Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

Digitale Sammlungen

Verkehrsmittel im und am Bremer Bürgerpark

Schwarzwälder, Harry

Bremen, 1996

urn:nbn:de:gbv:46:1-16569

Visual Library

Harry Schwarzwälder

Verkehrsmittel im und am Bremer Bürgerpark

Eine Dokumentation

Bremen
1996

Die Themen der Arbeiten von Harry Schwarzwälder zur Geschichte des Bremer Bürgerparks

1. Der Bremer Bürgerpark. Entstehung und Bestand in Plänen

2. Die Restaurationshäuser im Bremer Bürgerpark

3. Schweizerhaus, Aufseherwohnungen und Ökonomiehöfe im Bremer Bürgerpark

4. Die Tiergehege und Aussichtstürme im Bremer Bürgerpark

5. Die Pavillons im Bremer Bürgerpark

6. Der Bremer Bürgerpark und seine Brücken

7. Bänke und Ruhesitze im Bremer Bürgerpark

8. Denkmäler, Freiplastiken, Brunnen und Gedenkbäume im Bremer Bürgerpark

9. Verkehrsmittel im und am Bremer Bürgerpark

10. Der Verein zur Bewaldung der Bürgerweide bzw.
Der Bürgerparkverein
Die Mitglieder des Gründungskomites und des Vorstandes – Die Parkdirektoren

11. Der Verein zur Bewaldung der Bürgerweide bzw.
Der Bürgerparkverein
Die Mitglieder des Ausschusses

Verkehrsmittel im und am Bremer Bürgerpark

Inhaltsübersicht 2
Einleitung 3
Der Bootsverkehr und die Anlegebrücken im Bürgerpark 12
Die Bürgerparklinien der Bremer Straßenbahn 63
Die Petroleumbahn („Parkbahn") zum Bremer Bürgerpark 1890 – 1893 215
Der gleislose elektrische Oberleitungsomnibus nach dem System „Köhlers Bahnpatente" („Parkbahn") 1910/11 268
Literaturverzeichnis 347
Quellenverzeichnis 350
Personenverzeichnis 352

Einleitung

Es ist davon auszugehen, daß die Initiatoren und Planer des Bürgerparks in erster Linie an eine natürliche Fortbewegung der Besucher in den Anlagen dachten. Daher überzog Wilhelm Benque die Fläche mit einem Netz von Fußwegen, die geschickt über Freiflächen und durch Waldpartien sowie an den Gewässern entlang geführt wurden und so dem Betrachter immer wieder neue Natureindrücke vermittelten. Darüber hinaus wurden wenige Fahrwege angelegt, und zwar im Bürgerpark (des älteren Begriffs, nämlich südlich der Ringstraße) eine südliche Querstraße, die mit dem Umfahrungsweg des Hollersees verbunden wurde, sowie Fahrwege, die im Osten, Norden und Westen in den Randbereichen verliefen und das Kaffeehaus erreichbar machten. Die Wege konnten von mit Pferden bespannten Wagen benutzt werden; sie waren auch mit Reitwegen ausgestattet, zu deren Anlage und Unterhaltung die bremischen Reitervereinigungen beitrugen.

Die Grundgedanken der ersten Planung übertrug Wilhelm Benque auch auf den Bürgerwald, der nördlichen Erweiterung des Bürgerparks. Der periphere Fahrweg wurde hier als Damm so angelegt, daß er die tiefliegende innere Fläche vor eventuellen höheren Wasserständen schützen konnte. Dieser Fahrweg diente auch als Zufahrt zur Meierei, und zwar von der Rote-Hecks-Allee = Ringstraße beim Schießhaus aus an der Ostseite des

gehend

Waldes, da es die heutige direkte Zufahrt von der Parkallee gegenüber der Busestraße bis zur Carl-Schütte-Brücke bis 1921 noch nicht gab. Dagegen existierte von Anfang an die Verbindung des Fahrweges mit der Findorffallee beim Konsumtionshaus am neuen Torfkanal in der Nordwestecke des Bürgerwaldes sowie ein Ausgang im äußersten Winkel nach Nordosten in Richtung Munte.

Mit der Einbeziehung der Rote-Hecks-Allee, die nun nur noch Querallee und später Ringstraße genannt wurde, in die Parkanlagen und ihre teilweise Verlegung konnte sie für den Südteil als nördliche und für den Bürgerwald als südlicher Ast des Umfahrungsweges gemeinschaftlich genutzt werden.

Mit der zunehmenden Verbreitung des Automobils als Verkehrsmittel gab es im Anfang unseres Jahrhunderts nicht selten Anlaß, sich über „das Jagen mit Benzinknutschen" im Bürgerpark zu beklagen (BN 13.1.1903). Es war Franz E. Schüttes Verdienst, diese Belästigungen dadurch zu unterbinden, daß er dem Bürgerparkverein am 20. Dezember 1906 100 000 Mark als Stiftung anbot unter der Bedingung, daß die Grünanlagen für weitere 15 Jahre, also bis 1921, vom Kraftfahrzeugverkehr geschützt werden sollten. Das war auch für die Zufahrt zum Parkhaus vorgesehen. Der Bürgerparkverein nahm das Geld an und entsprach dem Wunsch seines Vorsitzers. Als man das neue Restaurationshaus nach dem Neubau 1913 in Betrieb nehmen wollte, machte der Bür-

gerparkverein allerdings für die Zu- und Abfahrt am Hollersee mit Genehmigung der Schütte-Erben eine Ausnahme, so daß das neue Parkhaus nun auch von Kraftfahrzeugen erreicht werden konnte. Um der Meierei gleichartige Bedingungen zu verschaffen, legte man 1921 gegenüber der Busestraße von der Parkallee aus entlang dem Wasserzug eine Fahrbahn an, die bei der Carl-Schütte-Brücke auf den inneren Fahrweg traf.

Die ehemalige Rote-Hecks-Allee, die Querallee oder Ringstraße, die der Bürgerparkverein durch Umbau in seine Anlagen einbezog, war durch den von Senat und Bürgerschaft am 17. Juli 1874 beschlossenen Stadterweiterungsplan in eine große städtische Verkehrskonzeption eingefügt worden. Danach stellte der genannte Straßenzug im Verlauf einer die Stadt umschließenden Hauptverkehrsstraße mit großzügigen Abmessungen die Verbindung zwischen Schwachhauser und Utbremer Ring dar. So war die Grundlage geschaffen, mit einem in Zukunft stark belasteten Verkehrsweg den Bürgerpark zu durchqueren. Daß diese Planung schließlich nicht realisiert wurde, ist ein unermeßlicher Segen für den Bürgerpark. Die Stadt nahm sich zwar erstmalig 1914 das Recht, die städtische Parzelle für einen wichtigen Kanalsammler zu nutzen, und der Bürgerparkverein verzichtete in diesem Zusammenhang zusätzlich auf rechtliche Verfügungen, indem er die Unterhaltung der Ringstraße an die Stadtgemeinde abtrat (siehe auch Harry Schwarzwälder, Der Bremer Bürgerpark und seine

Brücken, Manuskript Bremen 1986/89, S. 269); dennoch kam es nicht zu einer Freigabe der Ringstraße für den motorisierten Verkehr, insbesondere weil sich die städtische Erschließung im Bereich Findorff, Utbremen und Walle um Jahrzehnte verzögerte. Erst am 26. April 1968 wurde ein erster Schritt getan, um die politisch mancherorts geforderte Öffnung der Straße zu realisieren. Mit der Begründung, die durch den Neubau der Hochstraße im Zuge des Breitenwegs für das Bahnhofgebiet zu erwartenden Verkehrsbelastungen abzubauen, gab die Straßenverkehrsbehörde die Ringstraße morgens von 6 bis 9 Uhr für Kraftwagen mit einem Höchstgewicht bis zu 2 Tonnen in Fahrtrichtung Ost-West frei. Auch nach Abschluß der Bauarbeiten im Bahnhofsviertel blieb die Regelung, schließlich auf die Zeit zwischen 6 und 8 Uhr beschränkt, noch 18 Jahre bestehen, bis nach mancherlei Diskussionen die Straße am 23. Januar 1986 endlich wieder gesperrt wurde (Wk 31.1.1986). Erst die Entwidmung der Ringstraße und ihre Rückgabe in die Baulast des Bürgerparkvereins 1993 bedeutete die endgültige Sicherung des kraftfahrzeugfreien Zustand des Bürgerparks (Wk 21.5.1993). Lediglich die Zu- und Abfahrten des Parkhauses und die Straße zur Meierei und zur Waldbühne sowie mit starken Einschränkungen zum Kaffeehaus ermöglichen Kraftverkehr im Bürgerpark.

Der Stadtwald blieb von Anfang an nur den Fußgängern vorbehalten.

Die Längen der Verkehrswege im Bürgerpark und Stadtwald betragen:
Fußwege im Bürgerpark 24 km
Radwege im Bürgerpark 7,3 km
Fuß- und Radwege im Stadtwald 5 km
Fahrwege im Bürgerpark 7,3 km
Reitwege im Bürgerpark und Stadtwald 9 km
(Hundert Jahre Bremer Bürgerpark 1866-1966, S. 72).

Über den Bootsverkehr, der einen Teil der Erholungsfunktionen des Parks darstellt, wird in vorliegender Arbeit ausführlich berichtet.

Die Zuführungswege von der Stadt zum Bürgerpark waren in der Anfangszeit recht mangelhaft. Es wurde vielfach über sie geklagt. Zu der Zeit, als die Bürgerviehweide noch mit Tieren betrieben wurde, bestand nur an der Südgrenze der Weide – heute Breitenweg und An der Weide — ein Verkehrsbedürfnis. Die teilweise Nutzung der südlichen Weidefläche als Friedhof, Exerzier- und Schlachthofgelände, für die Gasanstalt und als Bahnhofsareal, für den Bau einer Turnhalle und einer Radfahrer-Rennbahn und ihrer Verwendung als Gemüseländereien hatte nicht zur Folge, die Wege von der Stadt bis zur Hollerallee wesentlich zu verbessern. Die beiden Eisenbahndämme der Hannoverschen und der Osnabrücker Bahn erhielten zwar Durchlässe – verlängerte Rembertistraße, Weg am Friedhof (Gasanstalt) und Torfstraße —, womit die Lage der Verkehrswege zum Bürgerpark bis heute festgelegt

wurde, die Straßen selbst behielten jedoch noch lange ihren recht dürftigen Zustand, der häufig und nachdrücklich kritisiert wurde (Ausbau der Straße Bei der Gasanstalt = Gustav-Deetjen-Allee 1890, der verlängerten Rembertistraße = Parkallee 1891, der Torfstraße = Findorffstraße 1891).

Eine erste geringfügige Verbesserung für Besucher des Bürgerparks, die mit einem öffentlichen Verkehrsmittel den Park erreichen wollten, stellte eine Pferdebahnlinie dar, die 1885 eingerichtet wurde, um während der Bauzeit des neuen Zentralbahnhofs den Bahnhofsvorplatz mit seiner Straßenbahn („Tiroli") über die Straße Bei der Gasanstalt mit dem provisorischen Hauptbahnhof im sogenannten Venlo-Hamburger Bahnhof zu verbinden. Bis zum 15. Oktober 1889 konnten z.B. auch die Gäste des Parkhauses im Bürgerpark in gewissem Maße von dieser Verbindung profitieren. Eine auch wohl schon erwogene Weiterführung der Pferdebahn bis zum Restaurationshaus am Hollersee war im März 1883 allerdings durch eine Bedingung im Zusammenhang mit einer Spende unterbunden worden. Es wurde für die nächsten 15 Jahre untersagt, Schienen im Park zu verlegen.

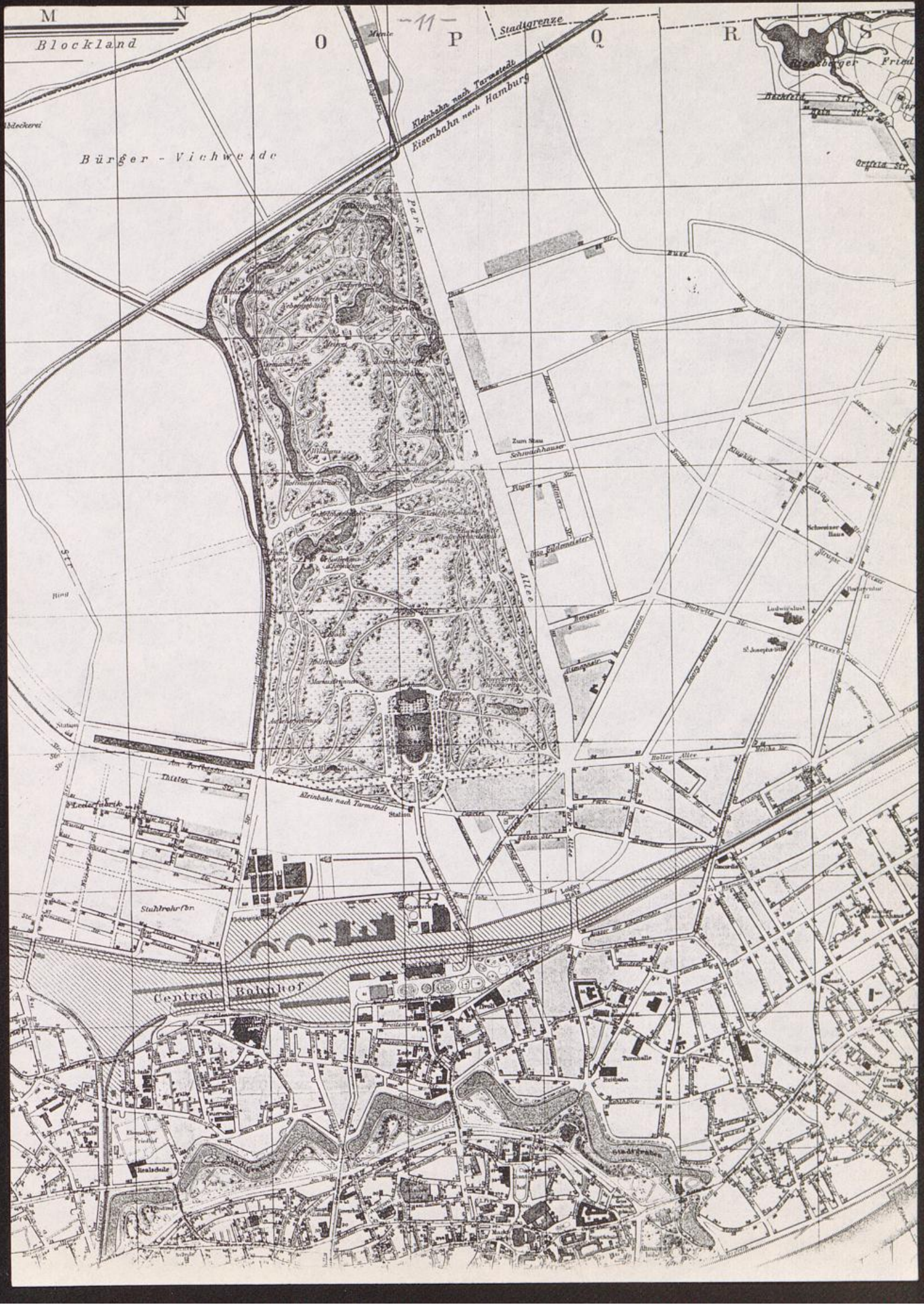
Die wesentliche Verbesserung in der Orientierung des Bürgerparks zur Stadt brachte einmal die Schließung des Hamburger Bahnhofs, die Beseitigung des Bahndamms der köln-mindener Bahn und der Abbruch der drei Eisenbahnunterführungen darin, andererseits die Durch-

führung der Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrie-Ausstellung auf dem Areal des vorderen Bürgerparks mit sich. Für sie wurde der Weg entlang dem ehemaligen Begräbnisplatz vor dem Herdentor, der den Namen Bei der Gasanstalt erhielt und ab 1903 Gustav-Deetjen-Allee genannt wurde, zu einer großzügig bemessenen, mit Ulmen bepflanzten und mit Reit- und Fußwegen ausgestatteten Allee ausgebaut, die die Verbindung zwischen dem neuen Hauptbahnhof und dem Eingang der Ausstellung vermittelte. Gleichzeitig erhielt der Bürgerpark aus demselben Anlaß auch eine Zufahrt durch eine elektrische Straßenbahn, die nach Ende der Ausstellung zwar kurzfristig wieder eingestellt wurde, dann aber dauernd installiert wurde und schließlich zur Erschließung der Bahnhofsvorstadt (Findorffviertel) verlängert wurde. Pläne, die Ausstellungsbahn bis in den Bürgerpark, wenigstens bis zum Parkhaus weiterzuführen, wurden durch die Bedingung der schon genannten Stiftung verhindert. Die Entstehungsgeschichte dieser ersten elektrischen Straßenbahn Deutschlands wird in dieser Arbeit ebenfalls dargestellt, wie auch eine andere, wenig bekannte und auf zwei Strecken nur kurz und wenig erfolgreich betriebene Schienenverbindung zum Bürgerpark, die sogenannte Petroleum- bzw. Parkbahn beschrieben wird. Eine weitere Bahn, eine gleislose elektrische Omnibusverbindung nach dem Patent Köhler, die auf der Parkallee die Ostseite des Bürgerparks bis zum Waldschlößchen und die hier im Laufe der Zeit entstehenden Wohngebiete erschließen sollte, war ebenfalls nur kurz in

Betrieb. Sie hat aber für Besucher des Bürgerpark ihre Bedeutung gehabt und wird daher auch dargestellt.

Der Bürgerparkverein war nur am Betrieb des Bootsverkehrs, der aber großenteils in den Händen des Meierei Wirts lag, direkt beteiligt. Unterlagen im Vereinsarchiv sind ausgesprochen spärlich, Geschäftsunterlagen der Meierei blieben nicht erhalten. Wie bei allen meinen Untersuchungen zur Geschichte der baulichen Einrichtungen des Bürgerparks erwiesen sich die bremischen Tageszeitungen als ergiebige und zuverlässige Quelle, da sie über alle Vorgänge, vor allem in den ersten 50 Jahren der Bürgerparkgeschichte zeitgleich und interessiert berichteten. In den Darstellungen über die Nordwestdeutsche Gewerbe- und Industrie-Ausstellung gehen Beobachtungen zu den Objekten Daimlersches Motorboot, elektrische Straßenbahn und Petroleum-Motorenbahn bei der Menge der sonstigen zu betrachtenden Einzelthemen unter, so daß in den Ausstellungsberichten nur wenig Konkretes zu erfahren ist. Die von verschiedenen Autoren dargestellte Geschichte der Einführung der Elektrizität im Straßenbahnverkehr wurde erheblich vertieft und präzisiert.

Die Suche nach bildlichen Darstellungen zu den hier behandelten Themen war verhältnismäßig unergiebig; die wenigen Fotos und Zeichnungen sind dem Text beigefügt bzw. in einem besonderen Bildband zusammengefaßt.


M
N
O
P
Q
R
S
Blockland
Stadtgrenze
Kleinbahn nach Darmstadt
Eisenbahn nach Hamburg
Bürger - Viehweide
Park
Allee
Zum Stau
Schmalzhäuser
Die Feldmeisterei
Schweizer Haus
Ludwigslust
Kleinbahn nach Darmstadt
Station
Stuhlrohrfbr.
Central-Bahnhof
Realschule
Stadtgraben
Turnhalle
Reitschule
Exerzierplatz
Cavalerie
Artillerie
Infanterie
Kaserne
Lazareth
Bahnhof
Brauerei
Ziegelei
Gasanstalt
Wasserthurm
Kirche
Schule
Friedhof
Brücke
Thor
Thurm
Ring
Graben
Wall
Bastion
Ravelin
Lünette
Redoute
Batterie
Caponnière
Glacis
Contrescarpe
Escarpe
Poterne
Zugbrücke
Fallbrücke
Schlagbaum
Wachthaus
Pulvermagazin
Munitionsdepot
Proviantmagazin
Lazarethgebäude
Offizierkasino
Mannschaftsgebäude
Stallungen
Reitbahn
Exerzierhalle
Schießstand
Scheibenstand
Kugelfang
Schußlinie
Tragweite
Feuerlinie
Deckung
Brustwehr
Parapet
Banquette
Scharte
Embrasure
Merlon
Traverse
Blockhaus
Kasematte
Kehlmauer
Flankirung
Enfilade
Rayon
Festungsgürtel
Vorwerk
Hauptwerk
Reduit
Citadelle
Kommandantur
Gouvernement
Garnisonlazareth
Militärspital
Proviantamt
Zeughaus
Artilleriedepot
Pulverthurm
Munitionsfabrik
Gewehrfabrik
Kanonengießerei
Schießplatz
Übungsplatz
Manöverfeld
Vorposten
Feldwache
Patrouille
Ordonnanz
Feldtelegraph
Heliograph
Signalstation
Luftballon
Recognoscirung
Aufklärung
Marschroute
Etappenstraße
Feldlazareth
Verbandplatz
Ambulanz
Krankenträger
Feldapotheke
Feldküche
Proviantwagen
Munitionswagen
Bagagewagen
Trainkolonne
Pontonbrücke
Schiffbrücke
Furt
Fähre
Übergang
Einschiffung
Ausschiffung
Landungsplatz
Hafen
Werft
Docks
Schleuse
Damm
Deich
Uferbefestigung
Buhne
Faschinenwerk
Sandsackbau
Pfahlwerk
Rammpfahl
Spundwand
Steinschüttung
Böschung
Kunstbau
Durchlaß
Viadukt
Tunnel
Einschnitt
Damm
Steigung
Gefälle
Wasserscheide
Quelle
Bach
Fluß
Teich
Sumpf
Moor
Wiese
Weide
Acker
Feld
Wald
Gehölz
Busch
Hecke
Zaun
Mauer
Graben
Weg
Straße
Chaussee
Allee
Platz
Brücke
Steg
Furt
Fähre
Eisenbahn
Bahnhof
Station
Haltestelle
Signal
Weiche
Drehscheibe
Güterschuppen
Lokomotivschuppen
Wasserkran
Kohlenlager
Telegraph
Telephon
Leitung
Mast
Isolator
Blitzableiter
Uhr
Glocke
Turm
Kirche
Kapelle
Schule
Rathaus
Gericht
Gefängnis
Krankenhaus
Apotheke
Arzt
Hebamme
Totengräber
Friedhof
Leichenhalle
Grabstein
Kreuz
Denkmal
Brunnen
Pumpe
Wasserleitung
Gasleitung
Kanalisation
Müllabfuhr
Straßenreinigung
Straßenbeleuchtung
Laterne
Gaslaterne
Elektrische Lampe
Bogenlampe
Glühlampe
Transformator
Umspannwerk
Elektrizitätswerk
Gaswerk
Gasometer
Wasserturm
Pumpstation
Filteranlage
Kläranlage
Rieselfeld
Abwasserkanal
Regenwasserkanal
Mischwasserkanal
Hausanschluß
Wasseruhr
Gasuhr
Stromzähler
Briefkasten
Telegraphenamt
Postamt
Briefträger
Paketpost
Expreßpost
Rohrpost
Luftpost
Postkutsche
Postwagen
Postschiff
Postdampfer
Briefmarke
Stempel
Siegel
Wappen
Flagge
Fahne
Standarte
Banner
Wimpel
Signalflagge
Flaggenmast
Flaggenstock
Flaggenleine
Flaggenknoten
Flaggenparade
Flaggengruß
Flaggenhissung
Flaggenstreichung
Flaggenwechsel
Flaggenschmuck
Flaggenfest
Flaggenumzug
Flaggenprozession
Flaggenweihe
Flaggenpatenschaft
Flaggenverleihung
Flaggenstiftung
Flaggenordnung
Flaggenvorschrift
Flaggenregel
Flaggenbrauch
Flaggensitte
Flaggenkunde
Flaggenlehre
Flaggenbuch
Flaggenatlas
Flaggenkarte
Flaggenplan
Flaggenskizze
Flaggenzeichnung
Flaggenmalerei
Flaggenstickerei
Flaggenweberei
Flaggenfabrik
Flaggenhandel
Flaggenverkauf
Flaggenmiete
Flaggenverleih
Flaggenversand
Flaggenlager
Flaggenvorrat
Flaggenbestand
Flaggenverlust
Flaggenersatz
Flaggenreparatur
Flaggenwäsche
Flaggenreinigung
Flaggenbleiche
Flaggenfärberei
Flaggenstoff
Flaggentuch
Flaggenseide
Flaggenwolle
Flaggenbaumwolle
Flaggenleinen
Flaggenkattun
Flaggenmusselin
Flaggenbatist
Flaggenspitze
Flaggenborte
Flaggenfransen
Flaggenquaste
Flaggenschnur
Flaggenband
Flaggenschleife
Flaggenrosette
Flaggenknopf
Flaggenstange
Flaggenspitze
Flaggenkugel
Flaggenadler
Flaggenlöwe
Flaggenkrone
Flaggenstern
Flaggenmond
Flaggenkreuz
Flaggenbalken
Flaggenstreifen
Flaggenfeld
Flaggenrand
Flaggenecke
Flaggenmitte
Flaggenoberseite
Flaggenunterseite
Flaggenvorderseite
Flaggenrückseite
Flaggenlänge
Flaggenbreite
Flaggenhöhe
Flaggenmaß
Flaggenverhältnis
Flaggenproportion
Flaggenform
Flaggenschnitt
Flaggenzuschnitt
Flaggennähen
Flaggenstopfen
Flaggenflicken
Flaggenwaschen
Flaggenbügeln
Flaggenfalten
Flaggenrollen
Flaggenaufbewahrung
Flaggenschrank
Flaggenkammer
Flaggenkiste
Flaggenkoffer
Flaggensack
Flaggenbeutel
Flaggentasche
Flaggenmappe
Flaggenrolle
Flaggenstock
Flaggenhalter
Flaggenständer
Flaggenfuß
Flaggenspitze
Flaggenkugel
Flaggenadler
Flaggenlöwe
Flaggenkrone
Flaggenstern
Flaggenmond
Flaggenkreuz
Flaggenbalken
Flaggenstreifen
Flaggenfeld
Flaggenrand
Flaggenecke
Flaggenmitte
Flaggenoberseite
Flaggenunterseite
Flaggenvorderseite
Flaggenrückseite
Flaggenlänge
Flaggenbreite
Flaggenhöhe
Flaggenmaß
Flaggenverhältnis
Flaggenproportion
Flaggenform
Flaggenschnitt
Flaggenzuschnitt
Flaggennähen
Flaggenstopfen
Flaggenflicken
Flaggenwaschen
Flaggenbügeln
Flaggenfalten
Flaggenrollen
Flaggenaufbewahrung
Flaggenschrank
Flaggenkammer
Flaggenkiste
Flaggenkoffer
Flaggensack
Flaggenbeutel
Flaggentasche
Flaggenmappe
Flaggenrolle
Flaggenstock
Flaggenhalter
Flaggenständer
Flaggenfuß

M
N
Blockland
O
P
Q
R
Stadtgrenze
Eisenbahn nach Hamburg
Kleinbahn nach Tarmstedt
Bürger - Vichweide
Park
Allee
Zum Stau
Schwackhauser
Ludwigslust
Kleinbahn nach Tarmstedt
Station
Stuhlrohrfbr.
Central - Bahnhof
Gaswerk
Turnhalle
Realschule
Schule
Ehemaliger Friedhof
Stadtgraben

Der Bootsverkehr und die Anlegebrücken im Bürgerpark

Der erste Bauabschnitt der Bewaldung der Bürgerweide erhielt nach den Vorstellungen von Wilhelm Benque (Harry Schwarzwälder, Der Bremer Bürgerpark und seine Brücken, Manuskript, Bremen 1986/89, S. 25 g) aus planerischen Gründen, um mit dem gewonnenen Erdreich das Gelände gewisser Areale zu erhöhen und die Wasserstände zu regulieren, zwei größere Gewässerflächen, den sogenannten Emmasee im Nordwesten des vorderen Bürgerparks und das „Große Bassin" in der Mitte der Zentralanlage an der Hollerallee, das zur Erinnerung an einen der Initiatoren der Bewaldung der Bürgerweide den Namen Hollersee erhielt. Der Wunsch der Besucher der neuen Anlagen, sich hier in gemächlicher Ruhe in Booten auf den Wasserflächen zu bewegen, mag schon früh geäußert worden sein, der Verein zur Bewaldung der Bürgerweide sah es jedoch lediglich als seine Aufgabe an, für die Umgestaltung der öden Wiesenfläche und die Bewaldung des Areals zu sorgen, nicht jedoch mit den geringen zur Verfügung stehenden Geldmitteln bauliche oder betriebliche Einrichtungen zu schaffen. Hier erwartete man besondere private Initiativen.

Im Frühjahr 1870 war der große See im Süden des neuen Bürgerparks im wesentlichen hergestellt und der Bau des Gesellschaftshauses – Parkhaus – in Aussicht genommen, das dann aber erst 1872 von privaten In-

teressenten errichtet wurde.

Mit dem Fortschritt der Arbeiten steigerte sich die Aufmerksamkeit der Bevölkerung an den neuen Anlagen erheblich; besonders an Feiertagen war der Bürgerpark sehr stark besucht. Als Mitte 1870 dem Bürgerparkvorstand durch einen namentlich nicht genannten Freund ein Boot geschenkt wurde (Courier 10.6.1870; Jahresbericht des Parkvorstandes an die Generalversammlung vom 1.7.1870, Courier 3.7.1870), fand es großen Anklang und wurde es fleißig für Spazierfahrten benutzt. Man hoffte, daß die Zahl der Boote recht bald vergrößert werde, und wünschte sich eine regelrechte Vergnügungsflottille auf dem Großen Bassin. Ob ein zweites, als Spende angemeldetes Boot geliefert wurde, ist nicht bekannt, ebensowenig ist berichtet worden, in welcher Weise ein 1876 vom anonymen „Lg." geschenktes Segelboot eingesetzt wurde (Jahresbericht des Parkvorstandes an die Generalversammlung vom 23.6.1876, BN 24.6.1876).

Benques erster Generalplan von 1877, der die frühesten Vorstellungen für die Anlage des Bürgerwaldes nach seinen Ideen enthält, sah bereits einen Bootsanleger an der Spitze der Halbinsel des „Bergsees" vor als Station für die nahe Meierei, da Benque erst in einer zweiten Fassung des Entwurfs den Meereisee hinzufügte, und Johann Georg Walte brachte 1878 in zwei Versionen zu Papier, wie er sich hier eine Anlegestelle mit Bootsschuppen, auch kombiniert mit einer Aussichtsplatt-

form für Besucher, dachte (Harry Schwarzwälder, Die Pavillons im Bremer Bürgerpark, Manuskript, Bremen 1990, S. 47). Sicher war wegen der beabsichtigten Anlage eines durchgehenden, 3,5 km langen Wasserlaufs im Bürgerwald eine interessante und rege Bootsfahrt zu erwarten.

Die Ausgrabung des Gewässers im Bürgerwald begann am 1. Juni 1878 in der südöstlichen Ecke in der Nähe des Schießhauses und war 1880 mit der Aushebung des Meiereisees und dem Bau der Meierei so weit vorangeschritten, daß der Bürgerparkverein sich überlegte, 1881 eine größere Anzahl geschmackvoller Ruderboote zu beschaffen, um den Naturfreunden Gelegenheit zu geben, sich „der an Abwechslung und landschaftlichen Reizen reichen Ufer zu erfreuen (BN 14. 5. 1880). Noch im Sommer 1880 wurden dem Verein für die Gewässer des Bürgerwaldes zwei Kanus geschenkt (BN 16. 7. 1880), von denen eines – ein ostindisches Boot – mit dem vom Kapitän Johann Gerhard Schröck geführten Schiff „G. F. Haendel" in Bremerhaven ausgeladen wurde (BN 21. 7. 1880). Diese Boote wurden nicht wieder genannt, sie dürften sich wohl nicht bewährt haben.

Es scheint sich 1882 gezeigt haben, daß sich in der bis dahin betriebenen Art der Bootsverkehr nicht durchführen ließ. So war wiederum die Initiative Franz Ernst Schüttes, des spendablen Vorsitzers des Bürgerparkvereins und Stifters und Pächters der Meierei, notwendig, um dem Unternehmen

eine wirkungsvolle Grundlage zu verschaffen. Er bot sich im Mai 1882 an, für Rechnung der Meierei – also auf seine Kosten – auch die Ruderboote zu kaufen und den Gewinn aus dieser Reederei nach Abzug von 15% für die Anlagekosten dieser Boote den Einnahmen der Meierei und damit der Parkkasse zuzuführen (BN 30.5. 1884).

Kurz vor Pfingsten 1882 traf zu den bereits vorhandenen ein erstes neues Boot ein, das auf Kosten der Meierei beschafft worden war und als Muster für die Lieferung einiger weiterer Boote dienen sollte (BN 1.6.1882). Außerdem plante man, einige größere Boote bauen zu lassen und mit Zeltdächern zu versehen, um größeren Gesellschaften Gelegenheit zu Fahrten auf den Waldseen (Meierei- und Bergsee) und auf dem zwischen Schießhaus und der Hoffmannbrücke (beim späteren Tiergehege) bereits fertiggestellten Wasserzug zu geben. An den Pfingsttagen 1882 reichten die drei vorhandenen Boote jedenfalls bei weitem nicht aus, um die Nachfrage nach Ruderbootfahrten zu decken. Eine Stunde kostete je Boot 50 Pfennig Leihgebühr.

Mitte 1882 erhielt der Bürgerwald zur Verbesserung des Bootsbetriebs erstmalig eine Landungsbrücke – wahrscheinlich bei der Meierei –, die der Zimmermeister Friedrich Mennel im Juni für 240 Mark lieferte (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1882, Nr. 2954). Hier konnte auch das erste große Boot, das Mitte Juni 1882 geliefert wurde und für Gesellschaftsfahrten bestimmt war, anlegen (BN

18.6.1882). Alle vier Boote, die nun vorhanden waren, erfreuten sich großer Beliebtheit (BN 19.6. und 2.9.1882); sie konnten jedoch nicht immer der Nachfrage genügen (BN 30.7.1882), so daß man sich vornahm, ihre Zahl im nächsten Jahre zu vergrößern (BN 19.9.1882). Mit der Verbindung der Endpunkte des Wasserzugs und dem Anschluß an den Emmasee unter der Melchersbrücke hindurch erwartete man eine erhebliche Vermehrung der Bootsfahrten auf Rechnung der Meierei (BN 25.2.1883; Jahresbericht des Parkvorstandes an die Generalversammlung vom 7.5.1883, BN 8.5.1883).

Der Gewinn aus der Bootsfahrt unter Regie der Meierei bezifferte sich nach Abschreibung von 15% der Anschaffungskosten für die Boote im ersten Jahr (1882) auf 472,80 Mark (BN 30.5.1884).

Anfang September 1883 waren die Arbeiten an den Wasserzügen im wesentlichen beendet, nur die Ufer mußten noch planiert und das Seitenterrain ragolt und bepflanzt werden (BN 31.8. und 2.9.1883). Damit wurde es möglich, im Bürgerwald einen Ringverkehr mit einer Abstecherstrecke zum Kaffeehaus einzurichten. Der Parkverein nahm sich vor, dieses Ereignis — den Abschluß der großen Erdarbeiten — besonders zu feiern (BN 8.9.1883). Am Sonnabend, den 8. September 1883, trafen sich die Mitglieder des Vorstandes, des Ausschusses und des Sammelkomites mit einigen geladenen Gästen und zahlreichen Damen zu einem gemeinschaftlichen Mittagessen im östlichen Flügel

des Parkhauses, wo der Wirt Johann Christian Friedrich Klages für eine „recht hübsch decorirte Tafel" gesorgt hatte. Franz Ernst Schütte zeichnete in kurzen Zügen ein Bild vom Leben und Treiben des Parkvereins. In weiteren Reden wurden die Besonderheit dieses Tages hervorgehoben und die Spendenbereitschaft der bremischen Bevölkerung gelobt. Nach Schluß der Tafel begab man sich um 19½ Uhr zu Fuß zum Emmasee, wo etwa 20 Ruderboote bereitlagen, um die Gesellschaft unter Führung von Mitgliedern des Bremischen Rudervereins auf dem Wasserwege zur Meierei zu bringen. Nach einem Raketensignal wurden die Illuminationen an der Melchersbrücke gezündet, und zwei Mitglieder des Rudervereins nahmen als lebende Figuren auf der Balustrade dieser Brücke Aufstellung. Die Beleuchtung des Wasserzuges und der zu passierenden Brücken durch Arbeiter des Parkvereins gelang zwar nur unvollkommen, die Meierei erstrahlte jedoch im bengalischen Licht. Es wurden Feuerräder, Sprühregen, Raketen, Leuchtkugeln usw. abgebrannt, und rings um den See entzündete man bengalische Feuer. Die Galerie der Meierei, der Innenhof und das Gebäude selbst waren durch farbige Lampignons verziert. Die Kapelle von Heinrich Wilhelm Funck, die schon die Bootsfahrt begleitet hatte, spielte noch einige Stunden im Garten und schloß das Fest schließlich mit einem kleinen Tanzkränzchen ab. Der Hauptweg von der Meierei zur Stadt wurde an diesem Abend besonders beleuchtet, um den Festteilnehmern einen sicheren Heimweg zu ermöglichen (BN 8.9. und 10.9.1883).

Die Bootsfahrt, die nun wohl nur noch auf den Wasserzügen und dem Emmasee stattfand, erhielt jetzt eine noch größere Bedeutung. Die Boote waren ständig in Fahrt, so daß die jährlichen Einnahmen sich 1883 bereits auf 1244,50 Mark beliefen (BN 30.5. 1884). So nahm man sich vor, die Flotte im nächsten Jahre noch zu vergrößern (BN 16.9. 1883). Das geschah allerdings schon im Herbst 1883, insbesondere bestellte man nun einige größere Fährboote, mit denen im Sommer 1884 eine regelmäßige Bootsverbindung zwischen Kaffeehaus und Meierei betrieben werden sollte (BN 5.4. 1884). Das erste dieser drei Boote traf Anfang April 1884 im Bürgerpark ein und wurde sofort zu Versuchsfahrten eingesetzt. Es konnte 20 Personen befördern; der Preis für die einfache Fahrt wurde je Person mit 20 Pfennig festgesetzt, Kinder zahlten die Hälfte (BN 6.4. 1884).

Im Sommer 1884 zog der Bootsverkehr wiederum ein zahlreiches Publikum an, so daß die Nachfrage nach Booten fast immer größer war als das Platzangebot (BN 23.5. 1884). Das galt sowohl für die 24 kleineren vorhandenen Ruderboote als auch für die drei Fährboote, die in beiden Richtungen immer gut besetzt waren. Der Bootsverkehr wurde weiterhin auf Rechnung der Meierei betrieben (Jahresbericht des Parkvorstandes an die Generalversammlung vom 26.5. 1884, BN 27.5. 1884). Damit ging die Einnahme nach Abzug von 15% (zur Amortisierung der Beschaffungskosten) an die Bürgerparkkasse. Aufsicht und Bedienung der Boote erfol-

te ohne Berechnung durch das Personal der Meierei.

Mit der Intensivierung des Bootsverkehrs erwies es sich auch als notwendig, drei neue Landungsbrücken am Meiereisee, am Emmasee und an der Halbinsel am Bergsee (wo 1878 sich Johann Georg Walte schon eine Bootsunterfahrt vorgestellt hatte und Carl Ohrt in seinem ersten Bürgerparkplan 1884 die Anlegestelle als projektierte Unterfahrt für Boote mit der Nr. 23 eintrug) herzustellen. Sie wurden bis zum Pfingstfest 1884 (1./2.6.1884) auf Kosten der Parkkasse vollendet (BN 28.5.1884). Der Zimmermeister Friedrich A. Mennel montierte die Stege für je 340 Mark und erhielt laut einer Vereinbarung eine reduzierte Gesamtsumme von 1000 Mark; darüber hinaus stellte er für 420 Mark Postamente her und lieferte vier neue Fahnenstangen (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1884, Nr. 3332 und 3412). Wenig später bezog der Vorstand des Bürgerparkvereins durch Vermittlung der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger für drei Uferstellen Rettungsgeräte, die aus Korkjacke, Rettungsleine mit Kugel und einem Ring bestanden, der in der Lage war, gleichzeitig drei Personen über Wasser zu halten. Die Rettungsstationen wurden eingerichtet bei der Meierei an der großen Flaggenstange in der Nische beim Landungsplatz, am Emmasee an der Nordseite des Kaffeehauses bei der Grotte und auf dem Platz vor dem Parkhaus an den Flaggenständern am Hollersee (BN 27.7.1884). Es muß nicht unbedingt daraus geschlossen werden, daß

auch auf dem Hollersee noch Boote verkehrten, vielmehr dürfte es sich um eine Sicherung des frei zugänglichen Gewässers gehandelt haben.

Im August 1884 verschwand ein Ruderboot aus dem Bürgerpark. Es wurde auf der kleinen Wümme wiedergefunden. Man nahm an, daß Schulknaben das Boot verschleppt hatten, um sich in den Ferien zu vergnügen (BN 20.8.1884) (Auch im April 1890 wurde noch einmal ein Boot der Meierei gestohlen, das dann in Lesumbrok verlassen aufgefunden wurde (BN 30.4.1890)).

Die für die Rechnung der Meierei geführte Bootsfahrt blieb weiterhin ein einträgliches Geschäft, allerdings konnte durch die erzielten Überschüsse eine Einnahme für die Parkkasse aus dem Meiereibetrieb noch nicht erreicht werden. Im Sommer 1885 wurden 34 Boote in Betrieb gesetzt (BN 6.5.1885), im nächsten Jahre waren es etwa 40 (Br. Courier 21.7.1886). In Anbetracht des großen Erfolgs gab die Tageszeitung zu überlegen, ob es nicht lohnender sei, für Rundfahrten eine kleine Dampfbarkasse anzuschaffen, wie solche auf der Weser zu sehen seien (Br. Courier 25.7.1886).

Im Sommer desselben Jahres 1886 reparierte der Zimmermeister Chr. Lange sen. die Landungsbrücke bei der Meierei; der Maler J. Meyer strich danach die beiden Landungsbrücken bei der Meierei und am Emmasee einschließlich der Geländer, der fünf Flaggenstangen und der drei Laternen für 52 Mark zweimal mit Ölfarbe an

(Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1886 Nr. 100 a und 137).

Das Fährgeld für eine Bootsfahrt von Kaffeehaus am Emmasee bis zur Meierei im Bürgerpark betrug im Sommer 1887 für jede Fahrt 20 Pfennig und wurde unbedingt für zu teuer gehalten. Ein Einsender der der Zeitung „Bremer Courier" schlug ein Halbierung des Preises vor (Bremer Courier 24.5.1887), wobei er damit rechnete, daß die Fährbenutzung sich steigern werde, so daß der Unternehmer trotzdem profitieren würde.

Ab 4. April 1890 stand mit der Eröffnung des Restaurationsbetriebes im Aussichtsturm auch die an ihn angebaute Anlegestelle zur Verfügung. Damit konnte der Landesteg an der Halbinsel des Bergsees aufgegeben werden. Heinrich Müller, der Architekt, hatte anfangs nur eine Treppe am Gewässer vorgesehen, nachträglich wurde dem Bauwerk noch eine Terrasse mit Treppe und Podest hinzugefügt, so daß hier die Boote anlegen konnten (Harry Schwarzwälder, Die Tiergehege und Aussichtstürme im Bremer Bürgerpark, Manuskript 1993, S. 67; Harry Schwarzwälder, Die Restaurationshäuser im Bremer Bürgerpark, Manuskript 1990, S. 192).

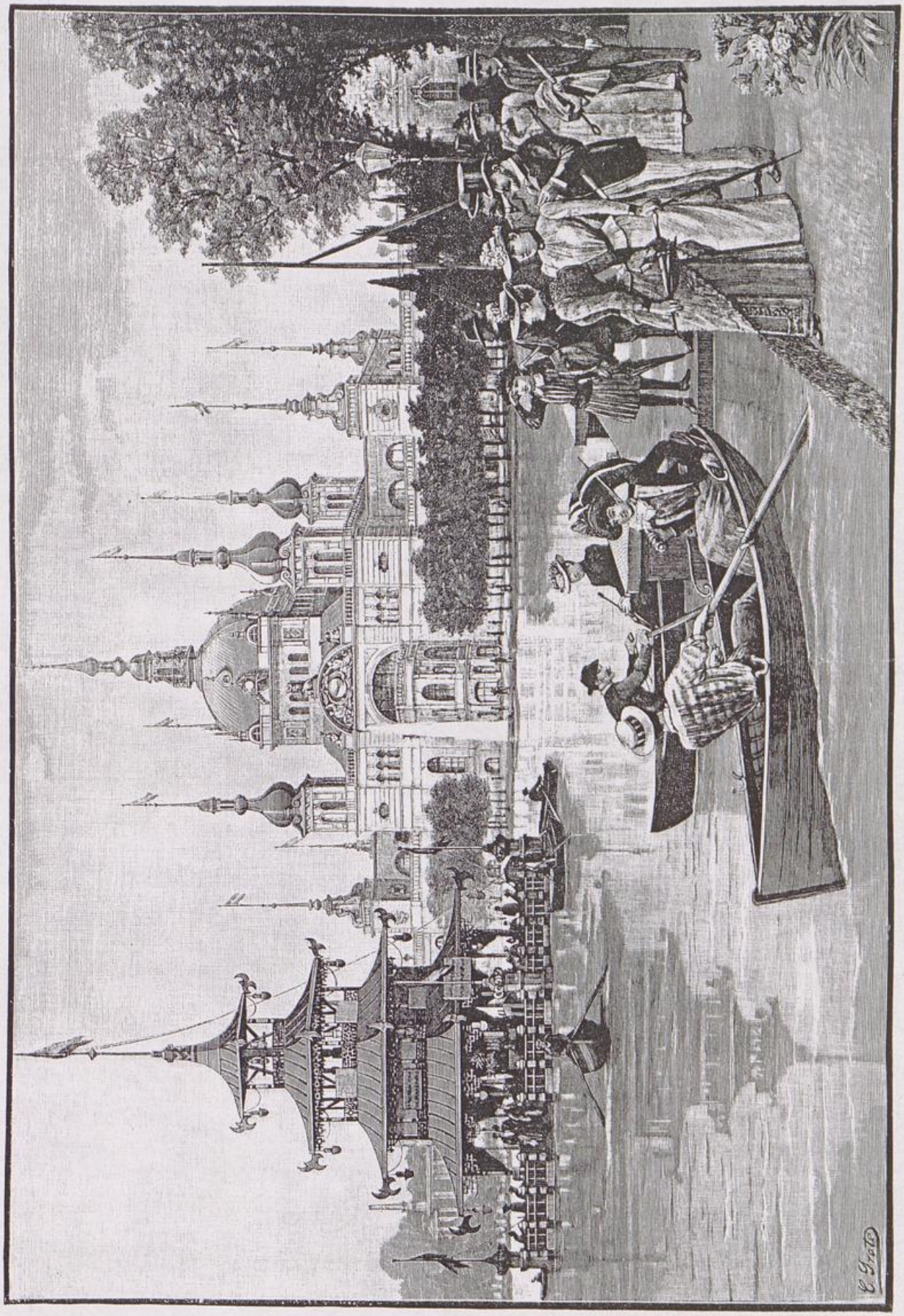
Ein besonderes Ereignis stellte für Bremen und den Bürgerpark die Nordwestdeutsche Gewerbe- und Industrie-Ausstellung dar, die 1889 von einem Komite initiiert wurde und wie so viele Veranstaltungen ähnlicher Art in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts mit den Entdeckungen und wirtschaftlichen Entwicklungen sowie mit den Fortschritten in Industrie und Technik vertraut machen sollte (Wilhelm Lührs, Vor hundert Jahren – die Nordwestdeutsche Gewerbe- und Industrieausstellung, Bremisches Jahrbuch, Bd. 69, 1990, S. 9). Die Bremer Ausstellung wurde von 1156 Standinhabern beschickt, die Waren und Neuerungen vorstellten und mit der gesamten Palette von Gewerbe und

Industrie aufwarteten. Hier interessiert die Erweiterungsmöglichkeit des Einsatzes der elektrischen Energie, insbesondere auch für den Antrieb elektrischer Straßenbahnen (siehe Seite 87) sowie die Weiterentwicklung von Kraftmaschinen als Bootsantrieb (siehe Seite 23) und für schienengebundene Fahrzeuge (siehe Seite 221). Diese beiden neuen Antriebsarten wurden auch für den Personenverkehr im und am Bürgerpark verwendet; sie waren viel beachtete Ausstellungsobjekte, die im und am Bürgerpark Scharen von Besuchern und Gästen transportierten. Die Ausstellung hielt vom 1. Juni bis zum 15. Oktober 1890 ihre Pforten geöffnet.

Johann Georg Poppe, der rührige, später jedoch wenig verstandene Architekt der Gründerzeit, entwarf die Gesamtkonzeption und eine große Zahl der aufwendigen Ausstellungsbauten, wie z. B. für das üppige Festhaus, das später als Parkhaus weiter benutzt wurde. Er lieferte auch die Pläne für ein Bootshaus am Westufer des Hollersees und für eine Pagode in der Mitte dieses Gewässers, in der eine Art Wiener Cafe mit Restauration untergebracht werden sollte. Hier war ein Fährverkehr zu organisieren, der Bootsanleger befand sich an der Westseite des Hollersees. Mitte März 1890 wurde ein Pfahlrost für die Pagode in den Seegrund gerammt (BN und Br. Courier 15.3.1890). Anfang April 1890 war der Bau bereits so weit vorangekommen, daß die eigenartigen Formen des Gebäudes erkennbar waren (BN 2.4.1890). Für den Bootsverkehr auf dem Hollersee lieferte die Lürßensche Bootsbauerei in Aumund, die auch verschie-

dene Ausstellungsobjekte zeigte, Ende Mai 1890 zunächst acht, später 12 zu Lustfahrten bestimmte Boote (siehe „Die Gartenlaube" 1890, Nr. 42, S. 721) sowie ein Fährboot und das dazu gehörende Wärterhaus mit Anlegeplatz (BN 21.5. und 30.5.1890). Mit der Eröffnung der Ausstellung konnte der Verkehr zur Pagode, für den für Hin- und Rückfahrt 5 Pfennig zu zahlen war, zu bestimmten Zeiten kaum bewältigt werden, so daß man sich wünschte, die viel beachtete „Monierbrücke" (siehe Harry Schwarzwälder, Der Bremer Bürgerpark und seine Brücken, Manuskript 1986/89, S. 180) wäre über den Hollersee gebaut worden (BN 7.6. 1890). Zur Verbesserung des Fährverkehrs ließ dann Friedrich Lürßen in Aumund einen großen Prahm anfertigen, der ab 13. Juni 1890 den Fährbetrieb ergänzte (BN 10.6. und 14.6.1890). Dieses größere Boot sollte auch mehr Sicherheit gewährleisten, nachdem aus einem der kleinen Ruderboote ein Passagier ins Wasser gefallen war. Der Unfall verlief glimpflich, da der Mann gleich wieder ans Trockene gezogen werden konnte (BN 14.6.1890).

Besonderes Interesse fand ein weiteres Boot, das zur weiteren Verbesserung des Fährverkehrs am 22. Juli 1890 im Hollersee zu Wasser gelassen und einer ersten Prüfung unterzogen wurde (BN 23.7.1890). Es war dieses eines von kleinen, etwa sechs Meter langen und 1,50 Meter breiten Schraubenbooten, die der Generalvertreter von Daimler-Motoren und Motor-Fahrzeugen für Bremen und das Wesergebiet sowie für das Großherzogtum Oldenburg, Meyer & Remmers, in Hamburg auf der Elbe und Alster schon mehrfach vorgestellt hatte. Sie



Das Frühstück am Hofball im Dresdner Zwinger.
Gemälde von Carl Groth.

Die Gartenlaube 1890, Nr. 42, S. 721

hatten sich dort für Fahrten im Hafen wie auf dem freien Strom bewährt und waren 1889 in Cassel prämiert worden (Anzeige Weser Zeitung 19.9.1891). In diese Jollen war ein Petroleummotor mit einer Leistung von einem PS der Fabrik von Gottlieb Daimler, Cannstadt, eingebaut; es gab aber auch schon eine Schute, die mit 10 - 12000 kg beladen werden konnte und von einem größeren Motor mit zwei Pferdestärken angetrieben wurde. Der Motor stand hinten im Schiff, so daß er vom Fahrzeugführer, der auch das Boot steuerte, bedient werden konnte. Ein Petroleumreservebehälter, aus dem nach Bedarf dem Motor Treibstoff zugeführt werden konnte, war vorn im Schiff unter Deck untergebracht. Bezüglich des Motors wurde seine verhältnismäßige Geräuschlosigkeit, seine sofortige Einsatzbereitschaft, seine geringe Hitzeentwicklung, seine Rauchfreiheit, sein geringes Gewicht und seine einfache Bedienung gelobt, alles Eigenschaften, die gegenüber der Dampfmaschine (Vorheizung, Ruß- und Rauchentwicklung, schwierige Handhabung usw.) vorteilhaft in Erscheinung traten.

Der Daimlersche Motor machte 460 Umdrehungen in der Minute und leistete eine Pferdestärke. Das Schiff erreichte, von ihm angetrieben, eine Geschwindigkeit von 15 km je Stunde, die allerdings auf dem Hollersee nicht erreicht werden konnte. Der Kraftstoffverbrauch betrug je Pferdestärke und Stunde für 18 Pfennig Petroleum (BN 24.7.1890).

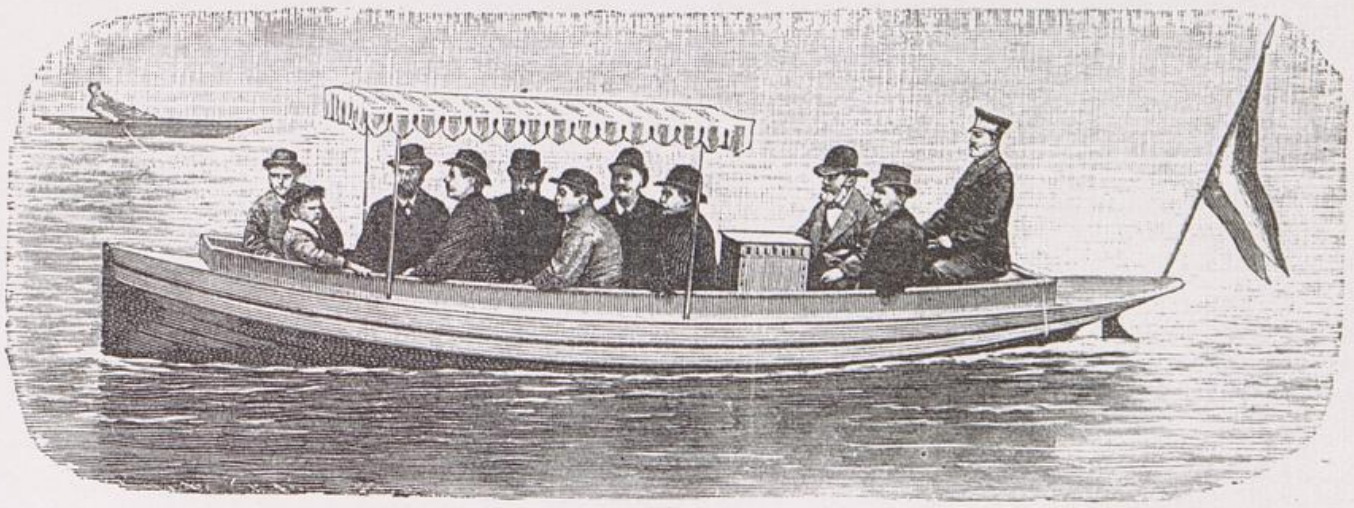
Im Gegensatz zu Hamburg war bisher anscheinend in Bre-

men dieser neuartige Antrieb noch nicht verwendet worden. Allerdings konnte man seit dem 22. Juni 1890 eine anläßlich der Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrie-Ausstellung verlegte und betriebene Schmalspurbahn auf der Strecke vom Eisenbahntunnel der Schwachhauser Chaussee bis zum Eingang des Ausstellungsplatzes beobachten und benutzen, die von einem kleinen zweipferdigen Daimlerschen Petroleummotor in Bewegung gesetzt wurde (Petroleummotorenbahn, siehe Seite 215).

Das letzte Viertel des vorigen Jahrhunderts sah eine rasante Entwicklung der Verbrennungsmotoren, die Anfang der siebziger Jahre mit der Erfindung des Otto-Motors begann. 1876 baute Nikolaus August Otto den ersten zuverlässig arbeitenden Viertaktmotor, der mit Leuchtgas betrieben wurde. Mit stationären Gasmotoren wurden schwere, leistungsfähige, allerdings stationäre Werkstattmaschinen entwickelt, jedoch mit dem Nachteil, daß sie von einer örtlichen Gaslieferung abhängig waren und ein großes Schwungrad benötigten. Gottlieb Daimler, der schon in der Gasmotorenfabrik Deutz an der Entwicklung des neuartigen Motors mitgewirkt hatte, verließ 1882 die Fabrik in Deutz und gründete in Cannstatt eine Versuchswerkstatt. Er entwickelte 1883 einen mit leichtem Petroleum (Benzin) zu betreibenden schnellaufenden Explosionsmotor, den er sich patentieren ließ und zu einer kleinen, praktischen und vielseitig einzusetzenden Kraftmaschine weiterentwickelte und 1885 zur Fortbewegung eines Motorrades und

1886 einer Chaise („Petroleum-Reitwagen") auf gewöhnlichen Straßen und schließlich zum Antrieb einer Draisine für die Eisenbahn verwendete. Erste Probefahrten mit einem durch einen Motor in Bewegung gesetztes Boot unternahm Gottfried Daimler im August 1886 auf dem Neckar, er erhielt auf diese Neuerung am 9. Oktober dieses Jahres ein Patent (Friedrich Schildberger, Gottlieb Daimler und Karl Benz, Pioniere der Automobilindustrie, Göttingen 1976). Die „Vossische Zeitung", deren Berichterstattung die „Bremer Nachrichten" übernahm (BN 30. 10. 1887), informierte im Oktober 1887 über den erstmaligen Versuch, den Daimlerschen Motor auch für den Antrieb zweier kleiner Boote auf dem Bodensee zu benutzen. Der Reporter dürfte die Wirkungsweise der Erfindung jedoch nicht verstanden haben, da er meinte, der Dampfkessel werde nicht mit Kohlen, sondern mit Petroleum geheizt. Dennoch vermerkte er die Erregung „allgemeinsten Interesses" an dem „Miniatur-Schraubendampfer", der 8 bis 10 Personen aufnehmen konnte und für die Fahrt von Friedrichshafen zum 8 km entfernten Langenargen nur 48 Minuten benötigte, wobei für 9 Pfennig Petroleum verbraucht wurde. Die Herstellung der Fahrtbereitschaft hatte lediglich zwei Minuten in Anspruch genommen.

Der neue Antrieb erregte schnell und vielerorts große Aufmerksamkeit, bereits 1888 berichteten „Die Gartenlaube" und „Über Land und Meer", die verbreiteten Familienzeitschriften, über die Erfindung Daimlers („Die Gartenlaube" 1888, Nr. 9, S. 148; „Über Land und Meer" 1888/89, III. Band,



Daimlers Motor auf dem Wasser.

„Über Land und Meer" 1888/89, III. Band, S. 1373

10. Heft, S. 1372). Der Motor wurde auf Ausstellungen dem Publikum vorgeführt, weiterentwickelt und erfolgreich verkauft. Nach und nach, mit der Vergrößerung der Leistungsfähigkeit und der Steigerung der Betriebssicherheit der Verbrennungsmotoren, entstand der Dampfmaschine eine ernstzunehmende Konkurrenz durch geringe Anlagekosten, geringes Gewicht, geringen Raumbedarf, durch geringere Belästigung durch Hitze und Rauch, sofortige Betriebsbereitschaft und größere Wirtschaftlichkeit, insbesondere bei zeitlich begrenztem Einsatz von Maschinenleistung. Als Nachteil wurde die höhere Feuergefährlichkeit angesehen.

Neben Gottfried Daimler war Louis Kühne in Dresden bedeutender Lieferant von Petroleummotoren (siehe auch Br. Courier 18.9.1892), zahlreiche andere Maschinenfabriken beschäftigten sich mit der Produktion von Gasmotoren.

Die Nordwestdeutsche Gewerbe- und Industrie-Ausstellung des Jahres 1890, die für die Region ein herausragendes Ereignis darstellte, schloß nach Verlängerung am 15. Oktober 1890 ihre Pforten. Der Betrieb der elektrischen Straßenbahn und der Petroleummotorenbahn wurde eingestellt. Das Daimlersche Petrol-Motorboot, das auf dem Hollersee als Fährschiff eingesetzt gewesen war und mit einem Anerkennungspreis ausgezeichnet wurde, wurde jedoch nicht sofort nach Hamburg zurückgebracht, sondern am 16. Oktober 1890 in die Wasserzüge des

Bürgerwaldes gebracht, wo mit ihm einige Versuchsfahrten unternommen wurden. Es sollte untersucht werden, ob ein eventuell einzuführender Motorbootbetrieb den Ruderbooten auf den Gewässern des Bürgerparks gefährlich werden könnte (BN 17. 10. 1890). Der Wellenschlag, den das Boot verursachte, gab zu keinerlei Bedenken hinsichtlich der Uferbefestigung Anlaß; das Boot ließ sich leicht bezüglich der Geschwindigkeit handhaben. Die ausgezeichnete Bewährung des Motorbetriebs regte Franz E. Schütte an, für den Fährdienst zwischen Emmasee und Meierei ein größeres, elegant ausgestattetes, sicheres Boot konstruieren und mit einem Petroleummotor mit zwei Pferdestärken versehen zu lassen. Man rechnete mit einer guten Auslastung im Betrieb und gedachte, es auch für Gesellschaftsfahrten auf dem gesamten Wasserzug einsetzen zu können.

Der Einsatz des Petroleum-Motorbootes auf dem Hollersee weckte in Bremen das Interesse an diesem neuen, praktischen und wirtschaftlichen Antrieb. Der bremische Vertreter Hermann Wehmann (Im Adreßbuch 1890 als technisches und Patentbüro genannt. H. Wehmann, Hutfilterstraße 27 war Vertreter „renomirtester Fabriken für Maschinen und Anlagen". Er war 1891 beauftragt, die sogenannte „Monierbrücke", ein Ausstellungsobjekt der Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrie-Ausstellung abzubrechen. Siehe Harry Schwarzwälder, Der Bremer Bürgerpark und seine Brücken, Manuskript 1986/89, S. 192) ließ sich von Daim-

ler ein Motorboot ausstatten, das dem auf der Ausstellung verwendeten Schiff ähnlich war, in das jedoch ein Antrieb mit einer Leistung von zwei Pferdestärken eingebaut war. Wehmann führte das Boot auf einer Fahrt auf der Weser vor, wo es in 1¼ Stunde Fahrzeit gegen den Flutstrom Vegesack erreichte. Das Boot blieb zur Besichtigung im Bremer Freihafen liegen (BN 17. 10. 1890).

Das Bürgerparkboot wurde auf Rechnung der Meierei zum Liefertermin 1. Mai 1891 bei der Bootsbauerei Friedrich Lürßen in Aumund in Auftrag gegeben. Es sollte größer und widerstandsfähiger als das Musterboot der Ausstellung konstruiert werden (BN 13. 3. und 23. 4. 1891). Es wurde erst am Mittwoch nach Pfingsten, nämlich am 20. Mai 1891, abgeliefert; bereits am Nachmittag setzte man es im Bürgerpark bei vier Versuchsfahrten ein, die erfolgreich verliefen. Das Boot lag trotz des vorn noch fehlenden Ballastes gut im Wasser und war als Fährboot vorzüglich geeignet. Mindestens 30 Personen (nach Bremer Courier ca. 25 Personen) hatten Platz; an der Versuchsfahrt nahm man drei bis fünf Erwachsene und etwa 40 Kinder mit. Das Boot hatte eine Gesamtlänge von 10 Meter (30 Fuß), in der Wasserlinie maß es 9 Meter bei einer größten Breite von 2,30 Meter (7 Fuß). Der Daimlersche Petroleummotor hatte eine Leistungsfähigkeit von zwei Pferdestärken; bei Anwendung der halben Kraft brauchte man für eine Rundfahrt durch die Wasserzüge 20 bis 25 Minuten, nur zehn Minuten dauerte

die Fahrt vom Kaffeehaus bis zur Meierei (BN 21.5. 1891; Br. Courier 22.5.1891).

Für Friedrich Lürßen stellte das Bürgerparkboot eine gute Empfehlung dar. Ein zweites, gleichgroßes Fahrzeug dieser Art lieferte er mit einem Motor von vier Pferdestärken nach Japan. Weitere ähnliche Boote baute er für den Bodensee und für Holstein. Sie wurden in Cannstatt in der Fabrik von Gottlieb Daimler mit Motoren ausgestattet. Ferner entstand auf der Werft ein großes eisernes Boot von 13 Meter Länge und drei Meter Breite mit hocheleganter kajütseinrichtung, das für Berlin bestimmt war und einen Motor mit einer Leistung von 10 Pferdestärken erhalten sollte. Weitere Boote waren bestellt. Das Geschäft lief so gut, daß bei Lürßen sogar Lieferschwierigkeiten eintraten (BN 16.6.1891). Die Presse wünschte sich im Zusammenhang mit einem Bericht über die erfolgreiche Arbeit dieser Firma die Herstellung von leichteren Riemen für die Ruderboote im Bürgerpark durch diesen Schiffbaubetrieb, dessen Ruder die englischen Lieferungen an Güte und Billigkeit übertrafen (BN 21.5.1891).

Außer dem Motorboot setzte der Meiereiwirt Carl Beckhusen auf Rechnung der Meierei 1891 44 Ruderboote ein; Ende Mai wurden mit Beginn der Saison auch die drei alten Fährschiffe nach Bedarf in den Betrieb eingestellt, da sich die Fahrten auf den Wasserzügen vor allem an schönen Sonntagen großer Beliebtheit erfreuten (BN 31.5.1891; Br. Courier 3.6.1891). An den An-

legestellen entstand gelegentlich ein gefährliches Menschengedränge (BN 14.7.1891). An den Werktagen ging die Benutzung zurück, so daß die „Bremer Nachrichten" empfahlen, dann die Fahrpreise zu senken, um den Besuch zu heben (BN 17.7.1891). Auch Sonderfahrten fanden mit dem Petroleum-Motorboot statt (BN 12.8.1891), im Winter war der Bootsverkehr allerdings eingestellt.

Der Fährverkehr zur Meierei verbesserte den Ertrag aus dem Wirtschaftsbetrieb des Restaurationshauses, so daß sich das Geschäftsergebnis günstig gestaltete. So konnte der Bürgerparkverein hoffen, daß sich der erhebliche Vorschuß auf das tote und lebende Inventar der Meierei in wenigen Jahren ganz abtragen lassen werde, so daß dann endlich aus dem Meireibetrieb der Vereinskasse bedeutende Jahreseinnahmen erwachsen würden (Jahresbericht des Parkvorstandes an die Generalversammlung vom 30.5.1892, BN 31.5.1892).

Der Bootsbetrieb im Bürgerpark wurde zu einer regelmäßigen und gern benutzten Einrichtung (BN 1.10.1891; 16.5. und 7.6.1892; 2.4. und 10.10.1893), insbesondere blieb das Petrol-Motorboot von großem Interesse. Daher berichteten die „Bremer Nachrichten" im Juli und August 1892 umfangreich über die Inbetriebnahme eines Schiffes, das ebenfalls auf der Bootswerft von Friedrich Lürßen in Aumund gebaut und mit einem neuen, von Louis Kühne in Dresden konstruierten achtpferdigen Motor ausgestattet worden war. Der hie-

sige Vertreter Hermann Wehmann ließ das 11 Meter lange und nur 1,80 Meter breite Boot aus Mahagoni- und Teakholz, das den Namen „Falke" erhielt, Ende Juli 1892 auf der Weser vorführen. Es war eine patentierte Schiffsschraube mit drei verstellbaren Flügeln eingebaut; das Boot erreichte damit eine Geschwindigkeit von 8 bis 8½ Seemeilen in der Stunde (BN 27.7.1892). Der Motor besaß drei hintereinander liegende Zylinder, die mit Wasser gekühlt und automatisch geschmiert wurden. Das Boot war innerhalb von zwei Minuten fahrfähig zu machen; es mußten nur die Lampen, die die Entzündung des Gasgemisches in den Zylindern bewirkten, angezündet werden. Eine Petroleumfüllung reichte für eine Fahrt von 24 Stunden.

Anfang August 1892 führte „Falke" Versuchsfahrten bei Minden aus und bewährte sich bei einer Schleppfahrt mit drei leeren Kiesschuten an der Stromschnelle unter der Mindener Weserbrücke. Allerdings erlitt das Boot dort eine Havarie, als die Schraube auf einen Stein schlug und schwer beschädigt wurde (BN 7.8.1892). Dennoch erreichte es nach zwölfstündiger Fahrt wieder Bremen. Am 17. August fuhr Wehmann es über Weser und Jade nach Wilhelmshaven, wo es sank und wieder gehoben wurde. Über Kanäle in Ostfriesland und die Niederlande erreichte es am 24. August Amsterdam (BN 27.8.1892). Hier gedachte Wehmann Demonstrationsfahrten durchzuführen. Über technische Details und die weitere Entwicklung des Marktes wurde von der Presse interessiert berichtet (z.B. Br. Courier 18.9.1892; BN 19.5. und 23.6.

1893).

Bezüglich der Bootsfahrt im Bürgerpark wird nur über wenige Unfälle berichtet. Am 2. Pfingstfeiertag (6. Juni) 1892 fielen einige Personen beim Aussteigen ins Wasser, wurden jedoch schnell wieder aufs Trockene gezogen (BN 7. 6. 1892), und am Ostermontag (3. April) des nächsten Jahres stürzte nach unvorsichtigen Bewegungen die gesamte Besatzung – sieben Personen – von einem größeren Dielenschiff in den Meiereisee. Dabei erlitten zwei Erwachsene ernsthafte körperliche Schäden; ein 13jähriger Junge ertrank (Br. Courier 4. 4. 1893; BN 4.4., 5. 4. und 6. 4. 1893). Die Boote wurden daraufhin Mitte April 1893 von der Polizei auf ihre Tragfähigkeit untersucht; ein jedes wurde mit der Angabe der höchstzulässigen Personenzahl versehen (BN 16. 4. 1893).

Im Betrieb der Bootsfahrt im Bürgerpark trat mit der Umgestaltung der Meiereipacht ab 1. April 1894 eine Änderung ein (BN 6. 8. 1893; siehe auch Harry Schwarzwälder, Die Restaurationshäuser im Bremer Bürgerpark, Manuskript 1990, S. 143). Carl Beckhusen, der bisherige Wirt und Ökonom, übernahm die Milchwirtschaft, Gustav Hagemann besorgte nun die Restauration, während die Ruderboote, das Petroleummotorboot und der gut florierende Lawn-Tennisplatz bei der Meiereivilla für Rechnung des Bürgerparkvereins fortgeführt wurden. Der Anschaffungswert der Boote war inzwischen aus dem Meiereigewinn abgeschrieben, so daß sie sämtlich ohne Gegenleistung in das Eigentum des Bürgerparkvereins übertragen werden

konnten. Man rechnete aus Bootsbetrieb und Tennisplatzmiete mit einem Reingewinn von etwa 3000 Mark, nach Abzug der Unterhaltungskosten in Höhe von rund 2000 Mark erwartete der Verein aus dem Meierei- und Bootsbetrieb eine jährliche Nettoeinnahme von ca. 9000 Mark.

In den Jahresrechnungen des Vereins finden sich für Bootsfahrten und Lawn-Tennisspiele folgende Einnahmen:

1894: 2317,39 Mark (BN 29.5.1895)
1895: 2034,29 " (BN 19.5.1896)
1896: 1818,26 " (BN 26.5.1897)
1897: 928,29 " (BN 13.5.1898)
1898: 2327,– " (BN 16.5.1899)
1899: 1681,36 " (BN 1.6.1900)

Nur noch aus Bootsfahrten:

1900: 1505,40 Mark (BN 24.5.1901)
1901: 2605,30 " (BN 27.5.1902)
1902: 2935,49 " (BN 29.5.1903)
1903: 2984,95 " (BN 20.5.1904)
1904: 2593,15 " (BN 26.5.1905)
1905: 3070,– " (BN 29.5.1906).

Ab 1906 gibt es keine besondere Abrechnung für die Bootsverkehr mehr.

Die Einnahmen aus dem Bootsbetrieb stellten einen durchaus ansehnlichen Posten im Budget des Bürgerparks dar. Der Verkehr auf den Wasserzügen und dem Emmasee wurde auch unter der Vereinsregie unverändert fortge-

setzt (BN 8.4. und 24.6. 1894), die Fahrten wurden mit dem Heranwachsen der Baumbestände eher noch interessanter (BN 1.6. 1894). Es gab nur geringe Klagen über den Betrieb (BN 30.6. 1895). Es kommt vor, daß zu besonderen Veranstaltungen der Bürgerparkverein Boote anslieh. So wurden aus Anlaß des zum Sedantages 1895 vom Bremer Schwimmverein von 1885 ausgerichteten Preis-Fischerstechens Ruderboote mit podiumartigen Einsätzen ausgerüstet und in den Hollersee gebracht (BN 30.8.1895).

1894 wurden die beiden Landungsbrücken bei der Meierei und beim Kaffeehaus vom 28. April bis zum 8. Juni für 450 Mark vom Zimmermann D. Geerdes erneuert. J. E. Meyer lieferte für 509,46 Mark das Holz und Johann Hübenthal verschiedene Ausrüstungsgegenstände für die Bootsstege. Maler Chr. H. Lütke besorgte für 147,15 Mark die Anstricharbeiten (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1894, Nr. 55, 77, 93 und 143).

Der deutliche Rückgang der Einnahmen aus dem Bootsbetrieb für das Jahr 1897 ist durch den Neubau des Kaffeehauses zu dieser Zeit bedingt (Jahresbericht des Parkvorstandes an die Generalversammlung vom 12.5. 1898, BN 13.5.1898). Der Neubau der Brücke beim Aussichtsturm - vorher Arensbrücke, nachher Hachezbrücke (Harry Schwarzwälder, Der Bürgerpark und seine Brücken, Manuskript 1986/89, S. 197) - und die Sperrung des Wasserzugs an dieser Stelle machte es notwendig, das Motorboot von Anfang April an bis Anfang Juni

1897 die sogenannte große Fahrt, also von der Melchersbrücke im Uhrzeigersinn auf der westlichen Strecke des Wasserzugs im Bürgerwald, ausführen zu lassen, die allerdings den Vorteil hatte, neue und interessante Einblicke in den Park zu gewähren. Nachmittags bediente das Boot auch den kurzen Abschnitt zwischen Meierei und Aussichtsturm (BN 5.5. 1897). Zu Pfingsten (6./7. Juni) 1897 war mit der Fertigstellung der Brücke die kürzere Strecke zwischen Kaffeehaus und Meierei mit Zwischenstop am Aussichtsturm wieder frei (BN 6.6. 1897).

1898 reparierte der Mechaniker Rudolf Stoffel für 102, 40 Mark das Motorboot (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1898, Nr. 88), im Jahre darauf führte der Zimmermeister Hinrich Töbelmann im Juni für 210,05 Mark Arbeiten an der Landungsbrücke bei der Meierei aus (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1899, Nr. 201). Eine weitere Reparatur der Landungsstege erfolgte 1901 durch D. Geerdes (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1901, Nr. 241)

Im Mai 1900 fiel eine Lehrerin in der Nähe der Hoffmannsbrücke über Bord eines Kielbootes, als sie ein verlorenes Ruder ergreifen wollte. Sie wurde im letzten Augenblick gerettet (BN 16. 5. 1900).

Im Jahre 1900, also nach sechs Jahren, verpachtete der Bürgerparkverein die Meierei zum 1. April erneut an Gustav Hagemann (Jahresbericht des Parkvorstandes an

die Generalversammlung vom 31. 5. 1900, BN 1. 6. 1900). Nun gab der Verein auch die Ruderboote und das Petrol-Motorboot an den Meiereiwirt ab, der nun den Betrieb in eigener Regie fortsetzte (BN 1. 4. 1900) und die Pacht für diesen Geschäftsteil mit steigenden Summen gesondert an die Parkkasse abführte. Hagemann, der am 13. Juni und 10. Juli 1900 Fahrpläne veröffentlichte (BN 13. 6. und 10. 7. 1900), bot im Sommer regelmäßige Motorbootfahrten zwischen Emmasee und Meierei an, und zwar Sonntag morgens ab 6 Uhr und an Werktagen nachmittags ab 3 Uhr. Zehn Hin- und Rückfahrten im Abstand von 40 Minuten wurden durchgeführt. Der Fahrpreis betrug 10 Pfennig. Außerdem empfahl er das Motorboot und die drei Fährboote an Wochentagen bis 3 Uhr nachmittags für Gesellschafts-Rundfahrten. Der Preis betrug pro Rundfahrt für bis zu zehn Personen 3 Mark, jede weitere Person mußte 20 Pfennig bezahlen. Für Vereine und Schulen gab es Preisermäßigungen (Anzeige BN 10. 7. 1900). Die Bootsfahrt hatte einen großen Erfolg, nur wünschte man sich eine wesentliche Ermäßigung des Fahrpreises (BN 29. 8. 1900).

Anfang des 20. Jahrhunderts zeigten sich an einigen der Ruderboote Alterserscheinungen, und auch das Motorboot wurde gelegentlich betriebsunfähig. Der Bürgerparkverein bestellte daher bei Friedrich Lürßen zehn neue leichte Ruderboote, die zur Saison 1902 geliefert werden sollten, sowie ein neues Motorboot (Jahresbericht des Parkvorstandes an die Generalversammlung vom 26. 5. 1902, BN 27. 5. 1902). Die Anschaf-

fungskosten wurden gedeckt aus einem Legat, das dem Bürgerparkverein nach dem am 27. September 1900 eröffneten Testament von Heinrich Bultmann und seiner am 10. September 1900 im 67. Lebensjahr verstorbenen Frau Beate Louise Emilie, geborene Hillmann zugefallen war (BN 13. und 14. 9. 1900; Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1901 zum 13. 10. 1900; BN 13. 1. 1901). Bultmann, ein Privatmann, der seit 1860 Kaufmann in Bremen gewesen war, und seine Frau hatten bestimmt, daß 10 000 Mark ihres Vermögens zur „Verschönerung der Anlagen in einer ihr Andenken ehrenden Weise" zur Verfügung gestellt werden solle

Der Bootsbauer Friedrich Lürßen in Aumund lieferte im Frühjahr 1902 zehn Ruderboote mit Zubehör zum Preise von 1100 Mark (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1902, Nr. 55). Für sie stellte Wilhelm Kallmeyer zehn Bronzeschilder mit der Aufschrift „AUS DEM BULTMANN-LEGAT" her, für die der Bronzegießer 25,– Mark berechnete (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1902, Nr. 54). Eines von ihnen hat sich in der Bürgerparkverwaltung erhalten. Die übrigen Boote wurden vom Bootszimmermann Geerdes für 591,26 Mark repariert (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1902, Nr. 120), der Transport in die Werkstatt mußte besonders bezahlt werden (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1902, Nr. 193).

Bei Heinrich Remmers in Hamburg – die Vorgängerfirma Meyer & Remmers hatte 1890 bereits das Schraubenboot für die Fährfahrten auf dem Hollersee zur Verfü-

gung gestellt (siehe Seite 23) – wurde für 4600 Mark das neue Motorboot unter Rücknahme des seit 1891 benutzten Bootes beschafft (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1902, Nr. 108). Es erhielt den Namen „Meierei", es war für 30 Personen zugelassen.

Im August 1902 waren wie zuvor ein Motorboot, drei Fährboote und 44 Ruderboote einsatzfähig. Der Maler Hermann Tintjer strich diese Flotte für 208,75 Mark an (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1902, Nr. 127). In Farbe gesetzt wurden auch die Landungsbrücke am Kaffeehaus für 150 Mark sowie das Geländer der Landungsbrücke an der Meierei für 12 Mark vom Maler Albert Ritterhoff (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1902, Nr. 71 und 76).

Mit der Bootsbeschaffung schmolz das Bultmann-Legat im Januar 1903 auf 3000,- Mark zusammen (Protokoll der gemeinschaftlichen Sitzung von Vorstand und Ausschuß, BN 13.1.1903), Mitte des Jahres waren bereits 7732,90 Mark aus diesem Fonds verwendet (Jahresbericht des Parkvorstandes an die Generalversammlung vom 28.5.1903, BN 29.5.1903). Die Bootsfahrt ließ sich gegen erhöhte Jahresmiete wieder an Gustav Hagemann verpachten (Protokoll der gemeinschaftlichen Sitzung von Vorstand und Ausschuß, BN 13.1.1903). Die Jahrespacht für die Boote betrug nun 4000 Mark, allerdings scheint Hagemann Aufwendungen für die Durchführung des Betriebs erstattet worden zu sein (BN 23.10.1904).

1903 reparierte D. Geerdes wiederum einen Teil der Boote und erhielt dafür die Summe von 990,50 Mark, während der Maler Hermann Tintjer für den Anstrich 216,– Mark berechnete (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1903, Nr. 151 und 137). 1904 wurde das Malergeschäft Chr. H. Lüke damit beschäftigt, die kleine Flotte anzustreichen (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1904, Nr. 172c).

Den Bootsbetrieb auf dem Meiereisee in dieser Zeit stellt ein Holzschnitt dar, der nach einer Zeichnung von Otto Meyer-Wegner angefertigt und in „Das Buch für Alle. Illustrierte Familien-Zeitung. Chronik der Gegenwart" abgedruckt wurde (Das Buch für Alle. Illustrierte Familien-Zeitung. Chronik der Gegenwart, 1904, Heft 28, S. 623. Original in der Bürgerparkverwaltung). Zu sehen sind der Kopf des Landungssteges an der Westseite des Meiereisees und vier der Ruderboote.

Da 1904 weitere Ruderboote schadhaft wurden, bestellte der Bürgerparkverein noch einmal 18 neue Boote bei Friedrich Lürßen in Aumund (BN 23.10.1904). Auch sie wurden aus dem Bultmann-Legat bezahlt (Jahresbericht des Parkvorstandes an die Generalversammlung vom 25.5.1904, BN 26.5.1904). Die Boote sollten eleganter und vollkommener konstruiert werden als die 17 auszumustenden, die an den Bootsbauer zurückgegeben wurden (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1905, Nr. 41).

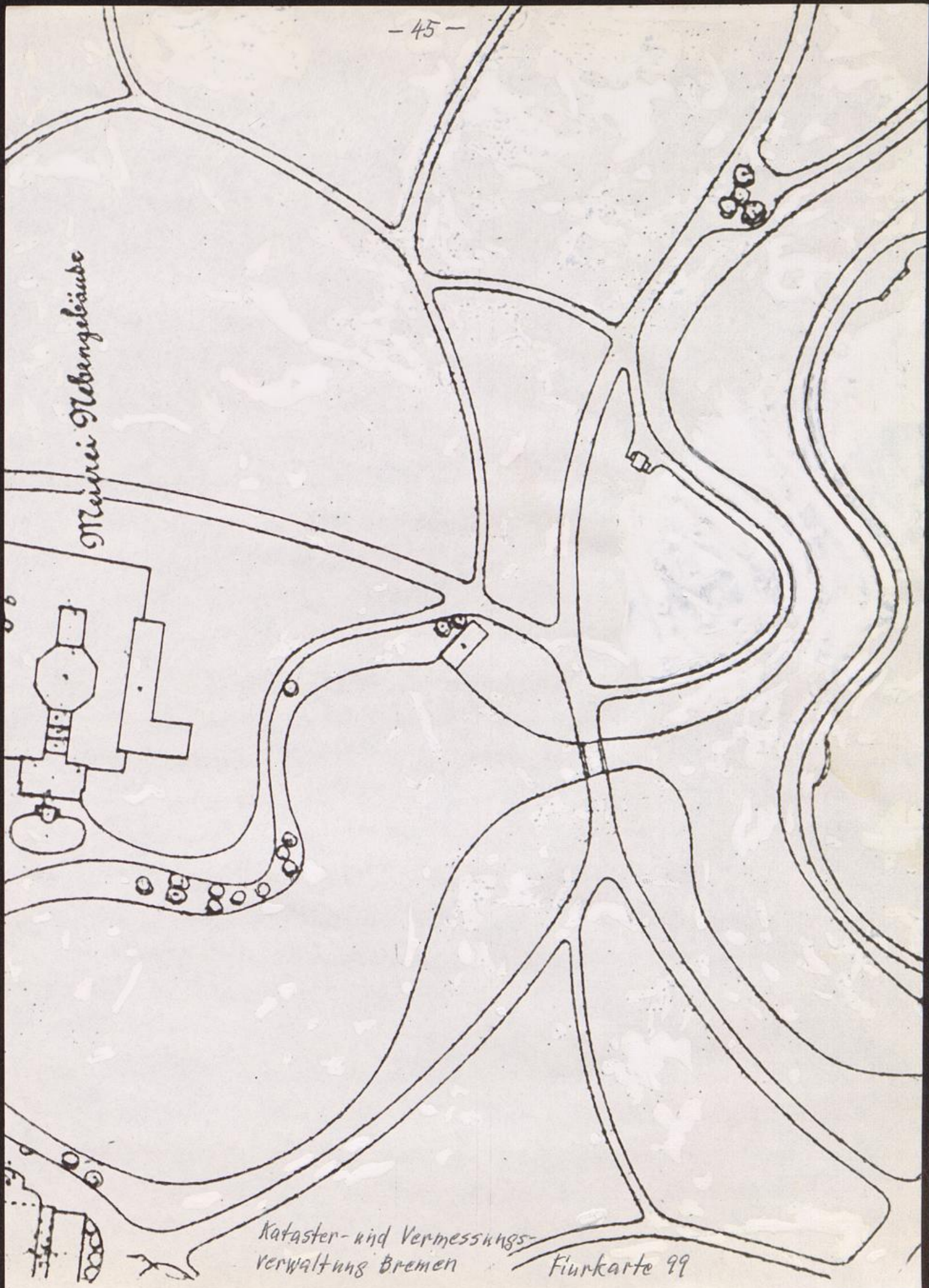
Besuchen Sie die Webseite
von Bad Salzschlirf >>

Im Bürgerpark zu Bremen. Originalzeichnung von Otto Heyer-Bremen. (S. 432)

Im Bürgerpark zu Bremen. Originalzeichnung von Otto Meyer-Wegner. (S. 620)

Das Buch für Alle, Illustrierte Familien-Zeitung
Chronik der Gegenwart 1904, Heft 28, S. 623

Auch im Jahre 1905 ließ der Bürgerparkverein die Anleger durch Albert Ritterhoff streichen (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1905, Nr. 68), außerdem gedachte der Verein für die Boote ein Haus bei der Meierei zu bauen, für das er 400 Mark bewilligte (BN 2.7.1905). Über diesen Bootsschuppen gibt es keinerlei Unterlagen, und im Rechnungsbuch des Bürgerparkvereins erscheinen keine Ausgaben für ihn. Er war jedoch mit sicherer Wahrscheinlichkeit vorhanden, hatte eine Größe von 12 x 5 Meter und lag am Nordostufer des Meiereisees in der Nähe der Fischerbrücke (heute Lambert-Leisewitz-Brücke). Vermutlich diente das Häuschen als Schuppen für das Motorboot; es ist auf der katasteramtlichen Vermessung des Bürgerwaldes (Flurkarte 99) aus dem Jahre 1914/15 sowie auf einigen anderen Grundplänen des Bürgerparks in der Lage dargestellt. Damit erhielt das Motorboot einen Wetterschutz, so daß die Reparatur an dem Schiff, die im Oktober 1905 durchgeführt wurde, sich für längere Zeit bezahlt machte. Die Schlosserei und Maschinen-Reparaturwerkstatt Fr. Glinder transportierte das Boot nach Aumund für 16 Mark und setzte vor allem den Motor für 295,10 Mark gründlich instand (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1906, Nr. 56). Anschließend wurde das Schiff im März 1906 von Ernst Lüke abgebeizt, geölt, lasiert, lackiert und mit Aluminium bronziert, eine Arbeit, für die der Maler 48 Mark berechnete (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1906, Nr. 77c). Derselbe Handwerker strich im Frühjahr 1906 auch die Ruderboote an (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1906, Nr. 37a).



Kataster- und Vermessungs-
verwaltung Bremen

Flurkarte 99

Im selben Jahre 1906 erhielt der Bürgerparkverein im April 28 neue Ruderboote, die bei der Bootswerft Friedrich Lürssen in Aumund in Auftrag gegeben waren und die alten schadhaften Schiffe ersetzenden sollten. Als Gesamtkosten setzten Vorstand und Ausschuß 4960 Mark ein (Protokoll der gemeinschaftlichen Sitzung von Vorstand und Ausschuß, BN 31.1.1906). Anfang März hatten sich bereits Stifter für zwölf Boote gefunden, gesucht wurden noch Spender für vier Flachboote für sechs Personen zu je 225 Mark, für neun Flachboote für drei Personen zu je 130 Mark und für drei Kielboote für je vier Personen zu je 250 Mark. Es wurde zugesagt, an den Booten Stiftungsschilder anbringen zu lassen (BN 4.3.1906). Eine Spendenliste vom März 1906 (BN 1.4.1906) nennt eine Gabe von 2360 Mark für elf Ruderboote und den Wunsch, noch für sieben weitere Flachboote für drei Personen Gaben zu erhalten. Diese erwartete Spende kam von einem anonymen Freund des Bürgerparks mit der Namensabkürzung P. B. in Höhe von 910 Mark im Laufe des April 1906 (BN 1.5.1906). Die Kosten von zehn der 28 Boote wurden aus einem schon früher überwiesenen Geschenk in Höhe von 2500 Mark bestritten (Jahresbericht des Parkvorstandes an die Generalversammlung vom 28.5.1906, BN 29.5.1906).

Mitte April 1906 nahm man die neuen Schiffe in Betrieb (BN 8.4.1906). Die Güte der Boote und ihre gefällige Bauart wurden anerkannt; der Unfug, der gelegentlich mit den Booten getrieben, wurde angeprangert (BN 20.4.1906).

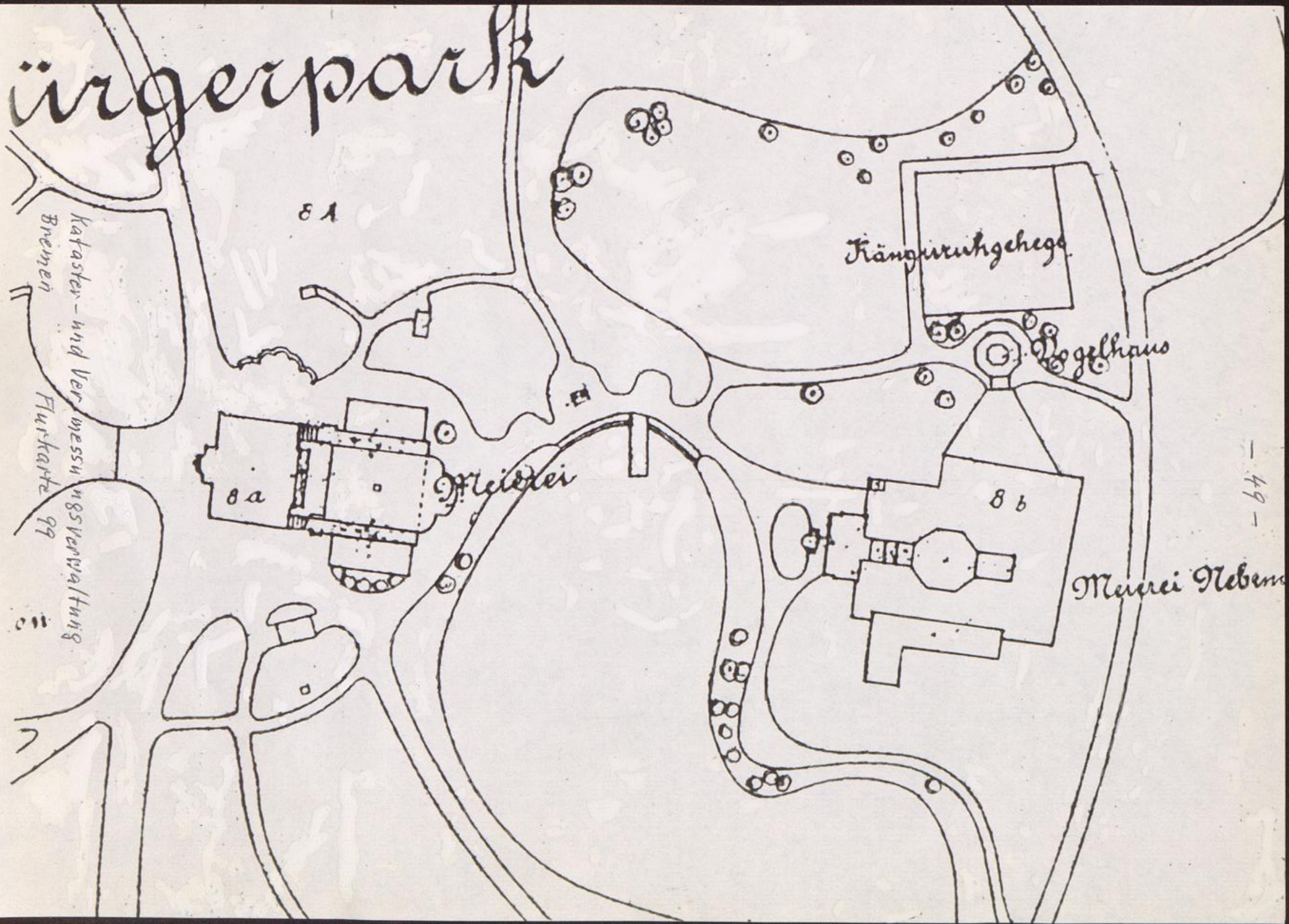
Die Bootswerft von Friedrich Lürßen in Aumund lieferte am 6. April 1906 die Boote aus, die aus Eichenholz gebaut waren, einen Stevenbeschlag hatten, mit je zwei Dollen und zwei Riemen ausgestattet sowie mit Steuer, Joch, Leine und Anbindetau versehen waren. Sechs Ruderboote (Klasse C 7) waren 5 Meter lang und 1,50 Meter breit, sie konnten sechs Personen befördern und kosteten pro Stück 225,– Mark. Neun Ruderboote (Klasse C 7) für den Preis von je 130,– Mark konnten nur drei Personen aufnehmen; sie hatten eine Länge von 4 Meter und eine Breite von 1,25 Meter. Weitere 13 Boote (Klasse C1), die mit einer Lehne mit Eisengeflecht ausgestattet waren, waren 4,30 Meter lang und 1,33 Meter breit, sie kosteten jedes 250,– Mark und konnten vier Personen aufnehmen. Gustav Hagemann, der Meiereiwirt und Betreiber der Flotte, bestätigte die Lieferung und vermerkte auch, daß die Boote von der Polizei abgenommen seien. Die Gesamtkosten von 5770,– Mark reduzierten sich dadurch, daß der Bürgerparkverein zehn Tannenholzboote zu je 50,– Mark und 14 kleine und zwei größere Boote aus Eichenholz mit je 20,– Mark in Zahlung gab, so daß sich der Betrag auf die schon im Januar kalkulierte Summe von 4950,– Mark reduzierte (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1906, Nr. 43 und 57).

Weitere erhebliche Kosten verschlang der Neubau der beiden Landungsbrücken. Der Bauunternehmer Friedrich Rodiek erhielt am 13. Februar 1906 den Zuschlag und baute die Holzkonstruktionen bei der Meierei für 3049,– Mark und beim Kaffeehaus für 700,– Mark (Rech-

nungsbuch Bürgerparkverein 1906, Nr. 64 und 65).

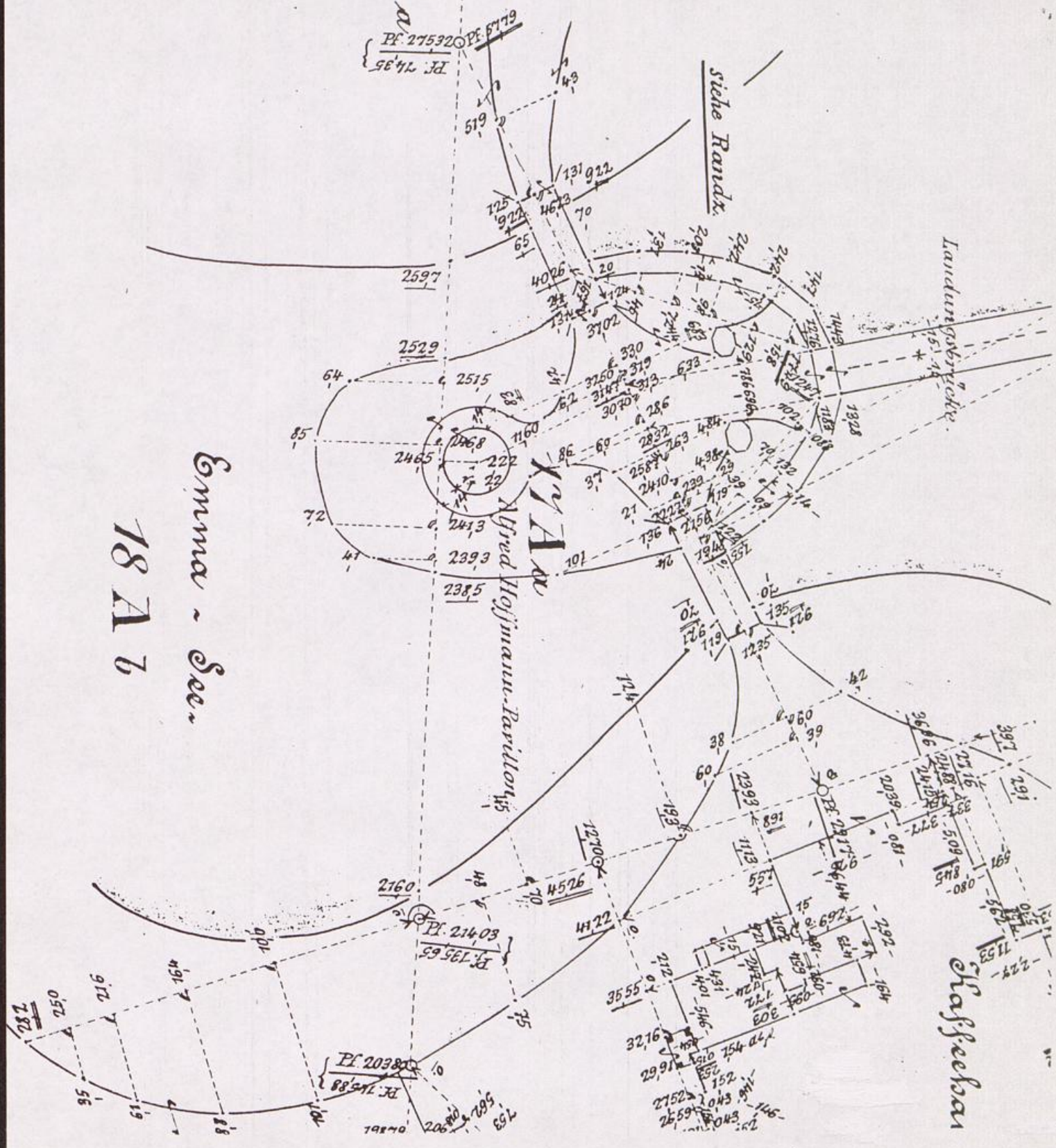
Die Aufwendungen für die Anlage am Meiereisee in Höhe von über 3000 Mark sind erstaunlich; der Neubau von 1884 hatte nur 340 Mark, einschließlich der Postamente und Fahnenstangen 480 Mark gekostet. Es ist zu vermuten, daß der Umfang der Bootsstation für die stark gewachsene Zahl der Ruderboote erheblich vergrößert wurde. Diese Erweiterung bestand aus einem Ufersteg, der seitlich der vier Meter breiten und 14 Meter langen Landungsbrücke nach beiden Seiten auf 14 bzw. 17 Meter Länge am Ufer des Sees hergestellt worden war. Diese Anlage ist auf der katasteramtlichen Grundkarte (Flurkarte 99) aus dem Jahre 1914/15 (siehe Seite 45) ebenso eingetragen wie die 18 Meter lange und drei Meter breite Landungsbrücke am Emmasee. Nach der Grnndkarte derselben Zeit (Flurkarte 98) und nach Fotografien scheint auch an der Durchgangsinsel am Emmasee beiderseits der Landungsbrücke ein solcher Uferstег vorhanden gewesen zu sein. Bauunterlagen sind jedoch nicht bekannt.

Die Arbeiten am Landungsstег am Emmasee könnten auch in Zusammenhang stehen mit den Veränderungen an der kleinen Insel, über die der Weg vom Kaffeehaus nach Westen verlief und an die der Landungsstег angebaut war. Hier wurden nämlich 1907 die beiden hölzernen Naturbrücken durch solide Betonkonstruktionen ersetzt, die nach einem Entwurf der Architekten Wellermann und Frölich ausgeführt und aus einem Vermächtnis von


ürgerpark
81
Känguruhgehege
Vogelhaus
Meierei
8a
8b
Meierei Nebe
Katasteramt Bremen
Vermessungsverwaltung
Flurkarte 99
- 49 -

Kataster- und Vermessungsverwaltung
Bremen Flurkarte 98

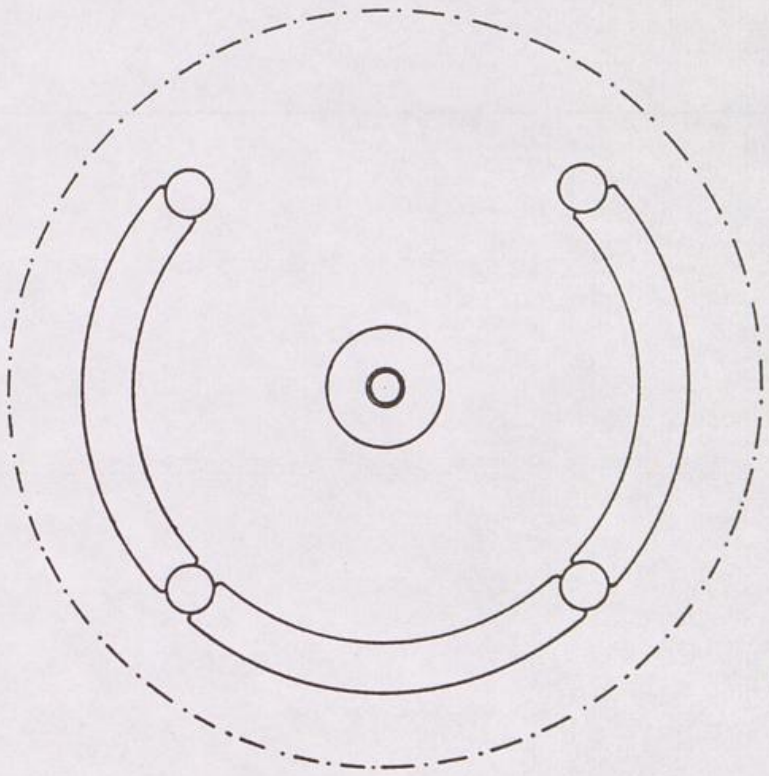
Anschluß Blatt 9.



