

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 30. Juni 1871.

Benlo-Hamburger Eisenbahn.

Nachdem mit der Direction der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft eine Vereinbarung wegen Führung der Benlo-Hamburger Eisenbahn durch das Bremische Staatsgebiet getroffen und darüber weitere Verhandlungen mit der Königlich Preussischen Regierung eingeleitet sind, sieht der Senat sich, obwohl die letztgedachten Verhandlungen noch nicht zum Abschlusse gelangt sind, veranlaßt, den mit der genannten Eisenbahngesellschaft am 2./10. vorigen Monats abgeschlossenen Vertrag nunmehr der Bürgerschaft zur Mitgenehmigung desselben mitzutheilen. Dabei hält er es für erforderlich, ehe in die Einzelheiten der Stipulationen dieses Vertrags und deren Motivirung eingegangen wird, über die mehrjährigen Verhandlungen, welche dem Abschlusse des Vertrages vorangegangen sind, sich ausführlich zu äußern.

Nachdem die Königlich Preussische Regierung bezw. unterm 28. Mai 1866 und 20. Juni 1868 die Concession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Benlo über Münster und Osnabrück nach Bremen und Hamburg an die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft erteilt hatte und bis zum Juli 1868 die Verhandlungen wegen Einführung dieser Bahn in Hamburg durch Verträge zum Abschlusse gediehen waren, welche Hamburg mit der concessionirten Gesellschaft ebenso, als auch mit der Königlich Preussischen Regierung vereinbart hatte, richtete die Direction der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft unterm 31. August 1868 an den Senat den Antrag, wegen Führung der vorbezeichneten Eisenbahn durch das Bremische Staatsgebiet mit ihr in Unterhandlung zu treten. Der Antrag war von verschiedenen Plänen begleitet, welche die Direction hatte ausarbeiten lassen, um auf Grund derselben zu einer Feststellung der Linie zu gelangen, in welcher die Bahn durch das Bremische Gebiet zu führen, bezw. durch welche sie mit Bremen in Verbindung zu setzen sei. Wenngleich drei Projecte zu diesem Zwecke ausgearbeitet waren, so handelte es sich dennoch in der Hauptsache nur um zwei Richtungen, zwischen denen zu wählen war. Die eine dieser Richtungen war durch ein Project dargestellt, nach welchem die Bahn über Arbergen, Mahndorf und Uphusen geführt, also an Bremen vorbeigeführt und nur durch die Hannover-Bremer Staatsbahn mit Bremen in Verbindung gebracht werden sollte. Wenngleich die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft aus finanziellen Gründen dieser Richtung der Bahn den Vorzug geben zu müssen glaubte, so konnte doch Bremischerseits kein Zweifel darüber obwalten, daß ein solches Project den Bremischen Interessen nicht entsprechen, auch nicht in den Intentionen der Königlich Preussischen Regierung liegen könnte, welche die Concession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn nach Bremen und Hamburg erteilt hatte. Es blieb also die zweite Richtung der ausschließlichen Erwägung Bremischerseits anheimgestellt. Nach dem hiefür ausgearbeiteten Projecte sollte die Bahn unterhalb Dreie, dem Orte Hemelingen gegenüber, auf Preussischem Gebiete über die Weser geführt werden, bei der Station Sebaldsbrück die Wunstorf-Bremer Bahn erreichen und neben derselben nach Bremen hingeleitet werden. Es sollte für Personen- und Güterverkehr eine Kopfstation neben dem Perron des alten Bahnhofs, also im Anschlusse an das auf dem Hauptbahnhofe bestehende Personengebäude, ferner ein Maschinen- und Güterbahnhof auf der Wisch, ein Trennungsbahnhof für Güterzüge in Hemelingen, außerhalb des Bremischen Gebiets, angelegt werden. Aus der Kopfstation des Hauptbahnhofs sollte ein zweiter Arm der Bahn in der Richtung nach Sebaldsbrück zurück-, und durch Viaduct über die Wunstorf-Bremer Bahn nach Ellen und über die Bremische Grenze weiter nach Rotenburg, Harburg und Hamburg geführt, auch von Hemelingen aus behufs directer Beförderung der durchgehenden Züge eine Verbindungsbahn nach einem Punkte der Bremen-Hamburger Bahnstrecke gebaut werden.

Anlage I mit Unter-Anlage
(Karte).

Auf den ersten Blick mochte dieses Project annehmbar erscheinen; je länger man sich aber mit demselben beschäftigte, desto mehr Bedenken stiegen auf und machten sich geltend.

Vor Allem konnte man sich dem Eindrucke nicht entziehen, daß die Art und Weise, wie diese große Verkehrsbahn mit der Stadt Bremen in Verbindung gebracht werden sollte, einer Zweigbahn sehr ähnlich sehe, und daß, wenn auch der directe Anschluß Bremens an die Bahn nicht, wie bei der Richtung über Mahndorf, ausgeschlossen würde, es doch zweifelhaft sein möchte, ob die Bremischen Verkehrsinteressen für alle Zeiten darin völlig gewahrt sein würden. In Uebereinstimmung mit den Ansichten des Vertrauensausschusses der Bürgerschaft ließ daher der Senat, ehe er die Verhandlungen mit der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft eröffnete, durch den Baudirector Berg ein Project zu dem Zwecke ausarbeiten, für die Bahn einen Uebergang über die Weser näher der Stadt Bremen aussindig und die Verbindungsbahn dadurch überflüssig zu machen.

Dieses Project des Baudirectors Berg wurde im December 1868 vorgelegt. Nach demselben sollte die Bahn bei dem Gute Hemme die Bremische Grenze überschreiten, bei Schelle'n Hof in Hastedt die Weser passiren, bezüglich des Güterbahnhofs und der Personenstation sich dem Projecte der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft anschließen und über Oberneuland weitergehen, um bei Sagehorn das Bremische Gebiet zu verlassen.

Am 25. Januar 1869 traten Commissare des Senats mit den aus der Direction der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft abgeordneten Commissaren hier zusammen. Bremischerseits wurden die von der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft vorgelegten Projecte abgelehnt, dasjenige des Baudirectors Berg zur Annahme empfohlen. Die Commissare der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft konnten diese Mittheilung nur zur weiteren Berichterstattung entgegennehmen und mußten eine definitive Erklärung sich vorbehalten.

Nach dieser ersten Verhandlung wurde von Seiten der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft das Berg'sche Project näher geprüft. Die Führung der Bahn über die Weser war der Hauptgegenstand der Prüfung und der Bedenken. Die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft hielt an der Ansicht fest, daß der Uebergang bei Drepe die geringsten Schwierigkeiten in baulicher Hinsicht biete, wie er auch früher, als die Hannoversche Regierung den Bau dieser Bahn in Aussicht nahm, von deren Technikern dort projectirt wurde; man behauptete, daß je näher der Stadt Bremen der Uebergang gewählt werde, desto schwieriger und kostspieliger sich der Brückenbau gestalten würde. Die Richtigkeit dieser Behauptung konnte Bremischerseits nicht bestritten werden; es konnte sich nur darum handeln, ob nicht dennoch die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft bei der Führung der Bahn in die Nähe der Stadt Bremen sich ebenso vortheilhaft stellen würde, und ob Bremen auf anderer Basis zu verhandeln sich veranlaßt finden könnte. Mit Bezug auf die Bahnlinie fand sich hiezu keine Veranlassung; dagegen erhoben sich bei näherer Prüfung der Bahnhofprojecte gewichtige Bedenken.

Der Güter- und Maschinenbahnhof sollte auf der Wisch angelegt werden. Dadurch würde auf eine Länge von ca. 5000 Fuß die östliche Vorstadt, vom Eisenbahn-pavillon bis nach Hastedt hin, von der Schwachhauser Chaussee und von dem neben dieser sich entwickelnden Vorstadttheile gänzlich getrennt worden und nur auf Umwegen eine Verbindung zwischen zwei Vorstädten möglich gewesen sein, welche nach den Erfahrungen der neuesten Zeit immer mehr werden angebaut werden.

Diese Trennung der beiden Vorstadttheile durch einige Wegübergänge oder Unterführungen weniger fühlbar zu machen, wie Bremischerseits in Aussicht genommen war, erwies sich als unausführbar, weil der Güterbahnhof eine Zollenclave bilden mußte und daher, selbst wenn der Eisenbahnverkehr es zugelassen hätte, ein Niveauübergang nicht statthaft war, eine Straßenunterführung aber der Höhenverhältnisse halber auf schwer zu überwindende Hindernisse gestoßen sein würde.

Hiezu kam die Erwägung, daß es nicht zweckmäßig sein würde, die Güterbahnhöfe der alten und neuen Eisenbahn so weit von einander entfernt anzulegen, eines theils wegen der An- und Abfuhr aus und nach der Stadt, anderentheils wegen des zum Behufe der Ueberführung der Güter von der einen auf die andere Bahn täglich

erforderlichen
so sehr gehört
sich als unvor-
mit großen Kol-
veranschlagt wo-
boie zu führen,
Kriegsbeise ein G-
Theile des jetzigen
Eine i. g. Kopf-
fahrt der Jäger
Betrieb viel Er-
mit Oberneulan-

In Ver-
ernünscht sein,
Zehnter nach
unterrichteten u

Diese
bahnhof im

Nach
bahn-Gesell-

Bremischen
16. August

Frage gelon-
brückung de

der Gesell-

Nach
station) in

nach
zwischen die

vom Friedh-

nach
der Wisch,

Nach
mischen Z

Bürgerich
gegeben.

