt werden können, sich, falls Sie die Ueberzeugung des Senats von der Gewissenhaftigkeit und Umsicht theilt, mit welcher die anliegenden Vorschläge entworfen sind, denselben ebenmäßig unverweilt zustimmig zu erklären.

Zur Motivirung dieser Empfehlung wie zur Beseitigung etwaniger Bedenken glaubt Er hiebei Folgendes hervorheben zu müssen:

a) Bei den Verhandlungen mit Hannover ist von der Voraussetzung ausgegangen, daß der Bahnhof in Hannover auf Kosten Hannovers, der Bahnhof in Bremen dagegen auf Kosten Bremens anzulegen sei. Die Wahl eines Bahnhofplatzes richtet sich mithin vorzugsweise nach unserem eigenen Interesse und hängt mehr als alles Uebrige von unserem freien Entschlusse ab. Sie ist eine Maaßregel, die wir auch ohne Rücksicht auf die obschwebenden Verhandlungen mit Hannover und zum Behuf jeder möglichen, von Bremen aus zu unternehmenden, Eisenbahnanlage treffen können. Es bedarf aber nur eines Blicks auf die sich täglich mehrenden Erschwerungen geeigneter Plätze und Zugänge für solchen Zweck, um die Ueberzeugung zu gewinnen, daß der Staat nicht länger säumen dürfe, durch die ihm zu Gebote stehenden Mittel sich die noch vorhandenen Möglichkeiten zu sichern.

b) Auf die Verhandlungen mit Hannover kann unsere Wahl, nach Lage der Sache, nur förderlich einwirken; es gilt für sie das Nämliche wie für die übrigen im Vertrauen auf das Zustandekommen des Vertrages begonnenen Vorarbeiten. Sie sollen die Ausführung des Vertrages beschleunigen, ohne doch zur Annahme desselben irgend verbindlich zu machen.

c) Es ist für uns von anerkanntem Werthe, daß unsere Bahn nicht später in Betrieb gesetzt werde, als die mit derselben concurrirenden anderweiten Bahnanlagen im Königreiche Hannover. Zu solchem Zwecke würde aber, aus den in der Anlage entwickelten technischen Gründen, die unverweilte Vornahme stellenweiser Erdarbeiten auf unserm Bahnhofsterrain von ganz erheblichem Nutzen sein, zumal, den Versicherungen der Techniker zufolge, der Termin der Eröffnung der Bahn dadurch um ein volles Jahr beschleunigt oder im Entstehungsfalle verzögert werden könnte. — Endlich

d) ist es, zur Vermeidung oder doch thunlichsten Beschränkung der Nachtheile und Unannehmlichkeiten, von denen solche Anlagen begleitet zu sein pflegen, sobald der Privatspeculation Raum gegönnt wird, sich auf die für jene erforderlichen Grundstücke zu werfen, in hohem Grade wünschenswerth, daß gleichzeitig mit dem Bekanntwerden der Lage unseres Bahnhofes auch die Sicherungsmittel gegen derartige Nachtheile, welche unser Expropriationsgesetz an die Hand giebt, durch Rath- und Bürgerschluß in Kraft gesetzt werden können.

Aus

Aus allen diesen Gründen fordert der Senat die Ehrliebende Bürgerschaft auf, sich schon heute mit ihm zu den nachstehenden Beschlüssen vereinigen zu wollen:

1) Der an die Vorstadt gränzende Theil der Bürgerviehweide, sich erstreckend der Länge nach vom Heerdenthors-Begräbnißplatze bis in Bluhm's Plantage und in der Breite von der Vorstadt bis zu einer von der Spitze des Heerdenthors-Begräbnißplatzes ab gezogenen Linie, zugleich mit denjenigen vorstädtischen Grundstücken, welche zwischen der Bürgerviehweide und dem Philosophengange, so wie einer von dessen Mündung in die große Weidestraße ab nach der kleinen Weidestraße weiter gezogenen graden Linie und darüber hinaus bis in die Düsternstraße, belegen sind, wie solches Alles der beiliegende Handriß näher ergiebt, — wird als das für die Anlage des Bremischen Bahnhofes geeignetste und erforderliche Terrain bezeichnet und zu solchem Zwecke schon jetzt für den Staat in Anspruch genommen.

2) Mit näherer Ausmittelung des Umfangs dieses Areals, so wie der zur Vermehrung und Verbreiterung der zu dem Bahnhofe führenden Zugänge, nach Maaßgabe des anliegenden Risses, und mit desfallsiger Berichtserstattung wird eine sofort zu bestellende gemeinschaftliche Deputation, deren weitere Competenzbestimmung näherer Vereinbarung zwischen Rath und Bürgerschaft vorbehalten bleibt, beauftragt.

