

Mittheilung des Senats

vom 11. September 1885.

1. Kreuzung der Weserbahn am Stephanithorsübergange.

Die Deputation für den Zollanschluß hat einen Bericht über die Kreuzung der Weserbahn am Stephanithorsübergange durch eine Wegunterführung oder eine Überführung übergeben, welchen der Senat der Bürgerschaft hierneben mittheilt. Der Senat wird seine Erklärung demnächst nachfolgen lassen.

Anlage.

Bericht.

Nachdem der Generalplan (Verhandlg. 1885, Seite 109/136) für die durch den Zollanschluß erforderlich werdenden Anlagen, das Spezialprojekt, betreffend Beseitigung der Planübergänge im Zuge der Weserbahn (Anlage C Seite 133 des Berichts vom 5. März 1885) und der Kostenanschlag für diese Arbeiten, gemäß den Anträgen (Seite 104) der mit Vorbereitung des Generalplans u. s. w. beauftragt gewesenen Deputation durch gemeinschaftlichen Beschluß vom 14./17. März d. J. (Verhandlg. Seite 197) genehmigt worden sind, liegt es der berichtenden, mit Ausführung dieser Arbeiten betrauten Deputation ob, nunmehr zunächst über die Frage, ob die Kreuzung der Weserbahn am Stephanithorsübergange durch eine Wegunterführung oder eine Überführung zu bewirken sei, vor Inangriffnahme dieser Arbeit eine Entscheidung des Senats und der Bürgerschaft herbeizuführen.

Im weiteren hat die Deputation über die im Beschlusse vom 14./17. März ihr zur Berathung verstellten Anregungen, ob es sich empfehle, vorläufig die Kreuzung der Weserbahn am Stephanithor im Niveau zu belassen, ob es nicht zu ermöglichen sei, während der Bauzeit eine Laufbrücke von der Stephanithorsmühle bis zur Großenstraße herzustellen, und ob es durchführbar sei, über das Hafenbassin eine drehbare Laufbrücke anzulegen, zu berichten. Neben diesen, aus gemeinschaftlichem Beschluß hervorgegangenen Berathungsgegenständen hatte sich die Deputation noch mit einer vom Senat ihr zur Erwägung überwiesenen, mit 2459 Unterschriften versehenen Eingabe hiesiger Bürger, betreffend den Generalplan, zu beschäftigen. Mit Rücksicht auf die berechnete Theilnahme, welche unser Gemeinwesen den projektirten umfangreichen Bauten zuwendet, glaubt die Deputation im Sinne ihrer hohen Auftraggeber zu handeln, wenn sie diese Eingabe in den Bereich der gegenwärtigen Berichterstattung hineinzieht.

In Anbetracht der vorwiegend technischen Natur der verschiedenen hier aufgeführten Gegenstände, welche wieder unter sich eng zusammenhängen, mußte es die Deputation für zweckmäßig halten, alles was darüber nach Maßgabe der in ihrer Mitte stattgefundenen Berathungen zu erwähnen sein würde, durch den Oberbaudirektor Franzius in einem Bericht zusammenstellen zu lassen.

Auf diesen hierneben überreichten Bericht gestattet sich die Deputation, um nicht zu wiederholen, Bezug zu nehmen, indem sie sich darauf beschränkt, dazu wenigstens zu bemerken und auf Grund desselben und ihrer Berathungen ihre Anträge zu stellen.

Zu D des Berichts. Die erwähnte, abschriftlich angefügte Eingabe ersucht um nochmalige Prüfung des Generalplans in betreff der Verbindung der Hafenanlagen mit der Eisenbahn und um Abänderung bezw. Verwerfung des Spezialprojekts für Beseitigung der Planübergänge im Zuge der Weserbahn, unter Hinweis auf ein angeblich vorhandenes älteres Projekt, welches jene Verbindung durch das Waller Feld beabsichtige und unter Betonung der Nachtheile, welche

bei Ausführung des Spezialprojekts für die angrenzenden Straßen und die Wallanlagen zu erwarten seien. Die Deputation hat geglaubt, wie unter D geschehen, attengemäß und ganz ausführlich nachweisen zu sollen, daß im Jahre 1870 eine Bahnführung durch das Waller Feld, ebenso wie gegenwärtig, wohl als thunlich, aber als für den zunächst damit verfolgten Zweck, einer Verbindung des Hafens mit der Eisenbahn, nicht geeignet gefunden wurde, daß vielmehr das damals für diese Verbindung empfohlene Projekt fast genau die jetzt in dem Generalplan festgelegte Linie verfolgt. Die Gründe, welche im Jahre 1870 die Deputation für Häfen und Eisenbahnen bestimmten, die Abzweigung von der Weserbahn am Stephanithor als die allein richtige zu bezeichnen, waren auch für die jetzt berichtende Deputation Ausschlag gebend, sich für das gegenwärtige Projekt zu entscheiden. Anlangend das Spezialprojekt, so ist daran zu erinnern, daß in den letzten Jahren über die bei den Planübergängen für den Straßenverkehr hervortretenden Unzuträglichkeiten wiederholt Beschwerden eingelaufen sind. Es bietet sich nun die, in ähnlich günstiger Weise vielleicht nie wiederkehrende Gelegenheit, dem häufig in sehr lebhafter Weise Ausdruck gegebenen Wunsche auf Beseitigung dieser Verkehrshemmnisse nachzukommen. Die hierbei für die, den Unterführungen nächst belegenen Straßen und für die Wallanlagen befürchteten Nachtheile sind nach den Ausführungen des technischen Berichts nicht in dem Maße, wie die Eingabe sie schildert, vorhanden. Die Wallanlagen, diese Zierde unserer Stadt, deren Schonung den Mitgliedern der berichtenden Deputation nicht minder wie jedem unserer Mitbürger am Herzen liegt, werden keineswegs verunziert oder verstümmelt, sie werden nur in den betroffenen Theilen ein verändertes und sicherlich nicht unschönes Ansehen erhalten. In den Entwurfszeichnungen und plastisch an den Modellen ist das Bestreben ersichtlich, von den Anpflanzungen nur das für die Ausführung des genehmigten Spezialprojekts, einer Kreuzung der Weserbahn am Stephanithor, durchaus unentbehrliche in Anspruch zu nehmen, was auch die für die Pflege der Anlagen am nächsten berufenen Behörde, die Deputation für die Spaziergänge, nicht wird umhin können anzuerkennen. Durch die Rampenanlagen der Unterführungen müssen allerdings die benachbarten Grundstücke berührt werden; daß die Zahl der hierbei in Mitleidenschaft gezogenen Häuser nach den Angaben des Berichts eine nicht sehr erhebliche ist, ist dem Umstand zu verdanken, daß bei der Höherlegung der Weserbahn eine verhältnismäßig nur geringe Senkung der Rampenstraßen, um die genügende lichte Höhe der Unterführungen zu erhalten, erforderlich war. Dieses geringe Maß der Senkung verringert auch die gewiß damit für manche Häuser verbundenen Unannehmlichkeiten.

Die Deputation vermag hiernach ihrerseits aus dem Inhalt der Eingabe keine Veranlassung zu entnehmen, von der ihr durch den gemeinschaftlichen Beschluß vom 14./17. März d. J. für die weitere Bearbeitung und die Ausführung des genehmigten Generalplans und des Spezialprojekts vorgezeichneten Linie abzuweichen, und wendet sich demgemäß nunmehr den ihr durch diesen Beschluß zugewiesenen Aufgaben zu.

Zu A. des Berichts. Die Schlußfolgerungen zu A. des Berichts des Oberbaudirektors — Kreuzung der Straße am Stephanithor mit der Weserbahn — macht die Deputation zu den ihrigen, insoweit als auch sie die unter 3 und 4 beschriebenen Bahnübergänge aus angegebenen Gründen nicht befürworten kann. Die endgültige Wahl zwischen den Entwürfen 1 Überführung und 2 Unterführung muß höheren Orts anheim gestellt werden, wobei indessen die Deputation sich dahin auszusprechen gestattet, daß der Entwurf 2 Unterführung, vorgezogen werden sollte. Für diese ihre Bevorzugung ist der Deputation vor allen das, insbesondere auch für etwaige Anlage einer Pferdebahn, günstigere Steigungsverhältnis zwischen 1 : 70 bis 1 : 100 (gegen 1 : 50 bei Entwurf 1 und der Umstand entscheidend gewesen, daß bei der Überführung nach Entwurf 1 die Oberkante der Unterführungsstraße bei der Nordstraße um 0,36 m mehr als bei Entwurf 2 gesenkt werden müßte.

Zu B. des Berichts. Über die Entbehrlichkeit einer Laufbrücke von der Stephanithorsmühle nach der Großenstraße wird man nicht zweifelhaft sein

können, weil die den Bau leitende Verwaltung für den Fußgängerverkehr immer die erforderlichen Einrichtungen und ohne dafür besondere Kosten aufwenden zu müssen, wird herstellen können.

Zu C. des Berichts. Der Bericht weist, wie die Deputation glaubt, überzeugend nach, daß eine Fußgänger Verbindung für den Verkehr zwischen dem Gröplingerdeich und den westerseitigen Straßen über das eigentliche Hafenbassin mittelst einer drehbaren Laufbrücke des Kostenpunktes wegen und mit Rücksicht auf den Schiffs- und Lösch- und Ladeverkehr des Hafens als unausführbar angesehen werden muß, und ferner, daß die Verwendung einer Dampffähre für diesen Zweck als ausgeschlossen anzusehen ist. Als ein Mittel, die bevorstehende, sehr unwillkommene Wegeverlängerung zwischen den genannten Stadttheilen einigermaßen zu verkürzen, ist in der Deputation die im Bericht näher erläuterte Laufbrücke am Kopfsende des Bassins berathen. Durch eine solche Brücke wird bei viermal täglicher Benutzung reichlich eine halbe Stunde erspart, unter Umständen ein recht erheblicher Zeitgewinn, welcher nach angestellten Ermittlungen an jedem Tage, höchstens etwa 1000 Personen zu gute kommen dürfte. Da aber die Erwägung, daß im Laufe der Zeit die Wohnungsverhältnisse sich verändern könnten, und die Personenzahl, welche von der Brücke Nutzen hätte, dann vielleicht sehr viel geringer werden möchte, daß es deshalb nicht gerechtfertigt sei, für den Zweck eine Ausgabe von rund M. 130 000 zu bewilligen, ihre Berechtigung hat, sieht die Deputation von einem bestimmten Antrag ab und giebt höheren Stellen einen bezüglichen Beschluß anheim. Es ist hierzu noch zu erwähnen, daß der Armen-deich, die jetzt kürzeste Verbindung, bereits in den nächsten Monaten unzugänglich gemacht werden muß, daß mithin schon während der dreijährigen Bauzeit der weitere Umweg zurückzulegen ist, und ferner, daß das Spezialprojekt für diese Laufbrücke auf die Schienanlagen und sonstigen Anstalten des Platzes Rücksicht zu nehmen hat, was für die Ausführung des Baues gegenwärtig gar keine, später aber, falls doch noch die Brücke nothwendig werden sollte, ganz bedeutende Schwierigkeiten bereiten würde. Endlich hat die Deputation noch daran zu erinnern, daß auch diese Brückenanlage der Zustimmung der Zollverwaltung oder der Vollzugskommission bedürfen wird und ohne solche Zustimmung nicht ausgeführt werden kann.

Die Deputation gestattet sich nach vorstehendem zu beantragen, sie möge beauftragt werden, die Kreuzung der Weserbahn am Stephanithorsübergang durch eine Wegunterführung nach Entwurf 2 des technischen Berichts zu bewirken, indem sie im weiteren dem anheimgegebenen Beschluß wegen Herstellung einer Laufbrücke über das obere Ende des Hafenbassins entgegensieht.

Bremen, den 3. September 1885.

Die Deputation für den Zollanschluß.

(gez.) Buß. (gez.) Ahelisch.

Hoher Senat!

Nach dem Generalplan des in der Stadt Bremen anzulegenden Freigeiets sollen bekanntlich die 4 Niveauübergänge der Weserbahn an der Düsternstraße, dem Dovenhorthorssteinwege, der Nordstraße und am Stephanithore im Interesse einer ausreichenden Verbindung des Freibezirks mit dem Hauptbahnhofe und der Altstadt beseitigt und für die drei erstgenannten Straßen Unterführungen hergestellt werden, während am Stephanithor eine Unterführung, respektive Überführung in Aussicht genommen ist.