I

centration

der Güter

Gefste- u

häufige S

veinem an

der Bürger

zwischen d

auswärtig

die Bahn

tung an

daß das

wart ni

dasjenig

höchst n

neueren

verfahr

dehnung

erforderl

ermöglic

Project

die Bedu

erforderlichen Rangirdienstes, wodurch der Verkehr auf der Schwachhauser Chaussee so sehr gestört worden wäre, daß hier eine Unter- oder Ueberführung der Chaussee sich als unvermeidlich herausgestellt haben würde. Eine solche Anlage wäre aber nur mit großen Kosten herzustellen gewesen; sie sind auf 100,000 bis 150,000 Thaler veranschlagt worden. — Um die Bahn in die Personenstation auf dem Hauptbahnhofe zu führen, hätte die Straße „An der Weide“ sehr eingeengt, auch vor dem Friedhofe ein Gilgutschuppen und Laderampe gebaut und mehrere, auf dem östlichen Theile des jetzigen Bahnhofes belegene Gebäude hätten abgebrochen werden müssen. Eine f. g. Kopfstation, welche nur an einer und derselben Seite die Ein- und Ausfahrt der Züge gestattet, hat überdem sowohl für den Verkehr, als auch für den Betrieb viel Erschwerendes. — Die Haltestelle in Ellen konnte für die Verbindung mit Oberneuland wenig nützen.

In Berücksichtigung dieser vielfachen Bedenken konnte es dem Senate nur erwünscht sein, als das Königlich Preussische Handelsministerium einen seiner obersten Techniker nach Bremen sandte, um sich an Ort und Stelle von der Sachlage zu unterrichten und eventuell zweckmäßigere Anlagen in Vorschlag zu bringen.

Dieser Techniker verwarf die Kopfstation, empfahl die Anlage eines Personenbahnhofs im „Barkhofe“ und billigte den Weiserübergang bei Hastedt.

Nachdem der Königlich Preussische Handelsminister die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft aufgefordert hatte, nach Maßgabe dieses technischen Berichts ein den Bremischen Wünschen mehr zusagendes Project vorzulegen, sandte diese unterm 16. August 1869 drei neue Projecte ein, welche im Anschlusse an die bis dahin in Frage gekommenen vier Projecte mit V, VI und VII bezeichnet wurden, und die Ueberbrückung der Weser bei der Pauliner Marsch in Aussicht nahmen, da die Techniker der Gesellschaft die Stelle bei Schelle'n Hof als ungünstig für den Bau verwarfen.

Nach Project V. sollte der Rangir-, Maschinen- und Güterbahnhof (als Kopfstation) in der Wisch, der Personenbahnhof im Barkhof,

nach Project VI. der Personenbahnhof im Barkhof, der Maschinenbahnhof zwischen diesem Platze und dem Friedhofe, der Güter- und Rangirbahnhof westlich vom Friedhof hinter dem alten Bahnhofe und dem Torfbassin,

nach Project VII. der Personenbahnhof als Kopfstation, der Güterbahnhof in der Wisch, der Rangir- und Maschinenbahnhof bei Hastedt angelegt werden.

Nach sorgfältiger Prüfung dieser drei Projecte wurde sowohl von den Bremischen Technikern, als auch von dem Senate und von dem Vertrauensauschusse der Bürgererschaft dem Projecte VI. entschieden der Vorzug vor den andern beiden gegeben.

Durch die Anlage des Güterbahnhofs westlich vom Friedhof wurde die Concentration des Güterverkehrs und durch eine Verbindungscurve die Auswechselung der Güter zwischen der neuen und den alten Bahnen (der Wunstorf-Bremer, der Geeste- und der Oldenburger Bahn) ermöglicht, eine Trennung der Vorstadt und die häufige Sperrung der Schwachhauser Chaussee vermieden. Der Friedhof wurde nur an seinem äußersten nordöstlichen Ende von dem Bahntract berührt, die Holler-Allee und der Bürgerpark wurden geschont, der Maschinenbahnhof fand seinen passenden Platz zwischen dem Güter- und dem Personenbahnhofs und der letztere konnte im Barkhof auskömmlich und so angelegt werden, daß die Kopfstation vermieden wurde; denn die Bahn sollte am Güterbahnhof vorüber um den Bürgerpark herum in der Richtung auf Lilienthal weitergeführt werden. Wenn man ferner dabei berücksichtigte, daß das Personengebäude auf dem alten Bahnhofe den Anforderungen der Gegenwart nicht mehr genügt, daß ein Anschluß des Personengebäudes der Staatsbahn an dasjenige der Benlo-Hamburger Bahn aus unten näher zu erörternden Gründen höchst wünschenswerth und zweckmäßig sein würde, und daß auf solche Weise dem neueren Principe, wonach auf großen Bahnhöfen der Güterverkehr von dem Personenverkehr gänzlich getrennt wird, Rechnung getragen, auch die höchst nothwendige Ausdehnung der Gleisanlagen auf dem Hauptbahnhofe der Staatsbahn zum Zwecke der erforderlichen Ein- und Ausrangirung der Güterzüge besser und mit geringeren Kosten ermöglicht werden würde; so konnte man nur zu dem Schlusse gelangen, daß das Project VI. nicht allein in eisenbahntechnischer Hinsicht, sondern auch in Bezug auf die Bedürfnisse des Verkehrs volle Befriedigung gewähre.

Freilich verhehlte man sich nicht, daß die Verlegung der jetzigen Personenhalle und damit die Verschiebung eines lebhaften Verkehrs von dem Platze zwischen der Georgs- und Bahnhofstraße nach dem Barkhofe den in der Nähe des alten Bahnhofs wohnhaften Gasthofs- und Ladenbesitzern, und den Eigenthümern der dortigen Grundstücke nicht erwünscht sein werde. Allein abgesehen davon, daß die durch die neuen Bahnverbindungen bewirkte Zunahme des Verkehrs die vermeintliche Schädigung solcher privaten Interessen wenigstens zum großen Theil wieder ausgleichen wird, war man der Ansicht, daß die oben geschilderten Vortheile der Anlage für die allgemeinen Verkehrsinteressen unserer Stadt zu bedeutend seien, um ihnen jene Interessen Einzelner voranzustellen zu dürfen.

Unter Zustimmung des Vertrauensausschusses beauftragte der Senat demnach seine Commissarien, bei den am 14. und 15. Septbr. 1869 mit den Commissarien der Köln-Mindener-Eisenbahn-Gesellschaft wieder aufgenommenen Verhandlungen das Project VI. zu acceptiren. Zwar hatte die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft erklärt, daß sie nach wie vor den Weserübergang bei Dreue vorziehe und denjenigen bei der Pauliner Marsch nur wählen werde, wenn Bremen die Mehrkosten, welche durch die Fluthbrücken in dem Inundationsgebiet der Marsch entstanden und die sie auf mehr denn 400,000 Thaler veranschlagte, zu tragen übernehme. Auf diese Bedingung einzugehen, lehnten die Bremischen Commissarien auftragsgemäß entschieden ab; ebenso die Bremen zugemuthete Verantwortlichkeit für Ansprüche, welche wegen etwaiger Deichbrüche später gemacht werden könnten, auch die Uebernahme der Kosten eines neuen Deichs in der Pauliner Marsch, dessen Nothwendigkeit sie bestritten. Dagegen stellten sie unentgeltliche Ueberlassung des von den neuen Bahnanlagen betroffenen Staatsareals und Erwirkung einerseits der Befreiung von Zollcontrollen für die durch das Bremische Freihafengebiet passirenden Güterzüge, andererseits des Verzichts von Seiten der Staatsbahn auf Entschädigung für Betriebsstörung und Betriebserschwerung in Aussicht.

Die Commissarien der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft nahmen diese Erklärungen unter wiederholter Forderung des Erfasses der Mehrkosten für die Weserbrücke ad referendum und Bremischerseits wurde Beschleunigung der Verhandlungen mit der Zollvereinsbehörde und der Königlich Preussischen Eisenbahndirection in Hannover zugesagt.

Im December 1869 konnte der Senat der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft schon die Mittheilung machen, daß Seitens der Staatsbahn Schadensansprüche nicht erhoben werden würden, vorausgesetzt, daß die beim Friedhofs-erforderliche Erhöhung der Staatsbahn $2\frac{3}{4}$ Fuß hannov. und die Senkung derselben bei Hastedt 2 Fuß hannov. nicht übersteige, und daß ferner die Zollverwaltung, sobald nur auf dem Bahnhofe selbst die nöthigen Sicherheitsmaßregeln für die Zollinteressen getroffen würden, von Verschuß und Begleitung der durchgehenden Güterzüge absehen werde. — Damit war das Bedenken beseitigt, welches von der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft stets gegen die Durchführung ihrer für Bremen nicht bestimmten Güterzüge durch das Bremische außerhalb der Zollgrenze gelegene Gebiet erhoben worden war. — Aber der Senat hatte auch, um diese Erleichterungen zu erlangen, für den Fall der Ausführung jenes Bahnprojectes dem Zollvereine gegenüber sich verpflichten müssen, auf dem linken Weserufer die rechts und links der projectirten Bahnlinie gelegenen Gebietstheile bis zu dem Bahnkörper der Oldenburger Bahn und auf dem rechten Weserufer den nördlich von der projectirten Bahnlinie und östlich von dem Lehester Deich, bezw. der Straße „Am Lehester Deich“ gelegenen Gebietstheil bis nach Ruhfiel, dem Zollgebiet anzuschließen und abgesehen von dem Bahnhof in Bremen auf eine weitere Haltestelle in dem außerhalb der Zollgrenze gelegenen Theile des Bremischen Gebiets zu verzichten.

Bevor die Mittheilung dieses Resultats der Bremischen Bemühungen an die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft abgegangen war, hatte diese unterm 10. December 1869 an den Senat das Ersuchen gerichtet, daß ihr die Benutzung der Weserbrücke in der Oldenburger Bahn gestattet werden möge; im Uebrigen wolle sie das Project VI, das hieß also, soweit dasselbe die Anlage des Bahnhofs bei Bremen und die Weiterführung der Bahn in der Richtung auf Hamburg betraf, ausführen.

Der Senat auf welche die R hatte, ein Eing Senat bestimmt sondern weit mehr früher, als die G Weserbrücke unterh Offenhalten dieser Staatsbahn im R löst. Hannover Regierung, welche einen erfahrenen stänlich häufig ber theil und eine R hätte sich also an gesellschaft sich v gänzlich Schließ neuen Bahn an fahrt auf der L großen Curve wodurch große geworden und n durfte auch nicht Suchting nach z zwischen den b directe Linie gestalten mußte Elbe cursirende konnte der von derung angegeb genöthigt, die fallen.