3) Zum Zweck des Erwerbs der dortigen Privatgrundstücke, soweit es dessen, dem Obigen nach, bedürfen wird, sind die wegen Abtretung des Eigenthums zum Besten öffentlicher Anstalten am 14. Juni 1843 publicirten gesetzlichen Bestimmungen in Anwendung zu bringen, und ist daher für jetzt, und vorbehältlich der wegen der Anlage selbst zu fassenden weiteren Beschlüsse, diese Abtretungspflicht in Ansehung der auf dem beiliegenden Riß näher bezeichneten Grundstücke und gegen die daselbst genannten Grundeigenthümer festzusetzen.

4) In Rücksicht auf die vorkommenden Expropriationsfälle ist die nach §. 4. der erwähnten Verordnung erforderliche Deputation zum Versuch der Güte zwar schon jetzt niederzusetzen, die Geltendmachung des Expropriationsrechtes jedoch bis nach erfolgtem Abschluß und ertheilter Ratification des mit Hannover verhandelten Vertrags zu vertagen, und zu solchem Ende auch die für jene Geltendmachung im §. 25. vorgeschriebene achtmonatliche Frist bis zum Schlusse des nächsten Jahres zu erweitern.

5) Hinsichtlich derjenigen Parcelen abgetretener Grundstücke, die bei Anlage des Bahnhofs und Zubehör, wie bei Anlage der Zugänge zu demselben etwa von der Benutzung ausfallen möchten, ist im Voraus festzusetzen, daß dieselben zum Besten des Bahnhofsfonds nutzbar zu machen und der etwaige Ertrag derselben lediglich als Beitrag zur Ablösung der Bahnhofsschuld zu verwenden sei.

6) Um in der durch den Bericht angedeuteten Weise die Eröffnung des Bahnbetriebs beschleunigen zu helfen, wird die sub 2. gedachte gemeinschaftliche Deputation ermächtigt, unter Zuziehung von Sachverständigen die erforderliche Untersuchung und Begutachtung darüber zu veranstalten, auf welche zweckmäßigste Weise die zur Fundirung der Schienenlagen und der ersten nothwendigen Gebäude auf dem Bahnhofe erforderliche Erdschüttung zu beschaffen sei, damit, sobald die Ausführung keinem

Anstande mehr unterliegt, einem deshalb zu fassenden gemeinsamen Beschluß ohne Weiteres Folge gegeben werden und mit dieser Arbeit, wo möglich noch vor Eintritt des Winters, begonnen werden könne.

Endlich würde diese Deputation, unter Zuziehung von Sachverständigen, zu überlegen und darüber zu berichten haben, in welcher Weise der durch Verwendung eines Theils der Bürgerviehweide zu der Anlage des Bahnhofs entstehende Ausfall, sowohl im Interesse der bei ihrer bisherigen Benutzung Betheiligten wie im Interesse des Staats, am zweckmäßigsten auszugleichen sein würde.

Schließlich bemerkt der Senat, daß der letzte Gegenstand seiner heutigen Anträge, da fortwährend über denselben mit einem benachbarten Staate verhandelt wird, sich noch nicht zur Aufnahme in das gedruckte Protokoll eigne, wie Er denn überhaupt in Beziehung auf denselben die Fortsetzung des bisherigen discreten Benehmens dringend empfehlen muß.

Erklärung der Bürgerschaft.

Zu III. Eisenbahn-Anlage im nördlichen Deutschland.

Eine Löbliche Bürgerschaft, die von der großen Wichtigkeit einer schnelleren Verbindung unseres Freistaats mit dem Innern von Deutschlands durchdrungen ist, und es gerne von Einem Hochweisen Rathe vernommen hat, daß einem entsprechenden Abschlusse des Eisenbahn-Vertrages mit der Krone Hannover bald entgegengesehen werden könne, erklärt sich, da Rath und Bürgerschaft nur allein im Stande sind, den Bahnhof im Sinne der allgemeinen Interessen des Verkehrs und sonach unter Berücksichtigung aller Staatszwecke aufzufassen und zu bestimmen, schon heute, unter Dank an die berichtende Deputation, mit den, an dem Schlusse des so umsichtigen Antrages Eines Hochweisen Raths enthaltenen, sämmtlichen Puncten unter der ausdrücklichen Bedingung einverstanden, daß die Vereinbarung über die Competenz der sub 2. genannten gemeinschaftlichen Deputation, — zu der Sie ihrerseits ihre in den Conventen vom 29. December 1840 und 3. Mai 1844 beauftragten Mitglieder hiemit ebenfalls ernannt haben will, — nicht ausgesetzt werde, sondern Ein Hochweiser Rath sich heute noch darin zustimmend erkläre, daß diese gemeinschaftliche Deputation nicht allein alle verfassungsmäßigen und herkömmlichen Rechte einer gemeinschaftlichen berathenden und verwaltenden Deputation hinsichtlich der Eisenbahn und deren Beiwerke ausübe, sondern auch namentlich die Bürgerschaftlichen Mitglieder derselben an der Bestimmung und Ausführung aller durch die gedachte Bahn und deren Betrieb erforderlich werdenden Einrichtungen, soweit der Bremische Staat dabei eine Mitwirkung