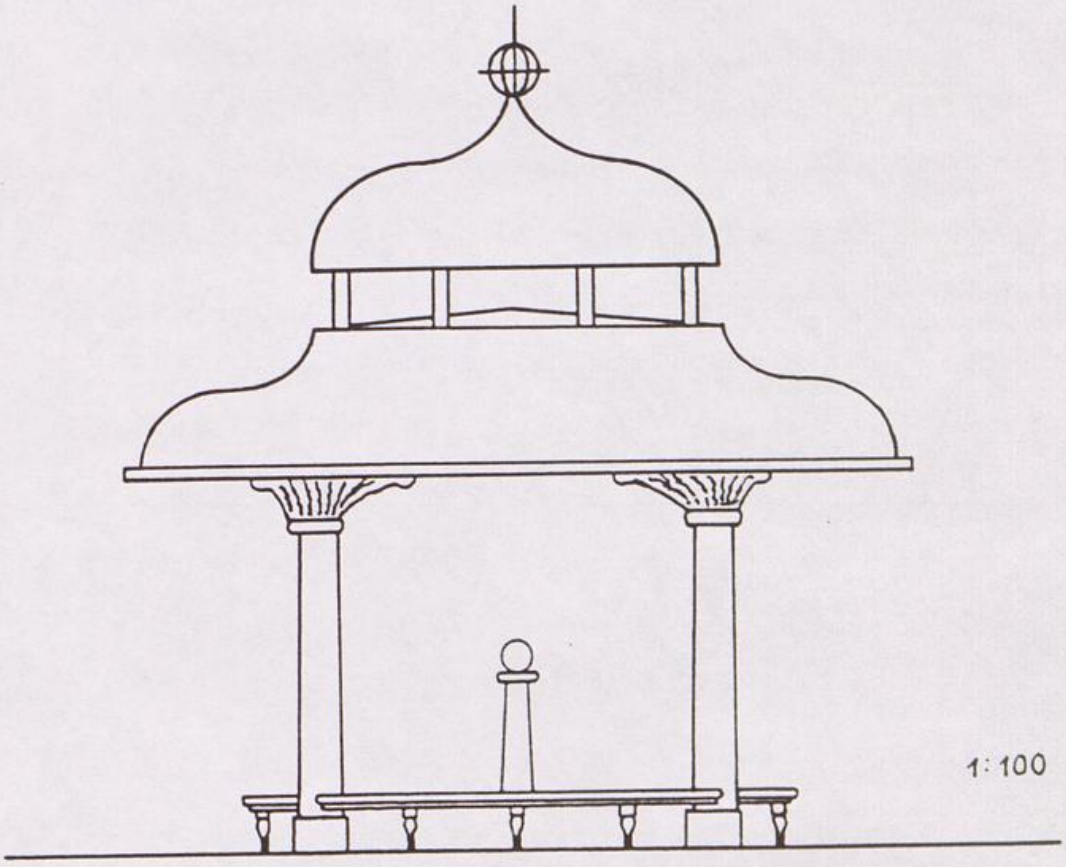
Kataster- und Vermessungsverwaltung Bremen
Feldmeßbuch Bürgerpark

Frau Emma Aselmeyer, geb. Rothermundt, bezahlt wurden (Harry Schwarzwälder, Der Bremer Bürgerpark und seine Brücken, Manuskript, Bremen 1986/89, S. 222). Zuvor, nämlich Mitte 1906, hatte Alfred Hoffmann, ein vermögender Rohtabakkaufmann und Mitglied des Vorstandes des Bürgerparkvereins, die Mittel für eine kleine Wartehalle auf der Durchgangsinsel zur Verfügung gestellt (Harry Schwarzwälder, Die Pavillons im Bremer Bürgerpark, Manuskript, Bremen 1990, S. 159). Dieser runde hölzerne Tempel, nach dem Entwurf von Friedrich Wellermann und Paul Frölich errichtet, war auch als Regenschutz gedacht. Vier kräftige Säulen waren auf einem quadratischen Grundriß mit sechs Meter Seitenlänge auf steinernen Sockeln aufgestellt. Sie trugen über langgestreckten, geschnitzten Kapitälen ein markantes, doppelt geschwungenes, mit Pappe gedecktes Dach, auf das mit niedrigen Stützen eine Haube aufgesetzt war. Der fernöstliche Charakter dieses Hoffmann-Pavillons gab dem Haus auch die Bezeichnung „Indischer Tempel". Unter dem Dach war eine lehnenlose Rundbank aufgestellt, die zum Anleger hin geöffnet war, um den Zugang zum Innern zu ermöglichen. Im Mittelpunkt des Tempels war um eine Mittelsäule ein kreisrunder Sitz angebracht.

Die Architekten reichten am 14. November 1906 den Bauantrag ein, nach dem der Zimmermeister Georg Hohn mit einigen Änderungen den Bau für 1380 Mark ausführte.



1:100



1:100

Dieser Pavillon stürzte am 15. Mai 1917. Auf einen Ersatz, den der Stifter Alfred Hoffmann zusagte, mußte der Bürgerparkverein in Anbetracht der schwierigen Zeiten verzichten.

Mitte Januar 1908 beschlossen Vorstand und Ausschuß des Bürgerparkvereins, in einem Kostenumfang von 6000 Mark ein zweites Motorboot zu beschaffen. Das vorhandene Schiff hatte oft versagt, außerdem war es im regelmäßigen Fährverkehr beschäftigt, so daß Privatgesellschaften nicht gleichzeitig transportiert werden konnten (Protokoll der gemeinschaftlichen Sitzung von Vorstand und Ausschuß vom 13. 1. 1908, BN 14. 1. 1908). Hagemann, der Meiereiwirt, war bereit, auch den Neubau mietweise zu übernehmen.

Von diesem eleganten Schiff gibt es eine Fotografie in der Bürgerparkverwaltung.

Der Bürgerparkverein schloß am 5. Januar 1908 mit der Bootswerft Friedrich Lürßen einen Lieferungsvertrag ab, auf den am 17. Januar und am 1. April Ratenzahlungen von jeweils 2000,- Mark geleistet wurden. Nach Auslieferung am 8. April erfolgte am 11. April 1908 die Schlußrechnung über 6000,- Mark (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1908, Nr. 13, 65 und 73). Lürßen lieferte als Werksarbeit Nr. 3610 nach der Zeichnung Nr. 1120 ein kraweelgebautes Eichenholzboot mit einer Länge von 12 Meter und einer Breite von 2,20 Meter, das mit einem 7,5 PS-Zweizylindermotor der Firma Daimler und mit Zubehör

ausgestattet war.

Dieses Boot erhielt den Namen „Marie" wahrscheinlich nach der Frau des Meiereipächters Gustav Hagemann. Es stand zu Saisonbeginn für Bootsfahrten im Bürgerpark zur Verfügung (Jahresbericht des Parkvorstandes an die Generalversammlung vom 11.5.1908, BN und Weser Zeitung vom 12.5.1908).

Der Bootsbestand wurde im September 1908 noch um ein Torfschiff mit Ruder vergrößert, das Gerert Michaelis aus Otterstein für 70,- Mark lieferte (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1908, Nr. 235). Es dürfte sich um ein Arbeitsboot gehandelt haben.

Die Wasserzüge ließen sich mit den Motorbooten ohne Schwierigkeiten befahren. Es gab nur eine Stelle, an der es wenigstens seit 1897 Mühe machte, die Fahrzeuge sicher zu führen. Auch Ruderboote stießen hier gelegentlich zusammen, weil man sich wegen eines scharfen Knicks im Verlauf des Wasserzugs nicht rechtzeitig sehen konnte. Die im Jahre 1897 mit einer Spende von Joseph Hachez neu erbaute ehemalige Arensbrücke beim Aussichtsturm hatte zwar zwischen den Widerlagern eine lichte Weite von fünf Meter erhalten (Harry Schwarzwälder, Der Bremer Bürgerpark und seine Brücken, Manuskript, 1986/89, S. 197), die Schwierigkeit bestand jedoch in dem an die Brücke anschließenden Gewässerbogen mit kleinem Radius. Hier lief das Motorboot häufig am Ufer auf und war nur

mit Mühe wieder auf den rechten Weg zu bringen (BN 11. 8. 1905). Bei besonders regem Bootsverkehr stellte man sogar einen Wärter auf die Hachezbrücke, der mit einer weißen und roten Scheibe versuchen mußte, den Verkehr zu regeln (siehe Bericht vom 24.5. 1910, StA Bremen 4,14/1 – VI. B. 7.c.). Zwar entstanden wohl kaum gefährliche Situationen, es ergaben sich jedoch Zeitverluste, und dem Ansehen der Bootsführer schadeten diese Zwischenfälle allemal. Erst nach 14 Jahren, im Jahre 1911, entschloß sich der Bürgerparkverein, den Engpaß zu entschärfen und die Hachezbrücke so umzubauen, daß die Durchfahrt erleichtet wurde. Das stadtseitige Widerlager wurde abgebrochen und mit einer größeren lichten Weite zwischen den Mauern und mit einer längeren Brückentafel in alter Form wieder aufgebaut. Zwischen den Fundamentvorsprüngen ergab sich nun eine Wasserbreite von sieben Meter. Die Schwierigkeiten mit den Motorbooten waren so im wesentlichen behoben (Harry Schwarzwälder, Der Bremer Bürgerpark und seine Brücken, Manuskript, 1986/89, S. 236).

Die Bootsanleger bei der Meierei und beim Kaffeehaus erhielten 1911 vom Maler Ernst Lüke einen Ölfarbenanstrich. Sie wurden verkittet und mit Emaillefarbe überzogen. Die kosten beliefen sich auf 90 Mark (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1911, Nr. 107).

1912 lieferte der Schiffbauer H. Wischhusen ein 7,50 Meter langes Arbeitsboot, das 165,- Mark kostete (Rechnungs-

buch Bürgerparkverein 1912, Nr. 53 f). Als Fuhrlohn wurde 5,– Mark berechnet.

Die Ersatzbeschaffung für das seit 1902 benutzte Motorboot „Meierei" erfolgte im Jahre 1913. Im Protokoll der gemeinschaftlichen Sitzung von Vorstand und Ausschuß wird Anfang des Jahres als außerordentliche Ausgabe dafür eine Summe von 6000 Mark angesetzt (BN 2.2.1913). Am 10. und 25. Februar sowie am 10. April wurden Abschlagszahlungen von je 2000,– Mark geleistet. Laut Vertrag mit der Bootswerft Fr. Lürßen in Aumund kostete das Schiff 7200,– Mark. Die Summe erhöhte sich durch einen zusätzlich gelieferten Schlammtopf noch um 45 Mark, andererseits reduzierte sie sich um den Wert des in Zahlung gegebenen Bootes von 1902 in Höhe von 1000,– Mark und um die Gutschrift von nicht gelieferten Automobillaternen im Wert von 100,– Mark. Unter Einschluß von zwei Pockholzbüchsen für das alte Boot waren vom Bürgerparkverein 6151,50 Mark zu bezahlen (Rechnungsbuch Bürgerparkverein 1913, Nr. 29, 43 und 146). Lürßen lieferte am 20. März 1913 das Motorboot mit der Werksnummer 5030 mit dem Namen „Meierei", das 12 Meter lang und 2,50 Meter breit war und mit einem Lloyd-Motor mit 8 Pferdestärken Leistung ausgestattet war.

Zum Ende des Ersten Weltkriegs und in der Zeit danach ruhte der Bootsverkehr im Bürgerpark. Im Frühjahr 1921 wurden die beiden erhalten gebliebenen Motorboote

„nach langjähriger Pause" wieder in Betrieb genommen. Für den Bootsverkehr waren jedoch zunächst umfangreiche Vorarbeiten zu erledigen, da die Anlagen lange Zeit nicht gepflegt worden waren. Die Landungsbrücke bei der Meierei mußte von Grund auf ausgebessert werden. Die Landungsbrücke beim Kaffeehaus erwies sich als gänzlich baufällig. Für einen Neubau an gleicher Stelle fehlte jedoch das Geld. Man legte deshalb auf der nahen Landzunge einen neuen Weg mit einer kurzen Anlegestelle an, die die Bürgerparkverwaltung mit eigenen Leuten ausführte. Es wurde Bauholz verwendet, das im Park gewonnen und aufbereitet worden war. Um Beschädigungen der Ufer durch den Wellenschlag der Motorboote vorzubeugen, wurden die Uferbefestigungen an den Aselmeyerbrücken gründlich überholt (Jahresbericht des Parkvorstandes an die Generalversammlung vom 13.10.1921, BN 14.10.1921). Im Jahre darauf wurde der Anleger bei der Meierei ganz erneuert (Jahresbericht des Parkvorstandes an die Generalversammlung vom 27.7.1922, BN 28.7.1922). 1924 wurden Bootsanleger und Landungsbrücke ausgebessert und angestrichen (Jahresbericht des Parkvorstandes an die Generalversammlung vom 13.11.1924, BN 14.11.1924).

In dieser Zeit unterhielt die Meierei nach einer undatierten Liste in einer Akte der Polizeidirektion (StA Bremen 4,14/1-VI. B. 7. c) insgesamt 47 unterschiedlich große Boote, von denen, die kleineren, die für drei Personen zugelassen waren, nur mit den fortlaufenden Nummern 1 bis 21 versehen waren. 20 viersitzige Boote hatten folgende Namen:

Alice, Bertha, Clara, Dorette, Eli, Elsa, Frieda, Greta,

Henny, Herta, Irma, Käte, Lucie, Marie, Martha, Nora, Ottilie, Paula, Rosa und Sophie,

während sechs weitere Boote, die je sechs Personen befördern konnten, mit den Namen

Elisabeth, Thea, Tilli, Undine, Victoria und Wilma

beschriftet waren.

Im Adreßbuch 1925 empfahl sich die Meierei mit einem Ruderbootbestand von 50 Stück, sowie mit Rundfahrten (Bremer Adreßbuch 1925, Geschäfts-Anzeiger, Seite 2).

Der Verkehr mit den Motorbooten und mit einer verringerten Zahl von Ruderbooten blieb weiterhin ein beliebtes Vergnügen der bremischen Bevölkerung. Insbesondere wünschten sich die Besucher auch, daß man am Emmasee, wo in letzter Zeit nicht die Möglichkeit dazu bestand, wieder Ruderboote leihen könnte. Daher baute der Parkverein 1926 beiderseits des kurzen Landungssteges einen Anleger für 30 Boote (Jahresbericht des Parkvorstandes an die Generalversammlung vom 27.5.1926, BN 29.5.1926); die übrige 15 Schiffe blieben bei der Meierei liegen, von dessen Wirt Gustav Hagemann die Bootsfahrt noch immer betrieben wurde (Bericht über Frau Hagemann, BN 1.4.1943). Jährlich waren die durch den Wellenschlag der Motorboote verursachten Schäden an den Uferlinien in Ordnung zu bringen (Jahresbericht des Parkvorstandes an die Generalversammlung vom 12.12.1929, BN 13.12.1929). Im Jahre 1930 wurden Untiefen im Fahrwasser, die den Bootsverkehr behinderten, ausgebaggert. Auch wurden die Pflanzungen an

den Wasserzügen gründlich aufgeschnitten, um die Sicht zu verbessern (Jahresbericht des Parkvorstandes an die Generalversammlung vom 15.12.1930, BN 17.12.1930).

Weiterhin erfahren wir aus den zugänglichen Unterlagen nichts Weiteres mehr über den Bootsverkehr im Bürgerpark, über die Unterhaltung der damit zusammenhängenden Anlagen und die Beschaffung und die Pflege der Schiffe. Während die beiden Motorboote im Zweiten Weltkrieg so stark beschädigt wurden, daß sie Abbruch verkauft werden mußten, überstanden die 46 Ruderboote die Kriegsereignisse (Wk 31.12.1948), vermutlich eingelagert auf dem Werkhof hinter der Meiereivilla. Sie wurden dann jedoch durch Besatzungssoldaten, die die Meierei beschlagnahmt hatten, verbrannt. Die Uferstege und Landungsbrücken scheinen den Holzsammlern in der Nachkriegszeit zum Opfer gefallen zu sein.

Für das Frühjahr 1949 nahm sich die Bürgerparkverwaltung vor, die Wasserzüge vom Unkraut zu befreien und den Bootsverkehr wieder aufzunehmen (Wk 31.12.1948); der Geldmangel verhinderte jedoch die Beschaffung einer neuen Flotte für die Wasserzüge. Erst am 17. Juni 1966 richtete man den Bootsverkehr am Emmasee wieder ein (Jahresbericht 1965/66; Reinhard Patemann, Bremische Chronik 1957–1970, Veröffentlichungen aus dem Staatsarchiv der Freien Hansestadt Bremen, Bd. 41, 1973, S. 222), der sich seither großer Beliebtheit erfreut.

Der Betrieb wird nun allerdings auf privater Basis ohne Beteiligung der Geschäftsführung der Meierei durchgeführt. Den Neubau des kleinen, reetgedeckten Kassenhäuschens auf der Durchgangsinsel des Emmasees bei den Aselmeyerbrücken und den Uferstieg am Innensee bei der östlichen Brücke ließ der Bürgerparkverein herstellen, die Ruderboote beschaffte der Pächter Dieter Schierenbeck, der auch den Betrieb organisiert. Zunächst wurden sechs Boote aus Norwegen zu Wasser gelassen (Wk 17./18. 6. 1966), weitere 14 folgten bald darauf. Später standen 30 Boote für den Ruderbetrieb zur Verfügung (Wk 16. 8. 1989). Motorboote wurden nicht wieder eingesetzt.

Heute sind drei verschiedene Bootstypen mit einer Gesamtzahl von 30 Stück im Bürgerpark im Gebrauch.

Die Motorboote auf den Gewässern des Bürgerparks:

1) Motorboot 1890 S. 23
2) Motorboot 1891 - 1902 S. 31
3) Motorboot „Meierei" 1902 - 1913 S. 41
4) Motorboot „Marie" 1908 - 1945 S. 53
5) Motorboot „Meierei" 1913 - 1945 S. 56

Straßenbahnen in Bremen 1890

Rot Bremer Pferdebahn A. G.

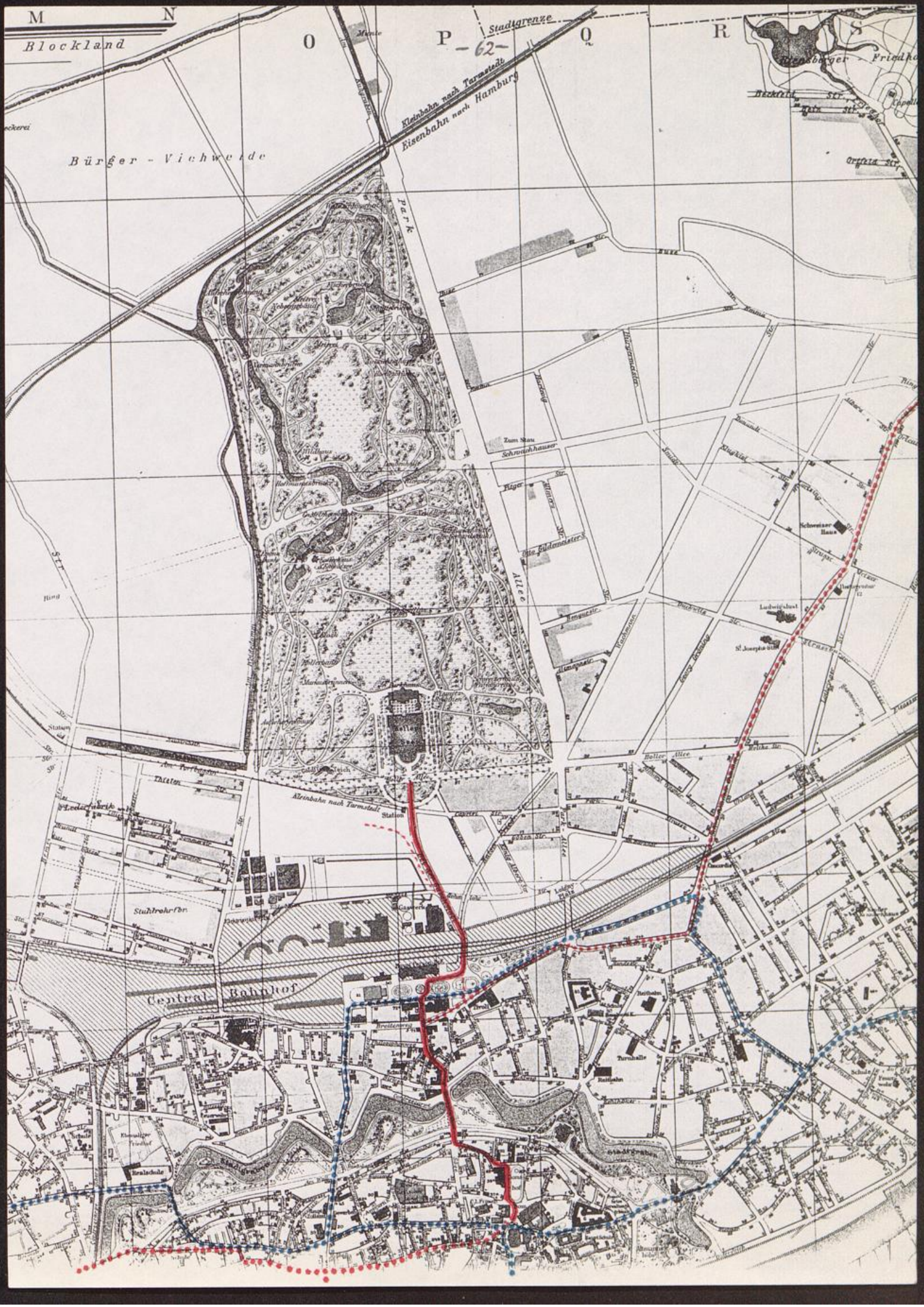
••••• Pferdebahnstrecke

– – – ——— – – – Bahnhofsstrecke

——— Elektrische Straßenbahn

Blau Große Bremer Pferdebahn

••••• Pferdebahnstrecke


M
N
O
P
Q
R
S
- 62 -
Blockland
Bürger - Vichwerde
Stadtgrenze
Kleinbahn nach Tarmstedt
Eisenbahn nach Hamburg
Park
Allee
Zum Stau
Schwedenhäuser
Die Feldmeister
Boller Allee
Kleinbahn nach Tarmstedt
Station
Stuhrohrfbr.
Central-Bahnhof
Realschule
Stadtgraben
Turnhalle
Reitbahn
Ludwigshöhe
Schweizer Haus
Orpheus Str.
Beckstedt Str.

Die Bürgerparklinien der Bremer Straßenbahn

Die ersten Straßenbahnstrecken in Bremen folgten natürlich den Hauptverkehrslinien der Stadt (Rolf Martens, Bremens öffentlicher Personennahverkehr, Bremisches Jahrbuch Band 54, 1976, S. 69; Rolf Martens, 100 Jahre Bremer Straßenbahn 1876 - 1976, Straßenbahnmagazin Heft 21, 1976; 1876 - 1976 Bremer Straßenbahn A.G., Bremen, 1976; Dieter Höltge, Deutsche Straßen - und Stadtbahnen, Band 2, Niedersachsen und Bremen, Gifhorn 1987, S. 63; Kleine Bremer Verkehrschronik, Bremen 1951; Bremer Straßenbahn A.-G. 28. März 1876 - 28. März 1926, Bremen 1926).

Als erste Linie wurde am 7. April 1876 die Pferdebahn zwischen Herdentor und der Vahrer Brücke konzessioniert, von der „Bremer Pferdebahn A.G." gebaut und am 31. Mai 1876 in Betrieb genommen. Am 1. Dezember 1877 verlängerte man die Strecke bis zur Hornerkirche, am 4. Juni 1883 folgte die Ergänzung stadteinwärts über den Schüsselkorb bis zum Endpunkt an der Neuen Börse neben dem Stadthaus.

Einer zweiten Gesellschaft, der englischen „Großen Bremer Pferdebahn, einer Niederlassung der „Tramways Union Company Limited" in London wurde am 29. November 1878 ein Streckenzug in Ost - West - Richtung genehmigt, auf dem im Sommer 1879 auf Teilstrecken nach und nach der Betrieb eröffnet wurde. Am 3. November

1879 fand die feierliche Einweihung statt, jedoch konnte die gesamte Strecke zwischen den Endstationen am Staatsbahnhof Sebaldsbrück und der Remise am Waller Friedhof erst am 10. Januar 1880 vollständig befahren werden. Bereits am 14. Mai 1880 erhielt die Große Bremer Pferdebahn die Konzession für fünf weitere Linien, von denen die Pferdebahn in die Neustadt (Marktplatz - Kirchweg) am 9. August 1880, die Ringbahn (Doben - Schleifmühle - Bahnhof - Georgstraße - Kaiserstraße) am 28. April 1881 und die Verlängerung der Neustadtstrecke am 21. September 1884 in Benutzung genommen wurden.

Nachdem also mit der Ringbahn der Großen Bremer Pferdebahn im April 1881 der Bahnhof an das Pferdebahnstraßennetz angeschlossen worden war, regte sich schon sehr bald (im Oktober 1881) der Wunsch, im Jahre 1882 eine weitere Strecke bis zum Bürgerpark anzulegen, die von der Ringbahn beim Hannoverschen Bahnhof abzweigen sollte (Courier 7.10.1881). Die Realisierung erfolgte allerdings erst im Jahre 1885 und geschah nicht im Interesse der Bedürfnisse der Bürgerparkbesucher.

Auch die Bremer Pferdebahn A.G. erweiterte ihr Netz in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts, und zwar mit einer Konzession vom 20. Juli 1888 um eine Linie zum neu zu eröffnenden Freihafen von der Börse über die Langenstraße, Am Geeren, Heinkenstraße und Faulenstraße durch das Stephanitor zum Hafenhaus, die am 4. Januar 1889 eröffnet wurde, sowie um eine Strecke von der Kaiserstraße / Langenstraße über die Kaiserbrücke (Bürgermeister-Smidt-Brücke), Große Allee (Langemarckstraße), Westerstraße und Hohentorstraße zum Hohentor, auf der am 21. Juni 1889 die Fahrten begonnen wurden.

Besonderes Interesse für die Bürgerparkgeschichte verdient jedoch eine andere Gleisverbindung, die als Provisorium entstand und daher auch nur vier Jahre lang benutzt wurde. Außer dem Staatsbahnhof der Eisenbahnstrecke Bremen-Hannover, in den auch die Bremerhaven/

Vegesacker und die Oldenburger Eisenbahnen eingeführt wurden, gab es seit 1873 auf der Bürgerweide, parallel zur Hollerallee gelegen, einen weiteren, den sogenannten Venloer oder Hamburger Bahnhof der Strecke Venlo - Osnabrück - Bremen - Hamburg, die seit 1873/74 von der privaten Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft und ab 1. Januar 1879 von der Preußischen Staatsbahn betrieben wurde (Rolf Martens, 125 Jahre Eisenbahn in Bremen, Bremen 1972; Hans Kobschätzky, Streckenatlas der deutschen Eisenbahnen 1835 - 1892, Düsseldorf 1971, S. 24/25).

Am 1. Januar 1880 ging die Cöln-Mindener Gesellschaft in das Eigentum des königlich-preußischen Eisenbahnfiskus über. Damit wurde es möglich, den Plan zu realisieren, die beiden getrennten Empfangsgebäude in Bremen mit ihren Betriebsanlagen zusammenzufassen und einen Zentralbahnhof zu errichten. Während der Bauzeit dieses Gebäudes und der zugehörigen umfangreichen Eisenbahneinrichtungen (an der Stelle des heutigen Bremer Hauptbahnhofs) beabsichtigten die Planer, den Venlo-Hamburger Bahnhof als provisorisches Empfangsgebäude zu nutzen. Eine Pferdestraßenbahn-Verbindung mit der Innenstadt zur Bewältigung der veränderten erheblichen Verkehrsströme sah man von vornherein als erforderlich an.

Gleich zwei Unternehmen bewarben sich um die Konzessionierung einer neuen Linie zum projektierten Freihafen (Baubeginn 6. Juli 1885). Am 15. Juli 1884 reichte

die Große Bremer Pferdebahn ihren Antrag für eine solche Strecke ein, die mit einem Ast bis zum Venloer Bahnhof geführt werden sollte, und vier Tage später folgte ein Gesuch des Bauunternehmers Christoph Herzog, der ebenfalls eine Bahnlinie vom Freihafen bis zum Bürgerpark einrichten wollte. Der Baukommissär Wilhelm Theodor Valentin Bülck, der zur Untersuchung der Anträge eingeschaltet wurde, empfahl am 23. August 1884, die Konzession nicht zu erteilen, da er die Strecke zum Bürgerpark als nicht lebensfähig ansah und eine Linienführung parallel zu den Gleisen der Bremer Pferdebahn auf der Hälfte der Strecke für nicht vernünftig hielt und eine Verbreiterung der benutzten Straßen nicht durchführbar war. Auf Empfehlung der Polizeidirektion lehnte daher der Senat am 23. September 1884 beide Anträge ab (Senatsprotokoll vom 23.9.1884, StA Bremen 4, 14/1 - VI. B. 13. h.) und beauftragte die Polizeidirektion, das Projekt einer Pferdebahnlinie zum Hamburger Bahnhof ausarbeiten zu lassen. Die Bauinspektoren Emil Böttcher und Rico Graepel legten am 16. Oktober 1884 ihre Vorstellungen vor, wobei sie davon ausgingen, daß die neue Bahnstrecke zweckmäßigerweise an die Gleise der Bremer Pferdebahn oder der Großen Bremer Pferdebahn angeschlossen werde, beginnend An der Weide gegenüber dem „Tivoli". Die Ingenieure sahen eine etwa 650 Meter lange eingleisige Führung in der Straßenmitte vor; im Tunnel bei der Gasanstalt forderten sie ein zweites Gleis. Für einen 6- bzw. 7½-Minuten-Betrieb war in der Straße Bei der Gasanstalt eine Ausweiche und vor dem provisorischen Bahnhofsgebäude am

Ende der Strecke eine Endweiche notwendig. Bis zur Schlachthofstraße wurde die Straße bei der Gasanstalt, die verbreitert werden mußte, benutzt; ab Schlachthofstraße bog das Gleis auf das Eisenbahngelände ab (siehe Plan Seite 74, gestrichelte Linie).

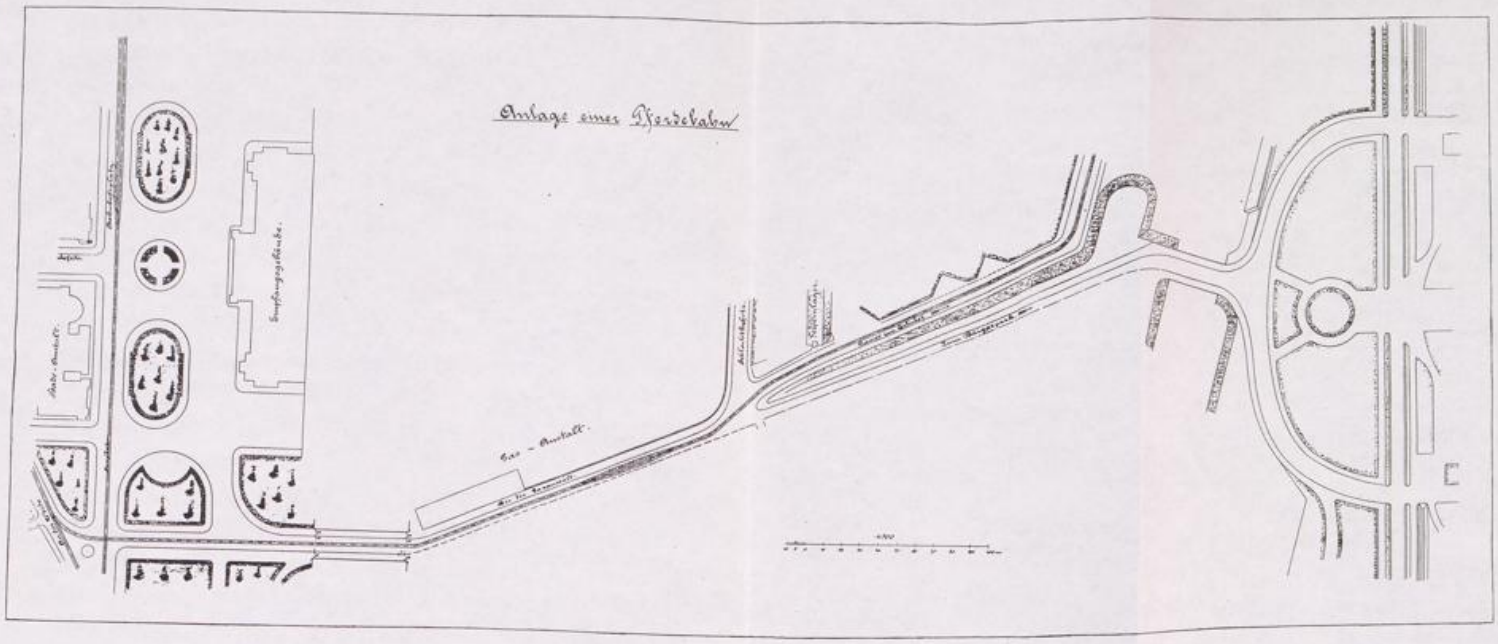
Ende November 1884 zog sich die Große Bremer Pferdebahn aus der Bewerbung um die Anlage der Strecke zurück (Protokoll einer Besprechung vom 26.11.1884, StA Bremen 4,14/1 - VI. B. 13. h.), und Mitte Februar 1885 erklärte sich die Bremer Pferdebahn bereit, die Bahn für die Dauer des Bahnhofsbaus anzulegen und zu betreiben (Schreiben der Bremer Pferdebahn vom 14.2.1885, StA Bremen 4,14/1 - VI. B. 13. h.). Am 24. April 1885 beantragte sie die Konzession. In 22 Paragraphen legte der Senat am 10. Juli 1885 der Bürgerschaft ein Vertragswerk vor, das diese am 12. August genehmigte (Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1885, S. 448 und 463). Acht Tage später begann man damit, die Schienen zu verlegen (Courier 21.8.1885, den Auftrag erhielt der Bauunternehmer J. Davin. Am 8. September 1885 wurde eine Probefahrt unternommen. Dabei zeigte sich, daß ein mit einem Pferd bespannter Wagen, der mit 12 Personen besetzt war, in der Lage war, über eine Rampe den neue eingerichteten zentralen Bahnhof zu erreichen (Courier 9.9.1885). Eine Verlängerung bis zum Eingang des Bürgerparks war nicht vorgesehen [Verlauf der Strecke siehe gestrichelte

Linie auf Seite 62). Schon um den 7. September waren diese Arbeiten abgeschlossen. Die Gesellschaft konnte jedoch die Strecke noch nicht eröffnen, weil der Bau eines Pferdeschuppens am Ende der Anlage beim Hamburger Bahnhof noch nicht fertiggestellt war. Am Nachmittag des 9. Septembers 1885 wurde der Betrieb vorläufig im 15-Minuten-Takt aufgenommen. Der Normalbetrieb wurde während der Bauzeit des neuen Zentralbahnhofs vom 24. September 1885 bis zum 15. Oktober 1889, der Einweihung des Hauptbahnhofgebäudes, zwischen dem „Tivoli" An der Weide und dem provisorischen

Empfangsgebäude in der Nähe des Bürgerparks von der Bremer Pferdebahn A. G. durchgeführt.

Diese Strecke konnte nur dadurch funktionieren, daß man die Wagen über die Anbindung beim „Tivoli" hinaus über Herdentor und Schüsselkorb fortführte und am Domshof – Westseite – die vorhandenen Schienenanlagen durch ein zweites Gleis und Weichen zu einem Linienendpunkt erweiterte (Lageplan StA Bremen 4,14/1 – VI. B. 13. h.). Die Konzession für die Strecke zum Freihafen – schon 1884 durch die Große Bremer Pferdebahn und Christoph Herzog beantragt – ging am 20. Juli 1888 gleichfalls an die Bremer Pferdebahn A. G.

Die eingleisige Zubringerstrecke zum Hamburger Bahnhof, die auch für Bürgerparkbesucher ein gewisses Interesse hatte, zweigte vom Gleis der Bremer Pferdebahn vor dem „Tivoli" an der Weide ab, kreuzte den Schienenstrang der Großen Bremer Pferdebahn (Ringbahn) und erreichte in geradliniger Führung den Tunnel beim Bahnhof (heute Eisenbahnunterführung Gustav-Deetjen-Allee), durchfuhr ihn, benutzte die Straße entlang der Gasanstalt (hier mit Ausweiche) bis zur Schlachthofstraße und stieg dann über eine Rampe zum höhergelegenen Terrain der ehemaligen Cöln-Mindener Eisenbahnanlagen hinauf, wo sie nach einem Bogen in Richtung Westen vor dem provisorischen Empfangsgebäude endete (siehe Plan vom 21.10.1889, StA Bremen 4,14/1 – VI. B. 14. a, siehe Seite 74. Nach dieser Zeichnung Rekonstruktion der Strecke Seite 69).



Verlauf der Pferdebahn
zwischen den Bahnhöfen
1884 - 1889
Reduktion der Zeichnung
vom 21.10.1889
StA Bremen 4,14/1 - VI. B.14.a.

Sicherlich profitierten auch die Besucher des Bürgerparks von dieser neuen Pferdebahn, bis sie ab Herbst 1889 nicht mehr zur Verfügung stand.

In dieser Zeit waren die Vorbereitungen für eine Gewerbe- und Industrieausstellung in Bremen bereits weit vorangekommen. Am 15. April 1888 war das Programm veröffentlicht worden, und am 17. Januar 1889 konstituierte sich auf der ersten Sitzung das Gesamtkomite der Ausstellung unter dem Vorsitz des Präsidenten, des Kaufmanns Christoph Hellwig Papendieck.

Schon früh war bekannt, daß die vorhandene bescheidene Straße bei der Gasanstalt und die Zuwegung des Venlo-Hamburger Bahnhofs und des Bürgerparks als repräsentativer und leistungsfähiger Eingang zur Ausstellung und zur Bewältigung eines großen Besucherandrangs in keiner Weise genügen würde und daß nach der Einstellung der Pferdebahn zum provisorischen Bahnhof ein geeigneter Ersatz zu beschaffen war. Beide notwendigen Verbesserungen – Neubau der Straße Bei der Gasanstalt und Anlage einer Straßenbahn – wurde von Senat und Bürgerschaft als zwei voneinander unabhängige Maßnahmen nebeneinander verhandelt und genehmigt.

Die Anregung zum Ausbau der Straße ging von der Bremischen Bürgerschaft aus, die mit Rücksicht auf den bei Gelegenheit der Ausstellung zu erwartenden Verkehr am 2. Oktober 1889 von der Baudeputation einen Bericht

darüber erwartete, ob sich die Straße von der Unterführung bei der Gasanstalt bis zum Eingang des Bürgerparks nicht dadurch verbreitern lasse, indem das durch Zuschüttung des Kirchhofgrabens gewonnene Land zur Straße hinzugezogen werde (Antrag der Bürgerschaft vom 2. 10. 1889, Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1889, S. 459).

Schon am 15. November 1889 konnte der Senat den von der Baudeputation angeforderten Bericht vorlegen (Mitteilung des Senats vom 15. 11. 1889, Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1889, S. 499; BN 17. 11. 1889). Im Anschluß an die Verhandlungen wegen des Bahnhofumbaus und der Vereinbarungen über den damit zusammenhängenden Grundstückaustausch war bereits seit längerer Zeit eine Neuordnung der Straße bei der Gasanstalt ins Auge gefaßt worden. Jedoch konnte die Neuplanung nach den Vorstellungen des Bauinspektors Rico Graepel erst mit der Eröffnung des neuen Hauptbahnhofs und der Stillegung des Bahndamms der alten Hamburg-Venloer Eisenbahnstrecke realisiert werden. Nun, nach der Überweisung der benötigten Flächen durch die Eisenbahnverwaltung, war es noch vor Eröffnung der Ausstellung möglich, die Straße in endgültiger Form herzustellen. Sie sollte in leicht bogigen Verlauf an die Unterführung bei der Gasanstalt anschließen; sie erhielt bis zur Einmündung der Schlachthofstraße eine Gesamtbreite von 25 Meter. Hier sollte die Fahrbahn in neun Meter Breite mit Rücksicht auf den stärkeren

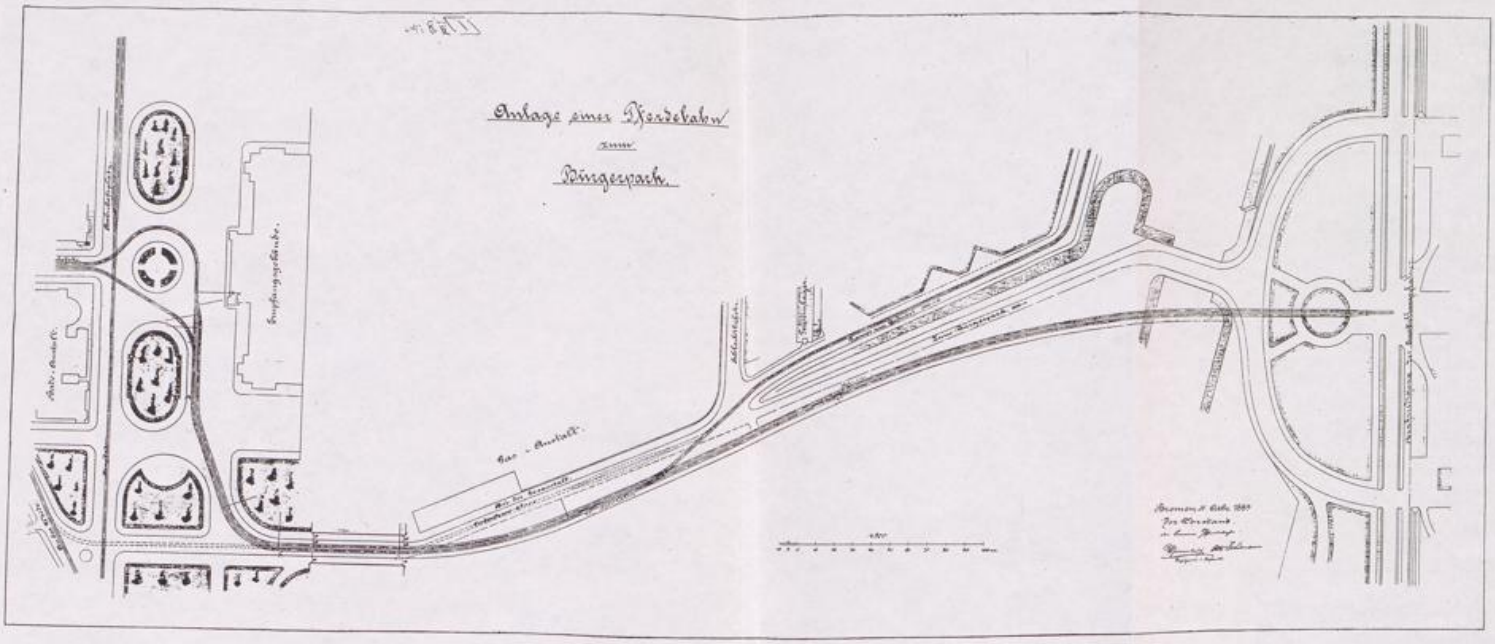
Verkehr mit behauenen Steinen gepflastert und mit einem vier Meter breiten Reitweg, zwei Fußwegen von je fünf Meter Breite und vier Baumreihen versehen werden. Die Strecke von der Schlachthofstraße bis zum Rondeel an der Hollerallee, deren neun Meter breite Fahrbahn nur mit Steinschlag befestigt werden sollte, erhielt noch einen zusätzlichen fünf Meter breiten Fußweg und damit ein Gesamtprofil von 30 Meter. Nur der Gehweg entlang der Gasanstalt war mit Mosaikpflaster auszustatten, im übrigen sollten Kiesfußwege hergestellt werden. Eine kleine Fläche des ehemaligen Herdentors-Begräbnisplatzes war für die Straßenanlage in Anspruch zu nehmen. An der Einmündung der Schlachthofstraße war das Planum so anzuheben, daß die Rampe entfallen konnte. So war von der Unterführung zunächst eine Steigung von 1:100 erforderlich; bis zur Hollerallee fiel die Trasse dann im Verhältnis 1:350. Die Kosten des Straßenbaus waren mit 81 500 Mark errechnet. Sollten die Mittel nicht freigegeben werden, könnte die vorhandene Straße für 15 000 Mark umgepflastert und verbreitert werden. Empfohlen wurde diese Alternative jedoch im Hinblick auf die spätere Bedeutung der Straße als Hauptzufahrstrecke für den Bürgerpark nicht.

Zur Anlage der projektierten Pferdestraßenbahn nahm die Baudeputation keine Stellung.

Mit dem vorgelegten Deputationsbericht erklärte sich der Senat einverstanden und befürwortete die beantragte Straßenanlage und die Verwendung von 81500

Mark in der vorgeschlagenen Art. Auch die Bürgerschaft stimmte dem Projekt am 4. Dezember 1889 vorbehaltslos zu (Beschluß der Bürgerschaft vom 4. 12. 1889, Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1889, S. 517; BN 5. 12. 1889). So konnte nach der Zustimmung durch den Senat schon bald mit dem Bau begonnen werden (Beschluß des Senats vom 13. 12. 1889, Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1889, S. 524; BN 15. 12. 1889).

Mit dem Abbruch der Eisenbahnbrücke neben dem Rondeel an der Hollerallee wurde im Januar 1890 begonnen (BN 2.2. 1890), Anfang Februar war der eiserne Oberbau der Konstruktion fast ganz beseitigt (BN 7.2.1890). Gleichzeitig entfernte man auch die Sandmassen des störenden Eisenbahndammes (BN 2.2. und 9.2.1890) und beschaffte sich so das Erdmaterial für das Planum der neuen Straße. Rechtzeitig zur Eröffnung der Ausstellung war die Zuwegung des Bürgerparks fertiggestellt. Noch Ende April wurden die Ulmen entlang der Straße gepflanzt (BN 25.4.1890). Inzwischen hatte die Bremer Pferdebahn A.G. durch ihren Vorstand Jacob Schierenbeck und Otto Bohlmann am 21. Oktober 1889 die Konzession für die Anlage einer Straßeneisenbahn zwischen dem Vorplatz des neu erbauten Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs und dem Ausstellungseingang am Bürgerpark beantragt. Sie sollte als Pferdebahn betrieben werden. Die eingereichte Zeichnung vom 21. Oktober 1889 zur Linienführung (StA Bremen 4,14/1-VI B. 14.a.) stellt dar, daß das Doppelgleis an dem bereits vorhandenen Wendegleis durch die



Anlage einer Pferdebahn
zum Ausstellungsgelände
Zeichnung vom 21.10.1889
StA Bremen 4,14/1 - VI. B.14.a

Verlängerung eines Stumpfgleises bzw. mit einer zusätzlichen Weiche vor dem neuen Empfangsgebäude beginnen und im Bogen bis zur Eisenbahnunterführung östlich vom Hauptbahnhof verlaufen sollte. Im Tunnel ersetzte ein Doppelgleis die bis dahin eingleisige Straßenbahnstrecke. Die Trasse wurde dann in der Mitte der neu anzulegenden, bis zu 30 Meter breiten Zufahrtstraße östlich des bereits bestehenden Weges bis zum Rondeel an der Hollerallee gegenüber dem Ausstellungseingang am Hollersee fortgesetzt; am Ende wurden beide Gleise mit einer Weiche und einem Stumpfgleis verbunden. In der Höhe der Schlachthofstraße sah man vor, beide Schienenstränge mit der alten Bahnhofszufahrt der Pferdebahn zu verbinden. Dieser Gleisstutzen mußte betriebsfähig erhalten bleiben, da an ihm auf dem Gelände der Gasanstalt ein Stallgebäude für die Pferde des Stadtbetriebs der Pferdebahn lag (Verlegung im März 1892, siehe Schreiben der Bremer Straßenbahn vom 29.2.1892, StA Bremen 4,14/1 - VI. B. 14. b. und Seite 165).

Der Plan geht schon davon aus, daß die Eisenbahnunterführung vor dem Rondeel an der Hollerallee und der Eisenbahndamm unmittelbar östlich von diesem Bauwerk nicht mehr vorhanden sind, da die neue Strecke in leichtem Bogen und ebenerdig durch diese Anlagen bis zur Mitte des Rondeels zwischen den Gabelwegen durchgeführt wird.

Bereits am Tage nach dem Konzessionsantrag teilte Senator Friedrich August Schultz namens der Polizeidirektion am 22. Oktober 1889 die vorgelegte Eingabe der Bremer

Pferdebahn dem Senat mit, der den Vorgang zum Bericht an die Polizeidirektion verwies (Senatsprotokoll vom 22. 10. 1889, StA Bremen 2 - D.20. a. 5.e.). Wenige Tage später, noch bevor der Konzessionsantrag bearbeitet werden konnte, ergänzte die Pferdebahngesellschaft am 4. November 1889 ihr Gesuch, da offensichtlich die in Hamburg ansässige Niederlassung der „Thomson-Houston International Electric Company" Boston/Mass. USA angeboten hatte, auf dieser zwar kurzen, aber während der Ausstellung stark frequentierten Straßenbahnstrecke einen elektrischen Betrieb einzurichten und so mit in Deutschland eine neue Technik eines Schienenbahnantriebs praktisch vorzuführen.

In der frühen Planungsphase für eine Ausstellungsbahn wurde vom Vorstand der Ausstellung wie vom Vorstand des Bürgerparkvereins auch überlegt - aus verkehrstechnischen Gründen war diese Idee durchaus plausibel -, die neue Straßenbahn über die Hollerallee hinaus bis zum Parkhaus fortzuführen und so den Besuchern des großen Festhauses die Zuwegung zu erleichtern. Dieser Gedanke mußte allerdings schon bald wieder aufgegeben werden, und noch heute müssen Fußgänger einen Weg von mindestens 400 Meter zurücklegen, um von einer Haltestelle des öffentlichen Personennahverkehrs die Stelle des ehemaligen Parkhauses - heute Parkhotel - zu erreichen.

Das Ende der Straßenbahn an der Hollerallee, oder jedenfalls außerhalb des Geländes des Bürgerparks, war

indirekt festgelegt worden durch eine Bedingung, die mit einer anonymen Spende an den Bürgerparkverein verbunden worden war. Ein bewährter Freund des Bürgerparks — es war der Reeder und Kaufmann Christian Heinrich Wätjen (1813–1887) — schenkte dem Verein in einer finanziellen Notlage Mitte März 1883 50 000 Mark gegen das Versprechen, daß der Pferdebahngesellschaft bei der Konzession einer „Parkbahn" nicht gestattet werden solle, Schienen in den Park zu legen (BN 19.3.1883). Die Hälfte der Summe war für Wegebauten zu verwenden. Dadurch daß der Bürgerparkverein die Bedingungen angenommen, einen entsprechenden Antrag an den Senat gerichtet und die 50 000 Mark für die Vollendung der Chausseebauten verbraucht hatte (BN 22.3.1883), beschloß der Senat, während der nächsten fünfzehn Jahre die Genehmigung zur Anlage einer Pferdebahn innerhalb von Bürgerpark und Bürgerwald nicht zu erteilen (BN 29.3.1883). Die Bemühungen von Ausstellungsleitung und Parkverein, nun die Straßenbahn bis zum Parkhaus zu führen, scheiterten vor allem am Widerstand der Hinterbliebenen von Chr. H. Wätjen, die sich nicht einmal dazu entschließen konnten, nur während der Dauer der Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrie-Ausstellung von der betreffenden Bedingung Abstand zu nehmen (BN 29.9., 3.10. und 5.10.1905, Leserbriefe).

So war es nicht möglich, die neue Technik auch auf dem Ausstellungsgelände zu präsentieren.

Ganz neuartig war der elektrische Antrieb von Schienenfahrzeugen allerdings um diese Zeit schon nicht mehr. Mancherlei unterschiedliche Versuche waren der Verwendung in Bremen vorausgegangen. Bereits am 31. Mai 1879 hatte Werner Siemens aus Anlaß der Berliner Gewerbeausstellung ein brauchbares, elektrisch angetriebenes Schienenfahrzeug mit 490 mm Spurweite der Öffentlichkeit vorgestellt (Original im Deutschen Museum in München; Deutsches Museum, Wegweiser durch die Sammlungen, München 1976, S. 49 und 52), mit dem bis zu 20 Personen mit einer Stundengeschwindigkeit von 7 km (Höchstgeschwindigkeit 13 km/h) befördert werden konnten. Auf einer Rundstrecke von 300 Meter Länge benutzten von Mai bis zum 30. September 86398 Menschen die Bahn. Die Zugmaschine mit einem zweipoligen Reihenschlußkommutator-Motor mit einer Leistung von 2,2 KW und mechanischem Wechselgetriebe für den Fahrtrichtungswechsel wurde über eine isolierte Flacheisenschiene in der Mitte des Fahrgleises mit Gleichstrom von 150 Volt Spannung gespeist (Die Gartenlaube 1879, No. 39, S. 630; Illustrirte Chronik der Zeit, Jahrgang 1880, Heft 4, S. 64 und 78). 1881 zeigte Siemens & Halske auf der ersten elektrischen Weltausstellung in Paris eine andere Konstruktion mit oberirdischer Stromzuführung in Form von zwei geschlitzten Rohren, in denen Kontaktstücke glitten. Mit diesem Transportmittel konnten 50 Personen befördert werden (Die Gartenlaube 1881, No. 43, S. 712).

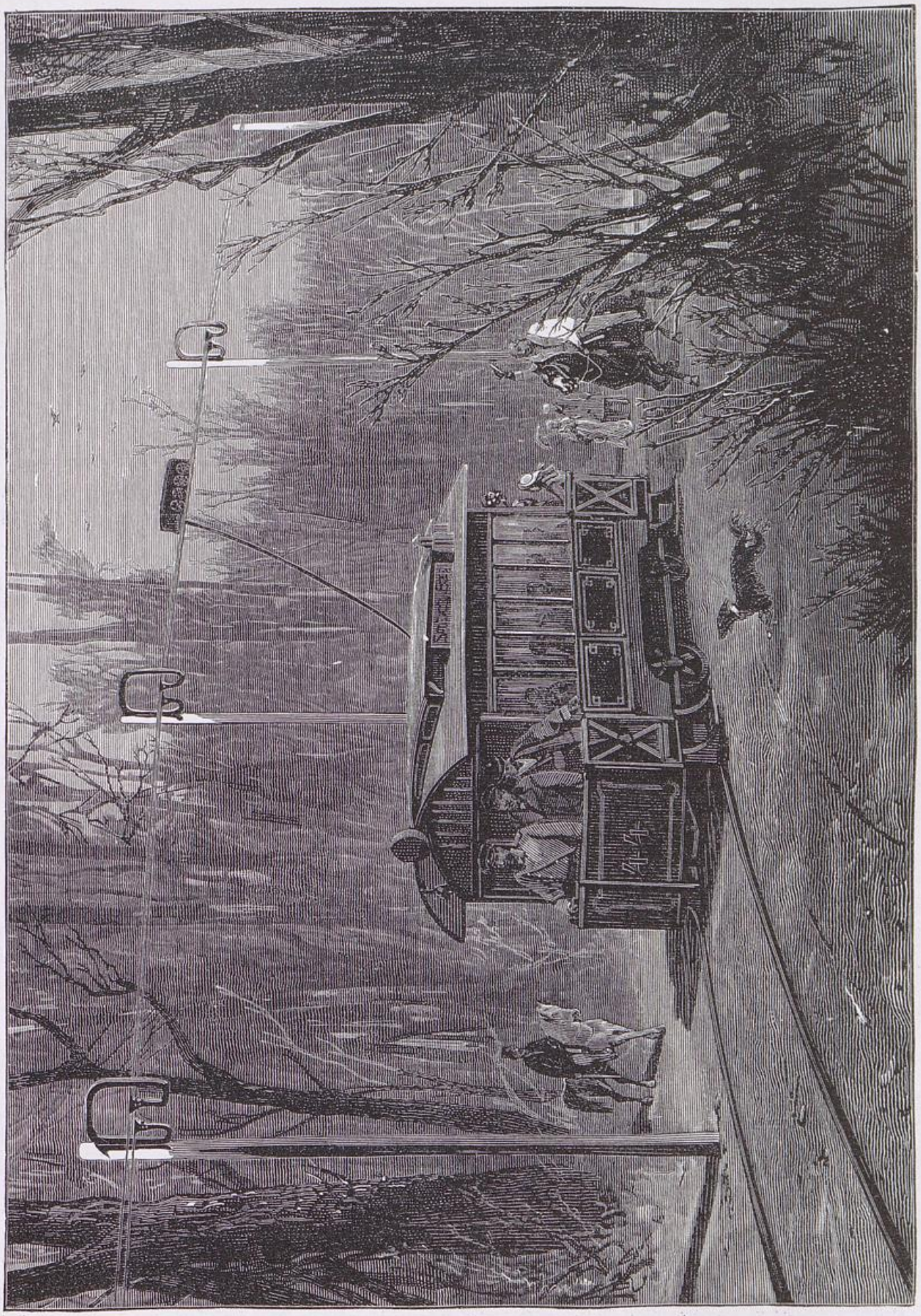
Am 16. Mai 1881 fuhr vom Bahnhof Groß-Lichterfelde (heute Lichterfelde-Ost) an der Berlin-Anhaltischen Bahn bei Berlin zur Hauptkadettenanstalt (Zehlendorfer Straße,

Die elektrische Eisenbahn von Siemens und Halske auf der Berliner Gewerbe-Ausstellung. Nach einer Skizze von G. Gascard auf Holz gezeichnet von Fr. Kollarz. (S. 78.)

Illustrirte Chronik der Zeit, Jahrgang 1880, Heft 4, S. 64

jetzt Andrew Barracks, Finckensteinallee) die erste für den öffentlichen Verkehr bestimmte elektrische Bahn (Die Gartenlaube, 1881 No. 24, S. 393), die auf der 2,5 km langen Strecke mit 1-Meter-Spur nach den allgemeinen Bestimmungen für Eisenbahnen niederer Ordnung (Sekundärbahnen konzessioniert wurde und von Siemens & Halske gebaut worden war. Die Zuführung des elektrischen Stroms mit einer Spannung von 165 Volt erfolgte über die Fahrschienen. Die Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h durfte nicht überschritten werden. Die Stromerzeugung erfolgte in einem alten Werkstattgebäude, in dem ein Gasmotor einen dynamo-elektrischen Generator in Bewegung setzte. Der Bahnkörper - die Trasse einer ehemaligen Materialtransportbahn für den Bau der Kaserne - wurde eingefriedigt; an den Übergängen war das Gleis später durch Isolation stromlos. Diese Bahn litt an zahlreichen Mängeln, insbesondere durch den Stromverlust bei feuchter Witterung. Dennoch war der Unternehmer mit dem Betrieb leidlich zufrieden. 1887 verwendete Siemens & Halske hier versuchsweise einen Draht als Oberleitung und führte den Strom über die Schienen zurück. In dieser Art wurde auch die Zufahrt zum Kadettenhaus 1890 bis zum Bahnhof Groß-Lichterfelde-West an der Berlin-Potsdamer Eisenbahn fortgesetzt. Die Betriebsspannung betrug dann 500 Volt (Straßenbahnarchiv, Band 5, Berlin und Umgebung, Berlin 1987, S. 150).

Ende 1881 wurden die durch die Elektrizität in Gang gesetzten Motorwagen unter Benutzung von Pferdebahn-



Die elektrische Eisenbahn in Lichterfelde bei Berlin.

Elektrische Straßenbahn in Berlin-Lichterfelde 1882
Das Neue Blatt 13. Jahrgang 1882, Heft 41, S. 653

Die elektrische Eisenbahn bei Lichterfelde.
Nach der Natur gezeichnet von H. Lüders.

Die Gartenlaube 1881, Nr. 24, S. 393

gleisen zwischen Charlottenburg und dem Spandauer Bock in Betrieb genommen, wobei der Strom durch eine doppelte Drahtseilleitung von einem Kontaktwagen durch ein Doppelkabel zu- und abgeführt wurde (Michael Geistbeck, Der Weltverkehr, 2. Auflage, Freiburg i. B. 1895, S. 335[1]). Diese Anlage galt als Versuchsbahn, deren Betrieb 1883 schon wieder eingestellt wurde. Die gewonnen Erfahrungen nutzte Siemens & Halske beim Bau der im April 1884 vollendeten 6,7 km langen elektrischen Trambahn zwischen Frankfurt a.M. und Offenbach vom Deutschherrn-kai / Alte Mainbrücke über Seehofstraße, Siemensstraße und Offenbacher Landstraße bis zum Mathildenplatz. Zehn Triebwagen mit einer Motorenleistung von je 11 kW befuhren die Strecke mit einer Geschwindigkeit von 18 km/h; sie konnten 24 Personen befördern. Die Betriebsspannung betrug 300 Volt. Die Stromversorgung der Fahrzeuge geschah oberirdisch mittels zweier geschlitzter Röhren. Dasselbe System verwendete eine 5,0 km lange, 1883/85 zwischen Mödling bei Wien und Vorderbrühl bzw. Hinterbrühl von Siemens & Halske mit einer Betriebsspannung von 500 Volt gebaute Bahn, während die 1881 von Siemens Brothers in Portrush in England eingerichtete elektrische Bahn den Strom über eine dritte Schiene in die Maschinen übertrug und die 1,5 km lange, von Siemens & Halske auf der elektrischen Ausstellung in Wien betriebene Schmalspurbahn über die Fahrschienen mit Strom versorgt wurde. Einen Betrieb nach dem Muster der Lichterfelder Siemens-Bahn richtete der Ingenieur und Inhaber des Schwabinger Würmbades, August Ungerer, ein, um die Badbesucher in

[1] Deutsches Familienblatt, II. Band 1884 Nr. 47, S. 745)

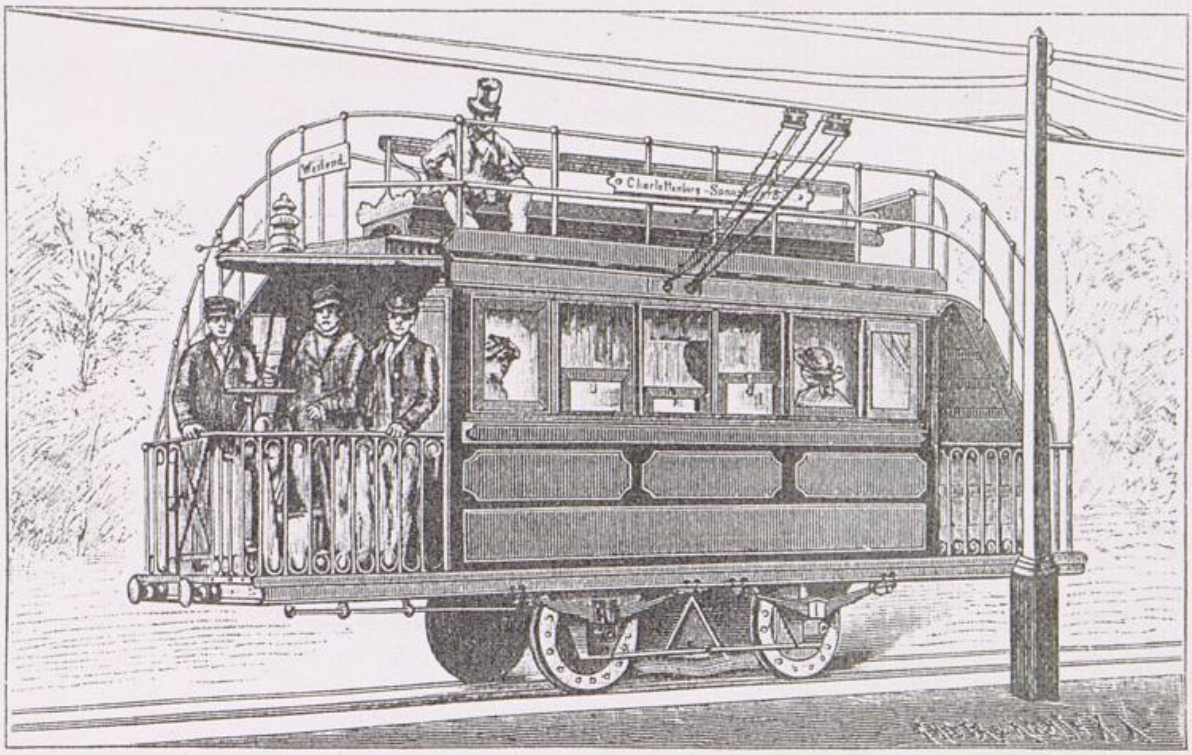
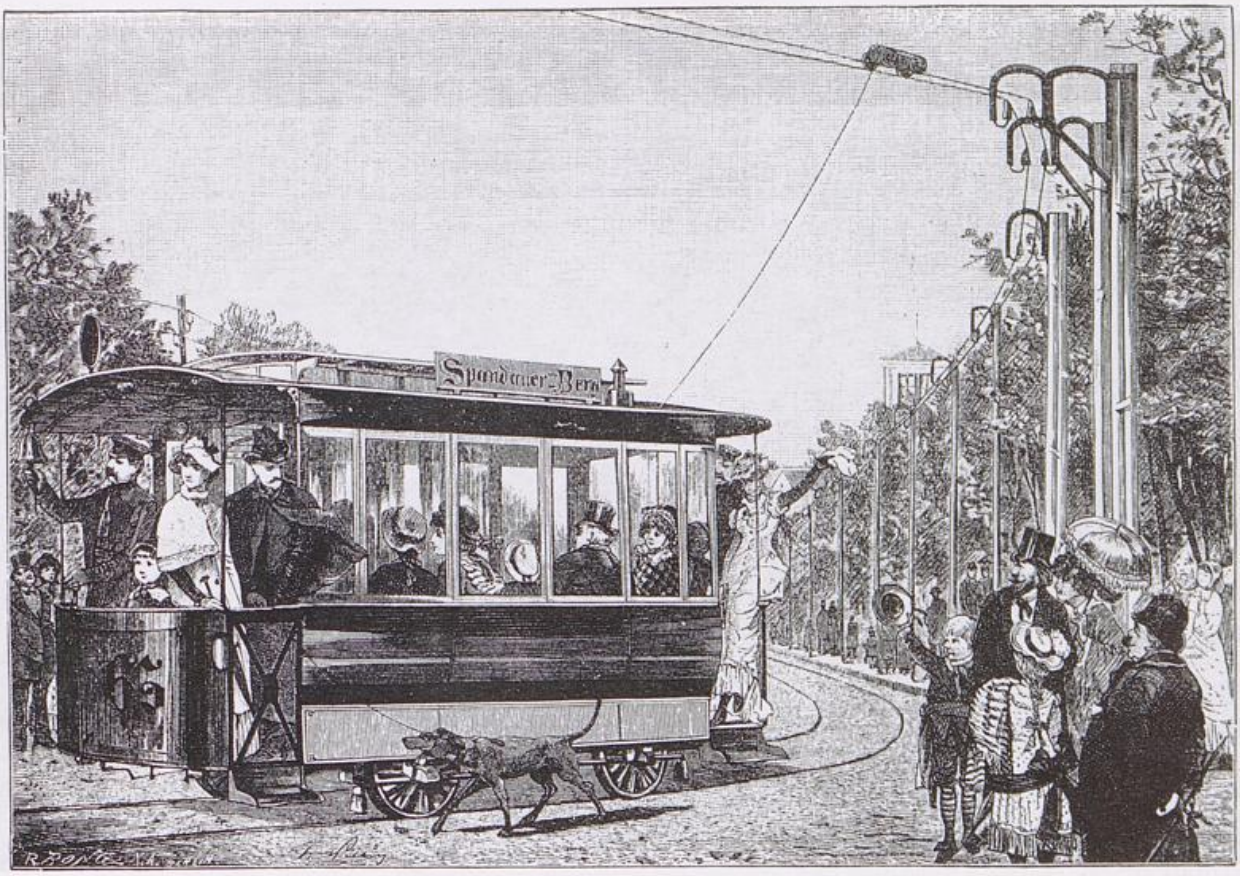


Fig. 156. Elektrische Eisenbahn bei Charlottenburg.

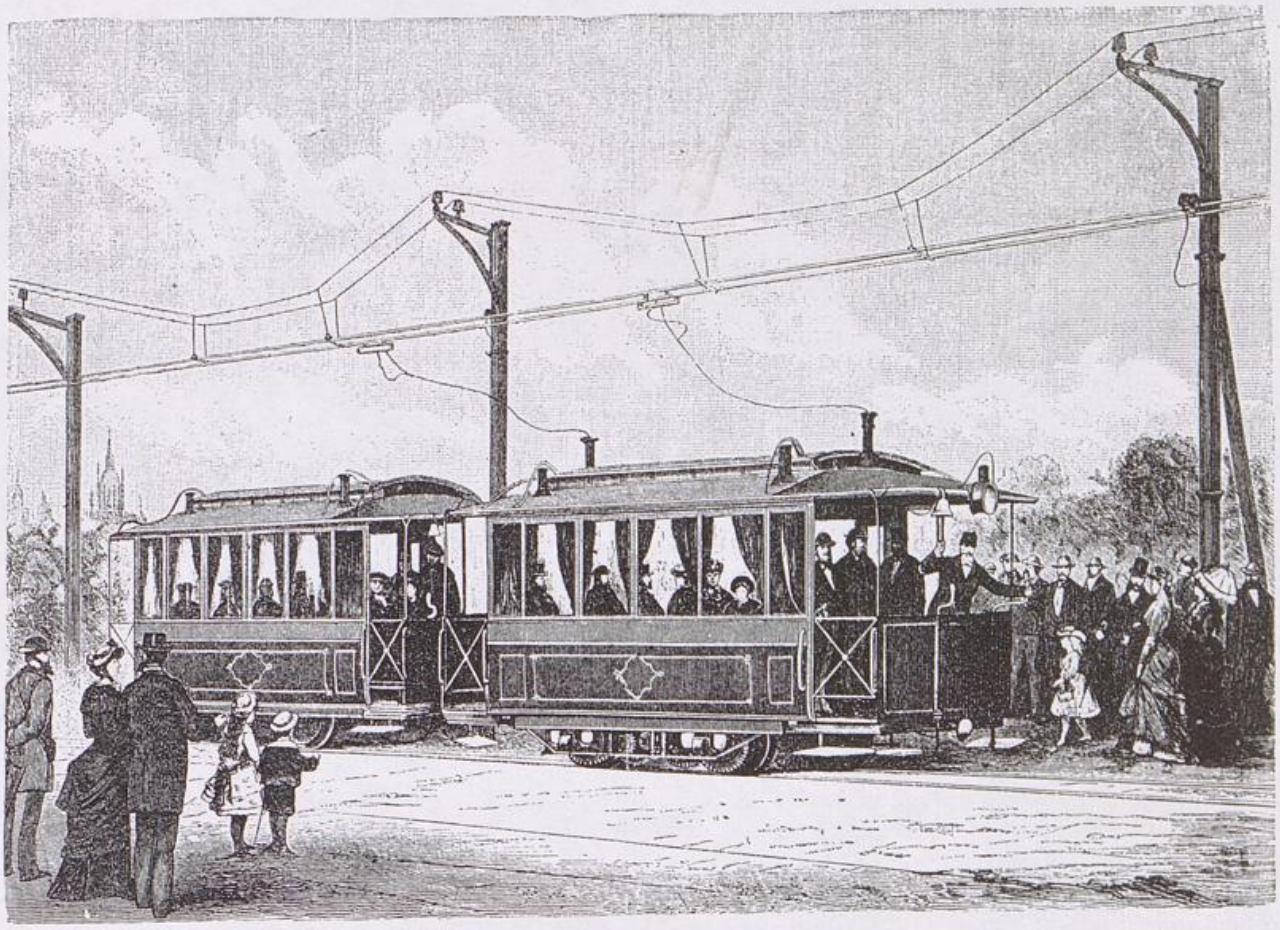
Michael Geistbeck, Der Weltverkehr, 2. Aufl.
Freibnrg i. Br., 1895, S. 335



Die elektrische Bahn in Charlottenburg. Zeichnung von F. Wittig.

Deutsches Familienblatt, II. Band 1881, Nr. 47, S. 745

siehe auch Über Land und Meer, Band 48, 1882, S. 804



Die elektrische Bahn Frankfurt-Offenbach. Originalzeichnung von Th. Volz. (S. 164.)

Elektrische Oberleitungsbahn Frankfurt - Offenbach
Holzschnitt nach Zeichnung von Th. Volz

Über Land und Meer Band , Nr. S. 165

München von der Endstation Großwirt (Münchener Freiheit) der Pferdebahn zu seiner Badeanstalt zu bringen. Diese 750 Meter lange Bahn verlief auf eigenem, eingezäuntem Terrain und wurde am 1. Juli 1886 eröffnet. Die Stromzuführung erfolgte über die Fahrschienen. Diese Bahn war ebenfalls keine Straßenbahn im Sinne der späteren Definition (Dieter Höltge, Deutsche Straßen- und Stadtbahnen, Band 1: Bayern, Gifhorn 1977, S. 67).

Eine besonders aufwendige und damit auch teure Stromzuführung stellte eine Konstruktion dar, mit der am 30. Juli 1889 eine zunächst 2,9 km lange, mehrfach schließlich auf 12,08 km erweiterte Bahnstrecke (24 km Gleislänge) in Budapest ausgestattet wurde, wobei jede oberirdische Stromleitung vermieden wurde. Unter dem einen geschlitzten Gleis war ein nach oben offener Kanal aus Monierbetonteilen angeordnet, in dem die beiden Elektroleitungen an isolierten Halterungen befestigt waren. Durch den Schlitz konnte von den 77 Motorwagen aus einem Kontaktschiffchen der elektrische Strom mit einer Betriebsspannung von 300 Volt abgenommen werden. Da durch diese Technik die als besonders häßlich angesehenen Oberleitungs- und Spanndrähte wie auch die Tragmasten im Straßenraum vermieden wurden, wurde diese Bauart bei der Planung zur Elektrifizierung der Straßenbahn in Bremen im Jahre 1891 ins Gespräch gebracht (Weser Zeitung 4. 4. 1891), aber weder 1890 beim Ausstellungsbetrieb noch später in Bremen angewendet. Der Ausbau der Budapester Straßenbahn wurde nach 1891 mit diesem aufwendigen System nicht fortgesetzt.

In den Bergwerken Zaucherode, Neu-Staßfurt und Grube Hohenzollern bei Benthen waren seit 1883 bzw. 1888 kleine, von Siemens & Halske gebaute Grubenlokomotiven eingesetzt, die aus einer Winkeleisen-Oberleitung mit 150, 350 oder 300 Volt Spannung gespeist wurden (Meyers konversationslexikon, 4. Aufl. Leipzig 1890, V. Band, S. 513; Michael Geistbeck, Der Weltverkehr, 2. Auflage, Freiburg i. B. 1895, S. 333; Die Schmalspurbahn, Zeitschrift zur Förderung des Baues schmalspuriger Kleinbahnen, Nr. 2 1896, II. Jahrgang, S. 22/23, siehe StA Bremen 4,14/-VI. B. 14. b.; Horst J. Obermeyer, Taschenbuch Deutsche Elektrolokomotiven, Stuttgart 1971, S. 11; Dieter Höltge und G. H. Köhler, Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland, Band Hessen, Freiburg 1984, S. 49; Straßenbahn-Archiv, Band 5; Berlin, Berlin 1987, S. 150; kleine Bremer Verkehrschronik, Bremen 1951, S. 32).

Die Vorzüge des elektrischen Bahnantriebs waren offensichtlich schon früh erkannt worden. Die zur Produktion der Energie erforderlichen Anlagen waren stationär einzurichten und brauchten nicht — wie bei Dampflokomotiven notwendig — als tote Last mitgeschleppt zu werden. So hatten die Fahrzeuge ein deutlich geringeres Gewicht; Schienen, Brücken und Unterbau konnten leichter gebaut und billiger beschafft werden. Die Handhabung des Motors für Vorwärts- und Rückwärtsfahrt sowie das Bremsen und Anhalten waren ebenso problemlos wie die Übertragung der Kraft von der Erzeugungsstelle des Stroms bis zum Verwendungsort. Der Wegfall rauchender Lokomotiven ließ die

Einführung des elektrischen Betriebs namentlich für städtische Bahnen als besonders geeignet erscheinen. Beachtet wurden auch die Vorteile gegenüber dem Pferdebetrieb hinsichtlich der Reinlichkeit auf den Straßen.

Trotz dieser anerkannten Vorteile fehlte in Deutschland die Initiative, auf Straßenbahnstrecken den herkömmlichen Pferdebahnbetrieb durch elektrische Motorwagen zu ersetzen. In den Vereinigten Staaten von Amerika nahm die Entwicklung seit Mitte der achtziger Jahre einen ganz anderen, geradezu stürmischen Verlauf. 1887/88 richtete die Firma Frank Julian Sprague in Richmond (Virginia) ein elektrisches Straßenbahnnetz von 221 km mit 40 Wagen ein, mit dem das Vertrauen in den neuartigen Antrieb begründet wurde. An der weiteren rasanten Entwicklung – 1887 gab es in den USA 22 elektrische Straßenbahnbetriebe, Ende 1889 waren es 154 und 1890 weit über 200 – beteiligte sich auch und vor allem „The Thomson-Houston International Electric Company" in Lynn (Massachusetts), die verschiedene Patente und Firmen erwarb und groß in das Geschäft des Straßenbahnbaus einstieg. Die Thomson-Houston Gesellschaft verbesserte die Triebwagen durch den Einbau eines Tatzlagermotors mit Zahnradübertragung sowie durch die Verwendung eines vom Wagenkasten getrennten Unterwagens. Thomson-Houston verwendete als Stromzuführung einen Draht als Oberleitung, von der mit einem Rollenstromabnehmer dem Motor die Elektrizität zugeführt wurde. Die Rückleitung erfolgte über die Schienen. Diese verhältnismäßig kostengünstige Technik, bei der die

Straßenbenutzer normalerweise mit der elektrischen Spannung nicht in Berührung kommen konnten, mit einem Drahtgewirr über den Straßen galt in Amerika als Symbol für den Fortschritt, in Deutschland fand diese Art jedoch vielfach Kritiker.

Am 1. Oktober 1889 waren nach dem Thomson-Houston-System in den USA 35 verschiedene Straßenbahnen mit 289 Wagen und einer Streckenlänge von 320 km in Betrieb, am 15. Dezember 1889 waren es schon 49 Bahnen mit einer Gleislänge von 540,56 km und 528 Motorwagen. Am 20. Januar 1890 zählte man 53, am 1. April 1890 61 Bahnen, auf denen auf einer Gleislänge von 746,34 km 665 Motorwagen verkehrten. Für fünf Bahnen wurden 56 Motorwagen nachgeliefert. Weitere 39 Linien mit 618,40 km Gleislänge und 431 Elektrowagen waren im Bau. Die Bahn mit der größten Ausdehnung war die West End Street Railway Co. in Boston Mass., die ab 1. April 1890 180,32 km mit 127 Motorwagen befahren ließ und noch 28,98 km Gleisbau und 130 Motorwagen in Auftrag gegeben hatte (BN 30.5.1890). Mitte 1890 wurde Bahn von Coney Island and Brooklyn R.R. Co. mit 186,76 km Länge eröffnet (BN 14.9.1890).

Neben dem Thomson-Houston-System, nach dem heute alle gängigen Straßenbahnen ausgestattet sind, ohne daß der Patentbegriff noch bekannt ist, stellte das System einer anderen Stromzuführung eine starke Konkurrenz dar, die sich allerdings der höheren Anlagekosten und der komplizierten

Technik wegen nicht durchsetzen konnte. Bei diesem Verfahren lag unter einem geschlitzten Gleis ein nach oben offener, aus Monierbetonteilen bestehender Kanal, in dem die Stromzu- und -abführung an isolierten Halterungen verlegt waren. Durch den Schlitz wurde über ein kontaktschiffchen vom Motorwagen der elektrische Strom abgenommen. 1889 wurde die Budapester Straßenbahn als längste Bahn in dieser Technik in Betrieb genommen (BN 1.1.1890; Weser Zeitung 4.4.1891; Die Schmalspurbahn, Zeitschrift zur Förderung des Baues schmalspuriger Kleinbahnen, II. Jahrgang, Nr. 2, 16.4.1896, S. 22/23).

In Deutschland hatte die rasante Entwicklung des elektrischen Antriebs im Straßenbahnverkehr, wie sie aus den USA bekannt wurde, keinen Niederschlag gefunden. 1889 war für die amerikanische Firma Thomson-Houston, die in Hamburg eine Niederlassung unterhielt, die Zeit gekommen, ihre Fühler auf dem europäischen Kontinent auszustrecken und hier erstmalig eine echte elektrische Straßenbahn vorzustellen. Die in Bremen bevorstehende Nordwestdeutsche Gewerbe- und Industrie-Ausstellung und die zum Verkehrsanschluß zu bauende Straßenbahn bot die Gelegenheit, die Vorzüge und die Sicherheit des elektrischen Antriebs auf einer kurzen, jedoch stark frequentierten Strecke einem technisch interessierten Publikum zu demonstrieren. So bot die Thomson-Houston-Gesellschaft der Bremer Pferdebahn an, auf eigene Kosten einen Versuch zu machen, die bereits vorhandene Strecke Stadthaus (Neue Börse) - Hauptbahnhof sowie die konzessionierende Linie Haupt-

bahnhof - Bürgerpark für die Zeit der Ausstellung auf 1,45 km Länge für den elektrischen Straßenbahnbetrieb einzurichten und mit sechs Motorwagen auszustatten und zu betreiben. Darüber hinaus sollte diese ganze Strecke nach dem Thomson - Houston - System elektrisch beleuchtet werden.

Dem Antrag auf Konzessionierung waren längere Verhandlungen vorausgegangen, von denen kaum etwas überliefert ist und die nur durch die Darstellungen in einem späteren Leserbrief (BN 29.9.1895) bekannt geworden sind. Der Vorstand der Ausstellung in Gemeinschaft mit dem Vorstand des Bürgerparkvereins beabsichtigten, diese Straßenbahntrasse vom neuen Hauptbahnhof durch die Straße neben dem Herdentors-Begräbnisplatz über die Hollerallee hinweg bis zum Parkhaus zu führen und damit das Zentrum der Ausstellung für die zu erwartenden Menschenmassen zu erschließen. Diesem an sich wohl praktikablen Gedanken stand jedoch eine Bedingung entgegen, die der Reeder Christian Heinrich Wätjen (30.1.1813 - 28.2.1887) mit einer Stiftung verbunden hatte. Er hatte dem Bürgerparkverein im März 1883 50000 Mark gestiftet, davon bestimmte er 25000 Mark zur Verbesserung der Fahrwege im Park. Es hatte daran jedoch die Auflage geknüpft, daß der Pferdebahngesellschaft bei der Konzessionserteilung zum Bau einer zum Bürgerpark und zum Bürgerwald führenden „Parkbahn" nicht gestattet werde, Gleise in den Bürgerpark zu legen (BN 19.3.1883). Der Bürgerparkverein verwendete sogar den gesamten

Betrag für den Wegebau, und der Senat beschloß, innerhalb der nächsten 15 Jahre keine Genehmigung zur Anlage einer Pferdebahn im Park zu erteilen (BN 29.3.1883). Zwar versuchten Ausstellungsvorstand und die Verantwortlichen des Bürgerparkvereins mit großer Mühe, die Beschränkungen aufheben zu lassen und die neue Pferdebahnstrecke bis an das Parkhaus heranzuführen, jedoch scheiterten diese Bestrebungen am Widerstand der Hinterbliebenen des inzwischen am 28. Februar 1887 verstorbenen Christian Heinrich Wätjen. Nicht einmal für die beschränkte Zeit der Ausstellung waren sie bereit, von der strengen Bestimmung Abstand zu nehmen.

Die Bremer Pferdebahn A.G. nahm das Angebot der Thomson-Houston International Electric Company, einen elektrischen Straßenbahnbetrieb einzurichten, gern an, da sich so die Ausstattung der Bahn ohne Kosteneinsatz erheblich verbessern ließ. Sie ergänzte daher ihr Gesuch vom 21. Oktober 1889 schon am 4. November dieses Jahres um die Bitte, auf der bereits beantragten Strecke vom Domshof (Stadthaus) bis zum Bürgerpark einen elektrischen Betrieb nach dem System Thomson-Houston einrichten und betreiben zu dürfen. Zur Erläuterung wurde angeführt, daß der Straßenbahnbetrieb eine oberirdische Kupferdrahtleitung über dem Gleis in einer Höhe von 6 2/3 Meter (Ausführung später in 5½ Meter Höhe bei einer durch die Konzession vorgeschriebenen Höhe von 6 Meter) an quer über die Straße gezogenen Stahldrähten erforderte. Diese Querdrähte

waren mit 40 oder 50 Stützpunkten entweder an den Häusern (bei engen Straßen) oder an eisernen Ständern zu befestigen (Schreiben der Bremer Pferdebahn vom 4.11. 1889, StA Bremen 4,14/1 - VI. B. 14. a.). An den Stützpunkten sollten Bogen- und Glühlichtlampen zur Erleuchtung der Strecke angebracht werden.

Über dieses Gesuch berichtete Senator August Schultz dem Senat namens der Polizeidirektion am 5. November 1889 und fügte den Ausführungen der Pferdebahngesellschaft noch weitere Details und Wünsche hinzu, die im Antrag gar nicht dargestellt waren. So bezifferte er die kosten des Projekts mit 48000 Mark. Weiterhin sprach er die Überlegung an, im Schüsselkorb, wo wegen der geringen Straßenbreite nur ein in beiden Richtungen zu benutzendes Pferdebahngleis vorhanden war, einen zweiten Schienenstrang zu verlegen und so den Bahnverkehr zu erleichtern. Er empfahl allerdings, wegen der Enge des Schüsselkorbs auf diese Idee nicht einzugehen (Senatsprotokoll vom 5.11. 1889, StA Bremen 2 - D. 20. a. 5. e.). Von der Baudeputation forderte der Senat einen Bericht an, von der Bahngesellschaft wünschte sich die Polizeidirektion nähere Erläuterungen zum System Thomson-Houston und über die Gestaltung der Leitungs- und Lampenträger, die dann Otto Bohlmann vom Vorstand der Pferdebahngesellschaft schon am 6. November 1889 lieferte. Insbesondere wünschte sich Senator Schultz von Hermann Salzenberg, dem Direktor der städtischen Gas- und Wasserwerke, die Beantwortung mehrerer Fragen: ob die

Anlagen trotz der hohen Spannung in den Straßen zugelassen werden könnten, ob vom Standpunkt des geplanten städtischen Elektrizitätswerkes Beschränkungen oder Bedingungen (zeitliche Beschränkung, Forderung nach Stromlieferung durch die städtische Hand) notwendig seien und ob man Abgaben für die Benutzung öffentlicher Anlagen berechnen müsse (StA Bremen 4,14/1-VI. B. 14. a.).

Direktor Salzenberg scheint sich für nicht zuständig gehalten zu haben, da Senator Schultz wenige Tage später, nämlich am 11. November 1889, Professor Dr. Erasmus Kittler von der Technischen Hochschule Darmstadt, einen der bekanntesten Fachmann auf dem Gebiet der Elektrotechnik in seiner Zeit, um Auskunft in diesen fragen bot (Schreiben Senator Schultz vom 11.11. 1889, StA Bremen 4,14/1-VI. B. 14.a). Kittler (1852-1929) war seit November 1882 Inhaber des Lehrstuhls für Elektrotechnik und Leiter des Elektrotechnischen Instituts in Darmstadt, er beriet den Bremer Senat seit Anfang 1889 in fragen der Anlage eines Elektrizitätswerkes in der Hansestadt (Bremen wird hell, Bremen 1993, S. 28). Mit Sicherheit ist anzunehmen, daß die bremischer Verwaltung größte Schwierigkeiten hatte, wegen des Mangels gleicher vergleichbarer Objekte die erforderliche Beurteilung zur Gewährleistung der öffentliche Ordnung und Sicherheit vorzunehmen, die Entscheidungen über Probleme neuer technischer Art zu treffen und gültige rechtsbeständige Normen zu schaffen. Zwar gab es schon bisher Polizeireglements für die Pferdeeisenbahnen, die seit 1876

und 1879 gültig waren und 1880 Änderungen erfuhren (ABC des Bremischen Rechts, Gesamtverzeichnis zum Gesetzblatt der freien Hansestadt Bremen, Bremen o.D. (1934) S. 210 unter Pferdeeisenbahn), zur Verwendung des elektrischen Stroms im öffentlichen Raum waren jedoch unvorbereitet völlig neue Überlegungen zu erarbeiten. Dabei standen Betriebsordnungen anderer elektrischer Bahnen als Muster nicht zur Verfügung. Eine allgemeine Betriebsordnung für elektrische Straßenbahnen kam für das Gebiet der Stadt Bremen und das bremische Landgebiet erst im Jahre 1900 zustande.

Während noch Professor Dr. Kittler über die technischen Grundlagen und über die Anforderungen an den elektrischen Betrieb nachdachte, gingen die Verhandlungen in Bremen weiter. Insbesondere beantragte die Bremer Pferdebahn A.G. die Zusicherung, daß sie von den etwa 20 000 Mark betragenden kosten entlastet werde, die aufzuwenden gewesen wären, wenn bei einer eventuellen Bepflasterung der zunächst makadamisierten Strecke die Straßenbahntrasse mit Steinen belegt werden müßte. Dieser Verzicht des Staates sollte die Bahngesellschaft in den Stand setzen, über die Dauer der Ausstellung hinaus den Betrieb fortzusetzen. Senator Schultz berichtete dem Senat über den Antrag am 15. November 1889 (Senatsprotokoll vom 15. 11. 1889, StA Bremen 2-D. 20. a. 5. e). Die Pflasterkosten war die Pferdebahngesellschaft nur dann bereit zu übernehmen, wenn schon jetzt eine über die Ausstellung hinausgehende Betriebszeit - nämlich 15 Jahre - in Aussicht gestellt werde.

Diese Frage, an die Baudeputation zur Prüfung überwiesen, wurde entsprechend den Wünschen der Bahngesellschaft 11 Tage später beantwortet.

Am 26. November 1889 berichtete Senator Schultz dem Senat über die neuerdings einvernehmlich abgeschlossenen Verhandlungen zwischen Polizeidirektion, Baudeputation und Bremer Pferdebahn A.G. (Senatsprotokoll vom 26.11. 1889, StA Bremen 2-D. 20. a. 5. e.). Der Vorstand der Bahngesellschaft behielt sich das Recht vor, innerhalb von 15 Jahren vom Vertrag zurückzutreten gegen Rücknahme der Schienen und Wiederinstandsetzung des Pflasters. Die Bahn sollte von den Pflasterkosten befreit werden, wenn innerhalb von 15 Jahren die zunächst mit Steinschlag versehene Fahrbahn gepflastert werden würde. Die Anlage einer zweigleisigen Strecke im Schüsselkorb wurde abgelehnt, das Rondeel an der Hollerallee konnte durch die Bahn durchschnitten werden.

Inzwischen hatte Senator Schultz mit Ungeduld auf die Stellungnahme von Professor Dr. Kittler gewartet, um nun bald den Bericht des Senats verfassen und das Einverständnis der Bürgerschaft zum Straßenbahnprojekt erwirken zu können. Er telegrafierte daher am 25. November nach Darmstadt und erhielt von dort schon zwei Tage später die Ansicht des Professors „mit kurzen Worten zur gefälligen Kenntnißnahme" (Schreiben Prof. Dr. Kittler vom 27.11.1889, St A Bremen 4,14/1 - VI. B. 14. a.). Für Kittler zählte die Thomson-Houson Company zu den leistungsfähigsten elektrotechnischen Firmen der Welt. Für

den Erfolg des in Aussicht genommenen Unternehmens insbesondere auch hinsichtlich der Betriebssicherheit sei nicht das mindeste zu befürchten. Prof. Kittler hielt - unverständlicherweise - eine Spannung von 500 Volt als nicht lebensgefährlich, Zwischenfälle seien bei oberirdischen Leitungen jedoch nicht auszuschließen. Freiliegende stromführende Drähte, sei es für Licht oder für motorische Zwecke, hielt Kittler in einer Stadt mit engen Straßen generell für bedenklich; in Deutschland sei man bestrebt, sie zu vermeiden. Daher sollte die Genehmigung zum Betrieb elektrischer Straßenbahnen in der beabsichtigten Weise nur provisorisch und auf kurze Zeit erfolgen; der einfachere Betrieb mit Akkumulatoren sei für die Zukunft zu erhoffen.

Lange beschäftigte sich Kittler mit der „Hereinziehung des electrischen Straßenbahnbetriebs in das Lichtleitungsnetz eines Electricitätswerkes" und begründete seine Meinung, daß die Versorgung dieser beiden Betriebsarten aus praktischen Gründen zu trennen sei; allerdings erschien es ihm vorteilhaft, die Maschinenaggregate an einer Kraftstation zu betreiben, um Kosten zu sparen. Die Stadt sollte sich das Recht zur Stromlieferung an Privatunternehmen, so auch für die zu konzessionierenden Straßenbahnen vorbehalten.

Dieses Gutachten besprach Senator Schultz umgehend, nämlich schon am 28. November 1889 mit dem Vertreter der Bremer Pferdebahn und fertigte über die getroffenen Abmachungen ein Protokoll an (Protokoll vom

28.11.1889, StA Bremen 4,14/1 - VI. B. 14.a.). Betont wurde erneut, daß der elektrische Betrieb der Bahn zunächst nur für die Zeit der Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrie-Ausstellung beabsichtigt und beantragt sei und daß es sich um einen Versuch der Thomson-Houston-Company auf ihre Kosten handele. Während der Probezeit solle geprüft und entschieden werden, ob man die Einrichtung mit einem Anlagewert von 130 000 Mark fortsetzen wolle. Die Stromversorgung des Straßenbahnbetriebes sollte von der Lichtleitung (90 Volt Spannung, später werden 150 Volt genannt) getrennt werden. Die Bahngesellschaft unterwarf sich allen vom Staat gestellten Bedingungen; sie bat lediglich zunächst um die Genehmigung des elektrischen Betriebs, wahrscheinlich um die zeitaufwendigen Vorarbeiten, wie z. B. den Bau der Kraftstation und der Wagenausstattung, rechtzeitig vor Eröffnung der Gewerbe- und Industrie-Ausstellung beginnen zu können.

Senator Schultz hatte nun endlich die wesentlichen Unterlagen zusammen, um den Entwurf einer Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft verfassen zu können. Bereits am 29. November 1889 hatte er den Text namens der Polizeidirektion fertiggestellt; der Senat genehmigte ihn und überwies ihn ohne Änderung an die Bürgerschaft zur weiteren Beratung (Senatsprotokoll vom 29.11.1889, StA Bremen 2 - D. 20. a. 5. e; Mitteilung des Senats vom 29.11.1889, Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1889, S. 512). Damit wurde erstmalig die Absicht der Bremer Pferdebahn öffentlich

bekanntgemacht (CBN 1. 12. 1889). Es wurde dargestellt, daß die Pferdebahngesellschaft ihre seit dem 20. Juli 1888 konzessionierten Strecken um eine zweigleisige Linie Hauptbahnhof - Bürgerpark auszudehnen beabsichtige. Grundlage der Erweiterung des Netzes sollten die vorhandenen konzessionsbedingungen und Verträge sein. Es sollten drei Modifikationen gelten:
Vom Tunnel bei der Gasanstalt bis zum Rondeel an der Hollerallee waren die Schienen gelegentlich der Herstellung der neu projektierten Straße staatsseitig mit verlegt;
die Gesellschaft hatte nur die Materialkosten für die Gleise und die Aufwendungen für das Verlegen der Schienen zu tragen; und
bei Veränderungen an der Straße sollte die Gesellschaft nur die kosten des Einbaus und des Umlegens der Schienen tragen.
Die Gesellschaft erhielt das Recht, die neue Strecke innerhalb eines Zeitraums von 15 Jahren aufzugeben; dann mußten die Schienen auf kosten der Gesellschaft aufgenommen und der Straßenkörper wiederhergestellt werden.

Mit diesen Bedingungen war der Senat einverstanden und empfahl der Bürgerschaft die Zustimmung. Der Senat lehnte jedoch auf den Bericht der Baudeputation und der Polizeiinspektion hin den Antrag der Pferdebahngesellschaft ab, wenigstens für die Dauer der Ausstellung im Schüsselkorb ein Doppelgleis oder doch eine Ausweiche zuzugestehen, da diese Einrichtungen mit

den Verkehrsinteressen der Anwohner im Schüsselkorb nicht vereinbar seien. Die Belästigungen und Gefahren könnten den Anliegern und Passanten der Straße nicht zugemutet werden.

Der Senat teilte der Bürgerschaft auch mit, daß die Bahn bis Ende der Ausstellung auch die Einführung des elektrischen Betriebs auf der Strecke Stadthaus - Bürgerpark beantragt habe und daß er beabsichtige, nach eingeholtem technischen Gutachten die Genehmigung unter Vorbehalt aller näheren Vorschriften und Bedingungen zuzusichern.

Der Meinung des Senats schloß sich die Bürgerschaft in ihrer Sitzung am 4. Dezember 1889 im wesentlichen an und genehmigte die Konzession für die Pferdebahn. Hinsichtlich der Gleisführung im Schüsselkorb meinte sie jedoch, daß die Einlegung eines zweiten Gleises, womöglich mit Verbindungsweiche für die Dauer der Ausstellung notwendig sei. Sie bat den Senat, diesem Vorschlag zuzustimmen (Sitzung der Bürgerschaft vom 4. 12. 1889, Verhandlungen der Bremischen Bürgerschaft vom Jahre 1889, S. 351; Beschluß der Bürgerschaft vom 4. 12. 1889, Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1889, S. 517; BN 5. 12. und 6. 12. 1889).

Der Senat nahm zwei Tage später vom Bürgerschaftsbeschluß Kenntnis und schickte den Vorgang zur Abfassung der Konzessionsbedingungen an die Polizeidirektion. Wegen

der Forderung nach einem zusätzlichen Gleis im Schüsselkorb erbat der Senat von Polizeidirektion und Baukommission noch einmal einen Bericht (Senatsprotokoll vom 6.12.1889, StA Bremen 2 – D.20. a. 5. e.). Beide erklärten jedoch diese Anregung der Bürgerschaft für nicht durchführbar (Senatsprotokoll vom 13.12.1889, StA Bremen 2- D. 20. a. 5. e.), eine Entscheidung, von der die Bürgerschaft nach umfangreicher Begründung am 18. Dezember 1889 kenntnis nahm (Mitteilung des Senats vom 13.12.1889, Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1889, S. 524; BN 15.12.1889; Sitzung der Bürgerschaft vom 18.12.1889, Verhandlungen der Bremischen Bürgerschaft vom Jahre 1889, S. 369; BN 20.12.1889).

Am 13. Dezember 1889 legte Senator Schultz namens der Polizeidirektion das konklusum für die neue Pferdebahnstrecke Hauptbahnhof- Bürgerpark vor (Senatsprotokoll vom 13.12.1889, StA Bremen 2- D.20. a. 5. e.). Die Bestimmungen stellten vor allem nur eine Erweiterung der bereits bestehenden Konzession vom 20. Juli 1888 für die Pferdebahn dar, die eine Laufzeit von 50 Jahren bis zum 1. Oktober 1938 festsetzte; nur drei Abänderungen sind für die Genehmigung der neue Linie maßgebend:

1. Die Schienen werden gelegentlich der Herstellung der projektierten Straße Bei der Gasanstalt staatsseit's eingelegt, wobei die Pferdebahngesellschaft das Gleis-

material mit den Befestigungsmitteln und Unterstützungen beschafft.

2. Die Bahn wird im Anschluß an die bestehende Strecke nach näherer Anweisung der Polizeidirektion als zweigleisige Linie hergestellt; sie endet an einem von der Polizeidirektion festgesetzten Punkt an der Hollerallee.
3. Für die Bahn finden die nach den Konzessionsbedingungen von 1888 (§ 7 Abs. 3) geschlossenen Verträge Anwendung.

Da zur gleichen Zeit auch die Voraussetzungen zum Bau der neuen Zufahrtsstraße zur Ausstellung geschaffen worden waren, konnte nun die neue Gleisstrecke angelegt und nach der Herstellung betrieben werden.

Besonders interessant ist, daß die Presse in diesen Tagen berichtete, daß auf einer weiteren Hauptverkehrsverbindung zum Ausstellungsgelände noch eine zweite elektrische Bahn dank dem Entgegenkommen des „Bochumer Vereins für Bergbau und Gußstahlfabrikation" eingerichtet werden könne, und zwar zwischen dem Ausstellungseingang und der Eisenbahnunterführung der Schwachhausen Chaussee, so daß auch den im Osten der Stadt wohnenden Bremern eine kurze Verbindung zum Bürgerpark zur Verfügung stehen werde. Es solle hier mit einem anderen elektrischen System die Möglichkeit der Anwendung der neuen Energiequelle demonstriert werden, so daß man verschiedene Anwendungen der Elektrizität im Transportwesen darstellen könne (BN 12. 12. 1889). Diese ange-

deutete Gleisstrecke nördlich der ehemaligen Osnabrücker Eisenbahnlinie kam zwar zustande, allerdings wurde sie mit Fahrzeugen ausgestattet, die einen Antrieb mit Petroleummotoren erhielten (siehe Seite 215).