Schon bei den Vorverhandlungen wurde von verschiedenen Seiten darauf hingewiesen, welchen bedeutenden Schaden die beteiligten Anwohner durch die Herstellung einer solchen Bahnanlage erleiden würden. Es kommen dabei namentlich die Hausbesitzer folgender Straßen in Betracht: der Olbersstraße ganz, der Contrescarpe von No. 176 bis No. 216, des südlichen Theiles der Nordstraße,

eines Theiles der Altona, des Stephanithorssteinweges, der Düsternstraße und des Doventhornssteinweges, der Lützowerstraße, der Bergstraße und des Walles. Die jetzt bekannt gewordenen Einzelheiten übertreffen jedoch unsere schlimmsten Befürchtungen, da ein großer Theil der in Betracht kommenden Häuser der Art entwerthet werden wird, daß in Zukunft von einem dem jetzigen auch nur annähernd gleich kommenden Werthe der betreffenden Immobilien nicht mehr die Rede sein kann.

Da es offenbar nicht in der Billigkeit liegt, eine große Anzahl hiesiger Einwohner empfindlich zu schädigen, wenn diese Schädigung nicht im öffentlichen Interesse absolut nothwendig erscheint, und da aus früherer Zeit noch ein bezügliches Projekt des ehemaligen Vaudirektors Berg existirt, nach welchem eine von dem Melferplatz nach der Geestebahn abzweigende und durch das Waller, respektive Uibremmer Feld gehende Bahnverbindung in Aussicht genommen war, so gestatten wir uns auf dieses Projekt zurückzukommen und einen hohen Senat dringend um Veranlassung einer nochmaligen Prüfung des jetzigen Planes, soweit er die Bahnverbindung betrifft, zu ersuchen und eine Abänderung desselben nach Maßgabe des früheren Projekts herbeizuführen.

Das frühere Projekt erfordert keine Unter- oder Überführungen; überhaupt würden wesentliche Änderungen an dem Bahnkörper der Weserbahn nicht nothwendig werden. Ferner würde die Absperrung der ganzen westlichen Vorstadt durch einen hohen Eisenbahndamm und die Heranziehung eines großen Theils des Walles zu Straßenanlagen unnöthig sein; es würde sich ein wesentlich besserer Zuführungsweg von der Adamspforte in fast gerader Linie, längs der Erling'schen Mühle unter Zuschüttung eines Theiles des Stadtgrabens durch die Durchbruchsstelle nach dem Freigebiet herstellen lassen, und die gewiß von sämtlichen Mitbürgern schmerzlich empfundene Verunzierung unserer Stadt und Verstümmelung unseres herrlichen Walles bliebe vermieden. Endlich würden im Winter bei geschlossener Schifffahrt die Transporte von Bremerhaven und Geestemünde zum Freigebiet die Weserbahn nicht zu passiren haben, dieselbe somit erheblich entlastet werden.

Wir wollen auch nicht verfehlen, noch zu erwähnen, daß eine Durchführung der Bahn durch das Waller Feld neben der Kostenersparnis noch den erheblichen Nutzen hat, daß das Waller Feld für die Anlage von Fabriken und sonstigen industriellen Etablissements wegen des bequemen Bahnanschlusses aufgeschlossen und dadurch ein großer Theil der Vorstadt bedeutend gehoben werden würde.

In dem festen Vertrauen, daß ein Hoher Senat unser gewiß gerechtes Ersuchen nicht abweisen wird, zeichnen wir

Mit Ehrerbietung
(folgen die Unterschriften).

An den Vorsitzenden der Deputation für den Zollanschluß,
Herrn Bürgermeister Bussf
Magnificenz.

Unteranlage.

In Erledigung des mir auf Grund des Beschlusses der Bürgerschaft vom 14. März d. J. gewordenen Auftrages überreiche ich hiermit den nachfolgenden Bericht, betreffend

- A. Kreuzung der Straße am Stephanithor mit der Weserbahn.
- B. Herrichtung einer Laufbrücke während der Bauzeit.
- C. Herstellung eines Verbindungsweges für Fußgänger zwischen der Straße an der Stephanikirchenweide und dem Gröpelingerdeich.

Gleichzeitig übergebe ich drei behufs Veranschaulichung der Entwürfe zu A. angefertigte Modelle und füge die zugehörigen 6 Blatt Zeichnungen bei.

Endlich gebe ich anfolgend die mir am 4. Juli d. J. zur Kenntnissnahme und Erwägung zugestellte Eingabe hiesiger Bürger, betreffend Herstellung einer durch das Waller Feld zu führenden Eisenbahnverbindung zwischen Freibezirk und Geestebahn mit dem unter D. des nachfolgenden Berichtes gemachten Ausführungen und unter Beifügung von 1 Blatt Zeichnungen ergebenst zurück.

A. Kreuzung der Straße am Stephanithor mit der Weserbahn.

Unter Bezugnahme auf meinen Bericht vom 28. Februar d. J. und das unter Anlage C. derzeit mit vorgelegte Spezialprojekt, betreffend Beseitigung der Planübergänge im Zuge der Weserbahn, weise ich zunächst darauf hin, daß durch die weiteren Verhandlungen mit der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover über die damals noch unbestimmt gebliebene zulässige Höhenlage der künftigen Bahnkrone eine Einigung erzielt ist, und daß hiernach an der Düsternstraße, beziehungsweise am Doventhornssteinwege die bereits früher angegebenen Ordinaten von $+7,55$, beziehungsweise $+8,07$ N. N. *) für Schienenoberkante als nunmehr feststehend angesehen werden können.

Im weiteren sind auch die, den beiden Entwürfen: „Überführung, bezw. Unterführung am Stephanithor“ zu Grunde gelegten Höhenzahlen, welche sich auf Nordstraße und Stephanithor beziehen, im Einverständnis mit der preussischen Verwaltung festgesetzt worden, so daß hinsichtlich der Höhen die auf Blatt 2 dargestellten Längenprofile nunmehr als bestimmte Unterlage für die Frage der Ausbildung des Überganges am Stephanithor zu dienen haben.

Außer den bereits früher vorgelegten Entwürfen betreffend Überführung der Straße am Stephanithor über die Bahn einerseits, und einer Unterführung derselben andererseits, steht zur Zeit noch die Beibehaltung eines Planüberganges an der beregten Stelle in Frage, wobei gleich vorweg bemerkt werden mag, daß auch für den auf letzteren Fall bezogenen Entwurf (Blatt 16) mit Rücksicht auf die Gefällverhältnisse der Bahnlinie eine $0,60$ m betragende Höherlegung von Schienenoberkante erforderlich wurde, und eine den geänderten Verkehrsverhältnissen entsprechende Straßenregulirung hiermit in Verbindung zu bringen war.

Schließlich wurde noch eine in öffentlichen Blättern mehrfach empfohlene Linie für die Überführung auf Grund bereits früher angefertigter Skizzen ausgearbeitet, und es ist der betreffende Entwurf auf Blatt 17 dargestellt.

Im Vergleich zu den früher vorgelegten Entwürfen Blatt 1 und 1 a zeigt die neue Vorlage, Blatt 14 und 15 diejenigen kleinen Änderungen, welche einerseits mit der eingehenderen technischen Ausarbeitung der Bauzeichnungen im Zusammenhang stehen, andererseits durch die Wünsche betreffs Erhaltung einzelner bestimmter Theile des Walles bedingt sind. Die Möglichkeit, letztere kennen zu lernen, war erst gegeben, nachdem die Deputation für den Zollanschluß mit der Walldeputation dieserhalb in Verbindung getreten war, und es ist hiernach die im

*) Der Nullpunkt am Pegel der großen Weserbrücke, Br. N. liegt 2,284 über N. N.

Hierzu
Blatt
Zeichnungen
3 Modelle
und 15 Blatt
der zum
Bericht
gehörigen
Zeichnungen

früheren Entwürfe vorwiegend den Anforderungen des Verkehrs angepasste Linie der neuen Zufuhrstraße nunmehr den vorbezeichneten Wünschen entsprechend verlegt worden.

In allen Hauptpunkten stimmt die neue Vorlage mit der vom 28. Februar d. J. durchaus überein, so daß in den nachfolgenden Erläuterungen die Angaben des früheren Berichtes, soweit dies zur Klarstellung erforderlich erschien, wieder aufgenommen worden sind.

Endlich ist noch einleitend zu bemerken, daß, abgesehen von dem neu hinzugekommenen Nebenentwurf einer Überführung, die früher angeführten Gründe für die Wahl der Kreuzungsstelle von Bahn und Straße unverändert geblieben sind. Hierbei sei noch besonders hervorgehoben, daß für den Fall der Überführung wegen der nicht steiler als 1:50 anzulegenden Rampe von der Großenstraße, und für den Fall der Unterführung mit Rücksicht auf die Gefällverhältnisse der Bahn eine Verschiebung des Überganges weserwärts hin durchaus unzulässig sich erwies.

Das Hafengleis erhält für sämtliche Entwürfe dieselbe Linienführung und ist in seiner Lage den bestehenden Verhältnissen und Vorschriften angepasst, auch sind alle unaufschieblichen Anordnungen für die Bauausführung so getroffen, bezw. vorgesehen, daß das zunächst in der jetzigen Höhe der Weserbahn anschließende und bereits zur Ausführung genehmigte Zufuhrgleis für Baumaterialien demnächst als Grundlage für die endgültige Ausführung dienen kann.

Es sollen nunmehr die einzelnen Entwürfe unter Hinweis auf Zeichnungen und Modelle des Näheren erläutert und darauf durch Gegenüberstellung der jeweiligen Vor- und Nachtheile möglichst zur Klarheit gebracht werden.

1) Überführung (Entwurf II. vom Mai 1885).

Die Zufuhrstraße zum Freibezirk wird bei Ausführung einer Überführung (vergl. Blatt 1 und 14) — vom Doventhor aus gerechnet — zunächst bis zur Adamspforte auf 130 m Länge die bestehende Steigung von 1:60 beibehalten, und steigt von da ab bis zur Überbrückung der Bahn auf weitere 200 m mit 1:50. Die Rampe an der Großenstraße erhält bei 270 m Länge ebenfalls eine Steigung von 1:50.

Die Straße am Wall bleibt in der jetzigen Höhenlage bestehen, wird aber von der Adamspforte ab bis zur Ecke „Wall Nr. 1“ eine Einschränkung der Straßenfahrbahn auf 6,0 m erhalten müssen, wenn den Wünschen der Walldeputation betreffs Erhaltung bestimmter Baumgruppen nachgegeben werden soll.

Gesondert von diesem Theil der „Straße am Wall“ zieht die neue Zufuhrstraße, welche, ebenfalls mit Rücksicht auf Erhaltung der Wallanlagen, gegen den ersten Entwurf eine vorläufige Einschränkung in der Breite erfahren hat, in einer den örtlichen Verhältnissen angepassten Kurve sowohl von der Adamspforte ab, wie auch von der Großenstraße her in den vorgenannten Steigungen zur Übergangsstelle hin.

Westlich der Bahn — von der Überführung zum Freibezirk — fällt alsdann die neue Straße auf 280 m in 1:50 bis zum Eintritt in den Freibezirk, von wo ab sie nach weiteren 200 m mit dem Gefälle des Bahngleises (1:400) die Höhe der Hafenstraßen erreicht.

Dementsprechend wird die Contrescarpe beim Eintritt der Zufuhrstraße in den Freibezirk um 0,95 m aufgehöhht und es verlaufen die in 1:40 anzulegenden Anschlußrampen einerseits vor dem Hause Contrescarpe Nr. 222, andererseits vor Contrescarpe Nr. 211 a bezw. Tannenstraße Nr. 1.

Mit Bezug auf diesen westlichen Theil der Straße ist besonders hervorzuheben, daß derselbe, wie bereits im früheren Berichte (Mitth. des Senats vom 6. März d. J., Seite 135) ausgeführt ist, als eine neben der Contrescarpe und gesondert von dieser verlaufenden Parallelstraße angelegt werden muß, und daß es erforderlich ist, für diesen Zweck den entsprechenden Theil des Stadtgrabens zuzuschütten.

Die Aufhöhung am höchsten Punkte, also an der Übergangsstelle, setzt sich zusammen aus:

Höherlegung des Bahndammes um.....	0,64 m
Normalprofil des lichten Raumes.....	4,80 "
Konstruktionshöhe für die Überführung.....	0,95 "
und wird demnach im ganzen.....	6,39 m

betragen.

Die Meinung, welche vielfach in hiesigen Tagesblättern hervorgetreten ist, als müsse man von der Höhe der Überführung ab Rampen in alle zum jetzigen Stephanithorsübergange mündenden Straßen hinunterführen, ist ebenso irrig wie undurchführbar, sofern man nicht eine größere Anzahl der umliegenden Grundstücke ankaufen und für die Herstellung der Rampenanlagen verwenden wollte.