In e seitigen Com Gesellschaft, über eine ne wollten. Br Eisenbahnges x. als überfl jete VI. mit der Brücke un tume und wo Bojierung geg

Damit Bremischen Ge

Dieses Fortschritte m hauptächlichst: Borzug vor al Weserübergang Bremen nicht veranschlagt n dieser Mehrko Anerbieten de Mehrkosten u Entschädigung zu verhindern von Bremen

Der Senat lehnte unter Hinweis auf die von ihm erlangten Zollerleichterungen, auf welche die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft bisher so großen Werth gelegt hatte, ein Eingehen auf diese neue und ganz unerwartete Forderung ab. Aber den Senat bestimmte dazu nicht allein die Rücksicht auf die bisherigen Verhandlungen, sondern weit mehr noch gaben sachliche Gründe den Ausschlag. Freilich hatte Bremen früher, als die Hannoverische Regierung die Bahn projectirte, die Benutzung der Weserbrücke unterhalb der Stadt dringend empfohlen; man hielt jedoch damals ein Offenhalten dieser Brücke für den Schiffsverkehrsverkehr und ein Ueberschreiten der Staatsbahn im Niveau derselben, neben der Weser- und Oldenburger Bahn, für zulässig. Hannover wies diese Benutzung nicht nur von der Hand, auch die Preussische Regierung, welche im Beginne des Jahres 1866 die einschlägigen Verhältnisse durch einen erfahrenen Techniker hier untersuchen ließ, erklärte die Führung der voraussichtlich häufig benutzten Bahn über jene Brücke durch einen schon bebauten Stadttheil und eine Kreuzung der Staatsbahn im Niveau derselben für unzulässig. Es hätte sich also auch jetzt, wenn man dem Begehren der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft sich willfährig hätte zeigen wollen, um Verbreiterung der Brücke, event. gänzliche Schließung derselben und um eine Ueberführung oder Unterführung der neuen Bahn an der Kreuzungsstelle gehandelt; jenes Erforderniß hätte die Schifffahrt auf der Weser benachtheiligt, dieses die Führung der neuen Bahn in einer großen Curve durch die Stephanithorsvorstadt zur unvermeidlichen Folge gehabt, wodurch große Kosten entstanden, der Abbruch oder Umbau vieler Häuser nothwendig geworden und manche Nachtheile dem städtischen Verkehre zugefügt worden wären. Es durfte auch nicht übersehen werden, daß diese Bahnlinie, welche von Bassum über Huchting nach Bremen und von hier nach Rotenburg gehen sollte, eine Zweigbahn zwischen den beiden Punkten Bassum und Rotenburg oder richtiger gesagt, diese directe Linie nothwendig machen, die Linie über Bremen aber zu einer Zweigbahn gestalten mußte, über welche man schwerlich auf die Dauer die zwischen Rhein und Elbe cursirenden Personenzüge führen würde. So erheblichen Bedenken gegenüber konnte der von der Direction der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft für ihre Forderung angegebene Beweggrund, daß sie, zu einem Brückenbau oberhalb Bremens genöthigt, die Bahn nicht so rasch herzustellen im Stande sei, nicht ins Gewicht fallen.

In einer Conferenz, welche am 10. Januar 1870 zwischen den beiderseitigen Commissarien stattfand, erklärten die Vertreter der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft, daß sie entweder über die Brücke unterhalb der Stadt Bremen oder über eine neu zu erbauende Brücke oberhalb der Stadt bei Dreze ihre Bahn führen wollten. Bremischerseits wurde betont, daß damit die von der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft selbst provocirten Verhandlungen mit den Zollvereinsbehörden zc. als überflüssig sich herausstellen würden, und erklärt, daß man an dem Projecte VI. mit der Brücke bei der Pauliner Marsch festhalte und über eine Benutzung der Brücke unterhalb der Stadt nur dann in eine weitere Verathung eingehen könne und wolle, wenn nachgewiesen werde, daß die früheren Bedenken der Preussischen Regierung gegen den Uebergang unterhalb der Stadt nicht mehr beständen.

Damit wurden die Verhandlungen nach Berlin und vor das Forum des Preussischen Handelsministerium verlegt.

Dieses forderte eine baldige Entscheidung, weil der Bau der Elbbrücke rasche Fortschritte machte und die Vollendung der andern Bahnbauten nicht hinter jenem hauptsächlichsten Bau zurückbleiben sollte. — Wenn es auch dem Projecte VI den Vorzug vor allen andern Projecten gab, so hielt es sich doch nicht befugt, für den Weserübergang bei der Pauliner Marsch zu Gunsten Bremens einzutreten, sofern Bremen nicht eine Subvention zu den Mehrkosten, die jetzt auf 500,000 Thaler veranschlagt wurden, zusage. War man Bremischerseits auch geneigt, einen Theil dieser Mehrkosten äußersten Falls zu übernehmen, so konnte man sich doch zu dem Anerbieten der Uebernahme so bedeutender, bis dahin auch ganz vage hingestellter Mehrkosten um so weniger entschließen, als immer noch der Anspruch auf Ersatz von Entschädigungen für etwaige Deichbrüche und, um eine Concurrenzlinie nach Hamburg zu verhindern, die Forderung, eine Verbindungscurve zwischen den beiden nach und von Bremen laufenden Eisenbahnnarmen bauen zu dürfen, aufrecht erhalten wurde.

Man kam zu der Einsicht, daß das Bremen zugemuthete Opfer zu groß sei für das, was erlangt werden konnte, und fand sich daher um so leichter in den Erfolg der Anstrengungen der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft, welche von dem Königlich Preussischen Handelsministerium die Gestattung des Baues der Brücke bei Drepe auf Preussischem Gebiete und einer Verbindungsbahn von Hemelingen nach einem Punkte der Bremen-Harburger Linie unter der Bedingung erlangte, daß im Uebrigen das Project VI. zur Ausführung gebracht und alle fahrplanmäßigen Personen-, Schnell- und Courierzüge über Bremen geführt würden.

Als Folge dieser ministeriellen Genehmigung legte die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft unterm 4. October 1870 dem Senate das demgemäß veränderte Project VI. in den folgenden Einzelheiten wieder vor.

Nachdem die Bahn bei Drepe die Weser und diesseits Hemelingen, bei welchem Orte ein Rangirbahnhof eingerichtet wird, die Wunstorf-Bremer Bahn überschritten hat, geht sie neben dieser Bahn nach Bremen in den Personenbahnhof im „Barthofe“, an dem Eilgutshuppen, dem Maschinenbahnhof vorüber, zwischen dem Friedhof, von welchem ein Dreieck von ca. 5000 □ Fuß abgeschnitten wird, und der Holler-Allee nach dem westlich des Friedhofs anzulegenden Güter- und Productenbahnhofs, an welchen sich Rangirhof und die Verbindungsbahn mit dem alten Bahnhofe anschließen, und alsdann weiter durch die Feldmarken von Ubbremen, Schwachhausen, Lehe, Horn, Rockwinkel nach dem Mühlenfelde, woselbst eine Haltestelle errichtet wird, endlich über die Bremische Grenze nach Sagehorn, wohin die Zweighahn von Hemelingen geleitet wird, um als kürzester Weg für diejenigen Güterzüge zu dienen, welche für die Gegenden außerhalb Bremens in der Richtung auf Hamburg und nach dem Rhein bestimmt sind und an deren Durchführung durch das diesseitige Gebiet Bremen keinerlei erdenkliches Interesse hat. — Eine zweite für die Weiterführung von Bremen projectirte nördliche Linie, die über den Hütten nach Fischerhude führte, hätte höchstens dann den Vorzug verdienen können, wenn noch jetzt der Anschluß Bremischen Gebiets an den Zollverein in Frage gestanden hätte. Die hierauf bezügliche Verhandlung aber war durch die Veränderung des ihr zum Grunde liegenden Projects, nach welcher durch die Herstellung der Verbindungscurve Hemelingen-Sagehorn die durchgehenden Güterzüge das Zollgebiet nicht zu verlassen und daher die gerade für die Güterzüge in Aussicht genommenen besonderen Erleichterungen in Betreff der Zollcontrole nicht mehr beansprucht zu werden brauchten, hinfällig geworden. Auf die Weiterführung der Bahn nach Harburg hatte Bremen keinen Einfluß, und wenn es auch die kürzeste Verbindung mit Hamburg wünschen mußte, so konnte es sich doch nicht berufen fühlen, gegen die jetzt definitiv festgestellte Linie über Ottersberg und Rotenburg zu agitiren.

Daß die Bahn von Hemelingen auf der Nordseite der Staatsbahn nach Bremen und von da über Rockwinkel nach Sagehorn geführt werde, darauf einzugehen fand man, da eine Verpflichtung Bremens zur Erwirkung von Erleichterungen hinsichtlich der Zollcontrole nicht mehr verlangt wurde, diesseits kein Bedenken.

Dagegen wurden die Bahnhofsanlagen im Schooße des Vertrauensausschusses der Bürgerschaft Gegenstand einer lebhaften Kritik. Man hatte zwar früher, wie schon oben erwähnt, den desfalligen Projecten zugestimmt, man hielt sich aber an diese Zustimmung nicht unbedingt gebunden, da die Voraussetzung eines Eingehens der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft auf das Project VI, stricte nach den Vorlagen, an diese Zustimmung geknüpft war und der Weserübergang bei Drepe eine Abweichung von jenem ursprünglichen Projecte in sich schloß.

Es konnte sich nur fragen, ob etwas Besseres ausfindig zu machen sei. Um den neuen Personenbahnhof nicht so nahe an die Schwachhauser Chaussee zu legen, daß dadurch die Schienenstränge der beiden Bahnen, der neuen und der Staatsbahn, beim Uebergange über die Chaussee zu sehr von einander entfernt und das Passiren der Bahnstränge erschwert würde, auch um Raum zur Ausdehnung der Perrons nach beiden Seiten des Stationsgebäudes zu gewinnen, ließ der Senat ein Project, VI. a bezeichnen, ausarbeiten, welches den Personenbahnhof bis an den Ruhgrabenweg und die Rembertistraße um ca. 500 Fuß vorschiebt.