Am 13. Dezember 1889 teilte die Polizeidirektion dem Vorstand der Bremen-Horner Pferdebahn mit, der Senat habe dem Versuch des elektrischen Betriebs seine Zustimmung gegeben. Nun erwartete die Aufsichtsbehörde nähere Erläuterungen über diese Technik (Schreiben Polizeidirektion vom 13.12.1889, StA Bremen 4,14/1–VI. B. 14. a.). Diese Vorstellungen der Bahngesellschaft waren mit den Ansprüchen der öffentlichen Sicherheit abzustimmen, insbesondere aber auch mit den Forderungen und Bedingungen der kaiserlichen Oberpostdirektion in Bremen zur Wahrung der Verkehrsinteressen der Telefon- und Telegrafenverwaltung. Am 12. Januar 1890 teilte der kaiserliche Oberpostdirektor Wilhelm Heinrich Emil Borgmann in Bremen der Polizeidirektion die Wünsche der Post mit (Schreiben der kaiserlichen Oberpostdirektion vom 12.1.1890, StA Bremen 4,14/1–VI. B. 14. a.). Wegen fehlender Erfahrungen mit freiliegenden Hochspannungskabeln gab es manchen Klärungsbedarf, um die ebenfalls freiliegenden, nicht isolierten Schwachstromleitungen und die angeschlossenen Anlagen vor weitreichenden Schäden zu schützen.

Die Forderungen der Oberpostdirektion lassen zum Teil erkennen, daß man in Bremen mit den Einrichtungen des elektrischen Oberleitungsbetriebs, insbesondere des Thom-

son - Houston - Systems, wenig vertraut war. So verlangte sie, daß die Rückleitung des Stroms nicht über die Schienen bzw. über die Erde erfolgen dürfe. Einzusehen ist die Forderung der Schadloshaltung bei zu treffenden Schutzmaßnahmen für Telegrafenleitungen und bei den für den Bahnbetrieb notwendigen Aufgrabungen. Die Oberpostdirektion beanspruchte auch das Recht, jederzeit Ausbesserungen, Verlegungen und Vermehrungen unterirdischer Leitungen vornehmen zu dürfen, selbst wenn der Straßenbahnbetrieb auf längere Zeit gestört werden würde. Außerdem wünschte die Oberpostdirektion einen genauen Plan über die von der Pferdebahn beabsichtigte Leitungsführung.

Die von der Polizeidirektion von der Bahngesellschaft geforderte Darstellung des Projekts zum elektrischen Betrieb der Straßenbahnstrecke Domshof - Ausstellung trug das Datum vom 20. Januar 1890 (St A Bremen 4, 14/1 - VI. B. 14. a.), sie wurde zwei Tage später von der Bremer Pferdebahn als eigene Darstellung übernommen. Verfasser war die „Thomson - Houston International Electric Company General European Office, Hamburg, Michaelisbrücke 1", also die Generalvertretung der amerikanischen Gesellschaft für Europa, die sich für absolute Betriebssicherheit und die Gefahrlosigkeit der elektrischen Ausstattung auf Grund von 53 ausgeführten Bahnen verbürgte. Der elektrische Betrieb wirke in keiner einzigen Weise störend auf den Verkehr ein, im Gegenteil erleichtere er ihn. Sorgfältig wurden alle technischen Einrichtungen einer Straßenbahn, die nach dem

Thomson-Houston-System ausgestattet werden sollte, mit Hilfe einer Skizze erläutert. Der Strom war zu erzeugen in einer Kraftstation, die speziell für die Versorgung der Straßenbahn neben dem Haupteingang der Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrie-Ausstellung einzurichten war. Eine Dampfmaschine mit einer effektiven Leistung von 125 Pferdestärken sollte eine Gleichstrom-Dynamomaschine mit gemischter Bewicklung und einer Leistung von 62,5 Kilowatt bei 450 bis maximal 500 Volt Spannung antreiben. Der Strom wurde in die Oberleitung eingespeist, von wo er über eine Kontaktrolle und eine Leitung an einer federnden Gabelstange den beiden in jedem Wagen eingebauten Elektromotoren zugeführt wurde. Die Rückleitung zum Dynamo erfolgte über die Schienen. Zu beiden Seiten der Fahrbahn waren im Abstand von je 40 Meter auf gerader Strecke, in Kurven und bei Weichen mit geringerem Maß, gußeiserne Leitungsträger vorgesehen, von denen je zwei gegenüberliegende Träger in sechs Meter Höhe mit 4mm starken, an Isolatoren angebrachten Stahlseilen verbunden werden sollten. In engen Straßen waren diese Halteseile mittels Isolatoren an den Häusern zu befestigen. An diesen Querseilen war durch Isolatoren die 8mm starke, aus blankem Kupferdraht bestehende Stromleitung anzubringen.

Die Stöße der Schienen mußten durch Kupferleitungen überbrückt werden, um die völlig ungefährliche Rückführung des Stroms zu gewährleisten.

Die beiden elektrischen Motoren eines jeden Wagens waren unter dem Gestell untergebracht, sie waren im Thomson-Houston-System mittels eines an der Achse befestigten Lagers und einer Feder beweglich aufgehängt, so daß die Kraftübertragung weich erfolgen konnte. Der Antrieb der Radachsen geschah mit einem Zahnrad, das aus Scheiben von Metall mit zwischengelegten elastischen Faserplatten zusammengesetzt war und einen geräuschloseren Gang gewährleistete.

Der Wagen war von beiden Perrons zu fahren. An den Fahrständen waren der Strom ein- und auszuschalten, die Geschwindigkeit zu regulieren, die Bewegungsrichtung umzukehren und die Bremsen zu betätigen. Die Bedienung sollte einfach sein; die Einrichtungen dafür nahmen wenig Platz ein. Die Handhabung des „Stromunterbrechungsapparates ermöglichte ein plötzliches Anhalten und Rückwärtslaufen innerhalb einer Wagenlänge selbst aus voller Geschwindigkeit heraus". Die Geschwindigkeit ließ sich genau regulieren. Für die gesamte Strecke Stadthaus - Bürgerpark rechnete man mit einer Fahrzeit von zehn Minuten einschließlich der Haltezeiten; das entsprach einer maximalen Geschwindigkeit von 10 km je Stunde. Die Stromaufnahme der Maschinen erfolgte über die Kontaktrolle; es wurde soviel Strom entnommen wie gerade benötigt wurde. Die Beleuchtung des Wagens sollte mit fünf Glühlampen mit je 20 Kerzen Leuchtkraft durchgeführt werden.

Der Betrieb war mit sechs Motorwagen vorgesehen, deren

Motorkraft ausreichte, um zusätzlich noch einen vollbesetzten Anhängewagen fortzubewegen, ohne daß Geschwindigkeit und Betriebssicherheit eingeschränkt wurde.

Alle Wagen waren mit Blitzableitern zu versehen.

Weiterhin beschrieb die Thomson-Houston-Gesellschaft die Art der vorgesehenen Beleuchtung der Straßenbahnstrecke während der Ausstellung. Einige Leitungsträger der Bahn waren mit elektrischen Bogenlampen in acht Meter Höhe auszustatten. Die Lichtleitung bestand aus isolierten Kabeln erster Qualität, die durch Isolatoren von den Trägern gehalten wurden. An den Masten war auch eine Speiseleitung für die Straßenbahn bis zum Domshof und zum Bahnhofsplatz zu befestigen, zusätzlich waren an einigen exponierten Stellen (Marktplatz, Eingang zur Ausstellung) einige ornamentale Kandelaber mit Bogenlampen aufzustellen. Die Bahngesellschaft bemerkte noch, daß die von ihr beschaffte Beleuchtung den Fremden einen Anblick gewähren werde, um den manche Großstadt Bremen beneiden werde. Die Initiatoren hielten ihre Anlagen für eine nicht unwesentliche Zierde der Ausstellung.

Die Herstellung der elektrischen Straßenbahn fand in Bremen natürlich wegen der Hoffnung auf einen bedeutenden technischen Fortschritt im Verkehrswesen besonderes Interesse. Johann Friedrich Wessels, der spätere Senator, berichtete z. B. am 24. Januar 1890 über die zu erwartende Neuerung im Gewerbe- und Industrie-

Verein und teilte manches, was schon in der Tagespresse verbreitet worden war, den Versammlungsteilnehmern mit (BN 26.1.1890). Wessels, der über Betriebsinterna gut unterrichtet war, da er dem Aufsichtsrat der Pferdebahngesellschaft angehörte, erwähnte, daß die Bremer Pferdebahn mit der Thomson-Houston Company einen Vertrag abgeschlossen habe und daß die Kosten der Bahnanlage, der Maschinen, Kessel, Gebäude und anderer Einrichtungen 150 000 bis 160 000 Mark betragen werden. „Es dürfe sich mit dem Betrieb der Bahn im nächsten Sommer herausstellen, ob der elektrische Straßenbahnbetrieb bei den hiesigen Verhältnissen, namentlich auch im Hinblick auf die hohen Kohlenpreise, weiterhin sich ermöglichen lasse und die Bremer Pferdebahn in der Lage sei, auch auf anderen Strecken, beispielsweise von Bremen nach Horn, den elektrischen Betrieb einzuführen." Als besondere Erleichterung wurde von Wessels angekündigt, daß mit der elektrischen Beleuchtung des Inneren der Wagen endlich der lästige Petroleumgeruch in der Straßenbahn entfallen werde. Die Straßenbahn könne – mit 40 Personen besetzt – eine Stundengeschwindigkeit von 19 km erreichen, „selbstverständlich wird eine solche Geschwindigkeit .... nicht in frage kommen." Einer der Hauptvorzüge des Thomson-Houston-Systems sei, daß das übliche Motorengeräusch fast ganz unterdrückt werde; auch sei es vorteilhaft, daß die Motoren nicht an den Achsen angebracht seien, sondern am Unterwagen angebracht seien. Das System zeige so wesentliche Vervoll-

kommnnngen, daß es keine Technik gebe, die ihm überlegen sei.

Da die Genehmignng des elektrischen Betriebs zngesagt war (die Konzessionsnrknnde datiert erst vom 27. März 1890), konnte mit den Banvorbereitnngen Anfang 1890 begonnen werden. Bald nach Mitte des Monats Jannar setzten neben der Maschinenhalle für die Ansstellnng, über die schon Mitte November 1889 in der Zeitung berichtet worden war (BN 16. 11. 1889), die Fnndamentierungsarbeiten für den Dampfkessel, die wegen des schlechten Baugrnndes einen erheblichen Umfang erforderten. Zimmermeister Johann Heinrich Ludwig Leuer trieb mit einer Dampframme die Holzpfähle in den Boden. Auch für den Schornstein, der eine Höhe von 30 Meter erhielt und etwa 120 Tonnen W08, war der Untergrnnd tragfähig herzurichten (BN 25. 1. 1890). Etwa zur selben Zeit begannen auch die Straßenbauer mit ihren Arbeiten zur Herstellnng der neuen Zufahrtstraße znm Ansstellnngsgelände. Während zunächst zur Erhöhnng des Straßenkörpers nur Banschutt abgelagert worden war (BN 15. 1. 1890), wurden die Arbeiten ab Anfang Febrnar mit großem Eifer betrieben. Man fällte die Eichbäume, die entlang dem ehemaligen Begräbnisplatz im Wege standen, brach die Eisenbahnunterführnng vor dem Rondeel an der Hollerallee ab und transportierte den Sand des Eisenbahndammes zur Aufhöhnng des Straßenareals ab (BN 2.2. nnd 7.2.1890). Die Abtragnng des Sanddammes wurde mit einer Schienenbahn durchgeführt, wobei am 8. Febrnar 1890 eine Lokomotive

umstürzte (BN 9.2.1890). Ende März war die Pflasterung vom Tunnel bis zur Schlachthofstraße fertiggestellt, so daß der Anschluß dieser Straße hergerichtet werden konnte. Zum Einbau der anschließenden Makadamstraße bis zur Hollerallee war der Steinschlag zum Teil bereits massenhaft aufgetragen worden. Mitte April walzte man die Decke (BN 11.4.1890). Beim Straßenbau wurden, wie vereinbart, die Straßenbahnschienen mit eingebaut.

Im Februar 1890, nach Fertigstellung der Pfahlgründungen, begannen die Maurer mit dem Bau der großen Maschinenhalle und der anhängenden Motorenhalle, in denen die Dampfmaschinen und die Generatoren für die Versorgung der Ausstellung mit elektrischem Strom sowie für die Beleuchtung und den Straßenbahnbetrieb aufzustellen waren (BN 25.1., 14.3. und 15.3.1890). Der größte Kessel wog 112,5 Tonnen und mußte auf einer Grundfläche von nur 25 m^2 abgestellt werden. Wegen der großen zu bewegenden Lasten der Dampfmaschinen und Generatoren, die auf den vorhandenen Straßen nicht zu transportieren waren, legte man ein Anschlußgleis von der Staatsbahn zum Bürgerpark (BN 25.1.1890), das am 25. März 1890 benutzt werden konnte (BN 26.3.1890). Einer der gemauerten Schornsteine, der in der zweiten Hälfte des März im Bau (BN 26.3.1890) und am 3. April 1890 fertiggestellt war (BN 3.4.1890), erhielt eine Höhe von 30 Meter; mit der Aufstellung eines zweiten aus Eisenrohr für das Kesselhaus der elektrischen Bahn wurde Anfang April 1890 begonnen. Zur selben Zeit stellte man die Maschinenfundamente her, die Anlieferung der Kessel stand bevor (BN 4.4.

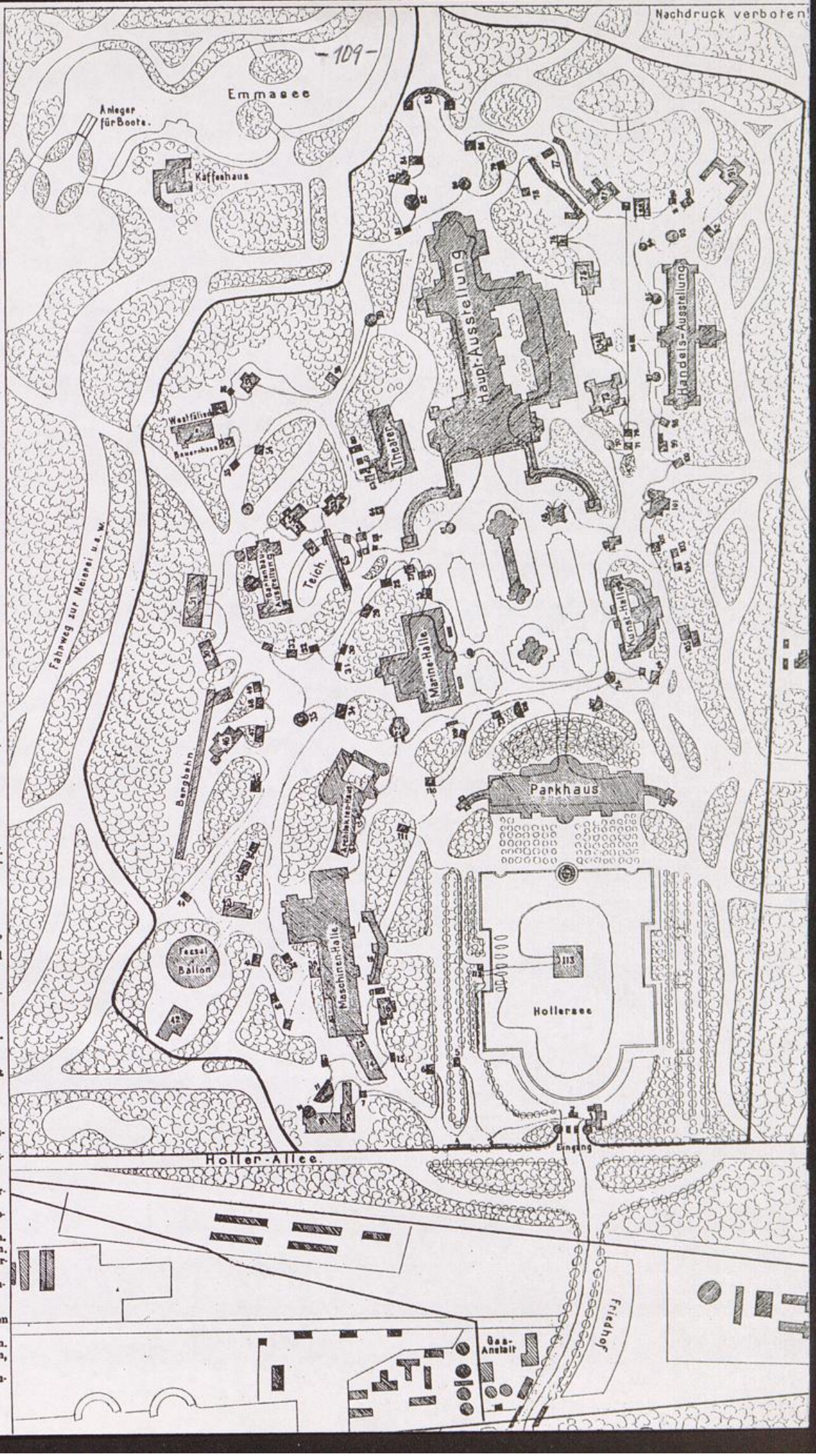
1890). Ende April und Anfang Mai wurden sie eingebaut (BN 24.4. und 3.5.1890), nachdem noch einige Schornsteine hergestellt worden waren (BN 13.4.1890).

Für die Versorgung der Dampfmaschinen mit Wasser installierte die Firma Friedrich von Hof, Bremerhaven, eine der größten Tiefbrunnenanlagen. Im ganzen wurden fünf 15 bis 18 Meter tiefe Brunnen gebohrt, von denen jeder ein Wasserquantum von 50 m^3 pro Stunde lieferte. Das Wasser wurde durch Pulsometer, die Neuhaus & Co in Luckenwalde lieferte, in die Rohrleitungen gedrückt und größtenteils für die Dampferzeugung verwendet. Drei der Brunnen dienten für die Maschinen für Ausstellungszwecke, zwei für die Thomson-Houston-Anlagen (BN 18.5.1890).

Mit der Installierung der für die elektrische Bahn bestimmten Dampf- und Dynamomaschinen, die in einem besonderen Gebäude aufgestellt wurden, war man erst Ende Mai 1890 beschäftigt (BN 21.5.1890). Die Pferdebahngesellschaft benötigte für die Inbetriebnahme ihrer Dampfmaschine einen Wasserröhrenkessel von 110 m^2 Heizfläche mit einem Überdruck von 8 Atmosphären mit rauchverzehrender Feuerung. Die übrigen Dampfkessel stellte die Firma Behne & Hertz, Hamburg (Kessel mit rauchverzehrender Feuerung eigenem Systems, Patent Behne, 57 m^2 Heizfläche, 8 Atü), und Ewald Berninghaus, Duisburg und Herne (Wellrohrkessel mit gewölbtem Boden, 60 m^2 Heizfläche, 12 Atü) her (BN 18.6. 1890).

Nachdruck verboten!

1. Verwaltungsgebäude.
2. Jos. Davin, Bremen: Mosaikpflaster.
3. Nothausgang.
4. Einfahrt.
5. und 6. Worthington Pumpen Compagnie.
7. G. A. Kroll & Co., Hannover: Handkrahn.
8. The Thomson-Houston International Electric Comp. Boston: Kesselhaus der electrischen Bahn.
9. Kesselhaus der Maschinenhalle.
10. Gute Hoffnungshütte bei Oberhausen: Schwenkkrahn.
11. Gute Hoffnungshütte bei Oberhausen: Schwenkkrahn.
12. Haniel & Lueg, Düsseldorf: Hydraul. Krahn.
13. The v. Baggesen, Cuxhaven: Gleisanlage.
14. Bochumer Verein für Bergbau und Gusstahlfabrikation.
15. Alb. Conrad, Brinkum, Mühlenflügel.
16. Gebr. Körting, Hannover.
17. M. Neuhaus & Co., Luckenwalde: Pulsometer.
18. Worthington Pumpen Compagnie
19. Offene Hallen.
20. Bremischer Staat, beim Strassenbau verwendete Materialien.
21. Gebr. Söhlmann, Hannover: Zinkornamente.
22. Taucherpavillon.
23. Bibelgesellschaft.
24. A. Werner, Verkaufspavillon.
25. Schliemann & Co., Linden, Gummipflaster.
26. Seefahrtsbier-Pavillon, Wilhelm Remmer, Bremen.
27. Wieseder Erbpachts-Ziegelei, Wiesede: Klinker und Ziegel.
28. Davids & Co., Hannover: Kinderhaus.
29. P. Hoffmann, Berlin: Benzingasapparat.
30. C. Börner, Hildesheim.
31. F. Otto, Hemelingen: Glockengeläute.
32. Aluminium- u. Magnesium-Fabrik, Hemelingen: Glockenthurm.
33. Fr. Wachsmuth, Bremen: Grabdenkmäler.
34. L. Rath, Bremen: Conditorei.
35. Fritz Kallmeyer, Bremen: Kunstbronzen.
36. Pissoir.
37. Aborte.
38. Volksbad.
39. Maschinentechnisches Bureau.
40. D. H. Bölken, Bremen: Wursträucherei.
41. Johs. Surmann, Bremen, Kaffeebrennerei.
42. Fesselballon, (Ballon captif.).
43. Wäscherei.
44. Selterswasserbude.
45. J. H. Pansing, Bremen: Cementwaaren.
46. Ausschank der verein. Brauer.
47. J. Mähl, Bremen: Dachdeckerwaaren.
48. H. Bunnemann, Adelebsen: Naturlaube.
49. L. Mattfeld, Linden: Basalt und Kalksteine.
50. C. Stahner, Georgsmarienhütte, Gleistheile.
51. Georgs Marien Bergwerks- und Hüttenverein, Osnabrück.
52. Fischräucherei.
53. Barth & Co., Bremen, Bäckerei.
54. Lüneburger Eisenw. Lüneburg.
55. Carl Reinsch, Dresden: Windmotor.
56. Fr. Grothmann, Stade: Windmotor.
57. Meierei.
58. Maschinenhaus (Carl Ilgner & Co., Minden.
59. Portland-Cement-Fabrik, Hannover.
60. „Für Damen".
61—62. Johs. Surmann: Kaffeehausschank.
63. D. H. Bölken, Bremen: Wurstwaaren.
64. Selterswasserbude.
65. Brücke, Act.-Ges. für Monierbauten, Berlin.
66. Gebrüder Naglo, Berlin, Electrotechnisches Institut.
67. F. W. Haase, Bremen: Cigarren.
68. Max Riek: Chocoladen-Pavillon.
69. Erven Lucas Bols: Likör-Pavillon.
70. J. R. Krouel, Bremen: Blumenverkauf.
71. Selterswasserbude.
72. Act.-Gesellsch. f. automatischen Verkauf, Luftbahn.
73. W. H. Wieting: Restauration.
74. Leopold Engelhardt & Biermann, Bremen: Cigarren.
75. Willmann & Dunker, Restauration.
76. Photographie-Salon.
77. Alt-Bremer-Strasse.
78. Pissoirs.



An der elektrotechnischen Ausstattung der Straßenbahn war auch eine einheimische Firma, nämlich das technische Büro und Maschinengesellschaft August Bodenstedt jun. beteiligt, die sich Mitte Februar 1890 bei der Polizeidirektion danach erkundigte, an welchen Stellen der Straße – ob auf dem Fußweg oder auf der Fahrbahn – die Leitungsträger aufzustellen seien (Schreiben August Bodenstedt vom 13. 2. 1890, StA Bremen 4,14/1 – VI. B. 14. a.). August Bodenstedt baute auf der Ausstellung auch eine Bäckerei für die hiesige Brotfabrik Barth & Co. Über 550 Meter Distanz – in der Nähe der Monierbrücke – erhielt die Bäckerei eine elektrische Kraftversorgung von 16 Pferdestärken und außerdem den Lichtstrom von 4000 Normalkerzen für die Beleuchtung (BN 24. 4. 1890)

Bald darauf kamen auch einige amerikanische Ingenieure nach Bremen, die in der Wagenbauanstalt der Großen Bremer Pferdebahn in Walle mit der Herrichtung der Straßenbahnwagen beschäftigt wurden (BN 26. 3. 1890).

Die zweiachsigen Untergestelle bezog die deutsche Niederlassung der Thomson-Houston-Gesellschaft einschließlich der beiden Motoren aus den Vereinigten Staaten, während die Wagenkästen in der Werkstatt der Großen Bremer Pferdebahn in Bremen-Walle nach bewährtem Muster konstruiert wurden. Hier waren schon bisher die Wagen der Bremer Pferdebahn gebaut worden. Über die Wagen selbst gibt es nur wenig gesicherte Kenntnisse. Es

gab offensichtlich zwei verschieden große Typen, sie hatten 14 (TW 31–33) bzw. 20 (TW 34–36) Sitzplätze. Die Perrons an den Enden der Wagen waren offen, sie waren beide mit den Bedienungseinrichtungen versehen. Die Längsseiten hatten bei den kürzeren drei Wagen je drei Fenster, bei den längeren waren es vier. Die Numerierung der Wagen wurde den bereits vorhandenen 30 Pferdebahnwagen angefügt; es wurden Nummern von 31 bis 36 für die elektrischen Wagen verwendet. Die zeitweise verwendeten Anhängewagen waren Fahrzeuge des Pferdebahnbetriebs, die mit Kupplungen versehen wurden.

Auf der neu zu erbauenden Straßenbahnstrecke wurden ab 25. März mit den Schienen im Boden starke Kupferdrähte verlegt, die als Speiseleitung zunächst an den Oberleitungs- und Lampenträgern oberirdisch aufgehängt werden sollten (siehe Seite 104). Auf der Strecke zwischen Hauptbahnhof und dem Stadthaus mußte dafür das Straßenpflaster aufgebrochen werden (BN 26.3.1890). Nach einem Monat war erst die Hälfte der Strecke mit dem unterirdischen Kabel ausgestattet, an der Straße Bei der Gasanstalt wurden dann ab 17. April 1890 die eisernen Träger für die Oberleitungen aufgestellt (Bremer Courier 17.4. 1890). Am 25. April waren diese Arbeiten abgeschlossen (BN 25.4.1890). Um den 9. Mai herum sollte die neue Straße für den Wagenverkehr freigegeben werden. Es fehlten dann nur noch die Nebenanlagen an der östlichen Seite (BN 3.5.1890).

Am 22. Mai 1890 schlugen die Bremer Nachrichten vor, die am Hauptbahnhof endenden Pferdebahnwagen doch schon vor Ausstellungsbeginn bis zur Hollerallee durchlaufen zu lassen, da ja die Gleisanlagen bereits zur Verfügung ständen. Man würde damit einem wirklichen Bedürfnis entsprechen; so könnten die vielen auf dem Ausstellungsgelände beschäftigten Personen zum Arbeitsplatz befördert werden. Eine starke Benutzung – und damit ein einträgliches Geschäft – sei auch ohne Einsatz der Elektrizität zu erwarten. „Auch für die Bahngleise würde es gewiß gut sein, wenn man dieselben vor Eröffnung des electrischen Betriebes benutzte" (BN 22.5.1890).

Die Bremer Pferdebahn machte sich diese Anregung zu eigen und ließ die pferdebespannten Bahnhofswagen ab Sonntag, den 25. Mai 1890, zum Bürgerpark fahren, bevor noch die Oberleitung gezogen war (Bericht und Anzeige BN 25.5.1890). Man rechnete mit der Eröffnung des elektrischen Betriebs für den 31. Mai 1890.

Am 12. Januar 1890 hatte die kaiserliche Oberpostdirektion in Bremen ihre Forderungen zur „Wahrung der Telegraphenverkehrsinteressen" der Polizeidirektion eingereicht (Schreiben der Oberpostdirektion Bremen StA Bremen 4,14/1 – VI. B. 14. a.). Der Oberpostdirektor Borgmann bat, diese Bedingungen der Unternehmerin der elektrischen Straßenbahn aufzuerlegen. Auch die Polizeidirektion hatte natürlich Anforderungen an die Bahn

Bremer Pferdebahn.

Von heute an fahren unsere Bahnhofswagen zum Bürgerpark.

BN 25.5.1890

zur Gewährleistung der Ordnung und Sicherheit auf den öffentlichen Straßen. Sie schickte, um die Ansprüche gutachterlich feststellen zu lassen, die Akten an Professor Dr. Kittler, der ja schon einmal das Bahnprojekt beurteilt hatte, mit der Bitte um Aufstellung einer Bau- und Betriebsordnung unter Berücksichtigung der Ansprüche der Oberpostdirektion. Kittler, der Experte für Elektrotechnik der Technischen Hochschule Darmstadt, antwortete am 23. Februar 1890, wobei er andeutete, daß er einige der Wünsche der Postverwaltung berücksichtigt habe, andere jedoch als zu weitgehend verworfen habe, da bei einer Anerkennung dieser Punkte das ganze Projekt scheitern werde (Schreiben Prof. Dr. Kittler vom 23.2.1890, StA Bremen 4,14/1 - VI. B. 14. a.). Prof. Dr. Kittler schickte eine maschinenschriftlich abgefaßte Bauordnung sowie eine gesonderte Betriebsordnung. Der kaiserlichen Oberpostdirektion teilte die Polizeidirektion am 28. Februar 1890 mit, daß ihre Bedingungen aufgenommen worden seien (Schreiben der Polizeidirektion vom 28.2.1890, StA Bremen 4,14/1 - VI. B. 14a), gleichzeitig wurde die Bremen-Horner Pferdebahngesellschaft unterrichtet, daß die Genehmigung zur Beleuchtung der Straßenbahnstrecke bedenklich erscheine. Schon am 6. März 1890 stellte die Bahngesellschaft einen neuen Antrag hinsichtlich der Beleuchtung, der am 19. März zur Beurteilung an die Oberpostdirektion geschickt wurde. Diese gab den Vorgang am nächsten Tage an das Reichspostamt nach Berlin, das am 22. März die Bedingungen zum Schutz der Reichstelegrafen- und Reichstelefonleitungen gegen Ein-

Wirkungen von Starkstrom mitteilte (StA Bremen 4,14/1-VI. B. 14.a.).

Die von Professor Dr. Kittler verfaßte Bau- und Betriebsordnung war am 27. Februar 1890 auch an die Baudeputation, Abteilung Straßenbau, geschickt worden, um zu hören, ob es von dieser Seite noch zusätzliche Bedingungen zu berücksichtigen gäbe. Forderungen und Anregungen kamen jedoch von dieser Seite nicht mehr, so daß nun endlich die Polizeidirektion eine endgültige Fassung einer Konzession herstellen konnte. Die Maschinenschrift Kittlers wurde mit Bleistiftkorrekturen versehen, beide Ordnungen zusammengefaßt und in eine Paragraphenform gebracht. Die endgültige, nur handschriftlich vorhandene Bau- und Betriebsordnung datiert vom 27. März 1890 (StA Bremen 4,14/1-VI. B. 14.a.).

Maßgebend für den Bau und Betrieb der elektrischen Straßenbahn war die Beschreibung des Projekts vom 20. Januar 1890 (siehe Seite 101), soweit nicht durch neuere und ergänzende Bestimmungen eine Modifikation vorgeschrieben worden war. Die Beleuchtung der Strecke erfolgte nach einer Darstellung vom 6. März 1890, die nicht in der Straßenbahnakte der Polizeidirektion niedergelegt wurde. Die Erlaubnis, eine elektrische Straßenbahn zwischen Domshof und Bürgerpark einzurichten und zu betreiben, wurde erteilt nur für die Dauer der Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrie-Ausstellung. Nach Schluß der Veranstaltung erlosch die Genehmigung, wenn sie nicht

schriftlich verlängert würde. Alle Straßenbahneinrichtungen waren nach Betriebsende zu entfernen.
Im § 2 waren Baubestimmungen festgelegt. Die Anlagen waren auf Kosten der Bahngesellschaft auszuführen; die durch Herstellung oder Beseitigung der Einrichtungen entstehenden Pflasterkosten waren von der Gesellschaft zu tragen, die Pflasterarbeiten selbst wurden von der Baudeputation vorgenommen. Die Bahngesellschaft hatte sich mit den Anwohnern der Häuser, an denen Halterungen angebracht oder auf deren Grundstück Einrichtungen der Straßenbahn aufgestellt werden sollten, zu verständigen. Die Leitungsträger zur Befestigung der Oberleitung waren nach Anweisung der Baudeputation so aufzustellen, daß sie den gleichen Abstand vom Bordstein hatten wie die Pfähle der Straßenlaternen.
§ 3. Der zum Betrieb der elektrischen Motoren erforderliche Strom durfte keine höhere Spannung als 500 Volt haben. Um Störungen oberirdischer Fernsprechleitungen zu vermeiden, waren Maschinen mit geringer „Strompulsation" (Frequenz) zu verwenden.
Nach § 4 mußten die Leitungsträger eine gefällige Form haben. Sie waren in solchen Abständen aufzustellen, daß ein größerer Durchhang der Oberleitung vermieden wurde.
§ 5. Spann- und Leitungsdrähte mußten sorgfältig isoliert sein.
Der § 6 bestimmte, daß die Rückleitung des Stroms durch die Schienen zu keiner Gefahr für Mensch und Tier führen durfte.
Nach § 7 waren die elektrischen Motoren in den Wagen

so einzurichten, daß während der Fahrt sowie bei plötzlichem Anfahren und Halten die Fahrgäste durch Erschütterungen nicht belästigt werden.
§ 8. Jeder Wagen mußte blitzgeschützt werden.
Der § 9 enthielt Bestimmungen über Kostenentschädigungen für Maßnahmen zum Schutz von Reichstelegrafen- und -fernsprechleitungen und die Entschädigung für Aufgrabungen zur Sicherung dieser Leitungen, die den Stromleitungen zu nahe kommen, sowie über den Kabelschutz.
Nach § 10 hatte die Polizeidirektion das Recht, Verlegungen oder Ausbesserungen an unterirdischen Leitungen vornehmen zu lassen, selbst wenn der Bahnbetrieb auf längere Zeit gestört werden sollte.
§ 11. Nach Fertigstellung der Bahn sollte die Polizeidirektion unter Zuziehung eines Sachverständigen Probefahrten veranstalten, von deren Ergebnis die Genehmigung zur Eröffnung des Betriebs abhängen sollte. Die Kosten waren vom Unternehmer zu tragen.
Der § 12 enthielt die von Professor Dr. Kittler formulierten Bestimmungen der Betriebsordnung. Er enthielt in sieben Abschnitten Forderungen zur Betriebsführung der elektrischen Straßenbahn.

a. Wagenführer, Kontrolleure und Schaffner benötigen eine polizeiliche Erlaubnis zur Wahrnehmung ihres Dienstes. Sie müssen außer allgemeinen Anforderungen auch Fertigkeiten in der Handhabung der Einrichtungen des elektrischen Stroms nachweisen.
b. Vorschriften zur Ausstattung der Wagen mit einer Handhabe zur Umschaltung des Stroms, um jeden

Wagen oder Zug auf einer Länge von 10 Meter aus der zugelassenen größten Geschwindigkeit zum Stehen zu bringen,
sowie mit einer mechanischen Bremsvorrichtung mit Wirkung in gleicher Stärke, die auf alle vier Räder wirken muß und von beiden Perrons aus zu betätigen ist.

c. Die Leitungen des elektrischen Stroms müssen sorgfältig gesichert sein.

d. Jeder Personenwagen ist mit einem Mann zur Bedienung der motorischen Einrichtung und einem zweiten zur Betreuung der Fahrgäste zu besetzen. Für einen angekoppelten Wagen genügt die Besetzung mit einem Schaffner, wenn die Motoren beider Wagen so verbunden sind, daß der Fahrzeugführer des ersten Wagens die Motoren beider Fahrzeuge bedienen kann.

e. Der mit der Handhabung der elektrischen Einrichtungen, der mechanischen Bremsen und der Signalglocke betraute Bedienstete darf während der Fahrt den ihm angewiesenen Platz nicht verlassen.

f. Die Regelgeschwindigkeit beträgt 9 km in der Stunde. Sie darf dort, wo die Straße auf 150 Meter vor dem Wagen zu überblicken ist, und die sich frei von jedem Fuhrwerk befindet, bis zu einer äußersten Höhe von 12 km je Stunde überschritten werden.

g. Bei Störungen der Reichstelegrafen – und -fernsprechanlagen muß der Betrieb der elektrischen

Straßenbahn auf Anordnung der Polizeidirektion sofort eingestellt werden.

Diese Bau- und Betriebsordnung wurde von der Polizeidirektion am 27. März 1890 handschriftlich ausgefertigt und der Bahngesellschaft zugestellt (StA Bremen 4,14/1 - VI. B. 14. a), sie stand damit zur Betriebseröffnung zur Beachtung zur Verfügung

Über den Bau der elektrischen Ausstattung für die neue Straßenbahnstrecke wird in der bremischen Presse nicht berichtet. Die Arbeiten scheinen mit ziemlichem Termindruck und gelegentlich auch wohl rücksichtslos vorangetrieben worden zu sein. Jedenfalls beschwerte sich der Leiter der Feuerwehr, Branddirektor Adolf Dittmann am 3. Mai 1890, daß durch den Bahnbau die Telefonleitung der Feuerwehr 15 Stunden außer Betrieb gesetzt worden sei; darüber hinaus vermutete er, daß die Hochspannungsleitungen wahrscheinlich den Telefonverkehr stören werde. Auch am 10. Mai wies Dittmann noch einmal auf die Gefahr hin, die von der Elektrifizierung ausgehen werde (Schreiben Dittmann vom 3.5. und 10.5.1890, StA Bremen 4,14/1-VI. B. 14. a.).

Mitte Mai 1890 waren drei der für die Bürgerparkstrecke bestimmte Wagen bei der Wagenbauanstalt der Großen Bremer Pferdebahn in Walle bereits bis auf Kleinigkeiten fertiggestellt und zum Wagendepot bei der Gasanstalt ausgeliefert worden (BN 14.5.1890), so daß am 25. Mai 1890 die Straßenbahn den Betrieb auf der neuen, 1,45 km langen Strecke als Pferdebahn aufnehmen konnte (siehe Seite 113). Den Beginn des elektrischen Betriebs sah man mit den drei kleineren Motorwagen, die man schon geliefert hatte, und drei weiteren, größeren Salon Wagen für den 31. Mai 1890 vor (BN 25.5.180).

Es gelang jedoch nicht, diesen Termin einzuhalten, da verschiedene

Einrichtungsgegenstände von den beauftragten Firmen nicht rechtzeitig geliefert werden konnten (BN 30.5.1890). So konnte also am Eröffnungstage der Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrie-Ausstellung, dem 1. Juni 1890, die neue Straßenbahntechnik noch nicht in der Praxis vorgeführt werden. Der Zubringerverkehr zum Ausstellungsgelände im Bürgerpark wurde mit Pferdebespannung durchgeführt. Am 5. Juni wurde die in der Bau- und Betriebsordnung vorgeschriebene Probefahrt für den 11. Juni in Aussicht genommen. In Vorbereitung dieses Verfahrens bat man Prof. Dr. Kittler um Hinweise für den technischen Beigeordneten, den vom Polizeipräsidenten bestimmten Ingenieur Fritz Jordan vom städtischen Gaswerk. Am Montag, den 9. Juni, fand eine Vorbesprechung statt, aber erst am Sonnabend, den 21. Juni morgens, veranstaltete man die ersten Probefahrten. Am selben Tage führte man nachmittags die Bahn den Vertretern der Aufsichtsbehörde vor. An der Abnahme beteiligt waren Senator Friedrich August Schultz, der Direktor der Gas- und Wasserwerke, Hermann August Ludwig Salzenberg, der Ingenieur Fritz Jordan (Fritz Jordan, der noch bei der Erweiterung des elektrischen Betriebs der Bremer Straßenbahn 1891/92 mehrfach als Sachverständiger in Anspruch genommen wurde, gehörte zu den ersten Absolventen des Studienganges Elektrotechnik von Prof. Dr. Kittler an der Technischen Hochschule Darmstadt. In Bremen war er an der Vorbereitung und Planung eines städtischen Elektrizitätswerkes beschäftigt, dessen erster Leiter er von 1893 bis 1906 war. Siehe: Bremen wird hell, Veröffentlichungen des

Landesmuseums für Kunst- und Kulturgeschichte, Nummer 92, Bremen 1993, S. 36) vom Bremer Gaswerk, der Branddirektor Adolf Carl Wilhelm Dittmann als Vertreter der Feuerwehr und der Civil-Ingenieur Friedrich Neukirch sowie verschiedene Repräsentanten der Bremer Pferdebahn (StA Bremen 4,14/1-VI. B. 14. a.), so daß die Bahn mit elektrischem Antrieb am 22. Juni 1890, einem Sonntag, eröffnet werden konnte (BN 21. 6. und 22. 6. 1890), natürlich sorgfältig beobachtet von der Tagespresse auch hinsichtlich der Gefahren und Belästigungen, die angeblich vom elektrischen Bahnbetrieb ausgehen sollten. Zwischen 13 und 22 Uhr wurden am ersten Tag 2500 Personen mit drei Wagen befördert. Man entdeckte noch manches Provisorium am Leitungsnetz, das in der nächsten Zeit in Ordnung zu bringen war. Es fuhren zunächst auch noch mit Pferden bespannte Wagen, vor allem auf der Strecke vom Stadthaus bis zum Hauptbahnhof.

Zunächst benutzte man wahrscheinlich nur die im Mai gelieferten drei kleine Wagen. Weitere größere Salonwagen wurden in der Nacht vom 19. auf den 20. Juni von der Wagenbauanstalt der Großen Bremer Pferdebahn in Walle zum Wagendepot bei der Gasanstalt gebracht. Für den Transport wurden jeweils vier Pferde, eingesetzt, die die Wagen in das Depot brachten (Br. Courier 20. 6. 1890).

Am 21. Juni 1890 erfolgten die ersten Probefahrten zur Eröffnung des elektrischen Betriebs (Br. Courier

20. 6. 1890).

Eine Anzeige der Bremer Pferdebahn vom 3. Juli 1890 wies darauf hin, daß nun, nach erfolgter Fertigstellung der elektrischen Bahn, an diesem Tage der volle Betrieb eröffnet werde (BN 3. 7. 1890). Fortan würden zwischen Börse und Bürgerpark etwa alle 4 Minuten nur noch die elektrischen Wagen verkehren. Auf den anderen Strecken der Bremer Pferdebahn wurde der Betrieb weiterhin mit Pferden durchgeführt.

Der von der Bremer Pferdebahn am 19. Juni 1890 vorgelegte Beförderungstarif wurde am 21. Juni von der Polizeidirektion für die Dauer der Ausstellung genehmigt (StA Bremen 4, 14/- VI. B. 14. a.; BN 3. 7. 1890). Die einfache Fahrt von der Börse zum Hauptbahnhof kostete 10 Pfg., zum Bürgerpark 15 Pfg. Für Karten mit 24 Fahrten zahlte man auf der Strecke Börse – Bürgerpark 3 Mark. Umsteige billets von der Stadttour zum Bahnhof kosteten 15 Pfg., 5 Pfg. mehr berechnete man für die längere Fahrt zur Ausstellung. Jahresabonnementen mußten für die Berechtigung der Be-

Bremer Pferdebahn

Nach erfolgter Fertigstellung der elektrischen Bahn, System **Thomson-Houston**, wird heute der volle Betrieb eröffnet. Es werden fortan zwischen Börse und Bürgerpark etwa alle 4 Minuten nur noch die elektrischen Wagen verkehren.

Die Pferdebahn-Wagen vom Freihafen und vom Hohenthor fahren bis auf Weiteres nur bis zur Börse, doch werden für diese Strecken Umsteigebillets ausgegeben.

Der Betrieb nach Horn bleibt unverändert.

Die Fahrpreise sind für die Zeit der Ausstellung wie folgt festgesetzt:

1) Elektrischer Betrieb, System Thomson-Houston.

Börse—Bahnhof	à	Person	10 ₰.
Börse—Bürgerpark	„	„	15 „

Karten Börse—Bürgerpark, gültig für 24 Fahrten, 3 ℳ.

2) Gemischter Betrieb (Umsteigebillets).

Stadttour—Bahnhof	à	Person	15 ₰,
Stadttour—Bürgerpark	„	„	20 „

3) Pferde-Betrieb.

Freihafen—Uhlandstraße	à	Person	10 ₰,
Hohenthor—Uhlandstraße	„	„	10 „
Freihafen—Horn	„	„	20 „
Hohenthor—Horn	„	„	20 „
im Freihafen	„	„	5 „

Die Jahresabonnenten unserer Bahn erhalten die Berechtigung, die elektrische Bahn zu benutzen.

BN 3.7.1890

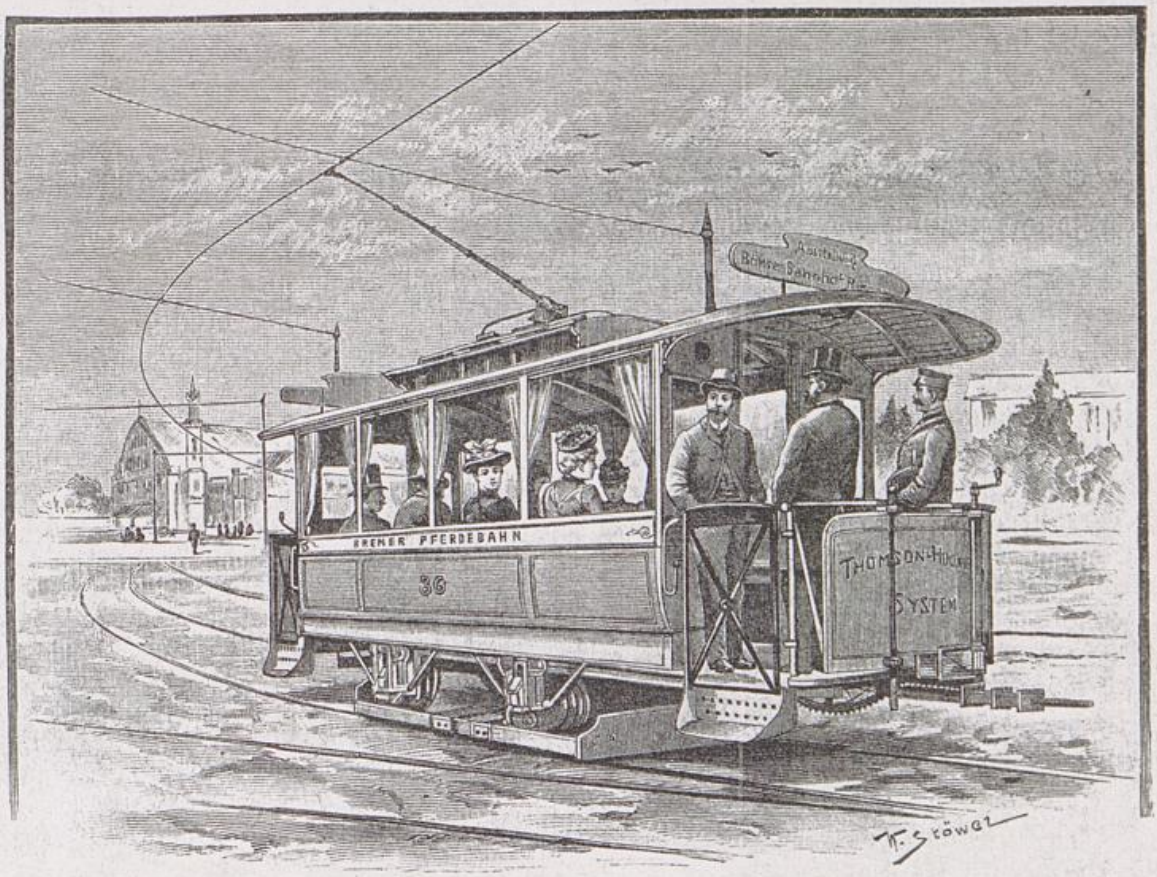
nutzung der elektrischen Bahn 10 Mark nachzahlen, dafür durften sie während der Ausstellung die neue Bahn nach Belieben benutzen. Diese Bestimmung scheint allerdings nicht eingeführt worden zu sein, da die Anzeige der Bremer Pferdebahn vom 3. Juli 1890 (BN 3.7.1890) mit der Bekanntgabe der Tarifgestaltung vermerkt: „Die Jahresabonnenten unserer Bahn erhalten die Berechtigung, die elektrische Bahn zu benutzen."
Zum Vergleich: Im Pferdebahnbetrieb zahlte man für die Strecken Freihafen – Uhlandstraße bzw. Hohentor – Uhlandstraße 10 Pfg. und für die Strecken Freihafen – Horn bzw. Hohentor – Horn 20 Pfg. Die Benutzung der Linie im Freihafen kostete 5 Pfg.

In der Anfangszeit behinderten die Ergänzungsarbeiten am Leitungsnetz noch den normalen Betrieb. Auch sonst gab es zunächst einige technische Schwierigkeiten. Am 27. Juni 1890 mußte der Verkehr auf der Bürgerparkstrecke ganz eingestellt werden, weil die Gleise an der Endstation bei der Hollerallee so versackt waren, daß die Wagen entgleisten (BN 28.6.1890). In der Nacht zum 28. Juni wurde der Schaden behoben. Danach fuhren die elektrischen Bahnen wieder auf der ganzen Strecke vom Stadthaus zum Bürgerpark (BN 1.7.1890), und ab 3. Juli verkehrten hier nur noch die elektrischen Motorwagen im Viertelminuten-Takt. Da diese schon bisher vom Publikum bevorzugt worden waren, ließ die Pferdebahngesellschaft einige ältere Pferdebahnwagen umbauen und mit der nötigen Ausstattung versehen, um sie

nach Bedarf an die Motorwagen ankuppeln zu können.

Die Fertigstellung der elektrischen Straßenbeleuchtung konnte so schnell noch nicht abgeschlossen werden. Die Träger für die Bogenlampen erhielten die Form einer Lyra. Die Thomson-Houston-Gesellschaft installierte abwechselnd Bogen- und Glühlampen. Man kuppelte jeweils fünf Glühlampen von großer Leuchtkraft und erhöhte den Effekt noch durch gut konstruierte Reflektoren. Erst Anfang Juli erwartete man die Lieferung des großen Dynamos zur Erzeugung der Elektrizität für die Beleuchtung (BN 1.7.1890); es dauerte aber noch drei Wochen, bis die Straßen endlich nachts erhellt werden konnten. Am 24. Juli strahlten die beiden Lampentypen an der Strecke vom Hauptbahnhof bis zur Ausstellung, zwei Tage später folgte der Straßenzug zur Innenstadt bis zur Börse (BN 26.7.1890). In der Zeit der kurzen Nächte dürfte der Effekt jedoch zunächst wenig auffällig gewesen sein.

Für die Besucher der Ausstellung und für die Bremer stellte die neue Bahn ein Erlebnis dar. „Die Gartenlaube", die weit verbreitete bürgerliche Familienschrift, berichtete mit einem Bild von Willy Stöwer über die elektrische Bahn in Bremen (Die Gartenlaube 1890, Nr. 34, S. 565 und 579). Wir erfahren allerdings kaum etwas über die Resonanz, die die neue Technik bei den Ingenieuren und Verkehrsfachleuten hätte finden müssen. Die Weser Zeitung (WZ 3.5.1892) weiß: „Von weit und breit eilten Interessenten von Straßenbahnen, Mitglie-



Elektrische Straßenbahn in Bremen.
Zeichnung von W. Stöwer.

Die Gartenlaube 1890, Nr. 34, S. 565

der von Stadtverwaltungen, Elektrotechniker und andere Sachverständige herbei, um Einsicht von dem elektrischen Betriebe zu nehmen." Offensichtlich wurde der Betrieb auch von Prof. Dr. Erasmus Kittler, dem Darmstädter Lehrstuhlinhaber für Elektrotechniker und Berater des Senats, eingehend beobachtet und untersucht (siehe Schreiben Prof. Dr. Kittler vom 27.10.1892, StA Bremen 4,14/1 - VI. B.14.b.).

Erst am 14. und 17. September 1890, also erst einen Monat vor Ende der Ausstellung, informierten die „Bremer Nachrichten" ausgiebig über die Anlagen der Thomson-Houston International Electric Company, Boston, als Objekte der Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrie-Ausstellung. Verfaßt wurden die Darstellungen der technisch so interessanten Ausstellungsteile mit großer Sachkenntnis von einem Hugo Seelhoff, der offensichtlich auch die Abschnitte über die Thomson-Houston-Gesellschaft in dem Prachtbuch über die Nordwestdeutsche Gewerbe- und Industrie-Ausstellung schrieb, da zumindest der Text über den elektrischen Lichtbetrieb identisch ist (BN 14.9. und 17.9.1890; Die nordwestdeutsche Gewerbe-, Industrie-, Handels-, Marine-, Hochseefischerei- und Kunstausstellung Bremen 1890. Zusammengestellt nach amtlichen Quellen und Correspondenzen hervorragender Berichterstatter. Emmerich am Rhein o.J., S. 394 und 395. Siehe auch: Bremen wird hell. Veröffentlichungen des Bremer Landesmuseums für Kunst und Kulturgeschichte Nummer 92, 1993, S. 86 und 148). Die Darstellung sprechen viele Details der Ausstattung an, sie sind daher von beson-

derem Interesse.

Maschinenhaus der Thomson-Houston-Gesellschaft.

Lage links vom Eingang zur Ausstellung neben dem großen allgemeinen Kesselhaus.

Dampfkessel als kombinierter Wasserrohrkessel mit Oberkessel aus der Fabrik von Petry-Dereux in Düren mit 150 m² Heizfläche. Feuerung mit Patent Cario von Otto Thost, Zwickau/Sa.

125pferdige Dampfmaschine von Robert Küchen in Bielefeld als Compoundreceiver mit Einspritzkondensation aus einer in einer Seitennische angebrachten Rotationspumpe, die in der Minute 800 Liter Wasser befördert. Das 125 Zentner schwere Schwungrad der Dampfmaschine macht 82 Touren in der Minute und treibt mittels Seilübertragung das Vorgelege an, das mit Riemenantrieb zwei Generatoren bewegt. Umdrehungen des Vorgeleges 217, der Generatoren 900 in der Minute.

Eine weitere, sehr schnell laufende Dampfmaschine von Armington & Sims mit 250 Umdrehungen pro Minute und einer Leistung von 70 Pferdestärken kann einen zusätzlichen Dynamo antreiben; er ergänzt – parallel geschaltet – die abendliche Belastung des Stromverbrauchs (Die Dampfmaschine von Armington & Sims wurde 1892 im Kraftwerk der Bremer Straßenbahn an der Schlachthofstraße weiter verwendet).

Stromerzeugung für den Straßenbahnbetrieb und der Straßenbeleuchtung durch Glühlampen (13 Träger mit

je 10 Glühlampen) einschließlich der Lampen für die Beleuchtung der Wagen (insgesamt 430 Glühlampen) durch einen Dynamo von Thomson-Houston, der von der Küchenschen Dampfmaschine angetrieben wurde. Klemmspannung 500 Volt, Stromstärke 125 Ampere. Trommelanker mit Längswicklung. Stromabnahme durch Bürsten am Kollektor. Compoundierung der Dampfmaschine entsprechend der Stromabnahme. Spannungsschwankung höchstens 1%. Automatische Ölung des Generators.
Stromerzeugung für den Bogenlichtbetrieb der Straßenbeleuchtung durch einen zweiten kleineren Dynamo von Thomson-Houston. Antrieb ebenfalls durch die Küchensche Dampfmaschine. Klemmspannung 500 Volt, Stromstärke 10 Ampere. Dieser Generator war ein Kugelanker-Dynamo besonderer Konstruktion, bei dem die Armatur die Form einer Kugel hatte. Kern als Kugel aus dünnem Eisenblech mit einem ellipsoid gewölbten, hohlen Stützkörper im Innern. Elektromagnete in gerader Linie. In dem dazwischen freibleibenden kugelförmigen Raum rotierte der Anker, dessen Bewicklung aus drei unter einem Winkel von 120° gekreuzten Spulen bestand. Bürstenkollektoren. Ausgleich der Spannungsschwankungen durch Compoundierung der Dampfmaschine. Der Bogenlichtdynamo wurde nach Ende der Ausstellung weiter als Generator für die Parkhausbeleuchtung und ab 1892 für den gleichen Zweck

im Straßenbahnkraftwerk an der Schlachthofstraße verwendet (siehe Seite 160).
Weiterer Dynamo als Ergänzung für die abendliche Belastung durch Parallelschaltung. Antrieb durch die Dampfmaschine von Armington & Sims.

Übergabe des Stroms auf 8mm dicken Kupferdraht in etwa 5,75 Meter Höhe über den Schienen.

Ausstattung der Wagen: Abnahme des Stroms durch eine anfedernde Leiterstange und Führung zu zwei nebeneinander geschaltete Motoren im Straßenbahnwagen. Elektromotoren der Bauart Thomson-Houston von je 10 PS, Stromaufnahme 10-15 Ampere, 800 – 1000 Umdrehungen je Minute. Übersetzung auf die Wagenräder unter Einschaltung einer Zahnradwelle. Die Zahnräder bestanden aus einer Schichtung aus Eisen und Leder. Höchstgeschwindigkeit 30 km je Stunde, die nicht genutzt werden konnte (zugelassene Höchstgeschwindigkeit gemäß Bau- und Betriebsordnung 9 bzw. 12 km/h). Langsamfahren durch Zwischenschalten von Widerständen. Ausschalten (Anhalten) und Umschalten durch Kurbelbewegung. Die Bauart der Elektromotoren, die horizontal unter dem Wagenboden angebracht waren, entsprach den Generatoren in der Zentrale, jedoch fehlte die Compoundierung. Schutz der Motoren nach unten vor Staub durch Blechplatten. Seitenwände mit Segeltuch verhangen.

Beleuchtung der Wagen durch Glühlampen, je eine vorn und hinten und drei im Innern. Sie erhielten ihren

Strom ebenfalls aus der Oberleitung.
Länge der elektrischen Strecke 1,6 km. Zweigleisige Führung mit Ausnahme der Strecke im Schüsselkorb.
Schienen: Verwendung normaler Pferdebahnschienen. Überbrückung der Stöße durch Kupferdrahtübertragung.
Spanndrähte zur Halterung der Oberleitung an den Tragsäulen, im Schüsselkorb an den Häusern angebracht.
Fahrbetrieb von morgens 8 Uhr bis 12 Uhr (24 Uhr) nachts mit fünf oder sechs Wagen

Umfangreich erläuterte Hugo Seelhoff die Funktionsweise der Elektrizität und deren Umsetzung in effektive Kraft sowie die Gefährlichkeit des elektrischen Stroms für Menschen. Er zeigte sich überzeugt von der Sicherheit des Betriebs und sämtlicher Maschinen, von der Vermeidung der Vergeudung elektrischer Energie durch die automatische Regulierung und von der geringen Reparaturanfälligkeit der elektrischen Apparate. „Das Thomson-Houston-System hat ohne Zweifel eine große Zukunft", prophezeite er.

In einem Artikel in den „Bremer Nachrichten" vom 17. September 1890 beschrieb und beurteilte Hugo Seelhoff auch den elektrischen Lichtbetrieb der Thomson-Houston International Electric Company Boston (BN 17.9.1890), der mit der Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrie-Ausstellung einem größeren und interessierten Publikum vorgeführt wurde. Gezeigt wurden zwei Systeme, deren Bewährung in der Praxis nachgewiesen wurde. Die Gleisstrecke der elektrischen Straßenbahn begleitete

auf hohen, einfachen Kandelabern die Drahtführung für die Lampen. Zwei Stromkreise wurden installiert, einer versorgte 13 Bogenlampen, der andere, vom Straßenbahnstrom gespeiste ebensoviele Zusammenstellungen von je zehn Glühlampen. Die Lichtmaschine für die Versorgung der Bogenlampen wurde von der Dampfmaschine der Firma Robert Küchen in Bielefeld angetrieben, sie war der sogenannte Kugelanker-Dynamo, der 950 Umdrehungen je Minute machte und bei einer Spannung von 500 Volt eine Stromstärke von 10 Ampere erzeugte (siehe Seite 128). Die Bogenlampen arbeiteten ruhig und exakt. Die Regulierungsvorrichtung bestand aus zwei Solenoiden (Strommagneten), von denen der eine den Nachschub der Kohlen und der andere die Einstellung des Flammenbogens besorgte. Jede Lampe konsumierte 10 Ampere bei 45 Volt Spannung und erzeugte eine Helligkeit von etwa 2000 Normalkerzen.

Die an der Strecke verwendete Glühlampenbeleuchtung wurde direkt aus dem Bahnstromkreis gespeist. Wegen der hohen Spannung waren jeweils fünf Glühlampen hintereinander und je zwei dieser Kombinationen nebeneinander auf einem Lampenträger montiert. Jede Gruppe erhielt so eine Zusammenfassung von zehn Glühlampen. Jede Birne hatte eine Leuchtkraft von 20 Normalkerzen. Wegen des provisorischen Charakters der Beleuchtungsanlagen wurden keine Glühlampen für Serienschaltung, sondern nur solche für eine Parallelschaltung benutzt. Diese waren preisgünstiger her-

zustellen, da man bei den Lampen für Serienschaltung eine Einrichtung einbauen mußte, die dafür sorgte, daß beim Durchbrennen die Birne kurzgeschlossen wurde, da sonst der gesamte Stromkreis unterbrochen wurde. Solche Lampen wurden zwar auch von Thomson-Houston hergestellt, sie wurden jedoch hier nicht verwendet.

Außer der Straßenbeleuchtung versorgten die Anlagen der Thomson-Houston Company über eine starke Kabelleitung auch die Barthsche Großbäckerei auf dem Ausstellungsgelände. Die Dampfmaschine, die den Generator für die elektrische Straßenbahn antrieb, bewegte auch einen 15-pferdigen Dynamo, der die Bäckereimaschinen versorgte, sowie einen Beleuchtungsgenerator als Kugelankerdynamo. Der Bäckereipavillon und seine Umgebung erhielten so elektrisches Licht, und zwar von drei Bogenlampen zu je 600 Normalkerzen, 13 Glühlampen zu je 25 Normalkerzen, einer zu 65 Normalkerzen und einer weiteren mit einer Leuchtkraft von 120 Normalkerzen.

Eine dritte Lichtmaschine der Thomson-Houston Company war in der großen Maschinenhalle untergebracht, sie produzierte den Strom für die Verkaufsstelle von Johannes Surmann, der „Ersten Bremer Dampf kaffeebrennerei". Dieser Generator wurde in Gang gesetzt durch einen vierpferdigen Körtingschen Gasmotor.

Der Betrieb der elektrischen Straßenbahn wurde in der Presse und in der Beurteilung durch Sachverständige als

eine sichere Einrichtung beschrieben. Wir hören in den Darstellungen nichts über Gefährdungen, die die Oberpostdirektion befürchtet und denen sie mit ihren Forderungen zu begegnen versucht hatte.

Die reinen elektrischen Betriebskosten der Straßenbahn hatten sich während der Ausstellung auf 17 Pfg. per Wagenkilometer belaufen. Darin waren keine Abschreibungen der Anlagen und Verzinsungen des Bankapitals enthalten, da die Thomson-Houston International Electric Company die Bahnanlagen der Bremer Pferdebahn A.G. kostenlos zur Verfügung gestellt hatte. Im Vergleich betrugen die Kosten für den Betrieb mit Pferden 15 Pfg. je Wagenkilometer, worin allerdings die Anfwendungen für Futter, Verpflegung, Hufbeschlag und Geschirr der Pferde sowie für die Abschreibung und Verzinsung des Anlagekapitals inbegriffen waren.

Nachdem während der Ausstellung rund 566000 Fahrgäste (nach Weser Zeitung 4.4.1892 über 450 000 Personen) von Juni bis Oktober 1890 befördert worden waren, wurde mit dem Ende der Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrie-Ausstellung am 15. Oktober 1890 entsprechend der zeitlichen Begrenzung der Konzession der elektrische Betrieb der Straßenbahn eingestellt (BN 12.10. und 16.10.1890) und die elektrische Beleuchtung abgeschaltet. Ein Verlängerung der Betriebserlaubnis, wie sie in der Konzession freigestellt war, war nicht beantragt worden. Die Bremer Pferdebahn bediente die Bürgerparkstrecke jedoch weiterhin mit Pferdebespannung, da noch

ein erhebliche Verkehrsbedarf bestand. Ein Teil der Aussteller holte seine Gegenstände mit der Straßenbahn ab; außerdem konnte man auch nach Schluß der Ausstellung das Gelände im Bürgerpark, das bisher der Veranstaltung zur Verfügung gestanden hatte, gegen ein Eintrittsgeld von 50 Pfg. besuchen (BN 16. 10. 1890). Das Hauptausstellungsgebäude mit seinen sehenswerten Schätzen blieb noch bis in das Jahr 1893 zu besuchen und wurde erst gegen Ende dieses Jahres abgebrochen. Während manche Ausstellungsbauten schon sehr bald verschwanden, blieb die Kraftstation mit den Einrichtungen der Thomson-Houston Electric Company funktionsfähig erhalten. Sie wurde im März 1891 wieder aktiviert und durch eine Leitung mit dem Parkhaus verbunden, so daß zur Wiedereröffnung des Restaurationshauses zu Ostern 1891 das Gebäude wieder elektrisch beleuchtet werden konnte (Br. Courier 22.3. und 1.9. 1891; siehe auch Harry Schwarzwälder, Die Restaurationshäuser im Bremer Bürgerpark, Bremen 1990, S. 235). Da nun damit zu rechnen war, daß das Maschinenhaus der ehemaligen elektrischen Straßenbahn noch länger gebraucht werden würde und daher zunächst stehenbleiben mußte, wurde es im Frühjahr 1891 äußerlich in einen ordentlichen Zustand versetzt und mit einer Bauanpflanzung umgeben, um das freiliegende „sehr unschöne Gebäude den Blicken des Publikums" zu entziehen (Br. Courier 19.3. und 21.4. 1891). Bereits im Oktober 1891 räumte man Teile der alten Station ab; sie blieb aber noch bis zum April 1892 stehen. Am 3. April 1892 schrieb die Direktion der inzwischen unter dem Namen „Bremer Straßenbahn" firmierende ehemalige Bremer Pferdebahn AG.

Abbruch.

Das während der Ausstellung als Kraftstation benutzte Gebäude nebst Schornstein im Bürgerpark soll auf Abbruch an den Meistbietenden verkauft werden und ist jederzeit frei zu besehen.

Gebote sind an die **Direction der Bremer Strassenbahn** nach **Horn** schriftlich einzureichen.

Die Direction.

Bremer Courier 3.4.1892

den Verkauf und Abbruch des Gebäudes an den Meistbietenden aus (Br. Courier 3. 4. 1892). Das Parkhaus, das ja von hier versorgt worden war, hatte ohnehin nur noch einen geringen Strombedarf, da es seit dem 1. November 1891 geschlossen war und umgebaut wurde. Mit der Neneröffnnng am 21. Mai 1892 durch den Gastronomen Ludwig Riedel (siehe Harry Schwarzwälder, Die Restaurationshäuser im Bremer Bürgerpark, Bremen 1990, S. 240d) war das Parkhaus an die neue Kraftstation der Bremer Straßenbahn an der Schlachthofstraße angeschlossen worden, wo der 1890 zur Versorgung der Bogenlampen der Straßenbeleuchtung verwendete Kugelanker-Dynamo wieder aufgestellt wurde, von dem eine Leitung in den Bürgerpark verlegt wurde (Br. Courier 5. 4. 1892). Mitte Mai 1892 riß man bis auf Reste die alten Anlagen der Stromerzeugung im Park ab (BN 17. 5. 1892) und stellte den ursprünglichen Zustand an dieser Stelle wieder her (Jahresbericht des Parkvorstandes an die Generalversammlung vom 30. 5. 1892, BN 31. 5. 1892). Die Fundamente des Kesselhauses wurden erst im April 1893 beseitigt (BN 23. 4. 1893).

Der elektrische Straßenbahnbetrieb der Thomson-Houston Company war ein großer Erfolg gewesen, der den Wunsch nährte, sich in Deutschland zu etablieren. Dr. Heinrich Wiegand (Bremische Biographie des neunzehnten Jahrhunderts, Bremen 1912, S. 518), insentiv darum bemüht, industrielle Unternehmungen zur Stärkung der Wirtschaftskraft nach Bremen zu ziehen, setzte sich dafür ein, unter Mithilfe von Banken den europäischen Sitz der

amerikanischen Gesellschaft in Bremen anzusiedeln. Nach langen Verhandlungen gelang es ihm, leitende Persönlichkeiten der Bremer Bank für seinen Plan zu gewinnen. Wiegand reiste im Frühjahr 1891 in die Vereinigten Staaten und erreichte, daß die Thomson-Houston Comp. der neuen Gesellschaft die Ausnutzung sämtlicher Patentrechte übertrug. Die Bremer Bank unterstützte nun jedoch Wiegands Absichten nicht mehr und lehnte die Ratifizierung des vorgelegten Vertrags ab. Die neue Gesellschaft – die Union Elektricitäts- Gesellschaft –, die schließlich die Elektrizifizierung der Bremer Straßenbahn abschloß und viele elektrische Bahnen in Deutschland und den benachbarten Ländern ausstattete, wurde am 2. Januar 1892 in Berlin gegründet (Von der UEG zur AEG, Elektrische Bahnen 1897-1898, Wuppertal-Barmen 1977 mit Nachdruck Union - Elektricitäts- Gesellschaft Berlin. Elektrische Bahnen 1897 - 1898; Ulrich Kubisch, Borgward war nicht der Anfang: Hansa Lloyd, Automobilbau in Bremen und Varel bis 1929, Bremen 1986, S. 11). Wenig später, am 23. April 1892, trat Dr. Heinrich Wiegand als Direktor an die Spitze des Norddeutschen Lloyds.

Der Vorstand der Bremer Pferdebahn AG. hatte durch die Erfahrungen mit dem elektrischen Straßenbahnbetrieb während der Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrie-Ausstellung des Jahres 1890 sehr wohl die Vorteile der neuen Betriebsart erkannt. Vorstand und Aufsichtsrat der Gesellschaft faßten daher am 27. September 1890, also noch vor dem Ende der Ausstellung den mutigen und finanziell folgenreichen Entschluß, alle Strecken der Gesell-

schaft zu elektrifizieren. Auch in anderen Städten regte sich nun der Wunsch, vorhandene Verkehrsnetze durch Elektrifizierung zu modernisieren.

Die Bremer Pferdebahn Aktien-Gesellschaft beantragte am 19. Oktober 1890 — vier Tage nach Schluß der Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrie-Ausstellung und nach der Einstellung des elektrischen Betriebs auf der Ausstellungsbahn — bei der Polizeidirektion, ihr die Erlaubnis zu erteilen, ihre gesamten „Bahnstrecken dauernd in electrischen Betrieb nach dem System Thomson-Houston nehmen zu dürfen" (Schreiben der Bremer Pferdebahn A. G. vom 19.10.1890, StA Bremen 4,14/1 — VI. B. 14. b.). Die Bahnstrecke Börse-Bürgerpark habe die vielfachen Vorzüge des elektrischen Betriebs gegenüber dem Betrieb mit Pferden erkennen lassen, und bei einem großen Teil der bremischen Bevölkerung sei der Wunsch erweckt worden, die verbesserte Verkehrsbedienung der Stadt zu erhalten. Der Vorstand der Pferdebahn glaube nach den während der Ausstellungsmonate gesammelten Erfahrungen verpflichtet zu sein, zu dem weit besseren elektrischen Betrieb übergehen und dabei das bewährte System Thomson-Houston für alle Bahnstrecken beibehalten zu müssen. Der Vorstand zeigte sich auch darin interessiert, die Billettsteuer in Höhe von 1½ % auf ½ % ermäßigen zu lassen. Diese war durch die Konzession als Erstattung für die durch die Pferde verursachte Abnutzung des Straßenpflasters und die durch die Tiere veranlaßte aufwendigere Reinigung der Straßen eingeführt worden.

Die Polizeidirektion veranlaßte sofort eine umfangreiche Untersuchung. Senator August Schultz schickte einerseits den Antrag am 22. Oktober 1890 an Professor Dr. Erasmus Kittler in Darmstadt mit der Bitte um gutachterliche Äußerung, ob aufgrund seiner Beobachtungen und Erfahrungen aus dem Versuchsbetrieb die Einführung des weiträumigen elektrischen Betriebs aus sicherheitspolizeilichen Gründen zu beanstanden sei und ob die Bedingungen der Versuchsbahn als Grundlage für eine Konzessionierung dienen könne.

Außerdem bat Senator Schultz mit gleichem Datum die Baudeputation, Abt. Straßenbau und die Feuerwehr um Äußerung zum Antrag und um eine Begutachtung (StA Bremen 4,14/1-VI. B. 14. b.). Auch der Kaiserlichen Oberpost-Direktion wurde der Antrag zur Stellungnahme eingereicht.

Als erster formulierte der Branddirektor Adolf Dittmann am 25. Oktober 1890 seine berufsbedingten Bedenken gegen die Umstellung des Straßenbahnbetriebs auf Elektrizitätsversorgung. Die Feuerwehr werde in der Ausübung ihrer Tätigkeit durch die oberirdischen Leitungen behindert, die Turmleiter sei nicht mehr ohne weiteres einzusetzen, und die Induktion des Bahnstroms beeinflusse die von der Feuerwehr unterhaltene Telegrafie des Staates. Dittmann forderte bestimmte Vorkehrungen, wenn die elektrische Bahn genehmigt werden solle, nämlich ausschaltbare Oberleitungsabschnitte von 250 bis 300 Meter Länge, die Lieferung von isolierten Drahtscheren und

Gummihandschuhen zur gefahrlosen Beseitigung der Bahnleitungen im Notfall, ferner eine Oberleitungshöhe von sechs Meter über dem Pflaster und den Einbau von Schutzdrähten über dem Stromdraht, um herabfallenden Telefon- oder Telegrafenleitungen ein Berühren mit der spannungführenden Oberleitung zu verwehren. Dittmann empfahl bei breiten Straßen die Aufstellung von Mittelträgern mit seitlichen Auslegern, so daß die Hausfassaden von Leitungshaltern freibleiben konnten. Bei den durch den Bahnbetrieb notwendigen Verlegungen von staatseigenen Leitungen müsse die Bremer Pferdebahn die Kosten der Arbeiten bezahlen. Dittmann forderte auch die Beschränkung des Bahnstroms auf eine Spannung von 500 Volt Gleichstrom sowie für die Feuerwehr eine Anzahl von Freikarten für die kostenlose Benutzung der Straßenbahn auf allen Strecken (Schreiben Dittmann vom 25. 10. 1890, StA Bremen 4,14/1 – VI. B. 14. b.). Ein grundsätzlicher Widerstand Dittmanns gegen die Elektrifizierung der Bahn ist nicht erkennbar.

Eine positive Einstellung zum Projekt ist aus dem Schreiben Professor Dr. Kittlers vom 27. Oktober 1890 zu lesen. Seine eingehenden Beobachtungen und Untersuchungen während des Ausstellungsbetriebes hatten ihn zur Überzeugung geführt, „daß die von der Thomson-Houston-Gesellschaft getroffenen electrotechnischen Einrichtungen sehr wohl durchdacht, solide ausgeführt und betriebssicher" gewesen seien. Allen Bedingungen des Betriebsreglements sei vollständig entsprochen worden. Professor Dr. Kittler sah keinen Grund, den Antrag der Bremer Pfer-

debahn aus sicherheitspolizeilichen Gründen zu beanstanden. Auch er befürwortete eine Betriebsspannung von höchstens 500 Volt und die Anbringung besonderer Schutzvorrichtungen an allen Stellen, an denen Telefon- und Telegrafenleitungen die Oberleitung der Straßenbahn kreuzten. Professor Dr. Kittler empfahl, von der Bahngesellschaft ein detailliertes Projekt einzufordern und hinsichtlich der Einflußnahme des Bahnstroms auf die Schwachstromleitungen sich mit der kaiserlichen Oberpost-Direktion zu verständigen (Schreiben Prof. Dr. Kittler vom 27. 10. 1891, StA Bremen 4,14/1 – VI. B. 14. b.).

Diese allerdings hatte keine Kompetenz, ein Projekt solchen Umfangs zu beurteilen, und forderte daher beim Reichspostamt in Berlin eine Bewertung an (Schreiben Kaiserl. OPD vom 13. 11. 1890, StA Bremen 4,14/1 – VI. B. 14. b.).

Sehr lange und detaillierte Ausführungen schickten der Bauinspektor Rico Graepel am 20. November 1890 für die Abteilung Straßenbau bei der Baudeputation für die Strecken im Stadtgebiet und der Regierungsbaumeister Friedrich August Louis Denecke am 26. November 1890 für die Wegbauinspektion, die die Straßenstrecken im Landgebiet zu beurteilen hatte (Berichte vom 20. und 26. 11. 1890, StA Bremen 4,14/1 – VI. B. 14. b.). Die umfangreichen Ausführungen beschäftigen sich mit vielen Details, obwohl doch die Pferdebahngesellschaft noch gar kein in den Einzelheiten ausgearbeitetes Projekt mit Plänen vorgelegt hatte.

Weitere behördliche Besprechungen und Untersuchungen schlossen sich an. Am 8. Januar 1891 traf auch die Stellungnahme der von der vorgesetzten Behörde bestimmten Einschätzung der Oberpostdirektion ein (Schreiben der OPD vom 8. 1. 1891, StA Bremen 4,14/1 - VI. B. 14. b.) mit der Forderung, die Genehmigung des elektrischen Betriebs zu versagen. Für den Fall der Gestattung der Anlage bestand die Oberpostdirektion auf der Beachtung von zehn Bedingungen, die sich auf die Sicherung der Reichs-Telefon- und -Telegrafenleitungen und den Schutz des Fernsprechverkehrs bezogen.

Zu allen erhobenen Einwendungen nahm die Bremer Pferdebahn am 6. Februar 1891 Stellung. Sie garantierte die Beachtung aller gewünschten Sicherungen und die Annahme der Forderungen (Schreiben Bremer Pferdebahn vom 6. 2. 1891, St A Bremen 4,14/1 - VI. B. 14. b.). Nur zum Verzicht auf die systembedingte Rückführung des Stroms über die Schienen - wie von der Postbehörde gefordert - war die Bahngesellschaft nicht bereit.

Damit war für die Polizeidirektion Mitte Februar 1891 die Zeit gekommen, die Konzession unter Bedingungen für zulässig zu erklären und am 10. März dem Senat über den Stand der Angelegenheit zu berichten (Senatsprotokoll vom 10. 3. 1891, St A Bremen 3 - P. 4. Nr. 29). Senator Schultz legte namens der Polizeidirektion den Text einer umfangreichen Senatsvorlage vor, der noch geringfügige Korrekturen erfuhr. Am 17. März 1891 genehmigte der Senat die Konzession (Senatsprotokoll vom 17. 3. 1891, StA Bremen

3 - P. 4. Nr. 29), nicht ohne zu versuchen, sich noch einen eigenen Vorteil zu verschaffen. Er wünschte nämlich, daß die Gesellschaft befragt werde, ob sie bereit sei, an der Strecke den Betrieb der vorhandenen Gasbeleuchtung zu übernehmen.

Drei Tage später beriet der Senat erneut über die Genehmigung des elektrischen Betriebs der Pferdebahn (Senatsprotokoll vom 20.3.1891, StA Bremen 3 - P. 4. Nr. 29; Br. Courier 22.3.1891). Senator Schultz berichtete, daß die Bahngesellschaft die Übernahme der Gasbeleuchtung abgelehnt habe, daß sie aber bereit sei, die Strecke gegen einen jährlichen Kostenzuschuß von 2000 Mark mit 60 Glühlampen zu beleuchten. Eine Einigung in dieser Frage wurde zunächst ausgesetzt (siehe § 15 e der Konzessionsbedingungen).

Die von Senator Schultz namens der Polizeidirektion verfaßte Senatsvorlage bemühte sich sehr sorgfältig trotz der von Feuerwehr und Postverwaltung vorgebrachten, nicht unerheblichen Bedenken die schon während der Ausstellung erkennbar gewesenen großen Vorzüge darzustellen. Seitens der Aufsichtsbehörde werde die Genehmigung des gestellten Antrags empfohlen. Nach längeren Verhandlungen sei der Widerstand gegen die Genehmigung des elektrischen Betriebs zurückgenommen worden, so daß die Konzessionierung unter verschiedenen, von der Gesellschaft angebotenen oder angenommenen Bedingungen — auch gegen Bedenken der Reichstelegrafenverwaltung — als zulässig erklärt wurde.

Die Bedingungen, die z.T. noch einzeln erläutert wurden,

umfassen nicht weniger als 19 Paragraphen, von denen allerdings 12 Vorschriften (§ 4 bis 9 und 11 bis 16) bereits in der Konzessionierung für den Ausstellungsbetrieb enthalten waren.

Die vorgeschlagenen Konzessionsbedingungen enthielten im einzelnen — verkürzt dargestellt — folgende Bestimmungen:

§ 1. Forderung nach Vorlage von detaillierten Plänen über Bau und Einrichtung des Maschinenhauses, der Befestigung des Leitungsdrahtes, die Anbringung, Aufstellung und Ausgestaltung der Ausleger und Posten und der Lage der Rückleitungsdrähte innerhalb von vier Wochen. Vorlage von Plänen bei jeder Änderung. Vorbehalt der Genehmigung durch die Polizeidirektion und Baudeputation. Den Anforderungen und Weisungen dieser Behörden ist Folge zu leisten. Ausnahmsweise zugelassene Pfosten innerhalb der Trasse der Straßenbahn sind zu beleuchten
Durch die genannten Behörden als erforderlich angesehenen Änderungen können verlangt und vorgeschrieben werden.

§ 2. Kostenübernahme aller für den Motorenbetrieb erforderlichen Arbeiten und Einrichtungen und der Pflasterkosten durch die Bahngesellschaft. Ausführung der Pflasterarbeiten durch die Baudeputation Abt. Straßenbau.
Abfindung der Anwohner wegen Einrichtung der Bahn.

§ 3. Verstärkung eines eventuell zu schwach bemessenen Oberbaus.

§ 4. Verwendung von Dynamos und Wagenmotoren mit nur

geringer Strompulsation. Höchste zugelassene Spannung 500 Volt. Forderung nach nur geringem Unterschied der Stromstärke in Hin- und Rückleitung. Durch die Rückleitungsdrähte darf keine Gefahr entsten.

§ 5. Höhe der Stromleitung 6 Meter über Straße, Ausnahme, wenn wegen einer Brücke oder eines Tunnels diese Höhe nicht erreicht werden kann. Vorkehrungen gegen Berührung von Telefondrähten mit der Stromleitung, auch für den Fall von Drahtbrüchen. Isolierung der Kupferleitungen gegen Ausleger, Pfosten und Haltedrähte.

§ 6. Lage der unterirdischen Rückleitungskabel. Sicherung Reichs- oder Staatstelegrafenkabel im unmittelbaren Gleisbereich mit genügend starken eisernen Röhren.

§ 7. Beseitigung von Störungen der Telegrafen- und Fernsprechleitungen, eventuell durch Verlegung der Leitungen auf Kosten der Bahngesellschaft. Meldung der Arbeiten.

§ 8. Zulässigkeit von Verlegungen und Ausbesserungen von Lichtleitungen, Kanälen, Gasleitungen usw. im Bereich der Bahnstrecken ohne Rücksicht auf die eventuell notwendige Unterbrechung des Bahnbetriebs.

§ 9. Kostenübernahme durch die Bahngesellschaft für alle durch den Bahnbetrieb notwendig werdenden Maßnahmen zur Verhütung und Beseitigung störender Einflüsse auf Telegrafen- und Fernsprecheinrichtungen.

§ 10. Einrichtung von Ausschaltern in Abständen von 250 bis 300 Meter der Bahnstrecke.

§ 11. Unterbringung der elektrischen Motoren in den Wagen so,

daß sie zu keiner Belästigung führen.

§ 12. Ausstattung der Wagen mit Blitzschutz.

§ 13. Ausstattung der Wagen mit Umschaltern des Stroms. Der Wagen muß auf 10 Meter aus höchstzugelassener Geschwindigkeit zum Stehen gebracht werden können. Ausstattung mit mechanischer Bremsvorrichtung.

§ 14. Sicherung der Stromleitungen in den Wagen gegen das Berühren durch Unbefugte.

§ 15. Betriebsvorschriften:

a. Polizeiliche Erlaubnis ist für Wagenführer, Kontrolleure und Schaffner notwendig. Zur Vergabe des Führerscheins bedarf es des Nachweises der Fertigkeit in der Handhabung der Stromvorrichtungen.

b. Besetzung der Personenwagen mit Fahrer und Schaffner.

c. Der Fahrer darf den Führerstand während der Fahrt nicht verlassen.

d. Fahrgeschwindigkeit in der Regel 9 km in der Stunde. Erhöhung auf 12 km/h möglich, wenn die Fahrstraße auf einer Entfernung von 150 Meter übersehbar und frei von Fuhrwerken ist. Genaue Regulierbarkeit der Fahrgeschwindigkeit wird gefordert.

e. Entscheidung über Beleuchtung der Straßenbahnstrecke von Schwachhausen bis Horn wird ausgesetzt.

§ 16. Betriebseröffnung erst nach Probefahrt und Erlaubnis durch Polizeidirektion.

§ 17. Auslieferung von Drahtscheren zum Kappen der Leitungsdrähte und von Gummihandschuhen an das Kommando der Feuerwehr. Ergänzung dieser Materialien. Lieferung von neun Freikarten an die Feuerwehr zur Benutzung in dienstlichen Angelegenheiten (z. B. Revision der Leitungen).

§ 18. Einschränkung des Betriebs bzw. Betriebsverbot bei Schädigung von Personen und Sachen, bei Störungen des öffentlichen Verkehrs und Verstößen gegen die Konzessionsbedingungen.

§ 19. Zulässigkeit der Beschwerde beim Senat gegen Bescheide der Aufsichtsbehörde unter Ausschluß des Rechtsweges.

Zu diesem Entwurf der Konzession wünschte die kaiserliche Oberpost-Direktion am 2. April 1891 lediglich eine verständliche Änderung des § 8, da nämlich die Berechtigung zur Durchführung von Verlegungen und Ausbesserungen an Telegrafen- und Telefonleitungen nicht ausdrücklich genannt worden war (Schreiben der OPD vom 2.4.1891, StA Bremen 4,14/1-VI. B. 14. b.).

Die Drucksache des Senats in der Angelegenheit „Elektrischer Betrieb auf den Bahnen der Bremen-Horner Pferdebahngesellschaft" wurde der Bürgerschaft als Mitteilung des Senats zur Beratung und Mitgenehmigung eingereicht. Senator Schultz beantragte gleichzeitig, ihn für die Verhandlungen in der Bürgerschaft zum Senatskommissar zu benennen, ein Vorschlag, mit dem sich der Senat in seiner Sitzung am 14. April 1891 einverstan-

den erklärte (Senatsprotokoll vom 14. 4. 1891, StA Bremen 3 – P. 4. Nr. 29).

Am 22. April 1891 diskutierte die Bremische Bürgerschaft eingehend über die Mitteilung des Senats vom 20. März (Verhandlungen der Bremischen Bürgerschaft vom Jahre 1891, S. 182). Zunächst verlas der Präsident zwei Eingaben. Grundbesitzer und Anwohner beschwerten sich über die zu erwartenden Schwierigkeiten durch den Betrieb in der engen Langenstraße und wünschten, daß die Konzession wenigstens für die Strecke vom Freibezirk bis zum Stadthaus nicht erteilt werde. Schon der Pferdebahnbetrieb habe hier bereits erhebliche Störungen für die Anlieger verursacht; die Übelstände müßten sich empfindlich steigern, „wenn der gerühmte „rasche" elektrische Betrieb mit seinen unvermeidlichen Folgen wie Scheuwerden der Pferde" eingeführt werde. Außerdem wurde erwartet, daß die über die Straße gespannten Drähte das Aufziehen von Waren an den Packhäusern nicht mehr möglich sei. Man befürchtete den unschönen Anblick der Leitungen und das mit dem elektrischen Betrieb verbundene Geräusch, das für die in den Kontoren an der Langenstraße Arbeitenden eine große Belästigung bedeuten werde. Andere Beschwerdeführer erhoben Bedenken gegen den elektrischen Betrieb nach Horn, da er für Wagen und Pferde eine eminente Gefahr darstelle. Besonders auf der letzten Strecke der Chaussee sei der Fahrweg so schmal, „daß es entgegenkommenden Fuhrwerken unmöglich ist, an einander vorbeizufahren, wenn die elektrische Bahn heranbraust." Die Sicherheit des Publikums dürfe nicht dem Interesse der Pferde-

bahnaktionäre geopfert werden.

Eine große Zahl von Rednern meldete sich in der Bürgerschaftsdebatte zu Wort; sie sprach sich fast einmütig für den elektrischen Betrieb als wesentliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Bremen aus. Nur Heinrich Moritz Hanschild, der Druckereibesitzer und Anlieger der Langenstraße, hatte wohl eher aus persönlichen Erwägungen erhebliche Bedenken. Dr. Heinrich Wiegand, der neueren Techniken besonders aufgeschlossen war, als Anwalt der Bremen-Horner Pferdebahngesellschaft und Senator August Schultz als Senatskommissar zerstreuten mit ihren sachkundigen und erklärenden Ausführungen die vorgebrachten Bedenken und erreichten, daß die Bürgerschaft der Senatsvorlage mit geringfügigen Ergänzungen zustimmte (Beschluß der Bürgerschaft vom 22.4.1891, Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1891, S. 289). Die Bürgerschaft stellte die Bedingung, daß die Tarife aus Anlaß der Betriebsumstellung nicht erhöht werden sollten, und sprach den Wunsch aus, daß die Pferdebahngesellschaft bis zum 1. Januar 1895 eine Pferdebahnanlage vom Hohentor durch Woltmershausen einrichten möge.

Diese beiden Anregungen griffen nicht in die Bestimmungen der Konzession ein.

Die Bremer Pferdebahn A.G. erklärte sich am 27. April 1891 mit den geringfügigen redaktionellen Korrektur-

Wünschen einverstanden, jedoch wehrten sich die Vertreter gegen die geforderte dauerhafte Festlegung der gültigen Beförderungstarife (Protokoll Besprechung vom 27.4.1891, StA Bremen 4,14/1 - VI. B. 14. b.). Aus Anlaß der Einführung des elektrischen Betriebs sei keine Änderung der Fahrpreise beabsichtigt, jedoch sei es nicht auszuschließen, daß eventuell später bei einer Verschiebung des Geldwertes die Tarife angepaßt werden müßten. Außerdem wünschte die Bahngesellschaft zusätzlich, daß in der Konzession aufgenommen werde, daß für den Straßenzug jenseits des Schwachhauser Tunnels, also für die freie Strecke der Schwachhauser Chaussee die Erhöhung der höchstzugelassenen Geschwindigkeit mit 15 bis 16 km/Std. statt mit 12 km festgelegt werde.

Diese Vorstellungen legte Senator Schultz am 28. April 1891 dem Senat vor (Senatsprotokoll vom 28.4.1891, StA Bremen 3 - P. 4. Nr. 29 und 4,14/1 - VI. B. 14. b.), der sie ohne Einwendungen genehmigte.

Am 1. Mai 1891 schickte der Senat eine entsprechende Mitteilung an die Bürgerschaft (Senatsprotokoll vom 1.5. 1891, StA Bremen 3 - P. 4. Nr. 29; Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1891, S. 308), die sich am 13. Mai einverstanden erklärte (Beschluß der Bürgerschaft vom 13.5.1891, Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1891, S. 320). Zwei Tage später stimmten sowohl Senat als auch Vorstand der Pferdebahngesellschaft — dieser allerdings vorbehaltlich der Genehmigung durch die Generalversammlung — der

endgültigen Fassung der Konzessionsbedingungen zu (Senatsprotokoll vom 15. 5. 1891, St A Bremen 3 - P. 4. Nr. 29; Schreiben der Bremer Pferdebahn vom 15. 5. 1891, St A Bremen 4, 14/1 - VI. B. 14. b.; Mitteilung des Senats vom 15. 5. 1891, Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1891, S. 329), nur die kaiserliche Oberpost-Direktion äußerte weiterhin Bedenken, die allerdings vom Präsidenten des Senats ausgeräumt wurden (Schreiben der OPD vom 165. 1891; Senatsprotokoll vom 19. 5. 1891, St A Bremen 3 - P. 4, Nr. 29). Am 19. Mai 1891 beschloß dann der Senat die endgültige Fassung der Konzessionsbedingungen (Senatsprotokoll vom 19. 5. 1891, St A Bremen 3 - P. 4. Nr. 29 und 4, 14/1 - VI. B. 14. b.), die ausgefertigt und am 23. Mai von der Pferdebahngesellschaft anerkannt wurden, nachdem die Generalversammlung den Bestimmungen am 21. Mai 1891 zugestimmt hatte (St A Bremen 4, 14/1 - VI. B. 14. b.). Wegen der Darstellung der Tarifgestaltung (neuer § 15) erhöhte sich die Gesamtzahl der Paragraphen nunmehr auf 20.

Zugleich wurden „Polizeiliche Vorschriften für den Betrieb der elektrischen Straßenbahn in Bremen" erlassen (St A Bremen 4, 14/1 - VI. B. 14. b.), die folgendes regelten:

1. Die den elektrischen Fahrzeugen angehängten Wagen müssen mit mindestens einem Schaffner besetzt werden.
2. Die Straßenbahn muß bei der Begegnung mit Leichenzügen und scheuenden Pferden ganz langsam fahren, u. U. anhalten.

3. Es darf nur an Haltestellen gehalten werden (bis dahin gab es bei den Pferdebahnen kein bestimmten Haltestellen). Der Schaffner hat die Haltestelle rechtzeitig auszurufen. Beim Wunsch von Fahrgästen zum Aufsteigen muß der Schaffner vor der Ankunft an der Haltestelle das Haltesignal geben. Der Wagen angehalten werden, wenn an der Haltestelle „Fahrgäste stehend bemerkt werden".
Der zum Einsteigen frei zu haltende Perronplatz darf nicht benutzt werden.
Der Wagen darf nur eine bestimmte, zugelassene Personenzahl aufnehmen. Im Innern der großen Wagen dürfen abweichend von der bisherigen Regelung (24 Personen) nur 20 Personen befördert werden.

Mit der Ausstellungsbahn des Jahres 1890 war die Bremer Pferdebahn AG. auf das System Thomson-Houston festgelegt worden. So ist diese Technik auch bei der am 19. Oktober 1890 beantragten Umstellung des übrigen Pferdebahnbetriebs ins Auge gefaßt worden. Später wurde nie darüber diskutiert, ob ein anderes technisches Verfahren eingeführt werden solle, zumal dann natürlich auch eine kostspielige Änderung der bereits vorhandenen elektrischen Strecke Stadthaus-Bürgerpark erforderlich geworden wäre. Allerdings machte die Weser Zeitung am 4. April 1891 (Weser Zeitung 4. 4. 1891; bereits am 1. Januar 1890 hatten die Bremer Nachrichten über diese neue Technik informiert, die bei der Straßenbahn in Budapest angewendet wurde (BN

1.1.1890)) darauf aufmerksam, daß es eine technische Ausstattung von Straßenbahnen gebe, die es ermögliche, die häßlichen, hinderlichen und immer wieder als Verschandelung des Straßenbildes kritisierten Oberleitungen mit ihren Spanndrähten und Leitungspfosten zu vermeiden. Der Zeitungsbericht verwies auf eine in Budapest erfolgreich von Siemens & Halske angewendete Form der unterirdischen Stromzuleitung, bei der die elektrischen Versorgungsleitungen unsichtbar in einem unter dem Pflaster verborgenen Betonkanal verlegt waren. Die eine der beiden Fahrschienen war aufgeschlitzt, so daß der Straßenbahnwagen über ein Kontaktschiffchen die Energie aufnehmen konnte. Die erste Strecke in dieser Bauart wurde in 2,5 km Länge am 30. Juli 1889 eröffnet; es folgte am 10. September 1889 eine Linie von 3,5 km und am 6. März 1890 eine weitere in einer Ausdehnung von 3,1 km. Das Straßenbahnnetz in Budapest mit dieser ungewöhnlichen Bauart hatte 1891 schließlich eine Länge von 12,08 km (Gleislänge 24 km) (Die Schmalspurbahn II. Jahrgang 1896, Nr. 2, S. 22/23 in StA Bremen 4,14/1 – VI. B. 14. b.). Eine beabsichtigte Erweiterung kam jedoch nicht zustande; der 1893 und 1894 eröffnete Betrieb auf zwei Budapester Vorstadtlinien wurde mit den in der Anlage bedeutend billigeren Hochleitungsstromabnehmern durchgeführt.

Die Weser Zeitung regte an, das in Budapest angewendete sichere und elegante System der unterirdischen Stromübertragung auch für Bremen in die Überlegungen einzubeziehen. Der Ingenieur Fritz Jordan, dessen Rat schon

anläßlich der Zulassung der elektrischen Ausstellungsbahn gefragt war (siehe Seite 120), meinte in einer Stellungnahme, daß das Budapester System in Bremen wohl nicht in Betracht komme. Die Anlagekosten seien zu hoch, und manche anderen Schwierigkeiten müßten berücksichtigt werden, nämlich die großen Verkehrsstokkungen, die sich beim umständlichen und langwierigen Einbau der unterirdischen Kanäle einstellen würden. Auch seien Reparaturen zeitaufwändig und schwierig anszuführen (Stellungnahme von Fritz Jordan vom 9. 4. 1891, StA Bremen 4,14/1 - VI. B. 14. b.). Jordan gab zu bedenken, daß es sonst keine Straßenbahn mit unterirdischer Zuleitung gebe und daß auch die in Halle im Bau befindliche elektrische Straßenbahn (Eröffnung April 1891) eine Oberleitung erhalten werde (Nur in Brüssel und Berlin baute die Union Elektricitäts - Gesellschaft auf kurzen Strecken noch unterirdische Stromzuführungskanäle, die Fahrzeuge wurden allerdings auch für eine Stromaufnahme durch eine Oberleitung eingerichtet. Sie Von der UEG zur AEG, Wuppertal - Barmen 1977 mit Nachdruck : Union Elektricitäts - Gesellschaft Berlin, Elektrische Bahnen 1897 - 1898, S. 25 ff.).

Während dieser Diskussion schloß die Bremer Pferdebahn AG. mit der Thomson - Houston International Electric Company einen Bauvertrag ab, um die vorhandene Pferdebahnstrecke Börse - Horn für den elektrischen Betrieb einrichten zu lassen. Ziel war es, die Bahn mit der neuen Technik noch im Jahre 1891 zu eröffnen. Das Datum

des Vertragsabschlusses ist nicht bekannt geworden.

Sicherlich hat die Bremer Pferdebahn niemals ernsthaft daran gedacht, ein anderes als das bewährte Thomson-Houston-System -wie es ja auch schon am 19. Oktober 1890 bei der Polizeidirektion beantragt worden war- anzuwenden. So konnte die Gesellschaft schon am 15. April 1891 der Polizeidirektion über die Anlagekosten und die erwarteten Betriebsergebnisse berichten (Schreiben der Bremer Pferdebahn AG. vom 15.4.1891, St A Bremen 4.14/1 - VI. B. 14. b.), insbesondere auch, um staatliche Stellen von der knappen Wirtschaftlichkeit des Unternehmens zu überzeugen und den Betrieb vor weiteren Belastungen durch den Fiskus zu schützen. Man rechnete für die Strecke Börse-Horn mit einem Kostenaufwand von 320 000 Mark, worin eine doppelte Dampferzeugungsanlage (63 385 Mark), zwei Dynamomaschinen (33 862 Mark), sechs Motorwagen (69 300 Mark), die elektrische Ausrüstung der Strecke (131 660 Mark) und die Gebäude mit 21 793 Mark enthalten waren.

Die Gesellschaft wurde mit der Unterhaltung eines drei Meter breiten Pflasterstreifens belastet; außerdem war die Kasse bereits zur Zahlung von 80 000 Mark plus Verzinsung für die Verbreiterung des Schüsselkorbs und von 150 000 Mark für den Durchbruch der Heinkenstraße bei der Anlage der Pferdebahn zwischen Geeren und Faulenstraße verpflichtet worden. Dazu rechnete die Pferdebahngesellschaft mit einer ab 1893 zu zahlenden

Billettsteuer, so daß sich begründen ließ, daß die seit 1876 gezahlten jährlichen Dividenden von 0% (1879, 1881 bis 1885) bis 7½ % (1888) bei einer mittleren Dividendenzahlung von weniger als 3% jährlich durchaus keine Aussicht auf eine lohnende Rendite versprachen und weitere Belastungen nicht erträglich sein würden.

Mit der Ausfertigung der Konzession am 19. Mai 1891 konnte endlich mit den Arbeiten zur Elektrifizierung der Strecken begonnen werden. Zur Beschaffung der Geldmittel beschloß die Generalversammlung der Bremer Pferdebahn AG. am 21. Mai 1891 die Erhöhung des Grundkapitals der Aktiengesellschaft auf 600 000 Mark. Jacob Schierenbeck und Otto Bohlmann als Vorstand der Bremer Pferdebahn boten am 9. Juli 1891 die Zeichnung von 167 neuen Aktien im Wert von 200 400 Mark in Stückelungen zu 1200 Mark an. Der Zeichnungspreis wurde auf 110% zuzüglich 5% Stückzinsen vom 1. Januar d. J. bis zum Abnahmetag festgesetzt. Den Inhabern der Aktien der bisherigen Bremer Pferdebahn AG. wurde ein Vorrecht zum Bezug der Papiere eingeräumt (Weser Zeitung 12. 6. 1891). Das Bankhaus Georg C. Necke & Co wurde beauftragt, vom 13. bis zum 20. Juli die Zeichnungen auf die neuen Aktien vorzunehmen.

Mit dem Übergang zum elektrischen Betrieb und der Erhöhung des Grundkapitals, am 21. Juli 1891 von der Generalversammlung beschlossen, erfolgte gleichzeitig eine Veränderung des bisherigen Gesellschaftsnamens. Die Bremer Pferdebahn AG. firmierte nun unter dem Namen

„Bremer Straßenbahn AG.". Der Sitz der Gesellschaft blieb Bremen - Horn.

Die Eintragung der Beschlüsse in das Handelsregister wurde am 25. Juni 1891 vorgenommen.

