einen $13^1/_2$ und 23 Fuß großen, gepflasterten Hof ein und zerfällt in zwei Abtheilungen: die Schulräume und die Wohnung des Seminar-Directors. Erstere bestehen aus zwei Classen für je 12 Schüler, einem größeren Zimmer, worin sich diese beiden Classen vereinigen können und einem vierten Classenzimmer für 20—24 Elementarschüler, sowie aus dem Conferenzzimmer und einem Zimmer für den Director und dessen Sammlungen. Diese Räume liegen Parterre, haben einen Ausgang nach dem Hofe und erhalten ihr Licht von der Sonnenseite.

Die Wohnung des Directors befindet sich im zweiten Stock und besteht aus einer Wohnstube, besten Stube, vier Schlafstuben, Kinderstube, Studirstube, sowie Küche nebst Zubehör. Außerdem gehören zu dieser Wohnung der mit Abtheilungen für Feuerung ꝛc. und einer Windeluke versehene Dachboden, so wie ein Wirthschaftskeller und ein im Parterre, getrennt von den Schulräumen, liegendes Zimmer.

Da die naheſtehende Freischule und der Schlauchthurm im Ziegelbau ausgeführt sind, so wird es sich zur Erreichung eines vortheilhafteren Ensemble empfehlen, auch dieses Schulgebäude unverputzt zu Tage treten zu lassen.

Die sonstige Bauführung geschieht in gewöhnlicher Weise; Zeichnung und Anschlag geben hiervon, wie über die Gesammtanlage genauen Aufschluß.

Die gesammten Baukosten belaufen sich auf 11,250 ℳ.

Bremen, den 1. Juni 1859.

(gez.) **Loschen.**

Anlage II.
zur Mittheilung des Senats
vom 14. Octbr. 1859.

Bericht der Eisenbahndeputation,

die Verbesserung eines Brunnens für die Reparaturwerkstätte auf dem Bahnhofe betreffend.

Bei dem Bau der neuen Reparaturwerkstätte auf dem Bahnhofe ist auch ein großer Brunnen zur Speisung der Dampfmaschine und des Reservoirs für die Locomotiven ausgeführt worden. Derselbe hat, weil ein sehr beträchtlicher Wasserverbrauch stattfindet, eine lichte Weite von 8 Fuß und eine Tiefe von ca. 27 Fuß bei einer Wassertiefe von ungefähr 18 Fuß erhalten, Dimensionen, bei welchen der Wasserbedarf vollständig gedeckt erschien. Nach kurzem aber kräftigem Gebrauch durch die Dampfpumpe stellte sich jedoch heraus, daß wenn Letztere lange arbeitete zuletzt in den Röhren mit dem Wasser auch feiner Sand mit aufgepumpt wurde, wodurch nicht nur ein Verstopfen der Röhren sondern auch eine Beschädigung der feineren Maschinentheile befürchtet werden mußte. Um diese Uebelstände zu verhindern wurde die Sohle des Brunnens mit schwerem Steinschotter angefüllt, welches auch für einige Zeit vollständig half. Aber nach einiger Zeit drang der feine Triebsand dennoch durch und füllte einen Theil des Brunnens wieder aus. Seitdem hat man sich dadurch zu helfen gesucht, daß man die Dampfpumpe in mehreren Zwischenräumen arbeiten ließ, um durch ein allmähliges Zuströmen des Wassers aus der untern Sandschicht den Grund weniger aufzuregen. Es hat sich aber herausgestellt, daß das auf diese Weise geschöpfte Wasserquantum nicht ausreicht, und dringt die Betriebsdirection nunmehr darauf, daß diesem Uebelstande abgeholfen werde. Nachdem die Frage, wie die Abhülfe am zweckmäßigsten geschaffen werden könne, unter den hiesigen und hannoverschen Sachverständigen mehrfach berathen

worden ist, schlägt der Baudirector Schröder im Einverständniß mit den hannoverschen Technikern vor, am Torfbassin einen weiten Brunnen zu errichten, in welchen das Wasser aus dem Ersteren, nachdem es durch den zwischen den doppelten Wänden des Brunnens eingebrachten Sand filtrirt ist, eindringen und denselben füllen würde. Dieser Brunnen am Torfbassin würde durch eine eiserne Röhre mit dem Brunnen der Reparaturwerkstätte verbunden werden und auf diese Weise für eine völlig ausreichende Wassermenge gesorgt werden.

Die Kosten dieser Einrichtung veranschlagt der Baudirector Schröder auf 750 Thaler.

Die Eisenbahndeputation hält diese Einrichtung für nothwendig und erlaubt sich daher auf Bewilligung der dazu erforderlichen Geldmittel von 750 ℳ anzutragen.

Bremen, den 6. October 1859.

Die Eisenbahndeputation.

(gez. **A. Duckwitz.** (gez.) **Wm. Haas.**

Anlage III.
zur Mittheilung des Senats
vom 14. Octbr. 1859.

Bericht der Eisenbahndeputation,

die Verlängerung der Olbersstraße betreffend.

Der Bauunternehmer J. G. Struckmann hat zum Zweck der weiteren Verlängerung der Olbersstraße das Schwiers'sche Grundstück angekauft, und beantragt ihm diese Verlängerung zu gestatten. Die Eisenbahndeputation hat sich dieserhalb mit Struckmann benommen und unter Vorbehalt der Genehmigung des Senats und der Bürgerschaft die folgende vorläufige Vereinbarung getroffen.

1) J. G. Struckmann giebt den Grund und Boden zu der Straße unentgeltlich her, wogegen
2) der Staat zwei demselben zustehende Parcelen von zusammen ca. 300 □F. abtritt, welche auf der beiliegenden Situationskarte mit grün bezeichnet sind, und für den Staat keinen Werth haben.
3) Die Kosten der Aufhöhung, Bepflasterung und Canalisirung der auf dem vormaligen Schwiers'schen Grundstücke zu verlängernden Olbersstraße, einschließlich einer etwa am nordöstlichen Ende der Straße anzulegenden Rampe werden von dem Bremischen Staate und J. G. Struckmann gemeinschaftlich, von jedem Theile zur Hälfte getragen.
4) Der Bremische Staat ist jederzeit berechtigt, sein an der Ostseite der jetzt zu verlängernden Olberstraße belegenes, dermalen zu Eisenbahnzwecken verwendetes Areal zur Anlage eines Canals, zu Bauten aller Art oder sonst beliebig zu benutzen.

Die Deputation hält diese Vereinbarung dem Interesse des Staats entsprechend, und für gerechtfertigt, daß staatsseitig die halben Kosten der Bepflasterung ꝛc. der Straße übernommen werden, wie solches schon bei der Anlage des bis jetzt bebauten Theiles der Olbersstraße geschehen ist, um das Recht der unbeschränkten Benutzung der ganzen Ostseite der Straße zu beliebigen Zwecken sich zu sichern. Sie trägt daher auf Genehmigung dieser Vereinbarung und Ermächtigung an, den Contract darüber mit J. G. Struckmann näher zu formuliren und abzuschließen.

Der Baudirector Schröder hat die Kosten der Aufhöhung, Bepflasterung und Canalisirung dieses Theiles der Olbersstraße auf 1640 ℳ veranschlagt, wovon die Hälfte mit 820 ℳ dem Staate zur Last fallen würde.