Eine Nothwendigkeit für solche, diesseits nie beabsichtigt gewesene Ausfuhrung liegt indes durchaus nicht vor, da die gesonderte Anlage der neuen Zufuhrstraße unschwer ausführbar ist, und hierbei alsdann die Stephanithors-Contrescarpe nebst den von dieser abzweigenden Straßen (Lützowstraße, Altona, Stephanithorssteinweg) wie aus Zeichnungen und Modell ersichtlich, in ihrer jetzigen Höhenlage unverändert bestehen bleiben kann.

Noch bleibt zu erwähnen, daß eine für später etwa in Aussicht zu nehmende unmittelbare Verbindung von der Überführung zur Faulenstraße ohne jede Schwierigkeit auszuführen sein, und sich für den geplanten Straßenzug eine Neigung von etwa 1:60 ergeben wird.

Die vorgesehene Pferdebahnverbindung kann bei dem jetzigen Entwurfe erst von dem Zusammenlauf der beiden, von Doventhor und Großenstraße ankommenden, Zufuhrstraßen ab zweigleisig angelegt werden, da bis zu genanntem Punkte mit Rücksicht auf die Wallanlagen vorläufig eine Verringerung der früher festgesetzten Straßenbreite in Aussicht genommen ist.

Bezüglich der Höhenverhältnisse sei für den eben besprochenen Entwurf noch angeführt, daß die vom Doventhor zur Überführung am Stephanithor zu ersteigende Höhe (d. i. von + 5,45 bis + 11,38 Br. N.) insgesamt 5,93 m beträgt, und vom höchsten Punkte (+ 11,38 Br. N.) bis zu den auf + 5,0 Br. N. anzulegenden Straßen im Freibezirk ein Gesamtgefälle von 6,38 m sich ergibt.

2) Unterführungs-Entwurf.

Im Vergleich zu den oben gemachten Angaben kommen bei dem Entwurf einer Unterführung der Straße unter die Bahn hindurch folgende Zahlen in Betracht.

Das Gesamtgefälle vom Doventhor bis zum tiefsten Punkte der Straße ist 3,91 m.

Die Gesamtsteigung von der Unterführung bis zum Freibezirke beträgt 3,46 m.

Aus Blatt 1 a, bezw. 15 — sowie aus dem zugehörigen Modell ist ersichtlich, daß hier die neue Zufuhrstraße bereits vom Doventhor ab getrennt neben der bestehenden Straße am Wall herläuft.

Die Hauptstraße ist auch bei diesem Entwurf gegenüber dem vom Dezember 1884 aus den vorher angeführten Gründen vorläufig mit einer geringeren Breite angelegt, und es ist ebenso die „Straße am Wall“ aus Rücksichten für Erhaltung der Wallanlagen auf 6,0 m Fahrbahnbreite eingeschränkt.

Der neue, somit gesondert von der „Straße am Wall“ neben dieser entlang führende Zufuhrweg fällt bis zur Adamspforte im Verhältnis in 1:75 und in seinem weiterem Verlaufe bis zur Unterführung in 1:90.

Die entsprechenden Längen sind dieselben wie bei der Überführung, auch stimmt die Linienführung im Gegensatz zu dem früheren Entwurf von der Adamspforte ab mit der der Überführungsstraße überein.

Die Verbindungsrampe von der Großenstraße zur Unterführung hin hat bei 282 m Länge ein Gefälle von 1:70.

Von der Unterführung ab steigt die neue Straße — dem Zuge der Stephanithors-Contrescarpe folgend — auf 140 m Länge in 1:70 und erreicht in den weiteren 130 m mit einer Steigung von 1:100 das Freigebiet in der dort festgesetzten Straßenhöhe von + 5,0 Br. N.

Mit Bezug auf die etwa anzulegende Verbindung zur Faulenstraße ist zu bemerken, daß eine solche nicht anders, als durch Unterschreitung der Straße am Wall, — welche letztere also demnach über die Hafenstraße hinweggeführt werden müßte, — erreicht werden kann.

Auf Blatt 1 a ist die Möglichkeit dieser Verbindung zeichnerisch dargethan.

Anlangend die Veränderungen der Höhenlage in Bezug auf die jetzige Bahnkrone sei erwähnt, daß die Aufschüttung der Weserbahn an der Kreuzungsstelle 1,50 m betragen wird, und daß die Krone der neuen Straße gegen die jetzige Schienenoberkante um 3,45 m zu senken ist.

Von der somit verfügbaren Höhe von $(1,50 + 3,45) = 4,95$ m sind 0,75 m auf die Konstruktion des Überbaues gerechnet, so daß eine lichte Durchfahrts Höhe von 4,20 m für die Straße verbleibt.

Da es bei dem Unterführungsentwurf in Rücksicht auf die Erhaltung des Stadtgrabens nicht wünschenswerth und andererseits nicht erforderlich ist, westlich der Bahn eine gesonderte Straße neben der bestehenden Contrescarpe anzulegen, so mußte die letztere mit den anstoßenden Straßen auf bestimmte Strecken gesenkt werden. Es kommt diese Senkung indessen bezüglich der anliegenden Häuser nur in geringem Maße in Betracht, da die erforderlichen Rampen, welche für die Nebenstraßen mit 1:40 angenommen sind, bereits an den nachbezeichneten Punkten die jetzige Höhe der bestehenden Straßen erreichen.

- 1) Die Rampe zur Dovenhorskcontrescarpe reicht nicht bis zum ersten Hause (Nr. 199) heran.
- 2) Die Rampe in die Lützowerstraße endigt am nördlichen Ende des daselbst befindlichen Wagenplatzes.
- 3) Die Rampe in die Altona reicht bis zum Hause Nr. 30.
- 4) Die Rampe in den Stephanithorssteinweg endigt vor dem Hause Nr. 1 i.
- 5) Die Rampe der Hauptstraße gabelt sich vor dem Hause Nr. 208 und läuft einerseits in die jetzige Höhe am Anfang der Tannenstraße aus, andererseits erstreckt sie sich bis zum Eintritt in den Freibezirk.

Was über die anzulegende Pferdebahnverbindung vorseitig gesagt ist, trifft auch hier zu, doch kommen die günstigeren Steigungsverhältnisse dieses Entwurfes dem Pferdebahnbetriebe ganz besonders zu gute.

Eine vergleichende Betrachtung der beiden vorbesprochenen Entwürfe läßt zunächst mit Bezug auf den östlich (stadtseitig) der Weserbahn belegenen Theil bei Anlage einer Unterführung den Nachtheil gegen die Überführung erkennen, daß für jene die neue Straße bereits vom Dovenhork ab gesondert von der Straße am Wall zu führen ist, und daß die Verbindung mit der Faulenstraße eine besondere Unterführung unter der Straße am Wall erfordert, während der Überführungsentwurf die Möglichkeit bietet, von der neuen Straße ohne weiteres in die Adamszspforte einzulaufen und von hier ab die „Straße am Wall“ bis zum Dovenhork hin für die Hauptzufuhrstraße unmittelbar zu benutzen.

In den beiden Fällen ist die Umwandlung der Wallanlagen behufs Benutzung zur neuen Straße auf ein sehr geringes Maß gleichmäßig eingeschränkt. Als weiterer Nachtheil der Unterführung bleibt hier noch anzuführen, daß zwischen Dovenhork und Adamszspforte die Straße am Wall um ein entsprechendes Maß höher liegt, als die neue Hauptstraße und demnach der unmittelbare Verkehr für die Fußgänger durch Treppen, welche von der einen Straße zur anderen hinunterführen, vermittelt werden muß.

Von Adamszspforte bis Wall Nr. 1 zeigen beide Entwürfe die in verschiedener Höhe neben einander herlaufenden Straßen, — in einem Falle hat man von der Straße am Wall hinunter, im anderen zur Hafenzufahrtsstraße hinauf zu steigen. Eine Belästigung der Anwohner dürfte indeß hieraus nicht abzuleiten sein, da eine für den Hausverkehr hinreichend breite Fahrstraße nebst Fußsteig daselbst erhalten bleibt.

Erkennt man aus dem Vorhergesagten, daß mit Bezug auf den östlich der Bahn gelegenen Stadttheil die Überführung unzweifelhafte Vorzüge gegenüber

der Unterführung aufzuweisen hat, so treten westlich der Bahn wiederum dem Unterführungsentwurf bedeutende Vortheile auf die Seite.

Könnte man östlich der Bahn mit einer verhältnismäßig kurzen Rampe von dem hochgelegenen Theile des Walles die Überführung erreichen, so bedarf es auf der Westseite einer bedeutenden Längenentwicklung, um von der notwendigen Höhe der Brücke zum Freigebiet hinunter zu gelangen, und es wird sogar erforderlich, um das Gefälle von 1:50 nicht zu überschreiten, die neue Straße beim Eintritt in den Freibezirk, wie auf Seite 8 dargethan, 0,95 m über der jetzigen Höhe der Contrescarpe zu halten und diese (vor den Häusern Nr. 217 und 218) dementsprechend aufzuheben.

Daß von der Brücke ab die neue Straße in bedeutend höherer Lage neben der bestehenden Contrescarpe herzuführen ist, und dieserhalb der Stadtgraben daselbst ganz beseitigt werden muß, wurde bereits erwähnt, hier sei noch hinzugefügt, daß durch Treppen- und Rampenanlagen für unmittelbare Fußgängerverbindungen gesorgt ist, daß es indes nicht zu ermöglichen war, dem Wagenverkehr zur Altona u. s. w. hin einen anderen Weg zuzuweisen, als auf der neuen Straße entlang bis vor den Eintritt in das Freigebiet und zurück auf der bestehenden Contrescarpe.

Demgegenüber bietet der Unterführungsentwurf den Vortheil unmittelbarer Verbindung für Wagen und Fußgänger vom Übergangspunkte der Bahn ab nach allen Richtungen, — wobei allerdings die auf Seite 11 erwähnte Senkung und die hiernach erforderlichen Rampen in Kauf zu nehmen sind.

Vom Standpunkte der Anwohner dieses Stadttheiles aber wird die theilweise Erhaltung des Stadtgrabens als entschiedener Vortheil der Unterführung gelten, besonders da durch die Straßensenkung die Grundstücke höher herauskommen, und es mag auch die Anlage weniger Stufen vor einzelnen Häusern weniger lästig sein, als das Vorhandensein des bei dem Überführungsentwurf erforderlichen hohen Dammes.

Auch die in Betracht kommenden Steigungsverhältnisse, wie sie unter A 1 und 2 angegeben sind, und die in Betracht kommenden Gesamthöhen sprechen unzweifelhaft für die Unterführung. Das verlorene Gefälle beträgt für die letztere 3,46 m, während bei der Überführung eine verlorene Steigung von 5,93 m zu verzeichnen ist.

Zur besseren Veranschaulichung der für die neue Straße angenommenen Rampenmeinungen ist auf Blatt 18 eine vergleichende Darstellung der in Bremen vorkommenden stärksten Steigungen, gemäß folgender, durch die Straßenbauinspektion aufgestellten Tabelle, gegeben:

Bezeichnung der Straßenstrecke	Der betreffenden Strecke Gesamt-		Durchschnittliche Steigungs- Verhältnisse
	Länge m	Höhe m	
1. Am Wall: Heerdenthor-Bischofsthor	85,0	3,486	1 : 25
2. Werderstraße-große Weferbrücke	70,0	2,52	1 : 27
3. Brautstraße-kleine Weferbrücke	60,0	2,16	1 : 27,78
4. Am Wall: Osterthor-Bischofsthor	60,0	2,013	1 : 30,78
5. Herrlichkeit-kleine Weferbrücke	50,0	1,70	1 : 35,3
6. Herrlichkeit-große Weferbrücke	60,0	1,68	1 : 35,72
7. Wachtstraße-große Weferbrücke	52,0	1,254	1 : 42
8. Große Weferbrücke	67,65	1,158	1 : 58

Es ist ferner ermittelt worden, daß die Rampe von der Gasanstalt zum Hamburger Bahnhof mit 1:70 bei 220 m Länge eine Gesamthöhe von 3,12 m ersteigt, und somit den Verhältnissen des Unterführungsentwurfes sehr nahe kommt.

In meinem Berichte vom 28. Februar habe ich bereits hervorgehoben, daß die Möglichkeit eines in der Höhe unbegrenzten Verkehrs sehr

für die Überführung spricht, ebenso die Sicherheit, das Pflaster stets trocken und rein halten zu können, während bei der Unterführung die Höhenlage der Bahnkronen einerseits, die des Grundwassers andererseits, eine Einschränkung der lichten Durchfahrts Höhe auf 4,20 m erforderlich macht. Außerdem kann bei der tiefen Lage der Straßensohle trotz aller baulichen Vorkehrungen die Sicherheit nicht gegeben werden, eine vollständig trockene und reine Straße zu erhalten.

Behufs Abführung des Tageswassers mußte eine unterirdische Verbindung mit dem städtischen Kanalnetz (zur Nordstraße hin) vorgesehen werden, und es ist für plötzliche größere Regengüsse die Anlage eines Nothauslasses in den Stadtgraben in Aussicht genommen.