Anfang August 1891 waren bereits die Materialien zur Einrichtung der elektrischen Bahn zwischen Börse und Horn von New York auf den Weg gebracht (BN 5.8.1891), und Anfang September begannen die Arbeiter auf der Chaussee Bremen - Horn die Leitungen für den elektrischen Betrieb zu verlegen (Br. Courier 8.9.1891). Ein Herr Conover von der amerikanischen Thomson - Houston Gesellschaft hatte die Bauleitung übernommen; von der Bremer Straßenbahn wurde der Ingenieur Fritz Hinrich Martin Paulsmeyer beschäftigt.

Eine Entscheidung über die Lage eines neuen Maschinenhauses war allerdings zu dieser Zeit noch nicht getroffen worden. Die Bremer Straßenbahn sah zunächst die Station in der Nordostecke des Schlachthofgrundstückes, also nördlich der Schlachthofstraße fast an der Grenze zum ehemaligen Hamburger Bahnhof vor. Von hier ausgehend beantragte sie nämlich noch am 28. November 1891 die Verlegung einer Speiseleitung, die an der Südseite des aufgegebenen Bahngeländes, dann an der Straße Bei der Gasanstalt, an der Hollerallee, durch die Wachmannstraße und die damalige Bürgermeister - Smidt - Straße (heute Carl - Schurz - Straße) bis zur Schwachhauser Chaussee verlaufen und dort über

eine isolierte, an Masten aufgehängte Freileitung eine zweite Einspeisung des elektrischen Stroms in die Oberleitung herstellen sollte. Jedoch hatte die Bremer Straßenbahn schon Ende August ein Grundstück direkt an der Schlachthofstraße – Südseite – gegenüber dem Schlachthof gepachtet, das von der Bremer Straßenreinigungsgesellschaft als Lagerplatz genutzt und spätestens Mitte November 1891 frei wurde (Br. Courier 1.9.1891). Einen Teil dieses Areals nahm die Bremer Straßenbahn sofort in Benutzung und lagerte hier die bereits beschafften, zum Bahnbau erforderlichen Requisiten und Materialien (Br. Courier 20.9.1891). Erst Ende Oktober 1891 konnte nach der Baugenehmigung an dieser Stelle vom Bauunternehmer Leymann (Es gibt zu dieser Zeit zwei Maurermeister mit diesem Namen in Bremen. Es ist nicht überliefert, welcher von ihnen die Maschinenstation der Bremer Straßenbahn an der Schlachthofstraße baute) mit dem Bau der Zentralstation für die elektrische Bahn begonnen werden. Damit war die Absicht, den elektrischen Betrieb noch im Jahre 1891 aufzunehmen, nicht mehr zu realisieren (BN 29.10.1891).

Das Kraftwerk der Straßenbahn an der Schlachthofstraße wurde in den wichtigsten Teilen von den bedeutendsten einheimischen und ausländischen Spezialisten nach einem einheitlichen Grundplan im System Thomson-Houston gebaut, und zwar zunächst von der Thomson-Houston International Electric Company und nach deren Eingliederung in eine am 5. Januar 1892 in Berlin gegründeten Gesellschaft von der Union Elek-

tricitäts-Gesellschaft (Von der UEG zur AEG, Elektrischen Bahnen 1897–1898, Wuppertal-Barmen 1977).

Das Elektrizitätswerk der Bremer Straßenbahn (zu unterscheiden von dem nebenan erbauten und 1893 in Betrieb genommenen städtischen Elektrizitätswerk) stand an einem Seitengleis des Eisenbahnanschlusses für den Schlachthof, so daß die Kohlenzuführung leicht zu bewerkstelligen war. Das aus Ziegelsteinen gemauerte, feuerfest konstruierte Gebäude mit einer Grundfläche von 444 m² war in drei Räume unterteilt, einen Maschinenraum (16,0 × 13,5 m), ein Kesselhaus (13,5 × 12,5 m) und einen Kohlenschuppen (10,0 × 6,0 m). Das Dach im Maschinenhaus bestand aus Holz und Dachpappe und wurde in zehn Meter Höhe durch vier eiserne Träger gestützt. Die Dächer von Kesselhaus und Kohlenlager bestanden aus Wellblech. Für eine eventuelle Erweiterung der Installation bei einer Ausdehnung des elektrischen Netzes war bereits der dann zusätzlich benötigte Raum vorgesehen. Der 35 Meter (124 Fuß) hohe Schornstein, der mit einer Blitzschutzanlage gesichert war, war aus radial geformten, gelochten Steinen gemauert; er hatte unten einen inneren Durchmesser von 1,90 Meter und oben von 1,50 Meter. Die Wandstärke betrug unten 400 mm, oben 200 mm. Die Kesselanlage enthielt zwei in der Bauart bewährte Wasserröhrenkessel von Babcock & Wilcox in Glasgow mit je 131 m² Heizfläche für einen Dampfdruck von 8 Atmosphären. Eingebaut war ein Greenscher Economiser mit 96 Röhren zur Vorwärmung des Speisewassers, zwei körtingsche Injektoren und eine Worthing-

ton-Speisepumpe. Das Betriebswasser wurde einem Reservoir entnommen, das mit Kondenswasser und aus einem Brunnen oder der städtischen Wasserleitung gespeist wurde. Die beiden von McIntosh & Seymour in Auburn bei New York gebaute Dampfmaschinen hatten nach dem Compoundsystem je zwei Zylinder und waren mit schweren Schwungrädern versehen, von denen eines als Regulator diente. Jede dieser Maschinen, deren Selbstregulierung und ruhiger Lauf gelobt wurden, leistete 140 indizierte Pferdestärken bei 230 Umdrehungen je Minute; sie waren beide für die Stromerzeugung für die Straßenbahn bestimmt. Eine weitere einzylindrische Dampfmaschine von Armington & Sims – dieselbe, die bereits während der Ausstellung als Energieerzeuger für die Stromerzeugung der Beleuchtung eingesetzt war (siehe Seite 127) – mit einer Leistung von 70 Pferdestärken und 250 Umdrehungen in der Minute trieb direkt zwei kleinere Dynamos an, die kugelankerwicklungen hatten und den Strom für 40 Bogenlampen mit je 2000 Normalkerzen Leuchtkraft für die Beleuchtung des Parkhauses erzeugten. Diese Kugelankerdynamos waren ebenfalls während der Ausstellung im Bürgerpark als Stromerzeuger für das Parkhaus bzw. für die Zusatzbelastung verwendet (siehe Seite 127/128) und dann an die Schlachthofstraße worden, wo sie auch nach Übernahme des Straßenbahnkraftwerks durch das städtische Elektrizitätswerk (April 1900) noch bis zum Brand des Parkhauses am 15. August 1907 für die Beleuchtung in diesem Festhaus sorgten. Eine dieser Maschinen gelangte am 5. November 1907 als Geschenk des Bürgerparkvereins

an das Deutsche Museum in München, wo sie als Unikat noch immer aufbewahrt wird (Inventar-Nr. 52711 D 2 - B/3; siehe Bremen wird hell, Veröffentlichungen des Bremer Landesmuseums für Kunst und Kulturgeschichte, Nummer 92, Bremen 1993, Anm. 30, S. 94).

Die beiden großen Dampfmaschinen setzten durch Treibriemen zwei große, vierpolige Dynamos in Bewegung, die nach den neuesten Erkenntnissen der Elektrotechnik von der Thomson-Houston International Electric Company in Lynn, Massachusets, USA, gebaut worden waren. Jeder Stromerzeuger konnte bei einer Spannung von 500 Volt und 700 Umdrehungen je Minute eine Stromstärke von 160 Ampere erzeugen bzw. 80 000 Watt leisten. Die Dynamos, die aus Gründen der Sicherung der Betriebsfähigkeit einen um den anderen Tag abwechselnd in Gang gesetzt wurden, so daß jeweils der andere Generator in Reserve stand, hatten Compoundwicklung; sie konnten parallel geschaltet werden. Von den mit Trommelwicklung versehenen Ankern gelangte der Strom zu 110 gut isolierten kupfernen Strahlstücken des Kommutators (Kollektor), wo er von vier Kohlenbürsten abgenommen wurden (Weser Zeitung 3. 5. 1892).

Am Freitag, den 27. Mai 1892, besuchten auf Einladung der Union-Elektricitäts-Gesellschaft fast 60 hervorragende Sachkundige auf dem Gebiete der Elektrotechnik und andere Interessierte - Ingenieure, Pferdebahndirektoren, Fabrikanten, technische Direktoren,

Bürgermeister sowie mehrere Vertreter bremischer Behörden - die für Fachleute sehenswerten Anlagen der Maschinenstation an der Schlachthofstraße (Br. Courier 28.5.1892; BN 29.5.1892). Neben den Vertretern der Bremer Straßenbahn, Jacob Schierenbeck und Otto Bohlmann, waren die Direktoren der Union-Elektrizitätsgesellschaft sowie die Senatoren August Schultz, Dr. Hermann Gröning, Dr. Carl Tetens, Matthias Gildemeister, Dr. Victor Marcus, Wilhelm Nielsen, Dr. Ernst Ferdinand Plump und Johannes Achelis, ferner der Polizeiinspektor Gustav Rasch, der Branddirektor Adolf Dittmann und der Direktor des benachbarten Schlachthofs, Carl Schneemann, erschienen. Aus folgenden Städten waren Beobachter angereist: Aachen, Berlin, Bremerhaven, Bielefeld, Berleburg, Charlottenburg, Dessau, Düsseldorf, Elmshorn, Fürth, Hamburg, Hilden, Kiel, Köln, Lübeck, München-Gladbach, Mühlheim a. Rh., Nürnberg, Lüttich und Stendal.

Die Union-Elektrizitätsgesellschaft und die Stadt Bremen nutzten die Gelegenheit des Besuchs hochrangiger Verkehrsfachleute zur Ausrichtung eines festlichen Tages in der Hansestadt. Gegen 9½ Uhr morgens fuhr die Gesellschaft mit zwei Motorwagen, denen je ein Sommerwagen angehängt war, vom Stadthaus zur Schlachthofstraße. Nach der Besichtigung der technischen Anlagen im Kraftwerk, die von den Ingenieuren der Gesellschaft erläutert wurden, fuhr man zum Stadthaus zurück und von dort zur Endstation der elektrischen Bahn nach Horn, wo in Johann Hegeholz' „St. Pauli-Restaurant" für die Gäste ein Frühstück serviert

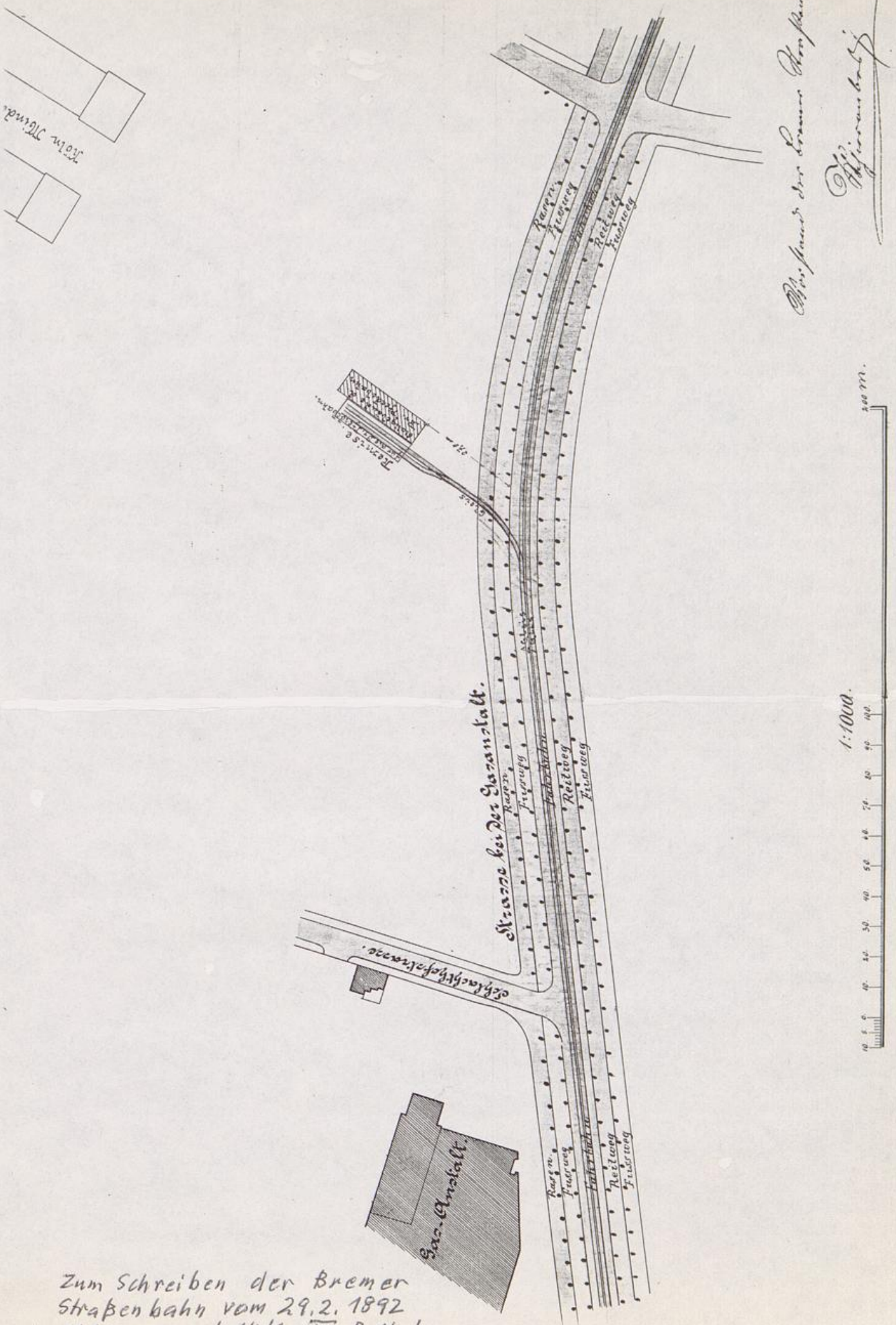
war, zu dem der Direktor Vorthmann aus Berlin namens der Union-Elektrizitätsgesellschaft die Anwesenden begrüßte. Anschließend wurden auf dem Betriebshof der Endstation die elektrischen Motorwagen besichtigt, von denen zur besseren Einsicht einer zerlegt worden war. Direktor und Ingenieure übernahmen Führung und Erklärung der technischen Einrichtungen. „Von fachkundiger Seite wurden die anerkennendsten Urtheile über unsere electrische Straßenbahn gefällt, und allgemein die ganze Anlage mit großem Interesse und großer Befriedigung in Augenschein genommen."

Nachmittags um 4 Uhr traf man sich im Speisesaal von Voth's Hotel de l'Europe am Herdentorsteinweg, um die Besichtigung als gesellschaftliches Ereignis ausklingen zu lassen. Aus Bremen nahmen unter anderen Mitglieder von Senat und Bürgerschaft teil, weiter sah man Branddirektor Dittmann, Polizeiinspektor Rasch, Direktor Schneemann vom Schlachthof, den Direktor der Bremer Straßenbahn und den Bankier Carl Konitzky, den Teilhaber des Bankhauses Georg C. Mecke & Co. Es sprachen als Gäste der Geh. Regierungsrat Aue aus Dessau, Herr Löwe-Ahlwardt aus Berlin, Direktor Vorthmann aus Berlin (Union-Elektricitätsgesellschaft), Direktor Bühsing aus Berlin (Berlin-Charlottenburger Pferdebahn), Herr Hamspohn aus Köln, Baurat Besinde aus Nürnberg, Herr Schröder aus Hamburg (Vorsitzer des Aufsichtsrates der Hamburger Straßenbahngesellschaft), Ingenieur Kalb aus Düsseldorf und Herr Bier aus Dessau. Man schloß das Festmahl mit der

Überzeugung, an einem besonderen Ereignis teilgenommen zu haben, und versicherte dem Gastronom des Hotels de l'Europe, der ja auch Pächter des Parkhauses im Bürgerpark gewesen war, „diesmal wieder bei der Zusammenstellung und Darbietung des Menus seine Meisterschaft" gezeigt zu haben.

Bei dieser Veranstaltung war nach einigen Schwierigkeiten und nach mancherlei Verzögerung, die noch zu beschreiben sein werden, der elektrische Betrieb auf der Bremer Straßenbahn offiziell erst elf Tage alt. Mit den Arbeiten für die elektrische Streckenausrüstung wurde Ende August 1891 begonnen. An der Ausstellungsbahn auf der Linie Börse - Schüsselkorb - Bahnhof - Bürgerpark war die Oberleitung bereits seit Beginn der Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrie-Ausstellung vorhanden, so daß hier keine Ergänzungen, allenfalls geringfügige Korrekturen der ehemaligen Pferdebahnlinie vorzunehmen waren. Die neu auszustattende Strecke nach Horn begann am Hauptbahnhof, verlief über die Straßen Am Dobben, Dobbenweg und Schwachhauser Chaussee und endete in einer Wendeschleife gegenüber der Horner Kirche, wo bereits ein Betriebshof der Pferdebahn vorhanden war. Über die Arbeiten erfahren wir in der Presse nichts; sie waren gegen Ende März 1892 im wesentlichen abgeschlossen, so daß man die Leitungen erstmals unter Strom setzen konnte. In dieser Zeit gab es zwei Vorgänge, die die Strecke Hauptbahnhof - Bürgerpark betrafen.

Die Bremer Pferdebahn unterhielt auf dem Gelände der Gasanstalt, jedoch nördlich der Schlachthofstraße, ein Stallgebäude für die Zugtiere des Stadtbetriebs. Diese Anlage war angeschlossen an die provisorische Straßenbahnverbindung zum ehemaligen Hamburger Bahnhof. Anfang 1892 kündigte die Verwaltung der Gasanstalt dieses Areal auf. Als Ersatz pachtete die Bremer Straßenbahn vom königlich preußischen Eisenbahnfiskus ein unmittelbar daneben liegendes Grundstück und beantragte, das von der Straße Bei der Gasanstalt in der Nähe der Schlachthofstraße vom Streckengleis abzweigende Gleis aufnehmen und dafür nach einem eingereichten Plan ein neues Gleis verlegen zu dürfen, das zu einem anderen Schuppen führen sollte (Schreiben Bremer Straßenbahn mit Plan vom 29.2.1892, StA Bremen 4,14/1 – VI. B. 14. b.). Diese Absicht wurde am 5. März 1892 von der Polizeidirektion unter Bedingungen, die die Baudeputation, Abt. Straßenbau, aufgab, genehmigt. Ob hier allerdings noch Pferde des Bahnbetriebs eingestellt wurden, ist in Anbetracht der bevorstehenden Aufnahme des elektrischen Fahrbetriebs fraglich. Ein Foto des neuen Schuppens zeigt nach 1900 eine dreigleisige hölzerne Unterstellmöglichkeit für Motorwagen der Straßenbahn und deren Anhängewagen (Bremen wird hell, Veröffentlichungen des Bremer Landesmuseums für Kunst und Kulturgeschichte, Nummer 92, Bremen 1993, S. 152; 1876 – 1976 Bremer Straßenbahn AG. Bremen o. D., S. 23), die 1908 aufgegeben wurde, nachdem das Depot in Woltmershausen eingerichtet worden war.


Reitweg
Fußweg
Reitweg
Fußweg
Reitweg
Fußweg

Der zweite Antrag betraf die geringe Höhenlage der Oberleitung auf dem Streckenabschnitt vor dem Bahnhofsgebäude und vom Tunnel bis zum Bürgerpark. Nach der Konzession mußte die Stromleitung in einer Höhe von sechs Meter angebracht sein; in den genannten Bereichen lag sie aber nur auf 5½ Meter. Die Gesellschaft versprach in einer Eingabe vom 14. März 1892, die Höhenlage vor dem Hauptbahnhof zu korrigieren, bat jedoch auf der Bürgerparkzufahrt die Lage beibehalten zu dürfen, da eine Änderung große Kosten verursache und die geringere Höhe, die schon seit zwei Jahren vorhanden gewesen sei, bisher zu keinerlei Klagen Anlaß gegeben habe (Schreiben der Bremer Straßenbahn vom 14. 3. 1892, StA Bremen 4,14/1 – VI. B. 14. b. Aus diesem Schreiben ist sicher zu schließen, daß nach Ende der Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrie-Ausstellung die vertragsmäßig vorgesehene Entfernung der Oberleitung nicht vorgenommen wurde. Insofern sind die Feststellungen von Rolf Martens (Rolf Martens, 100 Jahre Bremer Straßenbahn 1876 – 1976, Straßenbahnmagazin, Heft 21, 1976, S. 179; Rolf Martens, Bremens öffentlicher Personennahverkehr, Bremisches Jahrbuch Band 54, 1976, S. 109) zu korrigieren). Senator Schultz meinte dazu, daß die Polizeidirektion zwar nicht befugt sei, konzessionsbedingungen zu dispensieren, daß er jedoch darauf verzichte, die zu geringe Höhe zu monieren.

Die Verlegung der elektrischen Oberleitung mit den Hausbefestigungen und Traseinrichtungen und den Verbindungen zum Kraftwerk an der Schlachthofstraße scheinen keinerlei

Schwierigkeiten bereitet zu haben, so daß gegen Ende März 1892 die Leitung zur Probe unter Strom gesetzt werden konnte, ohne daß dieser Vorgang öffentlich bekanntgemacht oder der Polizeidirektion als Aufsichtsbehörde der Straßenbahn mitgeteilt wurde.

Am 25. April 1892 veranstaltete die Straßenbahn erstmalig mit sechs Wagen eine Probefahrt von Horn bis zur Börse (Br. Courier 26. 4. 1892).

So reibungslos die technische Ausrüstung vor sich ging, um so schwieriger gestaltete sich der Beginn des elektrischen Betriebs, so daß man die erheblichen Bedenken der Oberpost-Direktion hinsichtlich der Gefährdung des Schwachstromnetzes der Telegrafen- und Telefonleitungen als gerechtfertigt und die durch die Konzessionsbedingungen geforderten Sicherungen als notwendig angesehen werden müssen. Es war gerade erstmalig der Starkstrom von 500 Volt für den Probebetrieb in die Leitungen geschickt worden, ohne daß die Schutzvorrichtungen schon durchgehend angebracht worden waren, als am 28. März 1892 eine private Telefonleitung, die von der Straße Auf den Häfen zur Schwachhauser Chaussee verlief und die Oberleitung der Straßenbahn mehrfach kreuzte, bei der Donandtstraße durch Witterungseinflüsse (Korrosion) riß und auf die stromführende Leitung der Bahn fiel. Dadurch begann in einem Wohnzimmer des Hauses Auf den Häfen 65 die Umhüllung einer Elektromagnetrolle in einem Fernsprecher des Kunst- und Handelsgärtners Carl Franz Anton Kommer

zu brennen. Da jedoch der Privatleitungsdraht auch mit zwei Leitungen der Reichsfernsprechanlagen in Berührung kam und den Starkstrom auch auf andere Sprechanlagen übertrug, brannte es gleichzeitig im Haus Horn Nr. 3 (Julius Brabant), im Hause Vahr Nr. 9 (W. Rickmers) sowie im Vermittlungsamt der Reichspost (Bericht der Feuerwehr vom 28.3.1892; Schreiben der Feuerwehr und der OPD vom 29.3.1892; Stellungnahme der Bremer Straßenbahn vom 30.3.1892, StA Bremen 4,14/1 - VI. B.14.b.). Die Straßenbahn verzichtete zunächst auf weitere Probefahrten, und Feuerwehr und Oberpost-Direktion verlangten nachdrücklich die durch die Konzession vorgeschriebenen Sicherungen an den Straßenbahnleitungen gegen herabfallende, höher liegende Leitungen durch über die Oberleitung gespannte isolierte Schutzdrähte und durch auf ihr befestigte Holzleisten. Die Feuerwehr forderte außerdem eine direkte Fernsprechleitung zwischen der Zentralstation der elektrischen Bahn und der Hauptfeuerwache, um bei auftretenden Gefahren den Strom abstellen lassen zu können.

Der Schutz der Leitungen wurde nun auf alle Stellen ausgedehnt, an denen die Gefahr des Hochspannungsübertritts bestand, und der Feuerwehr mußte baldmöglichst isoliertes Werkzeug, wenigstens doppelte Isolierhandschuhe ausgehändigt werden. Die Bremer Straßenbahn erhielt am 2. April 1892 die Auflage, die Sicherungsmaßnahmen auf ihre kosten sofort auszuführen und mit der Eröffnung des elektrischen Betriebs bis nach Erledigung der Arbeiten zu warten (Anflage an

die Bremer Straßenbahn vom 2.4.1892, StA Bremen 4,14/1-VI. B.14. b.).

Am 25. April 1892 revidierte der Ingenieur Fritz Jordan mit dem Branddirektor Dittmann und dem Postinspektor Alfred Heinrich Gustav Weber die Strecke und fand alle Schutzvorrichtungen angebracht, so daß sie keine Bedenken gegen eine Probefahrt mehr hatten. Nur kleine Ergänzungen waren noch notwendig. Schon für denselben Tag war für 6 Uhr abends eine Versuchsfahrt vorgesehen (Protokoll Jordan vom 25.4.1892, StA Bremen 4,14/1 - VI. B.14. b.).

Über den Tag der zugelassenen Probefahrt hinweg scheint die Oberleitung unter Strom geblieben zu sein, ohne daß darüber die Aufsichtsbehörde informiert wurde. Durch fehlende Unterrichtung entstand so am 28. April 1892 ein weiterer Unfall mit Betriebsstörungen an den Fernsprechanlagen. An diesem Tag 208 morgens ein Bediensteter des Feuerwehrkommandos eine Drahtverbindung zwischen dem Büro des Dombau-Bazars im Künstlervereinsgebäude und dem Kontor der Bankfirma Bernh. Loose. Der Draht riß bei den Arbeiten und fiel auf die stromführende Oberleitung der Straßenbahn. Der Stromschlag warf den Feuerwehrmann nieder und störte elf Leitungen der städtischen Fernsprechanlagen. Die Spindeln der Vermittlungsapparate wurden beschädigt, eine Zimmerleitung im Stadthaus verbrannte, die Tapeten wurden geschwärzt. Die Eröffnung der Bahn verzögerte sich erneut (Br. Courier 29.4.1892); wiederum

klagen die kaiserliche Oberpost-Direktion und die Feuerwehr über die Gefahren, die angeblich von der elektrischen Straßenbahn ausgehen, obwohl doch eher von einer fahrlässigen Handhabung im Umfeld einer noch nicht ausreichend zu beurteilenden Gefährdung durch den elektrischen Starkstrom auszugehen gewesen wäre. Noch einmal wurde von der Straßenbahn eine Verbesserung der Schutzvorrichtungen verlangt (Protokoll einer Besprechung vom 29.4.1892, StA Bremen 4,14/1-VI. B. 14. b.). Jedenfalls war an eine Betriebseröffnung für den elektrischen Verkehr, wie sie die Weser Zeitung am 3. Mai in einer Artikelüberschrift ankündigte (Weser Zeitung 3.5.1892), noch nicht zu denken, bevor nicht die noch geforderten Restarbeiten erledigt waren.

Nun allerdings meldete die Bremer Straßenbahn ihre beabsichtigten Probefahrten bei der Polizeidirektion an (Berichte Polizeiinspektor Rasch vom 29.4.1892, und folgende Tage, StA Bremen 4,14/1-VI. B. 14. b.), und zwar für den 30. April von vormittags 10 Uhr bis abends 8 Uhr, für den 1. Mai von morgens 6¼ Uhr bis abends 11½ Uhr und ab 2. Mai bis auf weiteres von vormittags 9 Uhr bzw. morgens 6½ Uhr bis 11 Uhr abends. Am 6. Mai 1892 fühlte sich die Bremer Straßenbahn so sicher, daß man ab 11. Mai ganz auf den elektrischen Verkehr übergehen werde, daß an diesem Tage etwa 40 größtenteils recht gute überzählige Pferde in Horn durch den beeidigten Warenmakler Johann Heinrich Lüdeke versteigern lassen werde (Br. Courier 6.5., 7.5., 8.5. und 10.5.1892). Die Tiere wur-

den durchschnittlich gut bezahlt, sie brachten pro Stück bis zu 600 Mark (Br. Courier 13.5. und 15.5.1892). Die letzten Pferde wurden erst im April 1893 nach Abschluß der Elektrifizierung des Gesamtbetriebs der Bremer Straßenbahn größtenteils abgeschafft (BN 20.4.1893). Der Pferdebahnbetrieb blieb jedoch bei der Großen Bremer Pferdebahn unverändert bis 1900 bestehen, außerdem fuhr die Bremer Straßenbahn noch bis zum 31. März 1909 im Freihafen sowie bis zum 31. Oktober 1911 auf einer kurzen Strecke in Sebaldsbrück mit pferdebespannten Wagen.

Die Versuchsfahrten zu Anfang Mai 1892 verliefen offensichtlich so zufriedenstellend, daß die Direktoren F.W. Kaemena (für Otto Bohlmann) und Jacob Schierenbeck am 12. Mai 1892 die definitive polizeiliche Abnahme der Bahnstrecken Bremen (-Börse) - Horn und Börse-Bürgerpark beantragen konnten. Zwar fehlte noch die geforderte Telegrafenverbindung zwischen Maschinenhaus und Haupttelegrafenamt der Feuerwehr, und am Hotel du Nord (Bahnhofstraße) war noch eine Ausschaltungseinrichtung anzubringen. Im allgemeinen waren jedoch die Behörden jetzt zufrieden. Nur die Oberpost-Direktion bat die Genehmigung zu versagen, da die beim Hotel du Nord abzweigende Bürgerparklinie nicht mit Schutzvorrichtungen versehen sei. Da es jedoch auf dieser Strecke keine Kreuzung von Stark- und Schwachstromleitungen gab, war der Einwurf gegenstandslos, und die Genehmigung der offiziellen Eröffnung für den elektrischen Betrieb konnte nicht länger hinausgezögert werden.

An welchem Tag genau die Inbetriebnahme der Strecke nach Horn erfolgte, ist aus den Akten der Polizeidirektion nicht erkennbar; es muß jedenfalls um den 20. Mai 1892 gewesen sein. Bald darauf, nämlich Ende Juni desselben Jahres, wurde auch der Verkehr mit elektrischen Motorwagen zum Bürgerpark aufgenommen, nachdem zuvor einige Probefahrten auf dieser Strecke durchgeführt worden waren.

Ein Fahrplan ab 1. Juni wurde Ende des Monats Mai veröffentlicht (BN 29. 5. 1892). Frühmorgens verkehrten nach Horn die Wagen halbstündlich, tags über viertelstündlich. Gleichzeitig wurden Haltestellen eingeführt, und zwar auf der Stadttour (Börse / Stadthaus - Uhlandstraße) 14 und auf der Landtour (Hollerallee - Endstation Horn) neun. Die Haltepunkte wurden mit Tafeln versehen, die die Aufschrift „Haltestelle der Bremer Straßenbahn" trugen (BN 28. 5. 1892 und Anzeige BN 29. 5. 1892).

Auf der Strecke zum Bürgerpark wurden die Fahrten wegen des geringen Bedarfs nur nachmittags von 3 Uhr bis 10 Uhr abends angeboten (Br. Courier 30. 6. 1892). Die Nachfrage scheint sich hier im Herbst so sehr verringert zu haben, daß die Straßenbahn ihren Betrieb an den Wochentagen einstellte. Nun fuhren die Wagen nur noch sonntags nachmittags (BN 30. 9. 1892).

Auf der Strecke nach Horn mußte zur Einführung eines 7½ Minutentakts die vorhandene Ausweiche am „Schwei-

Bremer Strassenbahn.

Auf unserer Strecke **Horn-Bremen** (Börse) fahren vom 1. Juni d. J. an bis auf Weiteres unsere Wagen wie folgt:

Ab **Bremen** (Börse) von 7 bis 9 Uhr Morgens ½ stündlich.
„ „ „ „ 9,15 bis 10,45 Abends ¼ stündlich.
Ab **Horn** von 6 Uhr 22½ M. bis 8 Uhr 22½ M. Morg. ½ stündlich.
„ „ „ 8 „ 37½ „ „ 10 „ 7½ „ Abds. ¼ stündlich.

Auf vielseitigen Wunsch werden auf dieser Strecke vom 1. Juni d. J. an folgende **Haltestellen** eingerichtet, von denen aus- und eingestiegen werden kann.

Stadttour.

1) Börse-Stadthaus.
2) Museum-Ecke.
3) Ecke Sögestraße-Schüsselkorb.
4) Hillmann's Hotel-Kirchenstraße.
5) Carlstraße in der Bahnhofsstraße.
6) Hôtel du Nord.
7) Beerdenhorststeinweg-Badeanstalt.
8) Tivolitheater (Weiche).
9) Löningstraße.
10) Kemperlistraße (Weiche).
11) Mendestraße.
12) Dobbenweg-Dobben-Fedelhören (Mitte).
13) Bismarckstraße (Weiche).
14) Uhlandstraße (Weiche).

Landtour.

1) Hollerallee straße.
2) Josephstift-Ludwigslust.
3) Chausseehaus-Schweizerhaus.
4) Donandtstraße.
5) Hastedter Weg (Weiche).
6) Buchenstraße (Reichshalle).
7) Rhiensbergerstraße (Weiche).
8) Postamt Horn (Weiche).
9) Endstation Horn.

Diese Haltestellen sind in den Wagen durch Placate ersichtlich, und werden in den nächsten Tagen Tafeln mit der Aufschrift **„Haltestelle der Straßenbahn"** an diesen Haltepunkten sichtbar angebracht werden.

48098] **Die Direction.**

BN 29. 5. 1892

zerhaus" (Höhe Lortzingstraße) beseitigt und gegenüber dem Konsumtionshaus (Höhe Metzer Straße) auf 100 Meter Länge neu eingebaut werden. Diese Absicht fand das behördliche Einverständnis (StA Bremen 4,14/1–VI. B. 14. b.).

Mit der Einführung der Haltestellen wurden auf der linken Seite der Wagen an den Eingängen Gatter angebracht, so daß dann der Perron nur noch von rechts bestiegen werden konnte (Schreiben der Bremer Straßenbahn vom 20.7. 1892, St A Bremen 4,14/1–VI. B. 14. b.). Diese Gatter waren natürlich wechselseitig verschließbar, so daß mit den Wagen, ohne ihn zu wenden, in beiden Richtungen gefahren werden konnte.

Ob alle sechs Wagen, die in der Wagen Werkstatt der Großen Bremer Pferdebahn für den Ausstellungsbetrieb hergestellt worden waren (TW 31-36) und mit je zwei Thomson-Houston-Motoren ausgestattet waren, weiterverwendet wurden, ist unsicher. Nach einem Zeitungsbericht über die Bremer Straßenbahn von Ende Mai 1892 (BN 29.5. 1892) bestand der Wagenpark aus zehn Motorwagen, von denen sechs für 24 Sitze und vier für 16 Sitze eingerichtet waren. Jeder Wagen war mit einem 15 PS starken Elektromotor ausgestattet. Die Motorwagen der Ausstellungszeit wurden zu dieser Zeit nicht mehr genannt. Für einen zu erweiternden Fuhrpark gab die Bremer Straßenbahn zwölf weitere Wagen in der Werkstatt des Konkurrenzunternehmens in Walle in Auftrag, und zwar acht kleine und vier große, von denen die eine Hälfte im Oktober 1892 und die andere im März des

nächsten Jahres abzuliefern war.

Die Wagenbauanstalt der Großen Bremer Pferdebahn hatte sich als tüchtige Maschinenbauwerkstatt bekannt gemacht, aus der bis rund 200 Wagen geliefert worden waren, die zur vollen Zufriedenheit der Auftraggeber ausgefallen waren. Mitte 1892 waren hier sogar fünf Wagen für Bukarest in Arbeit (Br. Courier 19.6.1892). Die neuen Wagen der Bremer Straßenbahn, deren Untergestelle mit den Motoren wahrscheinlich wie die der ersten Serie aus den Vereinigten Staaten herangeschafft wurden, waren im Gegensatz zur ersten Lieferung nur noch mit einem Thomson-Houston-Motor ausgestattet. Der Wagenkasten, der nach dem bewährten Muster der Pferdebahnwagen konstruiert wurde, bot 16 oder 24 Personen Sitzgelegenheit und war mit drei oder vier Seitenfenstern versehen. Die Herstellungskosten eines einzigen Wagens beliefen sich auf etwa 12 000 Mark. Ende 1892 standen 13 Motorwagen zur Verfügung (Br. Courier 21.10. und 12.11.1892).

Der elektrische Fahrbetrieb brachte der Bremer Straßenbahn einen großen geschäftlichen Erfolg. Der neue Antrieb hatte voll die Gunst des Publikums gefunden, insbesondere auf der Strecke nach Horn. Es fuhren von Mai bis September 1892 über 80 000 Personen mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres befördert worden waren. Allerdings schüttete die Aktiengesellschaft nur eine Dividende von 2 3/4 % aus (nach 8 % im Jahre 1890)

(Bremer Straßenbahn AG. 28. März 1876 – 28. März 1926, S. 35). Vom 1. bis zum 26. Mai 1891 betrugen die Betriebseinnahmen 8 194,30 Mark, im gleichen Zeitraum 1892 betrugen sie trotz der fehlenden Pfingstfeiertage und der Schwierigkeiten zur Zeit der Betriebsumstellung 9 930,50 Mark (Zunahme 21,2%). Dabei waren im Vorjahr 47466, im Jahre 1892 59040 Personen befördert worden (Zunahme 24,4%). 2990 Touren fuhren die Motorwagen in diesem Zeitabschnitt, davon 658 Touren mit Anhängewagen. 1891 hatten die Betriebseinnahmen bei reinem Pferdebetrieb 186 915 Mark von 1 265 828 Personen betragen, bei 2/3 Pferdebetrieb und 1/3 elektrischem Betrieb nahm man 210 065 Mark von 1 403 970 Fahrgästen und 1893 bei fast vollem elektrischen Betrieb 259 397 Mark von 1 848 535 beförderten Personen ein (Union - Elektricitäts - Gesellschaft Berlin, Elektrische Bahnen 1897 - 1898, Nachdruck in Von der UEG zur AEG, Elektrische Bahnen 1897 - 1898, Wuppertal - Barmen, 1977, S. 12).

Die Streckenlängen mit elektrischer Ausstattung betrugen 1892

Stadthaus - Bahnhof	900 Meter
Bahnhof - Horn	4 900 Meter
Bahnhof - Bürgerpark	800 Meter

Von der Gesamtlänge von 6,6 km hatte 2,4 km Doppelgleis und 4,2 km einfaches Gleis (BN 29. 5. 1892).

Ende Oktober 1892 waren 13 Motorwagen mit 16 bzw. 24

Sitzplätzen in Betrieb; zwei weitere kamen am 8. November 1892 hinzu, und Mitte November erwartete man die Auslieferung von zwei zusätzlichen Wagen. Ab 1893 sollten auf der Horner Strecke zehn größere Salonwagen, eventuell mit angehängten Sommerwagen verkehren. Die kleineren Fahrzeuge sollten dann in der Innenstadt eingesetzt werden (Br. Courier 12.11.1892).

Die weitere Elektrifizierung der noch als Pferdebahn betriebenen restlichen Strecken der Bremer Straßenbahn ging nun nach den zuvor gewonnenen Erfahrungen zügig voran. Am 23. August 1892 begann man mit der Installation der elektrischen Leitung in der Langenstraße; man rechnete mit dem Abschluß der Betriebsumstellung auf der Strecke Börse – Freihafen für Mitte September dieses Jahres (Br. Courier 24.8.1892). Es dauerte jedoch noch bis zum 17. Februar 1893, bis von der Börse über Langenstraße, Kaiserbrücke, Große Allee und Westerstraße erstmalig elektrische Wagen bis zum Hohentor fuhren. Schon am 18. April dieses Jahres folgte die Betriebsumstellung auf der Strecke über Langenstraße, Am Geeren, Heinkenstraße, Faulenstraße, Hafenstraße und Tannenstraße. Nur im Hafengebiet selbst blieb die Bremer Straßenbahn noch bis zum 31. März 1909 beim Pferdebahnbetrieb.

Auch im Sommer 1893 fuhren die Wagen der Straßenbahn an jedem Tag ab 3 Uhr nachmittags bis zum Bürgerpark. Dieser Dienst wurde auch im Oktober dieses Jahres noch fortgeführt (Br. Courier 4.10.1893). In der Som-

mersaison 1894 fuhr die Straßenbahn auch vormittags zum Bürgerpark, allerdings wurden die Fahrten zum Ärger der Konzertbesucher im Parkhaus schon abends zwischen 8 und 9 Uhr eingestellt (Br. Courier 14.6. 1894, Leserbrief).

Die Gesellschaft besaß Ende 1893 25 Motorwagen mit je einem 15 PS starken Motor (Thomson-Houston WP 30), 12 geschlossene und 10 offene Beiwagen. Die Länge der elektrisch betriebenen Strecken betrug zu diesem Zeitpunkt 10,3 km, davon war 3,8 km doppelgleisig angelegt (Rolf Martens, Bremen öffentlicher Personennahverkehr, Bremisches Jahrbuch Bd. 54, 1976, S. 110). Alle elektrischen Anlagen waren zwar nach dem System Thomson-Houston eingerichtet, jedoch z.T. von der Union-Elektricitäts-Gesellschaft in Berlin ausgeführt, in die die in Deutschland und den angrenzenden Ländern tätige Teil der Thomson-Houston International Electric Company am 1. Juni 1892 aufgegangen war (Von der UEG zur AEG, Elektrische Bahnen 1897-1898, Wuppertal-Barmen 1977, Seite II). So wird die Bremer Straßenbahn als erste technische Leistung der Union-Elektricitäts-Gesellschaft geführt (Union-Elektricitäts-Gesellschaft Berlin, Elektrische Bahnen 1897-1898, S. 94 und 101), der viele weitere folgten, bis die UEG am 27. Februar 1904 mit der Allgemeinen Elektricitäts-Gesellschaft Berlin – AEG – fusionierte.

Bei der zunehmenden Beanspruchung des Schienenmaterials erwies sich die vorhandene Gleiskonstruktion des

Systems Böttcher als nicht mehr geeignet, den Betrieb durch die schwereren und schnelleren elektrischen Wagen aufzunehmen, so daß die Bremer Straßenbahn in den Jahren 1893 und 1894 die Verstärkung der Gleise durch den Einbau von Phoenix-Rillenschienen vornahm.

Am 1. September 1897 hatte die Bremer Straßenbahn eine Streckenlänge von 14,0 km; sie besaß jetzt 32 einmotorige Maschinenfahrzeuge mit je 20 bzw. 16 Sitzplätzen und je 12 Stehplätzen sowie 24 Beiwagen (1897 Lieferung 12 weiteren 20 sitzigen Wagenkästen von der Wagenbauanstalt der Großen Bremer Pferdebahn, siehe Bremer Straßenbahn (A.-G.) 28. März 1876 - 28. März 1926).

Die Zahl der Kessel, der Dampfmaschinen und Dynamos hatte sich seit 1892 nicht verändert. Die Dividendenzahlungen auf das Aktienkapital, das 1895 von 600 000 Mark auf 900 000 Mark erhöht worden war, steigerten sich von 4½ % im Jahre 1893 auf 6% im Jahre 1899.

Die Linie zum Bürgerpark blieb weiterhin wenig effektiv. Sie endete noch lange an der Brache des ehemaligen Hamburger Bahnhofs. In ihrem Einzugsbereich entstanden keine neuen Wohngebiete, so daß sich keine Erschließungsfunktionen ergaben und Fahrgäste eigentlich nur saison- und wetterbedingt zum Bürgerpark zu bringen waren, wobei sicherlich auch ein wichtiges Ziel war, das Parkhaus mit seinen vielen Veranstaltungen und zeitweise großen Besucherzahlen direkt bedienen zu können. Aus der vorhandenen Unzu-

länglichkeit erwuchs die Forderung an die Bremer Straßenbahn, die Strecke zum Bürgerpark über die Endstation an der Hollerallee zu verlängern und so den Besuchern des Festhauses im Park einen Fußweg von etwa 400 Meter bei jedem Wetter zu ersparen (BN 26.9.1895). Diese Netzerweiterung dürfte jedoch für die Unternehmer der Straßenbahn wegen der fehlenden Kontinuität des Fahrgastaufkommens wenig attraktiv gewesen sein, außerdem galt ja wenigstens noch bis 1898 das durch die Bedingungen der Spende von Chr. H. Wätjen von 1883 durchgesetzte Verbot, die Pferdestraßenbahn in den Bürgerpark zu führen (siehe Seite 77), wie ein „alter Bremer" in einem Leserbrief darstellte (BN 29.9.1895). Zwar meinte ein anderer Einsender als Parkhausbesucher mit einer Auslegung des Verlangens von Chr. H. Wätjen eine Lösung zum Vorteil der Bürgerparkgäste vorschlagen zu können (BN 3.10.1895), indem er vermutete, Wätjen hätte nur an die von der Pferdebahn ausgehenden Störungen gedacht, nämlich an das Pferdegetrappel, den Schmutz und an erhöhte Wegeunterhaltung. Belästigungen, die beim Einsatz einer elektrischen Bahn zum Parkhaus nicht auftreten würden. Er meinte, die Bahn hätte wohl auch die Zustimmung Wätjens gefunden, jedenfalls werde sie den zahllosen Parkhausgästen sehr entgegenkommen.

Diese Anregungen führten jedoch zu keiner Erweiterung der Bürgerparklinie, die allerdings durch die Eröffnung der Kleinbahnstrecke nach Tarmstedt am 4. Oktober 1900 eine erhebliche Aufwertung erfuhr. Es gelang nach achtzäh-

riger Planungszeit einer in Frankfurt a. Main gegründeten Kleinbahngesellschaft, der Bremisch-Hannoverschen Kleinbahn AG., unter Verwendung des Bahnkörpers der ehemaligen Venlo-Hamburger Eisenbahn die Schmalspurbahn bis in die Stadt zu führen. An der Hemmstraße wurde ein Betriebs- und Güterbahnhof mit den nötigen, aber bescheidenen Werkstatt- und Verwaltungseinrichtungen angelegt; von dort, wo damals noch keine Verknüpfung mit dem städtischen Straßenbahnnetz vorhanden war, schuf man bis zur Straße Bei der Gasanstalt (ab Oktober 1903 Gustav-Deetgen-Allee) entlang der Hollerallee eine Stichstrecke, die nur mit einem Rangiergleis endete. Hier ließ die Bahngesellschaft einen ansehnlichen Bahnhof errichten, in dem eine Gaststätte und die Wohnung des Kleinbahndirektors untergebracht wurden. Den Fahrgästen der Schmalspurbahn aus Tarmstedt, Tüschendorf, Eickedorf, Grasberg, Falkenberg, Lilienthal, Trupe und Borgfeld war durch Umsteigen an den nebeneinander liegenden Endstationen Gelegenheit gegeben, mit der Straßenbahnlinie, die ab 28. November 1900 eine blaue Scheibe als Erkennungszeichen trug (Strecke Arsterdamm – Markt – Hauptbahnhof), zum Hauptbahnhof bzw. in die Bremer Innenstadt oder zu anderen Zielen in der Hansestadt zu gelangen.

Keinen Einfluß auf die Bürgerparklinie hatte die Übernahme der „englischen" Großen Bremer Pferdebahn durch die Bremer Straßenbahn zum 6. Juni 1899 und die Bereitschaft zur zügigen Elektrifizierung auch dieses noch immer als Pferdebahn betriebenen Netzes sowie der Ver-

pflichtung der Bremer Straßenbahn, die Gleisstrecken zu erweitern und den elektrischen Strom in Zukunft vom elektrischen Elektrizitätswerk zu beziehen. Dabei übernahm der bremische Staat gegen eine Entschädigung von 155 000 Mark das Kraftwerk der Straßenbahn an der Schlachthofstraße, das noch bis zum Jahre 1911 in Betrieb blieb.

Mit der Übernahme der Strecken der Großen Bremer Pferdebahn begann die Bremer Straßenbahn AG. sofort mit den Arbeiten zur Elektrifizierung der neu hinzugekommenen Gleisführungen. Auch jetzt stellte die Berliner Union Elektrizitäts-Gesellschaft die elektrischen Anlagen der Linien her.

Am 24. Mai 1900 wurde mit 17 Wagen der elektrische Betrieb auf der Hauptstrecke Walle-Hansastraße-Nordstraße-Doventor-Markt-Vor dem Steintor mit einem Neubauast bis zur Hohwisch (Weserlust, zunächst nur bis Hamburger Straße) eröffnet (BN 23.5.1900). 63 Pferde konnten durch diese Maßnahme verkauft werden. Wenig später, nämlich am 18. September 1900, folgten die Ergänzungen von Sebaldsbrück über Hastedter Chaussee und Am Schwarzen Meer sowie der Neubau in der Nordstraße bis zur Bogenstraße (Holzhafen, zunächst liefen die Wagen nur bis zur Jute-Spinnerei) (BN 16. und 18. 9. 1900). Allerdings war die Strecke nur bis zum Eisenbahnübergang in Hastedt elektrifiziert; bis zur Endstation Sebaldsbrück blieb es beim Pferdebahnverkehr.

Wenig später, ab 2. Oktober 1900, fuhren die elektrischen

Motorwagen auf der vorhandenen Strecke vom Hauptbahnhof durch die Georg- und Kaiserstraße (heute Bürgermeister-Smidt-Straße) und die Große Allee sowie auf Neubaugleisen in der Kleinen Allee (heute Langemarckstraße), in der Pappel- und der Gastfeldstraße (heute auch Pappelstraße) bis zum Schützenhof (BN 30.9. und 2.10.1900. Der in den Anzeigen der Bremer Straßenbahn mitgeteilte Beginn des elektrischen Betriebs auf der Strecke Bahnhof-Hohetor wurde schon seit 1893 angeboten). Am 28. November 1900 waren die Elektrifizierungsarbeiten auf der Strecke vom Markt über Wachtstraße, Große Weserbrücke, Herrlichkeit, kleine Weserbrücke, Brautstraße, Osterstraße und Buntentorsteinweg bis zur Huckelriede (Arsterdamm) abgeschlossen (BN 27.11. und 28.11.1900). Diese Linie wurde mit der bereits bestehenden elektrischen Strecke Markt-Hauptbahnhof-Bürgerpark verbunden.

Noch im Jahre 1900 konnte am 22. Dezember der elektrische Verkehr für die Ringbahn eröffnet werden (BN 22.12.1900), nachdem im Breiten weg, in der Düsternstraße, der Utbremer Straße, der Hansastraße (von Nordstraße bis Freihafen) und Am Dobben Gleisenen verlegt worden waren.

Mit der Erweiterung des Streckennetzes und der Vergrößerung des Betriebs erwies es sich als notwendig, die einzelnen Linien mit einer Kennzeichnung zu versehen. Die Betriebsordnung für die elektrischen Straßenbahnen in der Stadt Bremen und dem bremischen Landgebiet, die die

Polizeidirektion und der Landherr am 23. Mai 1900 gemeinsam in Kraft setzten (Gesetzblatt der Freien Hansestadt Bremen 1900, S. 223; BN 24. 5. 1900) bestimmte in ihrem Paragraphen 2, daß die Wagen der einzelnen Linien in einer deutlichen, jede Verwechslung ausschließenden Weise zu bezeichnen seien. Diese Kennzeichnung erfolgte durch eine kreisrunde farbige Scheibe, in der Dunkelheit durch einfarbiges Licht, bei der Horner Linie durch ein gelbes Horn, sowie durch Zielangaben an Stirn- und Rückseite der Wagen und durch Streckenbeschreibungen an den Längsseiten.

Die Ringbahn erhielt eine rote Scheibe (rotes Licht); die Linie Walle - Weserlust war an einer grünen Scheibe (grünes Licht), die Linie Sebaldsbrück - Holzhafen zunächst an einer roten (rotes Licht vom 18. September bis zum 21. Dezember 1900), ab 22. Dezember 1900 an einer gelben Scheibe (gelbes Licht) und die Linie Hauptbahnhof - Schützenhof an einer weiß - roten Scheibe (rotes Licht) zu erkennen. Die Fahrzeuge der Strecke Amsterdamm - Bürgerpark fuhren mit einer blauen Scheibe (blaues Licht), und die Wagen der Strecke Hauptbahnhof - Hohentor trugen ab 26. Mai 1901 eine rot-grüne Scheibe (grünes Licht).

Bis 1900 lag der Bürgerpark außerhalb der städtischen Erschließungsgebiete, im Osten begrenzt durch die landwirtschaftlich genutzten Flächen des Barkhofs und der Feldmark Schwachhausen, im Süden begleitet durch die z. T. abgerämmten, jedoch noch nicht wieder verwerteten

Anlagen der ehemaligen köln-Mindener bzw. der königlich preußischen Eisenbahnverwaltung und im Westen flankiert durch die Bürgerweidekämpe. Zwar hatte der 1870 aufgestellte und 1874 von Senat und Bürgerschaft beschlossene Straßenplan (Stadt- und Landesplanung 1926–1930, Bremen 1931, S. 60) die Grundzüge einer Erschließung vorgezeichnet, eine städtische Bebauung kam im 4. Viertel des 19. Jahrhunderts jedoch noch nicht voran. So waren in den Gebieten rings um den Bürgerpark auch keine öffentlichen Verkehrsmittel zu finden mit Ausnahme der zunächst zu Demonstrationszwecken während der Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrie-Ausstellung entstandenen elektrischen Straßenbahn, der jedoch keine bedeutenden Verkehrsaufgaben zukam, und einer Petroleummotorenbahn, die vom Eisenbahntunnel der Schwachhauser Chaussee zum Ausstellungseingang am Hollersee verlief, das Ende der Ausstellung jedoch nicht überdauert (siehe Seite 215). Zwar hatten zwei Unternehmer 1891 den Mut, östlich vom Bürgerpark in Verlängerung der Rembertistraße auf der Parkallee bis zum Aussichtsturm des Bürgerparks einen gleichen Schienenverkehr zu betreiben, doch schon 1893 mußte dieses Verkehrsangebot aus wirtschaftlichen und technischen Gründen wieder eingestellt werden (siehe Seite 261). Eine für einen solchen Dienst erforderliche gleichmäßige Nachfrage war zu dieser Zeit wegen des Mangels einer ausreichenden Wohnbevölkerung in diesem Gebiet nicht vorhanden.

Erst gegen Ende des Jahrhunderts begann die Stadt sich östlich und südöstlich des Bürgerparks auszudehnen.

Der erste Schritt war 1899 die Aufstellung eines Bebauungsplans für ein Gebiet zwischen dem ehemaligen Herdentors-Begräbnisplatz und der Verlängerung der Rembertistraße (dann vorderer Teil der Parkallee) und die Vermarktung des aufgegebenen Eisenbahngeländes der Köln-Mindener Eisenbahn durch eine Terraingesellschaft („Parkland-Actiengesellschaft"; in deren Vorstand Bernhard Loose, Lambert Leisewitz und Franz E. Schütte gewählt wurden, während Senator Dr. Albert Gröning, Richter Dr. Fr. Friedrich Mohr, kommerzienrat Friedrich Ludwig Biermann, Paul Isenberg, Senator Dr. Victor Marcus und Carl Schütte mitwirkten (BN 1. 10. 1899). Die Gesellschaft übernahm nach einem Angebot von Franz E. Schütte das städtische Areal für 2500000 Mark, um durch den Gewinn beim Verkauf der Ländereien die für einen Neubaus des Stadthauses („Neues Rathaus") benötigten Geldmittel zu beschaffen. Die erforderlichen Straßen wurden von der Gesellschaft auf ihre kosten angelegt unter der Voraussetzung, daß der alte Friedhof in den nächsten 30 Jahren nicht bebaut, sondern zu gärtnerischen Anlagen verwendet werde (Hub. Wania, 30 Jahre Bremen 1876 - 1905, Bremen 1906, S. 196).

Für die quer durch dieses Quartier verlaufende, an der Eisenbahnunterführung bei der Gasanstalt beginnende Straße (Kaiser-Friedrich-Straße, heute Hermann-Böse-Straße) plante man schon Ende 1901 die Verlegung einer Straßenbahn (StA Bremen 3-P.4. Nr. 37a), die, von der Bürgerparklinie bei der Gasanstalt abzweigend, bereits am 15. Mai 1902 bis zur Hollerallee in Betrieb genommen

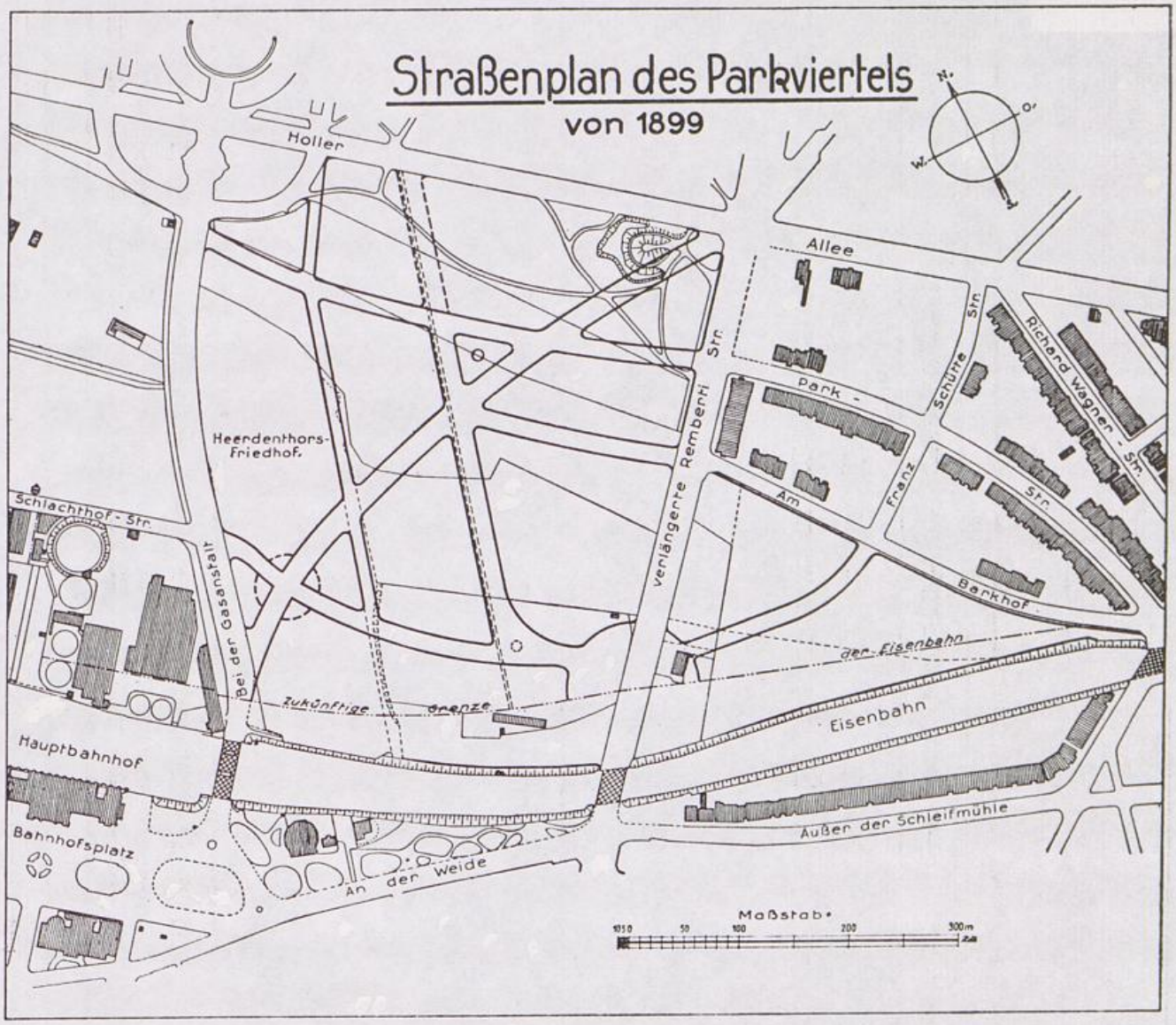


Abb. 16. Straßenplan des Parkviertel von 1899.

Stadt- und Landesplanung Bremen 1926–1930
Bremen 1931, S. 64

wurde (Hub. Wania, 30 Jahre Bremen 1876-1905, Bremen 1906, S. 233). Diese Strecke wurde in die Linie mit der blauen Scheibe einbezogen, die vom Arsterdamm über die Weser, über Markt und Hauptbahnhof verlief (Anzeige BN 15. 5. 1902). Die neuen Straßenbahnschienen endeten provisorisch an dem heute „Stern" genannten Schnittpunkt von Kaiser-Friedrich-Straße, Hollerallee, Parkallee und Wachmannstraße. Sie berührten hier die äußerste südöstliche Ecke des Bürgerparks und bedeutete den Anreiz der weiteren Erschließung des Bürgerparkviertels zwischen Parkallee, Hartwig- und Wachmannstraße.

Bereits drei Jahre später änderte die Bremer Straßenbahn auf zwei Linien die Endstationen. Man ließ, beginnend mit dem 18. Oktober 1905, die Woltmershauser Wagen (bisher rot-grüne Scheibe, jetzt weiß-rote Scheibe) an der Kaiser-Friedrich-Straße / Parkallee enden. Die Arsterdammer Linie (blaue Scheibe) verlegte man gleichzeitig auf die Strecke zum Bürgerpark, wo dieselben Wagen mit weißer Scheibe zur Pappelstraße / Schützenhof (bisher weiß-rote Scheibe) weiterfuhren.

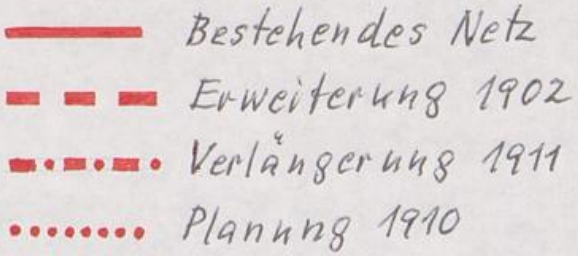
Mit der Vermehrung des Schienenverkehrs an der Wendestation vor dem Hollersee erwies es sich als notwendig, am Ende der Gustav-Deetjen-Allee, wo nur ein Stumpfgleis mit einer Weiche vor der Hollerallee vorhanden war, eine Wendeschleife einzubauen. Damit entfiel ab Ende 1905 das mühsame Umkoppeln der Anhängewagen (BN 3. 11. 1905).

Mit der Pflasterung der Straße Bei der Gasanstalt, die seit Oktober 1903 den Namen Gustav-Deetjen-Allee zur Ehrung des Stifters, der 1890 den Bau des Parkhauses im Bürgerpark ermöglicht hatte, trug, erhielten die beiden Straßenbahngleise 1909 zwischen Schlachthofstraße und den Gabelwegen zur Hollerallee eine neue Lage. Bisher waren sie in der Mitte der Straße geführt worden; nun wurden sie in Seitenlage an den Bordsteinen entlang verlegt. So konnte eine zusammenhängende Fahrbahnfläche als Decke aus Stampfasphaltplatten auf Beton hergestellt werden. Dem Ausbau war die Schließung der Straßenbahnremise an der Gustav-Deetjen-Allee (siehe Seite 165), nachdem in Woltmershausen ein neuer Betriebshof eingerichtet worden war.

1908 erhielten die Straßenbahnlinien Nummernbezeichnungen, die farbigen Tafeln wurden jedoch beibehalten. Die durchgehende Linie Arsterdamm - Bürgerpark - Pappelstraße (Schützenhof) wurde nun wieder in zwei Linien geteilt (BN 30.7. und 31.7.1908). Zur Gustav-Deetjen-Allee fuhren ab 1. August 1908 die Linien 5 (Arsterdamm - Markt - Hauptbahnhof - Bürgerpark) und 6 (Pappelstraße/Schützenhof - Brill - Hauptbahnhof - Bürgerpark), an der Kaiser-Friedrich-Straße/Parkallee endete die Linie 7 (Woltmershausen - Markt - Hauptbahnhof - Stern).

Die Fortsetzung der Linie, die provisorisch vor der Hollerallee in der Kaiser-Friedrich-Straße endete, war jahrelang zwischen den zuständigen Behörden der Stadt und

Straßenbahn in Bremen 1900



M
N
O
P
Q
R
S
Blockland
Bürger - Vichweide
Stadtgrenze
Kleinbahn nach Darmstadt
Eisenbahn nach Hamburg
Park
Allee
Zum Stau
Schmachhauser
Die Feldmeister
Ludwigslust
Holler Allee
Kleinbahn nach Darmstadt
Station
Stahlrohrfbr.
Central Bahnhof
Realschule
Stadtgraben
Turnhalle
Reitbahn
Reitstall
Schweizer Haus
-192-

M
N
O
P
Q
R
S
Blockland
Bürger - Vichwede
Stadtgrenze
Kleinbahn nach Tarmstedt
Eisenbahn nach Hamburg
Park
Allee
Zum Stau
Schwachhauser
Die Feldmeisters
Schweizer Haus
Ludwigslust
Holler Allee
Kleinbahn nach Tarmstedt
Station
Stuhlrohrfabrik
Centralbahnhof
Turnhalle
Gasanstalt
Stadtgraben
Realschule

der Bremer Straßenbahn strittig und verzögerte sich dadurch erheblich. Nach der Konzessionsurkunde vom 6. Juni 1899, § 7, war die Straßenbahnverwaltung in erster Linie verpflichtet, die Interessen des Verkehrs und des Publikums zu wahren, allerdings wurde zu diesem Ende den Organen des Staats ein weitgehendes Bestimmungs- und Aufsichtsrecht eingeräumt. Jahrelang waren sich die Behörden unschlüssig über eine Verlängerung der Linie über die Parkallee, wo viel Platz für eine eigene Trasse bestand, um die neu zu erschließenden Wohngebiete entlang dem Bürgerpark zu erreichen, während die Verwaltung der Straßenbahn eher eine Trasse durch die neuen Wohngebiete des Bürgerparkviertels vorzog. Erst während der Vorbereitungen für die Konzession für die Anlage und den Betrieb einer „gleislosen Bahn" nach dem System von Köhlers Bahnpatenten scheint die Deputation für die Straßenbahn eingelenkt zu haben, da sich nun in der Parkallee ohne Zutun der Straßenbahn ein Verkehrsmittel beschaffen ließ und die Straßenbahn sich mit dieser Lösung einverstanden erklärte (siehe Seite 313). So erhielt der elektrische Oberleitungs-Omnibus eine Chance zur Bewährung. Unter dem Namen „Parkbahn" fuhr vom Bischofstor durch die Rembertistraße bis zur Eisenbahnrampe der Parkallee beim Waldschlößchen ein elektrisch angetriebenes Straßenfahrzeug. Die Konzession wurde am 20. April 1910 erteilt (siehe Seite 320), noch im selben Jahre wurde am 16. September der Betrieb aufgenommen. Damit war die Bremer Straßenbahn von der Forderung befreit, in der Parkallee einen Schienenstrang zu verlegen; sie konnte nun endlich ihre eigenen, durch wirt-

schaftliche Überlegungen bedingten Vorstellungen, die neu entstehenden Wohngebiete östlich des Bürgerparks durch eine Verlängerung der Linie 7 über ihr Ende in der Kaiser-Friedrich-Straße durch die Wachmannstraße zu erschließen, konkretisieren. Anfang 1910 wurde folgende Strecke in der Diskussion um die weiteren Planungen ins Auge gefaßt, auch um hier die nötigen größeren Straßenbreiten zu beschaffen (StA Bremen 3 - P. 4. Nr. 81): Fortführung der Linie 7 in der Wachmannstraße bis Bengue-/Schubertstraße, dann links abzweigend auf einer Planstraße - Bürgermeister-Smidt-Str. - in leichtem Bogen bis zum Schwachhauser Ring, Fortsetzung in der Bürgermeister-Smidt-Straße (heute Thomas-Mann-Straße), Kreuzung der Emmastraße, Verlauf auf einer Planstraße bis zur Busestraße, und weitere Führung in der Busestraße nach Westen hin bis zur Endstation an der Parkallee (siehe Seite 192).

Als ersten Schritt beschloß die Deputation wegen der Straßenbahn am 5. November 1910, die Verlängerung der Linie 7 in der Wachmannstraße bis zur Einmündung Bengue-/Schubertstraße vorzuschlagen. Diese Empfehlung wurde im 1. Bericht der Deputation am 3. April 1911 übernommen (Mitteilung des Senats vom 4.4.1911, Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1911, S. 310) und von der Bürgerschaft am 12. April genehmigt (Beschluß der Bürgerschaft vom 12.4.1911, Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1911, S. 343). Schon am 21. August 1911 konnte die Bremer Straßenbahn den Betrieb hier auf-

nehmen.

Die weitere Verlängerung erhielt jedoch einen anderen Verlauf, da die Straßenplanung „Bürgermeister-Smidt-Straße" auf der zunächst gedachten Trasse nicht weiter verfolgt wurde. Stattdessen empfahl die Bürgerschaft, die Straßenbahn in die Hartwigstraße zu verlegen (Beschluß der Bürgerschaft vom 14.2.1912, Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1912, S. 134), eine Anregung, die trotz des Widerstandes der Anwohner dieses Straßenzuges im 3. Bericht der Deputation wegen der Straßenbahn am 28. Mai 1913 vorgeschlagen und am 10. Dezember 1913 von der Bürgerschaft beschlossen wurde (Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1913, S. 823 und 1739). Die am 21. August 1914 eröffnete Strecke endete dann am Schwachhauser Ring; die Fortführung über die Busestraße bis zur Parkallee kam nie zustande.

Zum 1. April 1913 wurden die Linienbezeichnungen wiederum verändert (BN 30.3.1913). Während die Linie 5 die Strecke Arsterdamm-Markt-Bahnhof-Wachmannstraße mit der Verlängerung in die Hartwigstraße bediente, fuhr die Linie 6 nun von der Pappelstraße über Brill und Hauptbahnhof zur Kaiser-Friedrich-Straße/Hollerallee (Stern). Ab jetzt verkehrte nur noch eine Linie, die Nr. 7, von Woltmershausen kommend über Markt und Hauptbahnhof zur Gustav-Deetjen-Allee mit der Endstation an der Hollerallee.

Inzwischen hatte es sich gezeigt, daß sich mit der Parkbahn, an der sich auch Franz E. Schütte und nach dem Tode sein Sohn beteiligt hatten, kein rentabler Betrieb aufrecht zu erhalten war, so daß der gleislose Patentomnibus von Willy Köhler aus Geldmangel seine Fahrten schon mit dem 31. Dezember 1911 wieder einstellen mußte (siehe Seite 340).

Die Stadt erweiterte sich jedoch nicht nur östlich vom Bürgerpark, sondern auch im Südwesten der Parkanlagen, wo sich nach 1900 die Bahnhofsvorstadt ausbreitete, die ab 1913 mit dem Namen „Findorff" belegt wurde. Zwischen Münchener Straße und Findorffstraße entwickelte sich nach und nach ein größeres Wohngebiet mit eingesprengten Gewerbeflächen und einem großen Areal, das von umfangreichen Einrichtungen für das Auswandererwesen („Mißler-Hallen") in Anspruch genommen wurde. Dieses neue Stadtgebiet galt es schließlich durch eine Straßenbahn zu erschließen. Erste Überlegungen im Jahre 1908 gingen davon aus, den Bürgerparkast der Straßenbahn entlang der Südgrenze des Bürgerparks nach Westen zu verlängern. Am 7. Oktober 1908 ersuchte die Bürgerschaft den Senat, die Polizeidirektion mit einer Berichterstattung darüber zu beauftragen, ob es sich empfehle, die elektrische Bahn vom Hollersee durch die Hollerallee, Findorffstraße und Hemmstraße und über den Haferkamp bis zur Nordstraße weiterzuführen (Beschluß der Bürgerschaft vom 7. 10. 1908, Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1908, S. 1056).

Der Senat sah nach Vorarbeit der Polizeidirektion den Wunsch nach einer Straßenbahn im Gebiet um die Hemmstraße als berechtigt an und empfahl, da er die Eisenbahnunterführungen der Findorff- und der Hemmstraße für die Durchführung der Straßenbahn als ungeeignet ansah, eine Linienführung von der Gustav-Deetjen-Allee durch die Schlachthofstraße, Admiralstraße, Walsroder bzw. Fallingbosteler Straße (jeweils mit Gleisen in einer Richtung) zur Unterführung Münchener Straße. Eine Führung entlang der Hollerallee sah der Senat als nicht geeignet an, da sie zu weit anshole. Die Bürgerparklinie sei um die Strecke Schlachthofstraße – Parkbahnhof zu verkürzen.

In umfangreichen Darstellungen wurden viele unterschiedliche Streckenführungen untersucht (StA Bremen 3 – P. 4. Nr. 89), eine Unterschriftenaktion Findorffer Anwohner empfahl im Juli 1909 zwei Möglichkeiten, das Gebiet zu erschließen, nämlich die Fortführung der Bürgerparklinie entlang der Hollerallee bis zur Einmündung der Findorffstraße und eine zweite Linie von der Gustav-Deetjen-Allee über Schlachthofstraße, Admiralstraße, Soltauer Straße (aufgegebene Straße zwischen Hemmstraße und Münchener Straße, heute Gestra-Gelände), Münchener Straße und Eisenbahnunterführung bis zur Hansastraße. In weiteren Untersuchungen wurde auch ein neues Projekt vorgeführt, das die Gleise auf der Strecke Ansgaritorstraße, Contrescarpe, Düsternstraße, Findorfftunnel, Findorffstraße, Admiralstraße und Hemmstraße bis zum klein-

bahnhof an der Hemmstraße vorsah.

Der 2. Bericht der Deputation wegen der Straßenbahn vom 11. Dezember 1912 befürwortete schließlich eine geradlinige Führung der Straßenbahn vom Kleinbahnhof auf der Hemmstraße, durch den Hemmstraßentunnel und den heute Borkumstraße genannten Teil der Hemmstraße südlich der Eisenbahn bis zum Panzenberg und lehnte die Verlängerung der Bürgerparklinie ab (Mitteilung des Senats vom 19. 12. 1911, Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1911, S. 1310). Die Kommission, die diesen Bericht zu untersuchen hatte, empfahl jedoch, davon abweichend, zwei andere Linien, zwischen denen allerdings keine Verbindung gedacht war:

1. Vom Kleinbahnhof Hemmstraße über Hemmstraße, Admiralstraße, Findorffstraße und Findorfftunnel mit Anschluß an die bestehende Gleisführung im Breiten Weg.
2. Verlängerung der Bürgerparklinie entlang der Hollerallee bis zur Findorffstraße als Anschluß für das neue Weidedammviertel.

Die Bürgerschaft genehmigte am 10. April 1912 die Anlage der ersten Linie mit der Verpflichtung der Bremer Straßenbahn, die zweite Linie entweder durch die Hollerallee oder über das Gelände des ehemaligen Hamburger Bahnhofs — also südlich der Trasse der Tarmstedter Kleinbahn — herzustellen, wenn Senat und Bürgerschaft es wünschen würden (Beschluß der Bürgerschaft vom 10.4.

1912, Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1912, S. 507). Damit war der Senat schon zwei Tage später einverstanden (Senatsprotokoll vom 12.4.1912, StA Bremen 3 - P.4. Nr. 89), so daß die Gleise durch das Findorff verlegt und der Betrieb am 6. August 1913 im Zuge der nun hier verkehrenden neuen Linie 9 von der St. Jürgen-Straße bis zum Kleinbahnhof an der Hemmstraße aufgenommen werden konnte.

So blieb die Bürgerparklinie zunächst unangetastet. Zwar ersuchte die Bürgerschaft Anfang 1914 den Senat, die Deputation wegen der Straßenbahn zu beauftragen, möglichst bald diese Strecke über die Hollerallee zur Findorffstraße ausbauen zu lassen (Beschluß der Bürgerschaft vom 28.1.1914, Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1914, S. 68). Die Deputation für die Stadterweiterung und die Bremer Straßenbahn AG. begannen zwar noch 1914, die Lage entlang der Hollerallee bzw. über das ehemalige Bahnhofsgelände (Bürgerweide) südlich der Kleinbahntrasse näher zu untersuchen (StA Bremen 3 - P.4. Nr. 89), der Ausbruch des Ersten Weltkriegs unterbrach jedoch jede weitere Planung.

Während des Krieges wurde der Betrieb auf der Bürgerparklinie bis zum Parkbahnhof wegen Strommangels eingestellt, auch war die Strecke wegen mangelhafter Besetzung nicht wirtschaftlich zu betreiben. Ende 1921 war der Betrieb noch nicht wieder aufgenommen worden (siehe Mitteilung des Senats vom 9.12.1921, Verhandlungen zwischen

dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1921, S. 1067). Erst am 8. Juni 1924 fuhr nach zehnjähriger Unterbrechung wieder die Straßenbahn durch die Gustav-Deetjen-Allee bis zum Parkbahnhof, nun mit der Liniennummer 10 (Fritz Peters, Zwölf Jahre Bremen 1921–1932, Bremen 1938, S. 54).

Nach dem Ersten Weltkrieg erinnerte die Bürgerschaft den Senat Ende 1920 an die Erledigung ihres Anfang 1914 übermittelten Auftrags, über die Verlängerung der Bürgerparklinie zu berichten (Beschluß der Bürgerschaft vom 3. 12. 1920, Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1920, S. 596). Im April des nächsten Jahres forderte die Bürgerschaft Verhandlungen der Verkehrsdeputation mit der Bremer Straßenbahn, zum einen wegen der Wiederaufnahme des Betriebs der Linie 6 zum Parkbahnhof der Kleinbahn nach Tarmstedt und zum anderen über die Weiterführung dieser Strecke bis zum Weidedamm (Beschluß der Bürgerschaft vom 22. 4. 1921, Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1921, S. 437). Ende September 1921 wiederholte sie ihren Wunsch nach Unterrichtung (Beschluß der Bürgerschaft vom 30. 9. 1921, Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1921, S. 887).

Noch Ende des Jahres 1921 lag der Bericht des Verkehrsausschusses der Deputation für Häfen und Eisenbahnen vor, den der Senat am 9. Dezember 1921 der Bürgerschaft zur Beratung übersandte (Mitteilung des Senats vom 9. 12. 1921,

Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1921, S. 1067).

In Anbetracht der schwierigen wirtschaftlichen Lage konnte keine positive Stellung bezogen werden. Über die eingestellte Linie 6 konnte nur zur Tatsachenentwicklung berichtet werden; wegen der Linienführung entlang der Hollerallee trug der Verkehrsausschuß lediglich einen Beschluß der Deputation für die Stadterweiterung vor, der eine Verlängerung der Straßenbahn zum Weidedammviertel südlich der Tarmstedter Kleinbahn, also über das freie Gelände der heutigen Bürgerweide festlegte. Ein Streifen an der Hollerallee sollte für eine Bebauung reserviert werden. Ausschlaggebend für diese Linienführung war auch ein Einspruch der Bürgerparkverwaltung, die zusammen mit dem Sachverständigenausschuß aus ästhetischen Gründen und mit Rücksicht auf die Besucher des Bürgerparks eine nahe Lage des Gleises ablehnte und ebenfalls die Gleisschleife in den Anlagen beim Parkbahnhof entfernt sehen wollte. Die Straßenbahn meinte jedoch, aus Betriebsgründen auf diese Gleisschleife nicht verzichten zu können. Da sie ohnehin aus Geldmangel den Bau der Strecke ablehnte — für die 550 Meter lange Strecke bis zur Findorffstraße hatte sie ein Kostenvolumen von 1 440 000 Mark (bei erheblich verringertem Geldwert) errechnet — und das Findorffviertel durch die vorhandene Linie 9 für ausreichend erschlossen ansah, hatten die Untersuchungen des Verkehrsausschusses kein positives Ergebnis. Damit war die Bürgerschaft am 13. Januar 1922 zufrieden (Be-

schluß der Bürgerschaft vom 13.1.1922, Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1922, S. 16).

Die Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse nach der Inflation ließ auch den Wunsch nach einer Verbindung der Straßenbahnendstationen am Hollersee und am Hemmstraßenbahnhof wieder aufleben, insbesondere auch, nachdem der Straßenbahnverkehr zum Parkbahnhof am 8. Juni 1924 wiedereröffnet worden war. Allerdings wurde von den Vorarbeiten zu dieser beabsichtigten Netzergänzung in der Öffentlichkeit nichts bekannt. Am 24. Oktober 1925 teilte der Präsident der Bürgerschaft dem Senat mit, daß der Abgeordnete Carl Karrenberg (1866-1948, Schulvorsteher der Schule am Holzhafen, Abgeordneter der Deutschen Demokratischen Partei in der bremischen Bürgerschaft) eine kleine Anfrage eingebracht habe und zur Frage eine schriftliche Antwort erwarte, warum der Plan wegen der Straßenbahnverbindung Hollersee-Hemmstraße keine Förderung erfahren habe und was der Senat beabsichtige, dieses Vorhaben beschleunigt zur Entscheidung zu bringen (Schreiben des Präsidenten der Bürgerschaft vom 24.10.1925, StA Bremen 3-P.4. Nr. 155). Der Senat beschäftigte sich schon am 30. Oktober 1925 mit dieser Anfrage (Senatsprotokoll vom 30.10.1925, StA Bremen 3-P.4. Nr. 155), auf Anregung von Senator Dr. Hans Sigismund Meyer mußte jedoch die Beantwortung ausgesetzt werden, da noch verschiedene Fragen zu klären waren. Die am 6. November 1925 dem Senat vorgetragene, von ihm genehmigte und der Bür-

gerschaft übermittelte Antwort ließ erkennen, daß die von der Direktion der Bremer Straßenbahn ausgearbeiteten Entwürfe von der Bremisch-Hannoverschen Kleinbahngesellschaft beanstandet worden waren, da sie eine Gleiskreuzung zwischen den beiden Schienenstrecken an der Eickedorfer Straße vorsahen. Da mit der Kleinbahnverwaltung kein Übereinkommen zu erreichen gewesen war, sei nun das Amt für Straßen- und Brückenbau damit beschäftigt, einen neuen Entwurf aufzustellen, der die Gleiskreuzung ganz vermeiden sollte (Senatsprotokoll vom 6.11.1925, StA Bremen 3-P.4, Nr. 155).

Diese Planungsarbeiten dürften gezeigt haben, daß sich der Konfliktpunkt nur mit unverhältnismäßig hohen Kosten zu vermeiden war. Eine kreuzungsfreie Anlage ließ sich nur erreichen bei einer parallelen Führung der beiden Gleisstrecken. Da jedoch entlang der Eickedorfer Straße das Kleinbahngleis unmittelbar neben der Fahrbahn verlegt war, die Straßenbahn also südlich der Schmalspurschienen keinen Platz finden konnte, mußte die Eisenbahntrasse mit erheblichem Aufwand verschoben werden. Auch mußte auf eine Linienführung der Straßenbahn verzichtet werden, da ohne Verlegung der Kleinbahn an der Eickedorfer Straße eine zweimalige Kreuzung zwischen Kleinbahn und Straßenbahn unvermeidlich war, nämlich an der Findorffstraße und an der Hemmstraße. Bei einer Straßenbahntrasse am Bürgerpark – der ältere Einspruch des Bürgerparkvereins wurde nicht wieder erwähnt – konnte man das klein-

bahngleis unangetastet liegenlassen und benötigte nur eine Gleiskreuzung an der Hemmstraße unmittelbar vor dem Kleinbahnhof, die allerdings ganz unvermeidlich war.

Im übrigen sah die Kleinbahnverwaltung die Straßenbahnplanung entlang der Hollerallee und der Eickedorfer Straße ohnehin mit großer Skepsis, da sie befürchtete, durch die Konkurrenz einen Teil ihrer Fahrgäste zu verlieren und finanzielle Einbußen zu erleiden.

Als die Bürgerschaft am 22. Oktober 1926 wiederum einen Bericht über die Möglichkeit der Herstellung einer Verbindungsstrecke anforderte (Beschluß der Bürgerschaft vom 22.10.1926, Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1926, S. 383), trug der Senat der Polizeidirektion auf, mit der Baudeputation und der Verkehrskommission über die Aufstellung eines Berichts zu beraten (Senatsprotokoll vom 26.10.1926, StA Bremen 3-P. 4. Nr. 159).

Schon 2½ Wochen später unterrichtete Senator Dr. Meyer seine Kollegen über den Stand der Angelegenheit (Senatsprotokoll vom 12.11.1926, StA Bremen 3-P. 4. Nr. 159). Die Verbindung sei ein allgemeines Bedürfnis, sie sei auch von den Bürgervereinen des in Betracht kommenden Gebietes immer wieder gefordert worden. Nun war die Kleinbahn bereit, eine Gleiskreuzung zu gestatten gegen Zusicherung eines Ausgleichs, der in der Genehmigung einer Kraftomnibusverbindung zwischen

dem Bremer Hauptbahnhof und Delmenhorst bestehen solle. Da aber von Bahn und Post und von Seiten der oldenburgischen Landesverwaltung Schwierigkeiten bereitet wurden, hatte die Zuteilung einer Omnibuskonzession kaum Aussicht auf Erfolg. Die Justizkommission vertrat die Meinung, daß der Senat die Gleiskreuzung der Straßenbahn mit der Kleinbahn im Hinblick auf das öffentliche Interesse erzwingen könne, sie räumte jedoch ein, daß man der Kleinbahn wegen der entstehenden Ausfälle eine größere Entschädigung zahlen müsse. Die Kleinbahnverwaltung könne allerdings aufgrund der Konzession nicht fordern, daß zwischen Parkbahnhof und dem Bahnhof Hemmstraße niemals ein Straßenbahnverkehr stattfinden dürfe; im übrigen sei das von ihr hier benutzte Gelände vom Staat leihweise überlassen worden. Die Kleinbahn könne höchstens eine Entschädigung wegen Vertragsstörung bzw. für die von ihr infolge der Änderungen aufzuwendenden Mehrunkosten beanspruchen.

In der Senatssitzung schlug Senator Carl Stichnath vor, durch Planänderung das Überschreiten der Gleise zu vermeiden, Senator Dr. Carl Thalenhorst wies jedoch darauf hin, daß dafür eingehende und kostspielige Änderungen an den in Betracht kommenden Straßen nötig seien.

So beschloß der Senat, die Durchführung der Straßenbahn unter Überschreitung des Kleinbahngleises in Angriff zu nehmen.

13 Tage später legte Senator Dr. Meyer seinen Kollegen im Senat einen Bericht vor, der die Genehmigung des Entwurfs für die Verbindung der Endstationen der Straßenbahn an der Gustav-Deetjen-Allee und der Hemmstraße vorschlug, der Kleinbahn einen Betrag von 9000 RM als Zuschuß Bremens zum Umbau des Bahnhofs an der Hemmstraße zu bewilligen, den Grund und Boden für einen Aufenthaltsraum für das Straßenbahnpersonal an der Gustav-Deetjen-Allee unentgeltlich zu überlassen und die Kosten der Durchführung von Pflasterarbeiten im Zusammenhang mit dem Straßenbahnbau bereitzustellen. Die Bauarbeiten waren schon im März 1927 zu beginnen.

Die der Bürgerschaft am 25. Februar 1927 übersandte Mitteilung des Senats enthält zahlreiche Details aus den bisher durchgeführten Verhandlungen. Der Bericht vom 11. Februar 1927 war von der Deputation für Häfen und Eisenbahnen -Verkehrsausschuß- und von der Baudeputation, Abt. Straßenbau verfaßt (Mitteilung des Senats vom 25.2.1927, Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1927, S. 117). Man ging davon aus, daß die Herstellung der Verbindung zwischen Hemmstraße und Gustav-Deetjen-Allee zur Schaffung eines Nordsüdrings der Straßenbahn bereits durch eine Erweiterung der Konzessionsurkunde vom 10./12. April 1912 der Bremer Straßenbahn AG. auferlegt worden sei. Die Ausführung sei jedoch durch den Krieg und die Nachkriegsverhältnisse unterblieben. Vor zwei Jahren habe die Straßenbahn einen

Entwurf vorgelegt, der die Kreuzung der Kleinbahn Bremen - Tarmstedt vorsah. Die Kleinbahnverwaltung hatte der Ausführung des Projekts, insbesonde der Gleiskreuzung widersprochen, einmal weil sie die Konkurrenz auf ihrem Streckenabschnitt zwischen Parkbahnhof und Hemmstraße fürchtete und weil sie meinte, sie sei durch die Konzession nicht verpflichtet, die Kreuzung zu dulden.

Da man sich über den Ausgang eines Rechtsstreits nicht sicher war, gelang es, die Angelegenheit auf dem Verhandlungswege zu bereinigen. Man schloß nach Überwindung großer Schwierigkeiten einen Vergleich, der in sechs Punkten die Interessen der beiden Parteien aufwog.

1. Gestattung der Gleiskreuzung durch die Anlagen der Straßenbahnstrecke Nordsüdring.
2. Gestattung der Verlegung des Kleinbahn-Haltepunktes Horn (Achterstraße) zur Vorstraße.
3. Zahlung eines Zuschusses von 9000 RM durch Bremen zum Umbau des Bahnhofs Hemmstraße.
4. Zusage Bremens sich dafür einzusetzen, daß keinem Dritten die Genehmigung zum Betrieb einer Autobuslinie zwischen Bremen und Delmenhorst übertragen wird.
5. Verpflichtung der Bremisch-Hannoverschen Kleinbahn AG., innerhalb von fünf Jahren eine Haltestelle an der Munte einzurichten.
6. Abgabe des für die Haltestelle Munte erforderliche Gelände durch Bremen gegen eine jährliche Anerken-

nungsgebührt von 10 RM.

Die Stadt konnte mit dem Ausgang der Auseinandersetzung um die Gleiskreuzung recht zufrieden sein. Außer einigen verhältnismäßig unbedeutenden Zusagen waren 9000 RM zu zahlen, und zwar für die Beseitigung eines Übelstandes, der schon lange als Ärgernis empfunden worden war. Der Güterbahnhof der Kleinbahn an der Hemmstraße war betriebstechnisch zu einer Zeit, nämlich 1900, angelegt und genehmigt worden, als auf der Hemmstraße der Verkehr noch keinerlei Bedeutung gehabt hatte. Baubedingt ließen sich Rangierbewegungen über die Hemmstraße hinweg nicht vermeiden. Anfangs hatte die Erschwernis für den Straßenverkehr kaum Bedeutung gehabt, mit der Erschließung des Gebiets wurde die zeitweise Sperrung des Übergangs als außerordentlich unangenehm angesehen. Die Zustände wurden von der Öffentlichkeit immer wieder kritisiert und auch von der Bahngesellschaft als lästig empfunden. So einigte man sich darauf, die für den Umbau des Hemmstraßenbahnhofs erforderlichen Kosten von 18 000 RM unter den Interessenten zu teilen. Damit konnte der Rangierverkehr im Bahnhof selbst abgewickelt und eine Inanspruchnahme der Straße für das Ausziehgleis ausgeschlossen werden.

Unter Berücksichtigung aller Umstände empfahl der Verkehrsausschuß die Annahme des Vergleichs, der eine

Anzahl schwerwiegender Meinungsverschiedenheiten der einzelnen Verkehrsunternehmungen in Bremen bereinigte und den Bau des Nordsüdringes der Straßenbahn mit den Linienbezeichnungen 5 und 6 ermöglichte. Zu diesem Ringverkehr gehörte auch eine Gleisverbindung durch die Pappelstraße in der Neustadt.

Der Verkehrsausschuß der Deputation für Häfen und Eisenbahnen kündigte auch eine Betriebsverstärkung im Findorff mit der Linienbezeichnung 15 an, die in der Gastfeldstraße beginnen und an der Hemmstraße vor dem Kleinbahnübergang enden sollte, sowie eine weitere Netzergänzung mit der Nummer 16 von der Pappelstraße über Hauptbahnhof zur Kaiser-Friedrich-Straße mit der Endstation in der Wachmannstraße bei der Schubertstraße mit einer eventuellen Verlängerung bis zum Schwachhauser Ring.

Der Bericht der Baudeputation, Abt. Straßenbau, der ebenfalls der Mitteilung des Senats vom 25. Februar 1927 beigefügt war, beschränkte sich auf die Zusammenstellung der Kosten der Pflasterarbeiten im Zusammenhang mit der Anlage des Nordsüdringes, die mit 26 000 RM ermittelt worden waren.

So wurde 37 Jahre nach ihrer Eröffnung schließlich die Bürgerparklinie, die ja für die städtische Entwicklung niemals eine größere Bedeutung erlangt hatte und nur für die Besucher des Bürgerparks, die Gä-

ste des Parkhauses und die Benutzer der Bremen-Tarmstedter Kleinbahn von Interesse gewesen war, doch noch um 1200 Meter verlängert und in ein größeres Verkehrsnetz der Bremer Straßenbahn eingebunden.

Am 17. März 1927 wurde mit den Bauarbeiten begonnen, für die an kosten rd. 250000 Mark aufgewendet werden mußte.

An der Hollerallee führte man die Gleise auf dem Seitenstreifen entlang dem Bürgerpark, wo sich allerdings bedeutende Schwierigkeiten ergaben, da die Schienen über dem Kanalisations-Hauptsammler verliefen und die Decke des Bauwerks verstärkt werden mußte. Entlang der Eickedorfer Straße lag die Trasse der Straßenbahn neben dem Schienenstrang der Kleinbahn. Es entstand an der Südwestecke eine Haltestelle, von der aus man in den Park gelangen konnte.

Dieser neue sogenannte Nordsüdring, der am Sonntag, den 17. Juli 1927 in Betrieb genommen wurde (BN 16. und 17. 7. 1927) wurde in einer Richtung (West-Ost) von der Linie 5 und in der Gegenrichtung (Ost-West) von der Linie 6 befahren. Die Linie 10, die bis dahin zur Gustav-Deetjen-Allee/Hollerallee verkehrte, endete nun am Waller Ring in der Nähe vom Waller Bahnhof. Da die ehemalige Endhaltestelle Gustav-Deetjen-Allee/Bürgerpark Einsatzstelle der Linie 5 wurde, ließ die Bremer Straßenbahn in den Grünanlagen des Rondeels ein vom Architekten Rudolf Jacobs (Bremische

Biographie 1912-1962, Bremen 1969, S. 256) entworfenes, im Landhausstil gehaltenes Dienstgebäude als Betriebsstelle errichten, das ebenfalls am 17. Juli 1927 in Benutzung genommen wurde (BN 17.7.1927). Die Wendeschleife um das Haus herum erhielt einen größeren Umfang, und entlang der Hollerallee verlegte man ein Aufstellgleis von 160 Meter für Schienenfahrzeuge. An dieser Stelle wurden über lange Jahre die Straßenbahntriebwagen der Bremer Straßenbahn und ihre Anhänger vor der schönen Kulisse des Bürgerparks um den Hollersee herum mit dem Parkhaus fotografieren.

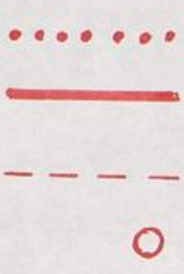
Ab 29. Juni 1952 fuhren die Straßenbahnlinien 5 und 6 über die Strecke am Bürgerpark von der Gustav-Deetjen-Allee zur Hemmstraße, während die verlegte Linie 7 die Gegenrichtung bediente. Ab 1. Mai 1964 wurde die Linie 5 eingestellt, gleichzeitig richtete die Bremer Straßenbahn an der Hemmstraße einen Linienwechsel im Durchfahrbetrieb mit der Linie 7 ein, so daß nun am Bürgerpark nur noch die Linie 6 verkehrte, bis hier am 18. Juni 1967 der Schienenverkehr aufgegeben und durch einen Omnibusbetrieb ersetzt wurde. Nur die Gleise an der Gustav-Deetjen-Allee blieben liegen, sie dienen nur noch dem Einsetzverkehr z. B. zur Zeit des Freimarkts. Die Abstellanlage an der Hollerallee und die Gleise am Bürgerpark (sowie an der Eickedorfer Straße) beseitigt. Das Wendegleis um das nicht mehr benutzte ehemalige Verwaltungshaus der Straßenbahn blieb jedoch liegen.

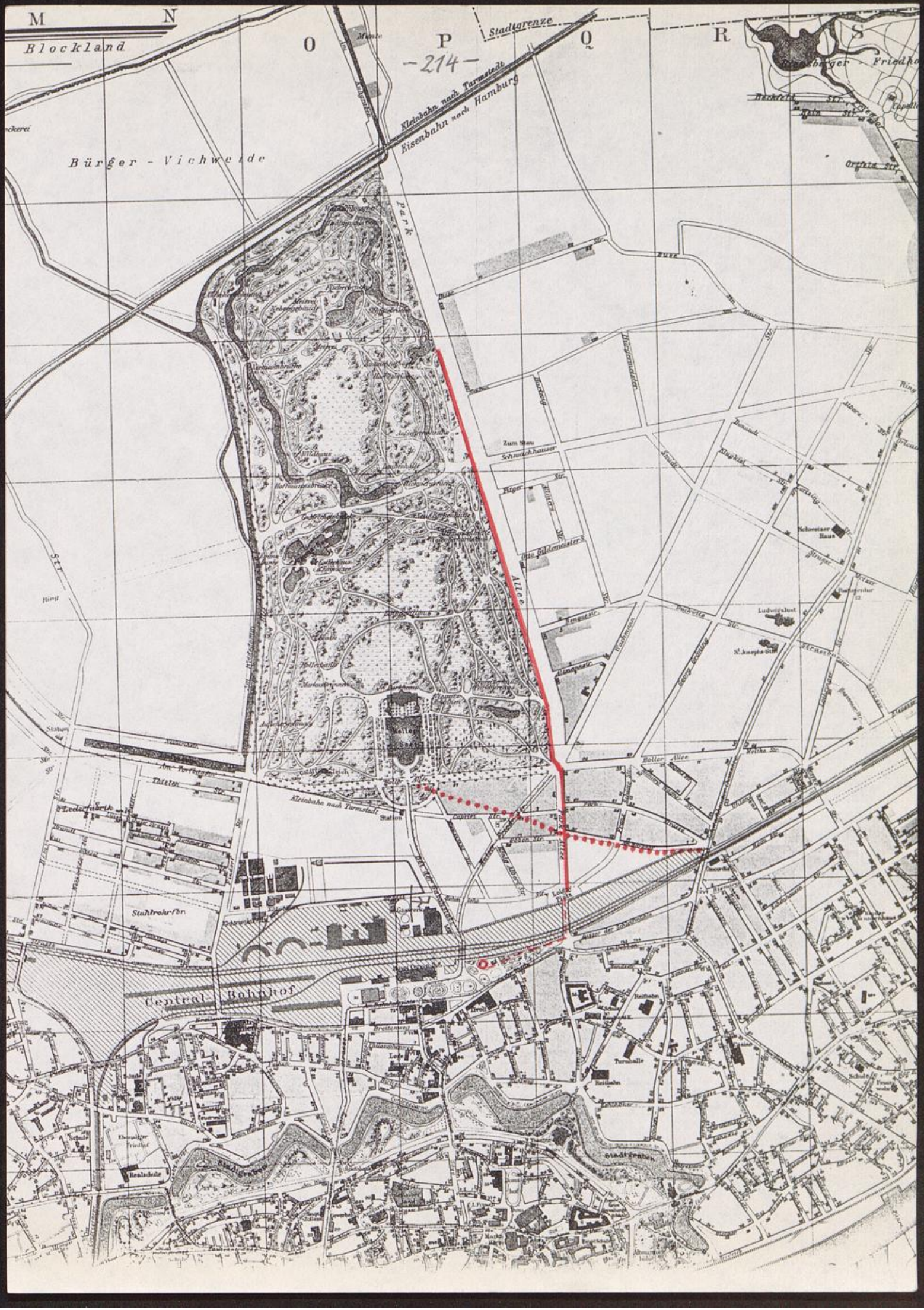
Die Bremisch-Hannoversche Kleinbahn AG. hatte bereits mit dem Ablauf des 23. Mai 1954 ihren Betrieb auf der Strecke Parkbahnhof-Falkenberg eingestellt; das Bahnhofsgebäude an der Gustav-Deetjen-Allee, das der Stadt übereignet wurde, blieb jedoch zunächst noch stehen, bis es aus Anlaß der Vorbereitungen zum Bau der Stadthalle 1961 abgebrochen worden war.

Heute wird noch die Südostecke des Bürgerparks von zwei Straßenbahnlinien im Schienenverkehr (Linien 5 und 6, Haltestelle Stern) berührt, ferner von der Omnibuslinie 24 und dem Schnellbus 30 S nach Lilienthal. Zwischen Hollersee und dem Findorff verkehrt die Buslinie 26; sie hat wie zuvor die Straßenbahn im Bereich des Bürgerparks zwei Haltestellen (Bürgerpark und Findorffallee). In der Höhe der Ringstraße hat jenseits der Fußgängerbrücke über den Torfkanal die Omnibuslinie mit der Nummer 25 am Utbremer Ring ihre Endstation (Weidedamm).

Den Nordosten des Bürgerparks und die Ostflanke des Stadtwalds berühren — über die Kulenkampffallee einmündend — auf der Parkallee die Buslinien 21, 22, 23 und 28; sie fahren hier die Haltestellen Parkallee und Munte an.

Die Petroleumbahn („Parkbahn") zum Bremer Bürgerpark




M
N
O
P
Q
R
S
Blockland
-214-
Stadtgrenze
Kleinbahn nach Darmstadt
Eisenbahn nach Hamburg
Bürger - Vichweide
Park
Allee
Zum Stau
Schwedthauser
Ludwigshöhe
Kleinbahn nach Darmstadt
Station
Straßenbahnhof
Central-Bahnhof
Stadtgraben

M
N
O
P
Q
R
S
Blockland
Stadtgrenze
Eisenbahn nach Hamburg
Kleinbahn nach Tarmstedt
Bürger - Vichwede
Park
Allee
Zum Stau
Schwachhauser
Boller Allee
Kleinbahn nach Tarmstedt
Stuhlrohrfbr.
Centr.-Bahnhof
Turnhalle
Reitbahn
Realschule
Stadtgraben

Die Petroleumbahn („Parkbahn") zum Bremer Bürgerpark 1890–1893

Bereits im Jahre 1888 begannen einige Bremer Kaufleute und Gewerbetreibende eine Ausstellung vorzubereiten, auf der nach einer gleichartigen Veranstaltung in Hannover im Sommer 1889 auch in Bremen die Fortschritte in Gewerbe und Industrie sowie die Entwicklung der Hochseefischerei und der modernen Marine und die neuere Kunstausübung gezeigt werden sollten. Ein großer Rahmen war auch für die Repräsentation von Völker- und handelskundlichen Gegenständen aus den Kolonien in einer Handelsausstellung vorgesehen. Am 15. April 1888 wurde das Programm veröffentlicht, und am 17. Januar 1889 konstituierte sich auf einer ersten Sitzung das Gesamtkomite der Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrie-Ausstellung unter dem Präsidenten der Ausstellung, dem Kaufmann Christoph Hellwig Papendieck. Als Ausstellungsgelände stellte der Bürgerparkverein einen Teil des vorderen Bürgerparks zur Verfügung.