Da jedoch im Vertrauensausschusse eine noch nähere Vorschübung des Personenbahnhofs an den Friedhof, vor allem Andern aber dessen Erbauung im Westen

des Friedhofs a
westlichen Stad
jetzigen Zuh
Verkehr sein
Sens durch d
schiedene Proj
nehmung finden

Ein Per
anstalt anzulegen
und wies als
deren Form An
welche das gemei
lassen. Bei die
des gemeinlich
eines theils in
abzuzweigen.
Bahndamm b
hofs zu erla
dehnung des
Schienenlage
als auch u
Personengeh
sicheren Ueb
erhebliche T
sehr gewoun
ferner die C
lichen Güter
weises, daß
eines interie
große Kosten
des Torbaf
legung der
schaft bild
Direction
stimmung
dieser ver
Aufschiebung

zusammen
Torbaffin
sollten, te
Dammov
Betriebs
Combina
war die
Bahnhof
station
festgehal
bindung
mit der
Kreuzun
einem l
betheilig

westlich
zwischen
bahnhofs
täten zu

des Friedhofs auf dem alten Bahnhofsplatze gewünscht wurde, um die Interessen der westlichen Stadttheile und der Umgebungen des alten Bahnhofs zu schonen, auch die jetzigen Zufuhrstraßen in Benutzung zu behalten, da sie geeigneter für den großen Verkehr seien, als die östlicher gelegenen Straßen, so wurden im Auftrage des Senats durch die Bremischen Baudirectoren Schröder und Berg nach einander verschiedene Projecte ausgearbeitet, welche hier in möglichst deutlichen Umrissen Erwähnung finden sollen.

Ein Project, den neuen Personenbahnhof für alle Bahnen hinter der Gasanstalt anzulegen, involvirte den Neubau eines Theils der jetzigen Bahnhofsanlagen und mußte als zu kostspielig unberücksichtigt bleiben. Dieser Idee in einer veränderten Form Ausdruck zu geben, hatten die Baudirectoren vier Projecte ausgearbeitet, welche das gemeinschaftliche Gebäude vor der Gasanstalt am Hauptbahnhof erbaut werden lassen. Bei diesen Projecten sollten die Schienenstränge entweder an den Außenperrons des gemeinschaftlichen Personengebäudes herlaufen oder inmitten desselben sich hinziehen, um einestheils in den alten Bahnhof, andernteils in den Köln-Mindener Güterbahnhof abzubiegen. In beiden Fällen wäre, um einen angemessenen Zugang unter den Bahndamm hindurch nach dem jenseits desselben gelegenen Theile des Personenbahnhofs zu erlangen, eine Erhöhung des Bahnkörpers und zwar in der ganzen Ausdehnung des gegenwärtigen Bahnhofs erforderlich gewesen, da eine abschüssige Schienenlage innerhalb des Bahnhofs nicht zulässig ist. Sowohl für diese Zugänge als auch um eine ununterbrochene Verbindung zwischen den beiden Theilen des Personengebäudes, die wegen der Zollformalitäten unentbehrlich ist und bezw. einen sicheren Uebergang von der einen Bahn auf die andere herzustellen, wären entweder erhebliche Treppenanlagen oder unterirdische Gänge nothwendig geworden und hierdurch sehr gezwungene Verhältnisse geschaffen. Die Erhöhung des Bahnkörpers würde ferner die Erhöhung des jetzigen Güterbahnhofs und den Umbau der darauf befindlichen Güterschuppen zur Folge gehabt haben. Es bedarf keines besonderen Nachweises, daß eine Erhöhung des Bahnplanums, ein Umbau der Schuppen, die Herstellung eines interimistischen Güterbahnhofs für die Zeit dieses Umbaues unverhältnißmäßig große Kosten verursachen würde, abgesehen von denjenigen, welche eine Verlegung des Torfbassins, die unausbleibliche Folge jener Pläne, und eine eventuelle Verlegung der Gasanstalt, die für eine Personenhalle jedenfalls eine bedenkliche Nachbarschaft bildet, nach sich ziehen würde. Auch die Königlich Preussische Eisenbahndirection zu Hannover, welcher der Betrieb auf der Bahn obliegt und deren Zustimmung zu derartigen eingreifenden Aenderungen erforderlich ist, erklärte bei Vorlage dieser verschiedenen Pläne dieselben für unannehmbar, selbst wenn Bremen zu einer Aufhöhung bezw. Umbau des Bahnhofs im ausgedehntesten Maße bereit sein sollte.

Auch einer andern Idee, nach welcher resp. Güter- und Personenbahnhöfe zusammengelegt und entweder diese auf dem Areal hinter der Gasanstalt und dem Torfbassin und jene auf dem jetzigen Bahnhofs oder umgekehrt angelegt werden sollten, konnte keine Folge gegeben werden, da sowohl die Eisenbahndirection in Hannover als die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft auf gänzliche Trennung ihres Betriebes und ihrer Verwaltung bestanden und eine solche Scheidung bei jener Combination der resp. Bahnhöfe gar nicht durchführbar sein würde. Ebenso wenig war die Idee ausführbar, den Güter- und Maschinenbahnhof hinter dem alten Bahnhof, wie bei Project VI, anzulegen, dagegen den Personenbahnhof als Kopfstation dem alten Personengebäude anzuschließen. Denn, hätte man auch der bisher festgehaltenen Ansicht entgegen, die Kopfstation zulassen wollen, so würde eine Verbindung der dahin führenden Gleise, da sie auf der Südseite der Staatsbahn gelegen, mit den Gleisen des nördlich gelegenen Güter- und Maschinenbahnhofs nur durch Kreuzung der Staatsbahngleise möglich gewesen sein, eine Einrichtung, welche bei einem lebhaften Betriebe gänzlich unstatthaft ist und auf Billigung von Seiten der beteiligten Eisenbahnverwaltungen keinen Anspruch hatte.

Es blieb also, nachdem die Anlage eines gemeinschaftlichen Personenbahnhofs westlich vom Friedhof sich als unausführbar erwiesen hatte, nur noch die Wahl zwischen dem Projecte VI. a und einer noch weitern Verschiebung des Personenbahnhofs bis in die unmittelbare Nähe des Friedhofs, für welche, um alle Möglichkeiten zu erschöpfen, ebenfalls ein Project (VI. b) ausgearbeitet worden war. Während

der Senat sich für jenes entschied, sprach sich nur ein Theil des Vertrauensausschusses für das erstere, ein anderer Theil für das letztere Project aus.

Die Fürsprecher des Projects VI. b finden die Interessen des weitaus größten Theils des Publikums durch dasselbe besser gewahrt, sie wollen eine Schädigung der Gasthofs- und sonstigen Grundeigenthümer, die in der Nähe des alten Bahnhofes wohnen, verhüten, sie halten überhaupt eine Verschiebung der bisherigen Personen-Verkehrsrichtung für unzweckmäßig und finden die nach dem Barkhofe führenden Straßen ungenügend, wenn nicht etwa die Rembertistraße bessere Einfahrten erhalten sollte, was nach ihrer Ansicht große Kosten verursachen würde; wie sie denn überhaupt das Project VI. b billiger halten, namentlich für Bremen, mit Bezug auf den Bau seines Personenbahnhofs, der auf Staatsareal größtentheils erbaut werden könnte.

Was zunächst die Interessen des Publikums im Allgemeinen anbetrifft, so können die Bewohner der westlichen Stadt, sobald der Bahnhof im Osten des Friedhofs angelegt wird, den Unterschied der Entfernung zwischen dem einen und dem andern Projecte, welcher ca. 800 Fuß beträgt, kaum empfinden.

Ob die Gasthofsbesitzer und andere Hauseigenthümer, sowie Gewerbetreibende, welche in der Nähe des jetzigen Bahnhofes wohnen, durch die Verlegung des Bahnhofes in ihrem Erwerbe oder dem Werthe ihrer Grundstücke verlieren werden, ist mindestens zweifelhaft. So groß ist die Entfernung der neuen Personenhalle von ihren Stablissements nicht, daß die Reisenden die gut renommirten Hotels nicht dennoch aufsuchen sollten; dazu gesellt sich eine vermehrte Zahl der Reisenden, jedenfalls solcher, welche aus der Richtung von Hamburg und Osnabrück kommend, demnächst ausschließlich die Eisenbahn benutzen werden, und es wird ohnehin schon auf die Errichtung neuer Gasthöfe Bedacht genommen werden. Wären aber wirklich diese Befürchtungen begründet, so würden sie zum größten Theile auch für das Project VI. b zutreffen, welches ebenfalls eine vollständige Verschiebung der jetzigen Richtung des Personenverkehrs hervorruft. Ueberdies muß darauf hingewiesen werden, daß, wie oben bemerkt, bei der Annahme des ursprünglichen Projects VI, welches den Personenbahnhof noch erheblich weiter von dem Mittelpunkte des heutigen Verkehrs entfernt haben würde, nicht nur der Senat, sondern auch der Vertrauensauschuß der Bürgerschaft der Ansicht war, daß das allgemeine Interesse der möglicher Weise eintretenden Benachtheiligung Einzelner gegenüber nicht außer Augen gelassen werden dürfe. Wenn aber überhaupt die Interessen einzelner Stadttheile zu berücksichtigen wären, so würde vorzugsweise die östliche Altstadt in Betracht zu ziehen sein, der bisher noch namentlich durch die nach Hamburg und Osnabrück führenden Landstraßen ein gewisser Fremdenverkehr erhalten geblieben ist, und der es in sofern wohl zu gönnen sein würde, wenn die künftige Lage des Bahnhofes geeignet wäre, ihr noch einige Aussicht auf Antheil an demselben zu belassen.

Daß die Rembertistraße einer Verbesserung ihrer Einfahrten bedarf, wenn der neue Bahnhof in ihre Nähe gerückt wird, ist nicht zu vermeiden; ob aber eine Fahrbahn am Bischofsthore schon nothwendig, und wenn dies der Fall, ob solche Einrichtung so sehr kostspielig sei, wird von den Umständen abhängen.