Als Nachtheil des Überführungsentwurfes bleibt allerdings in Bezug auf die Entwässerung der Straßen anzuführen, daß im Falle der Ausführung einer Überführung am Stephanithor (wegen der mit der Preussischen Behörde vereinbarten Gradienten) die Nordstraßenunterführung um 0,36 m tiefer angelegt werden muß, als für den Fall einer Unterführung am Stephanithor vorgesehen werden konnte.

Zur besseren Übersicht sei hier nochmals eine Zusammenstellung der auf Blatt 2 dargestellten (auf Normalnull bezogenen) Höhen gegeben.

	Bei Ausführung der			
	I. Überführung		II. Unterführung	
	am Stephanithor			
	Oberkante der Schienen	Oberkante der Straße	Oberkante der Schienen	Oberkante der Straße
	m	m	m	m
Weferbrücke	+ 8,41	—	+ 8,41	—
Straße am Stephanithor	+ 7,91	+ 13,66	+ 8,77	+ 3,82*)
Nordstraße	+ 8,41	+ 3,66†)	+ 8,77	+ 4,02
Doventhorsteinweg	+ 8,07	+ 3,42	+ 8,07	+ 3,42
Düsterstraße	+ 7,55	+ 2,90	+ 7,55	+ 2,90

Hieraus geht hervor, daß abgesehen von den für beide Fälle (I. und II.) gleichen Höhenverhältnissen der Übergänge am Doventhorssteinweg und der Düsterstraße die Unterführung an der Nordstraße bei Entwurf I.†) (+ 3,66) noch um = 0,16 m niedriger liegen muß, als die Unterführung am Stephanithor bei Entwurf II.*) (+ 3,82).

Anlangend die Kosten der beiden Entwürfe sei angeführt, daß

- 1) die Überführung am Stephanithor zu M. 206 000
- 2) die Unterführung daselbst zu " 160 000

veranschlagt ist.

Der letztgenannte Betrag wird sich indeß noch um rund M. 40 000 erhöhen, wenn die unter A. 2 erwähnte Verbindung zur Faulenstraße zur Ausführung kommen sollte, so daß in diesem Falle die Kosten der Unterführung annähernd gleich hoch mit denen der Überführung zu stehen kommen würden.

Schließlich mag noch erwähnt werden, daß für die Erhaltung der Zufuhrstraße zur Erling's Mühle bei jedem der beiden Entwürfe ein Kostenbetrag von etwa M. 10 000 aufzuwenden und in der Veranschlagung vorgesehen ist.

3) Planübergang. (Entwurf vom Juli 1885.)

Das Modell, welches den jetzigen Zustand der Straßenzüge am Stephanithor darstellt, ist benutzt worden, um durch losnehmbare Theile zu zeigen, daß die Beibehaltung des Planüberganges am Stephanithor nicht ohne wesentliche Veränderungen, besonders des westlichen Theiles, möglich ist.

Zunächst sind die mit der durchaus nothwendigen Durchführung des Hafengleises verbundenen Änderungen im Stephanithorstadtgraben annähernd dieselben, welche der Unterführungsentwurf mit sich bringt. Ebenso bedingten die veränderten Verkehrsverhältnisse eine Verbreiterung der Stephanithorscontrescarpe,

welche zur Zeit nur eine durchschnittliche Fahrbahnbreite von 5,50 m aufweist und doch mindestens auf eine solche von 10,0, besser 13,0 m zu bringen sein wird.

Das letztere Maß würde die Anlage einer zweigleisigen Pferdebahn, wie bei 1 und 2, gestatten, jedoch würde der Pferdebahnbetrieb durch den Planübergang in seiner Regelmäßigkeit empfindlich geschädigt werden.

Die Anlage einer unmittelbaren Verbindung vom Übergang zur „Straße am Wall“ schien ebenfalls unumgänglich nöthig, besonders aber war es unbedingt geboten, die Schienenoberkante an der Kreuzungsstelle um das Maß von 0,60 m gegen die jetzige Lage zu erhöhen, weil anders die Herstellung einer Unterführung an der Nordstraße nicht wohl mehr ausführbar gewesen wäre.

Das eben genannte Maß, welches als die geringste zulässige Aufhöhung anzusehen ist, bedingt übrigens, daß die Unterführung der Nordstraße die beim Überführungsentwurf I. sich ergebende tiefere Sohlenlage (+ 3,66 N. N.) erhält, und daß demnach unter Rücksichtnahme auf die mit Preußen festgestellten neuen Gefällverhältnisse der Weserbahn für später nur die Möglichkeit einer Überführung am Stephanithor verbleibt.

Sollte indes für die Nordstraßenunterführung etwa die auf voriger Seite bezeichnete günstigere Sohlenlage (+ 4,02 N. N.) vorgesehen werden, so müßte die Aufhöhung des Planüberganges weitere 0,36 m, also im ganzen 0,96 m betragen. Im letzteren Falle aber würde für später nur die Herstellung einer Unterführung am Stephanithor übrig bleiben, weil die Straßenüberführung daselbst alsdann gegen den jetzt ausgearbeiteten Entwurf noch um das genannte Maß höher hinaufsrücken würde, und die Folge davon eine unzulässige Verstärkung der Rampensteigungen sein müßte.

Geht man also davon aus, daß die Beibehaltung eines Planüberganges am Stephanithor nur als vorläufiges Aushülfemittel zu betrachten ist, — welche Annahme schon nach einem geringen Anwachsen des Verkehrs zwischen Freibezirk und Stadt sich zweifellos als die richtige erweisen wird, — so wird man schon jetzt sich darüber klar werden und feststellen müssen, welcher Art die spätere Ausbildung des Überganges daselbst sein soll, und man würde immer nur die eine der beiden Möglichkeiten, Unter- oder Überführung am Stephanithor offen behalten können.

Ist nun aber schon die in Rede stehende Beibehaltung des jetzigen Planüberganges keinesfalls mit geringen Kosten verbunden und auch hinsichtlich der Berührung der Wallanlagen mit nicht viel kleineren Opfern ausführbar, als solche für den Unterführungsentwurf zu bringen wären, so wird im weiteren die nachträgliche Herstellung einer Unter- oder Überführung wegen der nothwendigen Aufrechterhaltung des Betriebes auf der Weserbahn ungleich größere Schwierigkeiten verursachen und sehr viel bedeutendere Geldmittel erfordern, als wenn mit Ausführung der übrigen Anlagen „behuß Beseitigung der Planübergänge im Zuge der Weserbahn“ auch die Kreuzung am Stephanithor endgültig ihre erledigung fände.

4) Überführung am Stephanithor. (Nebenentwurf vom Juli 1885.)

Auf Blatt 17 ist für die neue Hafenzufahrtsstraße eine Linie ausgearbeitet, wie sie theils in der Deputation, theils in hiesigen Tagesblättern, wie auch seitens der Deputation für die Spaziergänge, in Anregung gebracht worden ist.

Es kann für diesen Fall die Kreuzung mit der Weserbahn nur mittels Überführung bewirkt werden und zwar ist dabei die Überschreitung von vier Gleisen der Weserbahn erforderlich.

Die neue Straße zweigt, wie der Entwurf I., bei der Adamsporte von der Straße am Wall ab und erreicht bei 220 m Länge die Höhe der Brücke mit einer Steigung von 1:56.

Die Straße am Wall in ganzer Ausdehnung für die neue Straße zu benutzen, ist zwar nicht unbedingt ausgeschlossen, erscheint aber um deswillen nicht angebracht, weil die erforderliche Aufhöhung, welche bei Wall Nr. 1 rund 2,40 m

betragen müßte, in unmittelbarer Nähe der anstoßenden Häuser nicht wohl empfohlen werden kann, und weil ferner jede noch weitere Verlegung der Übergangsstelle nach der Weser hin einestheils die Überschreitung von mehr als vier Gleisen, also ein noch größeres Bauwerk erfordert hätte, andernteils aber die westliche Rampe zum Kopf des Freibezirks an der Contrescarpe hin sich nicht mehr mit dem zulässig erkannten Steigerungsverhältnis von 1:50 hätte ausführen lassen.

Die von einer Seite empfohlene Verlegung des Haupteingangs von der Contrescarpe nach der Reeperbahn (vergl. Blatt 17 a) würde einerseits nicht die Beseitigung der beiden theuersten Häuser, Contrescarpe Nr. 218 und 219 ersparen, da dieselben für die in feste Grenzen gelegte Eisenbahnlinie nöthig sind, daneben aber noch das ganze Häuserviertel am Bindwams und eine größere Anzahl der Häuser an der Reeperbahn erfordern, — andererseits aber würde dadurch der Hauptlastverkehr an einer Stelle die Hafengleise überschreiten, wo sich hauptsächlich der Rangirverkehr für die beiden Hafenufer untereinander abspielen muß.

Eine Verbindung von der Großenstraße mittels Rampe zur Überführung hinauf konnte bei dieser Zufuhrstraße nicht mehr in Frage kommen, da die hierbei erforderliche Steigung von 1:25 bei der zu erklimmenden Gesamthöhe von 5,40 m entschieden unzulässig für Lastfuhrwerke anzusehen ist.

Demnach konnte eine Verbindung mit der Großenstraße nur unter Beibehaltung des Planüberganges geschaffen werden, und es mußte, um letzteren von der Großenstraße aus zu erreichen, die neue Hauptstraße neben dem Bauwerk für die Geleise noch eine Straßenunterführung erhalten, wodurch selbstverständlich die Kosten gegenüber dem Entwurf I. wesentlich erhöht werden.

Die Linie der neuen Straße westlich von der Bahn an Erling's Mühle vorbei, erhält bei 300 m Länge eine Steigung von 1:50, überschreitet bei Contrescarpe Nr. 219 das Hafengleis und läuft daselbst in den Freibezirk ein.

Die zwecks Erzielung der zulässigen Steigung von 1:50 erforderliche Aufhöhung der Contrescarpe beträgt am Einlauf der Fichtenstraße 1,40 m und es ist daher eine Rampe bis vor das Haus Fichtenstraße Nr. 6 anzulegen, während an der Tannenstraße die Verhältnisse denen des Überführungsentwurfes I. gleich bleiben.

Schließt sich schon im allgemeinen die Führung der Straßen bei diesem Entwurfe weniger gut den bestehenden Verhältnissen an, so wird im besonderen durch die Nothwendigkeit, trotz der aufzuwendenden großen Geldmittel doch noch immer die Eisenbahngleise mittels Planüberganges, und zwar wiederholt, zu kreuzen, der Zweck des ganzen Unternehmens, d. i. die Beseitigung der Planübergänge, durchaus verfehlt. Auch würde eine Pferdebahnverbindung zwischen Stadt- und Freibezirk sich bei weitem nicht so günstig gestalten, wie bei den Entwürfen 1 und 2.

Der Verkehr von der Großenstraße her, wenn derselbe nicht etwa gar auf den Umweg über die Straße hinterm Stephanikirchhof, Diepenau, Dovenhorstraße verwiesen werden sollte, müßte (unter Aufwendung der Kosten für eine Unterführung unter die Hauptzufuhrstraße) den beizubehaltenden Planübergang am Stephanithor überschreiten, während die auf der Hauptstraße einlaufenden Fahrzeuge die Hafenbahn bei Einfahrt in den Freibezirk kreuzen müßten.

Wollte man ferner dem örtlichen Verkehr zwischen Stadt und westlicher Vorstadt behufs Vermeidung größerer Umwege die Möglichkeit offen halten, den doch einmal zu belassenden Planübergang am Stephanithor zu benutzen, so würde hierfür die Anlage einer dritten Parallelstraße von der Adamsporte ab, rechts neben der hochgelegenen Hauptstraße herlaufend, nicht zu umgehen sein, wodurch wiederum eine weitere empfindliche Schädigung der Wallanlagen bedingt wäre.

Schlußfolgerungen zu A.

Aus den vorstehend angeführten Gründen können die unter 3 und 4 beschriebenen Bahnübergänge meines Erachtens kaum für die Ausführung ernstlich in Frage kommen, und es bleibt demnach nur die Wahl zwischen den bereits früher zur Vorlage gebrachten beiden Entwürfen 1 und 2, — betreffend Überführung oder Unterführung nördlich des jetzigen Planüberganges.

Bezüglich der Entscheidung für eine oder die andere dieser letzteren beiden Möglichkeiten der Kreuzung am Stephanithor vermag ich indes bei der Verschiedenartigkeit der in Frage kommenden Vor- und Nachtheile einen bestimmten Vorschlag nicht zu geben, und weise noch schließlich darauf hin, daß nach den vorhergegangenen Ausführungen eine solche Entscheidung auch für den Fall schon jetzt herbeigeführt werden muß, daß etwa ein auf die vorläufige Beibehaltung des Planüberganges (Blatt 16) abzielender Beschluß gefaßt werden sollte.