Selbstverständlich rechnete man mit einem großen Publikumsandrang, dem die vorhandenen innerstädtischen Verkehrsanlagen kaum gerecht werden konnten. Alle drei Zuführungswege zum Bürgerpark waren recht mangelhafte Wegestrecken, über die seit dem Beginn der Bewaldungsarbeiten auf der Bürgerweide vielfach geklagt wurde. Sie genügten in keiner Weise einem Bedürfnis nach

Repräsentation und Leistungsfähigkeit, zumal die zeitweise als Zufahrt zum provisorischen Hauptbahnhof eingerichtete Pferdebahn nach dem 15. Oktober 1889, dem Zeitpunkt der Betriebseröffnung des neuen Zentralbahnhofs nicht mehr zur Verfügung stand (siehe Seite 68). Störend für die Optik wirkte auch der hohe Eisenbahndamm entlang der Hollerallee mit seinen beiden nur mangelhaften Durchlässen (Bei der Gasanstalt und Torfstraße).

Die Anregung zur Verbesserung der Zuwegung zur Ausstellung ging nach einem Antrag des Senats von der Bürgerschaft aus (Beschluß der Bürgerschaft vom 20.10.1889, Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1889, S. 459). Man faßte dafür die kürzeste Verbindung zwischen der Eisenbahnunterführung neben dem Hauptbahnhof (neben der Gasanstalt) am ehemaligen Herdentorsbegräbnisplatz entlang bis zum Eingang der Ausstellung vor dem Hollersee ins Auge. Es gelang auch, die Thomson-Houston International Electric Company dazu zu gewinnen, auf dieser Strecke eine elektrische Straßenbahn anzulegen, die als eine der Attraktionen der Ausstellung einerseits für diese neue, in Deutschland noch nicht angewendete Betriebsform werben sollte und andererseits in der Lage war, große Besucherscharen zum Ausstellungsgelände zu befördern und sie wieder zum Hauptbahnhof und in die Stadt zurückzubringen.

Am 21. Oktober 1889 beantragte der Vorstand der Bremer Pferdebahn die Konzession für die Anlage einer Straßenei-

senbahn zwischen Bahnhofsvorplatz und Ausstellungseingang an der Hollerallee, die als Pferdeeisenbahn betrieben werden sollte. Nach kurzer Zeit, nämlich schon am 4. November ergänzte die Pferdebahngesellschaft ihren Antrag und bat um die Erlaubnis, auf der Strecke vom Stadthaus bis zur Ausstellung, also nicht nur auf der neu anzulegenden Trasse, einen elektrischen Betrieb einrichten und beibehalten zu dürfen. Die in den Vereinigten Staaten sehr erfolgreiche Firma Thomson-Houston International Electric Company, Boston, gedachte hier einem deutschen Interessentenkreis ihre Leistungsfähigkeit vorzuführen und den kontinentalen Markt zu öffnen. Die Bremer Nachrichten wissen zu berichten, daß es außer diesem Projekt einer elektrischen Bahnverbindung Ende des Jahres 1889 noch eine weitere Planung gab, nach der von Osten her eine ebenfalls elektrisch betriebene Personenbahn zur Ausstellung fahren sollte. Dank dem Entgegenkommen des Bochumer Vereins für Bergbau und Gußstahlfabrikation schien es möglich, von der Eisenbahnunterführung der Schwachhauser Chaussee eine Strecke zum Hollersee zu bauen, die nach einem anderen System, also nicht nach der Technik von Thomson-Houston angelegt werden sollte, so daß sich die Elektrizität im Transportwesen auch in anderer praktischer Anwendung demonstrieren ließ (BN 16. 12. 1889).

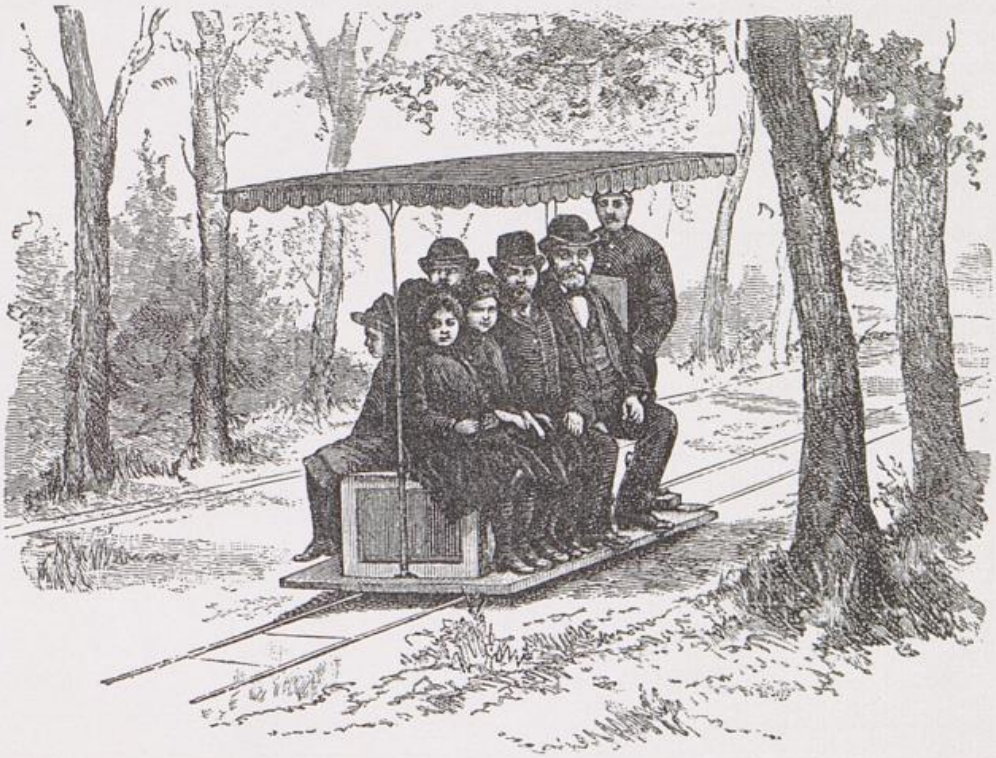
Dieses zweite Projekt eines elektrischen Bahnantriebs kam jedoch nicht zustande, offensichtlich weil sich kein Unternehmer und Betreiber für diese verhältnismäßig

unbedeutende Strecke fand. Der Bochumer Verein, eine Gesellschaft für Stahlproduktion und Maschinenbau, stellte auf dem Ausstellungsgelände in einem Anbau der Maschinenhalle aus und dürfte auch für die Lieferung von Schienenmaterial an der anzulegenden kleinen Bahn beteiligt gewesen zu sein, die statt der elektrisch zu betreibenden Gleisverbindung während der Ausstellungszeit vom Schwachhauser Eisenbahntunnel zum Ausstellungseingang verkehrte.

Über Genehmigung und Bau dieser Schmalspurstrecke ist nichts überliefert. Es ist auch nicht bekannt, welche Unternehmer den Betrieb durchführten; eine Konzession wurde weder beantragt noch erteilt. Erstmalig wird sie in der Presse kurz vor der Ausstellungseröffnung als Petroleumbahn genannt (BN 29.5.1890). Sie begann nördlich der Eisenbahnunterführung der Schwachhauser Chaussee und verlief an der Nordseite des ehemaligen Hamburger Eisenbahndamms an einem Seitenweg der Eisenbahn, der Parallelweg genannt wurde (heute Am Bahnhof), bis zum Tor der Ausstellung. Zwar hoffte man, die Bahn zum 31. Mai 1890, dem Beginn der Ausstellung, fertiggestellt zu erhalten (BN 29.5.1890), ihre Inbetriebnahme verzögerte sich jedoch ebenso wie die der elektrischen Straßenbahn, so daß sie zur Eröffnung der Ausstellung am 1. Juni den Verkehr noch nicht aufnehmen konnte. Die Maschinen waren nicht rechtzeitig geliefert worden. Am 22. Juni 1890 berichteten die Bremer Nachrichten, daß zwar ein Wagen der Bahn aus Cannstatt eingetroffen sei; da aber kein sachkundiger

Monteur mitgeschickt worden sei, sei es nicht gelungen, den Motor am Vortag in Bewegung zu setzen, soviel Petroleum man auch in seinen Behälter gießen mochte. „Die Lampen brannten hell und hoch, und es roch auf zehn Schritt nach Petroleumqualm, aber die Maschine blieb stehen" (BN 22. 6. 1890).

Das waren also die ersten Erfahrungen der Bremer mit einer neuen Antriebsart, die bisher hier noch unbekannt war, sich aber bald mit ungeahntem Erfolg verbreitete. Wenig später war auf dem Hollersee ein solcher Petroleum motor" zu beobachten, der ein Boot antrieb (siehe Seite 23). An anderen Stellen in Deutschland hatte er seine Bewährung schon unter Beweis gestellt („Über Land und Meer" 1888/89, III. Band, S. 1373). Diese einzylindrige Maschine war eine patentierte Maschine von Gottfried Daimler in Cannstatt, der schon 1872 bei der Gasmotorenfabrik Deutz den Otto-Viertakt-Motor zur Serienreife entwickelt hatte. Zehn Jahre später gelang es ihm, in eigener Fabrik einen kleinen, schnellaufenden Verbrennungsmotor mit Glührohrzündung zu bauen, den er für vielseitigen Einsatz fortwährend verbesserte. Daimler verwendete ihn 1885 mit einer Leistung von einer Pferdestärke bei 600 Umdrehungen je Minute für den Antrieb eines „Petroleum-Reitwagens" („Über Land und Meer" 1888/89, III. Band, S. 1373) und baute ihn in Booten, Draisinen und Straßenbahnen ein. 1887 führte er in Cannstatt eine Petroleum motorenbahn auf Schmalspurgleisen vor, die anläßlich des Cann-



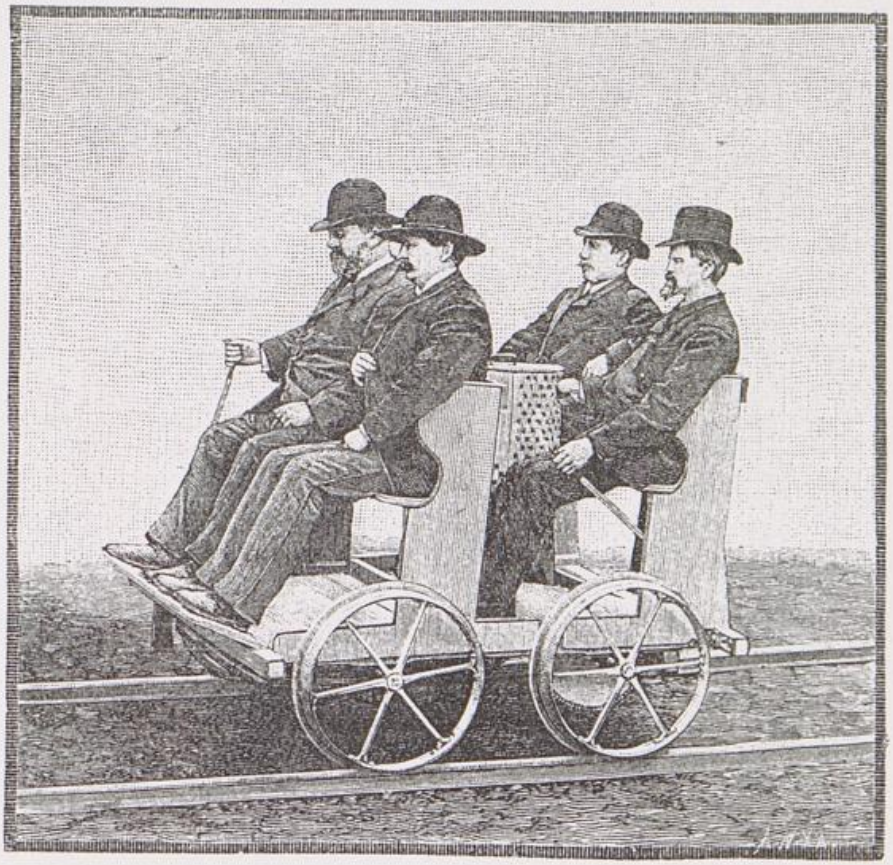
Auf dem Wege zum Cannstatter Kursaal.

Über Land und Meer 1888/89, III. Band, S. 1372

statter Volksfestes vom Wilhelmsplatz zum Kursaal fuhr („Über Land und Meer" 1888/89, III. Band, S. 1372). Das kleine Fahrzeuge, auf dem die Passagiere seitlich Rücken an Rücken saßen, wurde von einem Schaffner bedient, der den kleinen, nur rund 60 Kilogramm schweren Motor in Gang setzte. Für eine halbstündige Fahrt brauchte er einen halben Liter Petroleum.

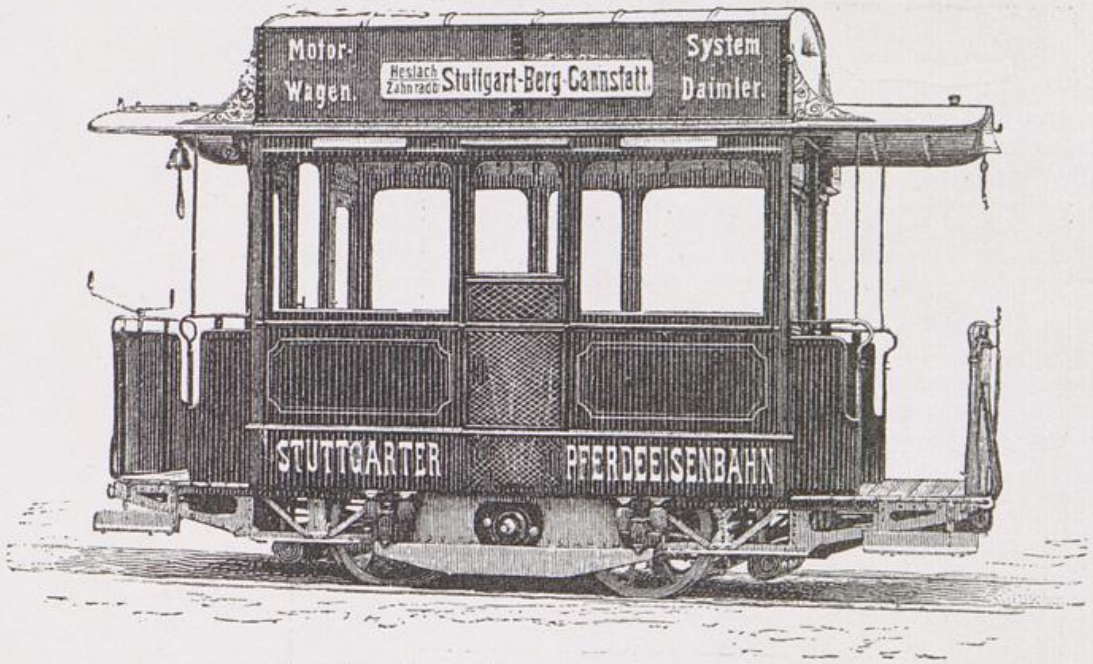
Im selben Jahr 1887 verwendete Gottfried Daimler seine Motoren auch zum Antrieb eines Eisenbahnwagens und einer Draisine, die auf der Bahnstrecke zwischen Unterboihingen und Kirchheim unter Teck ausprobiert wurde („Die Gartenlaube 1888," Nr. 9, S. 148) sowie in einem Wagen der Stuttgarter Pferdeeisenbahn auf der Strecke Heslach Zahnradbahn-Stuttgart – Berg – Cannstatt („Über Land und Meer" 1888/89, III. Band, S. 1372).

Überall wo Daimlers „Moderne Heinzelmännchen" gezeigt wurden, fand der neue praktische und einfach zu handhabende Antrieb großes Interesse. Insbesondere wurden die Motoren in kleinen Schraubenbooten an verschiedenen Stellen vorgeführt, so auf dem Neckar bei Cannstatt, auf dem Waldsee bei Baden-Baden vor der großherzoglichen Familie, auf dem Bodensee bei Friedrichshafen vor der Königin Olga (Gattin des Königs Karl von Württemberg) und auf dem Rummelsburger See bei Berlin unter Teilnahme von Beamten des preußischen Marineministeriums. Die Hambur-



Wagen mit dem neuen Motor von Daimler.

Die Gartenlaube 1888, Nr. 9, S. 148



Daimlers Motor im Dienste der Straßenbahn.

Über Land und Meer 1888/89, III. Band, S. 1372

ger Hafenverwaltung beschaffte sogar einige Boote, die mit dem Daimlerschen Petroleummotor ausgestattet waren.

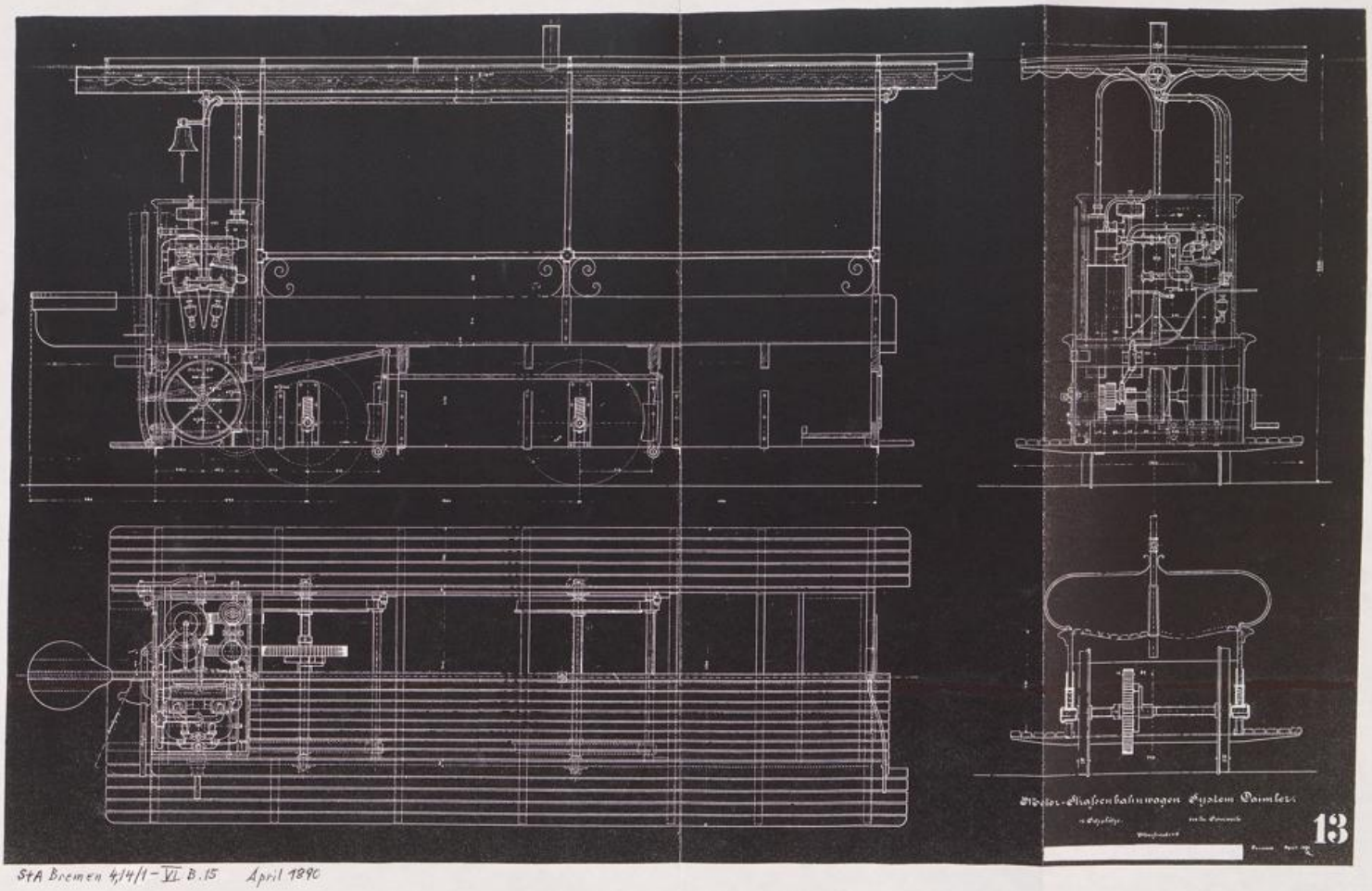
Die Daimlersche Maschinenbauanstalt in Cannstatt lieferte für die Bremer Petroleummotorenbahn der Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrie-Ausstellung des Jahres 1890 in der Art der kleinen Bahn beim Kursaal in Cannstatt die Fahrzeuge. Wahrscheinlich wurde am 22. Juni 1890 nach den Schwierigkeiten am Vortag die erste Fahrt auf den Lorengleisen (600 mm Spurweite) zwischen dem Eisenbahntunnel der Schwachhauser Chaussee und dem Ausstellungseingang ausgeführt (BN 22. 6. 1890). Schließlich waren vier zweiachsige, durchnumerierte Wagen in Betrieb, die die etwa einen Kilometer lange eingleisige, mit Ausweichen versehene Strecke befuhren. Die Einrichtungen der Bahn waren wegen der Kürze der vorgesehenen Betriebsdauer einfacher Natur. An den Endpunkten, wo die Wagen auf Drehscheiben gewendet werden konnten, standen Schuppen als Wartehallen und an der Schwachhauser Chaussee eine Wagenremise, von Holzgittern umgeben. Jeder nach beiden Seiten offene Wagen trug seitlich Fußbretter sowie eine zweiseitige, in der Mitte durch eine gemeinsame Rückenlehne geteilte Längsbank mit zweimal sechs Sitzplätzen, die durch ein leichtes Zeltdach auf vier Tragestangen gegen Regen und Sonnenschein geschützt waren. Ein hohes Schild über dem Dach war zweizeilig beschriftet mit dem Hinweis

Ausstellungbahn
Fahrpreis 10 Pf.

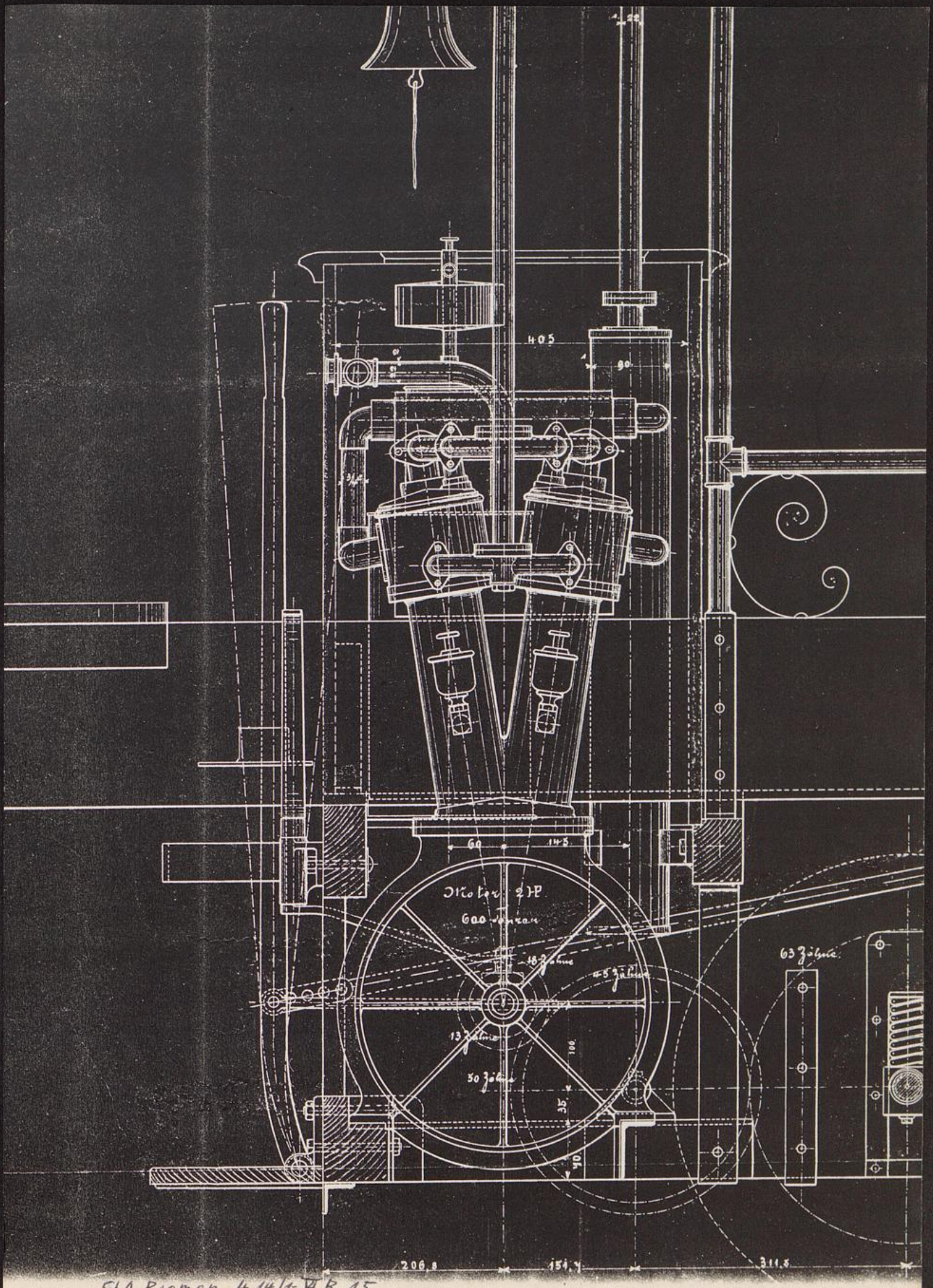
An Ende eines jeden Wagens war in einem geschlossenen Kasten der Petroleummotor nach dem Patent G. Daimler, der bei 600 Umdrehungen je Minute zwei Pferdestärken leistete, untergebracht, davor stand der Fahrzeugführer mit den Bedienungseinrichtungen des Motor und der Bremsanlage. Bei der Fahrt stand er hinten im Wagen und konnte auf diese Weise die Strecke und das Verhalten der Passagiere beobachten (siehe Die nordwestdeutsche Gewerbe-, Industrie-, Handels-, Marine-, Hochseefischerei- und Kunstausstellung Bremen 1890, Emmerich a. Rh. o. D., S. 398 und 399).

Die Bauart der Wagen und die Konstruktion des Motors zeigt eine Maschinenbauzeichnung aus Cannstatt „Motor-Straßenbahnwagen System Daimler" vom April 1890 (StA Bremen 4,14/1 - VI. B. 15), die in Seiten- und Rückansicht sowie in Draufsicht und Schnitt an der Antriebsachse das Fahrzeug präzise und vermaßt darstellt. Diese Blaupause wurde für die Polizeidirektion in Bremen beschafft, als das Polizeiamt in Lübeck am 23. Dezember 1891 sich nach den Erfahrungen mit der Petroleummotorenbahn erkundigte.

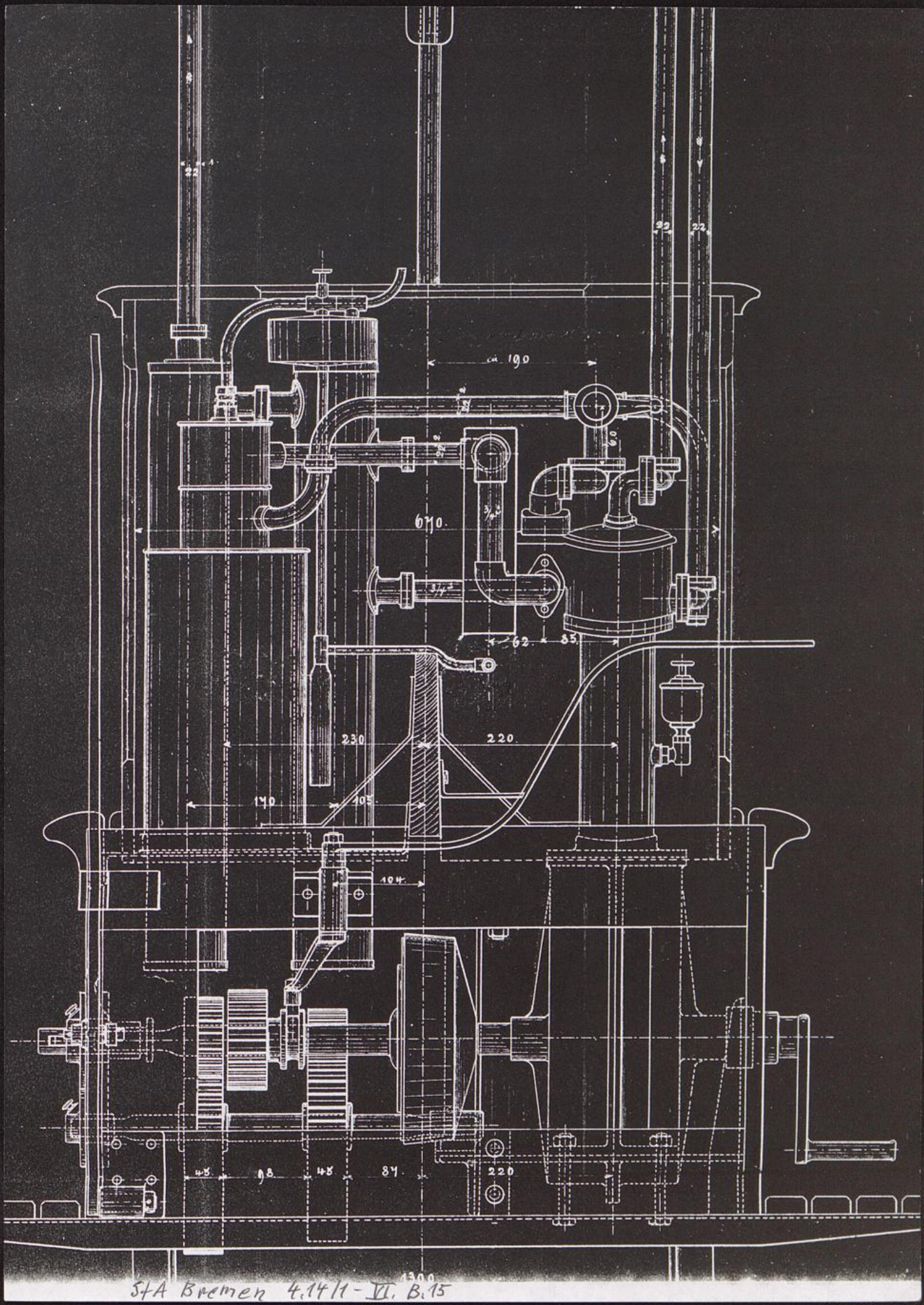
Die neue Verkehrsverbindung fand in Bremen sofort großes Interesse, zumal für die Besucher aus den östlichen Stadtgebieten der Weg zum Ausstellungsgebiet bedeutend verkürzt wurde. Eine Fahrt mit den amüsanten



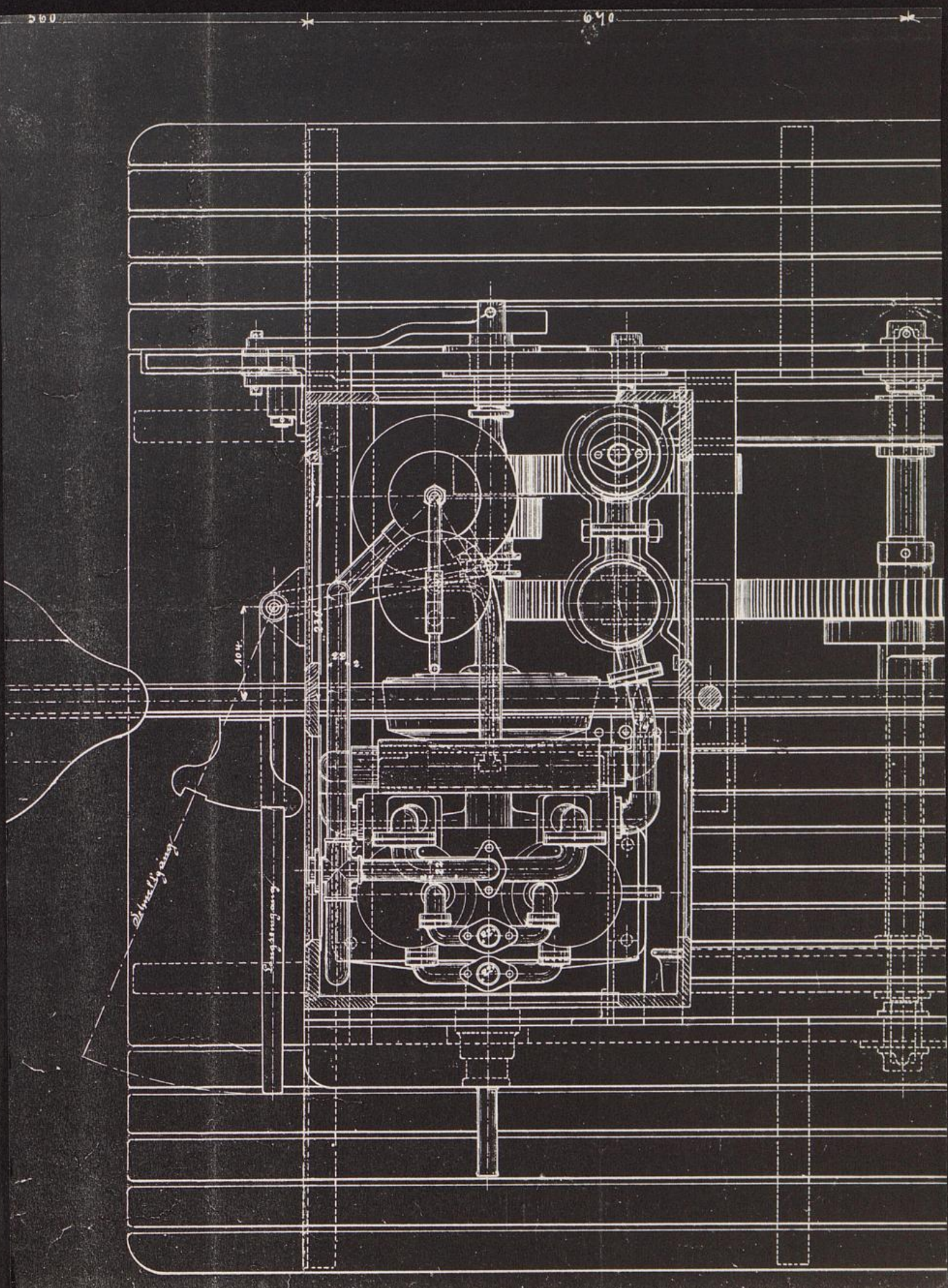
StA Bremen 4,14/1 – VI B.15 April 1890



StA Bremen 4,14/1-II.B.15



StA Bremen 4,14/1 - VI. B.15



STA Bremen 4,14/1 - VI. B. 15 April 1890

Wagen galt auch als Belustigung. Sicherlich gehörten die gelegentlichen, allerdings gottlob glimpflich verlaufenen Unfälle mit zum Fahrtgenuß. Schon am 24. Juni 1890 ereignete sich eine Entgleisung. Der Wagen war vollbesetzt, „Rücken an Rücken saßen die Passagiere auf den Bänken und schauten vergnügt und stolz ob des neuartigen Fahrens in die Welt und herablassend auf die armen Fußgänger." An der Einfahrt einer Weiche an der Hollerallee fuhr der Petroleumwagen aus dem Gleis und warf die Fahrgäste zu beiden Seiten von den Bänken in den Sand. Kein Fahrgast kam zu Schaden, nur der Wagen wurde beschädigt und mußte aus dem Gleis geschoben werden. Die Passagiere „schlugen sich lachend seitwärts in die Büsche" (BN 25. 6. 1890).

Nach und nach normalisierte sich der Betrieb. Die Bahn fuhr von 9 3/4 Uhr morgens bis 11 Uhr abends alle fünf Minuten. Zwischen 12 Uhr mittags und 2 Uhr nachmittags verkehrten die Wagen mit zehn Minuten Abstand (BN 6. 7. 1890).

Die Presse nannte die Bahn nur selten. Nur über zwei Unfälle wurden bis zum Ende der Ausstellungszeit noch berichtet. Am Nachmittag des 6. Juli 1890, einem Sonntag, brach ein Wagen auf der Strecke zusammen und blieb bis zum nächsten Tage nicht weit von der Abfahrstelle an der Hollerallee stehen, so daß die Bahn eingestellt werden mußte (BN 8. 7. 1890). Am 5. Oktober 1890, zehn Tage vor der Betriebseinstellung, stießen sogar zwei Züge zusammen, wobei Fahrgäste

verletzt wurden (BN 6. 10. 1890).

Im allgemeinen wurde die Bahn jedoch gern benutzt (BN 27. 7. 1890), wohl nicht so sehr wegen des Bedarfs als seriöse Verkehrsverbindung, sondern eher als Kuriosität mit Jahrmarktswert im Umfeld der großen Ausstellung.

Mit dem Ausstellungsende am 15. Oktober 1890 stellte auch diese kleine lustige Bahn ihren Betrieb sofort ein. Die Gleise blieben jedoch liegen, ohne daß entschieden wurde, welchen Zwecken sie weiterhin dienen sollten oder ob die Anlagen ganz zu beseitigen waren.

Doch schon nach wenigen Tagen ging bei der Polizeidirektion ein Antrag vom 23. Oktober 1890 auf Konzession einer „Schmalspur-Personenbahn mit Petroleum-Motoren-Wagen-Betrieb" ein, der einen Teil der vorhandenen Strecke benutzen sollte (Antrag vom 23. 10. 1890, StA Bremen 4,14/1 – VI. B. 15.). Antragsteller waren der Bremer Bauunternehmer Johann Friedrich Conradi und der Klempnermeister Johann Friedrich Kohlmann. Sie gedachten von der bestehenden Strecke die Gleise vom Schwachhauser Tunnel entlang dem Parallelweg an der Eisenbahn (später Straße Am Bahnhof) bis zur sog. Stauallee (Verlängerung der Rembertistraße, heute Parkallee) genehmigen zu lassen, aber auch eine ganz neue eingleisige schmalspurige Bahn vom Eisenbahntunnel an der verlängerten Rembertistraße entlang der Stauallee (Parkallee) bis zum Einnehmerhaus am

Stau (Höhe Schwachhauser Ring, heute Polizeiwache) anlegen zu dürfen, die beide mit einer Weiche verbunden werden sollten. Vom Remberitunnel waren im Pflaster eingelegte Schienen zu verlegen, im übrigen sollten die Schienen außerhalb der Fahrbahn frei liegen. An den drei Enden waren Drehscheiben einzubauen und Wartehallen aufzustellen; etwa auf der halben Länge der Strecke der Barkhofweiche und dem Konsumtionshaus wurde eine 40 Meter lange Ausweiche benötigt. Als Betriebsmaterial gedachte man die vier bereits auf der Ausstellungsbahn verwendeten Petroleum motorwagen zu verwenden.

Die Bahn, die in erster Linie für den Personenverkehr zum und vom Bürgerpark gedacht war, war als Saisonbahn zu betreiben, sie kam mit einem Personalbestand von fünf Personen – vier Wagenführer und ein Aufsichtsbeamter – aus. Die Wagen sollten je nach den Wünschen der Fahrgäste halten.

Die Unternehmer beantragten die Konzession auf eine Dauer von 25 Jahren.

Zu diesem Gesuch wünschte Senator August Schultz namens der Polizeidirektion weitere Ergänzungen und Erläuterungen, die die Unternehmer am 18. November 1890 artikulierten (Schreiben Conradi und Kohlmann vom 18.11.1890, StA Bremen 4,14/1-VI. B. 15.). Inzwischen hatten sich nach Besprechungen mit dem königlich preußischen Eisenbahn-Betriebsamt

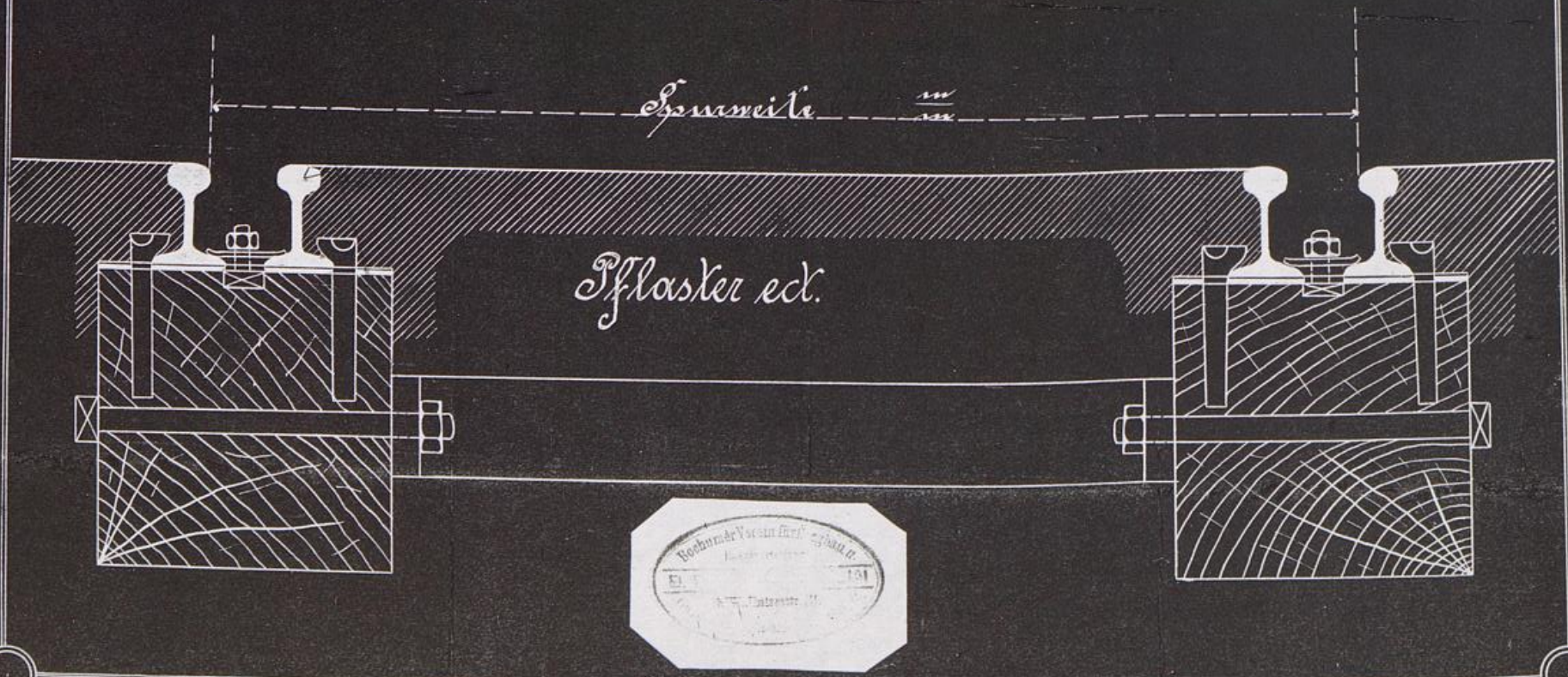
neue Überlegungen als notwendig erwiesen. Die Bahnverwaltung, auf deren Gelände der Schmalspur-Schienenstrang am Parallelweg (= Am Barkhof) verlegt worden war, sah sich nämlich außerstande, die Benutzung ihres Terrains auf eine nennenswerte Zeitdauer mit Sicherheitsgarantie zu gestatten. Die Petroleumbahn-Unternehmer sahen es daher als ratsam an, auf diese Gleisstrecke ganz zu verzichten und dafür die Schienen schon vor dem Rembertitunnel an der Straße An der Weide beim „Panorama", einem Rundsichtgebäude auf dem vorderen Teil des ehemaligen Herdentors-Begräbnisplatz etwa gegenüber dem „Tivoli" beginnen zu lassen. Das Gleis sollte an der Nordseite des Promenadenweges der Anlagen zwischen An der Weide und dem Eisenbahndamm - also dem heutigen Gelände des Postgebäudes - verlaufen. Außerdem schlug man vor, am anderen Ende der Petroleumbahn über den Stau hinaus an der Parkallee bis zur Höhe des Aussichtsturms im Bürgerpark fortzusetzen. Drehscheiben waren nun an den Streckenenden beim „Panorama" und beim Aussichtsturm anzuordnen. Ausweichen waren an den schon bezeichneten Stellen sowie am „Hirtenhaus" an der Stauallee (etwa gegenüber der heutigen Hohenlohestraße, vor „Hemlebs Friedenszelt" (einer Gartenrestauration am Kuhgraben etwa in Höhe der heutigen Altmannstraße) und beim Stau (heute Schwachhauser Ring) zur Durchführung eines Betriebs in beiden Richtungen auf der sonst eingleisigen Strecke notwendig.

Zu beiden Anträgen nahm der Bauinspektor Rico Graepel von der Abteilung Straßenbau der Baudeputation in einem langen Bericht schon am 21. November 1890 umfangreich Stellung, insbesondere hinsichtlich der Ausbildung der noch nicht endgültig ausgebauten Parkallee und der Lage der Bahn im Straßenraum. Graepel wies auf die möglichen Gefahren hin, wenn die Drehscheiben im Straßenprofil eingebaut würden, und lehnte die vom Bochumer Verein für Bergbau und Gußstahlfabrikation vorgeschlagene Konstruktion der im Pflaster einzulegenden Gleise ab, da sie nicht der von Senat und Bürgerschaft im Jahre 1888 (Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1888, S. 444, § 5 B und C) für Pferdebahnen vorgeschriebenen Bauart entsprach. Für die Strecke zwischen Panorama und dem Rembertitunnel empfahl Graepel den Einbau der Bahn an der Nordseite des Promenadenweges. Für den Abschnitt zwischen Hollerallee und Aussichtsturm mußte der Bauinspektor die noch vorhandene, nicht endgültige Straßensituation berücksichtigen, da die auf dem Gelände des zuzuschüttenden Kuhgrabens anzulegende zweite Fahrbahn noch nicht hergestellt, aber in die Planung einzubeziehen war. Er empfahl die Verlegung der Bahn im östlichen Reitweg, der später ohnehin eine Lage in der Mitte der endgültigen Straßenbreite erhalten sollte. Von der Führung der Schienen nahe der Fahrbahn riet Graepel jedenfalls ab, da Fuhrwerke und Reiter im Dunkeln leicht auf das Bahngelände geraten könnten; er befürwortete eine Lage auf er-

StA Bremen 4,14/1-Kl. B, 15.

Doppelschienen Gleis

auf hölzernen Längsschwellen.



Bochumer Verein für Gußstahlfabrikation

A. 33.

höhten Bankett nahe an der Baumreihe. Eine Trennung der Bahn vom übrigen Verkehr forderte auch Oberbaudirektor Ludwig Franzius (Stellungnahme Franzius vom 26. 11. 1890, StA Bremen 4,14/1 - VI. B. 15.).

Zum Streckenbeginn der Bahn am Panorama gab es durchaus unterschiedliche Meinungen. Während Senator Dr. August Lürman als Vorsitzer der Deputation für die Spaziergänge, der die Verwaltung der Grünflächen unterstanden, eine erhebliche Beeinträchtigung der Anlagen an der Weide erwartete (Stellungnahme Senator Dr. Lürman vom 9. 12. 1890, StA Bremen 3 - P. 4. Nr. 27) und die Polizeidirektion ebenfalls die Lage der Bahn an dieser Stelle beanstandeten (Stellungnahme Senator Schultz vom 11. 12. 1890, StA Bremen 4,14/1 - VI. B. 15.), befürwortete Oberbaudirektor Franzius eine möglichst weitgehende Führung bis in die Stadt (Stellungnahme Franzius vom 15. 12. 1890, StA Bremen 4,14/1 - VI. B. 15.). Gartenbauinspektor Johann Carl Wilhelm Heins stellte am 27. Dezember 1890 fest, daß etwa 24 starke Bäume, die den Bahndamm verdeckten, gefällt werden müßten und daß den Anlagen ein schwerer Schaden zugefügt werde, wenn die Petroleumbahn am Eisenbahndamm entlanggeführt werden sollte (Bericht Gartenbauinspektor Heins vom 27. 12. 1890, StA Bremen 4,14/1 - VI. B. 15.).

Die Baudeputation hatte keine Einwendungen gegen die Anlage der Bahn, die Konzession sollte allerdings

auf höchstens zehn Jahre unter Ausschluß jeglichen Monopols ausgesprochen und unter der Bedingung erteilt werden, daß der Staat die Bahn schon vorher übernehmen könne (Protoll Sitzung der Baudeputation vom 22. 12. 1890, StA Bremen 4,14/1 – VI. b. 15.).

Die Anlagen der Ausstellungsbahn waren bis zum Anfang des Jahres 1891 vom Tunnel der Schwachhauser Heerstraße bis zum Bürgerpark unbenutzt liegen geblieben. Gleise und Baulichkeiten an den Endstationen waren intakt erhalten (Br. Courier 4. 1. 1891). So hatten die Unternehmer Conradi und Kohlmann die Hoffnung, die kleine Bahn bei günstiger Witterung im Sommer bei verhältnismäßig geringen Unterhaltungskosten weiter günstig betreiben zu können, nun regten sie allerdings eine andere Linienführung an, nämlich vom Eingang der Rembertistraße entlang der Parkallee bis zum Stau am Bürgerpark (Br. Courier 11. 2. 1891). Ihr Gesuch an die Polizei war schon am 15. Februar 1891 geprüft und für zulässig befunden worden, so daß nun nur noch Senat und Bürgerschaft zu beschließen hatten (Br. Courier 11. 2. und 15. 2. 1891).

Am 8. Januar 1891 wurden die Meinungen zwischen Baudeputation (Senator Dr. Jasper Oelrichs und Johannes Tidemann jun.) und der Polizeidirektion (Senator August Schultz) unter Zuziehung des Bauinspektors Rico Graepel ausgetauscht, um eine Senatsvorlage erarbeiten zu können (Protokoll der Besprechung vom 8. 1. 1891, StA Bremen 4,14/1 – VI. B. 15.). Man übernahm die Gedanken der Baudeputation und forderte für Konzessionierung, Unterhaltung und Reinigung der Straßen zwischen den Schienen eine Billettsteuer von 1½ % der Reineinnahmen. Wegen der Strecke an der Weide fällte man noch keine Entscheidung, und für die Lage der Schienen entlang dem Bürgerpark wollte man die bevorstehende Festlegung der Straße abwarten.

Die Unternehmer der Petroleummotorenbahn akzeptierten die Bedingungen, die ihnen am 10. Januar 1891 mitgeteilt wurden. Sie verzichteten von sich aus auf die Strecke in den Anlagen An der Weide, erwarteten allerdings die Zusage, daß sie auf der Linie an der Parkallee für fünf Jahre vor einem Konkurrenzunternehmen geschützt würden. Als Ausgangspunkt der Bahn sahen sie nun eine Stelle diesseits des Rembertitunnels (also

die Unterführung durchfahren solle) oder nicht. Am 10. Februar 1891 legte Senator Schultz namens der Polizeidirektion eine Druckvorlage zur Beratung vor (Senatsprotokoll vom 13.1. und 10.2.1891, StA Bremen 3 - P. 4. Nr. 27).

Die Unternehmer hatten sich inzwischen mit einem Anfangspunkt der Bahn hinter, also nördlich der Eisenbahnunterführung einverstanden erklärt und den Fahrpreis mit 10 Pfg. festgelegt. Sie hatten die Konzessionsbedingungen akzeptiert, mit denen auch die Bandeputation zufrieden war (StA Bremen 4,14/1 - VI. B. 15.).

Abschließend beriet der Senat am 13. Februar 1891 über die Konzession, die sich im Wesentlichen auf die Bestimmungen der Zulassung für die Bremer Pferdebahn gründete, jedoch auf einige besondere Abmachungen und Anordnungen hinwies. Der Senat korrigierte einige der 21 Paragraphen geringfügig und schickte dann den Vorgang am 14. Februar als Drucksache zur Genehmigung an die Bürgerschaft (StA Bremen 3 - P.4. Nr. 27; Mitteilung des Senats vom 14.2.1891, Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1891, S. 155). Diese stimmte der Konzession schon am 25. Februar 1891 zu (Beschluß der Bürgerschaft vom 25.2.1891, Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1891, S. 200). Am 3. März 1891 genehmigte der Senat das Konklusum für die Konzessionäre der Petroleummotorenbahn (Senatsprotokoll vom 3.3.1891, StA Bremen 4,14/1 - VI. B. 15.).

J. F. Conradi und J. F. Kohlmann beantragten für zehn Jahre die Konzession zur Anlage und zum Betrieb einer schmalspurigen Petroleumbahn zwischen dem Tunnel vor der Rembertistraße längs der Parkallee bis zu einer Stelle in Höhe des Aussichtsturms im Bürgerpark. Die Bahn, deren Genehmigung im Interesse der Besucher des Bürgerparks sowohl als auch der Anwohner der Parkallee und den Besitzer der Gebäude und Gartenanlagen der Umgebung erwünscht erschien, sollte als Saisonbahn nur in den sommermonaten, beginnend im Sommer 1891, betrieben werden. Die Konzession wurde bis zum 31. Dezember 1901 erteilt. Aufsichtsbehörde für Anlage und Betrieb war die Polizeibehörde, die sich wegen der Belange des Straßenbaus mit der Baudeputation in Verbindung setzte. Die Unternehmer hatten sich der Zuständigkeit der bremischen Behörden und Gerichte zu unterwerfen.

§ 4 bestimmte, daß die Bahn nördlich des Rembertunnels beginnen solle und auf einem noch näher zu bestimmenden Wege durch die Parkallee bis zu dem neben dem Aussichtsturm des Bürgerpark liegenden Teil dieser Straße verlaufen werde. Die Bahn war einspurig, zwei Gleise konnten zugelassen werden. Die Festlegung von Weichen, Drehscheiben, Kurven und Gleise wurden an Ort und Stelle unter Kontrolle der Aufsichtsbehörde vorgenommen. Änderungen blieben vorbehalten. Die für den Bau und Betrieb der Bahn verwendeten Materialien mußten von

guter Beschaffenheit sein.

Viele Bestimmungen betrafen die Straßenpflasterung im Gleisbereich. Die Unternehmer mußten alle Kosten tragen für Arbeiten, die durch die Anlage der Bahn an Straßen, Kanalisationsanlagen, Wasserleitungen, Telegraphenleitungen u.a. Einrichtungen notwendig wurden.

§ 7 bestimmte, daß bei Änderungen an Straßenanlagen die durch die Bahnanlagen veranlaßten Mehrkosten von den Unternehmern zu tragen waren.

Die Unternehmer hatten 1½ % Billettsteuer zu zahlen. Gegen Zahlung der Unkosten übernahm der Staat die regelmäßige Straßenreinigung und die laufenden Pflasterreparaturen in Beziehung auf die Bahnstrecke.

Die Aufsichtsbehörde hatte die Maximalsätze des Fahrtarifs zu bestimmen. Zunächst wurde der Fahrpreis für die ganze Strecke mit 10 Pfg. genehmigt.

Notwendige Unterbrechungen des Bahnverkehrs bei Straßen- und Tiefbauarbeiten hatten die Unternehmer ohne Anspruch auf Entschädigung zu dulden.

Die dienstliche Benutzung der Bahn für Amtspersonen (Polizeibeamte, Beamte der bremischen Bauverwaltung und Boten der Regierungskanzlei) war unentgeltlich.

In § 12 wurde zugesichert, daß bis zum 31. Dezember 1896 auf der von der Petroleum motorenbahn befahrenen Strecke andere Gleisbahnen nicht konzessioniert werden würden. Wenn später solche Bahnen zugelassen würden, waren die Unternehmer verpflichtet, auf Verfügung des Senats die Kreuzung, den Anschluß und die Mitbenutzung kurzer Strecken zuzulassen.

Die Unternehmer mußten allen für Bahn und Betrieb aus Gründen der Bau-, Sicherheits-, Gesundheits- und Straßenpolizei von der Aufsichtsbehörde für notwendig erachteten Anordnungen Folge leisten. Bei Nichtbeachtung konnten Staatsbeamte oder Dritte diese Aufgabe übernehmen; die Befolgung konnte auch durch Geldstrafen erzwungen werden.

Die Bahn war vom Brücken- und Wegegeld befreit. Die Sicherheitsleistung betrug 1000 Mark.

Die Gleise durften während und nach Ablauf der Konzession nur mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde und nur nach Sicherung der Wiederherstellungskosten des Straßenpflasters entfernt werden.

§ 17 bestimmte die Möglichkeiten, die Zulassung vor Ablauf der Konzessionszeit zurückzuziehen, nämlich wenn die Bahn nicht fristgerecht eröffnet wird, der Betrieb in der Saison für mindestens vier Wochen unterbrochen wird, die Unternehmer ihren wesentlichen Pflich-

ten nicht nachkommt und wenn nach einer Entscheidung des Senats das öffentliche Interesse die Aufhebung der Bahn oder die Einstellung des Betriebs erforderlich macht. Auch eine Verlegung der Bahn sollte der Senat im öffentlichen Interesse bestimmen können.

Dem Senat stand es frei, nach Konzessionsaufhebung die Entfernung der Anlage zu fordern oder die Bahn gegen Ersatz des Verkaufswertes des Materials zu übernehmen.

Die Übertragung der Konzession auf andere Personen war von der Genehmigung durch den Senat abhängig. Die Erlaubnis war nur zu erteilen, wenn die Erfüllung der Konzessionsbedingungen gesichert war.

Die Kosten der Konzessionserteilung trugen die Unternehmer. Gegen Verfügungen der Aufsichtsbehörden konnten die Unternehmer Beschwerde beim Senat einlegen.

Natürlich enthielten die Konzessionsbestimmungen umfangreiche rechtliche Ergänzungen zu einzelnen Festsetzungen, die hier nicht alle dargestellt werden können.

Am 17. Februar 1891 wurde die Öffentlichkeit über die bevorstehende Konzessionserteilung unterrichtet (Br. Courier 17. 2. 1891). Hier wurde insbesondere die in der Senatsvorlage erläuterte Anerkennung der Monopolsicherung für die ersten fünf Jahre aufgenommen. Die Bandeputation hatte nicht empfohlen, der neuen Bahn

die ausschließliche Benutzung der Parkallee zuzugestehen, da man die Verlegung der elektrischen Straßenbahn durch diese Straße entlang dem Bürgerpark für erstrebenswert erachtete. Die Unternehmer hatten jedoch darauf bestanden, daß hier keine andere Schienenbahn auf der für sie konzessionierten Strecke zugelassen werde. Die Herstellung der Bahn komme einem seit Jahren vergeblich geltend gemachten Wunsch des Bürgerparkvereins entgegen. Bei den geringen, aus dem Betrieb zu erwartenden Einnahmen sei nicht anzunehmen, daß andere Gesellschaften interessiert seien, den Betrieb zu übernehmen. Es sei auch unbillig gegenüber den Unternehmern, bei den zu erwartenden unsicheren und geringen Erträgen die Anlage fertigzustellen, um sie dann, wenn sie sich rentieren würde, sofort an ein Konkurrenzunternehmen abgeben zu müssen, das dem verhältnismäßig einfachen Betrieb eventuell nicht gewachsen sein werde. Die Führung einer anderen Bahn zum Bürgerpark und zur Hollerallee sei durch die der Petroleummotorenbahn zugestandenen Vergünstigung nicht ausgeschlossen.

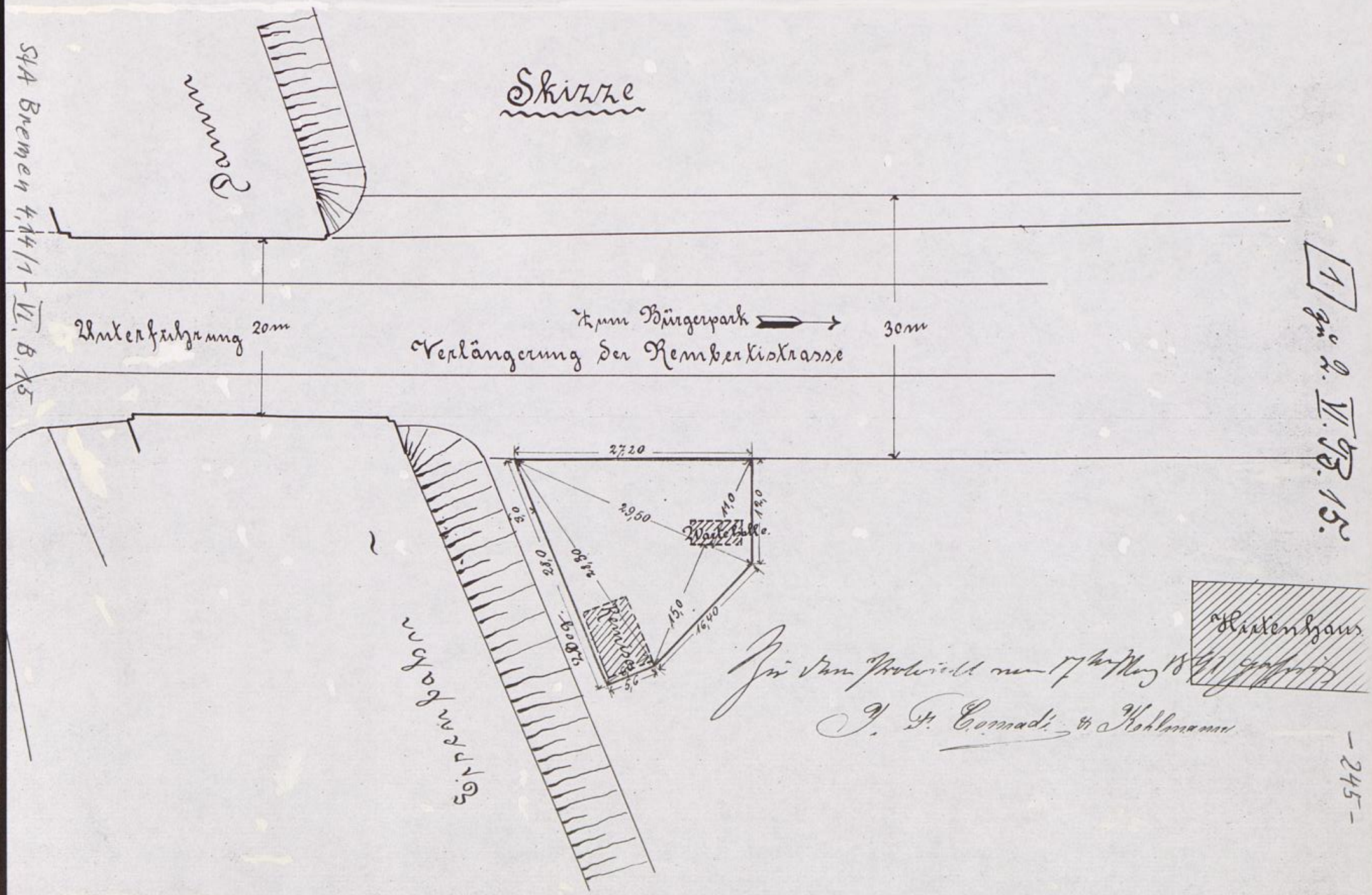
Mit dem für beide Seiten rechtsverbindlichen Abschluß der Verhandlungen über Anlage und Betrieb einer mit Petroleummotoren anzutreibenden Schmalspurbahn konnte nach dem 3. März 1891 mit dem Bau der Strecke auf der Parkallee begonnen werden, zumal die Bürgerschaft fünfzehn Tage später die Ausgestaltung der Parkallee in Gemäßheit des Gutachtens der „Abteilung für bildende Kunst im Künstlerverein" beschloß (Hub. Wania, Drei-

Big Jahre Bremen 1876 - 1905, Bremen 1906, S. 97 ad 18.3. 1891) und damit der Baudeputation Abt. Straßenbau die Handhabe gegeben war, die Lage des Gleises im Straßenraum festzulegen.

Der Schienenstrang begann an der Endstation mit einem kleinen Holzgebäude als Wartehalle und einer Wagenremise unmittelbar nördlich des Rembertitunnels beim ehemaligen Kuhhirtenhaus an der rechten Seite der Straße. Hier (Der Platz ist heute durch die Verbreiterung der Eisenbahnanlagen nach Norden hin verschüttet), im Winkel zwischen Eisenbahndamm und Parkallee, pachteten die Unternehmer der Petroleumbahn, die „Parkbahn" genannt wurde, ab 1. April 1891 für 15 Mark jährlich von der Stadt ein größeres Areal (Protokoll vom 17.3. 1891, StA Bremen 4,14/1 – VI. B. 15.), auf dem die Betriebsanlagen der Endstation unterzubringen waren. Das Streckengleis kreuzte von hier aus sofort Fuß- und Reitweg der Parkallee und verlief weiter unter der ersten Baumreihe (die Lage wird unterschiedlich beschrieben). Ab Hollerallee war man Anfang 1891 gerade damit beschäftigt, das Areal der Parkallee entlang dem Bürgerpark aufzuhöhen und zu planieren, nachdem der Kuhgraben zugeschüttet worden war. Die alte Straße blieb liegen, links daneben verlief unmittelbar am Park das Gleis der „Parkbahn" auf einem Sandweg. Die neue Straße wurde als Parallelfahrbahn auf der Fläche des ehemaligen „alten Torfgrabens" verlegt; zwei neue Baumreihen sollten gepflanzt werden (Br. Courier 26.2. 1891). Ab dem Stau (Schwachhauser Ring) wurde aller-

StA Bremen 4,14/1 – VI. B. 15

Skizze



Zu dem Protokoll vom 17ten März 1871 gehörig.

J. H. Conradi H. Kohlmann

I. Sec. 2. V. Nr. 15.

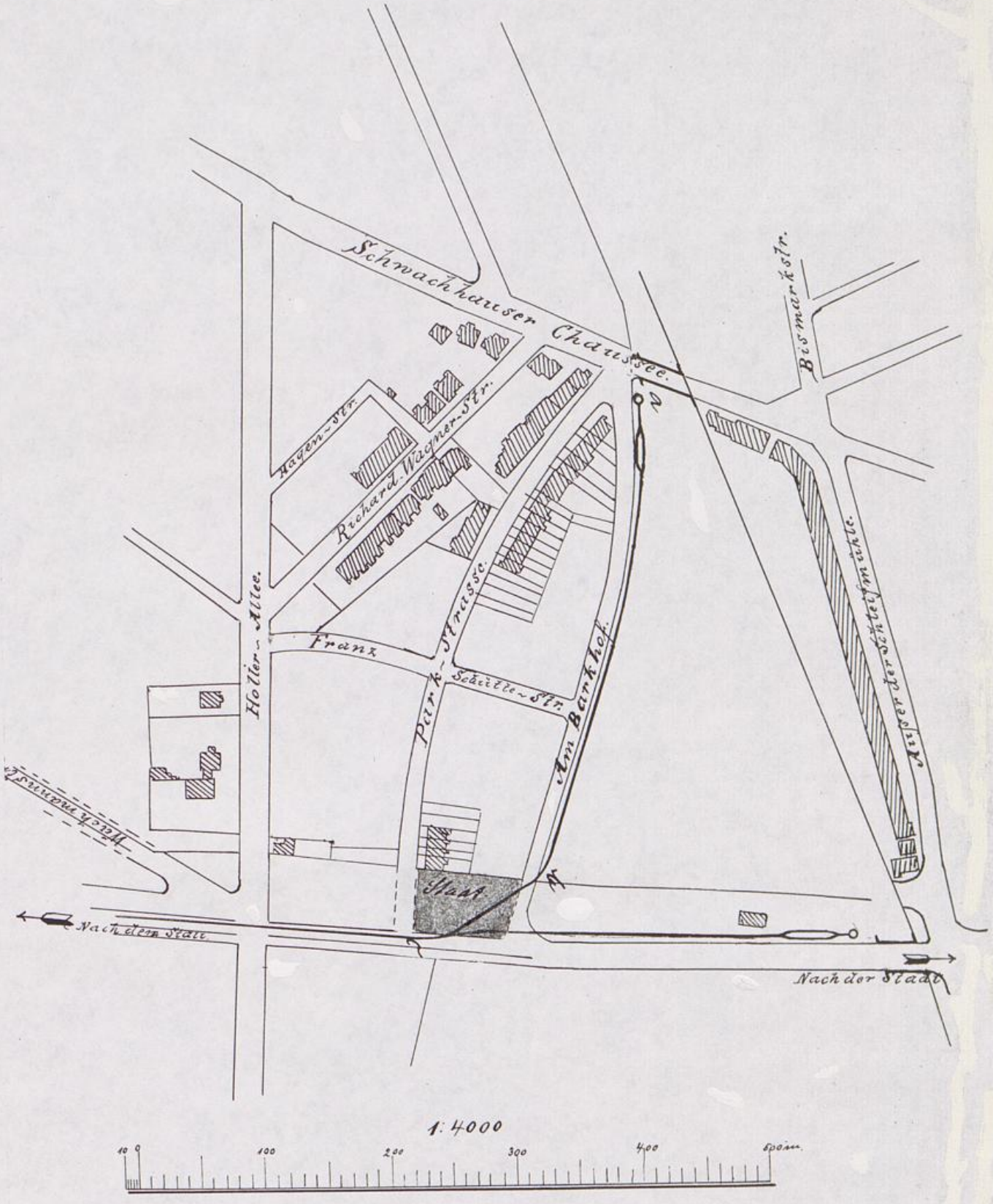
dings keine zweite neue Fahrbahn angelegt. In Höhe des Aussichtsturms im Bürgerpark endete die Bahnstrecke mit einer Drehscheibe; hier stellte man ebenfalls einen kleinen Unterstand für Fahrzeuge auf.

Anfang März 1891 hatten die Unternehmer zusammen mit der Aufsichtsbehörde und der Straßenbauabteilung der Baudeputation mit der Festlegung der Strecke begonnen. Man freute sich über die zu erwartende Eröffnung der Bahn, die dazu beitragen werde, „den schönen hinteren Theil unseres Bürgerparks auch für solche Naturfreunde erreichbar zu machen, welchen eine Fußreise dahin zu anstrengend und denen ein „Pappendiecker" (Pferdedeutsche) zu kostspielig ist" (BN 5.3.1891). Sorgen machte sich ein Einsender im Sprechsaal über die Sicherheit von Reitern und all denen, die die neue Bahn zu überqueren hatten, um in den Park zu gelangen. Er meinte, Verbesserungen vorschlagen zu müssen

Am 5. März 1891 begann man mit den Vorbereitungen zum Bahnbau und hoffte, noch vor Ostern (29./30. März 1891) den Betrieb eröffnen zu können. Als Gleismaterial verwendete man einen Teil der während der Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrie-Ausstellung benutzten Strecke zwischen der Eisenbahnunterführung der Schwachhauser Chaussee und der Hollerallee, die bis dahin liegengeblieben war. Abgebaut wurde das Gleis zwischen Parkallee und dem ehemaligen Ausstellungseingang am Hollersee. Umgesetzt wurden auch

die hölzernen Baulichkeiten der alten Endstation vor dem Hollersee, die aus Wartehalle und Wagenremise bestand und am neuen Endpunkt am Remberitunnel wiederverwendet wurden (Br. Courier 6. und 11. 3. 1891). Am 13. März 1891 waren die beiden Stationshäuser an den Enden der Bahn bereits aufgebaut; bei der Station am Aussichtsturm stand nun ein während der Ausstellung von der Moniergesellschaft genutztes Häuschen (BN 13. 3. 1891; Br. Courier 13. 3. und 15. 3. 1891).

Während noch die neue Strecke entlang der Parkallee gebaut wurde, überlegten die Unternehmer, zur Ergänzung der Anlage einen Teil der alten Linie der Ausstellungsbahn zwischen dem Schwachhauser Eisenbahntunnel und der Stau- (Park-) Allee neben dem Parallelweg der Eisenbahn (heute Am Barkhof) liegen zu lassen und als Zweigstrecke zu betreiben, um einem Wunsch vieler Anwohner der in der Nähe des Tunnels liegenden Straßen zu entsprechen und die Rentabilität des Unternehmens zu verbessern (Br. Courier 19.3.1891). Diesen Vorschlag hatten sie schon am 23. Oktober 1890 gemacht (siehe Seite 231), sie hatten ihn jedoch bald – am 18. November – zurückgezogen, da das königliche Eisenbahn-Betriebsamt, auf deren Grundstück am alten Köln-Mindener Bahndamm der Schienenstrang verlegt war, keine Bestandsgarantie abzugeben bereit war. Nun aber hatte die königliche Eisenbahndirektion in Hannover die Erlaubnis erteilt, das Gleis am Parallelweg mit Wartehalle und Drehscheibe bis auf Weiteres liegenzulassen und zu betreiben. Am 8. März 1891 beantragten



an 1. VI. 99. 15.

StA Bremen 4,14/1 – VI. B. 15

Conradi und Kohlmann auch bei der Polizeidirektion den Betrieb auf dieser stillgelegten Schmalspurstrecke, die mit einer Weiche mit der Hauptbahn verbunden werden sollte (Gesuch von Conradi und Kohlmann vom 8.3.1891, StA Bremen 4,14/1-VI. B.15.). Bauinspektor Graepel untersuchte auch jetzt wieder für die Baudeputation Abt. Straßenbau die Details und stellte anhand eines Lageplans die Situation dar (Bericht von Graepel vom 16.3.1891, StA Bremen 4,14/1-VI. B.15.). Da am Parallelweg Straßengrund nicht in Anspruch genommen wurde und die Straßenbauverwaltung nur bei der Gleiskreuzung in der Nähe der Parkallee betroffen war, hielt der Bauinspektor eine jederzeit widerrufliche Genehmigung für unbedenklich, allerdings mußte an der Parkallee ein städtisches Grundstück überquert werden, das an den Gassenreinigungspächter Albert Ludwig Heinrich Zuppe (Zuppe gab zu dieser Zeit sein Gewerbe auf und wurde Linienfahrt-Unternehmer) verpachtet war.

Am 20. März 1891 genehmigte Senator Schultz namens der Polizeidirektion das weitere Bestehen der Zweigstrecke bis zum Eisenbahntunnel an der Schwachhauser Chaussee und die widerrufliche Erlaubnis des Schienenverkehrs (Schreiben Senator Schultz vom 20.3.1891, StA Bremen 4,14/1-VI. B.15.), am gleichen Tage holte er das Einverständnis des Senats ein (Senatsprotokoll vom 20.3.1891, StA Bremen 3-P.4. Nr. 27).

Die neuen Anlagen wurden im März 1891 nach und nach fer-

tigestellt, interessiert beobachtet von den Passanten und späteren Benutzern der Petroleumbahn (BN 24.3.1891). Mitte des Monats März waren schon die vier, bereits zur Ausstellungszeit benutzten zwölfsitzigen Wagen in der neu hergestellten Remise an der verlängerten Rembertistraße untergebracht. Sie wurden gründlich nachgesehen (Br. Courier 19.3.1891), ausprobiert, grün gestrichen und mit der Bezeichnung „Parkbahn" und den Nummern 1 bis 4 versehen. Sie waren - wie schon dargestellt - von einer Cannstatter Fabrik gebaut und mit einem zwei PS starken Petroleummotor nach dem Patent von Gottlieb Daimler ausgestattet.

Die für den ersten Osterfeiertag 1891 (29. März) vorgesehene Betriebseröffnung, die ein gutes finanzielles Ergebnis einzubringen versprach, ließ sich allerdings zeitlich nicht einhalten. Die für die Straßenübergänge (Parkstraße, Hollerallee usw.) nachträglich geforderten stärkeren Schienen, die der Bochumer Verein für Maschinenbau und Gußstahlfabrikation zu liefern hatte, trafen nicht rechtzeitig ein. Durch den Ausfall der Fahrten an den Osterfeiertagen erlitten die Unternehmer einen schweren, nicht eingerechneten Schaden (Br. Courier 26.3.1891). Nachdem die Schienen geliefert und eingebaut worden waren, sah man die Eröffnung der Bahn für den 5. April vor (Br. Courier 3.4.1891); sie mußte jedoch noch einmal um eine weitere Woche auf den 12. April 1891 verschoben werden (BN 11.4.1891, Anzeige; Br. Courier 11.4.1891; BN und Br. Courier 12.4. und 13.4.1891).

Parkbahn.

Morgen Sonntag, den 12. April:

Eröffnung der Parkbahn

Die Wagen fahren von 1 Uhr Nachmittags an vom Rembertitunnel nach dem Aussichtsthurm und wieder zurück alle 10 Minuten.

Die Unternehmer.

33367]

BN 11. 4. 1891

Parkbahn.

Heute Sonntag, den 12. April:

Eröffnung der Parkbahn

Die Wagen fahren von 1 Uhr Nachmittags an vom Rembertitunnel nach dem Aussichtsthurm und wieder zurück alle 10 Minuten.

Fahrpreis 10 Pfg., 11 Fahrkarten 1 Mark, sind beim Controleur zu haben.

Die Unternehmer.

33011]

BN 12. 4. 1891

Conradi und Kohlmann beantragten am 9. April 1891 die Abnahme der fertiggestellten Parkbahn (Antrag vom 9.4. 1891, StA Bremen 4,14/1- VI. B. 15.).

Die Besichtigung erfolgte im Beisein der beiden Unternehmer am 11. April durch den Baninspektor Rico Graepel, den Polizeikommissar Heinrich Barthold Friedrich Hoops, den Ingenieur Robert Max Sander und den Polizeiinspektor Gustav Rasch (Protokoll vom 11.4.1891, StA Bremen 4,14/1- VI. B. 15). Zunächst nahm man den Maschinenschuppen und die Abfahrtstelle am Rembertitunnel in Augenschein, wo man vier Wagen vorfand. Mit dem Wagen Nr. 4 begab man sich unter Führung des Ingenieurs Sander in glatter Fahrt zur Endstation beim Aussichtsturm; dabei besichtigte man die beiden Ausweichen, an denen noch scharfe Stellen zu beseitigen waren. Gegen die Eröffnung der Bahn gab es keine Einwendungen. Die Zweigbahn wurde nicht in Betrieb genommen.

Ab 12. April 1891 fuhren die Wagen ab 1 Uhr mittags alle zehn Minuten vom Rembertitunnel zum Aussichtsturm und zurück. Der Fahrpreis für die einfache Fahrt betrug 10 Pfg., 11 Fahrkarten kosteten 1 Mark. Die Bahn führte den Namen „Parkbahn" und verkehrte mit vier 12 sitzigen schmalspurigen Petroleummotorwagen, die mit je einem Daimlermotor ausgestattet waren, der bei 600 Umdrehungen je Minute zwei PS leistete. Der Kontrolleur der Bahn hieß Tepe (Br. Courier 12.4. 1891), der in Hastedt wohnte und zuvor langjähriger Kondukteur der Großen Bremer Pferdebahn gewesen war. Er trug eine grüne Uni-

Parkbahn.

Eröffnung der Parkbahn

Die Wagen fahren von 1 Uhr Nachmittags an vom Rembertitunnel nach dem Aussichtsthurm und wieder zurück alle 10 Minuten.

Fahrpreis 10 Pfg., 11 Fahrkarten 1 Mark, sind beim Controleur zu haben.

Die Unternehmer.

33011]

BN 13. 4. 1891

Fahrplan der Parkbahn

Die Wagen fahren vom Rembertitunnel nach dem Aussichtsthurm und wieder zurück

an den Wochentagen von 8 Uhr Morgens bis 3 Uhr Nachmittags alle Viertelstunde und von 3 Uhr an alle 8 Minuten. — Sonntags von 8 Uhr Morgens bis 1 Uhr Nachmittags alle Viertelstunde und von 1 Uhr an alle 8 Minuten.

Die Unternehmer.

:U 4881

BN 15. 4. 1891

form und eine Dienstmütze mit goldenen Streifen, ähnliche Kleidung trugen Aufseher und Wagenführer. Neben der Wagenremise am Rembertitunnel war auch ein Büro für den Kontrolleur bzw. die Unternehmer hergestellt.

Zunächst wurde nur die neugebaute Hauptstrecke entlang der Parkallee in Betrieb genommen worden, die Nebenlinie zum Eisenbahntunnel der Schwachhauser Chaussee blieb unbenutzt (Br. Courier 12.4. und 25.4. 1891). Am ersten Tage wurde die Bahn stark benutzt; zwischen 2 und 8 Uhr am Nachmittag wurden etwa 700 Personen befördert. An einigen Wagen versagten schon bei diesem ersten Einsatz die Motoren ihren Dienst, die Fahrzeuge mußten zeitweise abgestellt und anschließend repariert werden (Br. Courier 13.4. 1891). Die Stöße der Wagen an den Weichen wurden als unangenehm empfunden, dennoch „machte die Fahrt den Passagieren doch sichtliche Freude" (BN 13.4. 1891). Nach Fahrplan fuhr die Parkbahn an Wochentagen von 8 Uhr morgens bis 3 Uhr nachmittags alle Viertelstunde und ab dann jede 8 Minuten. Sonntags verkehrten die Wagen ab 8 Uhr morgens bis 1 Uhr mittags alle Viertelstunde und danach im 8-Minuten-Takt (BN und Br. Courier 15.4. 1891). Die Fahrgäste bemängelten, daß der Fahrplan kein Betriebsende am Abend mitteilte (Br. Courier 19.4. 1891).

Die Bauarbeiten für die Parkbahn waren mit der Betriebseröffnung abgeschlossen, lediglich an der Endstation am Rembertitunnel wurde noch eine größere Anzahl

von Bäumen gepflanzt, um der Anlage ein freundliches Aussehen zu verleihen (Br. Courier 18. 4. 1891).

Besonders an schönen Wochenendtagen war zu gewissen Zeiten die Bahn mit der geringen Kapazität der kleinen zwölfsitzigen Wagen von Anfang an offensichtlich völlig überfordert. So wünschte man sich eine Vermehrung des Maschinenparks (Br. Courier 21. 4. 1891). Schon bald bestellten die Unternehmer in Cannstatt vier weitere Fahrzeuge, die die vier vorhandenen Wagen unterstützen sollten. Einige wurden mit drei PS starken Motoren geordert. Der am 25. April 1891 angekündigte erste neue Wagen (Br. Courier 25. 4. 1891) traf jedoch erst zum Pfingstfest (17./18. Mai 1891) ein, da die Daimlersche Werkstatt völlig überlastet war (Br. Courier 17. 5. 1891).

Die Parkbahn erfreute sich zwar eines starken Zuspruchs, der Betrieb war jedoch wenig professionell. Am 20. April fanden mehrere Entgleisungen statt; dabei wurde ein Wagen derart beschädigt, daß er außer Betrieb gesetzt werden mußte (BN 21. 4. 1891). Danach waren wochentags nur zwei Wagen in Fahrt, an den beiden anderen Maschinen mußten Reparaturen vorgenommen werden. Die Strecke zur Schwachhauser Chaussee konnte gar nicht bedient werden (Br. Courier 25. 4. 1891). Am 30. April kollidierte eine Maschine beim Rembertitunnel in voller Fahrt mit einem Steinwagen; die Parkbahn wurde dabei stark beschädigt (Br. Courier 1. 5. 1891). Ende Mai geriet ein mit Sand beladenes Fuhrwerk bei Deickens

Friedenszelt von der Fahrstraße in den seitlichen Sandweg und beschädigte das Parkbahngleis erheblich, so daß der Betrieb unterbrochen werden mußte (Br. Courier 30.5. 1891), und am 17. Juni wäre die Bahn beinahe durch einen auf den Gleisen vergessenen Eimer zu Schaden gebracht worden (BN 18. 6. 1891). Am 21. Juni brach die Achse eines Wagens (BN 22. 6. 1891). Besondere Sorgen im Betrieb bereiteten die unvollkommenen Weichen, die immer wieder Anlaß zu Entgleisungen und Achsbrüchen gaben. Anfang Mai begann man, die Fehler auszumerzen (Br. Courier 3. 5. 1891). Schon nach wenigen Tagen waren die ungenügenden Bauteile ausgewechselt (Br. Courier 6. 5. 1891), so daß man hoffen konnte, am Himmelfahrtstage (6. 5. 1891), an dem man von 6 Uhr morgens bis 10 Uhr abends alle sechs Minuten vom Rembertitunnel zum Aussichtsturm und zurück zu fahren ankündigte (Br. Courier 6. 5. 1891), den Betrieb ohne Störungen durchführen zu können.

Zu Pfingsten (17. /18. Juni 1891) traf der erste neue Wagen aus Cannstatt ein (Br. Courier 17. 5. 1891), auf die übrigen bestellten drei Maschinen hoffte man weiterhin, allerdings zunächst vergebens. Um die Leistungsfähigkeit der Bahn trotzdem zu steigern, bestellten die Unternehmer der Parkbahn mehrere motorenlose Koppelwagen zum Anhängen an die Motorenwagen, auf den weitere 12 Personen Platz nehmen konnten. Am Sonntag, den 14. Juni 1891, wurde ein solcher Wagen erstmalig benutzt. Der Motorenwagen hatte keine Schwierigkeit, den vollbesetzten Zug zu bewegen (Br. Courier 16. 6.

1891).

Mitte Mai 1891 wurde die Wartehalle beim Aussichtsturm neu gebaut. Nun bot sie den wartenden Fahrgästen vollständigen Schutz gegen die Unbilden der Witterung. Man erwartete allerdings eine bessere Ausstattung des Unterstandes durch Bänke oder Stühle (Br. Courier 23.5. 1891).

Eine Verbesserung wurde im nächsten Monat auch am anderen Ende der Bahn vorgenommen. Das tiefliegende Gelände an der Bahn zum Rembertitunnel hin wurde aufgehöht, und die Wartehalle erhielt einen neuen Platz, so daß die Fahrgäste nun nicht mehr über die Gleise steigen mußten, um in der Bahn Platz zu nehmen. Die Halle wurde mit getrennten Ein- und Ausgängen versehen; dadurch kam es nicht mehr zu Verkehrsstockungen und Drängeleien (Br. Courier 11.6. 1891). Das ganze Bahnareal der Endstation wurde eingefriedigt (Br. Courier 7.7. 1891). Mit der Erweiterung des Wagenparks erschien es auch notwendig, den Wagenschuppen beim Rembertitunnel zu vergrößern. Das anliegende Areal sollte erhöht werden, Unterstellgelegenheiten für fünf Motorenwagen ebenso viele Koppelwagen waren zu beschaffen (Br. Courier 9.7. 1891). Die Arbeiten dafür waren allerdings Ende August noch immer nicht begonnen worden (Br. Courier 22.8. 1891).

1891

Es ist nicht erkennbar, wann in Laufe des Sommers der Betrieb auf der Parkbahn auf der Nebenstrecke zwischen dem Tunnel der Schwachhauser Heerstraße und der Rembertistraße eingestellt wurde (Br. Courier 6.8.1891). Zu vermuten ist, daß die zahlreichen Schäden an den Wagen und Zugmaschinen einen derartigen Mangel an rollendem Material verursachten, daß man den Einsatz auf die Stammstrecke konzentrieren mußte. Für den Sommer 1891 mußte man auf den Betrieb auf der Nebenstrecke verzichten, nahm sich aber vor, in nächsten Jahre mit ergänzten Material wieder zu fahren, da man bei dem lebhaften Verkehr zur Schwachhauser Heerstraße mit einem exzellenten Betriebsergebnis rechnete. Noch für Ende August 1891 nahmen sich die Unternehmer vor, für die Wagen der Parkbahn einen größeren Schuppen zu bauen, der statt vier 10 Wagen aufnehmen konnte (Br. Courier 22.8.1891). So glaubte man, sich für ein neues Jahr zu rüsten und für eine Verlängerung der Strecke am Bürgerpark bis zum Waldschlößchen bereit zu sein Man nahm sich auch vor, solideres Wagenmaterial zu beschaffen (Br. Courier 28.8.1891).

Gegen Ende Juni 1891 war endlich ein weiterer Motorwagen eingetroffen, so daß man ab 28. Juni von morgens

6 Uhr an den Betrieb mit sechs Wagen abwickeln konnte (Br. Courier 27. 6. 1891). Ab Ende August fuhr man an Wochentagen bis 9 Uhr abends, an Sonntagen eine Stunde länger (Br. Courier 28. 8. 1891), bis man den regelmäßigen Betrieb am 2. Oktober 1891 einstellte. Allerdings sollten noch im Oktober sonntags, bei günstiger Witterung auch an Werktagen, Fahrten stattfinden (Br. Courier 2. 10. und 20. 10. 1891).

Von einer unzulässigen Benutzung der Bahnanlagen wurde im Oktober berichtet. Einmal schob eine übermütige Gesellschaft einen Wagen über die Strecke, bis sie von einem Polizisten gestoppt wurde (Br. Courier 3. 10. 1891).

Im Oktober 1891 war der Abschnitt der nicht mehr benutzten Strecke der Ausstellungsbahn bei der Hollerallee offensichtlich noch immer vorhanden.
Ein sechsjähriger Junge klemmte sich die Finger der rechten Hand an einer Drehscheibe (Br. Courier 6. 10. 1891).

Die Bahn wurde im Sommer 1891 trotz der häufig recht ungünstigen Witterung durchschnittlich recht gut besucht. Obwohl die Einrichtungen dauernd reparaturbedürftig waren, sah man das Unternehmen als lebensfähig an. Der Ruf war sogar nach Lübeck gedrungen, von wo sich das dortige Polizeiamt nach den bremer Erfahrungen mit der Petroleummotorenbahn erkundigte (Schreiben des Polizeiamtes Lübeck vom 23. 12. 1891, St A Bremen 4,14/1-

VI. B. 15. Dieser Anfrage verdanken wir eine Zeichnung des Gefährts der Daimlerschen Fabrik in Cannstatt vom April 1890, die sich in der Akte erhalten hat. Siehe Seite 226). Man hielt die Parkbahn in Bremen für eine rentable Einrichtung, allerdings sah man sehr wohl, daß erhebliche Verbesserungen vorzunehmen waren. Die Unternehmer beabsichtigten den Betrieb im nächsten Jahre bedeutend zu erweitern und das Gleis vom Aussichtsturm bis zum Waldschlößchen zu verlängern. Ein neues stärkeres Gleis war zu verlegen, und solide Wagen sollten beschafft werden (Br. Courier 28. 8. 1891). Die Petroleum motoren waren reparaturanfällig, sie erschwerten der Verwaltung den Geschäftsbetrieb erheblich. Daher zog man in Erwägung, den elektrischen Betrieb auf der Parkbahn einzuführen (Br. Courier 2. 10. 1891) oder die Petroleummotoren zu verstärken und die Zahl der Wagen zu vermehren, auch nahm man sich vor, nun endlich im zweiten Betriebsjahr die Strecke zur Schwachhauser Chaussee wieder in Benutzung zu nehmen (Bremer Courier 2. 3. 1892).

Aber nichts war geschehen in der Winterpause, um die Bahn ab 1. April 1892 wieder in Betrieb setzen zu konnen (Bremer Courier 2.3.1892). Erst am Karfreitag (15. April 1892) fuhren die Wagen erstmalig wieder zwischen Rembertistraße und dem Aussichtsturm im Bürgerpark (Bremer Courier 17.4.1892), an den Osterfeiertagen erwartete man einen regen Zuspruch. Die Strecke bis zur Schwachhauser Heerstraße blieb jedoch weiterhin unbenutzt. Der Betrieb erfolgte in gewohnter unvollkommener Weise (Bremer Courier 24.4.1892). Erneut wurden Pläne der Unternehmer bekannt, nämlich der angebliche Antrag an die Polizeidirektion, die Strecke an der Parkallee, wo es bisher nur Ausweichen gegeben hatte, zweigleisig auszustatten, um die Wartezeiten an den Begegnungspunkten einsparen und die Zahl der Fahrten beliebig vermehren zu können (Ein solcher Antrag scheint jedoch wirklich nicht gestellt worden zu sein,

jedenfalls ist er in den vollständig vorhandenen Akten der Polizeidirektion nicht enthalten). Die benutzten sechs Motorwagen sollten um zwei weitere und größere mit vier PS starken Motoren ergänzt werden; außerdem dachte die Bahnverwaltung daran, vier zusätzliche Koppelwagen zu beschaffen und bei zweigleisigem Ausbau die Strecke durch den Rembertitunnel und die Rembertistraße bis zum Bischofstor zu verlängern, um mit einer besseren Rentabilität ein günstigeres Betriebsergebnis zu erzielen (Br. Courier 29.4.1892). Im Sommer wünschte man sich, zusammen mit dem weiteren Ausbau der Parkallee die Bahn bis zum Waldschlößchen fortzuführen (BN 17.5.1892; Br. Courier 1.6.1892).

Doch nichts geschah, auch das Gleis zum Schwachhauser Tunnel blieb weiterhin ungenutzt. „Das gegenwärtige Brachliegen des Materials begreift fast Niemand und verursacht allgemeines Kopfschütteln". Wer den Verkehr von und nach dem Bürgerpark in Richtung Schwachhauser Tunnel beobachte, werde auch nicht daran zweifeln, daß sich ein derartiges Unternehmen nun rentieren werde (BN 5.6.1892). Die Absichten der Bahnverwaltung wurden zwar wiederholt (Br. Courier 17.8.1892), es geschah jedoch nichts zur Verbesserung des Betriebs. Ein Fahrplan an den Haltestellen fehlte, Betriebsbeginn und -schluß waren nicht bekannt (Br. Courier 25.9.1892).

Im Herbst 1892 wurden die Fahrten auf der Parkbahn eingestellt, jedoch am 15. April 1893 wieder aufgenommen. Bereits an den Osterfeiertagen sollten bei günstiger Witte-

rung mehrere Wagen in Fahrt gesetzt werden (Br. Courier 15. 3. 1893). Die Interessenten der Strecken zum Schwachhauser Tunnel warteten jedoch wiederum vergebens auf die Bedienung des östlichen Astes der Parkbahn (Br. Courier 29. 3. 1893). Zunächst fuhren fünf Motorwagen mit ihren Anhängewagen nur nachmittags, ab Anfang April auch vormittags ab 8 Uhr alle 20 Minuten. Nachmittags verkehrten die Wagen alle 7 ½ Minuten von beiden Endstationen (Br. Courier 9. 4. 1893). Während des ganzen Sommers hatte der Unternehmer (nun wohl nur noch der Bauunternehmer Friedrich Wilhelm Conradi) Schwierigkeiten mit den Petroleummotoren, die immer wieder unbrauchbar wurden. Eine Ersatzbeschaffung konnte er sich nun nicht mehr leisten (Erklärung F. W. Conradi vom 18. 9. 1893, StA Bremen 4,14/1 - VI. B. 15.).

Letztmalig im Jahre 1893 fuhren die Wagen auf der Parkbahn am Sonntag, den 27. August (Br. Courier 29. 8. 1893); die Nachricht wurde verbunden mit der Mitteilung, daß im nächsten Frühjahr der Betrieb mit stärkeren Motorenwagen auf Doppelgleisen wieder eröffnet werde (Br. Courier 29. 8. 1893). In dieser Zeit kämpfte der Bauunternehmer F. W. Conradi nur noch allein um das Überleben der Parkbahn. F. W. Kohlmann, der Klempnermeister, war ausgeschieden. Conradi erklärte zum Ende der Saison, daß nun alle Motoren unbrauchbar geworden seien. Neue könne er nicht anschaffen, da er in den letzten Jahren schon 20 000 Mark zugesetzt habe. Woher der Unternehmer dennoch für das nächste Jahr seinen Optimismus nahm, ist nicht erklär-

bar. Er gab an (Erklärung F.W. Conradi vom 18.9.1893, StA Bremen 4,14/1 - VI. B. 15.), daß er in den nächsten 14 Tagen neue Anträge stellen werde und daß er beabsichtige, eine elektrische Bahn auf der alten Strecke einzurichten und schon mehrere Herren interessiert habe, die die nötigen Geldmittel besäßen - wohl aber dann doch nicht bereit waren, ihr Kapital in dem maroden Unternehmen zu riskieren.

Die Schienen entlang dem Parallelweg Am Barkhof wurden, da auf ihnen der Betrieb nicht wieder aufgenommen worden war, im Verlaufe des Jahres 1893 abgebaut. Nur ein unansehnlicher Rest blieb an der Schwachhauser Chaussee liegen; über ihn beschwerte sich der an der Parkstraße wohnende Kaufmann Louis Kuhlmann am 26. September 1893 (Schreiben L. Kuhlmann vom 26.9.1893, StA Bremen 4,14/1 - VI. B.15.). Er verwies darauf, daß der Kaiser - anläßlich der Einweihung des Kaiser-Wilhelm-Denkmals in Bremen - am 18. Oktober 1893 den Tunnel der Schwachhauser Chaussee passieren werde. Vorher sollten die Reste der Schmalspurbahn an dieser Stelle beseitigt und das Terrain gesäubert werden, meinte Kuhlmann. Nach Aufforderung entfernte Conradi die Trümmer und planierte das Gelände.

Die Hoffnungen des Unternehmers der Parkbahn zerschlugen sich schon bald. Am 2. November 1893 wurde er von der Polizeidirektion aufgefordert, sämtliche Schienen und die sonstigen Anlagenteile bis zum 15. des Mo-

nats zu entfernen und das benutzte Terrain in den alten Zustand zurück zu versetzen. Das geschah termingerecht nur zwischen Rembertitunnel und der Hollerallee, für den Rest entlang dem Bürgerpark bis zur Endstation beabsichtigte Conradi noch immer eine Erneuerung (Erklärung Conradi vom 20.11.1893, StA Bremen 4,14/1-VI. B.15.), drei Tage später bat er allerdings um Beibehaltung des Gleises, um bei Verkaufsverhandlungen bis zum Frühjahr Probefahrten durchführen zu können (Schreiben Conradi vom 23.11.1893, StA Bremen 4,14/1-VI. B.15). Da mit einer erneuten Betriebsaufnahme nun nicht mehr zu rechnen war, galt die Konzession als erloschen.

Friedrich Wilhelm Conradi stellte am 7. März 1894 die Rücknahme anheim, da sich eine anderweitige Verwertung zerschlagen hatte (Protokoll Senator Schultz vom 7.3. 1894, StA Bremen 4,14/1-VI. B.15.) Zwei Tage später beantragte Senator Schultz die förmliche Aufhebung der Konzession, die der Senat mit der Aufforderung, das Bahnmaterial zu entfernen, anssprach (Senatsprotokoll vom 9.3.1894, StA Bremen 4,14/1-VI. B.15). Am 26. April 1894 waren alle Anlagen mit Ausnahme der Wartehalle, der Wagenremise und des Zauns am Rembertitunnel entfernt, am 1. Juni 1894 waren auch die letzten Reste abgeräumt. Die Wartehalle war vom Privatstallungsbesitzer Heinrich August Hasselbusch, An der Weide 4, gekauft worden (Schreiben Conradi vom 8.5.1894, StA Bremen 4,14/1-VI. B.15.) Der nun freiliegende Platz neben dem Rembertitunnel wurde eingefriedigt und als Material-

lager der Straßenbauverwaltung genutzt (Br. Courier 7.6.1894).

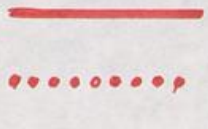
Die finanzielle Ausstattung der Petroleum motoren-bahn scheint gering gewesen zu sein, so daß sich die Anfangsschwierigkeiten, zu deren Beseitigung mehr als alle Einnahmen verwendet werden mußten, nicht zu überwinden waren und sich bauliche und betriebliche Verbesserungen nicht durchführen ließen. Zweifellos war die Strecke, auf der die Parkbahn vom Rembertitunnel entlang dem Bürgerpark verlegt war, ein für die städtische Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln wichtiger Streckenzug, auf dem ja 1910 noch einmal versucht wurde, ein neuartiges Betriebssystem zu etablieren (siehe Seite 268) Die Parkbahn, deren Benutzung eher einem Jahrmarktsvergnügen glich, wurde allerdings für die Bewältigung dieser ernsthaften Aufgabe zu primitiv und zeitlich zu früh konzipiert, da die Wohngebiete östlich der Parkallee noch zu wenig bebaut war. Die Saisonbahn war für Anwohner keine geeignete Verkehrsverbindung, für die Bürgerparkbesucher stellte sie allerdings ein interessantes Angebot dar.