in

in Anspruch zu nehmen berechtigt sein wird und sie nicht als legislative Anordnungen durch Rath und Bürgerschaft zu beschließen sein werden, Antheil nehmen und sie, mit den Mitgliedern Eines Hochweisen Raths, darüber von Zeit zu Zeit an ihre Committenten berichten.

Zugleich hält Sie es für nothwendig, daß in dieser Deputation bürgerschaftlicher Seits für die ersten vier Jahre kein Wechsel eintrete, dann aber alle zwei Jahre und somit nach Ablauf des sechsten Jahres, insofern keine sonstige Vacanz aus anderen Gründen eintreten sollte, das älteste Mitglied abgehe.

Für die im §. 4. der Verordnung vom 14. Juni 1843 vorgesehene Deputation hat Sie ihrerseits ernannt:

Herrn Dr. Johann Wilhelm Bredenkamp,
Herrn Dr. Georg Wilhelm Albers,
Herrn Aeltermann Georg Jonas Bechtel,
Herrn Aeltermann Carl August Gildemeister,
Herrn Dr. Wilhelm Focke,
Herrn Engelbert Klugkist,
Herrn Dr. August Leo Rodewald,
Herrn Arnold Renner,

und erklärt Sie sich mit der Nicht-Aufnahme dieser Verhandlung in das gedruckte Protocoll vollkommen einverstanden.

Erwiederung des Senats.

Zu III.

Eisenbahn-Anlage im nördlichen Deutschland,

ist es dem Senat angenehm gewesen, daß sich die Ehrliebende Bürgerschaft auf die von ihm beantragten sechs Vorschläge beistimmend erklärt hat.

Mit der von ihr dabei ausgesprochenen Bedingung würde der Senat sich ebenfalls unter der Voraussetzung einverstanden erklären können, daß die Ehrliebende Bürgerschaft dabei nichts anderes habe bevorworten wollen, als den Grundsatz, daß bei diesem wichtigen, nur durch die Kraft vollkommenster Eintracht glücklich durchzuführenden Staatsunternehmen, die Rechte des Senats und der Bürgerschaft, wie sich dieselben verfassungsmäßig ausgebildet, aufs sorgfältigste aufrecht zu erhalten seien. Er erklärt daher gern, daß er bei dieser Gelegenheit weder die verfassungsmäßigen Rechte der Bürgerschaft, noch die berathender und verwaltender gemeinschaftlicher Deputationen im mindesten zu verkümmern gemeint sei, und glaubt einer ähnlichen runden Erklärung der Ehrliebenden Bürgerschaft, daß ihre Meinung eben so wenig dahin gegangen,

 durch

durch die der gemeinschaftlichen Eisenbahn-Deputation anzuvertrauende Wirksamkeit den verfassungsmäßigen Rechten des Senates irgend Abbruch zu thun, mit Vertrauen entgegensehn zu dürfen.

Um indeß etwanigen Mißverständnissen in Ansehung dieses Punctes im Voraus zu begegnen und bei seinem aufrichtigen Wunsche, diese Angelegenheit durch gegenseitiges Einverständniß noch in dem heutigen Convente erledigt zu sehen, fordert Er die Ehrliebende Bürgerschaft auf, deshalb noch einmal zusammen zu treten, um sich zu einer, diesem Vertrauen entsprechenden Erklärung zu vereinbaren.

Rückäußerung der Bürgerschaft.

Eine Löbliche Bürgerschaft findet in der gegebenen Erklärung Eines Hochweisen Raths die vollkommenste Garantie für eine unverkümmerte Wirksamkeit ihrer Deputirten, und giebt Sie gern ihre Rückäußerung dahin ab, daß das Vertrauen Eines Hochweisen Raths, wie Sie seine verfassungsmäßigen Rechte nicht habe beeinträchtigen wollen, durchaus begründet gewesen sei.

Schluß-Antwort des Senats.