B. Die Frage aus dem Beschluß der Bürgerschaft vom 14. März 1885: „ob es nicht zu ermöglichen ist, während der Bauzeit eine Laufbrücke von der Stephanithorsmühle bis zur Großenstraße herzurichten“,

ist dahin zu beantworten, daß sich die Aufrechterhaltung des Fußgängerverkehrs am Stephanithor während der Ausführung der Bauwerke — Über- oder Unterführung am Stephanithor — ebensowohl wird bewerkstelligen lassen, wie an der Nordstraße, am Dovenhornssteinweg und an der Düsternstraße. In wie weit der eine oder der andere der genannten Straßenzüge auf kürzere Zeit für Wagenverkehr gesperrt werden muß, läßt sich wegen der nothwendigen Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes mit Bestimmtheit noch nicht feststellen, doch kann auf Grund der im Einverständnis mit der Preussischen Verwaltung für diese Übergangsanlagen bereits aufgestellten Entwürfe schon jetzt versprochen werden, daß zum mindesten je zwei der vier Straßenkrenzungen stets gleichzeitig auch dem Wagenverkehr offen gehalten bleiben.

C. Herstellung eines Verbindungsweges für Fußgänger zwischen der Straße an der Stephanikirchenweide und dem Gröpelingerdeich.

Die von der Bürgerschaft laut Beschluß vom 14. März d. J. zum Bericht gestellte Frage wegen einer über den Freibezirk hinüber zu beschaffenden Passage für die auf der linken Seite des Bezirks beschäftigten Fabrikarbeiter beehre ich mich folgendermaßen zu beantworten.

Eine über das eigentliche Hafenbassin etwa an der Stelle des jetzigen Armendeiches hinüber geführte „drehbare Laufbrücke“ würde bei der Breite des Bassins von 120 m ganz enorme Kosten verursachen, selbst wenn sie nur für Fußgänger eingerichtet sein sollte. Weil die von der Arbeit kommenden Personen in dichten Reihen zu gehen pflegen, so müßte zunächst der Brückenoberbau zur Sicherheit für die größte Belastung bei Menschengedränge konstruirt werden.

Wenn ferner nicht der oberhalb der Brücke liegende, circa 200 m lange und besonders wichtige Hafentheil nahezu unzugänglich gemacht werden sollte, so würde die Brücke zwei Drehöffnungen von je mindestens 20 m Weite erhalten müssen. Die beiden fest überbrückten Öffnungen würden dann, abgesehen von der Pfeilerbreite, je 40 m weit werden und könnten allenfalls, um theueren Oberbau zu ersparen, mit kleinen Einzelspannweiten und mit eisernen Schraubenpfählen, statt massiver Zwischenpfeiler, hergestellt werden.

Wenn eine solche Brücke in der Höhe des eigentlichen Hafenplateaus und der Kaimauer hergestellt und dabei täglich viermal und oft im Dunkeln von über Tausend Menschen begangen werden sollte, so würde wegen der unausbleiblichen Zollkontrolle eine viel größere Zeit für die Mehrzahl der Passanten verloren gehen, als durch den Umweg, wenn nicht, um dieses zu vermeiden, die Brücke in ganzer Länge um mindestens 4,8 m Höhe über der Schienenoberkante liegen sollte. Außerhalb des Freibezirks, sowie etwa auch neben den beiderseitigen Ufern des Hafenbassins wären dann entsprechende Treppenanlagen herzustellen.

Diese Brückenanlage müßte nach angestellter Berechnung mindestens 4—500 000 Mark im ganzen kosten, sie erfordert eine sorgfältige, zu etwa 2000 Mark jährlich oder zu 40 000 Mark Kapital zu schätzende Wartung und würde wegen der

unvermeidlichen festen Enden (wenn man ihr nicht an beiden Enden Drehöffnungen geben, aber dabei Wartung und Betrieb sehr erschweren wollte) die Benutzung der Hafenkais auf mindestens 20 m zu beiden Seiten für größere Schiffe fast unmöglich machen. Es würde also zu den Kosten der Brücke noch der Verlust von etwa 80 m Kai oder ein Geldwerth von etwa 160 000 Mark hinzukommen, da die fertige Kaimauer nebst allem Zubehör, wie Straßen, Geleise zc. etwa 2000 Mark für einen laufenden Meter kostet.

Es kann daher nach meiner Überzeugung eine so theuere und für den Hafenbetrieb so lästige Brücke für den gedachten Zweck gar nicht weiter ernstlich in Frage kommen.

Nicht mehr Aussicht auf Verwirklichung scheint mir die Idee einer über das Hafenbassin hinüberfahrenden Dampffähre und zwar eben für die gleichzeitige Beförderung von etwa Hundert Arbeitern zu haben. Es ist zunächst der Fährbetrieb namentlich für die Schlusszeiten der Arbeit und am dunklen Abend bei einer so großen und in dichten Schaaren marschirenden Anzahl keineswegs ungefährlich, er bedingt ferner im Vergleich zu einer ununterbrochenen Passage zweifellos für eine große Anzahl mindestens ebensoviele Zeitverlust als einige Hundert Meter Umweg, sodann aber glaube ich, daß die schon vorhin erwähnten durch die Zollkontrolle bedingten Schwierigkeiten und Zeitverluste hier in weit höherem Maße noch zutreffen würden. So zweifellos es scheint, daß nach einiger Entwicklung des Hafenverkehrs zur Erleichterung der im Freibezirk verkehrenden Personen demnächst ein oder mehrere Fährboote (und zwar wahrscheinlich Dampffähren) das Hafenbassin regelmäßig durchfahren, ebenso sicher scheint es, daß gerade die außerhalb des Freibezirks verkehrende Bevölkerung wegen der durch die Zollkontrolle bedingten Schwierigkeiten von der Benutzung dieser Fahren nur wenig Gewinn erwarten kann.

Um nun aber diesen zahlreichen Personen, insbesondere den Fabrikarbeitern, die täglich viermal sich wiederholenden Wege nicht zu sehr zu verlängern und zu erschweren, insbesondere auch nicht ihnen die Mittagspause zu merklich zu verkürzen, kann nur die Herstellung einer festen und hohen Laufbrücke über den Freibezirk und zwar am Kopfende des Bassins als zulässiges und geeignetes Mittel angesehen werden. Eine solche etwa 3 m breite, mindestens 4,8 m mit ihrer Unterkante über den Schienen hohe, an beiden Enden außerhalb des Bezirks mit bequemen Treppen versehene Laufbrücke wird, in billiger Eisenkonstruktion aber dauerhaft ausgeführt, nach Überschlag etwa M. 130 000 kosten. Sie gestattet einen völlig freien Verkehr, greift in keiner Weise, wie die beiden vorgedachten Mittel, störend in den Betrieb des Hafens ein und erfordert nur geringe Unterhaltung, aber keinerlei Wartungs- und Betriebskosten. Freilich muß sie unbedingt etwa 200 m oberhalb des Armendeichs liegen, so daß ein Theil der Passanten gegen den früheren Weg über den Armendeich 400 m Umweg zu machen haben wird. Dieser Umweg vervierfacht, giebt täglich 1600 m Umweg, gleich etwa einer viertel Stunde täglichen Zeitverlust. Aber diese Laufbrücke erspart den früher den Armendeich benutzenden Personen, welche später um den obersten Theil des Freibezirks herum würden gehen müssen, jedesmal einen Weg von etwa 750 m, also täglich einen Umweg von 3000 m, folglich etwa eine halbe Stunde Zeitverlust. Dieser Verlust mit der Anzahl der Personen und den Arbeitstagen im Jahr multipliziert und kapitalisirt, rechtfertigt gewiß die Anlegung einer solchen festen, billigen und dem freien Verkehr ganz zu überlassenden Laufbrücke.

D. Ausführungen in betreff der Eingabe hiesiger Bürger über Herstellung einer Eisenbahnverbindung durch das Waller Feld.

In anbetracht, daß das in der vorbezeichneten Eingabe vorgebrachte Ersuchen darin gipfelt, die durch den Generalplan vom 28. Februar d. J. vorgesehene Verbindung des Freihafens mit der Weserbahn fallen zu lassen, und statt dieser auf ein in früherer Zeit vom damaligen Baudirektor Berg aufgestelltes Projekt einer vom Mellerplatz nach der Geestebahn abzweigenden und durch das

Waller bezw. Ubbremer Feld gehenden Bahnverbindung zurückzukommen, habe ich die auf gedachten Entwurf bezüglichen Akten des Staats-Archivs einer eingehenden Durchsicht unterworfen und gestatte mir, als Unterlage für die weiterhin zu gebenden eigenen Ausführungen zunächst die nachstehenden Aktenauszüge hiermit vorzulegen und füge hinzu, daß alle Angaben, welche für die Beurtheilung des fraglichen Entwurfes mit Bezug auf seine Eisenbahnanlagen erforderlich sind, hier Aufnahme gefunden haben.

Die Veranlassung zur Aufstellung eines sogenannten Bergschen Projektes geht hervor aus der:

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft vom 7. November 1870, betreffend Ankauf des Melkerplatzes und Kanalanlage auf der Stephanikirchenweide.

„Die in Abschrift beifolgende Eingabe der Handelskammer vom 18. Dezember v. J. veranlaßte den Senat, das in derselben angeregte Projekt einer auf dem sogenannten Melkerplatz und der St. Stephanikirchenweide herzustellenden Hafen- und Kanalanlage kommissarisch und technisch prüfen zu lassen.“

„Nachdem der von dem Baudirektor Berg erstattete Bericht, der ebenfalls abschriftlich dieser Mittheilung beigelegt ist, eingegangen war und auch die Behörde für Handel und Schifffahrt auftragsgemäß sich mit der Prüfung des gedachten Projekts beschäftigt und dem Senate dringend empfohlen hatte, mit der St. Stephani-Gemeinde über den Erwerb des Melkerplatzes sowie des sonst für die fragliche Anlage erforderlichen Arealis in Verhandlung zu treten, glaubte der Senat nicht weiter zögern zu dürfen, diejenigen Schritte zu thun, welche für den Fall, daß die zuständigen Staatsbehörden im öffentlichen Interesse demnächst die Ausführung einer Hafen- und Kanalanlage für wünschenswerth erachten sollten, die desfallige Möglichkeit offen hielten und beauftragte deshalb einige seiner Mitglieder, mit den Bauherren zu St. Stephani zu unterhandeln. zc.“

Über die allgemeine Anordnung der Hafenanlage enthält der in vorstehender Mittheilung des Senats angeführte Bericht des Baudirektors Berg vom 10. März 1870 das Folgende:

zc. „Mein Vorschlag ging dahin, das ganze Bassin nicht auf dem Melkerplatz, sondern westlich von dem Armen-deiche auf der Stephanikirchenweide anzulegen und von dem ersteren nur so viel Terrain zu der Anlage zu verwenden, als zu der Führung der Gleise von dem Weserbahnhofe her und genügend breiter Verbindungsstraßen erforderlich werden würde.“

„Diese Ansicht wurde aber von den vorbezeichneten Herren (Bauherren zu St. Stephani) nicht getheilt. Dieselben waren der Meinung, daß, wenn es nicht zweckmäßig sei, das ganze Bassin in den Melkerplatz zu verlegen, doch ein Theil, event. die Hälfte desselben in diesen Platz hineingeschoben werden müsse, um den neuen Hafen der Stadt und den Weserbahnhofsanlagen so nahe als möglich zu rücken. zc.“

Diesem Vermittlungsvorschlage entsprechend wird der Entwurf zunächst aufgestellt, und nach eingehender Beschreibung des Kanals, bezüglich Richtung, Lage und Ausrüstung, wendet sich der Bericht zur Besprechung der Eisenbahnanlage:

„Was in dem anliegenden Situationsplane in betreff der Eisenbahnanlage geboten wird, ist übrigens nur als eine höchst allgemein gehaltene Skizze zu betrachten, da späteres Bedürfnis und genaue Erwägung der Verhältnisse für eine demnächstige Anlage maßgebend bleiben müssen.“

„Über das Terrain zu einer derartigen Eisenbahnanlage, event. über das Bedürfnis zu einer demnächstigen größeren Aus-

„dehnung einer solchen Anlage werde ich weiter unten Andeutungen geben.

„Wenn nun die Nordseite des Hafens als lediglich für Eisenbahnzwecke zu verwenden gedacht ist, so ist angenommen, daß dessen Südseite dem größeren freien Verkehr zugewendet werden müsse, und um diesem Verkehre, der gewiß direkte Verbindungen zwischen der Eisenbahnbehörde und Privaten herbeiführen wird, die thunlichste Erleichterung zu gewähren, ist eine Gleisverbindung der südlichen Rajung mit den Gleisen des Weserbahnhofes projektirt. 2c.