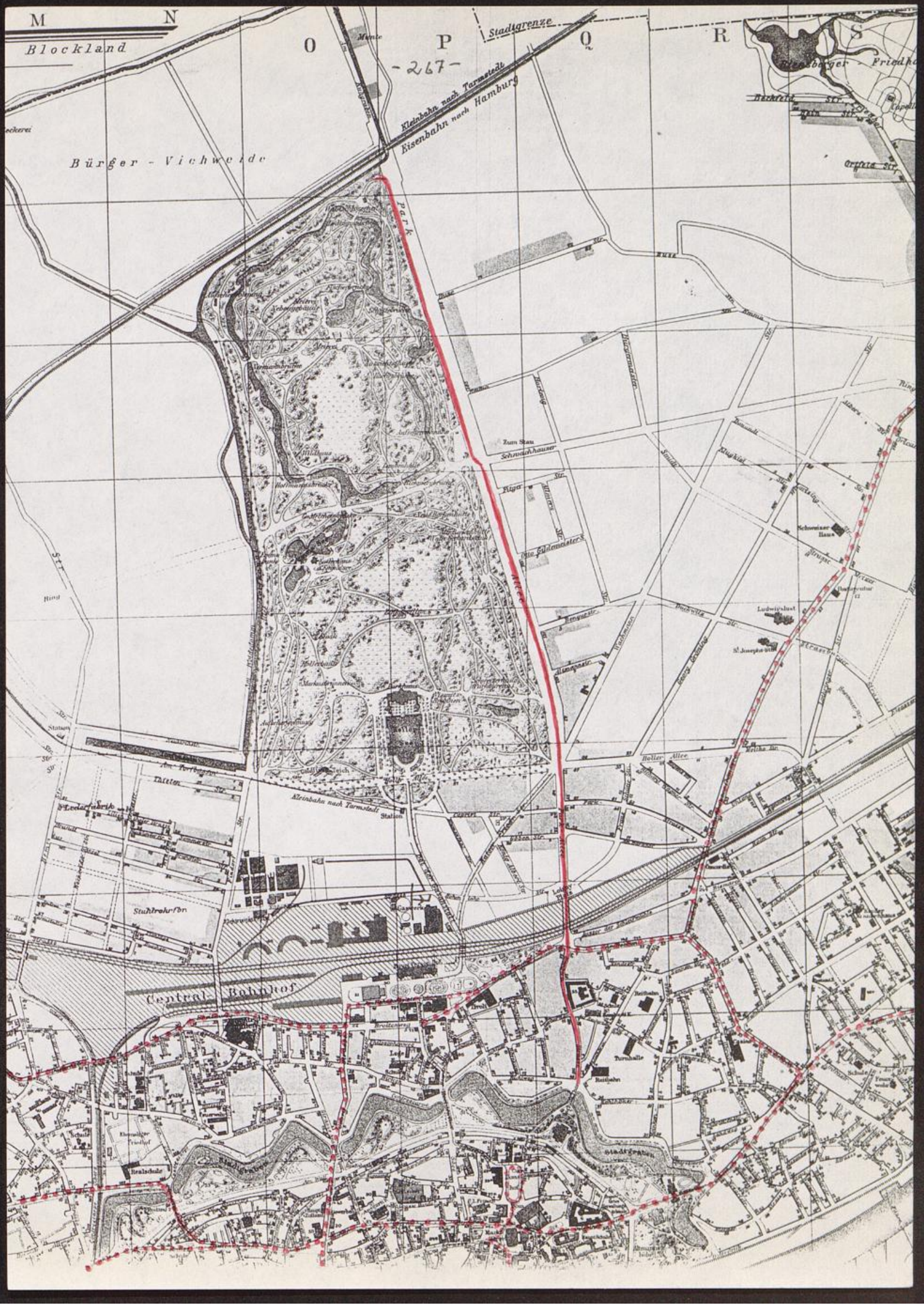
Mit dem Nachmittag des ersten Pfingstfeiertages 1894 wurde auf der Parkallee eine Linienfahrt - gleichsam ein Ersatz für die Parkbahn - vom Tunnel vor der Rembertistraße bis zum Waldschlößchen eingerichtet, die nun bei einem Fahrpreis von ebenfalls 10 Pfg. je Person dem Verkehrsbedürfnis der Bürgerparkbesucher diente (Br. Courier 12.5.1894). Später wünschte man sich eine elektrische Straßenbahn in der Parkallee (siehe Seite 190), die

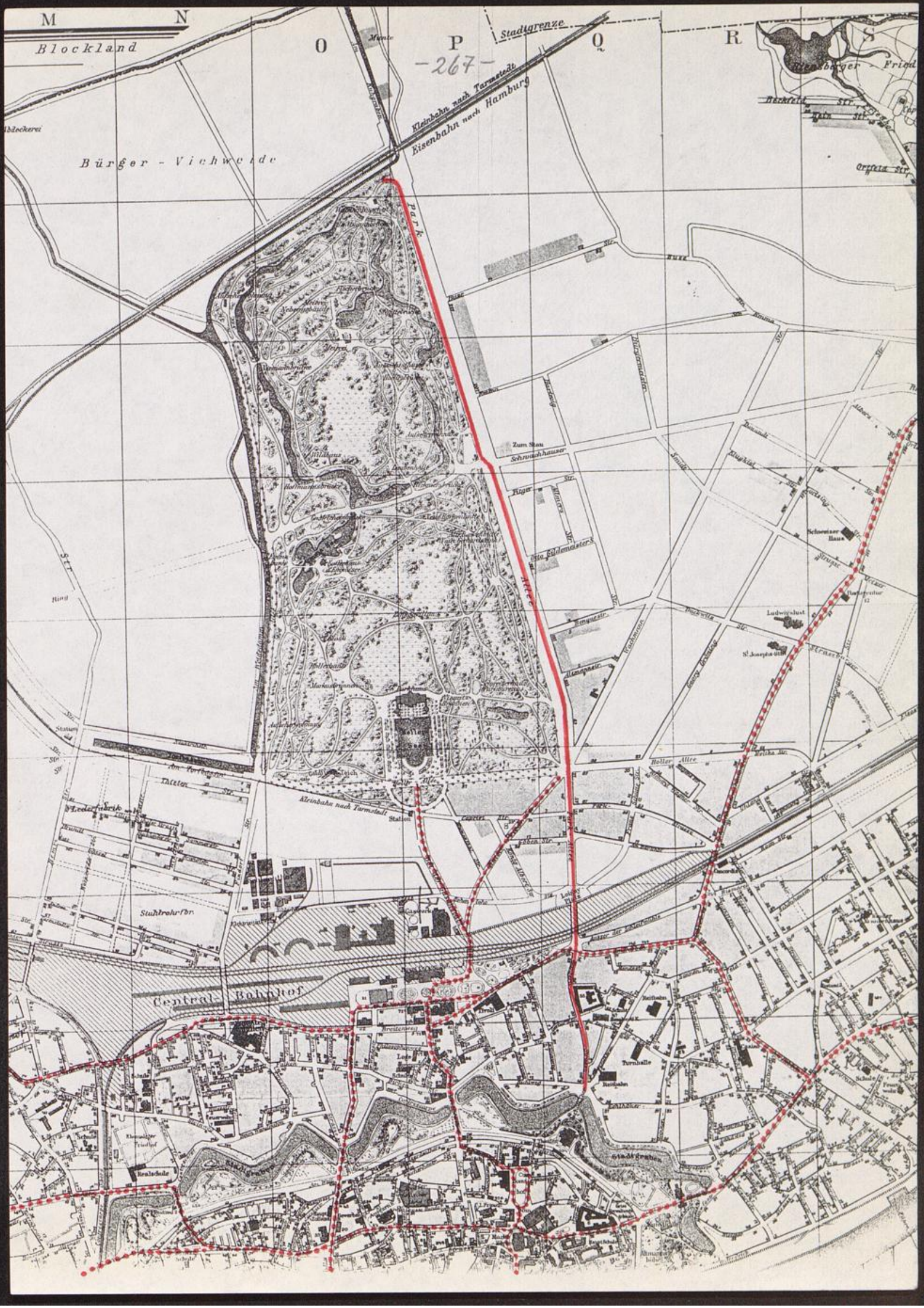
hier jedoch nie realisiert wurde, sondern von der Straßenbahn weiter östlich parallel zur Parkallee durch Wachmann- und Hartwigstraße geführt wurde. Auch der auf der Strecke der schmalspurigen, schienenabhängigen Parkbahn in den Jahren 1910/11 für kurze Zeit betriebene gleislose elektrische Oberleitungs-Omnibus nach dem System Köhlers Bahnpatente blieb eine Episode (siehe Seite 268).

„J. H. W. H." erinnerte in den Bremer Nachrichten 1934 mit nicht immer ganz richtigen Erläuterungen ein letztesmal an das Unikum Petroleummotorenbahn aus der Frühzeit der Motorenentwicklung (BN 12. 6. 1934), das schon fast ganz vergessen war.

Der gleislose elektrische elektrische Oberleitungs-Omnibus nach dem System „Köhlers Bahnpatente"




M
N
O
P
Q
R
S
Blockland
Bürger - Vichweide
Stadtgrenze
Kleinbahn nach Tarmstedt
Eisenbahn nach Hamburg
Park
Zum Stau
Schwachhauser
Ludwigslust
Keller
Teich
Station
Kleinbahn nach Tarmstedt
Stuhrbahnhof
Centr.-Bahnhof
Realschule
Turnhalle
Reitbahn
Stadtgraben


M
N
O
P
Q
R
S
Blockland
Stadtgrenze
Kleinbahn nach Tarmstedt
Eisenbahn nach Hamburg
Bürger - Vichwede
Park
Allee
Zum Stau
Schwanenhauser
Schwanenhaus
Ludwigslust
Roller
Roller Allee
Kleinbahn nach Tarmstedt
Station
Stuhlrohrfbr.
Centrai - Bahnhof
Turnhalle
Reitbahn
Realschule

Der gleislose elektrische Oberleitungs-Omnibus nach dem System „Köhlers Bahnpatente" („Parkbahn") 1910/11

Dem Straßenzug Rembertistraße - Parkallee ist zu allen Zeiten eine größere Verkehrsbedeutung zugemessen worden, allerdings hat er sich niemals so entwickelt wie andere innerstädtische Stadtausgänge, da trotz gelegentlicher Bemühungen das Bischofstor nicht für den Fahrverkehr geöffnet wurde. Die alte vorstädtische Rembertistraße verlief, wie heute noch in leichtem Schwung von der Stadtbefestigung bis zu einem Dobbenübergang, bei dem zeitweise eine Schleifmühle angelegt war. An der Rembertistraße stand schon Anfang des 14. Jahrhunderts ein Hospital für Aussätzige mit einer Kapelle, aus der 1596 die Pfarrkirche St. Remberti für die östliche Vorstadt hervorging. Schon vor 1848 war die Rembertistraße weitgehend bebaut.

Die Fortsetzung der Rembertistraße jenseits der Dobbenbrücke war ein unbedeutender Feldweg, der neben dem Kuhgraben, einem alten mit dem Dobben verbundenen Entwässerungs- und Torfgraben verlief. Dieser Kuhgraben begrenzte die Bürgerweide im Osten. Im vorderen Bereich befand sich eine Torfentladestelle, die z. T. im Zusammenhang mit dem Bau der Köln-Mindener Eisenbahn abgeschnitten und verfüllt wurde. Hier stand auch das Haus, in dem der für die Beaufsichtigung des Weideviehs zuständige Kuhhirte

wohnte. Neben dem geradlinigen Torfbecken setzte der 1870 aufgestellte und 1874 von Senat und Bürgerschaft beschlossene Straßenplan eine Straßenparzelle in einer Breite von 30 Meter fest. Dieser Straßenabschnitt bis zur „Eichenallee" (Hollerallee), die den Bürgerpark im Süden begrenzte wurde, obwohl die Baudeputation schon 1891 einen Plan aufstellte, zunächst noch nicht stadtstraßenmäßig ausgebaut. Er war aber schon mit Bäumen bepflanzt worden; noch bis um 1900 nannte man ihn „Verlängerung der Rembertistraße". Die Fortsetzung dieses Straßenzuges jenseits der Hollerallee, zunächst Stauallee, dann Parkallee genannt, erhielt im Straßenplan von 1870 sogar eine Gesamtbreite von 35 Meter, in die die Fläche des Kuhgrabens eingeschlossen war. Ab Ende 1890 wurde dieser Wasserzug, der durch mehrere private Stege überbrückt war, nach und nach bis zum sogenannten Verbindungskanal neben der Hamburger Eisenbahn zugeschüttet, das Areal mit Alleebäumen bepflanzt und nach einem Gutachten der „Abteilung für bildende Kunst im Künstlerverein im vorderen Bereich (bis zum Schwachhauser Ring) mit einer Fahrbahn sowie mit Fuß-, Rad- und Reitweg versehen. Ein Ziel erhielt diese so großzügig ausgestattete Anlage jedoch nicht. Die Bebauung konnte nur einseitig erfolgen, die Grundstücke der östlichen Seite wurden in einem sehr großen Zeitraum mit villenartigen Häusern bebaut. Hier entstand eine der besten Wohnlagen Bremens. Während das östlich anschließende Bürgerparkviertel durch ein regelmäßiges Straßennetz erschlossen wurde, das sich

an der Wachmannstraße orientierte, diente die Parkallee den Besuchern des Bürgerparks und den verhältnismäßig wenigen Anwohnern als Verkehrsweg. Dieses geringe Verkehrsaufkommen hatte schon der 1891 auf dem Straßenzug von der Wettersäule am Bischofstor bis zum Aussichtsturm verlegten Parkbahn, einer schmalspurigen, gleisgebundenen Petroleummotorenbahn das Leben schwer gemacht, so daß das Unternehmen schon 1893 wieder aufgegeben werden mußte (siehe Seite 215). Dennoch bestanden die Behörden hartnäckig darauf, von der Bremer Straßenbahn eine Erweiterung des Netzes entlang dem Bürgerpark zu verlangen, eine Forderung, gegen die sich die Bahnverwaltung, die das zu erwartende Fahrgastaufkommen nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten sehr sorgfältig untersucht hatte, ebenso nachdrücklich wehrte. Nach § 7 des Konzessionsvertrages vom 6. Juni 1899 war die Straßenbahn in erster Linie verpflichtet, die Interessen des Verkehrs und des Publikums zu wahren, allerdings wurde zu diesem Ende den Organen des Staates ein weitgehendes Bestimmungs- und Aufsichtsrecht eingeräumt. Zwar ließ sich am Bürgerpark eine Straßenbahn weitgehend störungsfrei und unabhängig vom übrigen Verkehr verlegen und betreiben, Fahrgäste waren jedoch auf dieser Strecke in ökonomisch zufriedenstellender Zahl nicht zu erwarten, und eine Bebauung des Blocklands hinter dem Stadtwald, die eine nutzbringende Verlängerung der Linie nach sich gezogen hätte, war schon aus Gründen der Bodenbeschaffenheit auszuschließen. Andererseits konnten von Gleisen, die in der Wachmannstraße geführt würden, viel

wirkungsvoller dichte Wohngebiete mit ihrem wachsenden Verkehrsaufkommen erschlossen werden, so daß sich hier seitens der Bremer Straßenbahn ein größerer verkehrstechnischer und für die Bahnkasse auch finanzieller Nutzen voraussehen ließ.

Mit der Eröffnung einer kleinen, auf Schmalspurgleisen und mit von Petroleummotoren angetriebenen Wagen der „Parkbahn" vom Rembertitunnel bis zum Aussichtsturm dürfte ab 1891 auf der Parkallee der Verkehrsbedarf zunächst abgedeckt gewesen sein. Die Grundstücke östlich des Kuhgrabens waren zum Teil über private Fußgängerbrücken evreichbar. Hier befand sich z. B. seit 1857 ein Ausflugslokal, Hemlebs (Deickens) Friedenszelt, das von Bürgerparkbesuchern gern aufgesucht und nun durch die kleine Bahn gut erreichbar war.

Ende 1890 begann man, von der Hollerallee ausgehend den Kuhgraben nach Norden hin zuzuschütten (Br. Courier 23.1. und 28.2. 1891), so daß sich die Baudeputation Gedanken über die Gestaltung des Straßenareals machen mußte (Br. Courier 21.2.1891). Damit stieg der Wert der östlich gelegenen Grundstücke erheblich, da sie nun bestens erschlossen waren und wegen der nahen Lage des Bürgerparks für eine komfortable Bebauung zu verkaufen waren. Bereits Anfang 1891 plante der Architekt G. Ed. Gildemeister in der Nähe vom „Friedenszelt" Neubauten (Br. Courier 1.3. und 10.5. 1891), und im März 1892 begann der Architekt Johann

Georg Poppe mit den Vorarbeiten zum Bau einiger villenartiger Gebäude (Br. Courier 24. 3. 1892).

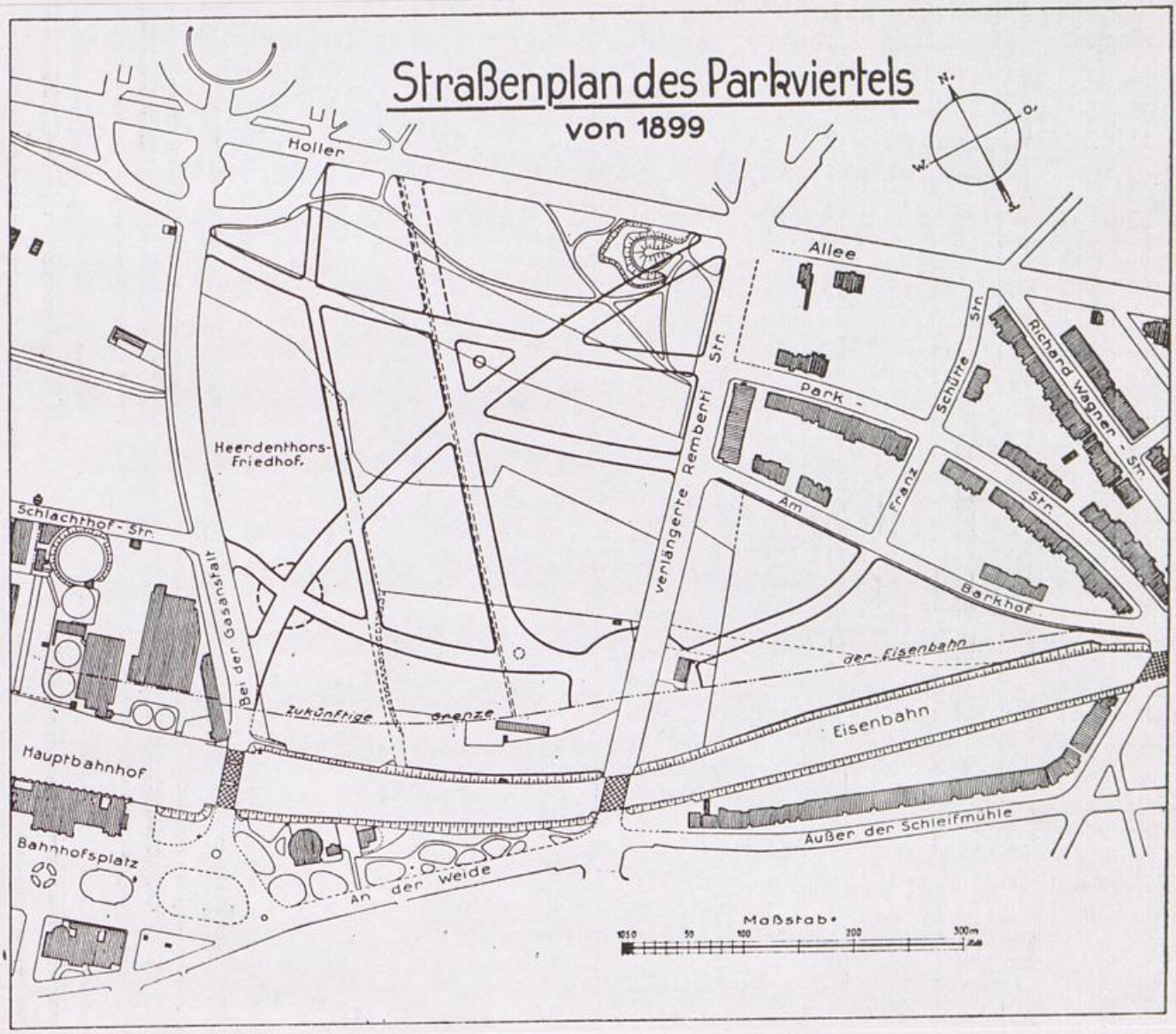
Die Bebauung kam jedoch nicht zügig voran, der Wirtschaftsbetrieb des „Friedenszeltes" wurde wenigstens bis 1893 noch fortgeführt (Br. Courier 1. 3. 1891, 24. 3. 1892, 11. 3. 1893). Unter diesen Umständen war die kleine Parkbahn nicht zu erhalten, so daß sie am 27. August 1893 ihren Betrieb einstellte, aber auch die Bremer Straßenbahn ließ sich unter den gegebenen Voraussetzungen nicht dafür gewinnen, an der Parkallee entlang dem Bürgerpark eine Linie einzurichten, wie es von den Behörden gewünscht wurde, da sich hier kein wesentlicher Verkehrsbedarf einstellen konnte.

Nach der Betriebsaufgabe der Petroleummotorenbahn, die vom Rembertitunnel auf der Parkallee verkehrte und am Aussichtsturm des Bürgerparks endete, trat Ende August 1893 wird der alte, unbefriedigende Zustand ein. Zwar war das Parkhaus im Bürgerpark mit der „Elektrischen" verhältnismäßig gut zu erreichen, dennoch wünschten sich einige Besucher hier Verbesserungen des Fahrplans, vor allem an den Konzerttagen (Br. Courier 14. 6. 1894), einige verlangten auch eine Verlängerung der Straßenbahn über die Hollerallee hinweg bis zum Festhaus (BN 26. 9., 29. 9. und 3. 10. 1895). Andere lehnten eine Straßenbahn im Bürgerpark jedoch wegen der häßlichen Pfähle, der Drahtverspannungen und Oberleitungen, wegen des Sausens der Wagen, der intensiven Glockensignale, des unheimlichen

Blitzesprühens und des Reibens im Gleis in den Kurven als krassen Eingriff in die Ruhe und Schönheit der Natur generell ab (BN 5.10.1895). Die Restaurationen Aussichtsturm, Waldschlößchen und Meierei waren erst nach längerem Fußmarsch zu erreichen, bei plötzlichem Wetterumschwung konnte die Lage für Besucher recht unangenehm werden, es sei denn, man war mit einem eigenen Kutschwagen unterwegs.

Wielange die Linienfahrt vom Tunnel vor der Rembertistraße bis zum Waldschlößchen, die zum ersten Pfingstfeiertag 1894 nachmittags angeboten wurde (Br. Courier 12.5.1894), betrieben wurde, ist nicht bekannt. Anfang 1898 endete die pferdegezogene Linienfahrt in Bremen überhaupt (Rolf Martens, Bremens öffentlicher Nahverkehr, Bremisches Jahrbuch Band 54, 1976, S. 79).

Der erste Schritt zur Erschließung der Gebiete östlich des Bürgerparks stellte eine Gleisstrecke der Bremer Straßenbahn durch die Kaiser-Friedrich-Straße (heute Hermann-Böse-Straße, 1900 bis 1902 angelegt) dar, deren Linienführung -durch die Straßenplanung in dem durch die Parklandgesellschaft seit 1899 vermarkteten Gebiet südlich des Bürgerparks bestimmt — mit einer diagonalen Lage festgesetzt war. Am 6. November 1901 beantragte die Bremer Straßenbahn die Anlage einer neuen Linie von der Gasanstalt durch die Kaiser-Friedrich-Straße bis zur Ecke Hollerallee / Parkallee; der Senat und die Bürgerschaft stimmten in kürzester Zeit zu (StA Bremen 3-P.4. Nr. 37a; siehe Seite 187). Schon am 15. Mai 1902 eröffnete die Straßenbahn hier ihren Betrieb. Das Gleis endete an



Stadt- und Landesplanung Bremen 1926 – 1930
Bremen 1931, S. 64

der Hollerallee (heute Am Stern), wo bereits im März 1894 ein „Trottoir-Rondeel" mit einem Gaskandelaber hergestellt worden war, um die Fußgänger bei dem starken Wagenverkehr zu schützen (Br. Courier 25.3.1894). Damit war auch die Südostecke des Bürgerparks mit der „Elektrischen" zu erreichen.

Über die Verlängernng dieser Strecke war man sich über Jahre nicht schlüssig, eine schnelle Entscheidung für eine Fortsetzung war nicht zu erreichen. Einerseits bestanden die bekannten Wünsche der Bürgerparkbesucher, von denen jedoch sicherlich keine rentable Ausnutzung der Bahn zu erwarten war, wie es ja schon das Schicksal der schienengebundenen „Parkbahn" gezeigt hatte. Die Frequenz der Besucher war saisonal sehr schwankend und auch von der Wetterlage abhängig. Ein kostendeckender, fahrplanmäßiger Betrieb war entlang dem Bürgerpark nicht durchzuführen. Die nur langsam fortschreitende Bebauung an der Ostseite der Parkallee mit Villen und aufwendigen Einzelhäusern auf großen Grundstücken war so aufgelockert, daß sich die Aufwendungen für eine Straßenbahn kaum lohnen würde. Eine alternative, östlich der Parkallee fast parallel verlaufende Strecke, die ebenfalls ins Auge gefaßt und von der Bremer Straßenbahn favorisiert wurde, konnte die Wachmannstraße benutzen, die mitten in ein Gebiet zielte, das eng bebaut werden sollte und damit ein großes Verkehrsaufkommen versprach.

Eine im Jahre 1906 an die Behörde gerichtete Petition ver-

anlaßte die Polizeidirektion, sich an die Bürgerparkverwaltung zu wenden, um zu erfahren, wie man sich dort gegebenenfalls die Fortführung der Straßenbahn vorstelle. Natürlich antwortete der Vorstand des Bürgerparkvereins, daß er einen solchen Ausbau der Parkallee im Interesse vieler Parkbesucher mit Freuden begrüße. Mit der Anlage des Stadtwalds verstärkte sich beim Bürgerparkverein der Wunsch nach einer öffentlichen Verkehrsverbindung in der Parkallee.

Selbstverständlich unterstützten die Parkbesucher diese Meinung (BN 3.6., 10.6., 27.6. und 24.7.1906), andere allerdings sahen, daß die Vorstadt zwischen Parkallee und Wachmannstraße eine erfreuliche Entwicklung genommen habe und daß sich für diese Gegend über kurz oder lang das Bedürfnis nach einer besseren Verbindung mit dem Zentrum der Stadt geltend machen werde. Diesen Wünschen werde eine Strecke über die Wachmannstraße besser gerecht (BN 7.6.1906; siehe auch BN 11.10., 18.10. und 22.10.1909), zumal diese auch die weiter östlich liegenden Gebiete erschließen konnte.

Eine Lösung des Problems, die den Forderungen beider Seiten gerecht werden konnte, zeigte sich Ende 1909, als ein ein Ingenieur Georg Willy Köhler für die Firma Köhlers Bahnpatente Ges. m.b.H. mit dem Sitz in Bremen anbot, in der Parkallee eine gleislose elektrische Omnibusverbindung zu installieren und durch eine Bahngesellschaft betreiben zu lassen. Mit der Genehmigung war schließlich der Weg frei, die Straßenbahn jenseits des „Sterns" über Wach-

mannstraße und Hartwigstraße bis zum Schwachhauser Ring zu verlängern (siehe Seite 194). Die Eröffnung des ersten Abschnitts dieser Strecke erfolgte am 24. Oktober 1914.

Initiator der Bahn mit außergewöhnlicher Technik war der Ingenieur Georg Willy Köhler, mit dessen Namen das Bahnprojekt verbunden, obwohl die Grundidee nicht neu war. Köhlers Bahnpatente waren nur eine von mehreren ähnlichen, allerdings in der Regel auf Dauer erfolglosen Entwicklungen der ersten Phase des Einsatzes von sogenannten Trolleybussen.

Die Idee einer oberirdischen zweipoligen Stromversorgung von Straßenfahrzeugen wurde von Werner Siemens in Berlin verfolgt und erstmals in der Praxis ausprobiert. Ende 1881 wurde die durch Elektrizität in Gang gesetzten Motorwagen unter Benutzung von Pferdebahngleisen zwischen Charlottenburg und dem Spandauer Bock in Betrieb genommen, wobei der Strom durch einen Kontaktwagen zu- und abgeführt wurde. Da die Gleise bei diesem System für die Rückleitung des Stroms nicht benötigt wurden, lag es nahe, ein Straßenfahrzeug in gleicher Weise anzutreiben. Gleichzeitig mit der Straßenbahn Charlottenburg - Spandauer Bock ließ Siemens im Januar 1882 in Berlin quer zum damals noch unbebauten Kurfürstendamm im Bereich der heutigen Joachim-Friedrich-Straße und der Johann-Georg-Straße ein etwa 540 Meter lange Demonstrationsstrecke anlegen, auf der am 29. April 1882 erstmalig ein kleines jagdwagenähnliches Gefährt

in Gang gesetzt wurde, das eine über eine Oberleitung gespeiste Stromzuführung und eine auf die kleineren Vorderräder wirkende Handbremse aufwies (Martin Pabst, 100 Jahre Obus, Straßenbahnmagazin, Heft 44, Mai 1982, S. 145). Der vierrädrige Wagen, den Siemens „Elektromote" nannte, wog 1,5 Tonnen, allein 1 Tonne entfiel davon auf die beiden unter dem Führersitz angeordneten Elektromotoren, die je eine Leistung von 3 Pferdestärken aufwiesen. Es wurde eine Spannung von 500 Volt verwendet. Bereits nach sechs Wochen — am 13. Juni 1882 — wurde der Versuchsbetrieb eingestellt.

Die weitere Entwicklung wurde in den USA vorangetrieben, überzeugende Entwicklung blieben jedoch aus. So betrieb die Firma Dibbs & Garney in Hill City im Staate Dakota 1890 einen Omnibus mit einem Elektromotor, der aus einer doppelten Oberleitung mit Kraftstrom versorgt wurde. In Deutschland startete Siemens & Halske 1899 in Berlin Weitere Versuche mit einem Oberleitungsbus, der jedoch keine Verbreitung fand.

Die andere Hälfte des Betriebssystems „gleislose elektrische Oberleitungsbahn" stellt ein kräftig gebautes, für die Personenbeförderung eingerichtetes Straßenfahrzeug dar, das ursprünglich von Pferden gezogen wurde und gegen Ende des 19. Jahrhunderts in der Linienfahrt weiter verbessert worden war. Die zunächst eisenbereiften Räder erhielten Vollgummireifen zur Verbesserung des Fahrkomforts, der Rollwiderstand der Fahrzeuge, der ja bei den Schienenbahnen erheblich verringert worden war, war jedoch so

erheblich, daß zwei Pferde schwere Arbeit leisten mußten, um die Linienwagen zu bewegen.

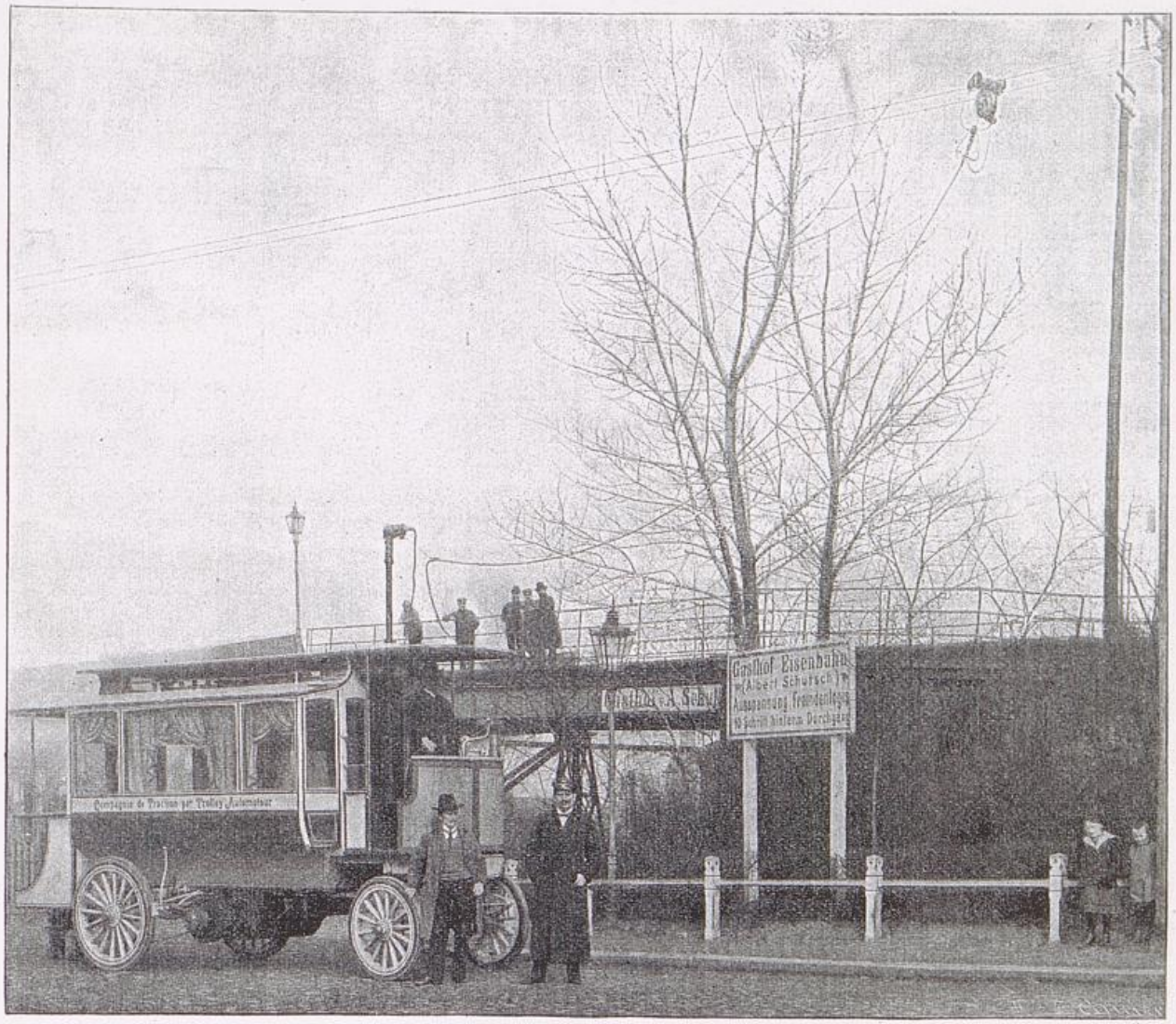
So war es nur verständlich, ebenso wie es bei den Pferdestraßenbahnen geschehen war, die Omnibusfahrzeuge mit einem elektrischen Antrieb zu versehen und den Strom durch die schon bekannte zweipolige Oberleitung den Fahrzeugen über Kontaktwagen zuzuführen. Der zweite Oberleitungsdraht war notwendig, da ja die Rückleitung durch die Schienen entfiel. Zwar war man an eine bestimmte Streckenführung angewiesen, man war jedoch im Fahrverlauf beweglicher als es bei einer Schienenbahn möglich war und sparte erheblich an Investitions- und Unterhaltungskosten, da Gleisanlagen entfielen. Man rechnete gegenüber einer Straßenbahn mit einer Verminderung des Anlagekapitals um 1/3 bis 1/4, außerdem führte man als Vorteil an, daß die Betriebseinrichtungen ohne Störung des normalen Straßenverkehrs herzustellen seien.

Der „elektrische Straßenbahn-Omnibus" der Firma Siemens & Halske fand 1899 zwar viel Aufmerksamkeit, jedoch keine Verbreitung. Auch ein Elektro-Omnibus mit reinem Batteriebetrieb setzte sich nicht durch, da die Ausstattung zu schwer wurde und der Einsatzradius zu gering war („Gartenlaube" 1900, Beilage 2 zum Halbheft 12).

Das erste einigermaßen sicher betriebsfähige System des Oberleitungsomnibusses baute auf der Siemens-Erfindung von 1882 auf und verwendete einen Kontaktwagen,

der allerdings durch einen eigenen Antrieb dem Straßenfahrzeug vorauslief. Das System Lombard-Gérin wurde erstmals 1900 in Paris auf einer Versuchsstrecke erprobt, auf der Weltausstellung mit einer Goldmedaille prämiert und 1901 nach Eberswalde gebracht, wo der Betrieb am 15. März 1901 als älteste Obus-Strecke in Deutschland in Betrieb genommen wurde. Das Kopfsteinpflaster zerstörte jedoch die Räder des Fahrzeugs und den ganzen Wagen in kurzer Zeit, so daß der Unternehmer die Anlage schon nach wenigen Wochen wieder abreißen ließ, da er die Unterhaltungskosten nicht tragen konnte (Martin Pabst, 100 Jahre Obus, Straßenbahnmagazin, Heft 44, Mai 1982, S. 150; Peter Dönges, 50 Jahre Obusbetrieb in Eberswalde, Straßenmagazin, Heft 79, Februar 1991, S. 42). Eine Bahn des Systems Lombard-Gérin war südlich von Paris noch bis 1913 in Betrieb.

Eine andere, in Deutschland ab 10. Juli 1901 bei Königstein im Bielatal in der Sächsischen Schweiz betriebene Linie war mit der Technik des Systems Schiemann ausgestattet, das eine große Verbreitung auch in Frankreich, Italien, Norwegen, den USA, Großbritannien, Südafrika und China fand („Gartenlaube" 1903, 2. Beilage zum 16. Halbheft, S. 4 mit Abbildungen).
Eine ähnlichen Erfolg erreichte ab 1903 das System Stoll; weniger verbreitet war das ebenfalls ab 1903 auf dem Markt angebotene System Cantona Frigerio (Martin Pabst, 100 Jahre Obus, Straßenbahnmagazin, Heft 44, Mai 1982, S. 145 und Heft 45, August 1982, S. 175).



Elektrischer Omnibus mit Oberleitung.
Nach einer Photographie von C. F. Habermann in Eberswalde. (S. 602)

Gleisloser elektrischer Omnibus in Eberswalde 1901
Fotografie von C. F. Habermann, Eberswalde
Das Buch für Alle, 36. Jahrgang 1901, Heft 23, S. 598

Für die Straßenbahn stellte allerdings zu Anfang des 20. Jahrhunderts der Oberleitungsomnibus bei regelmäßigem und intensivem Personenverkehr keine ernsthafte Konkurrenz dar. Auch weitere Antriebsarten, die sich um die Gunst der Fahrgäste bewarben, konnten sich nicht durchsetzen. Es waren dieses die Omnibusse mit Akkumulatorenbetrieb, die sich jedoch wegen des hohen Gewichts der Batterien, deren Schädigung bei Überlastung im Fahrbetrieb und der geringen Reichweite schon bald ausschieden. Fürsprecher fanden auch die Motor-Autoomnibusse (BN 27.5.1906), mit denen ebenfalls Versuche angestellt wurden. Die Betriebserfahrung mit Berliner Benzinmotoren-Omnibusse (Obering. Otto in „Zeitschrift für Kleinbahnen" und Veröffentlichung in „Zeitschrift der Motorwagen" 1909, Heft 31 und 32) sowie über Motorpostlinien in Bayern zeigten jedoch eine gewisse Unwirtschaftlichkeit; als städtisches Verkehrsmittel ergaben sich erhebliche Bedenken wegen der Geruchs- und Geräuschbelästigung. Auch in Bremen war versucht worden, Benzin-Omnibuslinien einzurichten, nämlich zwischen Horn und Lilienthal und von Vegesack nach Rönnebeck, jedoch mußten diese Unternehmungen – besonders wegen der vielen, kostspieligen Reparaturen an den schweren Wagen – schon bald wieder aufgegeben werden. Sie rentierten sich nicht. Der wesentliche Mangel dieser Strecken dürfte jedoch wohl nicht in der mangelhaften Technik begründet gewesen sein, sondern in der Konkurrenzsituation mit den bestehenden Kleinbahnen, zu denen die Omnibusse auf parallel verlaufenden Strecken

verkehrten, und mit dem mangelhaften Ausbauzustand jener Straßen, die die Fahrzeuge benutzen mußten.

Im Jahre 1907 zog in Bremen ein Ingenieur mit Namen Georg Willy Köhler zu (erstmalig im Adreßbuch 1908 genannt), über dessen Herkunft nichts bekannt ist. Er hatte an der technischen Ausstattung von gleislosen elektrischen Oberleitungsbahnen Verbesserungen entwickelt und sich patentieren lassen. Köhler war wahrscheinlich von den Initiativen des Generaldirektors des Norddeutschen Lloyds, Dr. Heinrich Wiegand, der sich mit nicht erlahmender Energie für die Ansiedlung von hochwertigen Industrien in Bremen einsetzte, angeregt worden, seine Erfindungen in der Hansestadt zu vermarkten. Wiegand hatte sich schon 1890/91 um die Niederlassung einer deutschen Gesellschaft zur Einführung elektrischer Straßenbahnen bemüht, hatte jedoch in Bankkreisen keine Unterstützung gefunden. Er gab jedoch nicht auf zu versuchen, neuen Techniken in Bremen den Boden zu bereiten. Dazu gehörte auch die Ansiedlung einer Autoindustrie, die als Spezialität elektrische und benzinelektrische Fahrzeuge nach Patenten des französischen Ingenieurs Krieger produzieren sollte. So wurde am 17. Mai 1906 die „Norddeutsche Automobil- und Motoren Werke AG." – die „Namag" – mit einem Aktienkapital von 2,5 Millionen Mark in Bremen gegründet, in die die elektrotechnische Abteilung der „Norddeutschen Maschinen- und Armaturenfabrik" aufgenommen wurde (Ulrich Kubisch, Borgward war nicht der Anfang, Hansa Lloyd, Automobilbau in Bremen und Varel bis 1929, Bremen 1986,

S. 12). Für die Lieferung der Automobilchassis zur Ausstattung der Namag-Fahrwerke mit Aufbauten wurde die „Bremer Karosserie-Werke Louis Gärtner" gegründet. Die Fahrzeuge wurden unter dem Namen „Lloyd" von der Namag produziert. Hier, an einer Stelle, an der der elektrische Antrieb von Kraftfahrzeugen propagiert wurde, fand Willy Köhler die Unterstützung für die Realisierung seiner Idee, einen gleislosen elektrischen Omnibus zu konstruieren und ihn in einem städtischen Verkehrsnetz zu betreiben (BN 10.10.1909). Die Namag war in der Lage, entsprechende Omnibusfahrzeuge einschließlich ihrer elektrotechnischen Ausstattung zu produzieren. Köhler trug mit seinen patentierten Erfindungen dazu bei, einen Linienautobus, also ein Straßenfahrzeug mit extern zugeführter elektrischer Energie fortzubewegen.

Köhler gelang es, in der Hansestadt einen Kreis von Geschäftsleuten und Geldgebern für seine Vorstellungen zu interessieren. Dr. Heinrich Wiegand konnte an den weiteren Entwicklungen allerdings nicht mehr teilnehmen, da er am 19. März 1909, erst 54 jährig, nach kurzer Krankheit gestorben war.

Am 24. Oktober 1909 wurde eine Gesellschaft gegründet, um die Köhler-Patente zu vermarkten. Beteiligt waren der Kaufmann Franz Ernst Schütte (auch Vorsitzer des Bürgerparkvereins), der Auswanderungsunternehmer Friedrich Mißler, das Effekten-kommissionsgeschäft Schröder & Weyhausen, der Kaufmann George Jonas Bechtel, der Kaufmann Ferdinand D. Böning, der Rechtsanwalt

Dr. Leopold Cohn und der Kaufmann Hermann Maria Rohte; die Gesellschaft erhielt die Bezeichnung „Köhlers Bahnpatente Ges. m. b. H." (WZ und BN 24.10.1909; Hub. Wania, 15 Jahre Bremen 1906–1920, Bremen 1930, S. 61).

Willy Köhler brachte vier deutsche Reichspatente und weitere Ideen in das Unternehmen ein. In der Patentrolle des Kaiserlichen Patentamtes (Verzeichnis der von dem Kaiserlichen Patentamt im Jahre 1909 erteilten Patente, Berlin 1910, S. 113) ist für Fritz Köhler, Bremen, Hamburger Str. 179) folgendes eingetragen:

215978. Zweipoliger Stromabnehmer für elektrisch betriebene gleislose Bahnen mit senkrecht übereinander hängenden Fahrdrähten, derjenigen Art, bei welcher auf dem einen Fahrdraht zwei hintereinander angeordnete Rollen laufen. 2/5 09. A 2684.

215979. Kabelschleife für Stromabnehmer elektrisch betriebener gleisloser Fahrzeuge. 4/5 09. A 2684.

215980. Vorrichtung zur Erhöhung der seitlichen Bewegungsfreiheit gleisloser Fahrzeuge, die mit Hilfe oberirdischer Fahrleitung elektrisch betrieben werden. 4/5 09. A 2684.

215981 Einrichtung zum Austauschen der Stromabnehmer gleisloser Fahrzeuge, die aus Oberleitungen gespeist werden. 5/5 09. A 2684.

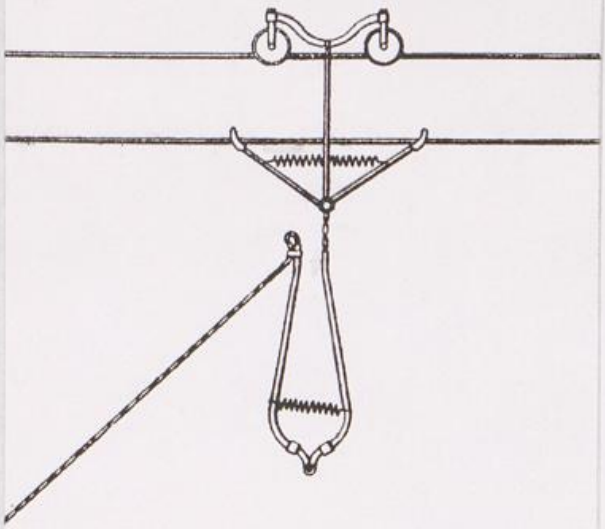
Die Zahl nach dem „A" bezeichnet die Seite der „Auszüge aus den Patentschrifte", die die bez. Beschreibung

enthält.

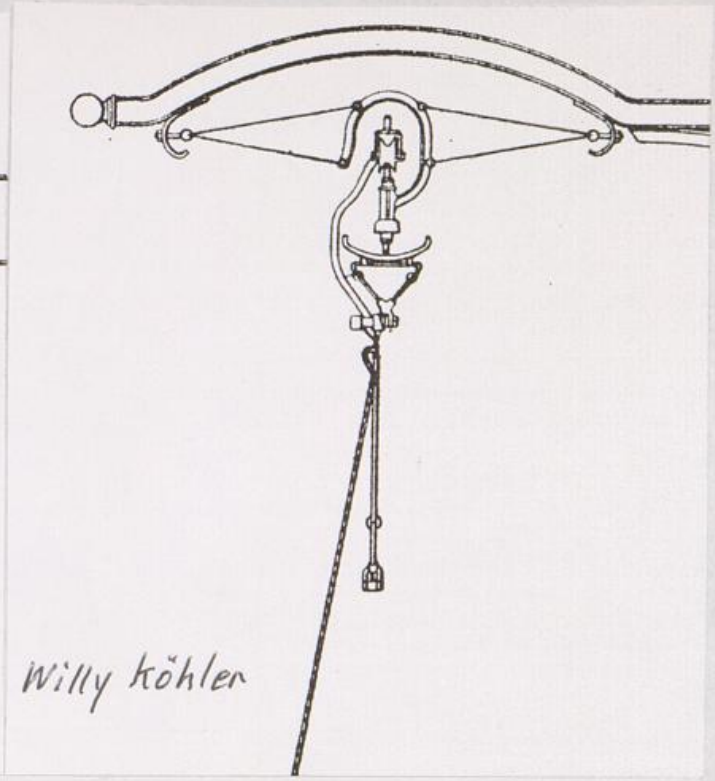
Die Vorlagen der Bahngesellschaft ermöglichen es, die patentierten Einrichtungen detailliert darzustellen.

Stromabnehmer DRP 215 978

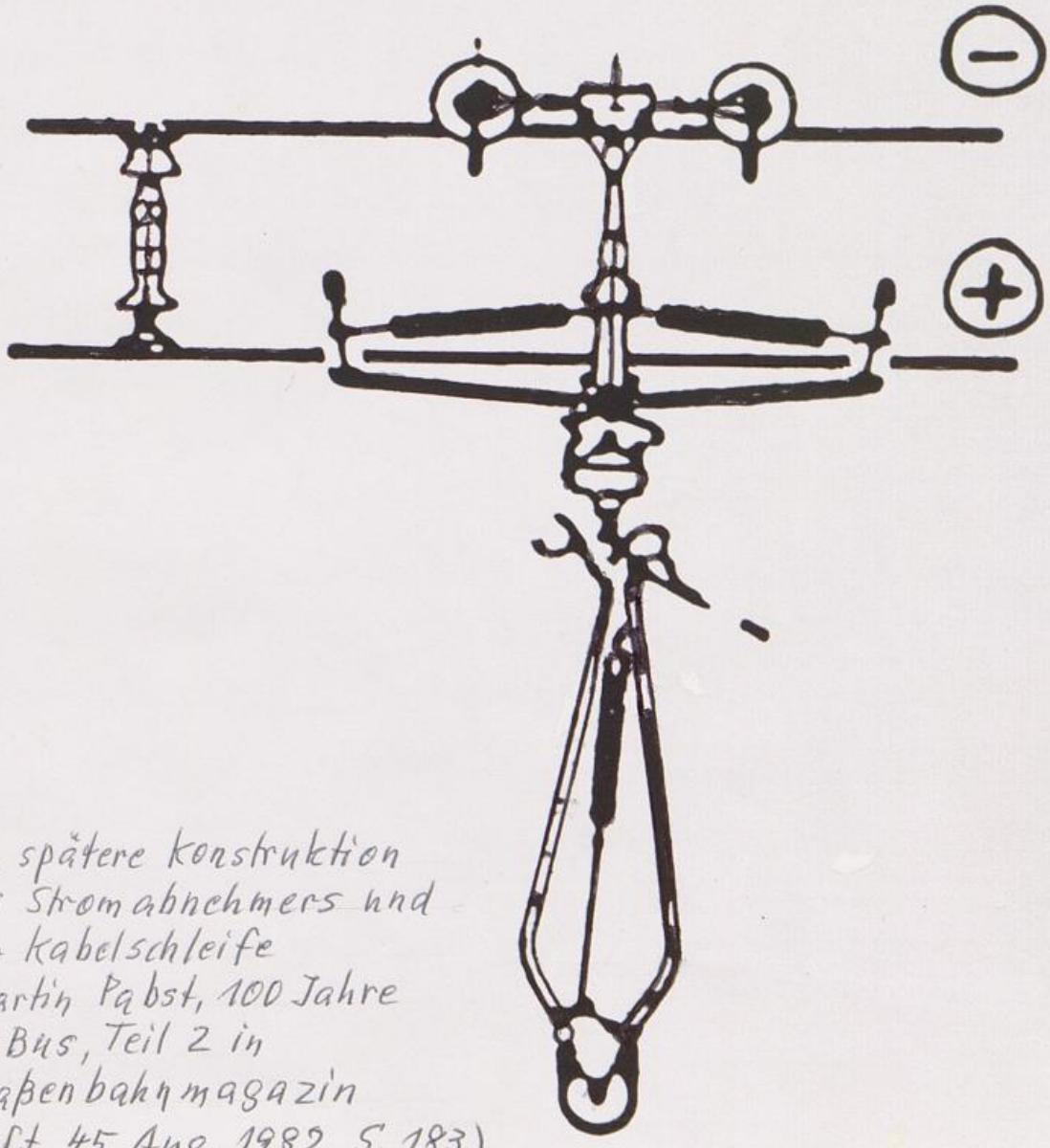
Köhlers System verwendete zwei Fahrdrähte mit einem Querschnitt von je 6,5 mm^2 aus profiliertem Hartkupfer von höchster elektrischer Leitfähigkeit und größter Zugfestigkeit. Die beiden Leitungsdrähte wurden mit einem Abstand von 25 bis 30 cm übereinander angebracht, wobei der obere Draht als Nulleiter diente und damit Schutzvorrichtung gegen eventuell herabfallende Telefon- und Telegrafenleitungen darstellte. Für die außergewöhnliche und bei den anderen Oberleitungsbahnen nicht angewendete Lage der Fahrdrähte mußte Köhler einen besonderen Stromabnehmer entwickeln, der aus zwei Rollen für die Führung auf dem oberen Draht und aus einem doppelten Schleifbügel bestand, der von unten mittels Spiralfeder gegen den stromführenden unteren Fahrdraht gepreßt wurde. Die gesamte 5,4 kg schwere Konstruktion war so eingerichtet, daß der Stromabnehmer sich allen Unregelmäßigkeiten der Fahrdrähte und den Kurven anpassen konnte, und auch bei seitlichem Zug die Betriebssicherheit gewährleistet war.



Zeichnung
25.10.1909



Willy Köhler



Die spätere Konstruktion
des Stromabnehmers und
der Kabelschleife
(Martin Pabst, 100 Jahre
O-Bus, Teil 2 in
Straßenbahnmagazin
Heft 45, Aug. 1982, S. 183)

Kabelschleife DRP 215979

Dem Stromabnehmer angehängt war eine sogenannte Kabelschleife, die beim Anfahren des Motorwagens einen plötzlichen und für die Fahrleitungen schädlichen Ruck am Stromabnehmer verhindern sollte. Die beiden scherenartig und gelenkig verbundenen Schenkel der Kabelschleife öffneten sich beim Anfahren bzw. schlossen sich durch Federspannung während der Fahrt; so kam der Stromabnehmer beim Anfahren langsam und gleichmäßig in Bewegung. Diese Konstruktion erleichterte auch den Austausch der Kabelverbindung mit dem Motorwagen.

Kabeltrommel DRP 215980

Diese am Motorfahrzeug angebrachte Einrichtung enthielt ein aufgerolltes Kabel, das bei seitlichem Ausweichens des Fahrzeugs um 8-10 Meter nach jeder Seite eine Verlängerung der Kabelverbindung zum Stromabnehmer gewährleistete. Die Rückholung der ausgezogenen Leitung auf die Trommel erfolgte automatisch durch Federzug.

Austauschvorrichtung DRP 215981

Die elektrische Oberleitungsbahn erhielt einen doppelpoligen Fahrdraht für die Hin- und Rückführung des Stroms, und zwar für beide Fahrtrichtungen. Zwei sich begegnende Oberleitungsomnibusse wurden ohne Ausweiche im Fahrdraht aneinander vorbeigeführt, indem die Wagenführer ihre Stromabnehmer mit Hilfe von Kontaktdosen miteinander tauschten. Dieses Verfahren wur-

de auch bei anderen Systemen, die Stromabnehmerwagen benutzten, verwendet. Die Kontaktdose befand sich während des Fahrbetriebs außerhalb der Reichweite des Fahrzeugführers. Sie wurde zum Austausch der Stromabnehmerwagen mit der patentierten Austauschvorrichtung in die unmittelbare Nähe des Fahrers gebracht, so daß sich ein Wechsel der Kontaktdosen schnell und sicher bewerkstelligen ließ.

Köhler benutzte im übrigen für sein System gebräuchliche technische Einrichtungen (siehe unten).

Am 15. November 1909 bot sich Willy Köhler namens der Gesellschaft mit beschränkter Haftung „Köhlers Bahnpatente" an, sein System dem Senator Dr. Theodor Lürman mündlich vorzustellen, um die Vorzüge einer günstigen Verbindung zwischen der bestehenden Bremer Straßenbahn und den benachbarten Ortschaften zu erläutern und das Interesse der Stadt Bremen zu wecken (Schreiben Köhlers Bahnpatente G.m.b.H. vom 15. 11. 1909, StA Bremen 4,14/1 - VI. B. 19. b.). Schon am 4. Dezember 1909 fand dieses erbetene Gespräch zwischen Senator Dr. Lürman, dem Leiter der Firma, Willy G. G. Köhler, und dem Repräsentanten und Generalvertreter für Köhlers Bahnpatente, Ernst Bauer, statt. Vorgeschlagen wurde die Anwendung der Bahnen für Strecken, auf denen sich ein Straßenbahnbetrieb aus wirtschaftlichen oder anderen Gründen nicht empfehlen sollte. Für Bremen hielt man eine Strecke auf der Parkallee von der Endstation der Linie 7 (Kaiser-Friedrich-

Straße / Hollerallee / Parkallee) bis zum Stadtwald für besonders geeignet, um die Leistungsfähigkeit der neuen Technik vorzuführen (Protokoll vom 4.12.1909, StA Bremen 4,14/1 – VI. B.19.b.). Mit demselben Tag beantragte die Firma Köhlers Bahnpatente die Erlaubnis zum Betrieb einer gleislosen elektrischen Oberleitungsbahn auf die Dauer von 20 Jahren für die Strecke Parkallee am Bürgerpark und Stadtwald entlang bis zur Achterstraße als Verlängerung der Straßenbahn in der Kaiser-Friedrich-Straße. Gleichzeitig bat die Gesellschaft um die Genehmigung zur Aufstellung der erforderlichen Masten zur Befestigung der Oberleitung. Da man mit einer Einrichtungszeit von drei Monaten rechnete und die Fertigstellung für das Frühjahr 1910 plante, wünschte sich die Gesellschaft eine Beschleunigung der Angelegenheit. Als Stromlieferant sah man die Bremer Straßenbahn mit einer Übergabe an der Endstation der Linie 7 vor (Später stellte sich allerdings heraus, daß der Bremer Straßenbahn durch eine konzessionsbestimmung untersagt war, elektrischen Strom an Dritte zu liefern). Die Gesellschaft bot die Besichtigung einer Probestrecke des Systems Köhler auf dem Lagerplatz der Eisenwaren-Großhandlung H. F. Finke & Co, Buntentorsteinweg 134, an.

Anfang Dezember 1909 stand also schon eine kleine betriebsfähige Demonstrationsanlage zur Verfügung, die in dem Antrag auf Betriebserlaubnis unter Darlegung der Vorteile des Systems detailliert beschrieben wurde. Für die vorgesehene 5,85 km lange Strecke zwischen der End-

station der Linie 7 (am Stern) bis zur Achterstraße wurden Gesamtanlagekosten in Höhe von 102 000 Mark berechnet; darin waren enthalten zwei 24sitzige Wagen für je 16 000 Mark und die Kosten von 62500 Mark für die Oberleitung. Eine Rentabilitätsberechnung wurde vorgelegt.

Köhler wurde von der Polizeidirektion für den 9. Dezember 1909 zu einem Gespräch eingeladen, bei dem eingehende Beschreibungen des Projekts angefordert und Köhler informiert wurde, daß bei der Überfahrung des Bahndamms der Hamburger Eisenbahnstrecke an der Munte bei der königlichen Eisenbahndirektion in Hannover eine Genehmigung einzuholen sei. Köhler sagte zu, eine Erläuterung des Bahnprojekts einzureichen und eine Konzession nur bis zur Eisenbahnrampe beim Waldschlößchen des Bürgerparks zu beantragen. Entlang dem Stadtwald wäre ohnehin nur mit sehr geringem Fahrgastaufkommen zu rechnen. Für den 11. Dezember wurde eine Besichtigung auf der Demonstrationsbahn am Buntentorsteinweg vereinbart (Protokoll vom 9.12.1909, StA Bremen 4,14/1 - B. 19. b.).

Die Besichtigung auf dem Lagerplatz der Firma Finke & Co brachte ein zufriedenstellendes Resultat. Die gezeigten Wagen — wohl nach der eingereichten Zeichnung vom 25. Oktober 1909 (siehe Seite 292) — waren gut lenkbar, auch das kreuzen zweier vorhandener Fahrzeuge durch Auswechseln der Kabelstränge wurde gezeigt. Die Vorführung funktionierte überzeugend (Protokoll vom 11.12.1909, StA Bremen

4,14/1 - VI. B. 19. b.).

Schon vier Tage später, am 15. Dezember 1909, reichte Köhler das „Gesuch zur Errichtung einer elektrischen Oberleitungsbahn" in der Parkallee bis zum Stadtwald ein, wobei er einsah, daß er nur mit einer Genehmigung rechnen könne, wenn die noch immer offene Frage der Weiterführung der Straßenbahn entlang dem Bürgerpark ablehnend beantwortet sei (Schreiben Köhler vom 15. 12. 1909, StA Bremen 4,14/1 - VI. B. 19. b.). Die beiliegende Beschreibung erläuterte sorgfältig alle Betriebseinrichtungen einschließlich der Konstruktionen und Anwendungen des Projekts.

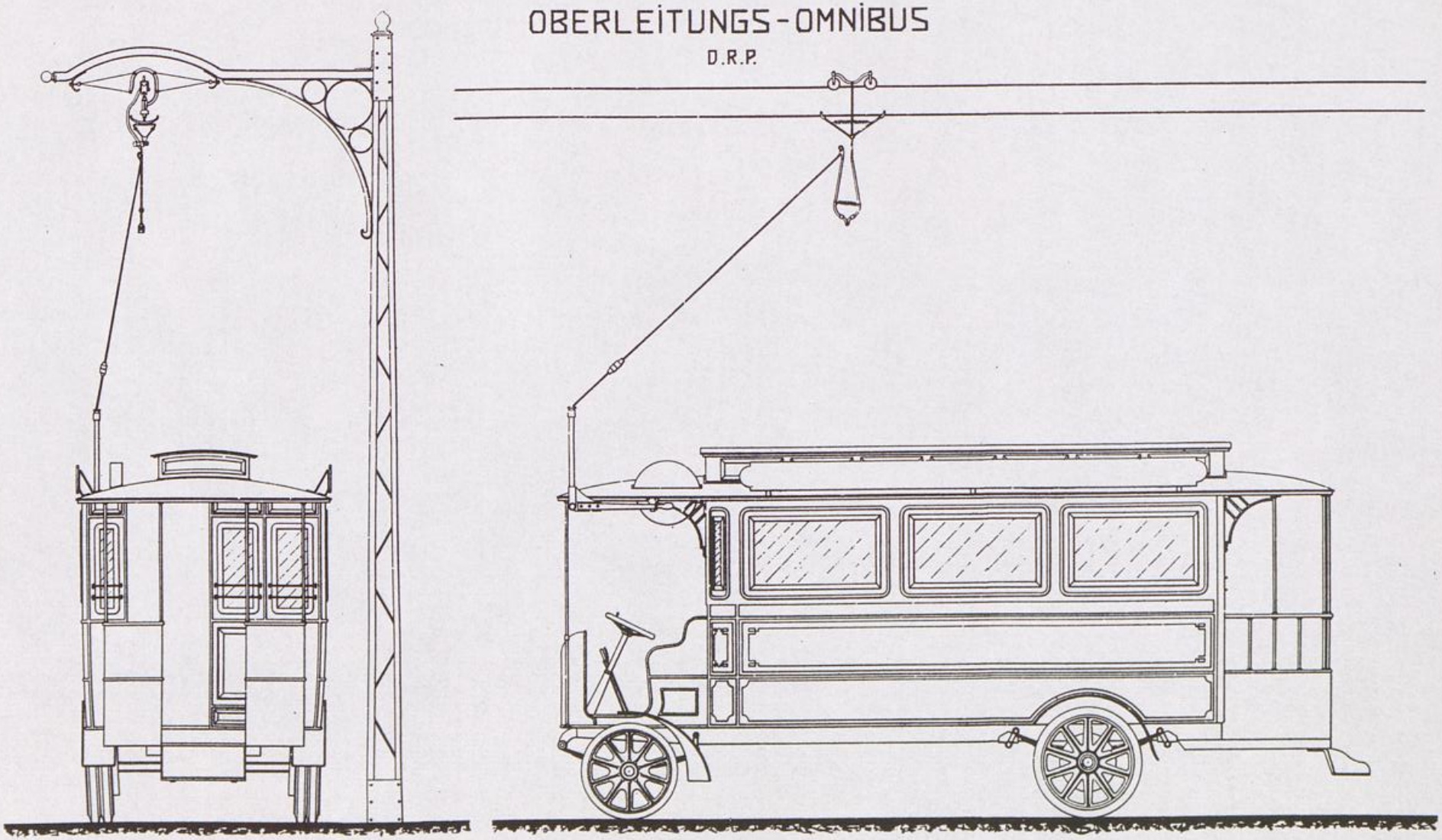
Beginn der Bahn an der Endstation der Linie 7 der Bremer Straßenbahn an der Kaiser-Friedrich-Straße, Ecke Hollerallee. Verlauf in der Parkallee linksseitig und Ende vor dem Bahnübergang der Staatseisenbahn Bremen-Hamburg. Verlegung der doppelpoligen Oberleitung an Gittermasten. Mastabstand voneinander 25 Meter. Montage der Oberleitung nach den Grundsätzen der modernen Straßenbahntechnik. Verwendung von normalen, bewährten Bahnmaterialien für die Oberleitung.
Fahrdraht aus profiliertem Hartkupferdraht mit 65 mm^2 Querschnitt höchster elektrischer Leitfähigkeit und größter Zugfestigkeit. Verwendung von Distanzhaltern zur Vermeidung von Drahtbrüchen und von Schutzmaterial gegen herabfallende Telefon- und Telegrafenleitungen, wie es im Straßenbahnbau üblich und von der Kaiserlichen Oberpost-Direktion vorgeschrieben ist.

Stromabnahme durch den patentierten Stromabnehmer DRP 215 978 (siehe oben). Verbindung zum Straßenomnibus über Kabelschleife, Kabel und Kontaktdose, die ein Vertauschen der Stromabnahme beim Kreuzen zweier Fahrzeuge ermöglicht. Vorbeifahren zweier sich begegnender Oberleitungsomnibusse durch Vertauschen der Kontaktdosen an jeder beliebigen Stelle der Strecke. Die patentierte Austauschvorrichtung DRP 215 981 (siehe Seite 286) ermöglicht es dem Fahrzeugführer, die für ihn während der Fahrt unerreichbare Kontaktdose in seine Nähe zu bringen. Die ebenfalls geschützte Kabeltrommel DRP 215980 (siehe Seite 286) kann bei Überholmanövern das Stromabnahmekabel so verlängern, daß das Fahrzeug um 8 bis 10 Meter seitlich aus seinem normalen Fahrweg ausweichen kann. Das Kabel rollt sich nach dem Ausweichmanöver automatisch wieder auf. So ist ein Fahren auch in den engsten und verkehrsreichsten Straßen möglich. Die Omnibusfahrzeuge können sich den jeweiligen Verkehrsverhältnissen anpassen.

Die Fahrzeuge sind nach den Grundsätzen des modernen Automobilbaus ausgeführt. Bewährter Antrieb durch zwei schnellaufende Elektromotoren mittels einfacher Zahnradübertragung. Dazu eine Zeichnung vom 25. Oktober 1909 von Willy Köhler mit Seiten- und Rückansicht des Fahrzeugs. Offenes Führerhaus, drei große Fenster der Fahrgastkabine an jeder Seite. Einstieg über einen Perron von der Rückseite (Dieses Fahrzeug wurde später so nicht eingesetzt).

ELEKTRISCHER
OBERLEITUNGS-OMNIBUS

D.R.P.



MASSTAB 1:20

Köhlers Bahnpatente
G. m. b. H.

StA Bremen 4,14/1 - II. B. 19. b, Zeichnung Willy Köhler 25.10.1909

setzt).

Geschwindigkeit normal 20 km je Stunde, maximal 24km je Stunde bei Fahrt ohne Anhänger. Verminderung der Geschwindigkeit auf 15 bzw. 18 km/h bei Fahrt mit Anhänger.

Gewicht des fahrfertigen Wagens 2,3 to, mit 16 Personen besetzt 3,5 to.

Fahrtregler (kontroller) mit fünf Vorwärts - und einer elektrischen Bremsstellung sowie einer Rückwärtsstellung entsprechend den Einrichtungen bei Straßenbahnen. Betätigung des kontrollers durch eine Kurbel über dem Steuerrad.

Steuerung des Fahrzeugs durch eine im Automobilbau übliche und bewährte Schneckenführung.

Bremsung des Motorwagens durch mechanische und elektrische Bremse, die auf die Hinterräder wirkt. Elektrische Bremsung der Anhängewagen korrespondierend mit der Bremse des Motorwagens.

Rahmen der Fahrzeuge aus zwei Längsträgern aus hochwertigem Stahlblech, Versteifung durch Querträger.

Achsen aus hochwertigem und vergütetem Nickelstahl. Bereifung mit Vollgummi eines bewährten Fabrikats mit einer Garantie von 15 000 km.

Wagenkasten: 16 Sitzplätze mit einer Bankanordnung wie im Straßenbahnwagen. An jeder Seite drei große, herunterlaßbare Fenster mit bestem blasenfreien rheinischen Tafelglas.

Belüftung des Wageninneren über Dachaufsatz mit klappfenstern und je einer Ventilationsjalousie hinten und vorn.

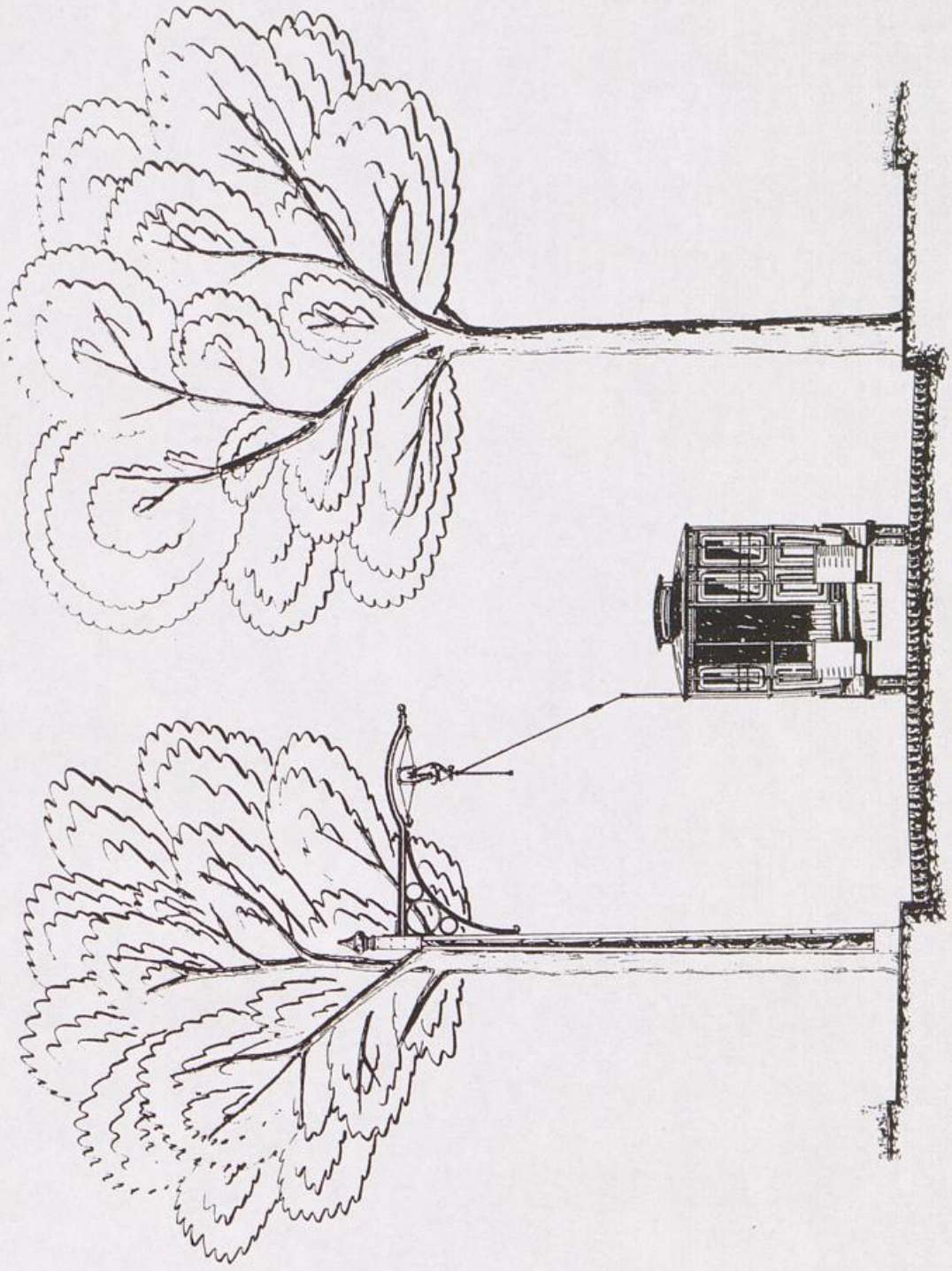
Bodenrahmen des Wagenkastens und kastengerippe aus Eschenholz; Seitenverkleidungen aus „koptoxil"-Platten (dreifach abgesperrte Holztafeln, die von innen mit „Behäutleinen" beklebt sind).
Bänke: Lattensitze mit Lehnen aus Esche und Mahagoni und Sitzen aus Kiefernholz. Bankfüße aus Bandeisen. Sitze mit Polsterkissen mit Überzug aus kräftigem Baumwollrips oder Kunstleder („Pergamoid").
Eingangstür als einfache Schiebetür mit sechsfacher Rollenführung. Füllung aus Mahagoni und Glasscheibe. Rahmen aus Eschenholz.
Dach des Wagens nach den Normalien der preußischen Bahnverwaltung mit Doppeldrell gedeckt und mit fetter Ölfarbe gestrichen. Innendecke mit Spriegeln mit Linkrusta beklebt, weiß gestrichen und mit Mahagonileisten verziert.
Innenausstattung dauerhaft lackiert. Sonnenschutz der Fenster mit Schiebegardinen aus naturfarbenen Wollstoffen an Hartgummiringen. Boden im Innern mit Lattenrost aus Pitchpine, im Winter kokosmatten.
Beschläge aus poliertem Rotguß bzw. gleichfarbigem Messing. Handschlaufen in Wurstform. Signalglocke aus Rotguß über dem Führersitz mit Glockenschnur bis zum Hinterperron.
Beleuchtung: Notlampe mit Kerzenhalter und Reflektor, unter Fahrersitz Werkzeugkasten.
Anstrich des Wagenkastens nach englischem Kutschlackverfahren. Farbe, Dekoration und Aufschriften nach Wahl des Bestellers. Rontenangaben entweder am Wagenkasten aufgemalt oder auf Seitenschildern, die am Dachrand aufge-

steckt werden.
Anhängewagen 12sitzig. Innere Ausstattung wie die Motorwagen.
Kupplung von Motor- und Anhängewagen. Verwendung einer Kupplung, die gewährleistet, daß beide Wagen in gleicher Spur fahren. Die Bauart hat sich bei Militär-Subventionswagen bewährt.
Bremsung der Anhängewagen erfolgt durch eine elektrische Bremse mittels Hubmagnet.
Bereifung der Anhängewagen mit Vollgummireifen analog dem Motorwagen.
Kapital: Für Einrichtung und Betrieb der projektierten Bahn werden 75 000 Mark benötigt. Davon sind bereits 60 000 Mark durch Franz E. Schütte, die Bremer Straßenbahn, Köhlers Bahnpatente Ges. m. b. H. und Rutenbergs Erben übernommen. Man sah keine Schwierigkeit bei der Beschaffung der restlichen 15 000 Mark.
Betrieb und Fahrplan: 1. März bis 31. Oktober von 7 Uhr morgens bis 10½ Uhr abends alle 15 Minuten. Vom 1. November bis zum 28. Februar von 8 Uhr morgens bis 8 Uhr abends. An Sonn- und Feiertagen viertelstündliche Fahrten. An Wochentagen nach Bedarf mit viertelstündlicher Unterbrechung. Schnellere Wagenfolge aus verkehrstechnischen Gründen in 6- und 7-Minuten-Betrieb ohne Schwierigkeiten möglich. An Sonn- und Feiertagen oder bei starkem Fahrgastandrang Einsatz von Anhängewagen.
Fahrpreis: 15 Pfg. in Tarifgemeinschaft mit der Bremer Straßenbahn. Fahrpreis ohne Umsteigeberechtigung 10 Pfg.
Umsteigeberechtigung: Umsteigen mit 15 Pfg.-Fahrschein in Linie 7 der Bremer Straßenbahn ohne weitere Kosten

(Diese Tarifgemeinschaft wurde dann nicht eingeführt).
Wartehallen: Bau einer Wartehalle auf dem Gelände des Bürgerparks an der Endstation der Linie 7, Ecke Hollerallee / Parkallee. Weitere Wartehallen nach eintretendem Verkehrsbedürfnis
Garage: Eine Unterstellhalle für Wagen soll an der Endstation vor dem Bahnübergang Parkallee im Bürgerpark errichtet werden. Hier ist eine Veranda als Wetterschutz für wartende Fahrgäste anzubauen. In der Garage sind zwei Motorwagen und vier Anhängewagen unterzubringen. Ferner soll eine kleinere Reparaturwerkstatt, ein Ankleide- und Waschraum für das Personal sowie ein heizbarer Aufenthaltsort für Wagenführer eingerichtet.
Stromlieferung: Die Bremer Straßenbahn hat sich unter Vorbehalt bereit erklärt, den Strom zu einem angemessenen Preis zu liefern (Die Stromlieferung zeigte sich als unzulässig).

Mit der Beschreibung des Projekts reichte Köhler zwei Zeichnungen ein, von denen eine vom 25. Oktober 1909 die Seiten- und Rückansicht des elektrischen Omnibusfahrzeugs mit seinem Stromanschluß zeigte (siehe Seite 292), während die andere den Motorwagen im Straßenquerschnitt darstellte. Die Tragmasten sind als Gitterkonstruktion ausgebildet, die Oberleitungshalterungen bestehen aus Auslegern.

Nun lag eine sehr detaillierte Darstellung der Bahn vor, die von den staatlichen Gremien untersucht und beurteilt werden konnte. Zunächst galt es zu klären, ob die seit lan-



StA Bremen 4,14/1 – VI. B. 19. b.

gem projektiere Verlängerung der Straßenbahnlinie 7 über den Stern hinaus mit Köhlers Absichten kollidieren werde. Für den Fall, daß die Bahn nicht über die Parkallee geführt werde oder für einen längeren Zeitraum nicht verwirklicht werden könne, hatte Franz E. Schütte angekündigt, sofort eine Betriebsgesellschaft zu gründen und das Unternehmen finanziell zu sichern. So schickte Senator Dr. Lürman (Polizeidirektion), an den Köhler am 15. Dezember 1909 seine Eingabe gerichtet hatte, den Vorgang am 31. Dezember 1909 zunächst zur weiteren Untersuchung an die Deputation wegen der Straßenbahn (Senator Dr. Karl Stadtländer) mit der Bemerkung, daß das Projekt einen willkommenen Ausweg aus den vorhandenen Schwierigkeiten wegen der Verlängerung der Straßenbahn darstelle. Der Bürgerpark werde eine ständige Verbindung erhalten, und die Straßenbahnlinie werde durch das Projekt nicht präjudiziert werden (Schreiben Dr. Lürman vom 31.12.1909, StA Bremen 4,14/1 - VI. B. 19. b.).

Da sich offensichtlich für die Gesellschaft das Projekt hoffnungsvoll entwickelte, bemühte sich Willy Köhler Mitte Dezember 1909 darum, der Stadt eine weitere Strecke einer elektrischen Oberleitungsbahn im Anschluß an das Netz der elektrischen Straßenbahnen in Bremen anzudienen, und zwar eine von ihnen in Verlängerung der Horner Bahn bis nach Lilienthal (Schreiben von Köhler vom 17.12.1909, StA Bremen 3 - P. 4. Nr. 69). Zwar sprach er mit der Deich- und Wegbaudeputation, bot dem Landherrnamt und Sena-

tor Dr. Clemens Buff die Besichtigung einer Probestrecke an und kündigte der Deputation wegen der Straßenbahnen den Antrag auf Konzessionierung an, jedoch blieben die kurzfristigen Bemühungen ohne Folgen. Ebensowenig gelang es, als Ersatz für eine durch Motoromnibusse betriebene Strecke zwischen Vegesack und Rönnebeck, die nach kurzer Zeit eingestellt worden war, einen gleislosen elektrischen Omnibus einzurichten und eine gleichartige Verbindung zwischen der Meterstraße und Huchting im Anschluß an die Straßenbahnlinie 6 (Schützenhofstrecke) zu realisieren, wie es von Köhler am 19. April 1910 beantragt wurde (Antrag vom 19.4.1910, StA Bremen 4,14/1 - VI. B. 19. b.; Senatsprotokoll vom 22.4.1910, St A Bremen 3 - P. 4. Nr. 70).

Erfolg hatte allerdings nur Köhlers Bemühungen um die Verlängerung der blauen Straßenbahnlinie (Nr. 5), die ihre Endstation damals am Buntentorsteinweg Ecke Arsterdamm hatte. Hier konnte die Bremen-Arster Bahngesellschaft m. b. H. gegründet und die Strecke am 7. August 1910 (also über einen Monat vor der Parkalleebahn) in Betrieb genommen werden (BN 5. 8. 1910). Die gleislose Verbindung nach Arsten wurde zwar im Frühjahr 1912 (also später als auf der Bahn am Bürgerpark) eingestellt, und die Bahngesellschaft trat in Liquidation; sie verkaufte aber durch Vertrag vom 13. August 1912 die gesamten Aktiva und Passiva an die Gesellschaft „Gleislose Lloydbahnen Köhlers Bahnpatente G. m. b. H.", die die Strecke, die betriebsfähig erhalten geblieben war, am 26. Oktober 1913 unter neuen Betriebs-

bedingungen reaktivierte (Mitteilung des Senats vom 10.10.1913, Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1913, S. 1488; BN 17.10. und 26.10.1913). Am 1. Juni 1914 übernahm die Bremer Straßenbahn den Betrieb, der schließlich am 19. Juni 1916 endgültig eingestellt wurde (BN 15.6.1916), in der Hoffnung, sie nach Ende des Krieges wieder zu eröffnen. Wagen und Masten wurden jedoch schon bald verkauft.

Am 22. Januar 1910 beschäftigte sich die Deputation wegen der Straßenbahn mit dem Bahnprojekt entlang der Parkallee und dem Angebot der Gesellschaft Köhlers Bahnpatente (Protokoll vom 22.1.1910, StA Bremen 4,14/1 - VI. B. 19. b). Sie empfahl der Polizeidirektion, dem Vorschlag näher zu treten, regte aber gleichzeitig an, die Linie statt am Stern am Bischofstor enden zu lassen und durch die Rembertistraße und die vordere Parkallee fahren zu lassen. Man hielt einen 10-Minuten-Betrieb für empfehlenswert.

„Köhlers Bahnpatente" nahm die Anregung, die auch von der Deputation für die Stadterweiterung und vom Vorstand und Ausschuß des Bürgerparkvereins unterstützt wurde (siehe BN 30.1.1910), sofort auf (Gesuch Köhlers Bahnpatente vom 27.1.1910, StA Bremen 4,14/1 - VI. B.19.b) und beantragte nach dem Vorschlag der Deputation die Erweiterung der beabsichtigten Bahnstrecke in Richtung Innenstadt. Nun berichtete auch die Presse ausgiebig über die Absichten des Bahnbaus und die Aufgaben und Qualitä-

ten des Projekts (BN 31. 1. 1910).

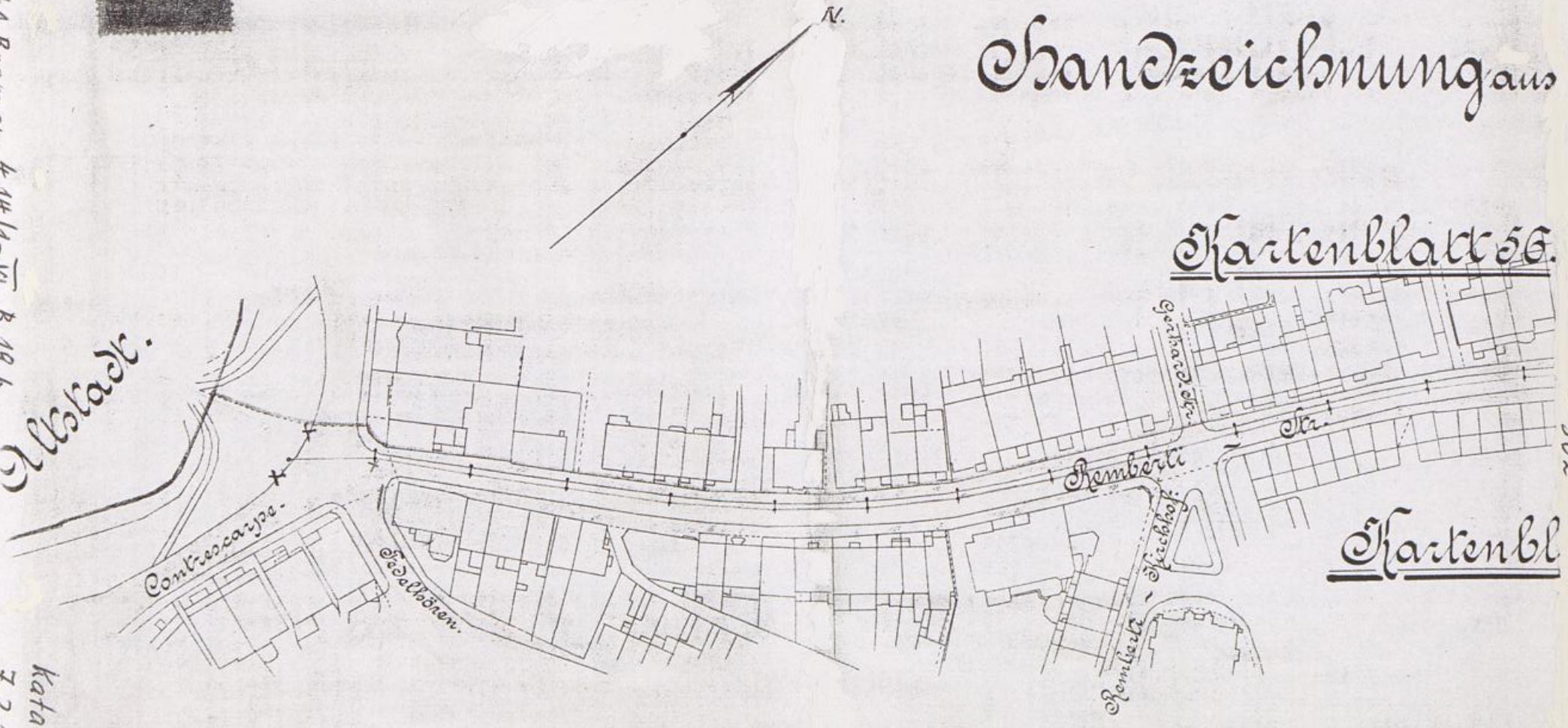
Die Gesellschaft „Köhlers Bahnpatente" präzisierte ihr Gesuch am 4. Februar 1910 und schickte Querschnittszeichnungen der zu benutzenden Straßen an verschiedenen Stellen (Gesuch vom 4. 2. 1910, StA Bremen 4,14/1–VI. B. 19. b.). Da es aber verschiedene Lücken und Unklarheiten aufwies, schickte es Senator Dr. Theodor Lürman drei Tage später zur Ergänzung zurück (Notiz Dr. Lürman vom 7. 2. 1910, StA Bremen 4,14/1–VI. B. 19. b.). Schon am 18. Februar 1910 erhielt die Polizeidirektion ein ergänztes Gesuch mit einer zehnseitigen Beschreibung des Projekts vom 11. Februar 1910 und zahlreichen erläuternden Zeichnungen von Willy Köhler.

1. Zwei aus Kartenblättern zusammengestellte Handzeichnungen der Katasterverwaltung vom 7. Februar 1910, Maßstab 1:1000 mit der Eintragung der Standorte der Leitungsmasten und der Lage des Fahrdrahts (in Rot), aus denen hier einige interessante Abschnitte als Kopien beigefügt sind. Hier ist auch ein Gebäude am Ende der Bahn im Bürgerpark als Garage in Lage und Grundriß dargestellt (Seite 307. Der Bau erfolgte anhand einer Zeichnung vom 5. März 1910 auf vergrößertem Grundriß, siehe Seite 325).
2. Lage der Oberleitung im Rembertitunnel. Ansicht im Maßstab 1:50. Zeichnung k. B. 8 vom 4. Februar 1910.
3. Straßenquerschnitt der Parkallee bei der Parkstra-

StA Bremen 4,14/1-VI. B.19.b.

Handzeichnung aus

Kartenblatt 56.

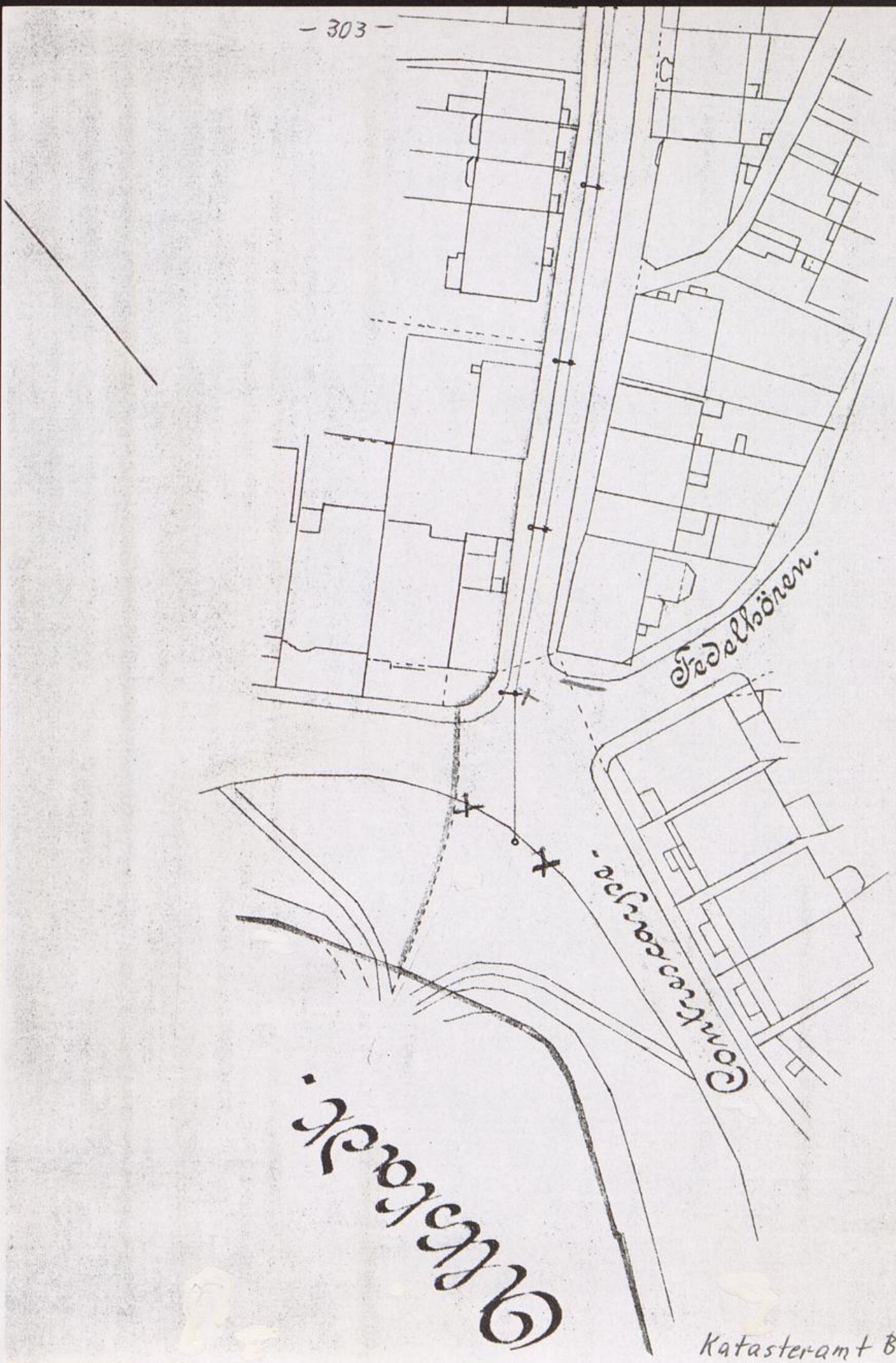


Kartenbl

- 302 -

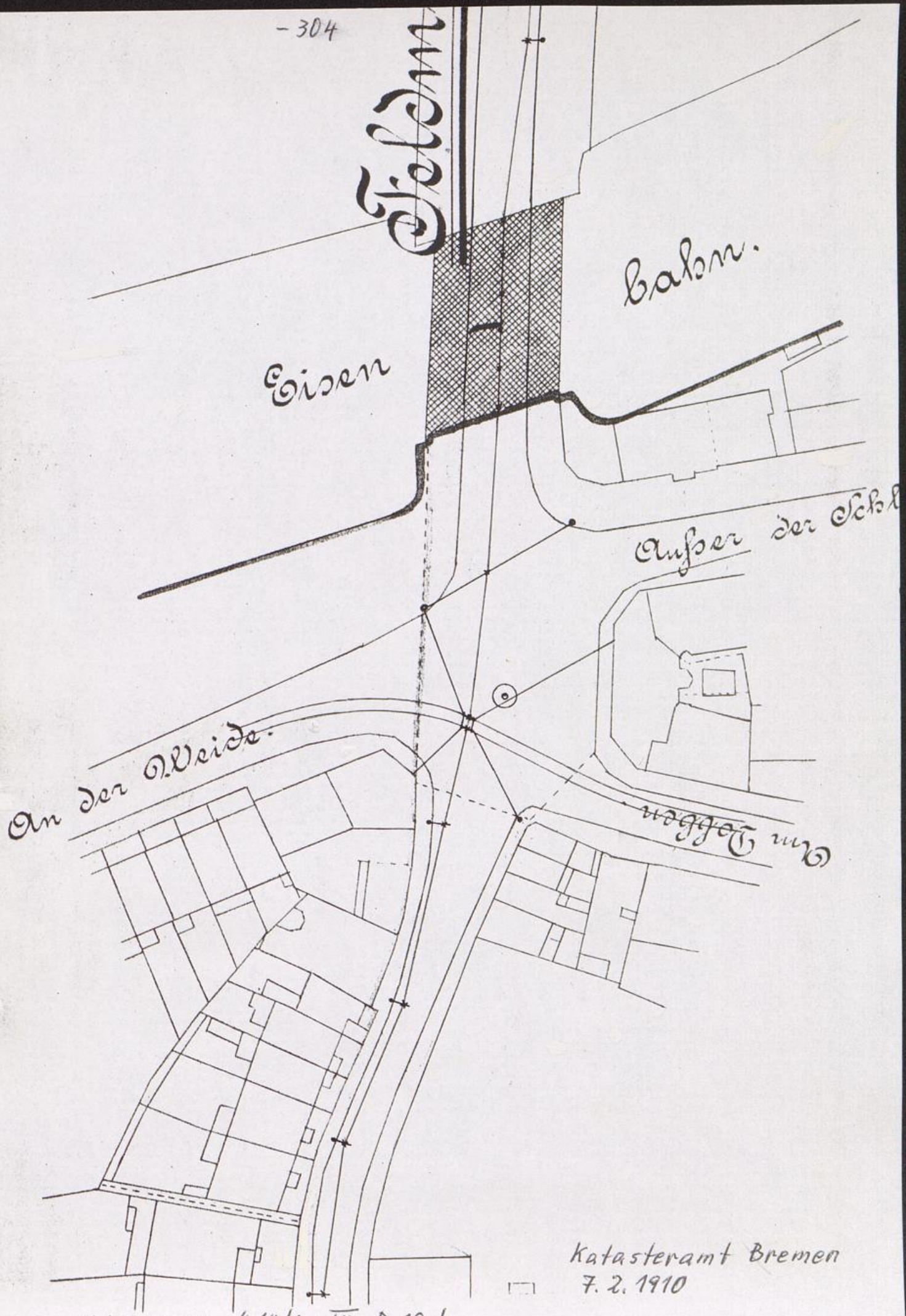
Katasteramt Bremen
7.2.1910

Köhlers Bahnpatente
Gesellschaft mit beschränkter Haftung.



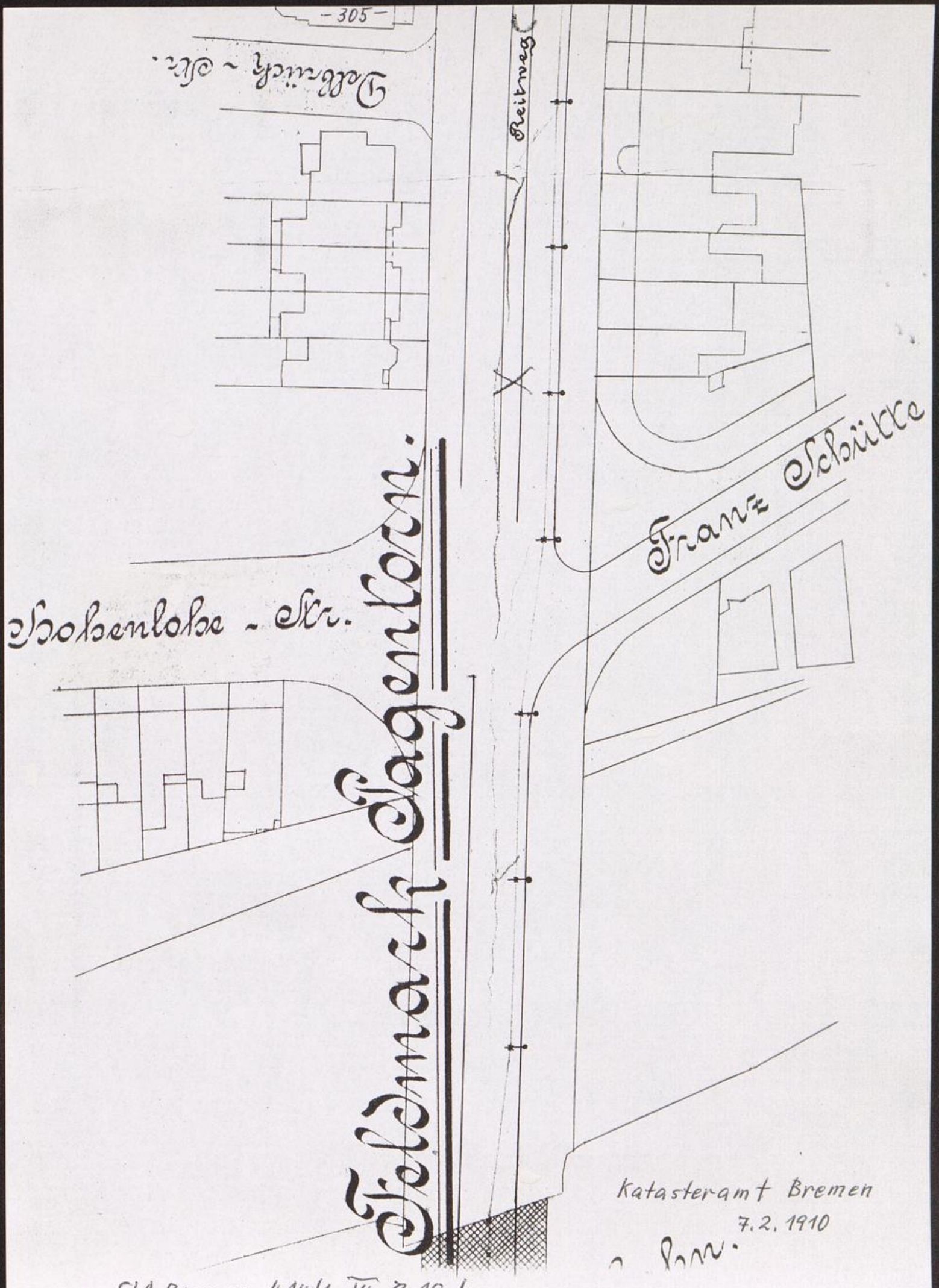
Katasteramt Bremen
7.2.1910

StA Bremen 4,14/1-VI. B. 19. b.

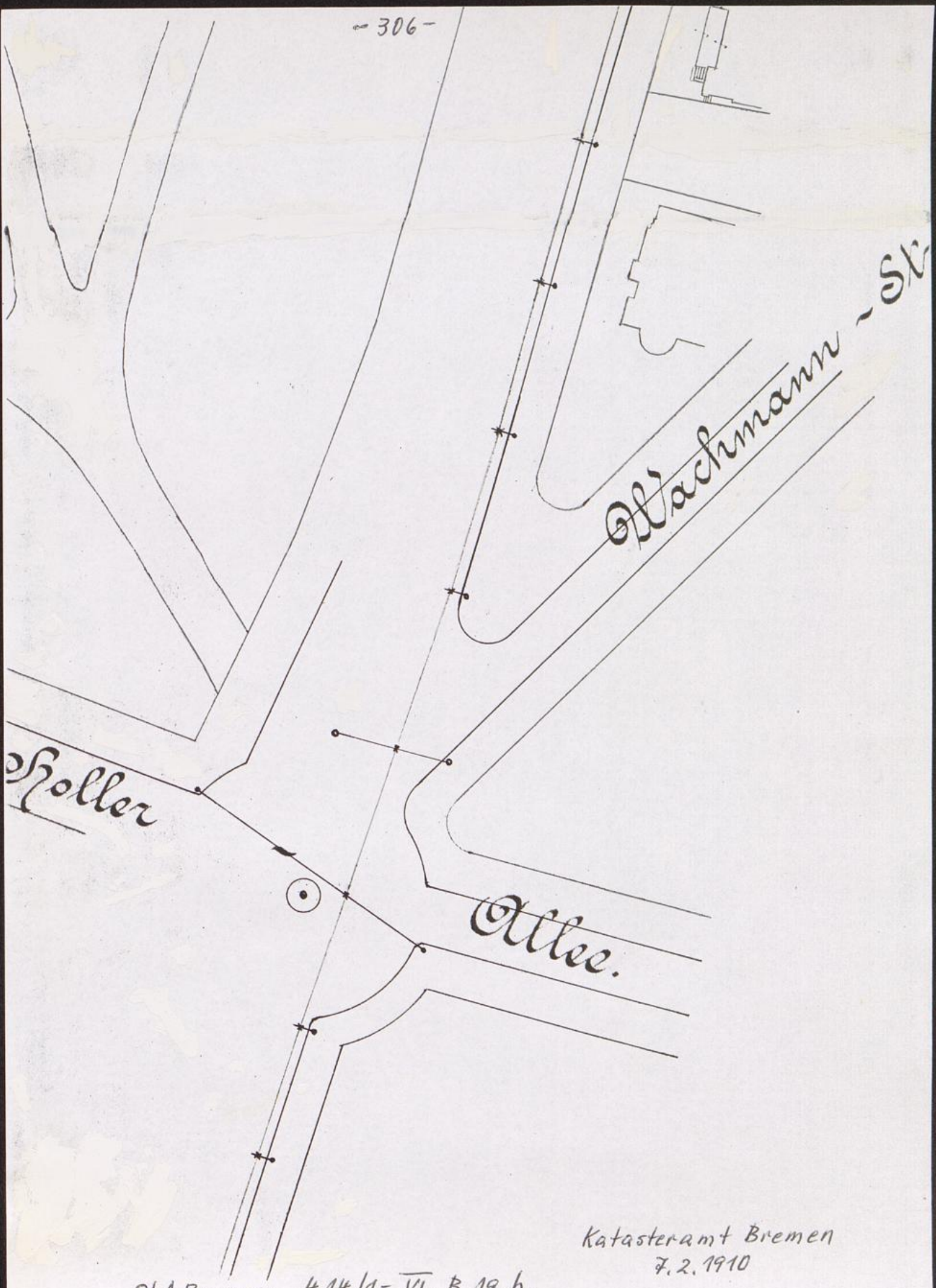


Katasteramt Bremen
7. 2. 1910

StA Bremen 4,14/1 - VI. B. 19. b.