Wenn die andern nach der Straße „An der Weide“ mündenden Straßen nicht große Verkehrswege bilden, so werden sie doch eine Ueberfüllung nach einer Richtung hin verhindern, wie denn auch die mit dem Heerden- und dem Ansgaristhore in Verbindung stehenden Straßen nicht veröden, sondern selbst nach dem Barkhofe hin passende Verkehrswege aus der westlichen Altstadt bilden werden.

Die Lage des Personenbahnhofs am Friedhofe hat aber entschiedene Mängel; sie gestattet nur einen Zugang an der Turnhalle, in schräger Linie mit der Löningsstraße, während nach dem Bahnhof im Barkhof noch ein zweiter Zugang gegenüber der Rembertistraße herzustellen wäre; da diese Zugänge für Fuhrwerk und Fußgänger unter dem Damme der Staatsbahn in einer Höhe von $13\frac{1}{2}$ Bremer Fuß und einer Breite von 60 Fuß durchzuführen sind, so sollte man, wenn thunlich, es vermeiden, den Personenverkehr nach und von einem so frequenten Bahnhofs auf einen Zugang zu beschränken.

Wenn die Staatsbahn um $2\frac{1}{4}$ Fuß hann. erhöht wird und demgemäß die Perrons hochgelegt werden, so würde bei der Anlage am Friedhof der Bahnhof selbst auf kurze Distance eine starke Steigung erhalten müssen und dennoch im Per-

sonenbahnhofs der
derselben angele
erreichen sein.
bequemlichkeite

In man
deutung des B
Friedhof bei die
schrägen werden,
wird. Gänzlich
selben in der Wi
Benutzung weit
auch nach einiger
Gefühle eines g
eine geraume Z

Außer
anzuführen. W
gesellschaft ihr
jüdisch von ih
gebäude anle
mindestens i
selben Seite
liegen werden
nördlich von
häufig und
Oleie eines
seltener erio
welches aber
Betrieb beze
Bahnlinie zu

Was
des Projects
Bahnhofs me
100,000 L
Eisenbahng
kosten, wel
des Project
des Brem
dings bleib
Holler-Alle
hohen Be
Kutlmachun
nicht. Jed
überhaupt
mit diesem
Werten, en
diesen Gru
besten An
wie zu er
dieses J
Köln-Mi
zwischen
L.) fügt

zu Anlag
wird; die
A
wie
erhöhen.

sonengebäude die Bartenfale nicht auf ebener Erde, sondern erst ca. 15 Fuß über derselben angelegt werden können; sie würden also nur durch eine hohe Treppe zu erreichen sein, was jedenfalls für einen großen Theil des Publicums erhebliche Unbequemlichkeiten im Gefolge hat.

In unmittelbarer Nähe des Friedhofs gelegen, würde eine Ausdehnung des Bahnhofes fürs Erste nicht wohl ausführbar sein; auch muß der Friedhof bei diesem Projecte VI. b. in der Mitte von den Schienengleisen überschritten werden, während bei den andern Projecten nur das äußerste Ende berührt wird. Gänzlich zu umgehen ist der Friedhof nicht; allein eine Durchschneidung desselben in der Mitte, dem ältesten Theile des Begräbnißplatzes, stört seine fernere Benutzung weit mehr, als wenn das nordöstliche Ende abgenommen wird, und wenn auch nach einigen Jahren schon der Friedhof außer Benutzung kommen sollte, dem Gefühle eines großen Theils unserer Bevölkerung wird es mehr zusagen, ihn noch eine geraume Zeit länger als ein ungetheiltes Ganzes unverseht erhalten zu sehen.

Außer diesen Gründen ist aber noch ein wesentlicher gegen das Project VI. b. anzuführen. Man hat bei demselben angenommen, daß die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft ihren Maschinenbahnhof, welchen sie zwischen Personenbahnhof und Friedhof südlich von ihrer Bahn projectirt hat, nördlich von derselben gegenüber dem Personengebäude anlegen könne. Die Techniker der Gesellschaft haben jedoch erklärt, daß sie mindestens ihre Locomotivschuppen und Locomotiv-Reparatur-Werkstätten an derselben Seite der Bahn anlegen müßten, an welcher der Personen- und Güterbahnhof liegen werden und haben nur darin nachgegeben, daß die Wagen-Reparatur-Werkstätte nördlich von der Bahn angelegt werde, weil die Benutzung dieser Anlage weniger häufig und nicht zu jeder Tageszeit, also auch das den Betrieb störende und auf dem Gleise eines großen Bahnhofes immer gefährliche Durchkreuzen der Schienenstränge seltener erforderlich sein würde. — Damit war das Project VI. b. unmöglich gemacht, welches aber auch von der Eisenbahndirection in Hannover als nachtheilig für ihren Betrieb bezeichnet wurde, weil der Perron des Staatsbahnhofes in der abfallenden Bahnlinie zu liegen kommen würde.

Was nun die finanzielle Seite der Sache betrifft, so sind die Mehrkosten des Projectes VI. a. für den Bremischen Staat, insofern derselbe für seinen Theil des Bahnhofes mehr fremdes Terrain erwerben muß, als bei Project VI. b., auf ca. 80,000 bis 100,000 Thaler berechnet, bei dem Project VI. b. dagegen würde der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft weniger Staatsareal unentgeltlich abzutreten sein. — Jene Mehrkosten, welche immer nur muthmaßlich zu veranschlagen sind, dürfen von der Annahme des Projectes VI. a. nicht abhalten, wo es sich um die Herstellung eines der Bedeutung des Bremischen Verkehrs vollkommen entsprechenden Bahnhofes handeln wird. Allerdings bleibt bei dem Project VI. b. ein ausgedehnteres Areal an der Südseite der Holler-Allee dem Bremischen Staate erhalten, das vielleicht in Zukunft einen hohen Werth erlangen mag; diese Frage gehört jedoch in das Bereich der Muthmaßungen, für den Augenblick ist der Werth des Areals so sehr bedeutend nicht. Jedenfalls rechtfertigt sich die unentgeltliche Ueberlassung jenes Areals, wie überhaupt eines so erheblichen Theils des Staatsgrundes durch die Erwägung, daß mit diesem Opfer Bremen seine Verbindung mit einer Weltbahn nach Osten und Westen, endlich eine directe Eisenbahn nach Hamburg und dem Rhein erhält! Von diesen Erwägungen geleitet und in der Ueberzeugung, die Bremischen Interessen nach besten Kräften vertreten und erlangt zu haben, was nach Maßgabe der Verhältnisse irgendwie zu erreichen war, hat der Senat seine Commissarien ermächtigt, in einer am 2. März dieses Jahres stattgefundenen Conferenz das Project VI. a. den Commissarien der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft gegenüber zu acceptiren. Dem in Folge dessen zwischen diesen Commissarien am 2./10. Mai d. J. abgeschlossenen Vertrage (Anlage I.) fügt der Senat noch die folgenden Erläuterungen hinzu:

Artikel 1. verweist auf das diese Mittheilung begleitende Project (Unteranlage zu Anlage I.), auf Grund dessen der Bau der Bahn auf Bremischem Gebiet genehmigt wird; die Concession zum Betriebe wird damit ebenfalls ertheilt.

Artikel 2. bezeichnet die Richtung der Bahn und die örtliche Lage der Bahnhöfe, wie sie sich im Einzelnen aus den hiebei erfolgenden Situationsplänen ergeben.

Anlagen II. III. IV. V.

Artikel 3. handelt von der in Oberneuland zu errichtenden Haltestelle, welche nach Analogie derjenigen in Oslebshausen an der Bremen-Geestebahn zunächst nur für den Personenverkehr zwischen Oberneuland und Bremen bestimmt ist. Da Bremischerseits ein Anschluß irgendwelchen Oberneuländer Gebiets an den Zollverein nicht beabsichtigt wird, die früheren Abmachungen mit dem Zollvereine aber hinfällig werden, so mußte es der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft überlassen bleiben, ob sie dem Verkehre auf jener Station eine größere Ausdehnung zu geben sich ermöglichen will.

Artikel 4. giebt Bremen die Gewähr, daß der regelmäßige Verkehr der Bahn stets seinen Weg über Bremen nehmen wird, während es der Gesellschaft überlassen bleibt, diejenigen Züge, welche durchaus keine Bestimmung für Bremen haben, wie die durchgehenden Güterzüge, gewisse Extrazüge u. dgl. auf einer Nebenroute an dem Bremischen Gebiet vorüberzuführen.

Artikel 5. bestimmt, daß und in welcher Weise der zur Bahn und Bahnhofsanlage erforderliche Grund und Boden Bremischerseits unentgeltlich überlassen wird und zwar nach Maßgabe der genehmigten Projecte. Für etwaige Entschädigungsansprüche kommt die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft auf.

Nach Artikel 6. soll das Bremische Expropriationsgesetz für denjenigen Grund und Boden in Anwendung gebracht werden, welcher, soweit die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft dessen für ihre Anlagen bedarf und derselbe nicht Staatseigenthum ist, durch gütliche Vereinbarung nicht zu erwerben ist.

Artikel 7. macht die Ausführung aller Bahnanlagen von der Genehmigung des Senats abhängig, dem Specialzeichnungen vorzulegen sind; eine Controle durch Bremische Behörden und Baubeamten ist ausbedungen.

Artikel 8. stellt fest, daß die Bahn auf zwei Gleise zu berechnen, zunächst aber mit einem Gleise zu belegen ist, wenn die Gesellschaft sie nicht etwa sofort zweigleisig bauen will.