Im weiteren werden die Einrichtungen für Lösch- und Laden der Schiffe, die Kommunikation zwischen Gröplingerdeich und Stephanivorstadt, sowie die Gestaltung des Straßennetzes besprochen, worauf bezüglich der Gleisverbindungen gesagt wird:

„Vorläufig ist angenommen, daß zur Führung der Gleise zwischen dem Hafen und dem Weserbahnhofe 2 für Doppelgleise, Wagen- und Fußverkehr genügende Straßen von 50 bis 60 Fuß Breite angelegt, und daß dieselben nach ihrer Vereinigung schräg durch den Sandersdeich und die Straße bei der Keeserbahn dem Weserbahnhofe zugeführt werden. Es ist bei der Richtung dieser Straßen einmal auf die Führung der Gleise in zulässigen Kurven, ferner aber darauf gesehen, daß nur unbedeutendere Gebäude geschnitten, größere Anlagen, theure Pacht Häuser und dergl. aber verschont werden.

„Jede etwaige Veränderung in der Lage des Hafenbassins würde leicht eine Veränderung in der Lage der Gleise und den betreffenden Straßen herbeiführen. 2c.

„Hinter dem an der Nordseite des Hafens projektirten Eisenbahnhofe, der zu 150 Fuß mittlerer Breite angenommen ist (was für fünf Schienengleise und 55 Fuß tiefe Schuppen genügt), führt von dem Gröplingerdeiche aus eine 30 Fuß breite Straße parallel zu der Keeserbahn, die sich direkt der Straße bei der Keeserbahn resp. dem Stephanithorssteinwege anschließt und mit der Straße am Ostende des Hafens in Verbindung steht. An der Einmündung derselben in die letztbezeichnete Straße wird zugleich eine Verbindung mit den Gleisstraßen hergestellt und dazu das betreffende Erbe angekauft.

„Endlich wird eine Verbindung des Hafens mit der Muggenburgerstraße, der Straße auf der Muggenburg und mit der Straße „Sandberg“ hergestellt, wie das aus dem Situationsplan hervorgeht. Auch ist auf diesem Plane angedeutet, auf welche Weise sich eine direkte Verbindung von der Großenstraße und dem Wall durch die Fichtenstraße nach dem neuen Hafen anlegen lassen wird.

„Endlich weist der Plan in punktirten Linien die Möglichkeit einer direkten Verbindung der Weserbahn mit dem Hafen über die Stephanithorscontrescarpe, die Tannenstraße und einen Theil der Keeserbahn nach, ebenso wie auch die Richtung angegeben ist, welche eine Verbindung der Hafenanlage mit der Bremen-Geeste-Bahn ungefähr würde einschlagen müssen.

Der Schluß des Berichtes bezieht sich auf die Kosten der neuen Hafenanlage, und es ist daraus nichts weiter hervorzuheben, als daß auch bei der Veranschlagung ausschließlich die Herstellung der Eisenbahngleise vom Weserbahnhofe aus vorgesehen, auf eine Verbindung durch die Waller Feldmark aber in den zugehörigen Kostenanschlägen No. I bis III keinerlei Rücksicht genommen ist.

Beschluß der Bürgerschaft vom 19. November 1870,
betreffend Ankauf des Melferplatzes und Kanalanlage auf der
St. Stephani-Kirchenweide.

„Die Bürgerschaft erkennt nicht, daß bei der zukünftigen
„Entwicklung unseres Verkehrs die demselben dienenden Ein-
„richtungen, insbesondere die Anlagen zur Verbindung der Wasser-
„straße mit der Eisenbahn, stromabwärts von der Stadt ihren
„Platz finden müssen und erachtet es daher im allgemeinen Interesse,
„eine solche Anlage auf der St. Stephanikirchenweide durch den
„Ankauf des sogenannten Melferplatzes für die Zukunft zu er-
„möglichen, da sie dem Senate darin beistimmt, daß eine zweck-
„mäßige Eisenbahnverbindung mit dem Wasser sehr erschwert werden
„würde, wenn jener Platz in Privatbesitz überginge.

„Die Bürgerschaft beauftragt zc.
„und wünscht, daß dabei die jener Gemeinde obliegenden Ver-
„bindlichkeiten sich nicht auf das vorliegende Projekt beschränken,
„sondern allgemein auf eine mit dem Bahnverkehr in Verbindung
„zu setzende Kanal- und Hafenanlage auf der St. Stephanikirchen-
„weide ausgedehnt werden. zc.

Auf Grund des vorstehenden Beschlusses der Bürgerschaft, sowie der nach-
folgenden Beschlüsse vom 23. und 25. November 1870, durch welche die An-
gelegenheit der neugebildeten Deputation für Häfen und Eisen-
bahnen zur Prüfung und Berichterstattung überwiesen wird, kommt der nach-
folgend im Auszuge mitgetheilte Bericht des Baudirektors Berg vom
7. Dezember 1870 zur Vorlage:

„In Erledigung des mir erteilten Auftrages, eine Unter-
„suchung darüber anzustellen, auf welche Weise man den auf der
„Stephaniweide demnächst anzulegenden Hafen mit dem Haupt-
„bahnhofe, mit der Weserbahn, resp. auch mit dem Weserbahnhofe
„verbinden zc.

„1) Es ist angenommen, daß die Hafenanlage quaest. nicht
„in den Melferplatz hineinreichen, sondern der Hafen jenseits des
„Armendeiches an der schon länger projektirten Straße vom Gröpe-
„lingerdeich, nach dem Etablissement des Norddeutschen Lloyd, an-
„gebracht werden soll.

„2) Es ist angenommen, daß von der Weserbahn, resp. von
„dem Weserbahnhofe ab eine zweigleisige Bahn f. B. soll angelegt
„werden können, zc.

„Es steht nichts im Wege, die Bahn f. B. zunächst eingleisig
„auszuführen, in den Zugängen aber wird man sich zweigleisige
„Breite sichern müssen. zc.

„Um die Sache von allen Seiten erwägen zu können, sind
„4 Projekte aufgestellt, welche ich diesem Berichte anlege.“

„Projekt 1. Die zweigleisige Eisenbahn zweigt von der
„Weserbahn ab, führt an der Contrescarpe hin, durchschneidet
„daselbst 2 Erben, läuft über die Straße an der Reeperbahn und
„theilt sich vor dem Melferplatze in 2 Stränge.

„Die Verbindung mit dem Weserbahnhofe kann durch einen
„Strang mit 2 Drehscheiben an der Contrescarpe hergestellt werden,
„wie das auf der Zeichnung angegeben ist zc.“

„Projekt 2. Die zweigleisige Eisenbahn zweigt von der
„Weserbahn ab, geht an der Contrescarpe hin, durchschneidet dort
„2 Erben, an der Reeperbahn kleinere Grundstücke und theilt sich
„in ähnlicher Weise auf dem Melferplatze wie dieses bei Projekt 1
„der Fall ist. Verbindung mit dem Weserbahnhofe durch Dreh-
„scheiben zc.“

„Projekt 3. Die projektirte Eisenbahn verläßt die Weserbahn bei dem Stephanithorsübergange, geht über den Wall und einen Theil des Stadtgrabens, durch die abzubrechende südwestliche Seite der Fichtenstraße, über die Straßen an der Reeperbahn und den Sandersdeich nach dem Melkerplatz. Verbindung mit dem Weserbahnhofe durch Drehscheiben. 2c.

„Projekt 4. Die zweigleisige Eisenbahn verläßt den Weserbahnhof vor der Köchelschen Mühle, durchschneidet das Kehrmanische Erbe und die Muggenburger Straße, um sich auf dem Melkerplatze zu theilen. 2c.

„Wenn man die vorangeführten 4 Projekte mit einander vergleicht, so ergibt sich einmal, daß zu der Ausführung eines jeden desselben eine gewisse Anzahl von Erben und Grundstücke angekauft werden muß, daß die Ausdehnung dieser Ankäufe aber eine sehr verschiedene ist und bei dem einen größere, bei dem anderen kleinere Ausgaben verursachen wird.

„Meiner Ansicht nach dürfte in Beziehung auf die geringste Ausgabe für diese Ankäufe, sowie auf sonstige gute Verhältnisse, das Projekt 1 den Vorzug verdienen, dem dann die Projekte 2, 3 und 4, ihrer Numerirung gemäß folgen. 2c.

Ein weiterer Entwurf wird durch Bericht des Baudirektors Berg vom 13. Dezember 1870 vorgelegt:

„Dem mir in der gestrigen Sitzung erteilten Auftrage gemäß erlaube ich mir anliegend ein fünftes Projekt über die Führung einer Eisenbahn von der Weserbahn nach dem Melkerplatze zu überreichen.

„Die projektirte Bahn verläßt die Weserbahn hinter dem Übergange am Stephanithore und geht mit einer Kurve von 1000 Fuß Radius durch die Wallanlagen und die Windmühle neben dem Weserbahnhofe. 2c.

„Bei Ausführung des Projektes 5 wird die Windmühle neben dem Weserbahnhofe angekauft und eine sehr beträchtliche Erdarbeit ausgeführt werden müssen, so daß dieser Bau sehr theuer zu stehen kommen wird. 2c.

Nach den so angestellten Vermittlungen kommt in ihrem Bericht vom 16. Dezember 1870 die Deputation für Häfen und Eisenbahnen zu der Ansicht, daß „es möglich, wenn nicht wahrscheinlich sei“, bei Ausarbeitung des Entwurfes werde sich ergeben, daß die Schienengleise besser an Hafen und Kanal sich anschließen lassen würden, wenn der erstere nicht auf dem Melkerplatz, sondern jenseits des Armendeiches seinen Anfang nähme, und hält es für zweckmäßig, daß bei Abschluß des Kontrakts mit der Stephanigemeinde dem Staate das Recht vorbehalten bleibe, den Hafen in diesem Sinne anzulegen.

Dieser Vorschlag wird durch Beschluß der Bürgerschaft vom 21. Dezember 1870 angenommen, und der Ankauf des Melkerplatzes genehmigt.

Ein Antrag auf Enteignung von Grundstücken wird zur weiteren Berichterstattung an die Deputation für Häfen und Eisenbahnen zurückgewiesen, deren Bericht hierüber in den Mittheilungen des Senats vom 24. Februar 1871 enthalten ist. Aus letzterem sei schließlich noch das Folgende angeführt:

„Bei Erstattung ihres Berichts vom 16. Dezember vorigen Jahres ging die Deputation von der Ansicht aus, daß die ihr aufgetragene Prüfung der ganzen Vorlage sich nur darauf beziehen könne, über die Zweckmäßigkeit und Ausführbarkeit des Projekts der Anlage einer Schiffsfahrtsanstalt auf der St. Stephanikirchenweide und dem Melkerplatz im allgemeinen, sowie über die angemessenste Verbindung mit dem Straßenneße der Vorstadt zu berichten. Sie glaubte annehmen zu dürfen, daß es sich zur

„Zeit so wenig um eine Bearbeitung der speziellen Anlage des
 „Hafens und des Kanals als einer Schienenverbindung handeln
 „könne, weil, wenn das Projekt erst nach einer Reihe von Jahren
 „zur Ausführung gelangen sollte, alsdann vielleicht Verhältnisse
 „stattfinden können, welche gegenwärtig gar nicht zu übersehen sind,
 „und daher bei einer jetzigen Spezialbearbeitung unberücksichtigt
 „bleiben würden. 2c.

„Es darf angenommen werden, daß der Weserbahnhof und
 „die Anlage auf der St. Stephanikirchenweide zwei völlig von
 „einander abgeordnete Verwaltungen bilden werden, sowohl was
 „die zollseitige Abfertigung, als was die eisenbahnseitige Expedition
 „betrifft. Wollte man nun die Züge nach und von der Kirchen-
 „weide über den Weserbahnhof laufen lassen, so würde dadurch
 „der Raum und Verkehr auf dem letzteren in hohem Grade beein-
 „trächtigt werden, und zwar ohne den mindesten Vortheil für die
 „neue Anlage. Außerdem würde die Verbindung über den Weser-
 „bahnhof bei weitem theurer kommen, als ein anderer Ver-
 „bindungsweg mit der Weserbahn etwa in der Nähe
 „des Stephanithors. Diesen letzteren hält die De-
 „putation nach gegenwärtiger Sachlage für die
 „allein richtige Verbindung, indem dabei ohne
 „Schwierigkeit und mit möglichster Bequemlichkeit ganze Züge von
 „beladenen oder leeren Wagen vom Weserbahnhofs bis zum
 „Stephanithore hinaus und in die Kurve nach der neuen Anlage und
 „umgekehrt gefahren werden können, während einzelne Wagen,
 „vermittelt einer auf der Contrescarpe anzulegenden Drehscheibe
 „von der einen Anstalt zur andern gebracht werden können.