Nach der so eben von der Ehrliebenden Bürgerschaft vorgetragenen Erläuterung nimmt der Senat keinen Anstand, sich mit derselben einverstanden zu erklären. Er bestätigt daher die von ihr zu den beiden genannten Deputationen Erwählten und bestellt zu seinen Commissarien bei denselben,

hinsichtlich der Eisenbahn-Deputation:

Herrn Bürgermeister Smidt,
Herrn Senator Dr. F. W. Heineken,
Herrn Senator Fritze,
Herrn Senator Duckwitz; —

wie zu der, im §. 4. der Verordnung vom 14. Juni 1843 vorgeschriebenen Deputation:

Herrn Senator Dr. Diedrich Meier,
Herrn Senator Dr. F. W. Heineken,
Herrn Senator Dr. Mohr,
Herrn Senator Duckwitz.

Anlage B.
zum Antrage des Senats.

Bericht
der am 3. Mai 1844
zur Verwendung von Geldmitteln in Eisenbahnangelegenheiten ermächtigten Deputation.

Da der Bremische Bahnhof den Endpunkt der Eisenbahn von Hannover nach Bremen bildet und somit die der letzten Section dieser Bahn zu gebende Länge und Richtung bedingt, so kann eine definitive Feststellung der Bahnlinie auf Bremischem Gebiete nicht eher stattfinden, bevor nicht auch über die Lage unsers Bahnhofes eine feste Bestimmung getroffen worden. Aus diesem Grunde hat die zur Mitwirkung bei den laut commissarischer Uebereinkunft vom 17. October 1843 gemeinschaftlich unternommenen Vorarbeiten und zur Verwendung der dafür Bremischer Seits erforderlichen Geldmittel im Bürgerconvente vom 3. Mai d. J. ermächtigte Deputation nicht umhin gekonnt, sich ebenfalls mit Berathung dieser speciellen Frage, der unserem Bahnhofe zu gebenden Lage und Begränzung, zu beschäftigen, und beehrt sich nunmehr das Resultat derselben, gestützt auf die reifen Ansichten der für diesen Zweck vor Kurzem hieher beschiedenen Techniker, in Folgendem vorzulegen.

Diese Techniker sprechen, nach sorgfältiger Untersuchung aller für den gedachten Zweck in Erwägung kommenden Localitäten, sich entschieden dahin aus, daß sämmtliche technische wie gewerbliche Erfordernisse im Grunde nur auf einem Platze, hier aber auch auf das vollständigste zusammenträfen, nämlich, wenn man zur Anlage des Bahnhofes den unmittelbar an die Vorstadt gränzenden Theil der Bürgerviehweide zwischen dem Heerdenthors-Begräbnißplatze und Bluhm's Plantage bestimme und diesem durch Hinzuziehung einiger anstoßenden Grundstücke sowie durch Verbesserung der Communicationen nach den Thoren hin die erforderliche Regulirung der Fronte und Zugänglichkeit verschaffe. Zur Verdeutlichung ihrer Ansicht dient die anliegende Zeichnung, wobei die Gründe für die Wahl dieses Platzes, so wie für die der Bahnhofsanlage zu gebenden Größe, der Deputation ausführlich und überzeugend durch die gedachten Techniker auseinandergesetzt sind.

Was zunächst die Wahl des Platzes selbst betrifft, so zeigt ein Blick auf die Karte, daß die Haupterfordernisse jedes Bahnhofes: möglichste Nähe bei dem Centrum der Stadt, — Leichtigkeit des Ab- und Zugangs sowohl für die Bahnzüge selbst, als für das die Bahn betretende oder verlassende Personal und Material, — endlich

ein besonders zur Längenausdehnung genügender Raum, — für unseren Zweck auf keiner anderen Stelle, wenn überall, so doch in gleichem Maaße erlangt werden können, wie auf der gewählten. — Sich lehnend an eine Einbiegung der Vorstadt, da wo diese am schmälsten ist, in großer Nähe des Heerden- und Ansgariithors, liegt dieser Platz von allen außerhalb der Stadt befindlichen, dem Mittelpunkte derselben und dem Centrum ihres Verkehrslebens offenbar am nächsten und gelegensten, und kann durch die kürzesten Zugänge vermittelst dreier Thore von allen Theilen der Stadt mit Leichtigkeit und mindestem Zeitverlust erreicht werden. Mit dieser glücklichen Nähe verbindet er den Vorzug einer auf die mindest kostbare Weise herzustellenden Geräumigkeit für den ungewöhnlich großen Umfang, dessen der Bremische Bahnhof wegen des hier ab- und zuströmenden, und nicht wie bei den inländischen Städten meist nur transitirenden Güterverkehrs bedarf. Nimmt man hinzu, daß außer dem eigentlichen Bahnhofe ein sehr geräumiger Platz vor demselben zum Halten und Wenden des Personen- und Frachtfuhrwerks, sowie mehrere breite Zugänge erforderlich sind, so wird jeder mit den Raumverhältnissen auch schon der bisherigen größeren Bahnhöfe Deutschlands Vertraute anerkennen, daß um eine solche Anlage innerhalb der schon bebauten Stadttheile, sei es nun der Osterthors- oder Stephanithorsvorstadt, bei uns zu schaffen, die Kosten für Gewinnung des benöthigten Terrains außer allen Verhältnissen erscheinen würden.