Nach Artikel 9. verpflichtet sich die Gesellschaft, auf ihre Kosten diejenigen Aenderungen bestehender Anlagen, welche durch den Eisenbahnbau nothwendig werden, auszuführen. Dazu gehören namentlich der Bahnkörper der Hannover-Bremer Staatsbahn, welcher, zunächst in Veranlassung des Baues der neuen Bahn, innerhalb der Vorstadt nach Norden verschoben und auch erhöht werden muß, die Unterführungen an denselben, Wegeanlagen im Gebiete etc. Durch die Verhandlungen mit der Königlich Preussischen Regierung hat der Senat bereits die Gewähr erlangt, daß ihrerseits die von der Eisenbahndirection zu Hannover ertheilte Zusage, wegen Betriebsstörungen und Erschwerungen in Folge der Verlegung der Hannover-Bremer Staatsbahn keine Entschädigungsansprüche erheben zu wollen, nicht wird beanstandet werden; die Herstellung eines neuen Bahndammes weiter nördlich wird die Betriebsstörungen während des Baues, wo der alte Bahndamm noch benutzt werden kann, auf ein Geringes beschränken. Nach Ausweis des Situationsplanes des Bahnhofes Bremen (Anlage V.) werden drei Wegunterführungen unter der neuen Bahn die Verbindung mit dem Bürgerparke herstellen; die erste an der Torfstraße, die zweite hinter der Gasanstalt und die dritte beim Kuhgraben; diese letztere ist der nördliche Ausgangspunkt des Personenbahnhofs und ihr schließt sich ein Parallelweg nach der Schwachhauser Chaussee an, um dem Verkehre zwischen der Stadt und dieser Chaussee, mit Umgehung des Eisenbahnüberganges beim j. g. Eisenbahn pavillon zu dienen. Jene dritte Wegunterführung wird dem Eingange des Bahnhofes vor der Rembertistraße gegenüber liegen; wegen des Maschinenbahnhofs war es nicht zulässig, gegenüber dem Eingange neben der Turnhalle eine Wegunterführung im neuen Bahndamme anzulegen. Diese sämtlichen Wegunterführungen, sowohl bei der alten, als bei der neuen Bahn erhalten solche Maße (13—13½ Fuß Höhe im Lichten und 60 resp. 50 Fuß Breite im Lichten), daß sie für einen sehr starken Verkehr genügen können und auch sehr hohen Fuhrwerken zugänglich sind.

Im Artikel 10. ist die Frage offen gelassen, ob der Personenbahnhof der Staatsbahn an seiner jetzigen Stelle verbleiben und allein für die Benlo-Hamburger Bahn ein Personenbahnhof vor der Rembertistraße angelegt werden soll, oder ob Bremen diese Gelegenheit benutzen will, sich einen vereinigten Personenbahnhof für

sämmliche hier
zweifelhaft, wie
vom Stande
denjenigen
Bremische Ver
Berthel zu ver
bahnhofs an u
gange von der
höherem Grade
mit dem Verlosse
betreten des Bah
die Beförderung
kommenden Reiz
Züge auf den
einer Trennung
raufen, die bei
sichtigen, daß
und beträchtli
Entladen der
diese Arbeit
hiesigen Stat
die Durchfah
Gebäude sch
dung der U
dessen Umbo
der Benlo-H
man von ein
jetzt im an
Verlegung d
Beamtenth
wird. Die
weil später
mit erhebli
Grundstück
ganz bedeu
nach einer
auch von
innere Ein
Au
wie diese
tung derfel
sch in ihre
vor, und a
für die Ho
der Reizen
daß diesel
Nichtung
würde m
dahin zu
wird, in
Baumwerk
die Staa
führungen
für die v
Bauhof
Bahn ber
kommen

sämmtliche hier einmündende Bahnen zu verschaffen. Der Senat ist nicht darüber zweifelhaft, wie diese Frage zu beantworten sei; seiner Ansicht nach sprechen sowohl vom Standpunkte des allgemeinen und des städtischen Verkehrs als auch von demjenigen der Eisenbahntechnik die gewichtigsten Gründe dafür, daß der Bremische Personenbahnhof mit demjenigen der Venlo-Hamburger Eisenbahn im Barkhof zu vereinigen sei; zunächst kommt in Betracht, daß getrennte Personenbahnhöfe an und für sich schon dem reisenden Publikum, namentlich beim Uebergange von der einen Bahn auf die andere große Belästigungen verursachen; in noch höherem Grade als an anderen Orten ist dies in Bremen der Fall, wo der Reisende mit dem Verlassen des Bahnhofes auch die Zollgrenze überschreitet und beim Wiedertreten des Bahnhofesgebäudes sich einer neuen Zollrevision unterwerfen muß. Auch die Beförderung der Reisenden aus der Stadt nach den Bahnhöfen und der ankommenden Reisenden in die Stadt würde, da die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge auf den verschiedenen Bahnen häufig einander sehr nahe liegen werden, bei einer Trennung der Bahnhöfe manche Schwierigkeiten und Weitläufigkeiten hervorrufen, die bei einer Vereinigung derselben nicht eintreten. Es ist ferner zu berücksichtigen, daß das Schienennetz auf dem alten Bahnhofe einer gründlichen Umänderung und beträchtlichen Erweiterung bedarf, um dem Rangiren und dem Beladen und Entladen der Güterwagen endlich diejenige Bewegungsfreiheit zu geben, welche für diese Arbeiten erforderlich ist, wenn nicht eine Störung des Güterverkehrs auf der hiesigen Station chronisch werden soll. Der Ausführung dieser Veränderungen steht aber die Durchfahrts Halle des jetzigen Personengebäudes im Wege. Es kommt hinzu, daß dieses Gebäude schon den heutigen Anforderungen nicht mehr entspricht und nach Vollendung der Uelzen-Langwedeler Bahn vollends unzulänglich sein würde, wie denn auch dessen Umbau nur im Hinblick auf die bevorstehende Entscheidung über die Anlagen der Venlo-Hamburger Eisenbahn bisher hinausgeschoben ist. Derselbe würde, wenn man von einer Vereinigung mit dem Personenbahnhof der Letzteren absehen wollte, jetzt im ausgedehntesten Maße eintreten müssen, während andererseits bei einer solchen Verlegung das alte Gebäude vollständige Verwendung für Verwaltungsbüros und Beamtenwohnungen, sowie für den Auswandererverkehr und ähnliche Zwecke finden wird. Die Entscheidung über diese Frage ist endlich auch deshalb eine dringliche, weil späterhin die Verlegung der Bremischen Personenstation in den Barkhof nur mit erheblich größeren Geldopfern auszuführen sein würde, da der Werth der dortigen Grundstücke selbstverständlich nach der Herstellung des Venlo-Hamburger Bahnhofes ganz bedeutend steigen wird. Außerdem liegt es auf der Hand, daß die gleichzeitige, nach einem gemeinsamen Plane auszuführende Erbauung beider Personengebäude, auch von der damit verbundenen Kostenersparniß abgesehen, für die zweckmäßige innere Einrichtung derselben große Vortheile hat.

Aus dem beiliegenden Situationsplan des Bahnhofes (Anlage V.) ergiebt sich, wie diese Vereinigung der beiden Personenstationen, unbeschadet getrennter Verwaltung derselben, projectirt ist. Die eigentlichen Personenhallen beider Bahnen stellen sich in ihren Haupttheilen als die harmonisch auszubildenden Flügel eines Gebäudes dar, und an ihrem Vereinigungspunkt werden die gemeinschaftlichen Räume, namentlich für die Zollrevision und Restaurationsäle, geschaffen, durch welche der Uebergang der Reisenden aus dem Bezirk des einen Bahnhofes in den des andern so stattfindet, daß dieselben, sobald sie nicht in Bremen bleiben, sondern in der einen oder anderen Richtung weiter fahren wollen, das Zollgebiet nicht zu verlassen brauchen.

Für den Fall einer solchen Zusammenlegung der beiden Personenstationen würde mit der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft am Einfachsten eine Verständigung dahin zu treffen sein, daß der erforderliche Grunderwerb gemeinschaftlich bewirkt wird, im Uebrigen aber jeder Theil die Kosten der auf seiner Hälfte herzustellenden Bauwerke zu tragen hat. Dieser Anschluß wird aber weiter die Folge haben, daß die Staatsbahn, abgesehen von ihrer behufs Herstellung angemessener Begunterführungen zu bewirkenden Verlegung und Erhöhung, auch verbreitert werden muß; denn für die verschiedenen Personenzüge, welche muthmaßlich gleichzeitig zur Abfahrt auf der Wunstorf-Bremer, der neuen Uelzen-Langwedeler, der Bremen-Geeste- und der Oldenburger Bahn bereit zu stehen haben oder zum Theil ankommend mit den abgehenden Zügen zusammentreffen, müssen nicht allein lange Perrons, sondern eine Anzahl Schienen-

geleise neben einander vorhanden sein, um solche Züge bequem zum Ein- und Aussteigen für die Reisenden aufstellen zu können. Wenn zu diesem Behuf den bisherigen zwei Gleisen noch zwei neue hinzugefügt und zwischen diesen ein Mittel-Perron aufgeführt werden sollte, so ist es nicht mehr als billig, daß, wie am Schlusse des Artikels 10 bemerkt ist, Bremen die daraus entstehenden Mehrkosten auf seine Rechnung übernimmt. Der Betrag derselben wird nach einem zu entwerfenden Anschlage gemeinsam festzustellen sein; es kann Bremen nur erwünscht sein, daß die Ausführung dieser Arbeit von der Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft übernommen ist.

Artikel 11. bestimmt, daß die Kosten für die Herstellung einer Verbindungsbahn mit dem alten Bahnhofe zur Hälfte von Bremen und seinen Mitinteressenten getragen werden sollen. Diese Verbindungsbahn, welche in einer Curve aus dem Güterbahnhofe der Benlo-Hamburger Bahn in denjenigen der Staatsbahn hinübergeleitet werden soll, deren genaue Linie festzustellen jedoch noch vorbehalten ist, hat für alle am Bremischen Güterverkehr betheiligten Eisenbahnverwaltungen ein besonderes Interesse, da der Güteraustausch zwischen den verschiedenen Bahnen auf diese Weise am Einfachsten zu bewerkstelligen ist. Die Preussische Regierung hat sich schon bezüglich der zwischen Bremen und Preußen gemeinschaftlichen Bahnen zur Theilnahme an den halben Kosten bereit erklärt und die Oldenburgische Eisenbahnverwaltung wird sich der Theilnahme an denselben nach Maßgabe ihres Verkehrs auch nicht entlegen können.