In ihrem, zu den Mittheilungen des Senats vom 15. April 1871 ge-
 hörigen Berichte empfiehlt darauf die Deputation für Häfen und Eisenbahnen das
 gesamte Flüggersche Erbe, Keperbahn No. 34, anzukaufen und mit der durch
 Beschluß der Bürgerschaft vom 26. April 1871 erfolgten Genehmigung dieses
 Antrages, auf Grund dessen das fragliche Erbe laut Senatsprotokoll vom 17. Sep-
 tember 1872 überwiesen wird, schließt die Akte und wird ad archivum gelegt.

Aus den vorgegebenen, aktenmäßig feststehenden Angaben geht nun ohne
 weiteres hervor, daß schon bei dem Entwurf für die verhältnismäßig kleine
 Hafen- und Kanalanlage, wie sie derzeit in Aussicht genommen war, eine Eisen-
 bahnverbindung mit der Weserbahn in der Nähe des Stephanithores vorgesehen
 und als der allein richtige Verbindungsweg zwischen Hafen- und Hauptbahnhof
 bezeichnet worden ist.

Von einem Anschluß an die Geestebahn durch das Waller Feld aber ist
 in den umfangreichen Akten nichts weiteres erwähnt, als die ungefähre Richtung,
 welche die Verbindung dahin etwa einschlagen müßte.

Die Hauptgrundlage der in Frage stehenden Eingabe, nämlich das
 vermeintliche Waller Projekt von Berg, besteht also in Wirk-
 lichkeit nicht, wenigstens nicht in dem Sinne, wie sich die Bittsteller dasselbe
 gedacht haben.

Berg hat damals nur auf die Möglichkeit hingewiesen, neben der Haupt-
 verbindung zur Weserbahn noch eine Anschlußlinie an die Geestebahn zur Aus-
 führung bringen zu können. Es ist dies also eine bloße Nebenverbindung, wie
 ich sie behufs Erschließung der nördlich an den Freibezirk grenzenden Ländereien
 bei allen vorgekommenen Berathungen ebenfalls stets empfohlen habe.

Auf Blatt 19 sind die beiden Linien angegeben, mittels derer ein Anschluß
 vom Freibezirk an die Geestebahn unter den heutigen Verhältnissen, also unter
 Berücksichtigung des zur Zeit in Ausführung begriffenen Bahnhofsumbaus, etwa
 herzustellen wäre.

Ob es sich dabei nun um die in der Eingabe vorgeschlagene Hauptver-
 bindung zwischen Bahnhof-Freibahnen und Staatsbahnhof handelt, oder ob lediglich

ein Anschluß der außerhalb des Freibezirks entstanden gedachten Fabrikanlagen damit bezweckt werden soll, — in jedem Falle kann die Einmündung in den Staatsbahnhof **nur** an den beiden in der Zeichnung angegebenen Stellen erfolgen, da einerseits die südwestlich der Osterfeuerbergstraße zu errichtenden Lokomotivschuppen, andererseits die zwischen Osterfeuerbergstraße und Hempfstraße belegenen Gleisgruppen des Güter- und Rangierbahnhofes, für welche die Hauptgleise auf der dem Freibezirk abgewandten Seite sich befinden, einen Gleisanschluß an anderer Stelle unthunlich erscheinen lassen.

Je nach dem Zweck, den die so gedachte Bahulinie zu erfüllen haben würde, müßten sich naturgemäß die Anforderungen hinsichtlich der Weiterführung des Gleises innerhalb des Staatsbahnhofes richten, und nach den bestehenden Bestimmungen wird ein etwa später als nothwendig erkannter Anschluß für Fabriken mit ungleich geringeren Mitteln sich bewirken lassen, als der Einlauf eines Hauptgleises, welches den Verkehr von einem Bahnhofe zum andern — vom Bahnhof-Freihafen zum Staatsbahnhofe — zu vermitteln hätte.

Abgesehen hiervon aber kann aus anderen Gründen garnicht daran gedacht werden, die Wallerlinie als einzige Verbindung zwischen Freibezirk und Hauptbahnhof gelten zu lassen. Denn, nachdem das Hafenbecken im künftigen Freibezirk ungleich breiter angelegt, besonders aber auch näher an die Stadt heran gerückt worden ist, als es bei der Bergschen Kanalanlage der Fall war, nachdem ferner die Ausnutzung des linken (südlichen) Hafenufers für Eisenbahnanlagen wegen des im ganzen beschränkten Raumes sich als durchaus erforderlich herausgestellt hat, würden sich durch eine solche einseitig einmündende Linie bei der Unmöglichkeit, mit einer Kurve um den Kopf des Hafens herumzukommen, Betriebsverhältnisse ergeben, welche in kürzester Zeit sich als unhaltbar herausstellen müßten.

Schon die rechte Seite des Hafens würde für das untere Drittel ein Zurücksetzen der Züge erfordern. Die linke Hafenseite müßte aber ganz und gar auf diese Weise bedient werden, wodurch einerseits eine ungeheure Verlangsamung des Betriebes überhaupt, andererseits der Übelstand sich ergeben würde, daß alle für das linke Ufer bestimmten Eisenbahnfahrzeuge den Weg über die Gleise des rechten Ufers zu nehmen hätten. Durch genaue Messungen und Ermittlungen ist festgestellt, daß bei etwa gewünschter Ersparung des Durchbruchs „Contrescarpe-Reeperbahn“, also in dem Falle, daß man den Freibezirk nur bis an die Reeperbahn reichen lassen wollte, es nicht möglich wäre, mehr als 20 m für das zum Übersetzen der Wagen von einem zum anderen Hafenufer erforderliche Ausziehgleis zu erhalten, daß also das Umsetzen nicht mehr mit Lokomotivbetrieb ausgeführt werden könnte.

Ein einigermaßen hinreichendes Ausziehgleis aber würde bei nur 400 m Länge von der Gabelungsweiche am Hafenkopfe nach der Stadt zu die Weserbahn etwa in derselben Linie erreichen müssen, welche jetzt dem Anschlußgleis gegeben ist, und man würde als nothwendige Folge des Waller Feldprojekts dieselben vermeintlichen Übelstände in Kauf zu nehmen haben, die man vermeiden zu können geglaubt hatte. Außerdem aber würde dieses Ausziehgleis eine zollsichere Einfriedigung zu erfahren haben und man hätte damit die westliche Vorstadt in zwei von einander abgetrennte Theile zerlegt, da die jetzt beibehaltene Verbindung an der Contrescarpe zwischen Fichten- und Tannenstraße in Wegfall kommen müßte.

Es erscheint nicht überflüssig, nochmals auf die bereits in meinem Berichte vom 28. Februar d. J. hervorgehobene Einfachheit der Betriebsverhältnisse hinzuweisen, welche die vorgeschlagene Weserbahnananschlußlinie mit sich bringt, und welche die letztere überhaupt als einzige in Frage kommende Hauptverbindung auch heute noch — und zwar in erhöhtem Maße — erkennen läßt.

Man ist nach dem genehmigten Generalplane in der Lage, die für die eine oder andere Seite des Hafenbeckens bestimmten Züge bereits auf dem Hauptbahnhofe rangiren und getrennt von einander nach Bedarf in die Hauptgleise des linken oder rechten Hafenufers einlaufen zu lassen und bedarf hierzu auf absehbare Zeit nur des einen Anschlußgleises an dem entsprechend ausgebildeten Freibezirkshauptbahnhofe.

Indem die Gabelungsweiche vor Kopf des letzteren, soweit die Eisenbahnkurven solches irgend zuließen, an die Ostgrenze des Hafenbeckens herangerückt ist, wurde es erreicht, dem innerhalb des Freibezirks liegenden Stück des Anschlußgleises eine solche Länge zu geben, daß ein Umsetzen kleinerer Züge (1 Lokomotive mit 10—12 Wagen) ausführbar ist.

Mit der so ausgerüsteten Eisenbahnanlage wird es einerseits ermöglicht, die beiden Hafenhälften vom Staatsbahnhofe aus unmittelbar, also ohne Rückbewegung zu erreichen, andererseits ist der Vortheil einer möglichst einfachen und ausreichenden Verbindung der beiden Hafenhälften untereinander nicht aufgegeben.

Schließlich ist in Bezug auf den bezüglichen Punkt der Eingabe noch zu erwähnen, daß eine direkte Überführung der von Bremerhaven-Geestemünde ankommenden Züge — etwa durch eine besondere von Norden her gedachte Anschlußkurve an die Waller Linie — um deswillen mit Schwierigkeiten verbunden ist, weil zu diesem Zweck die für den Freibezirk bestimmten Wagen bereits in Bremerhaven rangirt und neben den fahrplanmäßigen Zügen gesondert nach hier laufen müßten. Die Preussische Verwaltung dürfte sich indes der Einführung eines solchen Betriebes schwerlich geneigt zeigen.

Was nun ferner in der „Eingabe“ über die Entwerthung der in Betracht kommenden Häuser gesagt wird, ist bezüglich der Straßenzüge am Stephanithor unter A 1 und 2 dieses Berichtes widerlegt worden.

In der irrigen Meinung, man müsse von der Überführung ab Rampen in alle vom Stephanithor abzweigenden Straßen hinunterführen und somit eine größere Anzahl Erben auf mehr als Geschoßhöhe einschütten, haben wohl hauptsächlich die genannten Befürchtungen ihren Grund. Daß von solchen Einschüttungen nicht die Rede sein kann, ist im Vorhergehenden des Weiteren auseinandergesetzt; auch sind die geringen Veränderungen, welche der Unterführungsentwurf in dieser Beziehung mit sich bringt, bereits erwähnt.

Die Umwandlungen, welche durch Höherlegung der Weserbahn an den Kreuzungsstellen: Nordstraße, Doventhorssteinweg und Düsternstraße sich ergeben, sind hinsichtlich der Höhenverhältnisse aus nachstehender Tabelle ersichtlich.

	Istige Oberkante von Schienen und Straße	Künftige Oberkante		Erforderliche	
		der Schienen	der Straße	Bahn- Aufhöhung	Straßen- Senkung
1) Nordstraße bei Entwurf I	+ 6,11	+ 8,41	+ 3,66	2,30	2,45
2) " " " " II	+ 6,11	+ 8,77	+ 4,02	2,66	2,09
3) Doventhorssteinweg	+ 5,30	+ 8,07	+ 3,42	2,77	1,88
4) Düsternstraße	+ 5,05	+ 7,55	+ 2,90	2,50	2,15

Die Lichthöhen der Unterführungen sind hier gleichmäßig zu 4,0 m, die Lichtweiten zu 16,0 m angenommen.

Die Rampen sind für die Hauptstraßen mit 1:50, für die Nebenstraßen mit 1:40 angelegt, und reichen von der Nordstraßen-Unterführung ab bis Contrescarpe 175, bezw. Contrescarpe 193, Nordstraße 6 und Olbersstraße 9. Zu den gesenkten Theilen der Straßen werden von den einzelnen Häusern, soweit dies erforderlich, Treppen hinabgeführt und zwar, wie an der Nordstraße, so auch am Doventhorssteinwege und an der Düsternstraße. Bei letzteren beiden verlaufen die anzulegenden Rampen an nachbenannten Punkten:

- 1) Doventhorssteinweg Nr. 23a, bezw. Nr. 57,
- 2) Olbersstraße Nr. 24,
- 3) Lauterbachstraße Nr. 12,
- 4) Düsternstraße Nr. 260, bezw. 75.

Da die Rampen von den Unterführungen ab sehr schnell ansteigen, so kommen mit einer für den Hausverkehr empfindlicheren Anzahl von Treppenstufen nur die wenigen in unmittelbarer Nähe der Kreuzungen belegenen Häuser in be-

tracht. Dazu würden zu rechnen sein: Contrescarpe Nr. 183—185, Nordstraße Nr. 1 a, ferner Doventhorsteintweg Nr. 26 a und b, sowie Nr. 69—72, endlich Düsternstraße Nr. 68, 69 und Nr. 93—95, sowie Olbersstraße Nr. 44—49.

Daß aber die Unbequemlichkeit, einige Stufen mehr vom Hause zur Straße hinabsteigen zu müssen, eine so bedeutende Entwerthung der Erben herbeiführen solle, wie in der Eingabe hervorgehoben wird, ist nicht wohl einzusehen, und um so weniger anzunehmen, als durch Beseitigung der Planübergänge eine gefahrlose und zu allen Zeiten offene Verbindung der Stadttheile unter einander für die Zukunft gesichert wird.