Außerhalb dieser Vorstädte den Bahnhof anzulegen, würde aber, schon wegen der übermäßigen Entfernung vom Mittelpunkte der Stadt, einen sehr erheblichen Theil der von der Eisenbahn-Anlage erwarteten Vortheile Preis geben heißen.

Es vereinigen sich daher alle Gründe, den Platz für den Bahnhof da zu wählen, wohin ihn zu legen, die Techniker für am zweckmäßigsten erklärt haben.

Und zwar gilt dies nicht bloß für die Bürgerviehweide überhaupt, sondern auch desjenigen Theils derselben, der unmittelbar an die Vorstadt gränzt und welchem stellenweise vorstädtische Privat-Grundstücke mit beigefügt werden müssen.

Zwar möchte es scheinen, daß, um die mit Erwerbung der letzteren verbundenen, nicht unerheblichen Expropriationskosten zu vermeiden, der Bahnhofsplatz zweckmäßiger etwas weiter auf die Bürgerviehweide hinauszulegen sein dürfte. Allein hier treten andere Umstände hindernd in den Weg. Die Bahn tritt über den Vorhof des Begräbnißplatzes zwischen den Gebäuden daselbst und dem eigentlichen Begräbnißplatze in den Bahnhof ein, und indem sie diesen in grader Linie der Länge nach durchschneidet, muß ihr zur Linken nach der Vorstadtsseite hin, genügender Raum zur Aufführung der Gebäude zur Aufnahme der Personen, Waaren u. s. w., sowie für den freien Platz vor dem Haupteingange verbleiben, während die technischen Gebäude, Wagenschoppen, Werkstätten u. s. w. an der andern Seite der Bahn zu liegen kommen. Dadurch aber wird die Nothwendigkeit herbeigeführt, in die vorspringenden Gärten der Vorstadt einzugreifen. Ein Hinausschieben des Bahnhofs wäre nicht anders zu bewerkstelligen, als indem man die Bahnlinie mitten durch den Begräbnißplatz gehen ließe. Dies würde aber eine Verlegung des letzteren erforderlich machen, und, auch abgesehen von dem sich dagegen sträubenden moralischen Gefühl, vielleicht noch größere Kosten hervorrufen, als eine Expropriation des gedachten Theils der

Vor-

Vorstadts-Gärten. Die Bahn aber noch weiter, nämlich ganz außerhalb des Begräbnißplatzes hinauszuschieben, erscheint vollends unthunlich, weil einmal wegen der niedrigen Lage jenes Theils der Bürgerviehweide eine so außerordentliche Erhöhung des Terrains statthaben müßte, daß die Kosten denen jener Expropriationen ungefähr gleich kommen dürften, dann aber auch der Bahnhof wieder eine zu entfernte Lage erhalten würde.

Die dem Bahnhofe nach dem Urtheile der Techniker zu gebende Größe umfaßt 80 bis 90 Morgen Grundfläche und wird, wie zu hoffen, den Bedürfnissen unseres Eisenbahnverkehrs entsprechen. In andern großen Städten Deutschlands hat man den Bahnhöfen eine Fläche von 45 bis 70 Morgen eingeräumt; es ist aber eine fast durchgängig wiederholte Erfahrung, daß grade in diesem Punkte eher zu niedrig als zu hoch gegriffen wird, und man hintennach, bei dem sich regelmäßig über Erwarten verstärkenden Verkehr, Ursache hat, die ursprüngliche, nur mit den schwersten Opfern wieder gutzumachende Beschränkung zu bedauern. In unserem Falle, wo durch Benutzung eines städtischen Grundstücks die Kosten der ersten Anlage sehr erleichtert werden, und wo der stärkere Güterverkehr einen größeren Raum als in den Binnenstädten erforderlich machen dürfte, ist es daher gewiß zu billigen, wenn wir dem Bahnhofe von vorne herein ein für alle Fälle genügendes Terrain zuweisen.