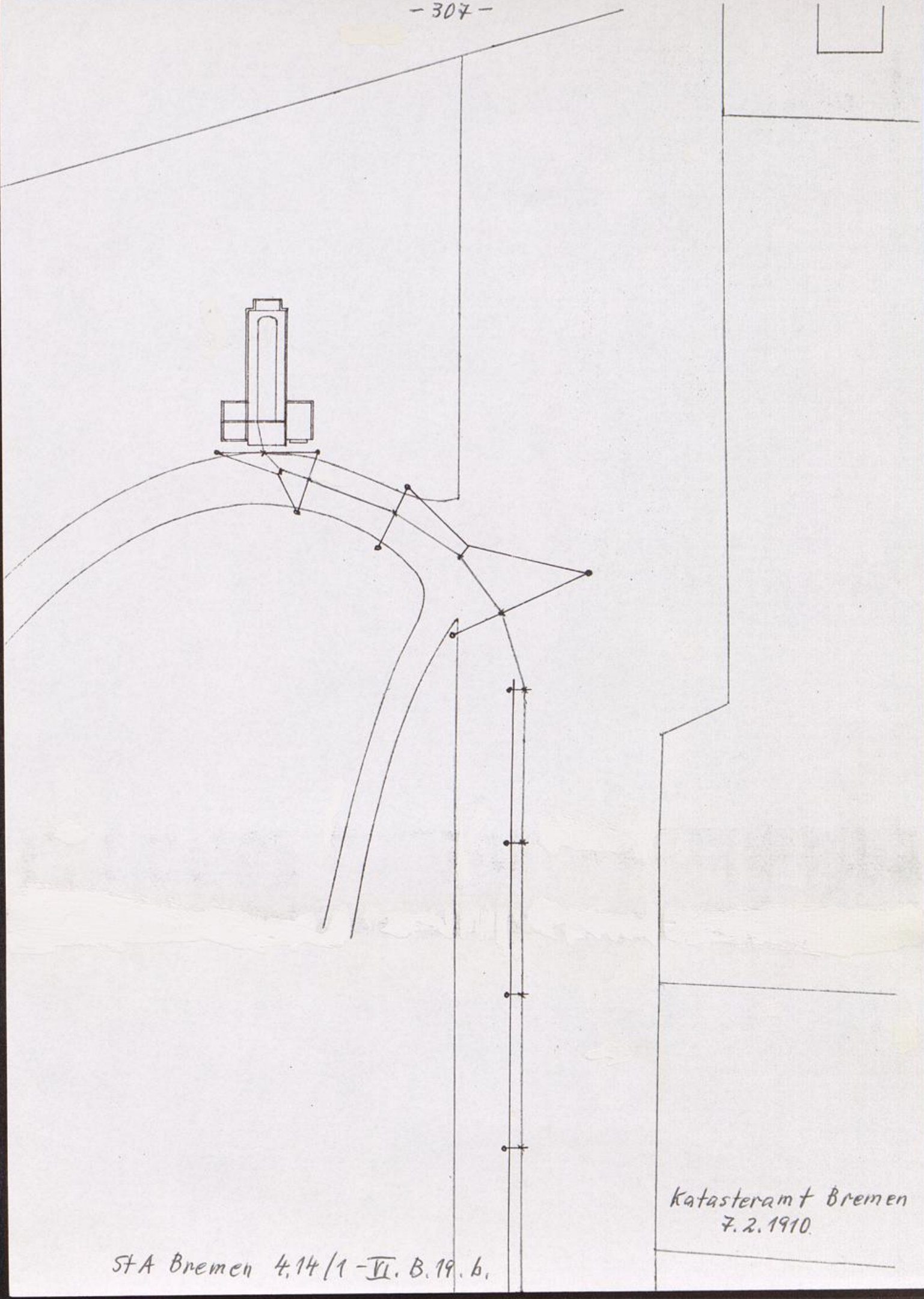


StA Bremen 4,14/1- VI. B. 19. b.



Katasteramt Bremen
7. 2. 1910

StA Bremen 4,14/1- VI. B. 19. b.

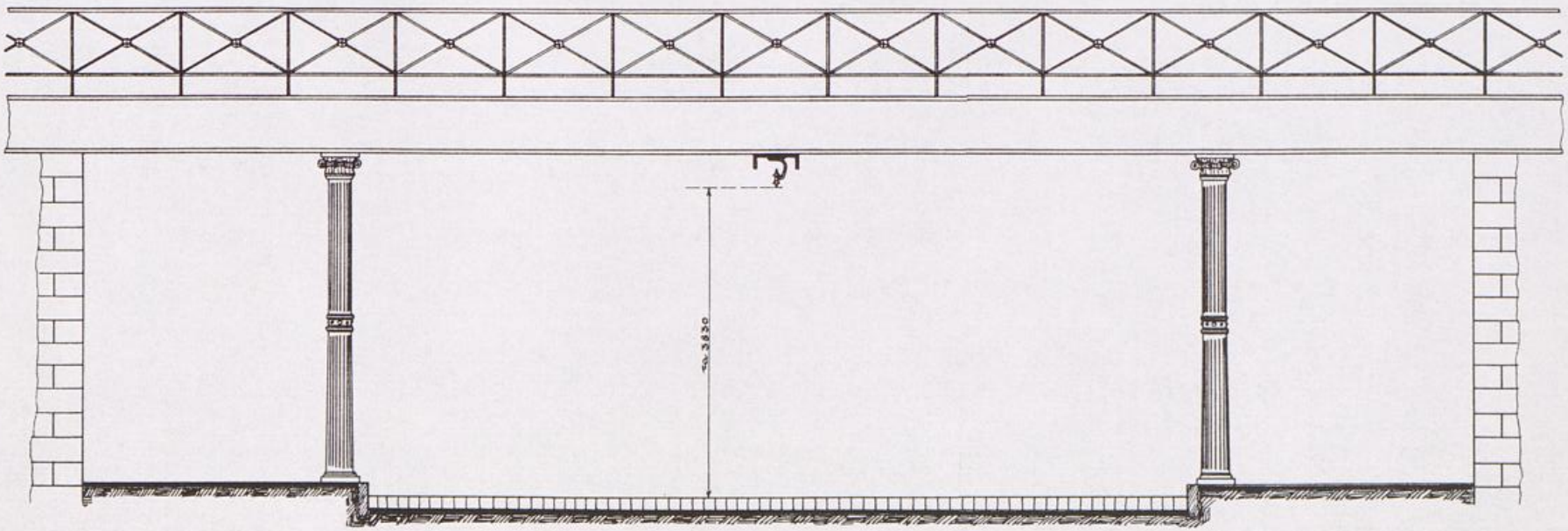


Katasteramt Bremen
7.2.1910

StA Bremen 4,14/1 - VI. B. 19. b.

StA Bremen 4,14/1- VI. B. 19, b
Zeichnung Willy Köhler
4. 2. 1910

KREUZUNG
DER
ELEKTRISCHEN OBERLEITUNGSBAHN MIT DER EISENBAHN
AM PARKALLEE-TUNNEL



MAHSSTAB 1:50.

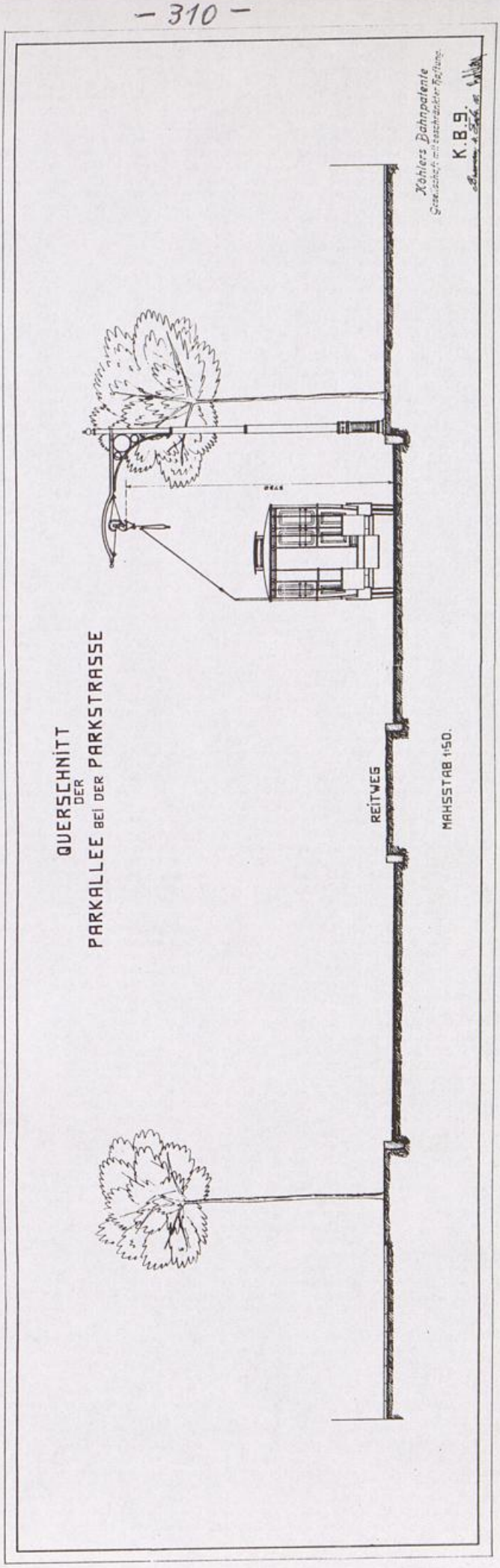
Köhlers Bahnpatente
Gesellschaft mit beschränkter Haftung.

K.B.B.
Bremen, 4. Febr. 10. Köhler

ße, Maßstab 1:50, Zeichnung K. B. 9 vom 4. Februar 1910. Hier fällt auf, daß nicht wie bisher Gitter-, sondern Rohrmasten mit Auslegern gezeichnet werden.

4. Darstellung der Konstruktion der Kreuzung der Oberleitung der Köhlerbahn mit der der elektrischen Straßenbahn An der Weide südlich vom Rembertitunnel. Zeichnung vom 11. Februar 1910.

Die Beschreibung vom 11. Februar 1910 ergänzte Köhler schon am 17. Februar (Schreiben Köhler vom 17.2.1910, StA Bremen 4,14/1 – VI. B. 19. b.) dahin, daß er den Wendekreis des Fahrzeugs mit sieben Meter beschrieb, so daß ein Wenden am Bischofstor aus einem Punkt der hier in gerader Linie endenden Oberleitung möglich war. Außerdem war auf Wunsch der für die Gründung einer „Parkbahn G. m. b. H." in Frage kommenden Kapitalisten die Kapazität der Omnibusse von 16 auf 20 Fahrgäste vergrößert worden. Die dabei eingereichte Zeichnung K. B. 11 im Maßstab 1:20 vom 15. Februar 1910 zeigt ein 5,80 Meter langes Straßenfahrzeug aus der normalen Produktion ohne den für die Köhlerbahn notwendigen elektrischen Oberleitungsanschluß. Der mit der Zeichnung vom 25. Oktober 1909 (siehe Seite 292) vorgesehene Einstieg über den hinteren Perron des Fahrzeugs entfiel nun und wurde durch einen Zugang von vorn über die Beifahrerseite neben dem Fahrzeugführer ersetzt. Das Abkassieren der zusteigenden Fahrgäste wurde durch diese neue Bauweise sicherlich erheblich erleichtert.

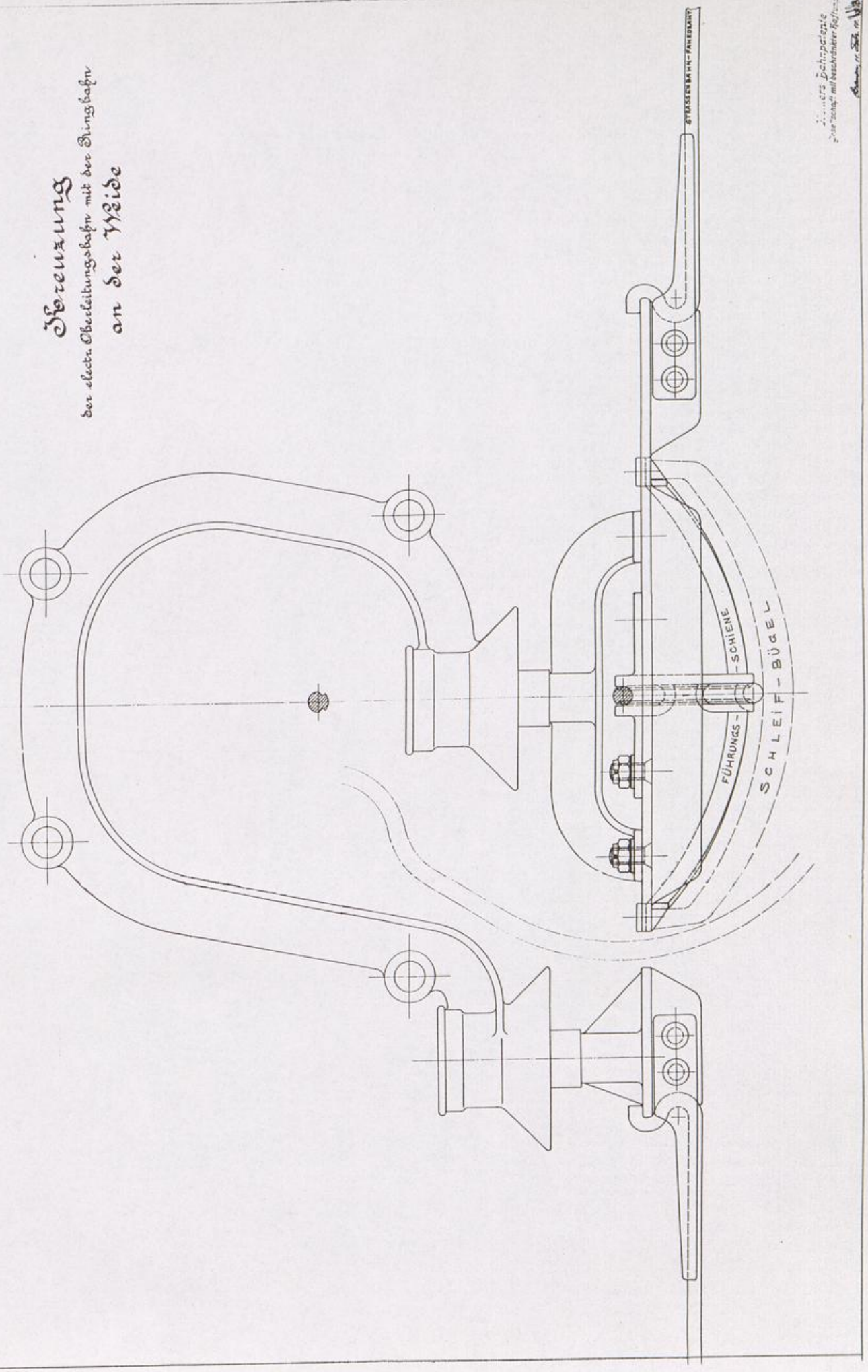


Zeichnung
Willy Köhler
4.2.1910

Skizzen

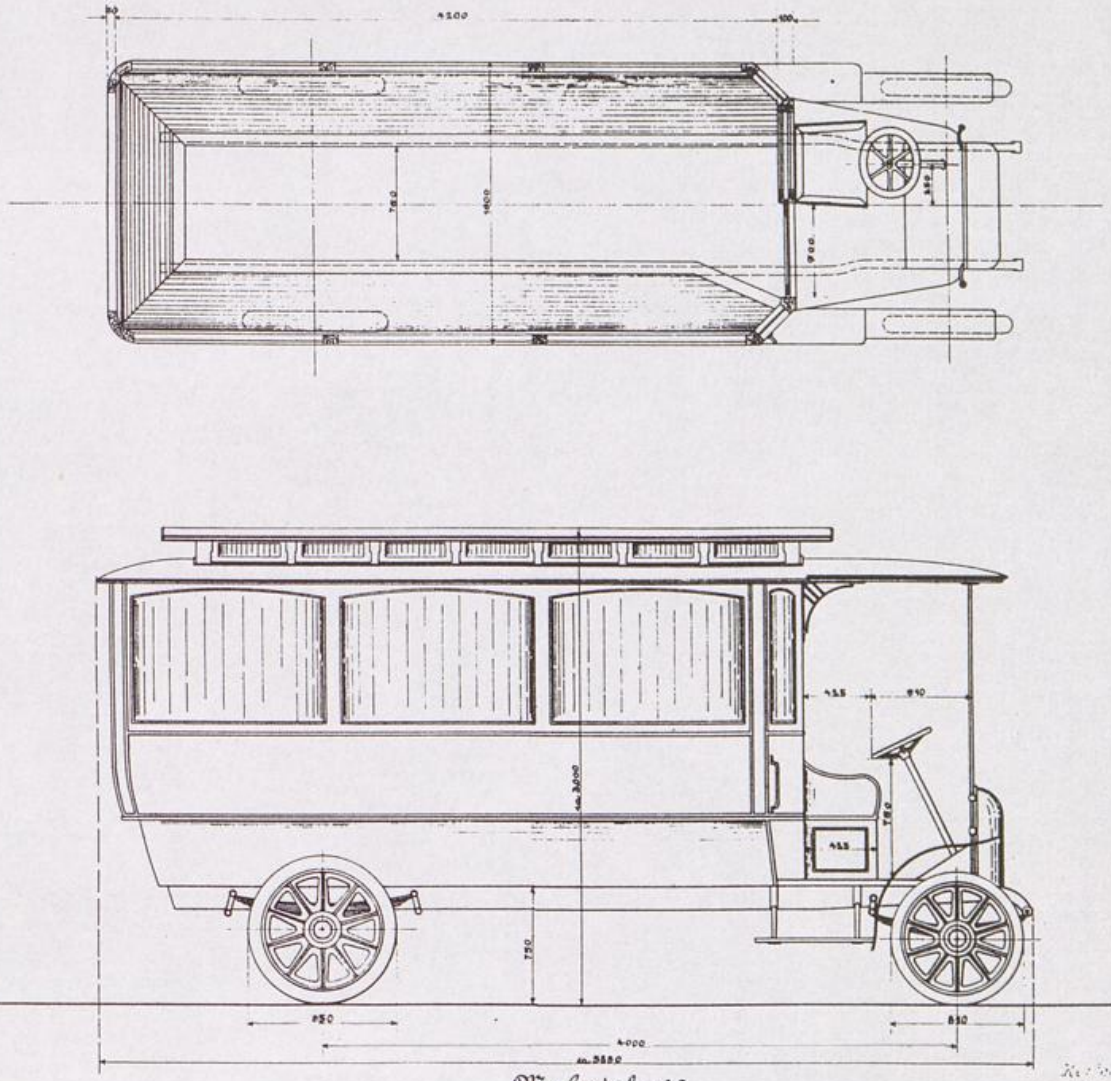
der electr. Oberleitungsbahn mit der Ringbahn

an der Weide



StA Bremen 4.14/1- IV. B. 19. b. Zeichnung Willy Köhler 11.2.1910

Omnibus-Carosserie
für 20 Sitzplätze



Maßstab 1:20.

K. Bd. 11

Zeichnung Willy Köhler
15.2.1910

StA Bremen 4,14/1 – VI. B. 19.b.

leichtert.

Nun begann die intensive Befragung der durch das Projekt betroffenen Behörden. Am 18. Februar 1910 wurde das Gesuch an die Deputation wegen der Straßenbahn geschickt mit der Bitte um Äußerung im verkehrspolitischen Sinne; am 23. Februar erhielt es die Baudeputation, Abt. Straßenbau zur Feststellung der Bedingungen für die Aufstellung der Masten sowie zur Beantwortung der Frage nach der Kaution für die eventuelle Wiederbeseitigung der Anlagen. Am 16. März wurde die Walldeputation angeschrieben, die eine Verdoppelung des Mastes am Ende der Bahnstrecke vor den Wallanlagen forderte, um den Blick auf die Wettersäule am Bischofstor frei zu halten (Kreuzeintragungen im Lageplan vom 7.2.1910, siehe Seite 303). Am 25. März wurde die Deputation für die Erleuchtungs- und Wasserwerke befragt (StA Bremen 4,14/1 - VI B. 19. b.).

Widerstand regte sich nirgendwo; die Straßenbahn unterstützte das Unternehmen, da sie nun endlich von der Forderung nach einer Strecke in der Parkallee entbunden werden konnte und sie ihre Planung für die von ihr bevorzugte Linie in der Wachmannstraße als Verlängerung der Gleise in der Kaiser-Friedrich-Straße durchsetzen konnte (St A Bremen 3-P.4. Nr. 81; Eröffnung am 21. August 1911 bis zur Schubertstraße und am 21. August 1914 durch die Hartwigstraße bis zum Schwachhauser Ring, siehe auch Seite 194).

In langen Stellungnahmen beurteilten Bauinspektor Konrad Günther und Baudirektor Rico Graepel für die Straßenbauverwaltung die Lage der Bahn im Straßenraum und die Standorte der Masten kritisch; auch Gartenbauinspektor Johann Carl Wilhelm Heins beurteilte die Führung negativ, da in der Parkallee wegen der Oberleitung die Baumkronen einseitig entfernt werden sollten, und das Elektrizitätswerk stellte fest, daß die Bremer Straßenbahn nach ihrer Konzession nicht berechtigt sei, Strom an Dritte, also auch nicht an die Köhlerbahn, abzugeben. Es empfahl, die Oberleitung an Spanndrähten aufzuhängen; die vorgesehene Befestigung an Einzelmasten mit Auslegern sei nicht zweckmäßig.

Eine längere Diskussion entspann sich zur Frage nach der Gestaltung der Träger für die Oberleitung der Bahn. Die zunächst vorgesehene Ausbildung als Gittermasten war von Köhler mit der Zeichnung K. B. 10 vom 14. Februar 1910 geändert worden. Es sollten nun 6,55 Meter hohe Mannesmannrohre mit verziertem Basisring und einem gezierten, zwei Meter langen Ausleger verwendet werden. Da sich ja schon die „Abteilung für bildende Kunst im Künstlerverein" 1891 mit der künstlerischen Ausgestaltung der Parkallee beschäftigt hatte, hielt es Senator Dr. Lürman für notwendig, den Direktor des Gewerbemuseums, Professor Emil Högg, einen Initiator für die Beachtung künstlerischer Gesichtspunkte in Handwerk und Gewerbe (Wilhelm Wortmann, Bremer Baumeister des 19. und 20. Jahrhunderts, Bremen 1988, S. 42), am 24. Februar 1910 zu fragen, „ob vom Standpunkt der Ästhetik Bedenken

bestehen und welche Verbesserungen ev. zu machen sind" (Schreiben Senator Dr. Lürman vom 24.2.1910, StA Bremen 4,14/1 – VI. B. 19. b.).

Emil Högg zeigte sich entsetzt (Schreiben Högg vom 26. 2. 1910, StA Bremen 4,14/1 – VI. B. 19. b.), obwohl dafür eigentlich kein überzeugender Grund vorlag. Er empfahl die Aufhängung der Oberleitung an Spannseilen, die an den Häusern befestigt werden könnten. Wo das nicht möglich sei, sollten schlichte und gefällig gestaltete Masten zu beiden Seiten der Straße möglichst zwischen den Baumreihen angeordnet werden. Er bot sich an, einen Entwurf zu liefern, den er auch am 18. März 1910 als Zeichnung lieferte (Schreiben Högg vom 18.3.1910, StA Bremen 4,14/1 – VI. B. 19. b.). Es handelt sich um ein völlig schmuckloses, in den Durchmessern abgestuftes Mannesmannrohr und einen Ausleger ohne Zierrat, um Bauteile, die keinerlei Interesse verdienen.

Nach diesen verschiedenen Vorbereitungen verfaßte die Polizeidirektion einen Entwurf für die Konzession und legte sie am 12. April 1910 der Justizkommission vor. Senator Dr. Gustav Dreyer hatte die Probeanlage auf dem Areal der Norddeutschen Automobilfabrik besichtigt und keine Bedenken an dem System gefunden. Nun berichtete er dem Bürgermeister Dr. Alfred Pauli, daß der Betrieb Ende Juni dieses Jahres eröffnet werden solle. Nach der Genehmigung der Bahn sei eine Gesellschaft zu gründen, an der Franz

E. Schütte sehr interessiert sei, obwohl er Zweifel an der Rentabilität habe (Schreiben Senator Dr. Dreyer vom 12. 4. 1910, StA Bremen 4,14/1 - VI. B. 19. b.).

Der nun gedruckte Entwurf der Konzession vom 14. April 1910 beschrieb in 12 Artikeln die Bedingungen, unter denen der gleislose elektrische Oberleitungs-Omnibus zugelassen werden sollte. Diese Vorstellungen wurden nun in den Gremien diskutiert und korrigiert. Schon am nächsten Tage setzte der Senat für den 19. April 1910 eine Besprechung an (Senatsprotokoll vom 15. 4. 1910, StA Bremen 3 - P. 4. Nr. 70). Anhand der Drucksache erläuterte Senator Dr. Dreyer seinen Kollegen das Projekt, von dessen Brauchbarkeit er sich durch die Besichtigung einer Probestrecke überzeugt habe. Dr. Dreyer bat seine Mitsenatoren, alle weiteren Entscheidungen der Polizeidirektion zu überlassen, vor allem solle diese ihr besonderes Augenmerk darauf richten, daß bei der Legung der Oberleitung jede Verunzierung des Stadtbildes vermieden werde. Der Senat trat den Ausführungen bei, er wünschte nur einige Abänderungen und Zusätze (Senatsprotokoll vom 19. 4. 1910, StA Bremen 3 - P. 4. Nr. 70 und 4,14/1 - VI. B. 19. b.). Einige Ergänzungen, die von der Deputation wegen der Straßenbahn gewünscht wurden (Protokoll der Deputation wegen der Straßenbahn vom 19. 4. 1910, StA Bremen 4,14/1 - VI. B. 19. b.), insbesondere die Forderung einer Staatsabgabe von 20% von dem 5% des Kapitals übersteigenden Reingewinn und das Recht des Staats, nach Ablauf oder Erlöschen der Genehmigung die vorhandenen Anlagen zum angemessenen Schätz-

wert zu übernehmen, wurden noch der Konzession hinzugefügt.

Am 20. April 1910 wurde also die Konzession zum Bau und Betrieb der gleislosen elektrischen Oberleitungs-Omnibus-Verbindung Bischofstor-Parkallee erteilt. Auf eine Mitbeteiligung der Bürgerschaft bei diesem Genehmigungsverfahren und auf eine Veröffentlichung verzichtete der Senat, beides wurde erst auf Anforderung des bremischen Parlaments sieben Monate später (18. 11. 1910) nachgeholt, als Anlieger sich über Erschütterungen, die von der Bahn verursacht wurden, beschwerten und sich die Bürgerschaft über die Probleme berichten ließ (siehe Seite 332).

Die Errichtungs- und Betriebserlaubnis für die gleislose elektrische Oberleitungs-Omnibus-Verbindung (siehe Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1910, S. 1325) wurde der Bahn „Köhlers Bahnpatente Ges. m. b. H." aufgrund des Gesuchs vom 11. Februar 1910 für die Dauer von zehn Jahren auf der Strecke Bischofstor, Rembertistraße und Parkallee, endigend vor dem Bahnübergang der Staatseisenbahn Bremen-Hamburg ausgesprochen.

Im einzelnen wurden folgende Bedingungen paraphiert:

1. Arbeiten auf der betreffenden Straßenstrecke unter möglichster Beschleunigung und Vermeidung der Beeinträchtigung des Straßenverkehrs, ebenso bei eventuellen späteren Reparaturen und Ergänzungen. Erforder-

liche Arbeiten am Straßengrund durch Baudeputation Abt. Straßenbau unter kostenerstattung.

2. Befestigung der doppelpoligen Oberleitung an Spanndrähten. Ausschluß von Gefährdungen und Beeinträchtigungen des Verkehrs. Genehmigung und Anordnung der Herstellung der kreuzungsstelle mit der Oberleitung der Straßenbahn durch die Deputation für die Erleuchtungs- und Wasserwerke. Anbringung der Oberleitung an der Brückenkonstruktion des Eisenbahntunnels Rembertistraße nur mit Erlaubnis der königlich Preußischen Eisenbahnverwaltung. Nähere Anordnung der Polizeidirektion zur Führung der Oberleitung zwischen Tunnel und Hollerallee über dem Reitweg, sonst über dem Radweg (Änderung am 14. Juni 1910: Lage nach näherer Anordnung der Polizeidirektion möglichst in Mitte der Fahrbahn, siehe Seite 322). Spanndrahtbefestigung an den Häusern mit Zustimmung der Eigentümer oder an Rohrmasten nach näherer Anordnung durch die Polizeidirektion über die Aufstellung und Einrichtung der Rohrmasten und über die Befestigung der Spanndrähte. Aufstellung der Rohrmasten so, daß der übrige Verkehr nicht behindert wird. Anbringung der Leitungsdrähte in einer solchen Höhe, daß für den Straßenverkehr genügender Raum frei bleibt. Berücksichtigung der Bedingungen der kaiserlichen Oberpost-Direktion beim Aufstellen der Masten

und bei der Anbringung der Oberleitung.

3. Lieferung des elektrischen Stroms durch das städtische Elektrizitätswerk. Vereinbarung der Lieferungsbedingungen mit der Deputation für die Erleuchtungs- und Wasserwerke.
4. Ausschluß von Ansprüchen bei Veränderungen an den Bahnanlagen oder bei Betriebsunterbrechungen bei Arbeiten an städtischen Einrichtungen oder an Anlagen des Reichs.
5. Haftung der Gesellschaft für alle Schäden, die die Bahn durch ihre Anlagen oder den Betrieb dem Reich, dem bremischen Staat, anderen öffentlichen Verbänden oder Privaten zugefügt werden.
6. Einrichtung und Betrieb der Omnibuswagen nach Anordnung der Polizeidirektion.
7. Zulassung der Fahrzeugführer. Nachweis der Befähigung zur Führung eines Omnibuswagens und Ausstellung des „Fahrscheins" (= Führerschein) durch die Polizeidirektion.
8. Anwendung der Vorschriften der Verordnung betr. den Betrieb des Omnibusfuhrwesens vom 20. Dezember 1899. Fahrgeschwindigkeit maximal 15 km/Std.
9. Gewährung von freier Fahrt für Schutzleute und Beamte der Polizeidirektion, für Landjäger, Bauaufseher der Baudeputation auf ihren Dienstwegen auf Verlangen der Polizeidirektion.
10. Ersatz der Mehrausgaben für Reinigung und Besprengen sowie für die Instandhaltung der befahrenen Straßen durch Zahlung von 1000 Mark je

Jahr und Vergütung für die Genehmigung durch eine Billettsteuer von 20% auf die Summe des Reingewinns, soweit er 5% des Kapitals übersteigt (Die Bestimmung über die Billettsteuer wurde nachträglich (22.4.1910) auf Wunsch der Deputation wegen der Straßenbahn eingefügt, siehe Senatsprotokoll vom 22.4.1910, StA Bremen 3-P.4. Nr. 70).

11. Übertragung der Rechte aus der Bau- und Betriebserlaubnis an andere Unternehmen nur mit Zustimmung der Polizeidirektion.
12. Genehmigung der Zulassung der Bahn bis 31. Dezember 1920 mit der Möglichkeit vorzeitiger Zurückziehung aus Gründen des öffentlichen Wohls, bei gröblicher Zuwiderhandlung gegen die Konzession, bei Einstellung des Betriebs oder der Einführung eines anderen Verkehrsmittel durch Beschluß von Senat und Bürgerschaft. Abbau der Anlagen nach Einstellung des Betriebs. Recht des Bremischen Staates zur Übernahme der Anlagen nach einem Schätzpreis (Das Recht zur Übernahme zum Schätzwert wurde nachträglich (22.4.1910) eingefügt, siehe Senatsprotokoll vom 22.4.1910, StA Bremen 3-P.4. Nr. 70).

Soweit die Konzession vom 20. April 1910, auf deren Grundlage die Polizeidirektion (Senator Dr. Dreyer) und Willy Köhler namens der Gesellschaft Köhlers Bahnpatente am nächsten Tag einen Vertrag abschlossen (Vertrag vom 21.4.1910, StA Bremen 4,14/1-VI.B.19.b.). Damit war

der Weg frei, einerseits den Bauantrag für die Garage im Bürgerpark einzureichen und mit den Arbeiten zur Anlage der Strecke zu beginnen — viel zu spät, um die Saison noch nutzen zu können — und andererseits eine Betriebsgesellschaft — die Parkbahn-Gesellschaft m.b.H. — zu gründen, die Bau und Betrieb zu finanzieren hatte. Am 27. April 1910 erkundigte sich Willy Köhler, ob die Parkbahn-Gesellschaft, die am 6. Mai gegründet werden solle, in den Konzessionsvertrag eintreten könne (Schreiben Köhler vom 27. 4. 1910, StA Bremen 4,14/1 — VI. B. 19. b.). Generell sah die Polizeidirektion keine Schwierigkeiten, wenn das Statut der Gesellschaft vorgelegt und der Nachweis erbracht werde, daß das Kapital eingezahlt worden sei (Schreiben Polizeidirektion vom 28.4. 1910, StA Bremen 4,14/1 — VI. B. 19. b.).

Der Gesellschaftsvertrag der Parkbahn G.m.b.H. wurde am 6. Mai 1910 mit einem Stammkapital von 120 000 Mark abgeschlossen, die Firma wurde am 13. Mai 1910 im Handelsregister beim Amtsgericht Bremen eingetragen. Geschäftsführer war der Ingenieur Willy Köhler. Am 30. Juni 1910 wies das Bankhaus Schröder & Weyhausen die Einzahlung des Gesellschaftskapitals nach, und am 13. Juli 1910 trat die neugegründete Gesellschaft in die Konzession ein (StA Bremen 4,14/1 — VI. B. 19. b.), die sie unter Anerkennung des Vertrags vom 21. April 1910 als eigene übernahm.

Nun erst, nach Abstimmung aller rechtlichen Voraussetzungen für den Bau und Betrieb der elektrischen Ober-

leitungsbahn machte die Eisenbahndirektion darauf aufmerksam, daß mit dem Umbau des Rembertitunnels zu rechnen sei und daß in diesem Fall die Oberleitung abgebaut werden müsse. Köhler meinte, daß eine Unterbrechung der Strecke das Ende der Bahn bedeuten werde. Dieser Ernstfall trat jedoch nicht ein, da die Bahn aus Rentabilitätsgründen bereits vor der angekündigten und wohl 1912 durchgeführten Erweiterung der Bahnunterführung den Betrieb einstellte.

Bei den Bauvorbereitungen trat ein weiteres Problem auf. Die Konzession schrieb vor, daß die Oberleitung zwischen Hollerallee und der Endstation beim Waldschlößchen über dem Radweg zu führen sei. Es zeigte sich nun allerdings, daß eine Lage über der Fahrbahn aus verkehrstechnischen und elektrotechnischen Gründen zweckmäßiger sei. Dieser Wunsch, von Köhler am 16. Mai mündlich und am 6. Juni schriftlich vorgetragen, wurde im Senat am 14. Juni 1910 behandelt, wobei die Polizeidirektion ermächtigt wurde, die Konzession entsprechend zu ändern (Protokoll vom 16.5.1910; Schreiben Köhler vom 6.6.1910; Senatsprotokoll vom 14.6.1910, St A Bremen 3-P.4. Nr.70 und 4,14/1-V. B.19.b.).

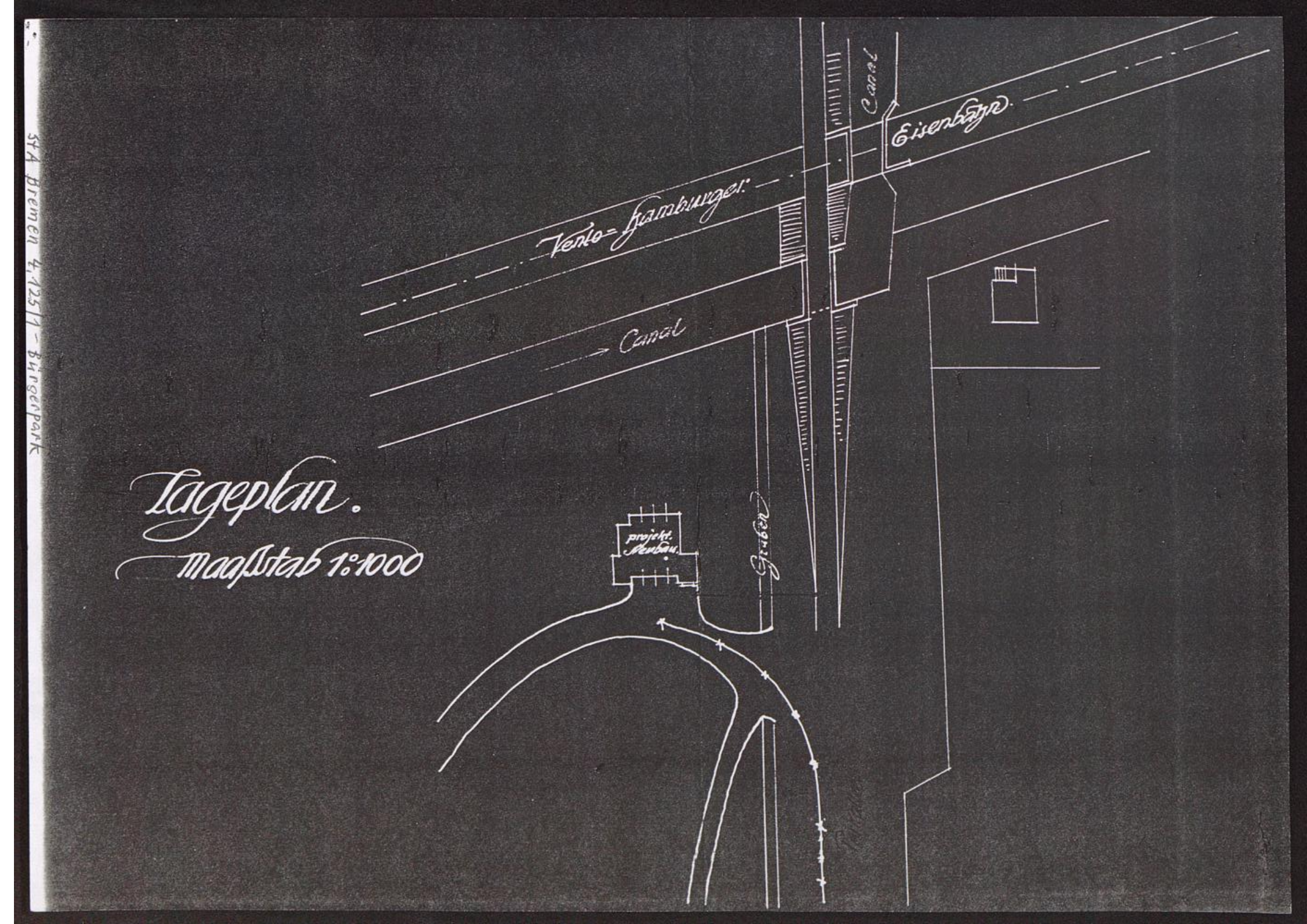
Am 22. Juni 1910 waren die Standorte für die Masten markiert; sie wurden zwei Tage später vom Ingenieur der Straßenbauverwaltung besichtigt, ohne daß sie in allen Fällen Anerkennung fanden. Die Aufstellung der Träger hatte jedoch schon begonnen, auch wurden andere Masten verwendet als vereinbart (St A Bremen 4,14/1-

VI. B. 19. b.).

Auffälligstes, jedoch ein wenig versteckt entstehendes Bauwerk der gesamten Köhlerbahn stellte die Garage dar, die am nördlichsten Ende der Strecke nach einem Linksbogen im Bürgerpark ganz in der Nähe des Waldschlößchens erbaut werden sollte (siehe Plan vom 7.2. 1910, Seite 307). Die schließliche Ausführung ergab einen größeren Umfang des Gebäudes als ursprünglich vorgesehen war.

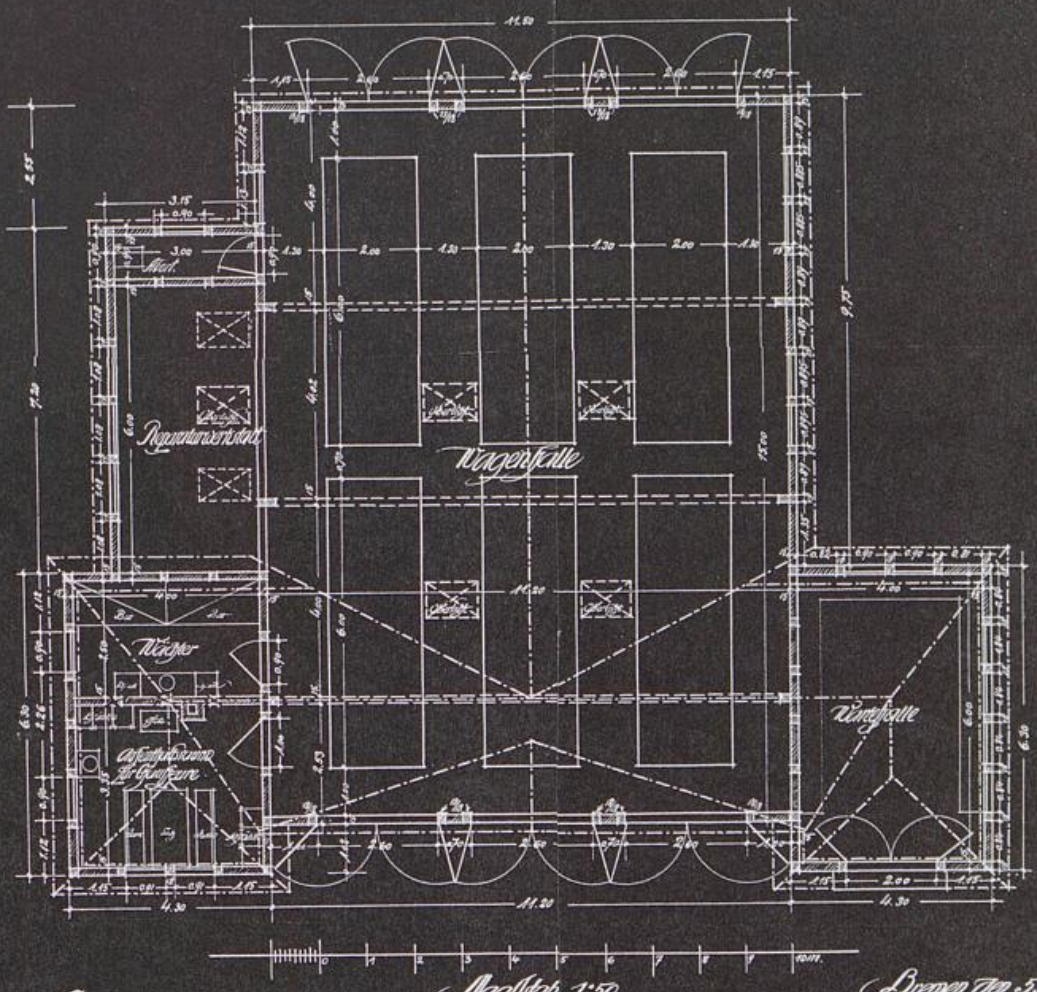
Am 27. April 1910, also eine Woche nach Konzessionserteilung, reichte der Bremer Architekt M. Richard Streller seinen Bauantrag vom 18. April für die Garage bei der Baupolizei ein, dem er vier Blatt Zeichnungen vom 5. März beifügte, die er und der Architekt Willi Dietrich angefertigt hatten (Blatt 201: Grundriß; Blatt 202: Vorder- und Seitenansicht; Blatt 203: Hinteransicht; Blatt 204: Quer- und Längsschnitt) (StA Bremen 4,125/1 Bürgerpark, Generalia. Hier fehlt das Blatt 202, das sich aber in der Akte BOA Bremen 586 Bürgerpark Nr. 24 erhalten hat). Das Fachwerkgebäude sollte bestehen aus einer Wagenhalle mit dreimal zwei Fahrzeugständen, östlich angebauter Wartehalle für Fahrgäste und westlich verbunden zwei heizbaren Aufenthaltsräumen für den Wächter und für die Chauffeure, sowie einer Reparaturwerkstatt. Je drei große Flügeltore verschlossen die Wagenhalle nicht nur nach vorn, sondern auch nach hinten, so daß die Fahrzeuge den Raum ganz durchfah-

StA Bremen 4,125/1 - Bürgerpark



Gleisfreie elektrische Hochbahn
im Bürgerpark
zu Bremen.

Blatt 201



Grundriß

Bremen, den 5. März 1910

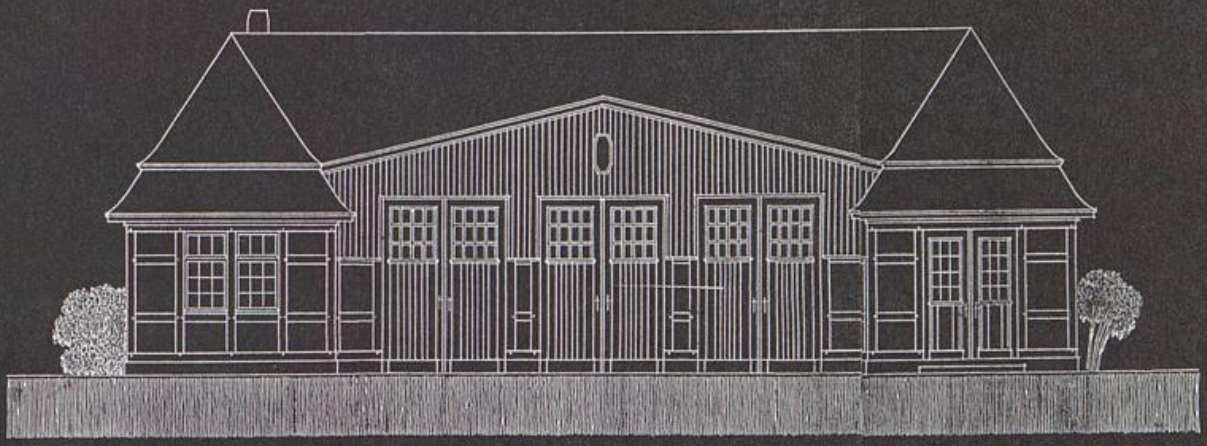
der Bauherr:

die Ingenieure:

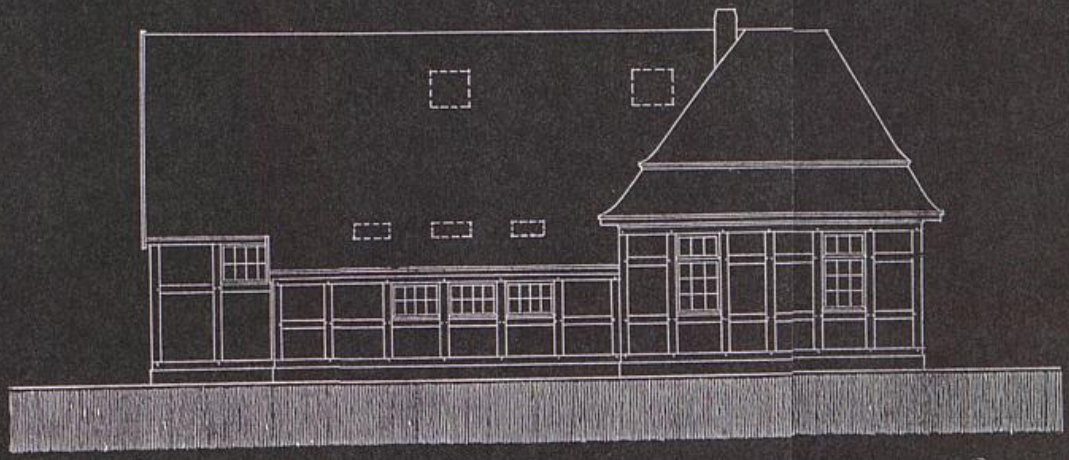
Zeichnung M. Richard Streller 5. 3. 1910
StA Bremen 4, 125/1 Bürgerpark

Gleisloses elektr. Kegelbahn im Bürgerpark zu Bremen

Blatt No 202



Vorderansicht



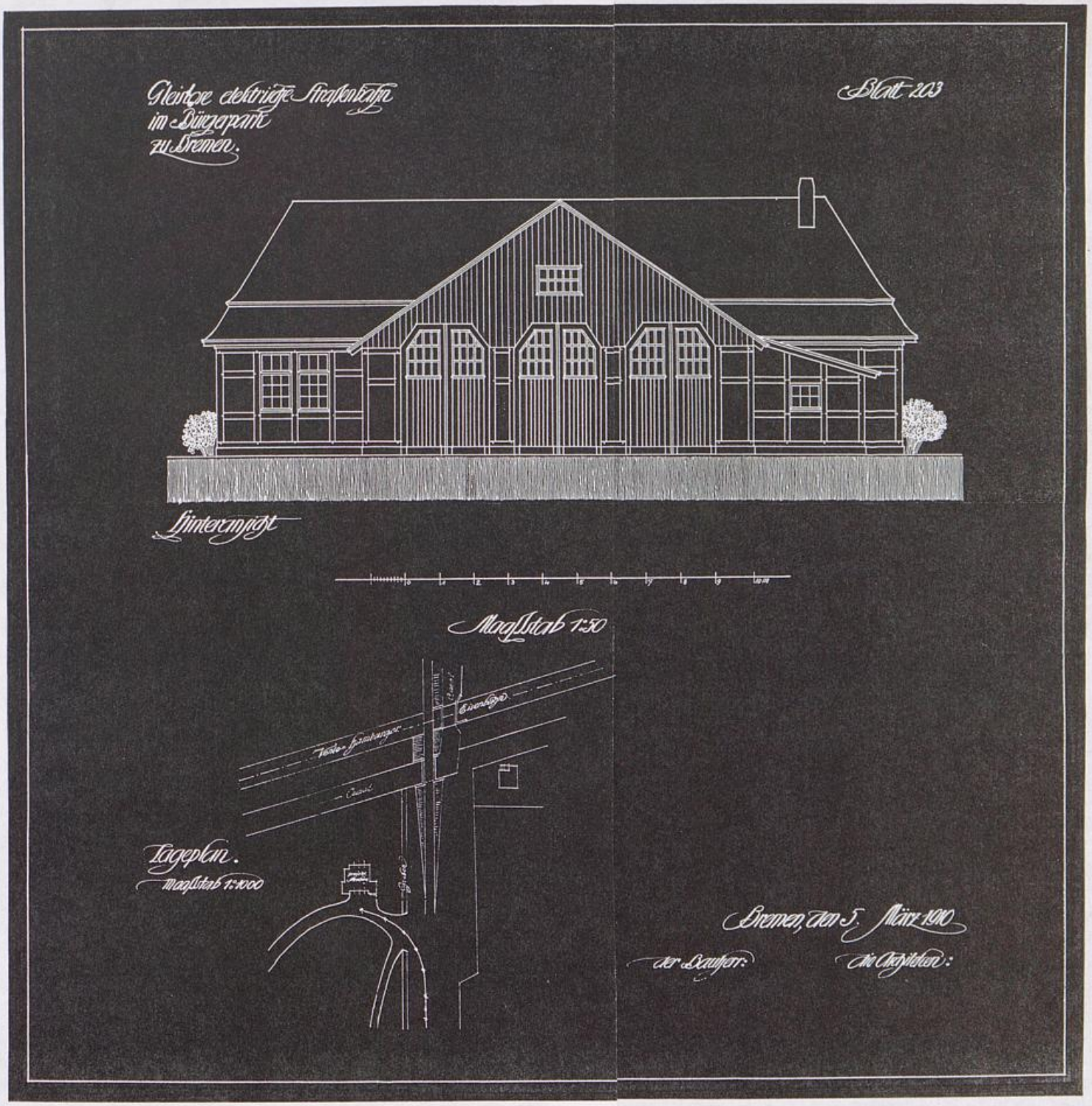
Seitenansicht

Maßstab 1:50

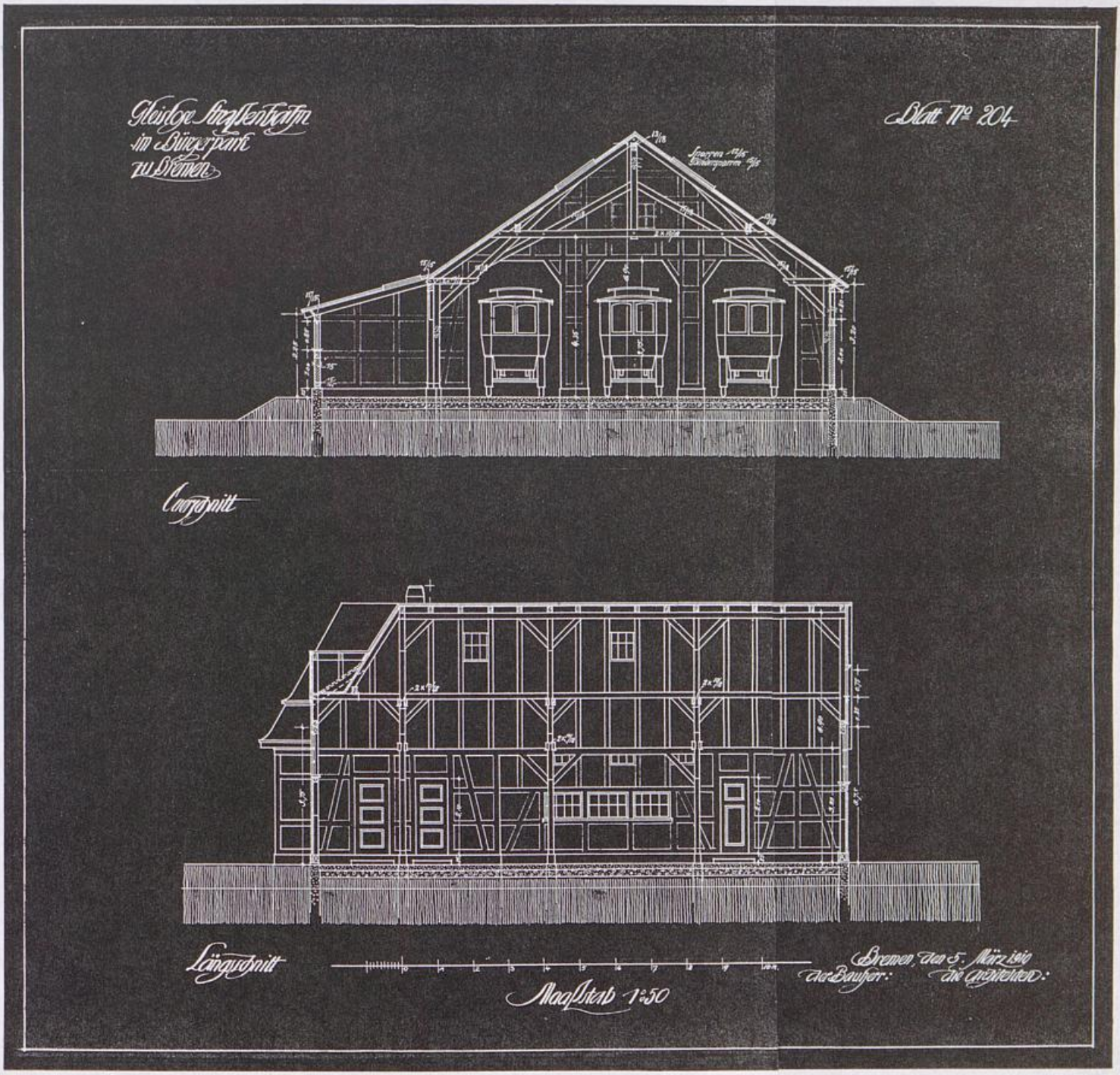
Bremen den 5. März 1910

Der Bauführer: Die Architekten:

Zeichnung M. Richard Streller 5.3.1910
Bauordnungsamt Bremen Akte 586 Bürgerpark Nr. 24



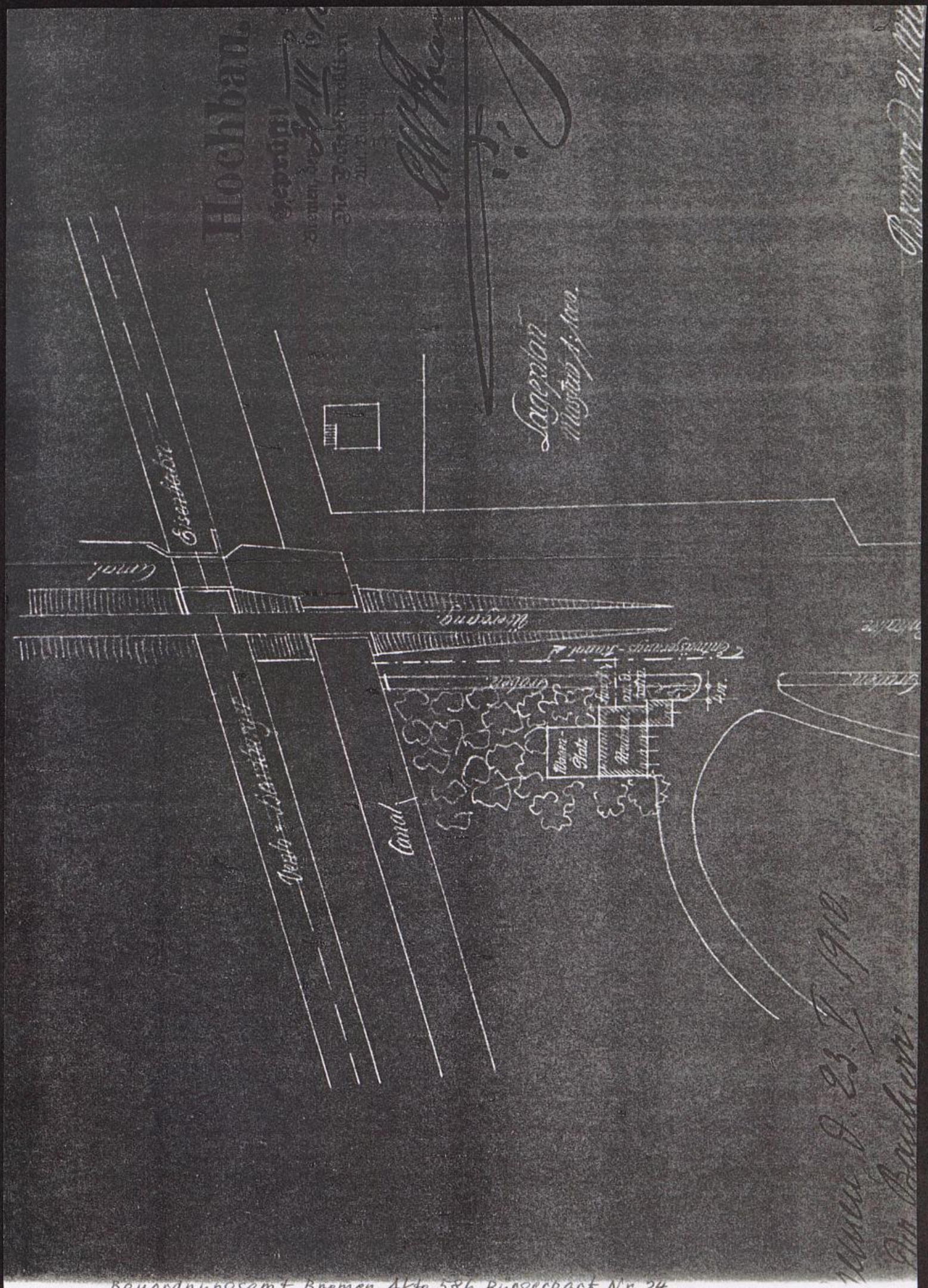
StA Bremen 4,125/1 Bürgerpark
Zeichnung M. Richard Streller 5.3.1910



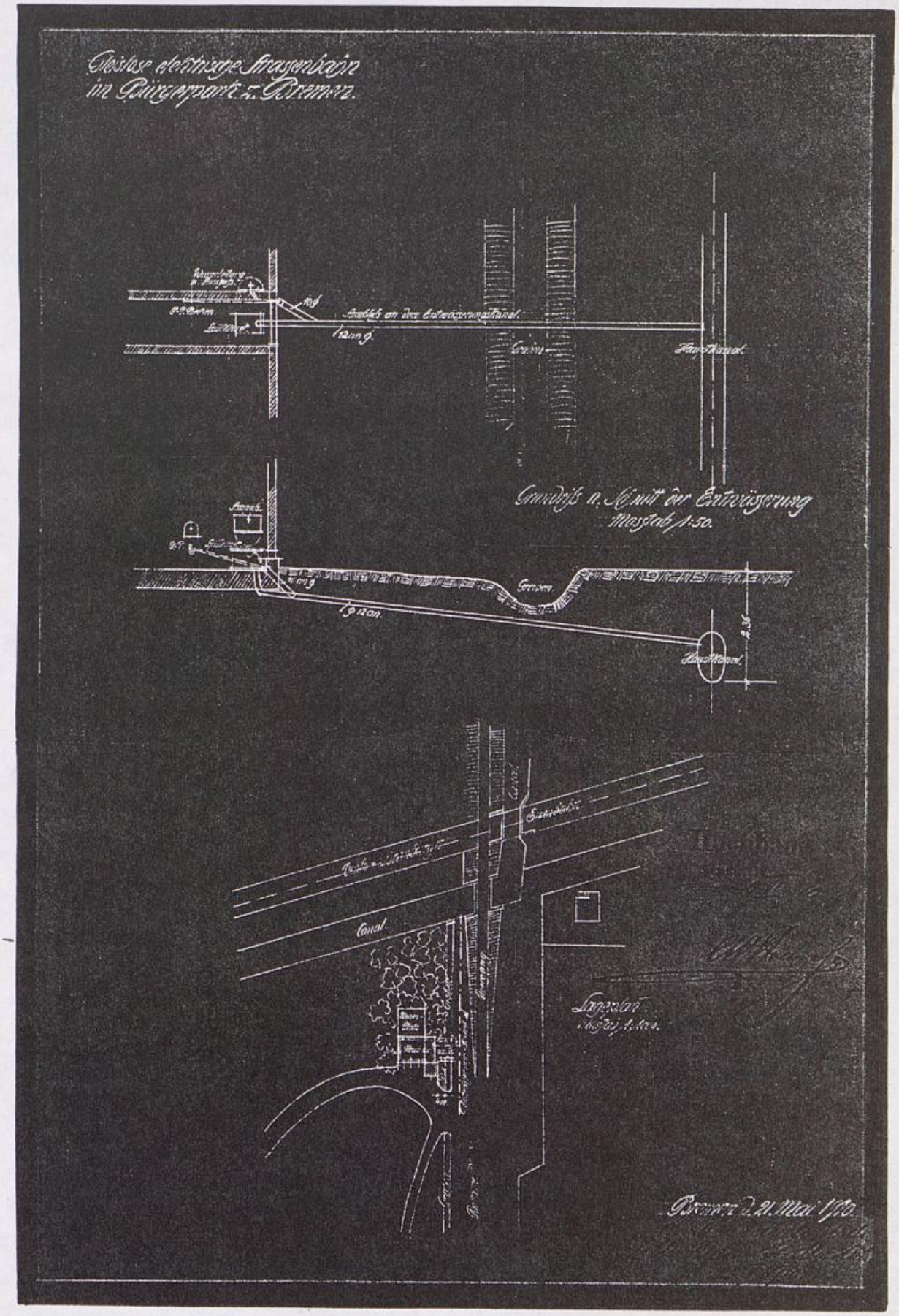
Zeichnung M. Richard Streller 5.3.1910
StA Bremen 4,125/1 Bürgerpark

ren konnten. Nach zustimmenden Stellungnahmen der Deputation für die Stadterweiterung, der Baudeputation Abt. Straßenbau und der Direktion der Feuerwehr sprach das Baupolizeiamt am 12. Mai 1910 die Bauerlaubnis aus (BOA Bremen Akte 586 Bürgerpark Nr. 24)

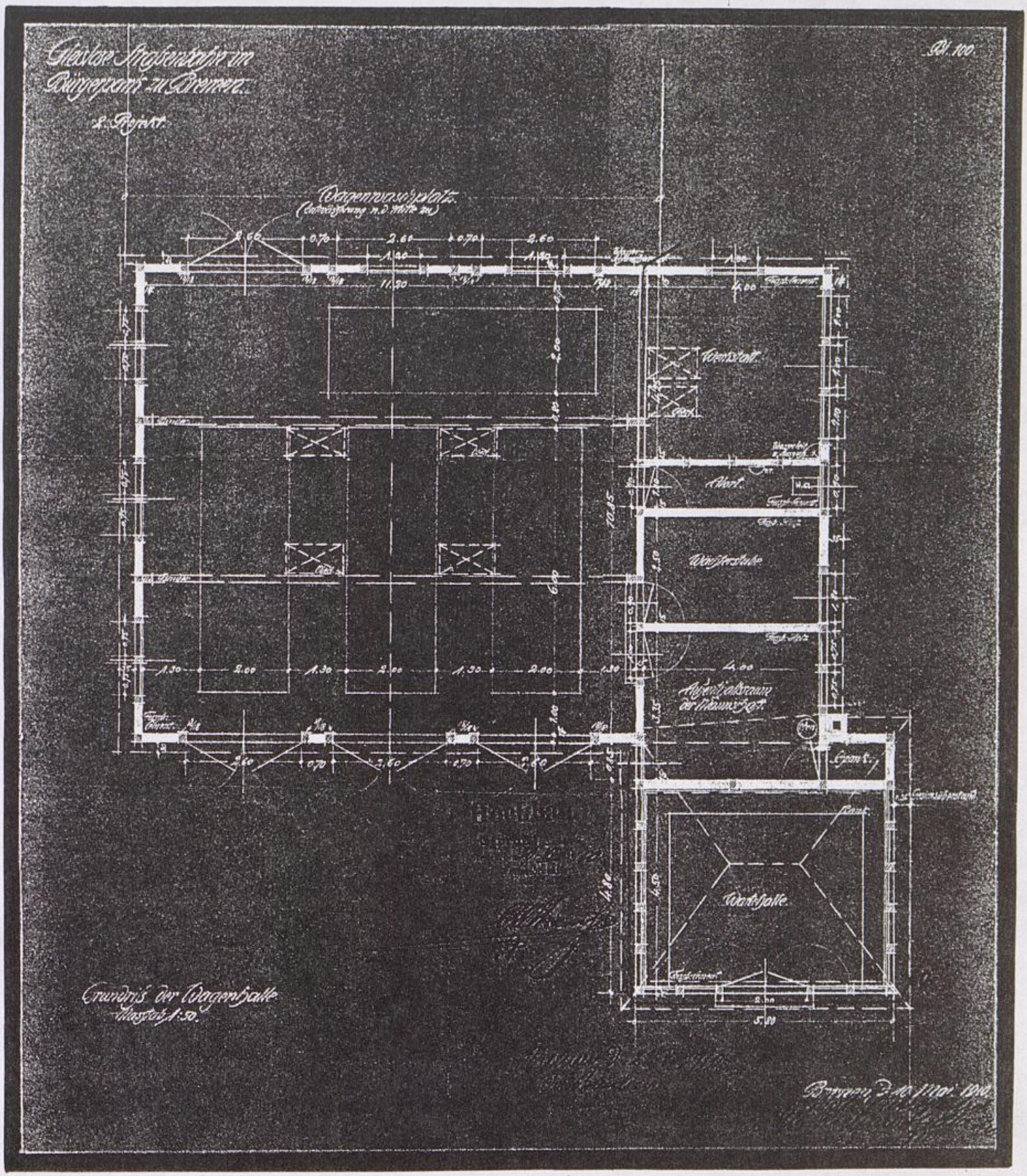
Bevor mit dem Bau begonnen wurde, reichten die beiden Architekten am 23. Mai als Nachtrag zur vorhandenen Bauerlaubnis vier neue Pläne ein (Blatt ohne Nr. vom 21.5.1910: Lageplan und Entwässerung; Blatt 100 vom 10.5.1910: Grundriß; Blatt 101 vom 10.5.1909: Vorder- und Seitenansicht; Blatt 102 vom 10.5.1909: Querschnitt mit Anbau, der gestrichen ist) (BOA Bremen Akte 586, Bürgerpark Nr. 24). Aus dem Lageplan ist zu erkennen, daß nun das Gebäude weiter nach Osten zur Parkallee hin verschoben wurde, aber auch der Grundriß zeigt eine wesentliche Veränderung und Verringerung der Baufläche. Zwar wurde die Breite der Wagenhalle mit drei Ständen beibehalten, die Hallentiefe wurde jedoch von 15,00 auf 10,85 Meter reduziert, so daß nun nicht mehr zwei Wagen hintereinander Platz fanden. Man konnte nur drei Wagen nebeneinander einstellen, dahinter war ein querliegender Omnibusstellplatz, eventuell für ein Reparaturfahrzeug vorgesehen. Hinter der Halle war im Freien ein Wagenwaschplatz geplant. Alle Anbauten waren nun auf einer Seite unter einem eigenen Dach angebaut, wobei der Warteraum nun weit vorsprang. Hinter ihm waren angeordnet ein heizbarer Aufenthaltsraum der Mannschaft, eine



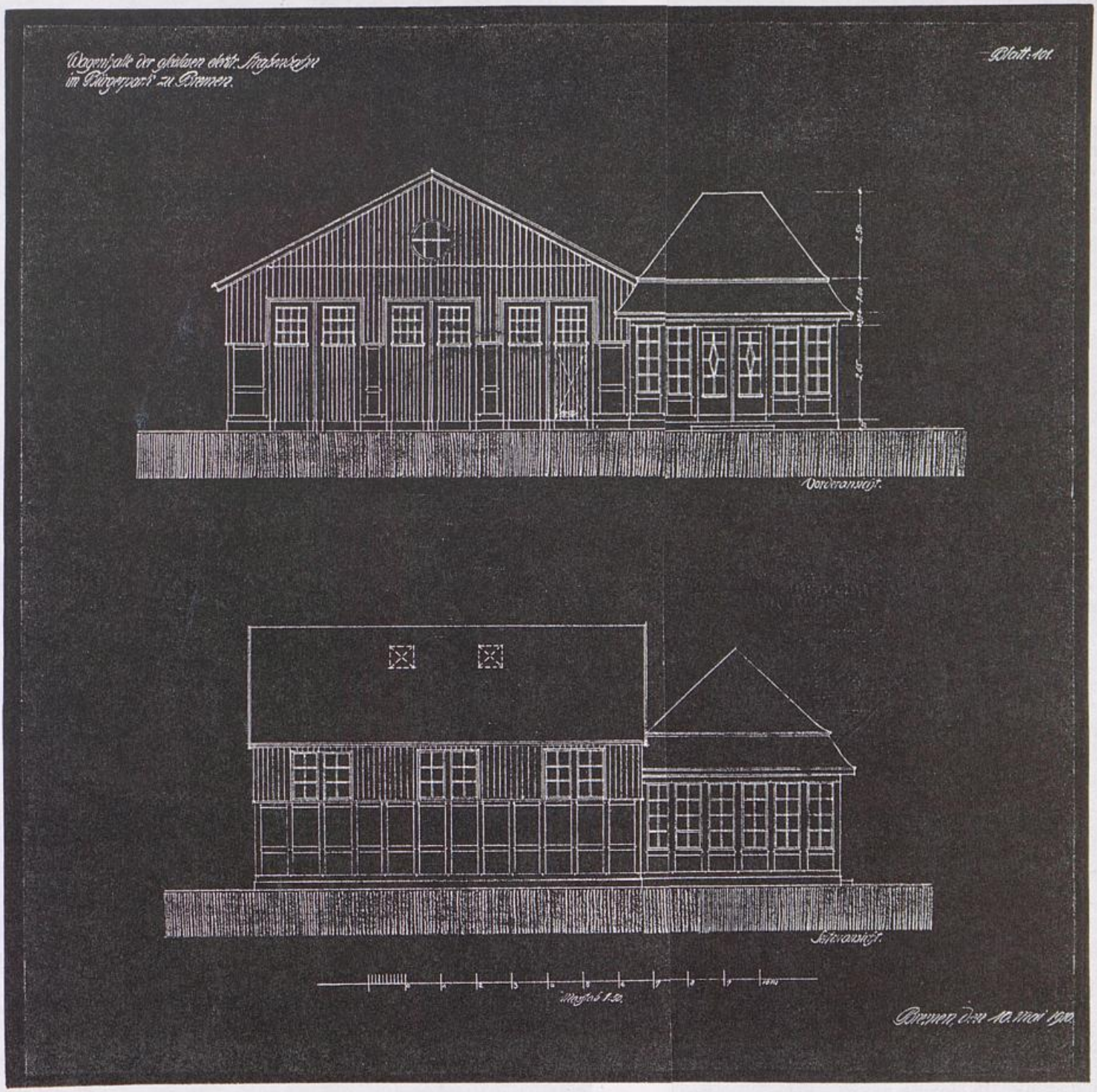
Bauordnungsamt Bremen Akte 586 Bürgerpark Nr. 24



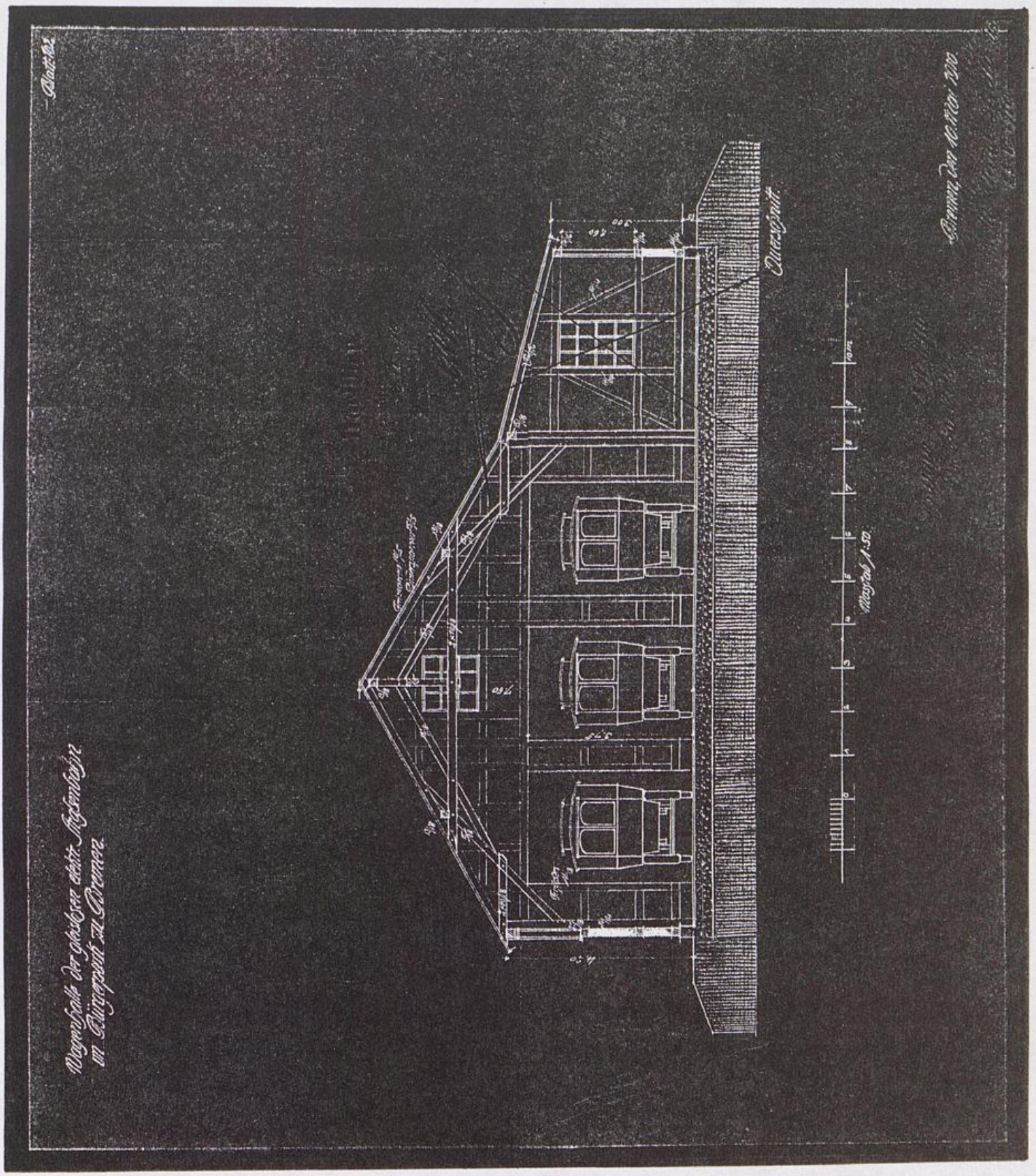
Zeichnung M. Richard Streller 21.5.1910
Bauordnungsamt Bremen Akte 586 Bürgerpark
Nr. 24



Bauordnungsamt Bremen Akte 586 Bürgerpark Nr. 24
Zeichnung M. Richard Streller 10.5.1910



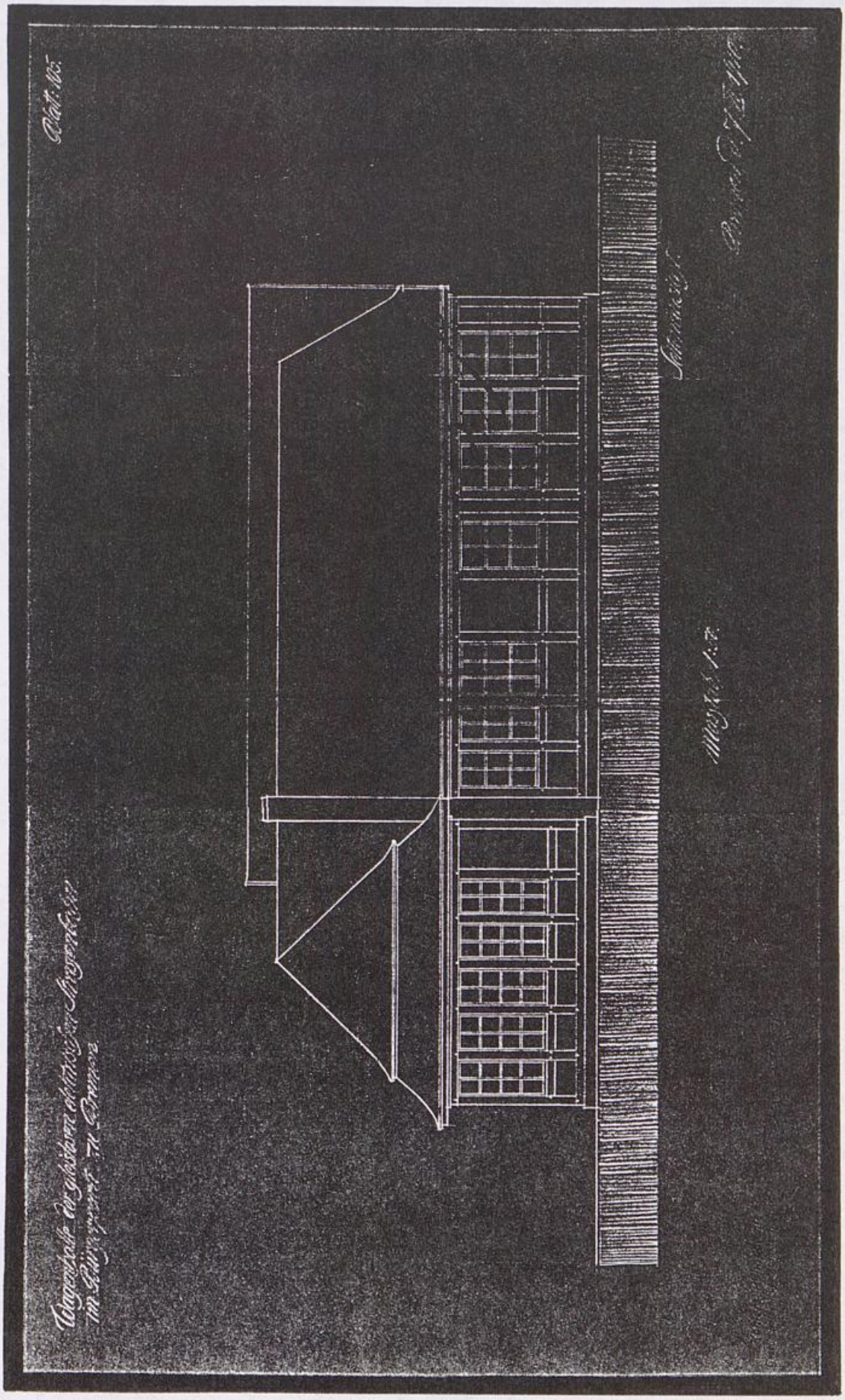
Zeichnung M. Richard Streller 10.5.1910
Bauordnungsamt Bremen Akte 586 Bürgerpark Nr. 24



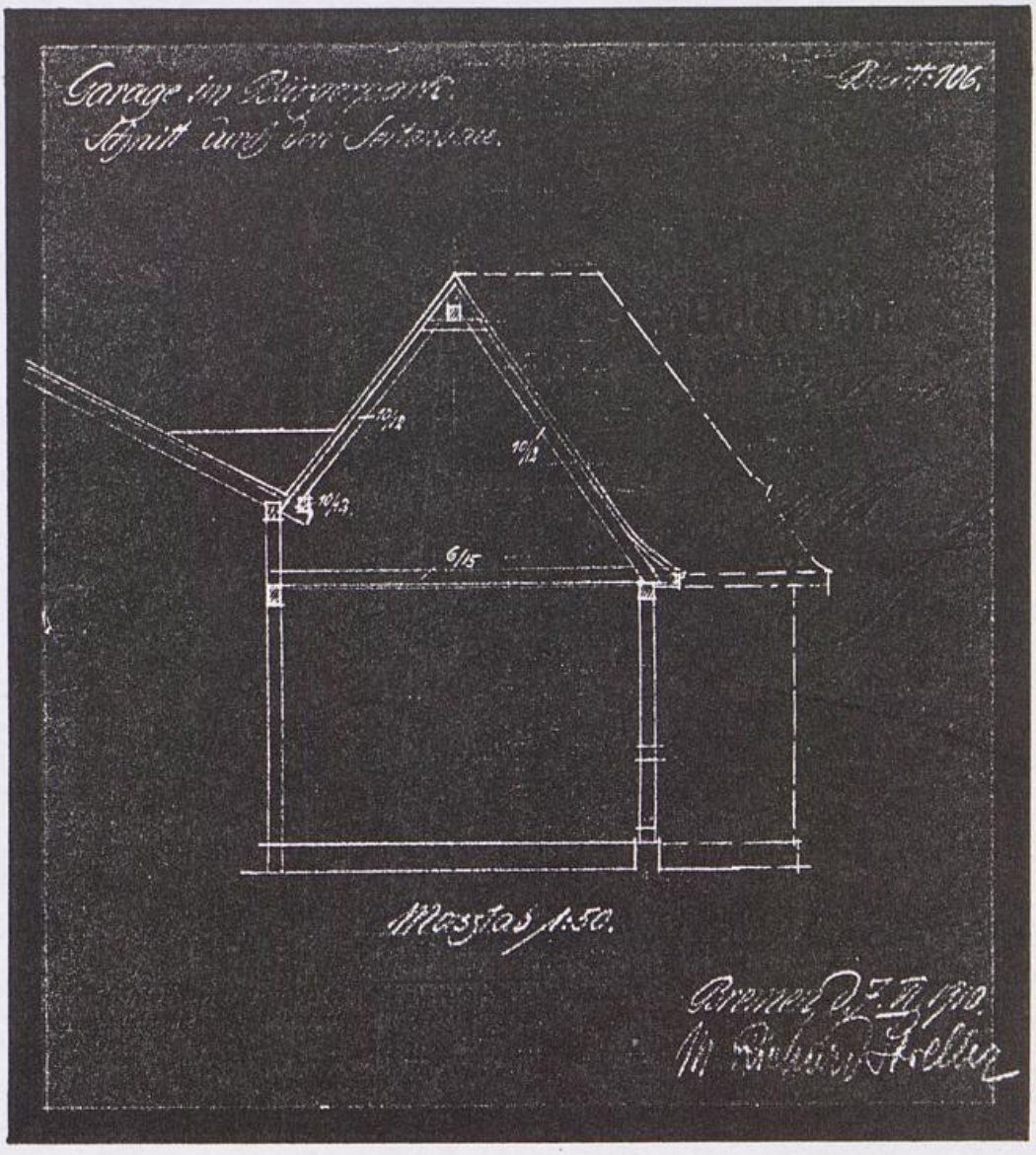
Zeichnung M. Richard Streller 10.5.1910
Bauordnungsamt Bremen Akte 586 Bürgerpark Nr. 24

Wärterstube, ein Abort und eine Werkstatt. Da nun jedoch die Sachverständigenkommission (Prof. Emil Högg) am 6. Juni 1910 die Gesamtgestaltung bemängelte, da das Gebäude aus drei verschieden behandelten Teilen unorganisch zusammengeschoben sei und die drei unterschiedlichen Dächer insbesondere von der nahen Eisenbahnrampe eine höchst unerfreuliche Gruppe darstelle, forderte die Baupolizei eine weitere Korrektur der Pläne, die Richard Streller als 2. Nachtrag zur Bauerlaubnis am 16. Juni 1910 einreichte (Blatt 105: Seitenansicht vom 7.6.1910; Blatt 106: Schnitt durch den Seitenbau vom 7.6.1910) (BOA Bremen Akte 586 Bürgerpark Nr. 24). Da nun die Sachverständigenkommission nichts „zu erinnern" hatte, konnte anschließend gebaut werden. Bereits am 11. Juni 1910 waren die Fundamentierungsarbeiten beendet gewesen, nun stellte der Bauunternehmer Heinrich Käthow (Bremen, Olbersstr. 18) das Fachwerkgebäude her, das insgesamt 11 650 Mark kostete und für das schon am 30. Juni 1910 die Schlußabnahme beantragt wurde. Die Schlußabnahme erfolgte mit einigen Auflagen am 29. Juli 1910 (BOA Bremen Akte 586, Nr. 24).

Die Garage erhielt einen Kanalanschluß zur Parkallee (BOA Bremen Akte 586, Nr. 25).



Bauordnungsamt Bremen Akte 586 Bürgerpark Nr. 24
Zeichnung M. Richard Streller 7. 6. 1910



Zeichnung M. Richard Streller 7. 6. 1910
Bauordnungsamt Bremen Akte 586 Bürgerpark
Nr. 24

Ende August 1910, als die Bahngesellschaft 2500,– Mark Kaution als Bremische Staatsanleihe bereitgestellt und Fr. Wilhelm Klatte als Betriebsleiter verpflichtet hatte, waren die Arbeiten an der Bahn fast beendet. Den praktischen Betrieb eines gleislosen elektrischen Oberleitungsomnibusses konnte man nun schon auf der Strecke Amsterdamm – Arsten, die am 7. August 1910 in Betrieb genommen worden war (BN 5. 8. 1910; Hub. Wania, 15 Jahre Bremen 1906 – 1920, Bremen 1930, S. 75), besichtigen. Man stellte hier fest, daß das System ordnungsmäßig funktioniere, nur die Fenster der Wagen klapperten unangenehm. Die Aufforderung zur Abstellung dieses Fehlers wurde an Köhler weitergegeben (Bericht über Besichtigung vom 22. 8. 1910, St A Bremen 4,14/1 – VI. B. 19. b.).

Am 25. August 1910 war die drei Wagen der Parkbahn im Rohbau fertig und konnten besichtigt werden. Am 5. September ließ sich eine Kommission die Omnibusse in der Waggonfabrik zeigen. Einer war so weit fertig, daß er in der Frühe des nächsten Tages zur Prüfung und Zulassung als Kraftfahrzeug zur Garage an der Parkallee

geschleppt werden sollte. Fenster und Türen klapperten nicht, es fehlten nur noch verschiedene Schilder. Die Abnahme des Fahrzeugs erfolgte am 9. September 1910 (St A Bremen 4,14/1 - VI. B. 19. b.). Gegen die Eröffnung des Probebetriebs legte jedoch die kaiserliche Oberpost-Direktion Einspruch, da noch nicht alle geforderten Schutzmaßnahmen an den Kreuzungsstellen der Oberleitung mit den Telefonleitungen angebracht waren (Schreiben der OPD vom 8. 9. 1910, St A Bremen 4,14/1 - VI. B. 19. b.).

Am 10. September 1910 beantragte Willy Köhler die vorläufige Genehmigung zur Inbetriebnahme der Bahn (Schreiben Köhler vom 10. 9. 1910, St A Bremen 4,14/1 - VI. B. 19. b.), die allerdings versagt wurde, da zunächst ein Gutachter, der Ingenieur Oskar Markurth, die Oberleitung prüfen mußte.

Am 16. September 1910 fand endlich die Abnahmefahrt statt (Protokoll vom 16. 9. 1910, St A Bremen 4,14/1 - VI. B. 19. b.; BN 17. 9. 1910; Hub. Wania, 15 Jahre Bremen 1906 - 1920, Bremen 1930, S. 76), an der der Ober-Postinspektor Julius C. A. Rose, der Bauinspektor Konrad Günther, der Baumeister Heinrich Galperin, der Inspektor Christian Lane vom Elektrizitätswerk, der Gartenbauinspektor Johann Carl Wilhelm Heins, der Polizeikommissär Hermann Eilers sowie für die Parkbahn-Gesellschaft der Vertreter Ernst Bauer (Agentur für Maschinen- und Eisenwaren, Vertreter der Maschinen- und Armatur-Fabrik vorm. Klein, Schanzlin & Becker, Frankenthal i. d. Pfalz) teilnah-

men. Man traf sich an der Wettersäule vor dem Bischofstor. Der Wagenführer Fr. Wilhelm Klatte legte seinen Zulassungsschein als Kraftwagenführen und seinen „Fahrschein" vor, der ihn zur Führung eines Omnibusses berechtigte. Die Inangenscheinnahme des Fahrzeugs ergab die Ausführung nach der Zeichnung, allerdings sprach man auch einige Mängelrügen aus. Auf Antrag des Vertreters Bauer wurde die Erlaubnis zur vorläufigen Eröffnung des Betriebs erteilt. Baldmöglichst sollten drei Wagen eingesetzt werden. Der Fahrplan war zur Genehmigung einzureichen.

Köhler bestätigte am 24. September 1910 die Beseitigung der Mängel und teilte mit, daß am nächsten Tage ein zweiter Wagen geliefert werde, so daß der Betrieb am Sonntag, den 26. September, mit beiden Wagen aufgenommen werden könne (Schreiben Köhlers Bahnpatente G. m. b. H. vom 26. 9. 1910, StA Bremen 4,14/1 – VI. B. 19. b.). Ab 2. November 1910 fuhr die Parkbahn von morgens 7½ Uhr bis abends 8½ Uhr regelmäßig jede Viertelstunde, ab abends 8½ Uhr bis Schluß des Theaters alle 20 Minuten. Der letzte Wagen ab Bischofstor fuhr zehn Minuten nach dem offiziellen Schluß des Theaters (Schreiben Köhler vom 2. 11. 1910, StA Bremen 4,14/1 – VI. B. 19. b.). Nach einem Polizeibericht (Polizeibericht vom 10. 11. 1910, St A Bremen 4,14/1 – VI. B. 19. b.) wurden vollbesetzte Wagen nicht geschen. Zwischen 7½ Uhr morgens hnd 3 Uhr nachmittags waren die Wagen mäßig besetzt. Man zählte bei 23 Fahrten nur 81 Personen. Von 3 bis 8½ Uhr nachmit-

tags benutzten im Durchschnitt 10 Personen pro Einzelfahrt die neue Verbindung, danach 8 bis 12 Fahrgäste. Der Verkehr an Sonntagen unterschied sich nicht von dem an den Wochentagen. Die Wagen hatten 20 Sitzplätze, der Fahrpreis betrug einheitlich 10 Pfg., Abonnementskarten verbilligten die Einzelfahrt. Eine Tarifgemeinschaft mit der Bremer Straßenbahn, wie anfangs beabsichtigt war (siehe Seite 295), kam nicht zustande, offensichtlich war die Aktiengesellschaft schon frühzeitig aus dem Köhlerunternehmen, an dem sie zunächst beteiligt gewesen war, ausgeschieden.

Außer den beiden Endstationen werden folgende zehn Haltestellen genannt:
Rembertistraße / Rembertikirchhof
" / Am Dobben
Parkallee / Am Barkhof - Gymnasium
" / Wachmannstraße
" / Altmannstraße
" / Franzinsstraße
" / Otto-Gildemeister-Straße
" / Fitgerstraße
" / Emmastraße
" / Busestraße
Die Geschäftsstelle der Parkbahn G. m. b. H. befand sich zunächst im „Hamburger Haus" in der Obernstraße 41/43 und ab 1. September 1911 in einem Neubau an der Rembertistraße 30.

Mit dem 1. Juli 1911 schied Willy Köhler als Geschäftsfüh-

rer sowohl der Köhlers Bahnpatente G. m. b. H. als auch der Parkbahn G. m. b. H. aus, ihm folgte der Ingenieur Wilhelm Huth, der zuvor nicht in Bremen ansässig gewesen war. Vorsitzender des Beirats der Gesellschaft war der Kaufmann Franz A. Schütte (St A Bremen 4,14/1 – VI. B. 19. b.).

Der Betrieb der Parkbahn brachte, wie schon die Eröffnung des gleislosen Omnibusses nach Arsten den Anliegern der betroffenen Straßenstrecken erhebliche Belästigungen. Die Gewichte der Fahrzeuge (jetzt angegeben 1,5 t unbeladen bzw. 3 t beladen, anfangs 2,3 t bis 3,5 t mit einer Besetzung von 16 Personen genannt, siehe Seite 293) und die Vollgummibereifung erzeugten stark fühlbare Erschütterungen. Auf gut gepflasterten Straßen waren sie wohl nicht größer, als ein beladenes Lastfuhrwerk sie verursachten; in der eng bebauten, mit schlechtem Pflaster versehenen Rembertistraße gab es jedoch gleich erhebliche Klagen seitens der Anwohner. Die Fahrbahn wies ein Basaltpflaster auf, das schon 1865 bestand und 1879/80 umgelegt worden war. 1900 wurde ein aus Schlackensteinen bestehender, in der Mitte der Straßenbreite geführter Radfahrstreifen eingelegt. Die Fahrbahn stellte jetzt eine unebene, aus glatten Steinen gefügten Oberfläche dar, die dringend erneuerungsbedürftig war.

Von diesen Beschwerden erfuhr auch die bremische Bürgerschaft schon bald und sah sich am 12. Oktober 1910 veranlaßt, den Senat nach den Folgen der Erschütterungen, z. B. für die Dichtigkeit der Kanäle zu fragen,

vor allem von ihm auch erläutert zu bekommen, warum die Bürgerschaft bei der Genehmigung der Oberleitungsbahnen am Bürgerpark und in Arsten nicht beteiligt worden sei. Der Abgeordnete Dr. Rudolf Quidde begründete einen entsprechenden Antrag (Verhandlungen der Bremischen Bürgerschaft vom Jahre 1910, S. 655; Beschluß der Bürgerschaft vom 12. 10. 1910, Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1910, S. 1166; BN 13. 10. 1910). Ein Redner meinte sogar, die Konzession sei überhaupt ungültig, da die Bürgerschaft nicht mitgewirkt habe.

Der Senat gab den Auftrag am 14. Oktober 1910 an die Polizeidirektion und an den Landherrn weiter mit der Aufforderung, zu den beiden angesprochenen Punkten Berichte vorzulegen (Senatsprotokoll vom 14. 10. 1910, StA Bremen 3 - P. 4. Nr. 70 und 3 - P. 4. Nr. 72). Zunächst beschäftigte sich der Senat jedoch nur mit der angeblich unterlassenen Mitgenehmigung der Bahnen durch die Bürgerschaft (Senatsprotokoll vom 18. 11. 1910, StA Bremen 3 - P. 4. Nr. 72). Senator Dr. Theodor Lürman trug einen langen Bericht vor, mit dem er nachzuweisen versuchte, daß der Senat bei der Genehmigung der Konzession für die gleislosen Bahnen davon ausgehen konnte, daß die Zustimmung zu den Omnibslinien ein Vorgang gewesen war, der nach der Gewerbeordnung, also nach dem Polizeirecht durchzuführen war. Der Omnibsverkehr sei ein Fuhrwerksbetrieb ohne Privilegien und damit anders zu beurteilen als die Anlage von Schienenbahnen, bei denen der Senat bis-

her die Bürgerschaft immer um Mitentscheidung ersucht habe. Dr. Lürman schlug vor, der Senat möge seine Bereitwilligkeit erklären, für zukünftige Anlagen in der Art der gleislosen elektrischen Omnibusverbindung die Bürgerschaft um Einverständnis anzuschreiben.

Der Senat reichte der Bürgerschaft diese Erläuterungen ein zusammen mit einem Abdruck der Konzessionsbedingungen vom 20. April 1910 (Mitteilung des Senats vom 18.11.1910, Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1910, S. 1325). Die Bürgerschaft nahm zur Kenntnis, daß sie in Zukunft um Mitgenehmigung ersucht werde und verzichtete auf eine nachträgliche Genehmigung der gleislosen Bahn (Verhandlungen der Bremischen Bürgerschaft vom Jahre 1910, S. 753; Beschluß der Bürgerschaft vom 30.11.1910, Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1910, S. 1349; BN 1.12.1910).

Bezüglich der von den Fahrzeugen ausgelösten Erschütterungen entlang den Omnibusstrecken, ihren Auswirkungen und der Vermeidung beriet der Senat am 24. Januar 1911 über eine Mitteilung an die Bürgerschaft (Senatsprotokoll vom 24.1.1911, StA Bremen 3-P.4. Nr. 72), nachdem die Berichte der Fachbehörden eingegangen waren (Bericht der Tiefbauinspektion I vom 11.11.1910 und Bericht der Direktion der Erleuchtungs- und Wasserwerke vom 24.11.1910, Abdruck als Anlage 1 und 2 der Mitteilung des Senats vom 24.1.1911, Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1911, S. 76).

Gewisse Erschütterungen durch den Omnibusverkehr seien zwar zuzugeben, sie seien jedoch nicht größer als sie ein beladenes Lastfuhrwerk erzeuge. Eine Gefährdung der Kanäle finde nicht statt. Ein Einschreiten gegen die Unternehmerin der Parkbahn und gegen die Arster Bahngesellschaft könne aus Gründen des öffentlichen Wohls nicht erfolgen. Es wurde zugesagt, den wenigen Klagen aus der Parkallee möglichst durch die Instandhaltung des Pflasters entgegenzuwirken, auch am Arsterdamm versprach man, das Pflaster so umzulegen, daß Erschütterungen verschwinden würden. Das Pflaster in der Rembertistraße sei abgenutzt und müsse erneuert werden. Empfohlen wurde von der Fachbehörde eine Asphaltdecke auf einem Betonunterbau. Die Gesamtkosten wurden auf 39 000 Mark geschätzt, für die Verlegung der Gas- und Wasserrohre rechnete man mit einem Aufwand von 9000 Mark. Anlieger der Rembertistraße hatten sich bereits angeboten, 10 000 Mark zu den Kosten der Asphaltbahn beizusteuern. Die Neulegung der Rembertistraße müsse ohnehin wegen des mangelhaften Zustands in wenigen Jahren erfolgen. Ein Ersatz der Vollgummireifen durch Pneumatikreifen zur Verminderung der Radstöße und zur Verbesserung des Fahrkomforts der Wagen hielt man nicht für möglich und für ungeeignet wegen der Gefahr für die Insassen beim Platzen der Reifen. Für die Herstellung des neuen Pflasters sah man das kommende Frühjahr vor.

Der Senat stimmte nach einer redaktionellen Änderung dem Entwurf der Mitteilung an die Bürgerschaft zu und

beantragte die erforderlichen Geldmittel (Mitteilung des Senats vom 24. 1. 1910, Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1911, S. 76).

Die Bürgerschaft genehmigte den Antrag des Senats und bewilligte die Summe von 29 000 Mark plus 9000 Mark für den Straßenbau in der Rembertistraße. Der Abgeordnete Theodor Gruner empfahl, in der Parkallee zwischen Hollerallee und Schwachhauser Ring die Oberleitungsbahn auf die entlang dem Bürgerpark verlaufende Fahrbahn zu verlegen, um die Anwohner der östlichen Straßenseite zu entlasten (Sitzung der Bürgerschaft vom 8. 2. 1911, Verhandlungen der Bürgerschaft vom Jahre 1911, S. 67; Beschluß der Bürgerschaft vom 8. 2. 1911, Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1911, S. 147; BN 9. 2. 1911). Zwar beschloß der Senat, die Polizeidirektion zu einem Bericht aufzufordern (Senatsprotokoll vom 11. 2. 1911, St A Bremen 3-P. 4. Nr. 72; Mitteilung des Senats vom 11. 2. 1911, Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1911, S. 148), dieser kam jedoch nicht mehr zustande, da wahrscheinlich schon zu diesem Zeitpunkt zu erkennen war, daß das Unternehmen wirtschaftlich zugrunde gehen werde und weitere Forderungen an die Gesellschaft nicht mehr zu realisieren waren.

Am 1. August 1911, als die Polizeidirektion den durch die Konzession festgesetzten Beitrag zu den Kosten der Reinigung und Besprengung der von den Wagen der Parkbahn

befahrenen Straßenstrecken in Höhe von 1000 Mark einforderte, beantragte die Gesellschaft, sie von den Kosten zu befreien. Der Senat beschloß am 15. September 1911, das Gesuch abzulehnen (Senatsprotokoll vom 15.9. 1911, StA Bremen 3 – P. 4. Nr. 70 und 4,14/1 – VI. B. 19. b.). In derselben Sitzung lehnte der Senat auch den Antrag der Gesellschaft vom 11. September auf Gewährung einer staatlichen Beihilfe ab. Die Parkbahn hatte mitgeteilt, daß sie nach einem Betriebsjahr wegen Unrentabilität gezwungen sei, das Unternehmen zu schließen, wenn sich der Staat nicht entschließen werde, eine Unterstützung zu gewähren. Die reinen Betriebskosten überstiegen inzwischen die Einnahmen derart, daß ein Verlust von etwa 8 bis 10 000 Mark entstanden sei, für den eine Deckung nicht vorhanden sei. An eine Amortisation des Anlagekapitals sei gar nicht zu denken gewesen. Es habe sich gezeigt, daß die Bahn wohl einem Verkehrsbedürfnis entspreche. Vom 1. September des Vorjahrs bis zum 31. August 1911, also innerhalb eines Jahres, waren 215 919 Fahrgäste, 20784 Abonnenten und 9648 Schüler befördert worden, so daß die Frage zu stellen sei, ob nicht der Hohe Senat ein Interesse daran habe, den Betrieb mit staatlicher Hilfe fortführen zu lassen (Schreiben der Parkbahn G. m. b. H. vom 11. 9. 1911, StA Bremen 4,14/1 – VI. B. 19. b.; Senatsprotokoll vom 15. 9. 1911, StA Bremen 3 – P. 4. Nr. 70 und 4,14/1 – VI. B. 19. b.).