Artikel 12. handelt von den Einrichtungen, welche auf Verlangen der Behörden des Zollvereins auf dem Personen- und Güterbahnhofe herzustellen sein werden; sie werden voraussichtlich den auf dem alten Bahnhofe jetzt bestehenden Vorkehrungen analog sein. Die Kosten dieser, wie auch der im Bremischen Steuer- und Sicherheits-Interesse erforderlichen Einrichtungen fallen der Gesellschaft zur Last, welche ihre Beamten auf dieses Interesse auch verpflichten muß.

Artikel 13. regelt die bahnpolizeilichen Verhältnisse und

Artikel 14. das Verhältniß zu den Reichsbehörden auf Grund und nach Maßgabe der allgemeinen Verpflichtungen, sichert Bremen aber auch vor weiteren Ansprüchen, die von diesen Behörden mit Rücksicht auf die Bahn künftig an uns erhoben werden möchten.

Nach Artikel 15. soll die auf Bremischem Gebiete belegene Bahnstrecke längstens binnen zwei Jahren nach Ratification dieses Vertrages zum Betriebe fertig gestellt werden. Dabei ist zu bemerken, daß die Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft in den über diesen Artikel geführten schriftlichen Verhandlungen die ausdrückliche Zusicherung gegeben hat, ihrerseits Alles aufbieten zu wollen, um die gleichzeitige Inbetriebsetzung der Bahnverbindungen mit Bremen und Hamburg herbeizuführen.

Artikel 16. enthält die erforderlichen Bestimmungen für den Fall des Anschlusses anderer Bahnen und in Betreff der von anschließenden Bahnen überzuführenden Personen und Güter.

Durch Artikel 17. wird die wünschenswerthe Gewähr bezüglich der Feststellung der Frachttarife auf der Benlo-Hamburger Eisenbahn erlangt.

Artikel 18. bestimmt die Stellung des Eisenbahnunternehmens gegenüber den Bremischen Gesetzen, obrigkeitlichen Verordnungen, sowie namentlich den Gerichtsstand für die näher bezeichneten Fälle.

Nach Artikel 19. soll das Eisenbahnunternehmen Abgabefreiheit innerhalb des Bremischen Staats genießen, soweit es sich um Gegenstände handelt, die für den Bau, für die Unterhaltung und für den Betrieb der Bahn erforderlich sind. Diese Vergünstigung glaubte der Senat einem so wichtigen Unternehmen gewähren zu müssen; sie betrifft hauptsächlich die Materialien zum Bau, als Mauersteine 2c. und die Kohlen zum Betriebe, welche dem hiesigen Lager der Gesellschaft zwar zugeführt, aber zum größten Theile nicht innerhalb des Bremischen Staats werden verbraucht werden.

An der nach Preussischen Gesetzen zu entrichtenden Eisenbahnabgabe participirt Hamburg nach Maßgabe der auf seinem Gebiete liegenden Bahnstrecke. In der Voraussetzung eines gleichen Zugeständnisses konnte Bremen die in dem Artikel

erwähnten weiteren
Bremischen Regi-
wird nach der h
Artikel
den Bremischen
Artikel 21.
Artikel 22.
Bahn im Betriebe
Die Bestir
erklären sich von
Schon vor
Senats Verhandl
thunlichst auch m
mische Gebiet w
festzustellen; die
hatte, auf sich v
Commissarien
gebracht werden
den Abschluß
Bremen und d
auf die Eisen
Material noch
das Vertrauen
nicht wird er
Verträge mit
Seiten der P
ständen eracht
Köln-Mindener
definitive Gen
dazu baldigst
nicht länger o
ist es, sobald
wird, sowohl
Staat volle
noch so rasch
nicht später,
fähig hergest
des Vertrages
der Bahnant
Ander
sein muß, be
auch hinsichtlich
ocumirt zu w
Stadium der
nichts dabei z
erachten nicht
Gegenstandes
der Direction
Regierung d
Bürgerrecht
benen Verhan
Inden
anheimstellt,
aus, daß für
baldmöglichst
Im U
das Folgende

erwähnten weiteren Steuerbefreiungen zugestehen; eine entsprechende Zusicherung der Preussischen Regierung in dem mit derselben abzuschließenden Vertrage zu erlangen, wird nach den bisherigen Verhandlungen voraussichtlich keine Schwierigkeiten haben.

Artikel 20. betrifft das Verhältniß der Beamten der Gesellschaft gegenüber den Bremischen Gesetzen, und

Artikel 21. die von einem Commissar des Senats wahrzunehmenden Functionen.

Artikel 22. bestimmt daß der Vertrag so lange in Kraft bleiben soll, als die Bahn im Betriebe der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft bleiben wird.

Die Bestimmungen in einer Mehrzahl der vorstehenden Vertrags-Artikel erklären sich von selbst; wo es erforderlich schien, ist ein Commentar hinzugefügt.

Schon vor dem formellen Abschlusse dieses Vertrages waren von Seiten des Senats Verhandlungen bei der Preussischen Regierung beantragt worden, um baldthunlichst auch mit dieser die Führung der Venlo-Hamburger Bahn durch das Bremische Gebiet und die daran sich anknüpfenden Fragen durch einen Staatsvertrag festzustellen; die Eröffnung derselben ließ indeß länger, als der Senat vorausgesetzt hatte, auf sich warten. Auch haben diese in den letzten Wochen durch beiderseitige Commissarien in Berlin geführten Verhandlungen noch nicht sofort zum Abschlusse gebracht werden können, namentlich aus dem Grunde, weil die Preussische Regierung den Abschlusse eines solchen Vertrages von einer vorgängigen Verständigung zwischen Bremen und den Reichsbehörden über die Regelung der Zollverhältnisse mit Rücksicht auf die Eisenbahn abhängig machen zu müssen glaubte, dafür aber das erforderliche Material noch nicht beschafft war. Indes hat der Senat aus diesen Verhandlungen das Vertrauen gewonnen, daß eine befriedigende Erledigung dieser Fragen sich demnächst wird erreichen lassen, und daß namentlich auf die Genehmigung der in dem Vertrage mit der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft festgestellten Bahnlinie von Seiten der Preussischen Regierung mit Sicherheit zu rechnen ist. Unter diesen Umständen erachtet der Senat es nicht nur für unbedenklich, den mit der Direction der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft vereinbarten Projecten Bremischer Seits die definitive Genehmigung zu erteilen, sondern er hegt auch den dringenden Wunsch, dazu baldigst in den Stand gesetzt zu werden, damit die Ausführung dieser Projecte nicht länger aufgeschoben zu werden braucht. Auf der jetzt gewonnenen Grundlage ist es, sobald auch die Bürgerschaft den Vorlagen ihre Zustimmung erteilt haben wird, sowohl für die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft als auch für den Bremischen Staat vollkommen möglich, mit den erforderlichen Bauarbeiten zu beginnen, die dann noch so rasch zu fördern sein werden, daß die Bahnstrecke im Bremischen Gebiete nicht später, als die übrigen Theile der Bahn und namentlich die Elbbrücken, betriebsfähig hergestellt wird. Blicke dagegen diese Genehmigung bis nach dem Abschlusse des Vertrages mit Preußen ausgesetzt, so könnte dadurch leicht die rechtzeitige Vollendung der Bahnanlagen im Bremischen Gebiete unmöglich gemacht werden.

Andererseits verkennt der Senat nicht, daß es der Bürgerschaft erwünscht sein muß, bevor sie ihre Genehmigung zu den gegenwärtigen Vorlagen ausspricht, auch hinsichtlich der Verhandlungen mit der Königlich Preussischen Regierung näher orientirt zu werden. Selbstverständlich entziehen sich dieselben in dem gegenwärtigen Stadium der Angelegenheit der öffentlichen Mittheilung. Der Senat würde aber nichts dabei zu erinnern haben, daß, falls etwa die Bürgerschaft es für zweckmäßig erachten möchte, eine Commission aus ihrer Mitte mit einer Vorberathung dieses Gegenstandes zu beauftragen, von seinen mit den bisherigen Verhandlungen sowohl der Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft, als auch der Preussischen Regierung gegenüber betrauten Commissarien einem solchen engeren Kreise der Bürgerschaft auf dessen Wunsch nähere Aufschlüsse über die noch unerledigt gebliebenen Verhandlungen, sowie über die ganze Angelegenheit gemacht werden.

Indem der Senat ein solches Auskunftsmittel der Bürgerschaft zur Erwägung anheimstellt, spricht er nur unter Hinweisung auf das oben Bemerkte den Wunsch aus, daß für den Fall des Eingehens auf diesen Vorschlag eine solche Commission baldthunlichst niedergesetzt werde.

Im Uebrigen beantragt der Senat auf Grund der vorstehenden Erörterungen das Folgende: die Bürgerschaft wolle

1) dem Vertrage mit der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft vom 2/10. Mai d. J. (Anl. I.) ihre Zustimmung ertheilen,

2) mit der Verlegung des Bremischen Personenbahnhofs nach dem Barkhose im Anschluß an den Personenbahnhof der Venlo-Hamburger Eisenbahn, sowie mit der Ausführung der übrigen Eisenbahn- und Bahnhofsanlagen nach Maßgabe der vorliegenden Projecte, Anlagen II. III. IV. V., im Allgemeinen, sowie

3) damit sich einverstanden erklären, daß die Deputation für die Häfen und Eisenbahnen beauftragt werde, über die Ausführung der neuen Bahnhofsanlagen, soweit sie Bremischer Seits herzustellen sind, baldthunlichst zu berathen und unter Vorlegung von Kostenanschlägen zu berichten,

Anlage VI. 4) über den von den Eisenbahnanlagen berührten Grund und Boden, soweit derselbe sich im Privatbesitz befindet, nach Maßgabe der Situationskarten (Anlagen II., III., IV.) und des beifolgenden Verzeichnisses der betreffenden Grundeigenthümer die Expropriationspflicht auf Grund des Gesetzes vom 14. Juni 1843 aussprechen und zu der im § 4 desselben vorgesehenen Vermittlungsdeputation ihre Mitglieder ernennen.