Es ist überhaupt nicht wohl abzusehen, welche Anstalten sich mit dem Bahnhofe einer großen Seehandelsstadt wie Bremen, noch verbinden lassen dürften, zu welchen der erforderliche Raum nicht fehlen darf und gleich bei der ersten Anlage berücksichtigt werden muß, da ein späteres Nachholen des Versäumten hier fast unmöglich fällt. Daher erscheint es doppelt räthlich, daß wir bei der ersten Bezeichnung des Umfangs unserer Bahnhofsanlage uns nicht auf das nächste unerläßliche Bedürfniß beschränken, vielmehr auf Sicherung auch der entfernteren Bahnzwecke gleich von Haus aus Bedacht nehmen. Unter diesen Umständen möchte die Deputation daher dringend empfehlen, dem Staate für die Zwecke des Bahnhofs namentlich an der der Stadt zugekehrten Seite desselben ein, den vorauszusehenden Erfordernissen genügendes Terrain zu sichern, und zu diesem Ende die zwischen der Bürgerviehweide an der einen, und dem Philosophengange, sowie einer von der Ausmündung desselben in die große Weidestraße ab, bis in die kleine Weidestraße zu ziehenden graden Linie, an der andern Seite, belegenen Grundstücke zu acquiriren.

Da ferner die dem Bahnhofe zu gebende Länge sich bis in Bluhm's Plantage erstreckt, der Torfkanal aber füglich nicht im Innern des Bahnhofes ausmünden kann, so wird eine demnächstige Verlegung desselben an die Düsternstraße, mithin auch die Acquisition einiger dort belegener vorstädtischer Grundstücke nach Maßgabe des beifolgenden Risses, erforderlich werden.

Endlich erheischt die Nothwendigkeit, dem Bahnhofe breite und gute Zugänge zu verschaffen, — (eine Nothwendigkeit, die sich überall geltend machen würde, wo wir auch den Bahnhof anlegen wollten, und wahrscheinlich in noch höherem Grade als hier an der Bürgerviehweide,) — die Vornahme noch weiterer und allerdings nicht unerheblicher Expropriationen.

Es sind in dieser Beziehung folgende Zugänge ins Auge zu fassen:

1) der Heerdenthorssteinweg, bei welchem die an der Nordwestseite ungefähr in der Mitte befindliche vorspringende Ecke aus ein paar kleinen alten Häusern bestehend, zu entfernen sein wird;

2) eine breite, neu anzulegende Hauptstraße vom Heerdenthorssteinwege durch den s. g. Schaafkoben;

3) die Straße an dem kleinen Barkhofe zu reguliren und an einigen Stellen, namentlich hinter dem vormaligen Belvedere, zu verbreitern;

4) die Georgsstraße zu verbreitern und ihr nach dem Ansgariithorssteinwege zu einen Ausgang zu schaffen;

5) der Einmündung der Georgsstraße in die Obernstraße gegenüber eine geräumige Straße nach dem Bahnhofe durchzubrechen;

6) die Bornstraße thunlichst zu reguliren und ihr gegenüber ebenfalls eine Straße nach dem Bahnhofe zu öffnen; — endlich

7) die Ellhornstraße durch geeignete Regulirungen mit dem Bahnhofe und dem Torfkanal in Verbindung zu setzen.

Die Deputation sieht sich außer Stande, schon jetzt eine annähernde Schätzung der Kosten dieser Expropriationen vorzulegen; diese werden sich erst herausstellen können, sobald mit den erforderlichen Abschätzungen der abzutretenden Grundstücke durch Sachverständige und den Güteversuchen mit den in Anspruch zu nehmenden Eigenthümern vorgeschritten sein wird. Indem sie sich für heute mit der Angabe des für unsere Zwecke Erforderlichen begnügen muß, kann sie nur wiederholen, daß unter den in Frage gekommenen Bahnhofsplätzen grade derjenige auf der Bürgerviehweide verhältnißmäßig die geringsten Expropriationskosten veranlassen und zugleich die meiste Aussicht für ihre demnächstige Deckung darbieten dürfte.

Mit Bestimmtheit läßt es sich ebensowenig schon jetzt angeben, wie viel von den durch die Bahnhofsanlage selbst oder durch die angedeuteten Zugänge berührten Privat-Grundstücken demnächst zu acquiriren sein wird. Auch ist die Zahl der Fälle, in denen entweder der Eigenthümer dem Staate die Uebernahme seines ganzen Grundstücks statt des nur begehrten Theiles ansinnen, oder umgekehrt der Staat es räthlich finden möchte, bei theilweise benöthigten Grundstücken solche Ankäufe im Ganzen vorzunehmen, selbstredend nicht vorher zu ermessen. Da jedoch mit dieser ersten Beschlußnahme über die Wahl und Ausdehnung einer so wichtigen und kostspieligen Anlage, wie es unser Bahnhof ist, sofort die gesetzlichen Maaßregeln verbunden werden müssen, welche innerhalb des oben bezeichneten weitesten Umfangs einer Erschwerung der Expropriation vorzubeugen geeignet sind; so empfiehlt die Deputation allen Eigenthümern, auf deren Grundstücke, ganz oder theilweise die Expropriation Anwendung finden kann, und von denen sie hieneben eine Liste beifügt, schon jetzt Anzeige machen zu lassen, daß sie, in Gemäßheit des Expropriations-Gesetzes vom 14. Juni 1843, auf ihrem ganzen Grunde keine die Entschädigungsforderung erhöhende Maaßregeln treffen dürfen, indem ihre Abtretungspflicht durch Rath und Bürgerschluß festgesetzt sei.