Die Polizeidirektion erkannte an, daß die Einrichtung

der gleislosen Bahn einem bestehenden Bedürfnis entsprochen habe, jedoch sei ein nur verhältnismäßig kleiner Personenkreis von dem Vorteil der Bahn betroffen. An vielen Punkten der Stadt seien die Verhältnisse dringender, ohne daß sich Hilfe schaffen ließe. Die Anwohner der Parkvorstadt sollten selber im eigenen Interesse dafür sorgen, daß das Unternehmen lebensfähig bleibe. Der Staat habe keine Veranlassung, sich der Sache anzunehmen und die Anwohner am Bürgerpark zu unterstützen. Im übrigen empfahl die Polizeidirektion der Parkbahn-Gesellschaft abzuwarten, wie sich der Betrieb nach Fertigstellung des neuen Pflasters in der Rembertistraße entwickeln werde, eine Anregung, die dem Ernst der Lage in keiner Weise gerecht wurde (Stellungnahme der Polizeidirektion vom 13. 9. 1911, StA Bremen 4,14/1 - VI. B. 19. b.).

Am 18. September 1911 erhielt die Parkbahn-Verwaltung diese niederschmetternde Entscheidung. Trotz der aussichtslosen Situation gab sie noch zum 1. November einen neuen gedruckten, etwas geänderten Winterfahrplan heraus. Die Kilometerleistung der Wagen - und damit der Betriebsaufwand - wurde dadurch reduziert, daß man die Fahrzeuge morgens und abends nur noch ab und bis Bnsestraße verkehren ließ (Schreiben W. Huth vom 30. 10. 1911, StA Bremen 4,14/1 - VI. B. 19. b.).

Am 8. Dezember 1911 beschloß eine außerordentliche Versammlung der Gesellschafter die Auflösung der

Winter-Fahrplan der „gleislosen Bahn“

An Sonn- und Festtagen sowie bei besonderen Gelegenheiten findet nach Bedarf 15- oder 10-Minutenverkehr statt.

Bischofstor–Stadtwald

Gültig vom 1. November bis auf weiteres

Die Zeit nach $6^{\underline{00}}$ Uhr abends ist durch Unterstreichen der Minutenziffern bezeichnet.

Der Fahrpreis beträgt 10 Pf. à Person. Kinder unter 4 Jahren sind frei, sofern sie keinen besonderen Platz beanspruchen. Von 10 Uhr abends ab beträgt der Fahrpreis 20 Pf. à Person. Den Abonnenten werden 2 einfache Fahrten berechnet.

Stadtwald	ab	$\boxed{7^{30}}$	—	—	—	—	—	—	—	—	11^{50}	12^{10}	12^{30}	12^{50}	1^{10}	1^{30}	1^{50}	2^{10}	2^{30}	2^{50}	3^{10}
Busestraße	ab	—	8^{00}	8^{30}	9^{00}	9^{30}	10^{00}	10^{30}	11^{00}	11^{30}	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bischofstor	an	$\boxed{7^{45}}$	8^{12}	8^{42}	9^{12}	9^{42}	10^{12}	10^{42}	11^{12}	11^{42}	12^{05}	12^{25}	12^{45}	1^{05}	1^{25}	1^{45}	2^{05}	2^{25}	2^{45}	3^{05}	3^{25}
Stadtwald	ab	3^{30}	3^{50}	4^{10}	4^{30}	4^{50}	5^{10}	5^{30}	5^{50}	$6^{\underline{10}}$	$6^{\underline{30}}$	$6^{\underline{50}}$	$7^{\underline{10}}$	$7^{\underline{30}}$	$8^{\underline{00}}$	—	—	—	—	—	—
Busestraße	ab	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	$8^{\underline{30}}$	$9^{\underline{00}}$	$9^{\underline{30}}$	$10^{\underline{00}}$	$10^{\underline{30}}$	$11^{\underline{00}}$
Bischofstor	an	3^{45}	4^{05}	4^{25}	4^{45}	5^{05}	5^{25}	5^{45}	$6^{\underline{05}}$	$6^{\underline{25}}$	$6^{\underline{45}}$	$7^{\underline{05}}$	$7^{\underline{25}}$	$7^{\underline{45}}$	$8^{\underline{15}}$	$8^{\underline{42}}$	$9^{\underline{12}}$	$9^{\underline{42}}$	$10^{\underline{12}}$	$10^{\underline{42}}$	$11^{\underline{12}}$
Bischofstor	ab	$\boxed{7^{45}}$	8^{15}	8^{45}	9^{15}	9^{45}	10^{15}	10^{45}	11^{15}	11^{45}	12^{10}	12^{30}	12^{50}	1^{10}	1^{30}	1^{50}	2^{10}	2^{30}	2^{50}	3^{10}	3^{30}
Busestraße	an	$\boxed{7^{57}}$	8^{27}	8^{57}	9^{27}	9^{57}	10^{27}	10^{57}	11^{27}	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stadtwald	an		—	—	—	—	—	—	—	12^{00}	12^{25}	12^{45}	1^{05}	1^{25}	1^{45}	2^{05}	2^{25}	2^{45}	3^{05}	3^{25}	3^{45}
Bischofstor	ab	3^{50}	4^{10}	4^{30}	4^{50}	5^{10}	5^{30}	5^{50}	$6^{\underline{10}}$	$6^{\underline{30}}$	$6^{\underline{50}}$	$7^{\underline{10}}$	$7^{\underline{30}}$	$7^{\underline{50}}$	$8^{\underline{15}}$	$8^{\underline{45}}$	$9^{\underline{15}}$	$9^{\underline{45}}$	$10^{\underline{15}}$	$10^{\underline{45}}$	$11^{\underline{15}}$
Busestraße	an	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	$8^{\underline{27}}$	$8^{\underline{57}}$	$9^{\underline{27}}$	$9^{\underline{57}}$	$10^{\underline{27}}$	$10^{\underline{57}}$	—
Stadtwald	an	4^{05}	4^{25}	4^{45}	5^{05}	5^{25}	5^{45}	$6^{\underline{05}}$	$6^{\underline{25}}$	$6^{\underline{45}}$	$7^{\underline{05}}$	$7^{\underline{25}}$	$7^{\underline{45}}$	$8^{\underline{05}}$	—	—	—	—	—	—	$11^{\underline{30}}$

Abonnementskarten beim Wagenführer erhältlich.
24 Fahrten Mk. 2.05. Schülerkarten: 24 Fahrten Mk. 1.50
12 „ „ 1.10.
6 „ „ 0.55. Gepäckbeförderung: 10 Pf. pr. St.

Bestellungen auf Extrawagen werden in den Geschäftsräumen, Rembertistraße 30, Fernsprecher Nr. 8613 oder im Betriebsbureau, Wagenhalle im Bürgerpark, Fernsprecher Nr. 8572 entgegengenommen.

Die Fahrgäste werden gebeten, das Fahrgeld vor dem Einsteigen bereitzuhalten. Taschenfahrpläne à 5 Pf. sind bei den Führern erhältlich.

Die Wagen in umrahmten Spalten verkehren nur Wochentags. ▫ Das Mitführen von Hunden ist nicht gestattet. ▫ Abänderungen des Fahrplanes bleiben vorbehalten.

H. M. Häuschild, Bremen.

StA Bremen 4,14/1 – II. B. 12, b, Fahrplan ab 1.11.1911

– 339 –

Parkbahn

G. m. b. H. Zwar seien durch die Einschränkung der Kilometerleistung etwas höhere kilometrische Einnahmen erzielt worden, die Betriebskosten seien aber noch nicht abzudecken. Der Betrieb werde bis zum 31. Dezember 1911 fortgeführt, dann werde die Gesellschaft liquidiert. Es werde versucht, Interessenten zur Fortführung zu finden. Zum Liquidator wurde der Geschäftsführer Wilhelm Huth bestimmt (Schreiben der Parkbahn G.m.b.H. vom 8. 12. 1911, St A Bremen 4, 14/1 - VI. B. 19, b.).

In der Tat wurde die Bahn mit dem Jahresende 1911 eingestellt (BN 29. 12. 1911; Hub. Wania, 15 Jahre Bremen 1906 - 1920, Bremen 1930, S. 105). Die Benutzer bedauerten das Ende und machten der Gesellschaft Vorwürfe; andere empfahlen Ersatzlösungen, zumal ja der Bedarf für die Verkehrsverbindung unbestritten war (BN 29. 11., 20. 12. 1911 und 7. 1. 1912).

Am letzten Betriebstag versuchte die Parkbahn G. m. b. H. in Liqu. in einem Sprechsaalartikel der Bremer Nachrichten, die Gründe für das Ende des Unternehmens darzustellen (BN 31. 12. 1911), sie wehrte sich gegen den Vorwurf mangelhafter Betriebsverhältnisse. Bemängelt worden war vor allem, daß für jede Teilstrecke 10 Pfg. zu zahlen gewesen war. Die Bahnverwaltung wies nach, daß für Abonnementskarten für Erwachsene nur 8 ½ Pfg. und für Schüler nur 6¼ Pfg. je Fahrt auszugeben war. Ein Kritiker hatte gemeint, bei besseren Betriebsverhältnissen, insbesondere

bei häufigeren Fahrten, hätten die Einnahmen verdoppelt werden können. Die Bahnverwaltung gab wohl geringfügige Störungen in der Anfangszeit zu, der Fahrplan sei aber pünktlich eingehalten worden. Die Betriebsleitung zeigte sich davon überzeugt und war sich mit Fachleuten des Verkehrswesens darin einig, daß ohne einen jährlichen Zuschuß die Bahn nicht zu betreiben sei. Dabei könne noch nicht einmal von einer Amortisation und Verzinsung des Anlagekapitals die Rede sein. Es sei irrig anzunehmen, daß durch häufigere Fahrten und geringere Fahrpreise höhere Einnahmen zu erzielen seien. Bei der Parkbahn waren an sehr schönen, warmen Sommertagen insgesamt 1160 Plätze in beiden Fahrtrichtungen verfügbar. Besetzt waren vom Stadtwald zum Bischofstor 378 und in umgekehrter Richtung 443 Plätze, also blieben 66,4 bzw. 61,9 % der Kapazität unbenutzt. Ein solcher Sommertag brachte eine kilometrische Einnahme von 22,2 Pfg., der an Ausgaben ca 27 Pfg. gegenüberstand. Mit der Einschränkung im Winterfahrplan ab 1. November 1911 gab es eine Minderung der Fahrleistung um 2623,7 km, jedoch gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres eine Steigerung der Einnahmen pro Wagenkilometer von 17,58 auf 19 Pfg. Die Parkbahngesellschaft meinte, daß bei geschickter Fahrplanbildung auf der gleislosen Bahn Bischofstor–Stadtwald nur eine kilometrische Einnahme von 22 bis 23 Pfg. zu erzielen gewesen wäre. Dem ständen reine Betriebsausgaben von 26 bis 27 Pfg. je Kilometer gegenüber. „Die Bahn erfordert also im günstigsten Falle ohne Rücksicht auf Amortisation und Verzinsung einen Zuschuß

von a. 4000 M pro Jahr, für deren Hergabe sich „Liebhaber" bisher nicht gefunden haben", resümierte die Gesellschaft.

Die Lage der Parkbahn war zum Jahreswechsel 1911/12 hoffnungslos; flüssige Geldmittel standen nicht zur Verfügung. Die Stromrechnung für Dezember 1911 über 479,65 Mark konnte nicht bezahlt werden (Schreiben von W. Huth vom 5.1.1912, St A Bremen 4,14/1 - VI. B. 19.b.), und am 8. Januar 1912 bot der Geschäftsführer Wilhelm Huth der Polizeidirektion die Anlagen der Oberleitung als Pfand an, da die komplette Bahn abgebaut und der alte Zustand wiederhergestellt werde (Protokoll vom 8.1.1912, StA Bremen 4,14/1 - VI. B. 19.b.). Allerdings konnte die Bahngesellschaft mit der Rückzahlung der Kaution von 2500 Mark (Bremische Staatsanleihe) rechnen, die die Polizeidirektion jedoch erst nach Beseitung der Bahnanlagen zurückzahlen wollte. Am 5. Januar 1912 beantragte Wilhelm Huth bei der Polizeidirektion, auf der Strecke Bischofstor - Stadtwald zwei elektrische Oberleitungsomnibusse versuchsweise fahren zu lassen, die für die gleislose Bahn Breslau - Brockau bestimmt waren (Antrag vom 5.1.1912, St A Bremen 4,14/1 - VI. B. 19.b.). Die Demonstrationsfahrten wurden vom 23. bis zum 25. Januar ausgeführt, sie waren jedoch erst am 12. Februar beendet. Zwar wurden Verhandlungen über den Verkauf der übrigen technischen Ausstattung geführt, sie zerschlugen sich jedoch, so daß Mittel zur Beseitigung der Anlagen und zur Wiederherstellung der Straßen nicht bereitstanden. Erst als Anfang März 1912 zwei Wa-

gen endgültig nach Breslau verkauft waren, war Geld zur Demontage der Oberleitung vorhanden (Schreiben von Franz A. Schütte vom 6.3.1912, StA Bremen 4,14/1 - VI. B. 19. b.). Noch im März verkaufte man die Oberleitung an die Firma Rieger & Smith, ein elektrotechnisches Büro und Installationsgeschäft (Schreiben C. Jungmann vom 22.3.1912, StA Bremen 4,14/1 - VI. B. 19. b.), die am 26. April 1912 die Demontage beendete und das Straßenpflaster wiederhergestellt hatte. Nur die Wagenhalle auf dem Terrain des Bürgerparks blieb zunächst noch stehen; wann sie entfernt wurde, ist nicht bekannt.

Von der Kaution in Höhe von 2500 Mark wurde nach Abzug aller Verbindlichkeiten gegenüber dem Staat schließlich nur noch 29,56 Mark ausbezahlt.

Die Polizeidirektion mußte nun nicht mehr über die von der Bürgerschaft angeregte Verlegung der Bahn auf die westliche, dem Bürgerpark benachbarte Fahrbahn berichten (Senatsprotokoll vom 15.3.1912, StA Bremen 3 - P. 4. Nr. 72).

Der Ingenieur Wilhelm Huth, der zweite und letzte Geschäftsführer der Parkbahn - Gesellschaft, hat offensichtlich Ende Januar 1912 Bremen verlassen, die weitere Abwicklung des Unternehmens besorgte der Werkmeister Carl Jungmann.

Zwei der drei Oberleitungsbusse wurden an die „Gleis-

lose Lloyd-Bahn Brockau" verkauft, die mit vier Omnibusfahrzeugen und zwei Anhängewagen auf einer 4,3 km langen Strecke zwischen der Straßenbahnendstation Rotkretscham in Breslau und dem Vorort Brockau verkehrte und am 16. März 1912 eröffnet wurde (Martin Pabst, 100 Jahre Obus, Straßenbahnmagazin Heft 45, 1982, S. 184). Die beiden verkauften Fahrzeuge der Parkbahn wurden im Herstellerwerk in Bremen-Hastedt überholt, neu gestrichen, mit der Aufschrift „Gleislose Lloyd-Bahn Brockau" versehen und per Eisenbahn nach Schlesien verschickt (Bild in Ulrich Kubisch, Borgward war nicht der Anfang, Hansa Lloyd, Automobilbau in Bremen und Varel bis 1929, Bremen 1986, S. 10). Auch hier setzte sich die Technik nicht durch. Die Bahn wurde schon 1913 wieder eingestellt.

Die gleislose elektrische Omnibusverbindung Arsterdamm-Arsten der Bremen-Arster Bahngesellschaft, dessen Betrieb zur vor der Bremer Strecke am 7. August 1910 eröffnet worden war, gab im Frühjahr 1912, also bald nach der Parkbahn auf. Die gesamten Aktiva und Passiva wurden am 13. August 1912 an die „Gleislose Lloyd-Bahnen Köhlers Bahnpatente Ges. m. b. H." verkauft. Am 7. August 1913 beantragte sie die Einführung des Betriebs mit dem vorhandenen, inzwischen aufgearbeiteten und verbesserten Material (Mitteilung des Senats vom 10. 10. 1913, Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1913, S. 1488; BN 17. 10. 1913). Die Bürgerschaft genehmigte am 22. Oktober 1913, daß die

Polizeidirektion ermächtigt werde, mit der Gesellschaft einen Vertrag abzuschließen (Beschluß der Bürgerschaft vom 22.10.1913, Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft vom Jahre 1913, S. 1511; Hub. Wania, 15 Jahre Bremen 1906 - 1920, Bremen 1930, S. 135), so daß die Strecke nach Arsten ab 26. Oktober 1913 wieder befahren werden konnte (BN 26.10.1913). Auch hier hatte Willy Köhler keinen Erfolg. Am 1. Juni 1914 übernahm die Bremer Vorortbahnen-Gesellschaft (BVG) die Omnibusverbindung, die jedoch nur bis zum 19. Juni 1916 fortgeführt wurde. Wagen und Masten wurden dann verkauft.

Willy Köhler wird letztmalig 1917 im Adreßbuch der Stadt Bremen genannt; wohin er dann sein Arbeitsfeld verlegte, ist nicht bekannt.

Der Bremer Staat hatte das in der Konzession in § 12 verankerte Recht, die Bahnanlagen in Rembertistraße und Parkallee zum Schätzwert zu übernehmen, 1912 nicht wahrgenommen. Für die Behörden war nun erkennbar gewesen, daß die von ihnen immer präferierte Strecke einer Straßenbahn (oder einer ähnlichen Verkehrseinrichtung) entlang dem Bürgerpark nicht rentabel zu bedienen war. Noch während der Betriebszeit der Parkbahn, als eine öffentliche Verkehrsverbindung nach Vorstellung der Stadt bestand, hatte die Bremer Straßenbahn endlich die Gelegenheit, die Planung zur Erschließung der neuen Wohngebiete östlich des Bürgerparks nach ihren Wünschen voranzutreiben. Sie

schlug Anfang 1910 die Verlängerung der vorhandenen Straßenbahn in der Kaiser-Friedrich-Straße über die Hollerallee hinweg durch die Wachmannstraße bis zur Schubertstraße vor. Von dort sollten die Schienen durch eine links abzweigende Planstraße (Bürgermeister-Smidt-Straße) geradlinig über den Schwachhauser Ring geführt und dann über eine weitere Planstraße (heute Thomas-Mann-Straße bis zur Busestraße fortgesetzt werden. Die weitere Lage der projektierten Bahn war dann in der Busestraße bis zu einer Endstation an der Parkallee gedacht (StA Bremen 3-P.4. Nr. 81; siehe Seite 193). Sie konnte so ein großes städtisches Erschließungsgebiet bedienen und hätte sogar dem östlichen hinteren Bürgerparkgebiet eine Fahrmöglichkeit geboten, ohne die Parkallee benutzen zu müssen. Sie wäre schließlich profitabel zu betreiben gewesen. Die Planung war jedoch über einen sehr langen Zeitraum ausgelegt und konnte nur in den Ansätzen realisiert werden. So fuhr ab 21. August 1911 in der Wachmannstraße bis zur Schubertstraße erstmalig eine Straßenbahn, die dann durch die Hartwigstraße bis zum Schwachhauser Ring verlängert wurde (Betriebseröffnung am 21. August 1914). Der Rand des Bürgerparks wurde auch später nicht erreicht (Verlängerung Crüsemannallee bis zur Kulenkampffallee am 7. November 1960 als Linie 15 bzw. 5).

Literaturverzeichnis

Hub. Wania, Dreißig Jahre Bremen 1876 - 1905, Bremen 1906
Hub. Wania, Fünfzehn Jahre Bremen 1906 - 1920, Bremen 1930
Fritz Peters, Zwölf Jahre Bremen 1921 - 1932, Bremen 1938
ABC des bremischen Rechts, Bremen o. D. (1934)
Bremische Biographie des 19. Jahrhunderts, Bremen 1912
Wilhelm Wortmann, Bremische Baumeister des 19. und 20. Jahrhunderts, Bremen 1988
Stadt- und Landesplanung Bremen 1926 - 1930, Bremen 1931
Die nordwestdeutsche Gewerbe-, Industrie,- Handels-, Marine-, Hochseefischerei- und Kunstausstellung Bremen 1890, zusammengestellt nach amtlichen Quellen und Correspondenzen hervorragender Berichterstatter, Emmerich am Rhein (o.J.)
Bremen wird hell, Veröffentlichungen des Bremer Landesmuseums für Kunst und Kulturgeschichte, Nummer 92, Bremen 1993
Wilhelm Lührs, Vor hundert Jahren - die Nordwestdeutsche Gewerbe- und Industrieausstellung, Bremisches Jahrbuch Bd. 69, 1990, S. 9.
Rolf Martens, 100 Jahre Bremer Straßenbahn 1876 - 1976, Straßenbahnmagazin Heft 21, August 1976
Rolf Martens, Bremens öffentlicher Personennahverkehr, Bremisches Jahrbuch Bd. 54, 1976, S. 69
Ralf Voigt, kleine Bremer Verkehrschronik, Bremen 1951
Bremer Straßenbahn (A.-G.) 28. März 1876 - 28. März 1926
1876 - 1976 Bremer Straßenbahn A. G., Bremen 1976

Ulrich Kubisch, Borgward war nicht der Anfang. Hansa Lloyd, Automobilbau in Bremen und Varel bis 1929. Bremen 1986.

Meyers Konversationslexikon, 4. Auflage, Leipzig 1890

Michael Geistbeck, Der Weltverkehr, 2. Aufl. Freiburg i.B. 1895

Von der UEG zur AEG, Elektrische Bahnen 1897–1898, Wuppertal-Barmen 1977 mit Nachdruck Union-Electricitäts-Gesellschaft Berlin. Elektrische Bahnen 1897–1898

Dieter Höltge, Deutsche Straßen- und Stadtbahnen Band 1: Bayern. Gifhorn 1977

Dieter Höltge, Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland –Niedersachsen und Bremen–, Bd. 2, Freiburg i. B. 1987

D. Höltge u. G. H. Köhler, Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland – Hessen –. Freiburg 1987

Horst J. Obermeyer, Taschenbuch Deutsche Elektrolokomotiven, Stuttgart 1971

Martin Pabst, 100 Jahre Obus, Straßenbahnmagazin Heft 44 und 45, Stuttgart 1982

Peter Dönges, 50 Jahre Obusbetrieb in Eberswalde, Straßenbahnmagazin Heft 79, Stuttgart 1991

Deutsches Museum, Wegweiser durch die Sammlungen, München 1976

Conrad Matschoss, Männer der Technik, Berlin 1925

„Die Schmalspurbahn", Zeitschrift zur Förderung des Baues schmalspuriger Kleinbahnen

Zeitschrift für Kleinbahnen

Zeitschrift für Motorwagen

Über Land und Meer

Die Gartenlaube

Das Buch für Alle, Illustrierte Familien-Zeitung, Chronik der Gegenwart

Harry Schwarzwälder, Der Bremer Bürgerpark und seine Brücken. Eine Dokumentation. Manuskript Bremen 1986/89

Harry Schwarzwälder, Die Restaurationshäuser im Bremer Bürgerpark. Eine Dokumentation. Manuskript Bremen 1990

Harry Schwarzwälder, Die Pavillons im Bremer Bürgerpark. Eine Dokumentation. Manuskript 1990

Harry Schwarzwälder, Die Tiergehege und Aussichtstürme im Bremer Bürgerpark. Eine Dokumentation. Manuskript 1993

Hundert Jahre Bremer Bürgerpark 1866-1966

Rolf Martens, 125 Jahre Eisenbahn in Bremen 1972

Hans Kobschätzky, Streckenatlas der deutschen Eisenbahnen 1835-1892, Düsseldorf 1971

Quellenverzeichnis

Bremer Courier
Bremer Nachrichten (BN)
Weser kurier (Wk)
Weser Zeitung (WZ)
Adreßbücher der freien Hansestadt Bremen
Gesetzblätter der Freien Hansestadt Bremen
Verhandlungen zwischen dem Senate und der Bürgerschaft
Verhandlungen der Bremischen Bürgerschaft
Staatsarchiv Bremen (StA Bremen)
2 - D. 20. a. 5. c
3 - P. 4. Nr. 27
3 - P. 4. Nr. 29
3 - P. 4. Nr. 37a
3 - P. 4. Nr. 69
3 - P. 4. Nr. 70
3 - P. 4. Nr. 72
3 - P. 4. Nr. 81
3 - P. 4. Nr. 89
3 - P. 4. Nr. 155
3 - P. 4. Nr. 159
4, 14/1 - VI. B. 7. c.
4, 14/1 - VI. B. 13. h.
4, 14/1 - VI. B. 14. a.
4, 14/1 - VI. B. 14. b.
4, 14/1 - VI. B. 15.
4, 14/1 - VI. 19. b.

Staatsarchiv Bremen (StA Bremen)
4,125/1 Bürgerpark
Bauordnungsamt Akte 586 Bürgerpark
Rechnungsbücher des Bürgerparkvereins

Personenverzeichnis

Achelis, Senator Johannes 162
Aselmeyer, Emma 51
Armington & Sims 127, 129, 160
Aue, 163

Babcock & Wilcox 159
Barth & Co 110, 132
Bauer, Ernst 287, 329
Bechtel, George Jonas 283
Beckhusen, Carl 32, 35
Behne & Hertz 108
Benque, Wilhelm 3, 13
Berninghaus, Ewald 108
Besinde, 163
Bier, 163
Biermann, Friedrich Ludwig 187
Bodenstedt, August 110
Böning, Ferdinand D. 283
Böttcher, Emil 66, 180
Bohlmann, Otto 73, 90, 156, 162, 172
Borgmann, Wilhelm Emil 100, 112
Brabant, Julius 169
Bühsing, 163
Bülck, Wilhelm Theodor Valentin 66
Buff, Senator Dr. Clemens 299
Bultmann, Beate Louise Emilie geb. Hillmann 40
Bultmann, Heinrich 40

Cohn, Dr. Leopold 283a
Conover, 157
Conradi, Friedrich Wilhelm 231, 239, 249, 252, 261, 262, 263

Daimler, Gottfried 25, 26, 27, 29, 30, 32, 219, 221, 224, 225, 250, 255, 259
Delcken, 271
Denecke, Friedrich August Louis 141
Dibbs & Garney 278
Dietrich, Willi 323
Dittmann, Adolf Carl Wilhelm 121, 139, 140, 162, 163, 170

Dreyer, Senator Dr. Gustav 315, 316, 320

Eilers, Hermann 329

Finke & Co, H. F. 288, 289
Franzius, Ludwig 236
Frölich, Paul 51
Funck, Heinrich Wilhelm 17

Gärtner, Louis 283
Galperin, Heinrich 329
Geerdes, D. 37, 42
Gildemeister, G. Ed. 271
Gildemeister, Senator Matthias 162
Glinder, Fr. 44
Graepel, Rico 66, 71, 141, 234, 237, 249, 252, 314
Gröning, Senator Dr. Albert 187
Gröning, Senator Dr. Hermann 162
Gruner, Theodor 336
Günther, Konrad 314, 329

Hachez, Joseph 54
Hagemann, Gustav 35, 38, 39, 41, 47, 53, 54
Hamspohn, 163
Hasselbusch, Heinrich August 263
Hauschild, Heinrich Moritz 149
Hegeholz, Johann 162
Heins, Johann Carl Wilhelm 236, 314, 329
Hemleb, 233, 271
Herzog, Christoph 66
Hoff, Professor Emil 314, 315, 328 g
Hof, Friedrich von 108
Hoffmann, Alfred 51, 53
Hoops, Heinrich Barthold Friedrich 252
Hübenthal, Johann 37
Huth, Wilhelm 332, 340, 342

Isenberg, Paul 187

Jacobs, Rudolf 210
Jordan, Fritz 120, 153, 154, 170

Jungmann, Carl 343

Kaemena, F. W. 172
Käthow, Heinrich 328 g
Kalb, 163
Kallmeyer, Wilhelm 40
Karrenberg, Carl 202
Kittler, Professor Dr. Erasmus 91, 92, 93, 94, 114, 115, 117, 120, 126, 139, 140, 141
Klages, Johann Christian Friedrich 17
Klatte, Fr. Wilhelm 328 k, 330
Köhler, Georg Willy 196, 276, 277, 282, 283, 283a, 284, 287, 289, 291, 296, 298, 299, 301, 309, 314, 320, 321, 322, 329, 330, 331, 345
Kohlmann, Friedrich 231, 239, 249, 252, 261
Kommer, Carl Franz Anton 168
Konitzky, Carl 163
Küchen, Robert 127, 128, 131
Kühne, Louis 29, 33
Kuhlmann, Louis 262

Lange sen., Chr. 20
Laue, Christian 329
Leisewitz, Lambert 187
Leuer, Johann Heinrich Ludwig 106
Leymann, 158
Löwe-Ahlhardt, 163
Lombard-Gérin, 280
Loose, Bernhard 170, 187
Lüdecke, Johann Heinrich 171
Lüke, Chr. H. 37, 42, 44
Lüke, Ernst 55
Lürman, Senator Dr. August 236
Lürman, Senator Dr. Theodor 287, 298, 301, 314, 333, 334
Lürßen, Friedrich 23, 31, 32, 33, 39, 40, 42, 46, 47, 53, 56

Marcus, Senator Dr. Victor 162, 187
Markurth, Oskar 329
Martens, Rolf 167
McIntosh & Seymour 160
Mecke, George C. 156, 163
Mennel, Friedrich A. 15, 19

Meyer, Senator Dr. Hans Sigismund 202, 206
Meyer, J. 20
Meyer, J. E. 37
Meyer & Remmers 23, 40
Meyer - Wegner 42
Michaelis, Gevert 54
Mißler, Friedrich 283
Mohr, Dr. Fr. Friedrich 187
Müller, Heinrich 21

Neuhaus & Co 108
Neukirch, Friedrich 121
Nielsen, Senator Wilhelm 162

Oelrichs, Senator Dr. Jasper 237
Ohrt, Carl 19
Olga, Königin von Württemberg 221
Otto, Nikolaus August 26

Papendieck, Christoph Hellwig 70, 215
Paulsmeyer, Fritz Hinrich 157
Petry - Dereux 127
Plump, Senator Dr. Ernst Ferdinand 162
Poppe, Johann Georg 22, 272

Quidde, Dr. Rudolf 333

Rasch, Gustav 162, 163, 252
Remmers, Heinrich 40
Rickmers, W. 169
Riedel, Ludwig 136
Rieger & Smith 343
Ritterhoff, Albert 41, 44
Rodiek, Friedrich 47
Rohte, Hermann Maria 283a
Rose, Julius C. A. 329

Salzenberg, Hermann 90, 91, 120
Sander, Robert Max 252
Schiemann, 280
Schierenbeck, Dieter 60

Schierenbeck, Jacob 73, 156, 162, 172
Schneemann, Carl 162, 163
Schröck, Johann Gerhard 14
Schröder, 163
Schröder & Weyhausen 283, 321
Schütte, Carl 187
Schütte, Franz A. 332
Schütte, Franz E. 4, 14, 17, 30, 187, 283, 295, 298, 316
Schultz, Senator Friedrich August 75, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 98, 120, 139, 142, 143, 147, 149, 150, 162, 167, 232, 237, 238, 249, 263
Seelhoff, Hugo 126, 130
Siemens, Werner 78, 277
Siemens Brothers 81
Siemens & Halske 78, 79, 81, 84, 153, 278, 279
Sprague, Frank Julian 85
Stadtländer, Senator Dr. Karl 298
Stichnath, Senator Carl 205
Stöwer, Willy 124
Stoffel, Rudolf 38
Stoll, 280
Streller, M. Richard 323, 328 g

Tepe, 252
Tetens, Senator Dr. Carl 162
Thalenhorst, Senator Dr. Carl 205
Thost, Otto 127
Tidemann, Johannes Jun. 237
Tintjer, Hermann 41, 42
Töbelmann, Hinrich 38

Ungerer, August 81

Vorthmann, 163
Voth, Franz Heinrich Martin 163

Wätjen, Christian Heinrich 77, 88, 89, 181
Walte, Johann Georg 13, 19
Weber, Alfred Heinrich Gustav 170
Wehmann, Hermann 30, 31, 34
Wellermann & Frölich 48, 51
Wessels, Johann Friedrich 104, 105

Wiegand, Dr. Heinrich 136, 137, 149, 282, 283
Wischhusen, H. 55

Zuppe, Albert Ludwig Heinrich 249

Harry Schwarzwälder

Verkehrsmittel im und am Bremer Bürgerpark

Bildband

Bremen
1996

Inhaltsverzeichnis

Bild 1 bis 24 Bootsverkehr im Bremer Bürgerpark

Bild 25 bis 36 Die Bremer Straßenbahn zum Bürgerpark

Bild 37 und 38 Die Petroleummotorbahn zum Bürgerpark

Bild 39 bis 43 Der gleislose elektrische Oberleitungsbahnbetrieb am Bürgerpark

1. Unterfahrt für Boote am Bergsee. Entwurfszeichnung für Punkt F der „Zukunftsbilder aus dem Bürgerpark" von J. G. Walte 1878 LA 5678 Zu S. 13

2. Unterfahrt für Boote am Bergsee. Entwurfszeichnung für Punkt F der „Zukunftsbilder aus dem Bürgerpark" von J. G. Walte 1878. Repro in „Der Bremer Bürgerpark" Herausgeber Bremer Landesbank, S. 33. LA 7620 Zu S. 13

3. Bootsfahrt auf dem Hollersee während der Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrie-Ausstellung 1890 Fotografie von Louis Koch. RA 954. Zu S. 22

Das Parkhaus am Hollersee im Bremer Bürgerpark.

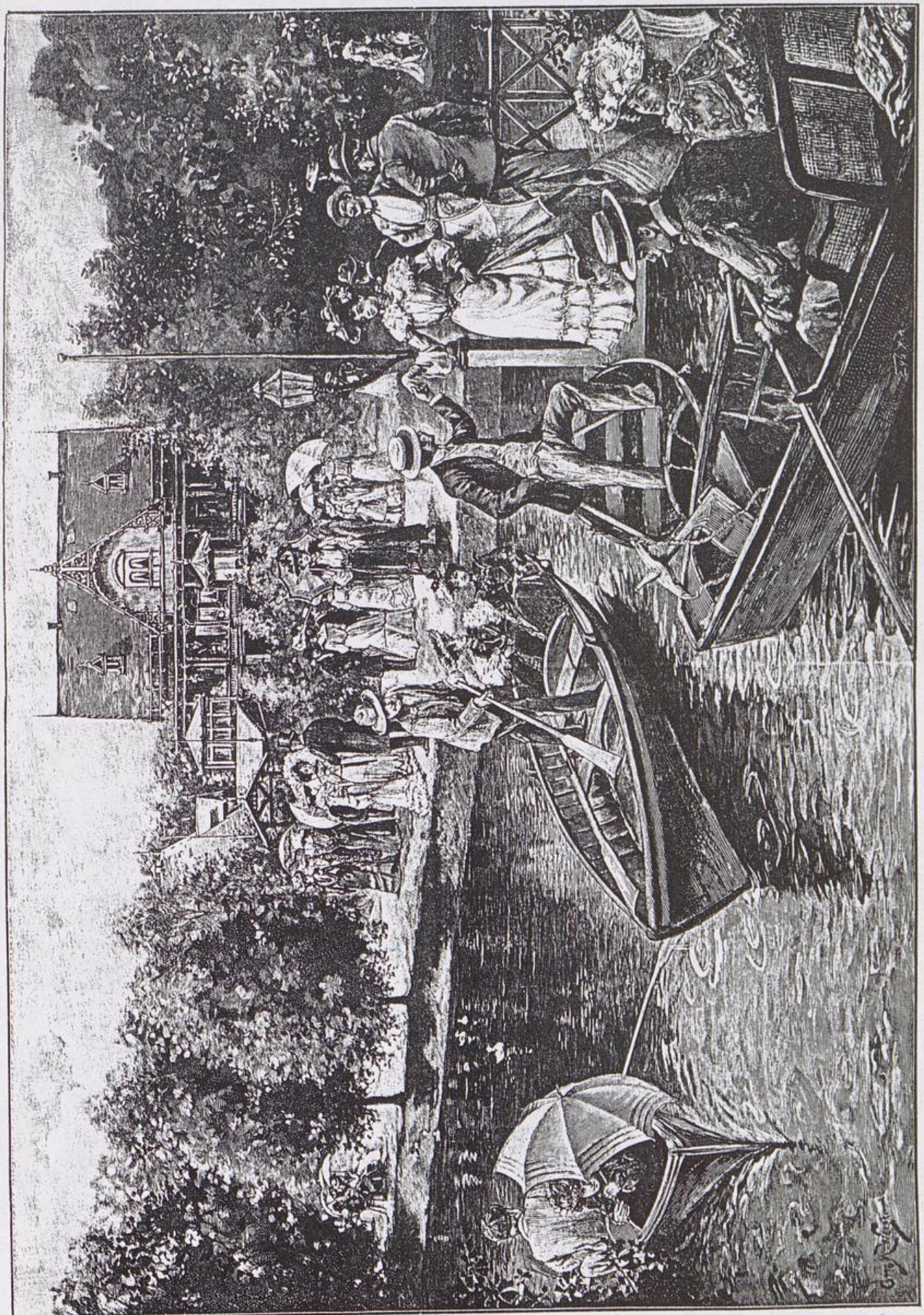
4. Bootsverkehr auf dem Hollersee während der Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrie-Ausstellung 1890. Holzstich nach Zeichnung von Carl Grothe in „Die Gartenlaube" 1890, Nr. 42, S. 721. LA 7834. Zu S. 22

5. Bootsverkehr auf dem Wasserzug bei der Rickmersbrücke um 1890. Fotografie von Louis Koch
LA 6569. Zu S. 20

6. Bootsverkehr auf dem Wasserzug bei der Rickmersbrücke um 1890. Holzstich nach Fotografie von Louis Koch.
Aus W. Wolkenhauer, Landeskunde 5. Aufl., LA 7880, Zu S. 20

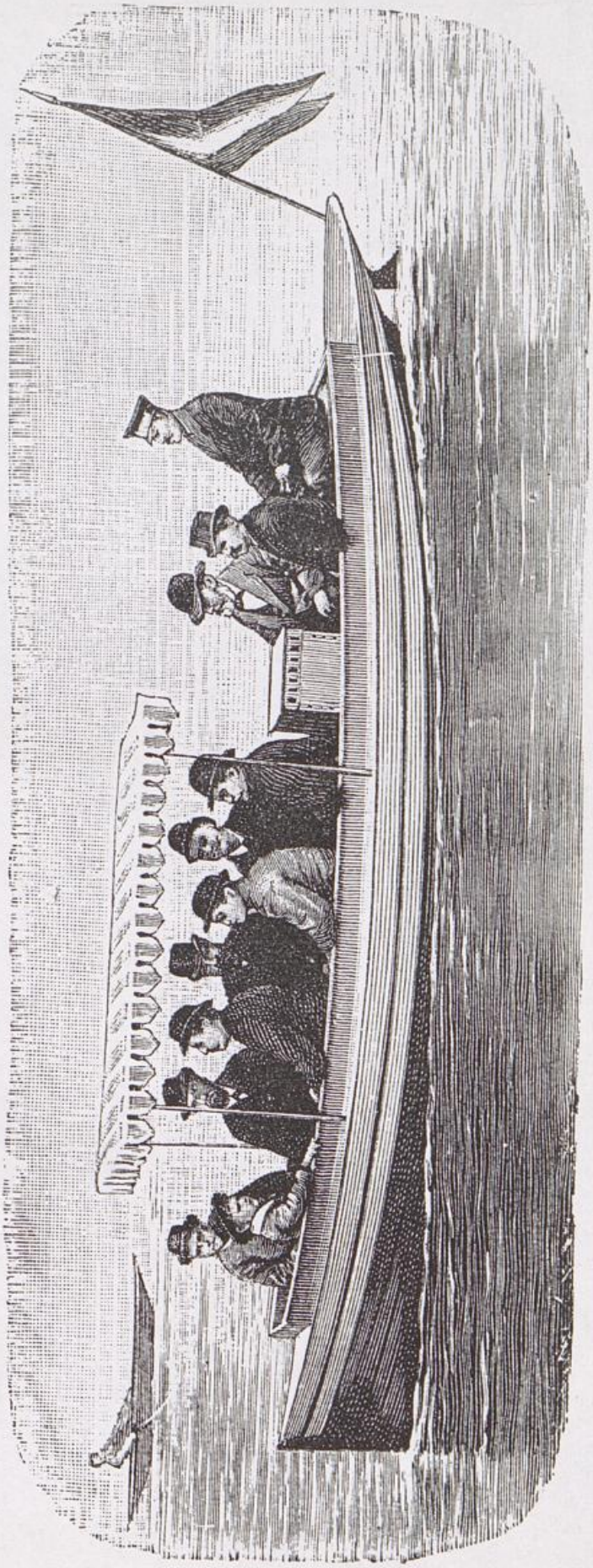
7. Bootsverkehr auf dem Wasserzug bei der Hoffmannbrücke. Ausschnitt vom Originalnegativ in der Bürgerparkverwaltung. Zu S. 20

8. Partie des Wasserzugs an der Laubenhalle mit Ruderboot
Postkarte im Verlag Albert Rosenthal, verschickt 1916
Original bei Herbert Schwarzwälder LA 5587 Zu S. 20



Im Bürgerpark zu Bremen. Originalzeichnung von Otto Meyer-Wegner. (S. 620)

9. Bootsverkehr auf dem Meicreisee 1904. Holzstich nach der Zeichnung von Otto Meyer-Wegner in „Das Buch für Alle", Illustrierte Familien-Zeitung, Chronik der Gegenwart 1904, Heft 28, S. 623. Zu S. 43



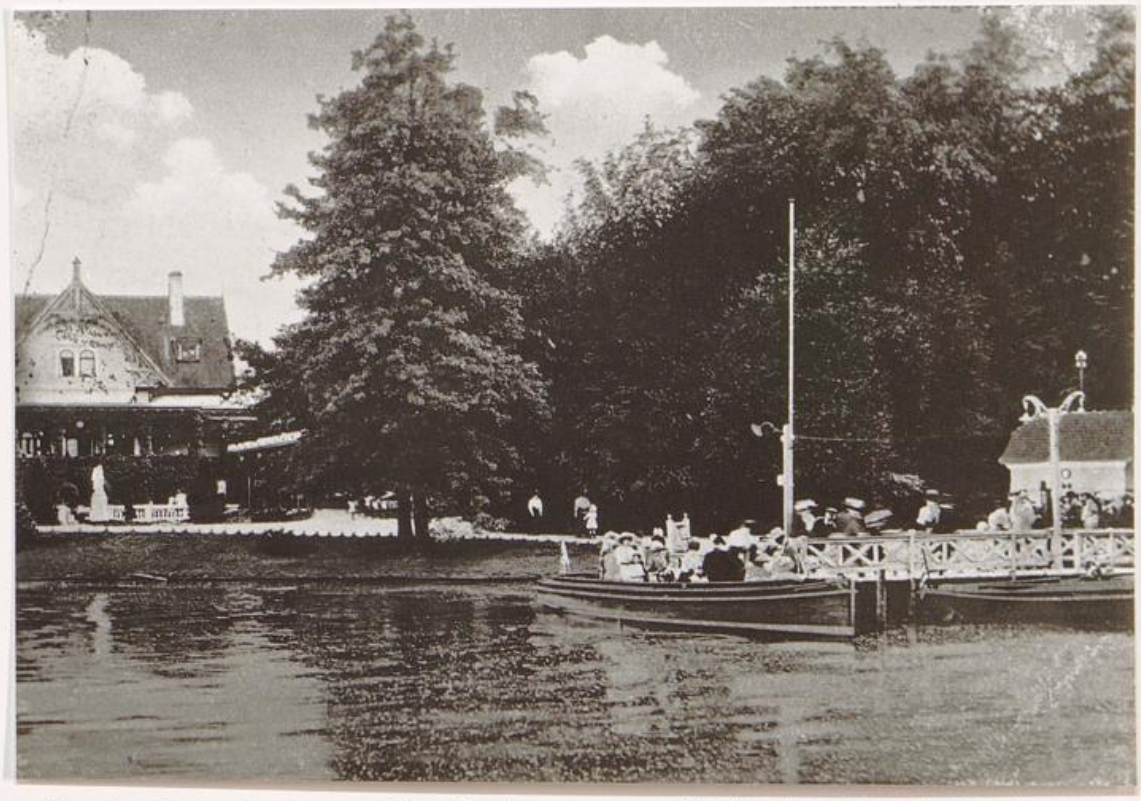
Daimlers Motor auf dem Wasser.

10. Motorboot mit Daimler-Motor. Holzstich 1889
in „Über Land und Meer" 1888/89, III. Band, S. 1373
Zu S. 28

11. Emmasee mit Bootsanleger, Motorboot und Ruderbooten vor 1906. Fotografie von L.O. Grienwald, Verlag von G.A. von Halem. Original Bürgerparkverwaltung. LA 5692, Zu S. 48

12. Emmasee mit Ruderboot und Motorboot nach 1906. Postkarte von G.A. Dörrbecker. Original bei Harry Schwarzwälder. LA 7947. Zu S. 48

13. Motorboot „Marie" auf dem Meiereisee
Fotografie in der Bürgerparkverwaltung
LA 7177 Zu S. 54



14. Meiereisee mit Anleger und Motorboot
Postkarte verschickt 1915. Original bei Harry
Schwarzwälder. LA 7949. Zu S. 47

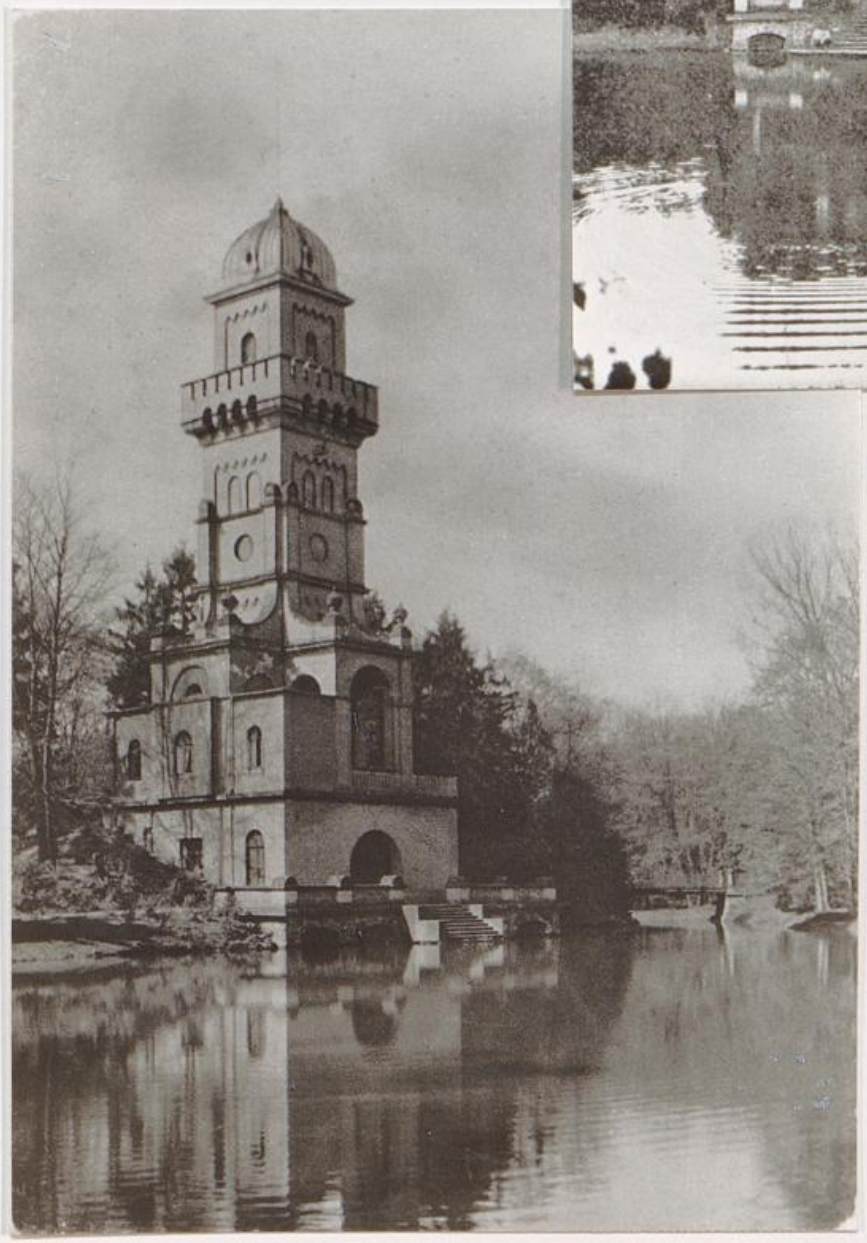
15. Emmasee bei der Melchersbrücke mit Ruderboot und Motorboot. Albnm Bürgerparkverwaltung LA 6874. Zu S. 54

16. Gesellschaft mit Ruderboot am Emmasee Fotografie. Original Bürgerparkverwaltung LA 7970. Zu S. 35

17. Stifterschild eines Ruderboots aus dem Bultmann-Legat
Original in der Bürgerparkverwaltung.
Foto R 6508 vom 20.6.1986. Zu S. 40

18. Heinrich Müller, Entwurf des Aussichtsturm mit Anlegestelle. Farbiges Aquarell vom Dezember 1888 in der Bürgerparkverwaltung LA 7141 Zu S. 21

19. Aussichtsturm mit Anlegestelle
Fotografie um 1900
„Bremen und seine Bauten 1900" S. 573
LA 7442. Zu S. 21



20. Aussichtsturm mit Anlegestelle um 1930
Postkarte
LA 7628 Zu S. 21

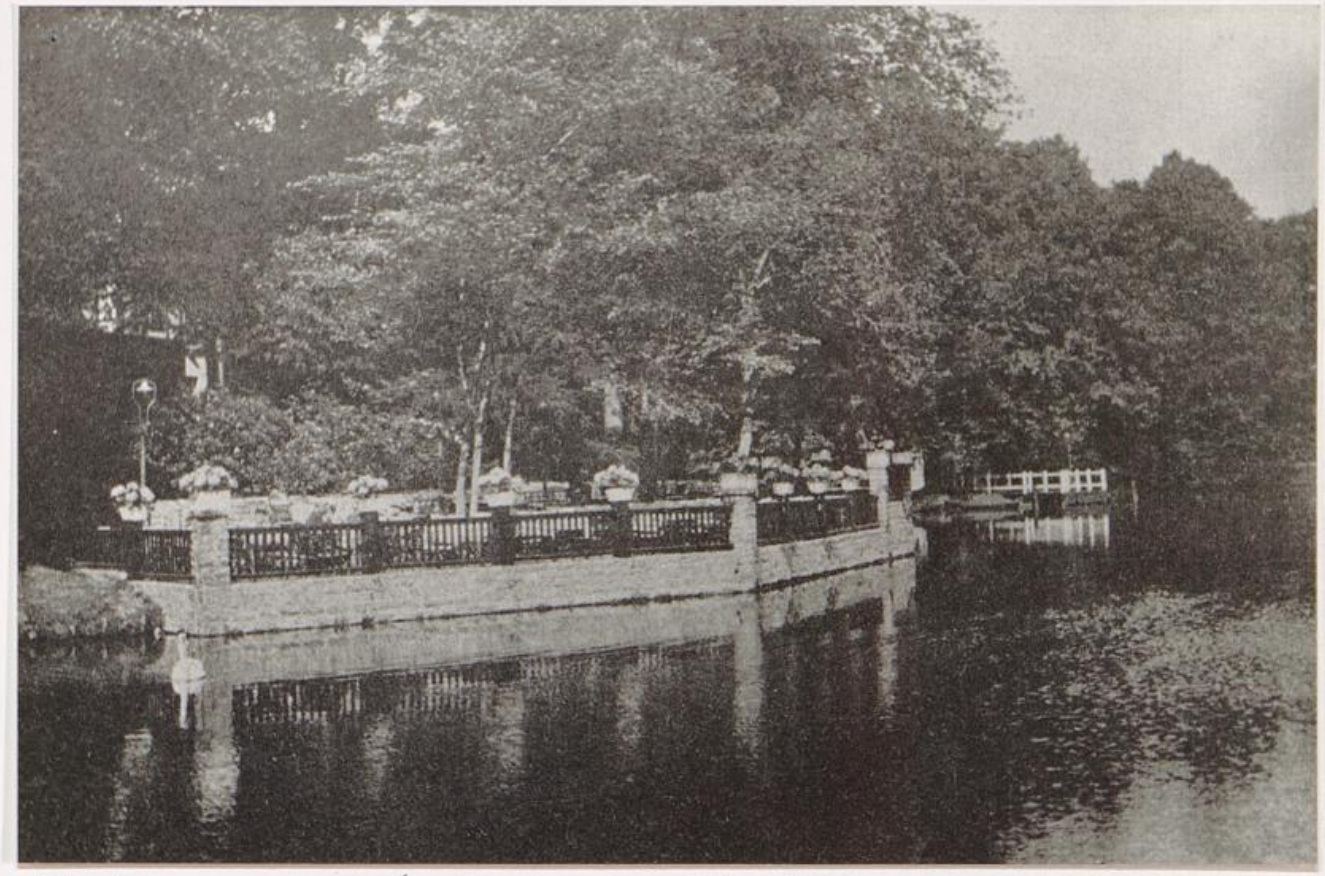
20a Bürgerpark, Motorboot um 1913

Fotografie

21. Meiereigarten mit dem Anleger am Meiereisee um 1930
Postkarte. Original Bürgerparkverein LA 7685. Zu S. 47

22. Garten der Meierei mit Anleger am Meiereisee
Fotografie Beckmann. Original Bürgerparkverwaltung
LA 7671. Zu S. 47

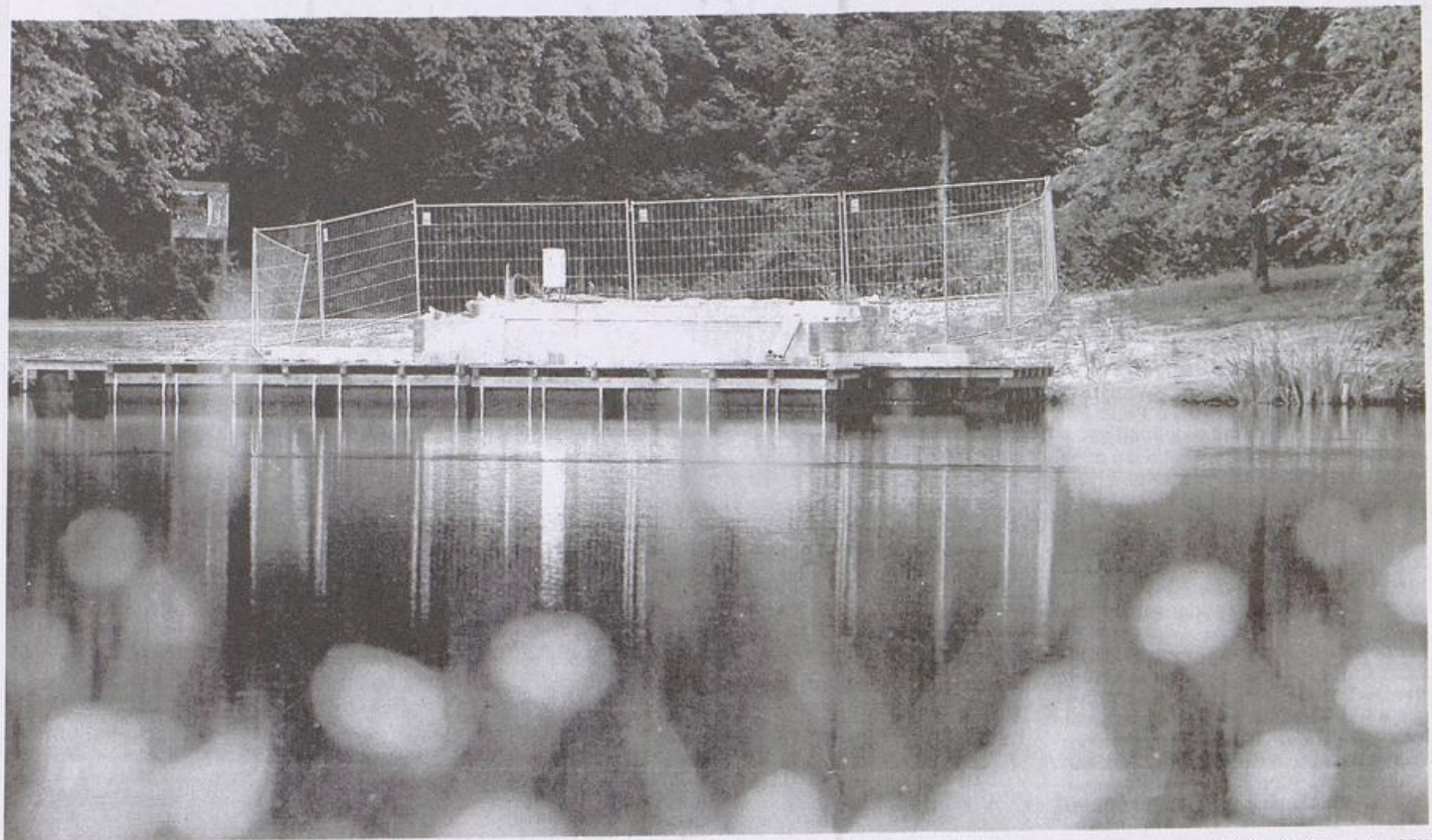
23. Garten der Meierei mit Anleger am Meiereisee
Farbdia in der Bürgerparkverwaltung
LA 7755 Zu S. 47



24. Terrasse am Kaffeehaus mit Anleger am Emmasee
1932. Fotografie Beilage der Weser Zeitung 30.7.1932
LA 7822 Zu S. 58

Die Geschäftsführerin der Bremer Bootsbau, Dagmar Oldenburg, präsentiert den Nachbau der „Marie“ auf der „Boatfit“ in Halle 7. FOTO: FRANK KOCH

Weser Kurier 26. 2. 2011

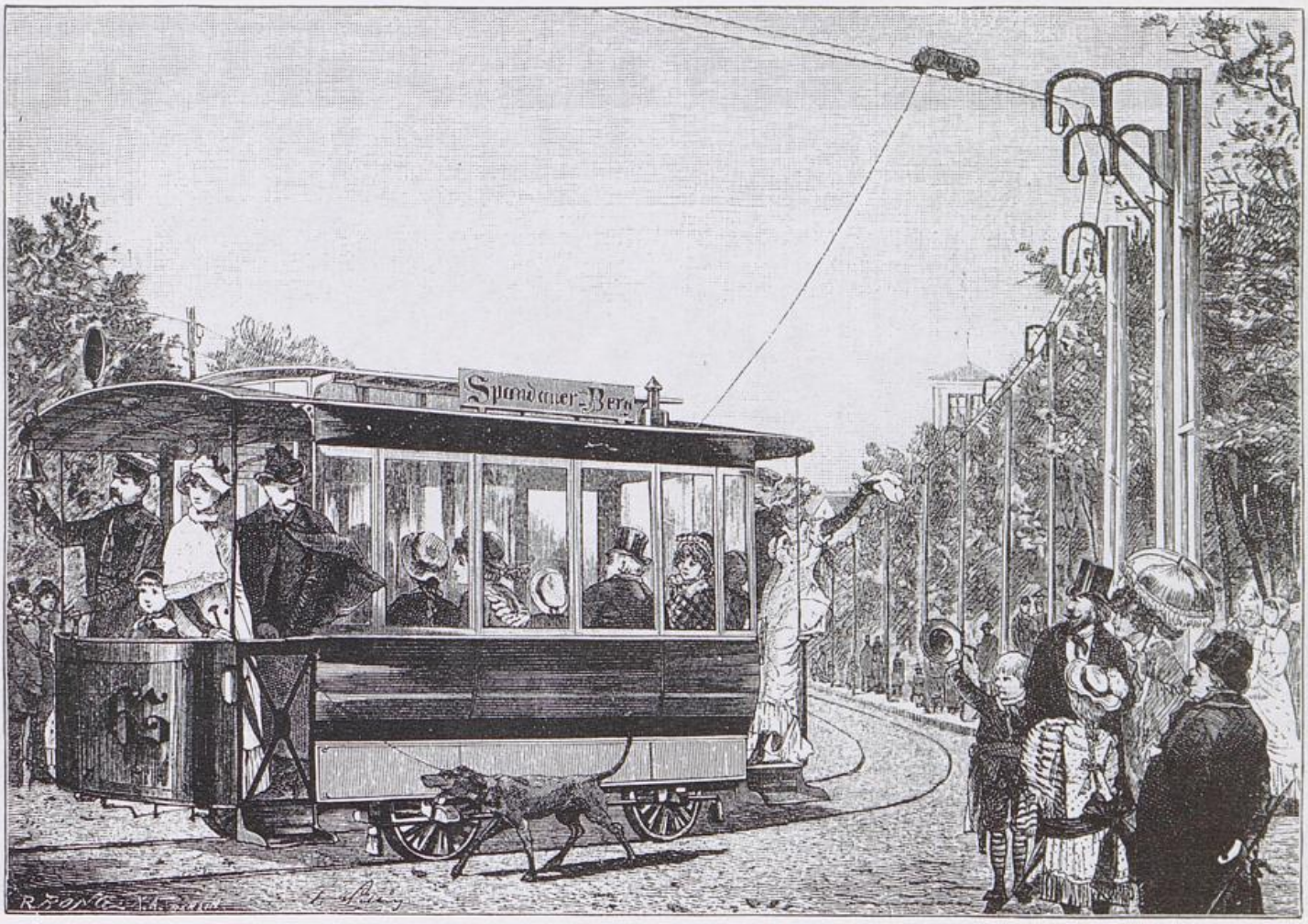


am Meiereisee im Bürgerpark verwaist, doch in wenigen Wochen soll hier auf dem Fundament das Bootshaus entstehen. FOTO: FRANK THOMAS KOCH

22a Bürgerpark. Vorbereitung für den Bau der Anleger-Brücken am Meiereisee
Fotografie Frank Thomas Koch
Weser-Kurier 5.6.2012

Die elektrische Eisenbahn in Lichterfelde bei Berlin.

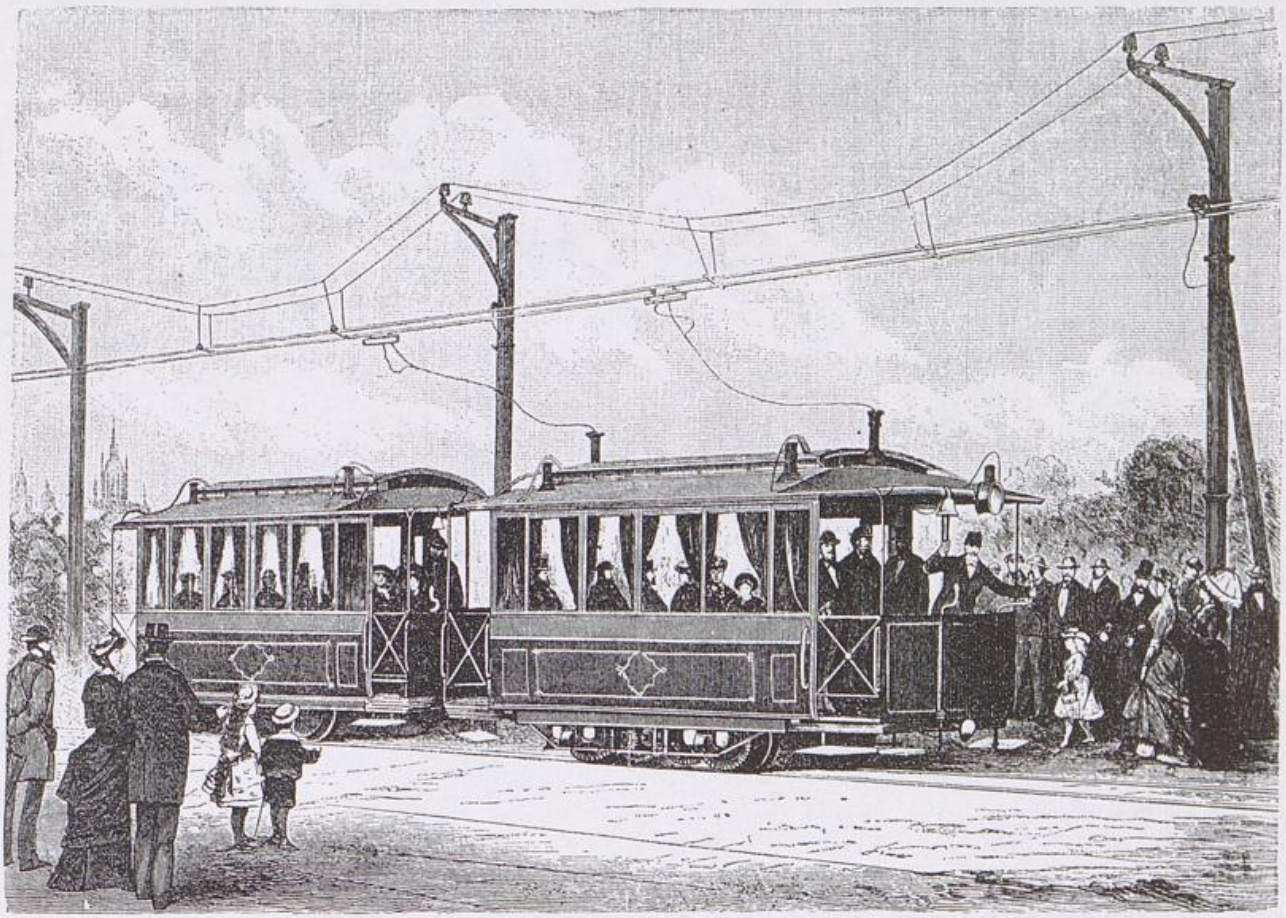
Elektrische Straßenbahn in Berlin-Lichterfelde 1882
Das Neue Blatt 1882, 13. Jahrgang, Heft 41, S. 653



Die elektrische Bahn in Charlottenburg. Zeichnung von F. Wittig.

24a. Elektrische Oberleitungsbahn in Charlottenburg.
Holzschnitt nach Zeichnung von F. Wittig
Deutsches Familienblatt II. Band 1881, Nr. 47, S. 745

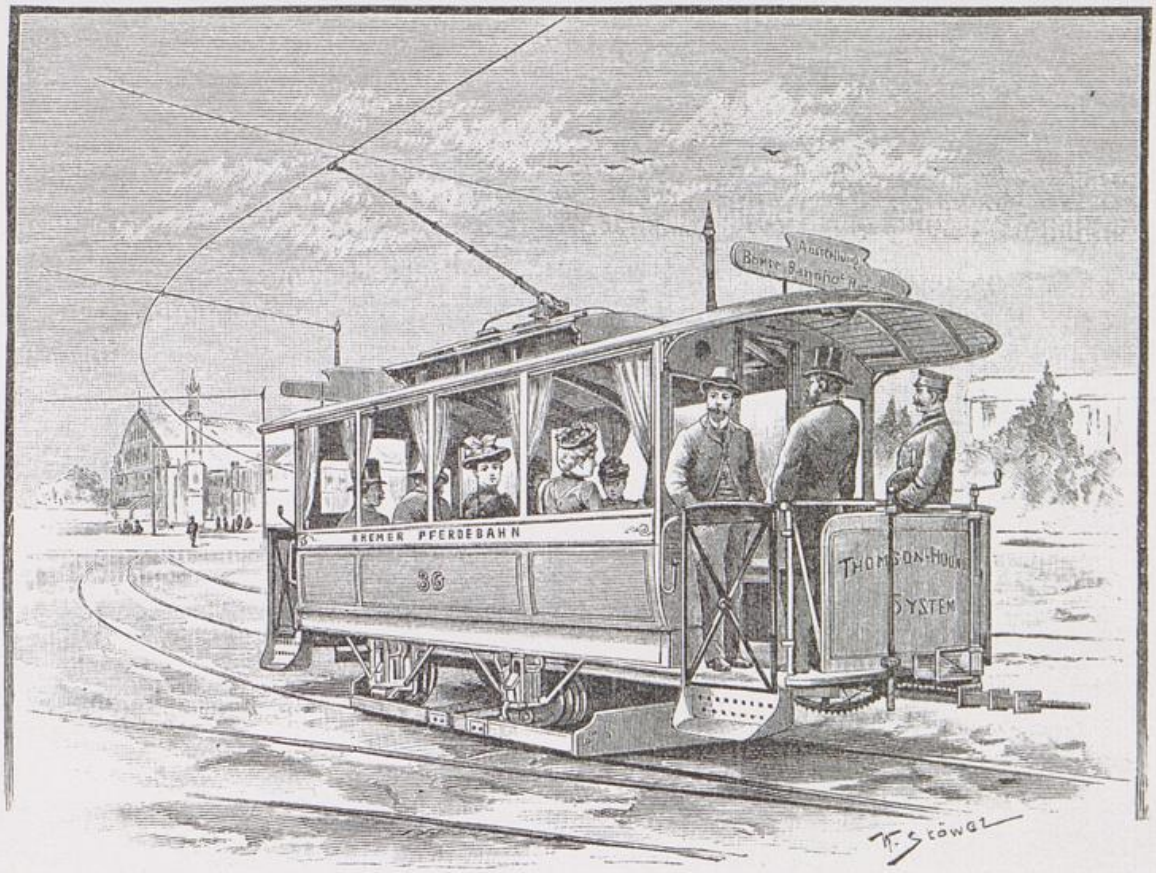
siehe auch Über Land und Meer Band 48, 1882, S. 804
Zu Seite 82a



Die elektrische Bahn Frankfurt-Offenbach. Originalzeichnung von Th. Volz. (S. 164.)

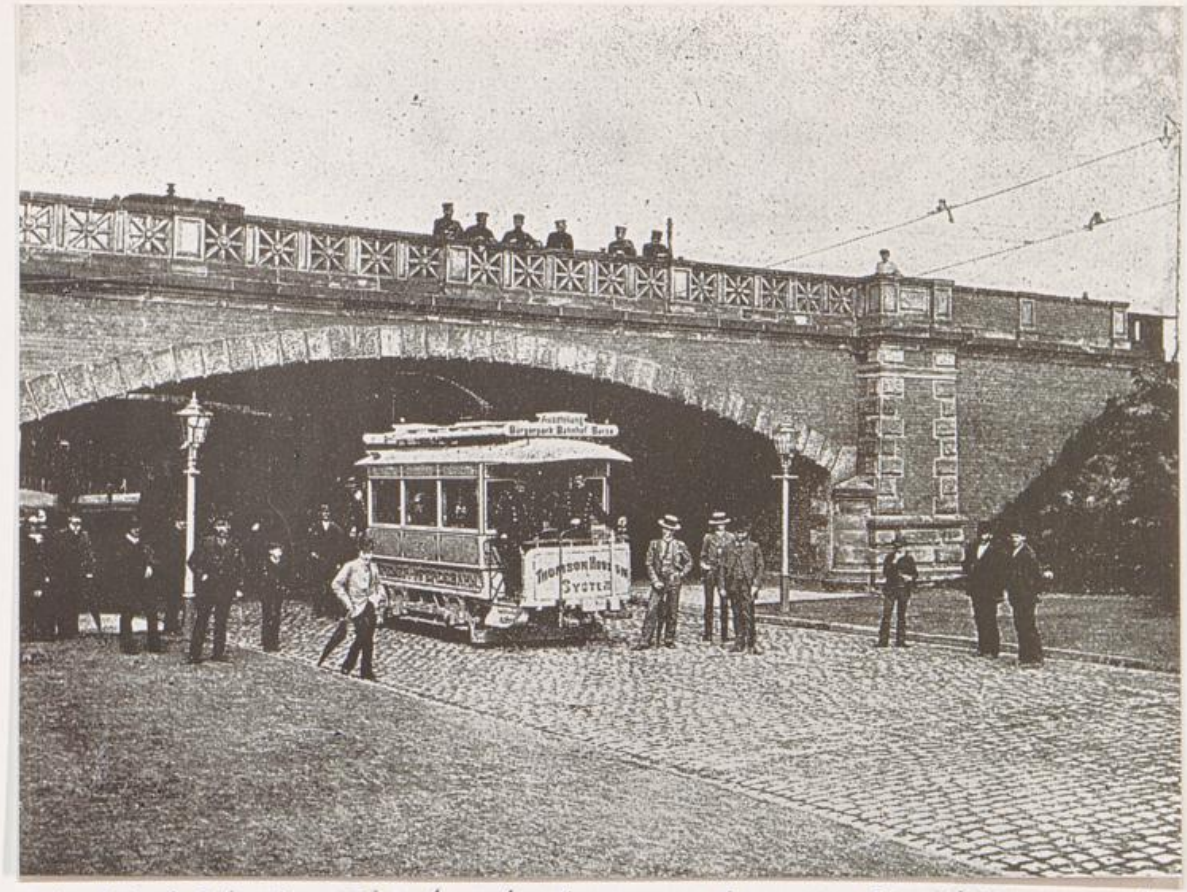
24b. Elektrische Oberleitungsbahn Frankfurt – Offenbach
Holzschnitt nach Zeichnung von Th. Volz

Über Land und Meer Band 18, Nr. S. 165
Zu Seite 82b



Elektrische Straßenbahn in Bremen.
Zeichnung von W. Stöwer.

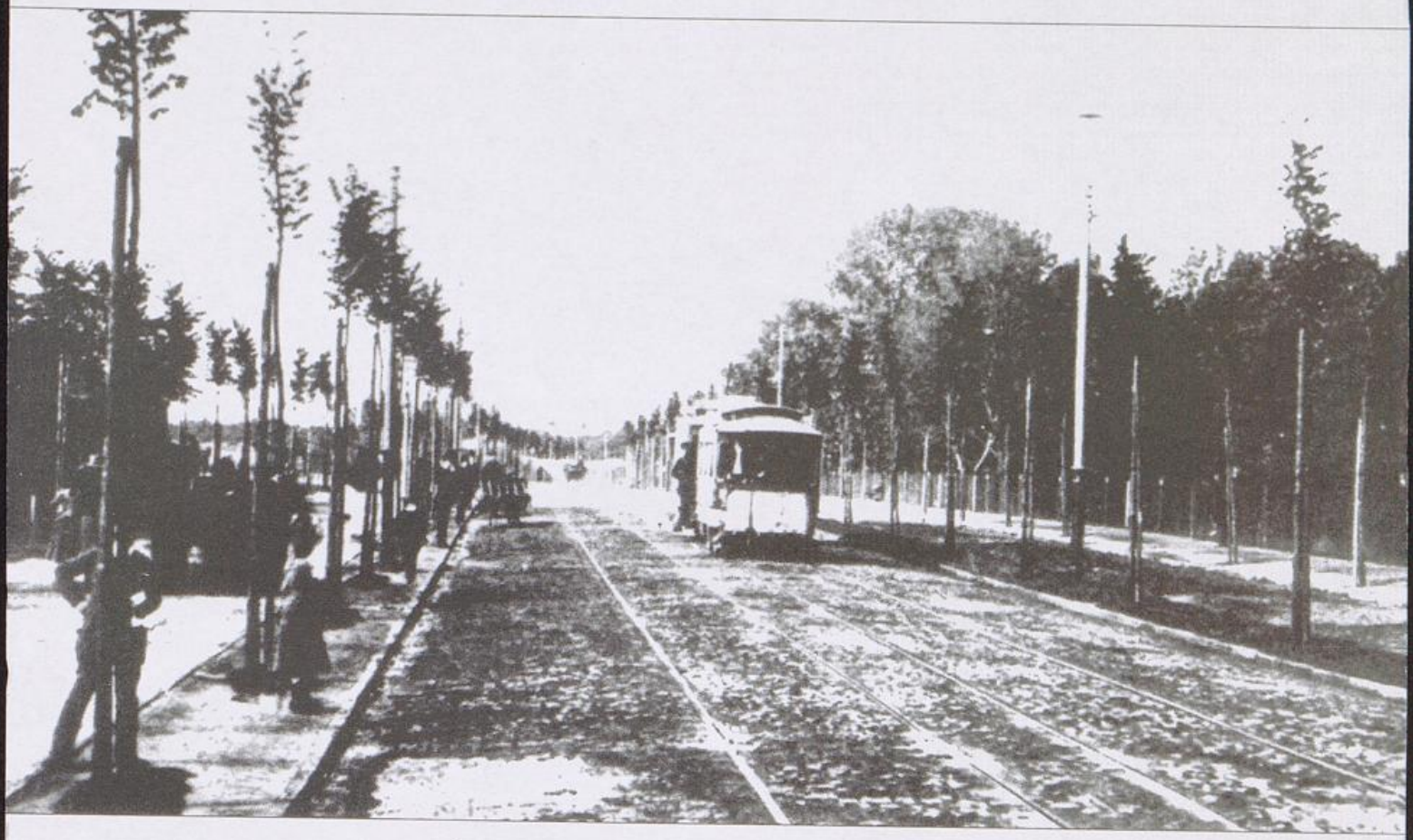
25. Elektrische Straßenbahn während der Nordwestdeutschen Gewerbe- und Industrie-Ausstellung 1890. Zeichnung von W. Stöwer. Holzstich in „Die Gartenlaube" 1890, Nr. 34, S. 565
Zu S. 124



26. Elektrische Straßenbahn an der Unterführung An der Gasanstalt 1890. Foto aus Union Elektricitäts gesellschaft Berlin, Elektrische Bahnen 1897-1898, S. 102, Abb. 79, LA 7953

Zu S. 121

27. Elektrische Straßenbahn in der Straße An der Gasanstalt 1890. fotografie. Im Hintergrund Eingang zur Ausstellung. Aus Prunkband „Nordwestdeutsche Gewerbe- und Industrie-Ausstellung 1890, S. 393. LA 6605 Zu S. 99



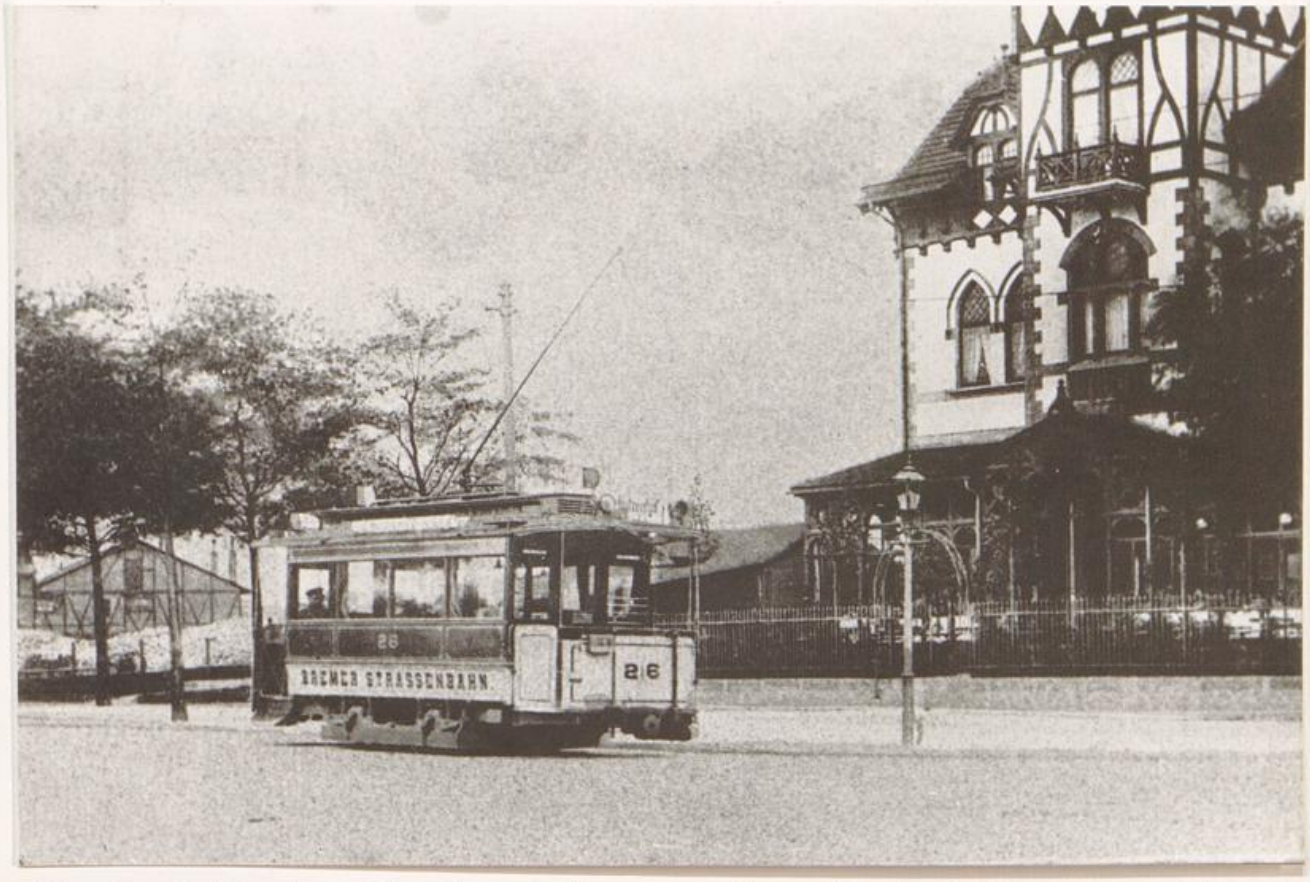
27a zu S. 99

Bürgerparkzufahrt. Gustav Deetjen-Allee
Fotografie
Ralf Habben, Hundert Jahre Parkviertel, Bremen 1999, S. 27

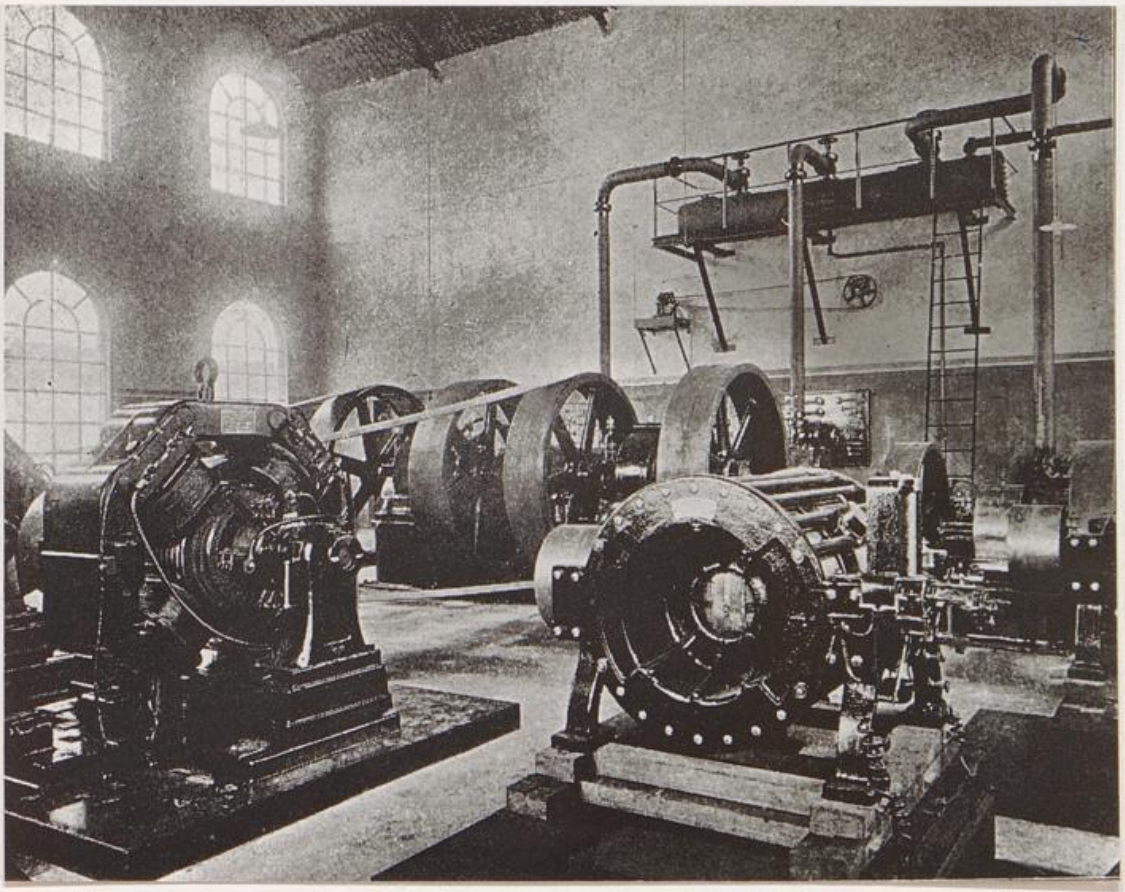
28. Elektrische Ausstellungsbahn und Pferdebahn am Herdentor 1890. Fotografie Straßenbahnmagazin Nr. 21, 1976, S. 162 LA 7943 Zu S. 121

29. Elektrische Straßenbahn vor dem Ausstellungseingang 1890. Fotografie Bremer Straßenbahn 1876 - 1976, S. 17. LA 7939. Zu S. 121

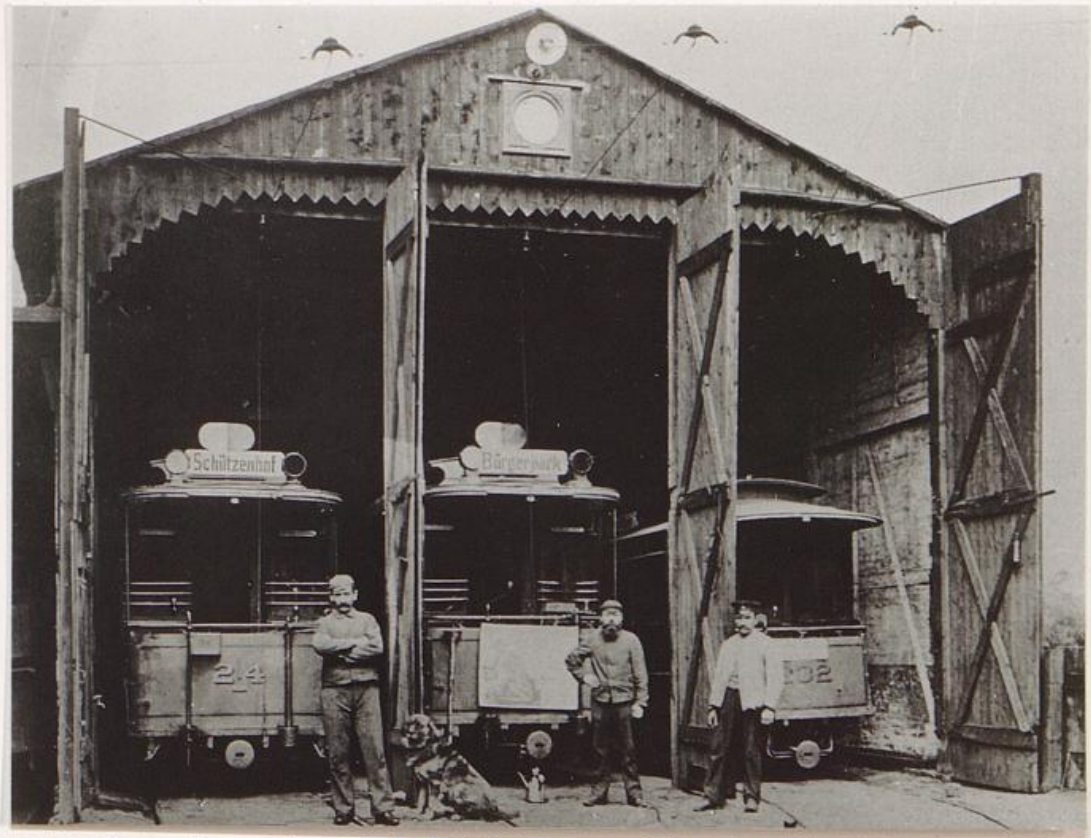
30. Elektrische Straßenbahn auf dem Marktplatz. Fotografie aus Union Elektricitäts gesellschaft, Elektrische Bahnen 1897 - 1898, Abb. 79, S. 102. LA 7954. Zu S. 184



31. Elektrische Straßenbahn an der Endstation an der Gustav-Deetjen-Allee vor dem Parkbahnhof. Postkarte Zedler & Vogel, Darmstadt, verschickt 1907. Ausschnitt. LA 7952 Zu S. 182



32. Kraftwerk der elektrischen Straßenbahn an der Schlachthofstraße. Fotografie aus Union Elektricitätsgesellschaft, Elektrische Bahnen 1897-1898, Abb. 81, S. 104. LA 7955, Zu S. 159



33. Remise der elektrischen Straßenbahn an der Straße An der Gasanstalt. Fotografie. „Bremen wird hell" S. 152. LA 7956. Zu S. 165

33a. Straßenbahn an der Hollerallee

Fotografie Zeitungsbild WK 13.1.2000

LA 8212

Dienststelle beim Bürgerpark.

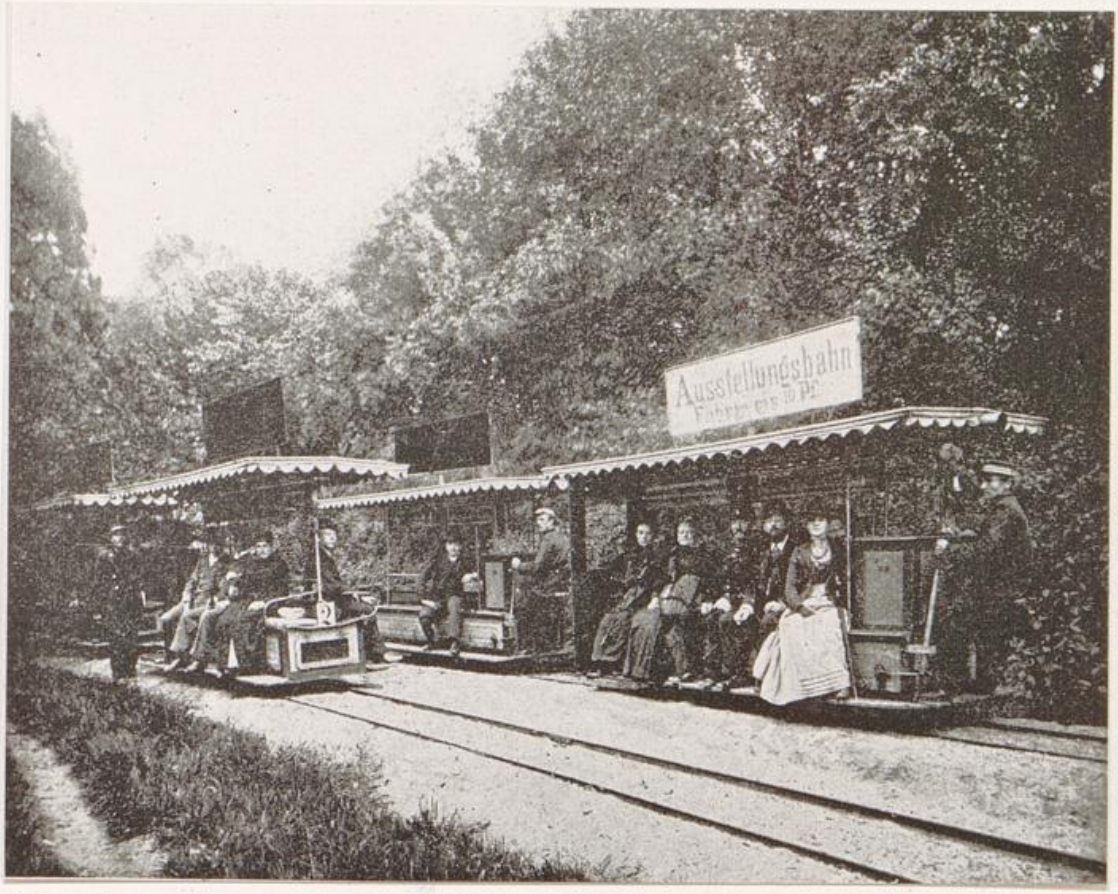
34. Dienstgebäude der Straßenbahn an der Gustav-Deetjen-Allee
aus „Industrie und Handel", Band 52,
Bremer Straßenbahn A. G., Bremen 1928
LA 3445 Zu S. 210

35. Ehemaliges Dienstgebäude der Straßenbahn an der Gustav-Deetjen-Allee. Fotografie 23.2.1996. Zu S. 210

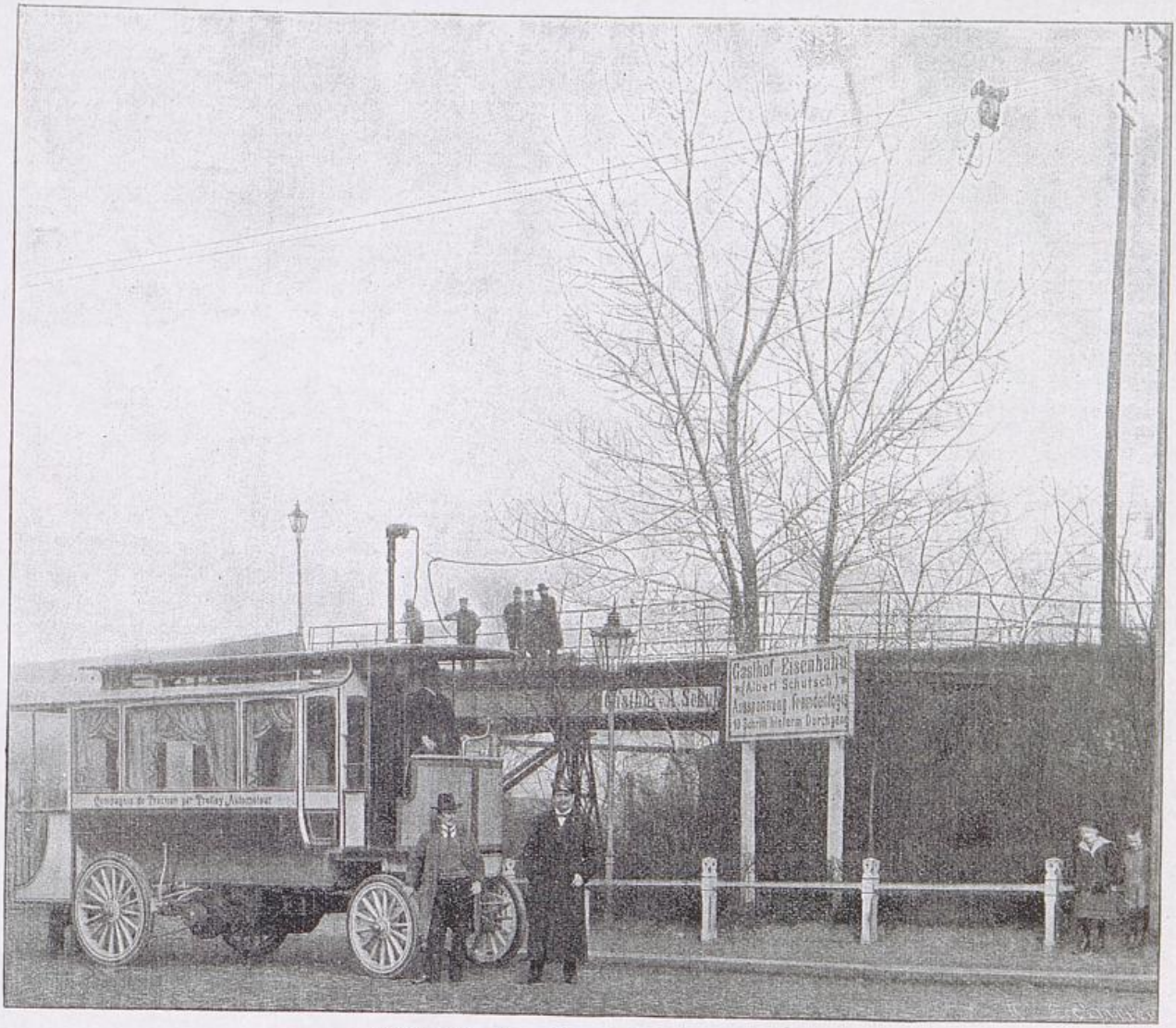
36. Ehemaliges Dienstgebäude der Straßenbahn an der Gustav-Deetjen-Allee. Fotografie 23.2.1996. Zu S. 210

Auf dem Wege zum Cannstatter Kursaal.

37. Petroleummotorenbahn in Bad Cannstatt.
Holzstich 1889 in „Über Land und Meer"
1888/89, III. Band, S. 1372. Zu S. 219

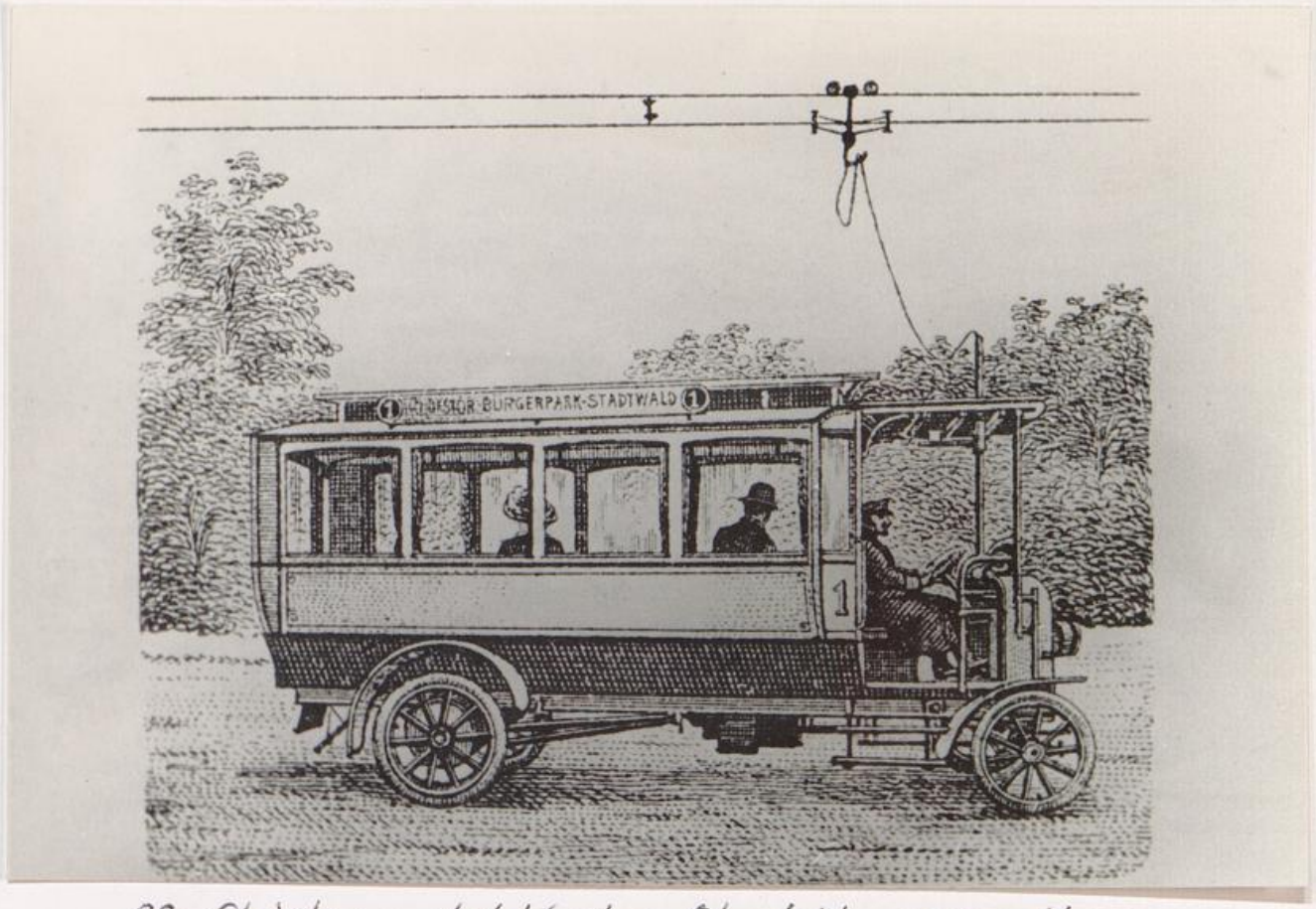


38a. Die vier Petroleummotorwagen der Ausstellungsbahn 1890. Fotografie aus Prunkband „Die Nordwestdeutsche Gewerbe- und Industrie-Ausstellung 1890, S. 396. LA 6606 Zu S. 224



Elektrischer Omnibus mit Oberleitung.
Nach einer Photographie von C. F. Habermann in Eberswalde. (S. 602)

38b. Gleisloser elektrischer Omnibus in Eberswalde 1901
Fotografie von C. F. Habermann, Eberswalde
Das Buch für Allee, 36. Jahrgang 1901, Heft 23, S. 598



38c. Gleisloser elektrischer Oberleitungsomnibus
Briefkopf der Firma Köhlers Bahnpatente vom
25.1.1912. StA Bremen 4,14-VI. B. 19. b. LA 7963 Zu S. 329

39. Gleisloser elektrischer Oberleitungsomnibus 1910
Fotografie Archiv Heinr. Beckmann
LA 6289 Zu S. 330

40. Wagen 1 der gleislosen elektrischen Oberleitungsbahn
Fotografie. Bremer Straßenbahn 1876-1976, S. 32 LA 7942
Zu S. 329

41. Wagen 1 der gleislosen elektrischen Oberleitungsbahn
wie Bild 40. LA 7966, Zu S. 329

42. Versand von zwei elektrischen Oberleitungswagen nach Breslau 1912. Fotografie. Ulrich Kubisch, Hansa-Lloyd, Automobilbau in Bremen und Varel bis 1929, LA 7964
Zu S. 344

43. Verladen eines gleislosen elektrischen Oberleitungswagens nach Breslau 1912, Fotografie wie Bild 42
LA 7967 Zu S. 344