In der Erhöhung der Weserbahn und Anlage von Unterführungen eine „Absperrung der ganzen westlichen Vorstadt“ erblicken zu wollen, heißt die großen Vorzüge gedachter Anlage durchaus verkennen. In allen größeren Städten, wo ähnliche Bahndurchsetzungen wie hier vorliegen, ist man eifrig bemüht, eine Verbindung der so getrennten Stadttheile durch Höherlegung der Bahnen herbeizuführen (als nächstliegendes Beispiel sei Hannover erwähnt); — für Bremen ist mit der jetzt in Ausführung begriffenen Höherlegung des Staatsbahnhofes nunmehr der geeignete Zeitpunkt eingetreten, sich die Vortheile, welche eine Beseitigung bestehender Planübergänge überall herbeiführt, zu eigen zu machen und gerade die westliche Vorstadt ist es, der in der Hauptsache die Segnungen solcher Anlagen zu Gute kommen.

Als durchaus irrthümlich muß übrigens noch die Ansicht bezeichnet werden, als sei mit dem Waller Projekt eine Kostenersparnis herbeizuführen. Selbst wenn man etwa zugeben wollte, daß die Höherlegung der Weserbahn lediglich eine Folge der geplanten Verbindung mit dem Freibeitz sei, und nicht schon zum großen Theil durch die seitherigen Betriebs- und Verkehrsverhältnisse bedingt wäre, — wenn man also die gesamten Kosten für Höherlegung der Weserbahn dem Anschlußgleis an das Freigebiet zur Last schreiben wollte, so würden trotzdem die Gesamtkosten der so gestalteten Verbindung bei weitem nicht an diejenigen heranreichen, welche die Wallerlinie unter heutigen Verhältnissen verursachen müßte.

Die Grunderwerbskosten für die Weserbahnlinie sind bei weitem nicht so hoch, als man anzunehmen scheint, denn sie beschränken sich auf das kurze Stück zwischen Contrescarpe und Melferplatz, und von dem hier vorgesehenen Durchbruch wird nur ein schmaler Streifen für Zwecke der Geleisanlage verwendet, während der größte Theil für Herstellung eines Zollbewachungspfades und Anlage einer hinreichend breiten Zufuhrstraße nöthig ist. Würde man auch die letztere an eine andere als jetzt mit Rücksicht auf das Anschlußgleis vorgesehene Stelle legen können, so bliebe doch die Nothwendigkeit, eine größere Anzahl Erben dort anzukaufen, unverändert bestehen, und die vorher gegebenen Aktenauszüge zeigen, daß auch früher solche Erwerbungen als unumgebar angesehen sind.

Die Waller Linie ist nun, abgesehen von den Anschlußstrecken innerhalb des Freibeitz und des Staatsbahnhofes, bei rund 1600 m Länge mit hoher Damm-schüttung, ausschließlich auf neu zu erwerbenden Grund und Boden anzulegen, und bietet aus den bereits vorher erwähnten Rücksichten auf den Bahnhofsumbau nicht geringe Schwierigkeiten hinsichtlich des Anschlusses an die Geestebahn. Inwieweit die preussische Verwaltung sich auf die hierbei jedenfalls erforderlich werdende Umarbeitung ihres Bahnhofsentwurfes einlassen könnte und wollte, entzieht sich zunächst meiner Beurtheilung, da eingehendere Verhandlungen hierüber noch nicht stattgefunden haben, indes kann nicht angenommen werden, daß für die Linie von jener Seite her innerhalb der entworfenen Gleisgruppen ein Reservegleis vorgesehen ist, wogegen bei Anschluß an die Weserbahn ohne weiteres dieselbe Verbindung benutzt werden kann, welche für den Betrieb des Weserbahnhofes innerhalb des Rangir- und Güterbahnhofes sowieso anzulegen war. Die Waller Linie müßte unzweifelhaft westlich von der Osterfeuerbergstraße in den hochgelegenen neuen Bahnhof einmünden. Die Waller Chaussee müßte eine Unterführung erhalten, desgleichen müßte das in die Rangirgruppen fortzusetzende Gleis (wie alle andern Bahnhofsgleise), die Osterfeuerbergstraße, den Hufenweg bis an die Hempfstraße reichend mittels Brücken überschreiten.

Hiernach liegt es auf der Hand, daß bei der notwendigen Länge der Linie zu den höheren Grunderwerbskosten auch größere Baukosten sich hinzugesellen würden, und daß die Ansicht, eine Kostenersparnis durch diese Linie zu erzielen, als eine völlig irrige bezeichnet werden darf.

Vor allem aber wird nun zu den im vorstehenden näher ausgeführten sicheren Nachtheilen auch noch der einer höheren Überführungsgebühr hinzukommen. Auf Grund des mit Preußen abgeschlossenen Staatsvertrages ist die Überführungsgebühr nach den Selbstkosten zu berechnen, welche letzteren naturgemäß von der Länge des zurückzulegenden Weges abhängig sind. Es beträgt nun die Gleislänge von dem Schwerpunkt des demnächstigen Rangir- und Güterbahnhofes bis zum Eintritt in den Freibeizirk: über die Weserbahn 1,40 km, auf der Waller Linie aber 2,80 km, welche Länge indes durch die Nothwendigkeit des oben besprochenen Zurücksetzens und Umsetzens noch um etwa die Hälfte vermehrt wird, sodaß die Wege sich gegeneinander wie 1:3 verhalten. Die hiernach zu ermittelnden Mehrkosten der Überführung für jeden einzelnen Eisenbahnwagen würden von dem Verkehr zwischen Bahnhof und Freibeizirk als dauernde Belastung zu tragen sein, und hierin allein schon wird ein Grund zu erblicken sein, den Freibeizirksverkehr nicht auf die Waller Linie anzuweisen.

Der Oberbaudirektor:

(gez.) **Franzins.**

2. Vertrag der Deputation für den Zollanschluß mit dem Vorsteher einer Privatschule J. H. Wienberg.

Die Deputation für den Zollanschluß beantragt inhalts des beifolgenden Berichts die Genehmigung eines von ihr mit dem Vorsteher einer Privatschule **J. H. Wienberg** abgeschlossenen Vertrags und die Ertheilung der Ermächtigung, den Austausch oder die Veräußerung von geringfügigen, dem Staate gehörenden oder im Enteignungsverfahren zufallenden Parzellen Land, sofern sich dies im Verlauf ihrer Arbeiten als erforderlich oder zweckdienlich herausstellen sollte, vorzunehmen. Der Senat genehmigt die Anträge der Deputation und ersucht die Bürgerschaft ihm hierin beizutreten.

Anlage.

Bericht.

Unter den durch Beschluß von Senat und Bürgerschaft vom März d. J. (Verhandlg. S. 201 und 202, 209) unter Enteignung gestellten Grundstücken befindet sich auch ein Theil des Immobile „Bei der Keperbahn 12/13“ von **J. H. Wienberg**, welcher daselbst eine Privatschule hält, in die der Staat eine erhebliche Anzahl Freischüler entsendet. Durch die Enteignung wird der Schule ein Theil des Spielplatzes und die Abortsanlagen genommen, eine Thatsache, die sich um so unangenehmer fühlbar macht, als die räumlichen Verhältnisse der Schule ohnehin schon einigermaßen beschränkte sind, so daß im Falle einer Wegnahme eines Theils des Grundstücks ohne Beschaffung eines Ersatzes in Frage kommen könnte, ob der Staat nicht verpflichtet sei, das ganze Grundstück zu erwerben. Unter diesen Umständen erschien es zweckmäßig, **Wienberg** für das ganze Areal, welches ihm genommen werden muß, statt einer Entschädigung in Geld eine solche in Grund und Boden zu bieten. Von dem gleichfalls unter Enteignung gestellten, vom Staate bereits inzwischen zu Eigenthum erworbenen **Waltjen'schen** Grundstücke Contrescarpe Nr. 219 stößt der hintere Theil des Gartens an die Schule von **Wienberg**. Dieser Theil ist für den Freibeizirk nicht verwendbar. Es ist nun gelungen, mit **Wienberg** ein Abkommen zu treffen, wonach derselbe einen Theil des genannten Grundstücks für das ihm genommene Stück als Ersatz erhält, und ferner von dem unter Enteignung gestellten Areal ihm ein schmaler Gang behufs Herstellung einer Verbindung mit dem neu erworbenen Grundstücke

belassen wird, da die räumliche Beschaffenheit des Schulgebäudes keinen direkten Ausgang aus demselben nach dem Waltjen'schen Garten gestattet. Die Deputation übergibt in der Unteranlage den mit Wienberg abgeschlossenen Vertrag und bemerkt zu dessen Erläuterung nur noch, daß, wenn die Bestimmungen dieses Vertrages für Wienberg sehr günstig erscheinen, dies durch die besondere Sachlage, sowie durch die Rücksicht auf den Umstand sich rechtfertigen lassen dürfte, daß es sich um eine Schule handelt, in welche auch der Staat, wie bemerkt, eine erhebliche Schülerzahl schickt, und daß die in Grund und Boden reichlich gewährte Entschädigung den Schülern durch Einräumung eines größeren Spielplatzes zu Gute kommt.

Die Deputation hat sich nicht in der Lage gesehen, den Vertrag ohne weiteres rechtsverbindlich abzuschließen, da sie bei Stellung des Enteignungsantrags es unterlassen hat, sich eine derartige generelle Vollmacht ertheilen zu lassen. Es kann aber im Fortgange des Enteignungsverfahrens der Fall wiederholt eintreten, daß ein Austausch oder eine Veräußerung geringfügiger Landparzellen sich empfiehlt. Um nun zu vermeiden, daß in solchen unbedeutenden Fällen immer wieder eine vorherige Befragung von Senat und Bürgerschaft erforderlich werde, beantragt die Deputation:

unter Genehmigung des vorliegenden Vertrages zu beschließen, daß die Deputation für den Zollanschluß ermächtigt sei, den Austausch oder die Veräußerung von geringfügigen, dem Staate gehörenden oder im Enteignungsverfahren zufallenden Parzellen Land, sofern sich dies im Verlaufe ihrer Arbeiten als erforderlich oder zweckdienlich herausstellen sollte, vorzunehmen.

(gez.) Buss. (gez.) Achelis.

Vertrag.

Unteranlage.

Zwischen der Deputation für den Zollanschluß einerseits und Herrn Johann Heinrich Wienberg andererseits ist heute folgendes vereinbart:

§ 1.

Herr Joh. Heinr. Wienberg tritt von dem ihm gehörigen, in der Vorstadt an der Reeperbahn Nr. 12/13 belegenen, im Kataster mit X 132 C bezeichneten Immobile den in der anliegenden Karte mit a b e f bezeichneten Theil, welcher 45 qm groß ist, an den Staat zu Eigenthum ab.

§ 2.

Als Gegenleistung wird Herrn J. H. Wienberg staatsseitig folgendes gewährt:

1) Von dem unter Enteignung gestellten, in der anliegenden Karte mit a b c d bezeichneten Areal wird das Stück c d e f Herrn Wienberg belassen. Dasselbe ist 15 qm groß und hat eine Breite von 1,5 m.

2) Sodann erhält Herr Wienberg von dem hinter seinem Immobile belegenen, früher Waltjen'schen, jetzt vom Staate im Wege der Enteignung erworbenen Areale dasjenige Stück, welches auf der anliegenden Karte mit f g i k bezeichnet ist, zu Eigenthum. Dasselbe ist 89 qm groß.

3) Herr Joh. Heinr. Wienberg erhält ferner die an die Linie e c grenzende, in der Verlängerung der Parzelle f d c e liegende Parzelle e c m l zu Eigenthum. Dieselbe ist ca. 10 qm groß.

4) Für sämtliche bauliche Veränderungen, welche Herr Wienberg in Folge des Areal-austausches vorzunehmen hat, als: Errichtung von Abortsanlagen, Herstellung des Anschlusses an die Wasserleitung, des Kanals, die veränderte Einrichtung von Einfriedigungen, sowie die Befandung des Spielplatzes u. s. w. zahlt der Staat an Herrn Wienberg die Pauschalsumme von M. 3000, schreibe Dreitausend Mark.

5) Die Kosten der infolge des Areal-austausches erforderlich werdenden Lässungen und Handfestenwilligungen trägt der Staat.

§ 3.

Herr Wienberg verpflichtet sich die seinerseits abzutretende Parzelle am 15. November a. c. zu liefern, während staatsseitig die Parzelle f g i k nach definitiver Genehmigung dieses Vertrages Herrn Wienberg zur Verfügung gestellt wird, die Parzelle e c m l aber, nachdem solche dem Staate von dem bisherigen Eigenthümer geliefert ist.

§ 4.

Dieser Vertrag wird staatsseitig unter Vorbehalt der Genehmigung von Senat und Bürgerschaft abgeschlossen.

Bremen, den 10. September 1885.

Die Deputation für den Zollanschluß.

(gez.) **Buß.** (gez.) **Uchelis.**

(gez.) **J. S. Wienberg.**