Unter-Anlage a.

Nach-

Nachdem nun solchergestalt die Ausführung der Bahnhofsanlage vorbereitet und sichergestellt worden, werden weitere Schritte zu diesem Zwecke, namentlich Alles, was auf die wirkliche Vornahme des Expropriationsverfahrens Bezug hat, füglich noch beanstandet werden können und müssen, bis der in Verhandlung begriffene Vertrag mit Hannover über die ganze Eisenbahnanlage abgeschlossen und ratificirt sein wird. Indessen möchte es sich dringend empfehlen, hinsichtlich Eines Punktes wenigstens vorbereitende und die künftige Ausführung beschleunigende Maaßregeln zu treffen. Wie nämlich der Beschluß über die Lage des Bremischen Bahnhofes schon um deswillen nicht länger aufzuschieben ist, weil sonst, wie schon erwähnt, die Vorarbeiten an der Bahn auf Bremischem Gebiete ins Stocken gerathen würden, so würde es, nach der Erklärung der Techniker, für die Beschleunigung des Zeitpunkts, wo die ganze Bahn eröffnet werden kann, von ungemeinem Nutzen sein, wenn auf unserem Bahnhofe ein Theil der Erdarbeiten unverzüglich vorgenommen werden könnte. Es handelt sich hier von derjenigen Erdschüttung, auf welcher demnächst die Schienen zu legen, sowie die ersten und nothwendigsten Gebäude aufzuführen sind, also von den mit der Eisenbahn selbst in der untrennbarsten Verbindung stehenden Theilen des Bahnhofes. Da diese Theile vor andern erhöht werden und längere Zeit gelagert werden müssen, um die erforderliche Festigkeit zu erlangen, so würde nur eine möglichst frühzeitige Vornahme dieser Arbeiten uns vor dem großen Uebelstande sichern können, der daraus entstehen müßte, wenn der Bahnhof nicht gleichzeitig mit der Bahn befahren werden könnte. — Da die Bürgerviehweide, soweit sie für den Bahnhof zu bestimmen wäre, überhaupt einer Erhöhung um einige Fuß bedarf, um den ganzen Raum wasserfrei zu legen, auch den nöthigen Wasserablauf zu gewinnen, so würde zu diesem Behufe nach der Außenseite hin auf der Weide selbst eine Ausgrabung vorzunehmen sein, als die wohlfeilste Art, um zu der benöthigten Erde zu gelangen; mithin würde auch für jene sofort vorzunehmende partielle Erdschüttung sowohl das Terrain als auch das Material zur Beschaffung derselben, sobald die Anlage des Bahnhofes auf der angegebenen Stelle beliebt worden, zur unmittelbaren Verfügung des Staates stehen und, wenn thunlich, noch vor dem Eintritt des Winters zum Werke geschritten werden können.

Die Deputation hat sich auf diese möglichst gedrängte Darstellung der Sachlage bei ihrer gegenwärtigen Berichtserstattung beschränken zu müssen geglaubt.

S. 156[a] Z. 14 v. u. st. einem l. einem
„ 156[b] Z. 1 v. u. st. Rath l. Rath=
„ 156[b] Z. 15 v. u. st. gelagert werden l. gelagert haben

Unter-Anlage a. zu Anl. B.

Verzeichniß

der

wegen Anlegung der Eisenbahn,

namentlich

des Bahnhofes und seiner Zugänge,

entweder ganz oder theilweise zu expropriirenden Privat-Grundstücke

in der Vorstadt Bremens.

Cataster №	Grundeigenthümer.	belegen	Bemerkungen.
VII. 86.	G. H. Langenberg.	Heerdenthorssteinweg.	
87.	Jacob Duby.	daselbst.	
90.	J. Fr. Goers oder Goerts.	daselbst.	
90.	Derselbe.	Im kleinen Barkhof.	
77. 78.	Wilhelm Poppe.	daselbst.	
76.	Derselbe.	daselbst.	
72.	J. C. Dreyer Wwe.	daselbst.	In den Erbesteuerbüchern ist Aeltermann Justus Tiedemann als Eigenthümer aufgeführt.
73.	Dr. C. H. Schmidt.	daselbst.	
8.	C. A. Gruner.	daselbst.	
90.	J. Fr. Goers oder Goerts.	Im Schaafkofen.	
79.	Wilh. Poppe.	daselbst.	
80.	E. R. Vogeley.	daselbst.	
82 A.	Wilh. Pohlmann Wwe.	daselbst.	
82 B.	F. A. Bomhoff.	daselbst.	
82 B.	Derselbe.	An der Weide.	
83.	Herm. Müller Wwe.	daselbst.	
84.	W. F. Dehne.	daselbst.	
70 A.	Heinr. Waltjen.	Philosophengang.	
70 B.	Derselbe.	daselbst.	
70. C. F. G. H.	Diedr. Engelken.	daselbst.	
68.	Carl Melchers.	daselbst.	
69.	Derselbe.	daselbst.	
54.	Carl Melchers sen.	Große Weidestraße.	
55.	J. W. Rauers.	daselbst. und an der Weide.	
56.	Helene Gaetjen.	daselbst.	
57.	J. C. H. Blume.	Obernstraße.	
58.	C. A. Gruner.	daselbst.	
59.	J. C. H. Blume.	daselbst.	
62.	Friedr. Hoormann.	daselbst.	
63.	Joh. Hoormann.	das. u. Georgsstraße.	
65.	Georg Cassebohm.	Georgsstraße.	
9 U.	Adolph Hunicke.	An der Wasserlöse.	
9 T.	Hinr. Seemann.	An dem Wege von der Georgstraße nach dem Ansgariithorssteinw.	Diese Parcele ist an G. F. Migault zwar der Beschreibung nach, nicht aber unter namentlicher Angabe der Catasterbezeichnung verlassen.
9 G.	Dr. J. E. Noltenius.	daselbst.	
9 H.	L. H. C. Melchers.	daselbst.	
9 I.	J. A. Goebel.	daselbst.	
9 S.	D. H. Finke.	daselbst.	
9 R.	Herm. Roesing.	daselbst.	
9 Q.	J. C. Donandt Wwe.	daselbst.	
9 M.	Senat. J. F. Abegg Wwe.	daselbst.	
9 V.	M. A. Buchheister.	das. u. Contrescarpe.	

Cataster №	Grundeigenthümer.	belegen	Bemerkungen.
VII. 9 N.	Heinr. Harz.	Ansgariithorssteinweg	
9 O.	F. H. T. Hederich.	daselbst.	
9 P.	M. A. Buchheister.	daselbst.	Diese Parcele soll an Senator Wienholt Wwe. verkauft sein.
9 Z.	Die Eigenthümer des von der Georgsstraße nach dem Ansgariithorssteinwege führenden Privatweges.		
51.	Georg Cassebohm.	Zwischen der Obernstr. u. der Bürgerviehweide.	
50.	Derselbe.	daselbst.	
49.	J. H. Meister.	daselbst.	
48.	Peter Müller.	daselbst.	
47.	Lütje Gieschen.	daselbst.	
46.	Jacob Dreyer.	daselbst.	
45.	Ch. Vagt Wwe.	daselbst.	
44.	Dan. Meyer Ehefrau.	daselbst.	
43.	Jacob Rauers.	daselbst.	
42.	J. G. Willig.	daselbst.	Diese beiden Grundstücke sind jetzt unter der Catasterbezeichnung VII. 42 a bis m zu einem Ganzen vereinigt.
41 B.	Derselbe.	daselbst.	
41 A.	H. Wullfken Wwe. Erben.	daselbst.	4/5 Antheile an dem Grundstücke VII. 41 A. sind von 4 Erben an den 5ten Miterben Herm. Wullfken verkauft.
40.	Werner Menke.	daselbst.	
34.	Heinr. Block.	Kleine Weidestraße.	
35 A.	Wilh. Neukirch.	daselbst.	
36 A.	Derselbe.	daselbst.	
36 B.	Friedr. Neukirch.	daselbst.	
VIII. 198 A.	Wilh. Neukirch.	daselbst.	
198 B.	Heinr. Neukirch.	daselbst.	
191.	Heinr. Schierenbeck.	Düsternstraße.	
192.	C. G. Koop.	daselbst.	
193.	Dan. Wätjen.	daselbst.	
194.	Nicol. Jacobsen Wwe.	daselbst.	
195.	J. Geils.	daselbst.	
196. 197.	H. C. Dohrmann Wwe.	daselbst.	
XII. B. 22.	Helmke Kannengießer.	Am Wege v. d. Düsternstraße nach d. Plantage.	
20.	J. H. Smit.	daselbst.	
23.	J. H. Bluhm.	Auf der Plantage.	

Vorstehendes Verzeichniß ist dem Cataster-Register gemäß ausgefertigt. Sollte es sich näher ergeben, daß das eine oder andere Grundstück inzwischen auf einen andern Eigenthümer übergegangen, so versteht es sich von selbst, daß die Verpflichtung zur Abtretung diesen letzteren trifft, und daher die Vorschriften der Verordnung vom 14. Juni 1843 gegen ihn zur Anwendung kommen.