Anlage I.

zur Mittheilung des Senats
vom 30. Juni 1871.

Vertrag

zwischen der freien Hansestadt Bremen und der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft wegen Führung der Venlo-Hamburger Eisenbahn durch das Bremische Staatsgebiet.

Nachdem der Direction der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Venlo über Münster und Osnabrück nach Bremen und Hamburg die erforderlichen Concessionen von den Regierungen des Königreichs der Niederlande, des Königreichs Preußen und der freien und Hansestadt Hamburg ertheilt worden sind, haben zum Zweck einer Vereinbarung wegen Führung dieser Eisenbahn durch das Bremische Staatsgebiet

der Senat der freien Hansestadt Bremen
den Senator Friedrich Ludolf Grave und
den Regierungssecretär Dr. Diedrich Rudolf Schmidt,
die Direction der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft
ihre Mitglieder

den Geheimen Regierungsrath Johann Haehner und
den königlichen Eisenbahndirector a. D. William Oeffermann
zu Bevollmächtigten ernannt, welche, unter Vorbehalt der Ratification ihrer Auftraggeber, den nachstehenden Vertrag abgeschlossen haben.

Artikel 1.

Der Senat der freien Hansestadt Bremen gestattet der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft die Erbauung der auf Bremischem Gebiet belegenen Strecke der Venlo-Hamburger Eisenbahn nach Maßgabe eines auf der anliegenden Karte des Gebiets der freien Hansestadt Bremen dargestellten Projectes, sowie den Betrieb dieser Eisenbahn auf Bremischem Gebiet in Gemäßheit der nachfolgenden Bestimmungen.

Artikel 2.

Nach diesem Projecte (Artikel 1) wird die Bahn von Hemelingen aus das Bremische Gebiet erreichen, in der Nähe von Hastedt mittelst einer Ueberführung die Hannover-Bremer Staatsbahn überschreiten und auf der nordöstlichen Seite der letzteren an die Stadt Bremen herangeführt werden, woselbst auf dem Raume zwischen der Schwachhauser Chaussee und dem neuen Torfcanal, nordöstlich von den Anlagen der Staatsbahn, die für eine Hauptstation der Venlo-Hamburger Eisenbahn erforderlichen Bahnhofsanlagen, sowie jenseits des Torfcanals eine Verbindungsbahn zwischen den Güterbahnhöfen der Staatsbahn und der neuen Bahn herzustellen sind. Von

Bremen aus wird die Bahn in Gemäßheit des gedachten Projects an der West- und Nordseite des Bürgerparks vorüber auf Oberneuland geleitet werden, um weiter in der Richtung auf Sagehorn zu das Bremische Gebiet zu verlassen.

Artikel 3.

Außer der Station in Bremen wird in Oberneuland eine für den Personenverkehr zwischen diesem Orte und Bremen bestimmte Haltestelle angelegt werden; inwieweit der Verkehr dieser Haltestelle auch auf den Personenverkehr nach und von außerhalb Bremischen Gebiets belegenen Stationen sowie künftighin etwa auch auf den Güterverkehr ausgedehnt werden soll, bleibt weiterer Vereinbarung vorbehalten.

Artikel 4.

Alle fahrplanmäßigen Personenzüge (Courier- und Schnellzüge einbegriffen) und die Personenwagen etwaiger gemischten Züge, welche auf der Venlo-Hamburger Eisenbahn in der einen oder anderen Richtung über Bremen hinausgehen, sollen auf der in Artikel 2. beschriebenen Bahnstrecke über Bremen geführt werden.

Artikel 5.

Die freie Hansestadt Bremen wird der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft allen nach den genehmigten Bauprojecten (Artikel 7) zur Bahn- und Bahnhofsanlage erforderlichen Grund und Boden, soweit derselbe Eigenthum des Bremischen Staates ist, unentgeltlich zum Gebrauch auf so lange überlassen, als derselbe für die Venlo-Hamburger Eisenbahn benutzt wird. Hört diese Benutzung auf, so verbleibt der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft nur das Recht zur Begräbung der darauf errichteten Gebäude und sonstigen Bahneinrichtungen. Die Gesellschaft darf diese Grundstücke weder veräußern, noch hypothekarisch beschweren, noch Anderen zur Benutzung überlassen.

Uebrigens wird die Gesellschaft die Bremische Staatscasse für alle Entschädigungsansprüche, welche an dieselbe von den Pächtern der auf dem ehemaligen Bürgerweidegrunde befindlichen Gemüseländereien und etwaigen sonstigen Nutzungsberechtigten und Interessenten des ihr überlassenen Staatsgrundes erhoben werden können, schadlos halten.

Artikel 6.

Insofern die zur Anlage und zum Betriebe der Eisenbahn auf Bremischem Gebiet erforderliche vorübergehende oder bleibende Abtretung des nicht im Eigenthum des Bremischen Staats befindlichen Grundes und Bodens, sowie die dazu etwa nöthige Aufhebung von Grundgerechtsamen im Wege gütlicher Vereinbarungen zwischen der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft und den Betheiligten nicht zu erreichen ist, soll das bestehende Bremische Expropriationsgesetz darauf Anwendung finden.

Eine Veräußerung oder Verpfändung des durch das Expropriationsverfahren erworbenen Grundeigenthums, sowie die Ueberlassung desselben an Andere und die Verwendung zu anderen Zwecken als denen des Eisenbahnunternehmens ist der Gesellschaft ohne Genehmigung des Senats nicht gestattet.

Artikel 7.

Die sämtlichen für das Eisenbahnunternehmen auf Bremischem Gebiet erforderlichen Anlagen bedürfen einer vorgängigen Genehmigung des Senats, welchem zu diesem Zwecke die Specialzeichnungen vor der Ausführung vorzulegen sind.

Die Ausführung erfolgt nach Maßgabe der Bremischen Gesetze unter Aufsicht der zuständigen Behörden. Insbesondere ist dem zu solchem Behuf vom Senate zu bezeichnenden technischen Beamten der Zutritt zu allen Bauplätzen nebst Einsicht der Baupläne jeder Zeit zu gestatten.

Artikel 8.

Der Bahndamm ist innerhalb des Bremischen Gebiets in der für zwei Geleise erforderlichen Kronenbreite von 25 Fuß Preuß. herzustellen. Doch bleibt der Gesellschaft überlassen, sich vorläufig auf die Anlage eines Geleises zu beschränken.

Die Spurweite der Bahn soll 4 Fuß 8 1/2 Zoll englischen Maßes zwischen den Schienenköpfen betragen.

Artikel 9.

Diejenigen Aenderungen und Vorkehrungen, welche in Folge des Eisenbahnbaues in Betreff der Verlegung bestehender Anlagen, insbesondere der Verlegung und Erhöhung des Bahnkörpers der Hannover-Bremer Staatsbahn und der Unter-

führungen an demselben, der Wegeanlagen, sowie der Entwässerung u. s. w. im öffentlichen Interesse oder in demjenigen der anliegenden Grundstücke die zuständigen Behörden für nothwendig erachten, hat die Gesellschaft auf ihre Kosten auszuführen.

Entsteht die Nothwendigkeit solcher Anlagen erst nach der Eröffnung der Bahn durch eine mit den benachbarten Grundstücken vorgehende Veränderung, so ist die Gesellschaft zwar auch zu deren Einrichtung und Unterhaltung verpflichtet, jedoch nur auf Kosten der Betheiligten, welche deshalb auf Verlangen der Gesellschaft Caution zu bestellen haben.

Uebrigens wird der Senat der freien Hansestadt Bremen dafür Sorge tragen, daß die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft von Seiten der Verwaltung der Hannover-Bremer Staatsbahn wegen Betriebsstörungen und Erschwerungen, die in Folge der erforderlichen Verlegung und Erhöhung des Bahnkörpers derselben, sei es während des Baues oder auch später, sich ergeben möchten, nicht in Anspruch genommen werden kann.

Artikel 10.

Sollte die freie Hansestadt Bremen vor dem Beginn der Bauarbeiten sich entschließen, die für die Abfertigung des Personenverkehrs u. s. w. bestimmten Anlagen des Bahnhofes zu Bremen ebenfalls an die für den Personenbahnhof der Venlo-Hamburger Eisenbahn bestimmte Stelle beim großen Barthof zu verlegen, so ist über die Herstellung eines, unbeschadet der Trennung des Betriebes, zusammenhängenden Personenbahnhofes für beide Bahnen und eine thunlichst in einander greifende Anordnung der Baulichkeiten, wobei namentlich auf die Einrichtung gemeinschaftlicher Räume für die 'Zollabfertigung' und für die Restauration Bedacht genommen werden soll, eine nähere Vereinbarung zu treffen.

Die Mehrkosten, welche durch die für solchen Fall erforderliche Verbreiterung des zu verlegenden und zu erhöhenden Theils des Bahnkörpers der Hannover-Bremer Staatsbahn und der an demselben herzustellenden Unterführungen verursacht werden, übernimmt die freie Hansestadt Bremen.

Artikel 11.

Zu den Kosten, welche für die Herstellung der nach einem näher zu vereinbarenden Projecte auszuführenden Verbindungsbahn zwischen dem bestehenden Güterbahnhofe in Bremen und dem Güterbahnhofe der Venlo-Hamburger Eisenbahn aufzuwenden sind, werden die freie Hansestadt Bremen, bezw. die Verwaltungen der an dem Bremischen Güterbahnhofe betheiligten Eisenbahnen die Hälfte beitragen.

Artikel 12.

Der Senat der freien Hansestadt Bremen ist damit einverstanden, daß, soweit es im Interesse thunlichster Erleichterung des Personen- und Güterverkehrs von den Zollbehörden verlangt wird, für den Bahnhof der Venlo-Hamburger Eisenbahn in Bremen dieselben Verhältnisse und Bestimmungen eintreten, welche für den Bremischen Staats-Bahnhof bestehen. Indes wird die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft auf ihre Kosten alle zur Sicherung der Interessen des Zollvereins nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften erforderlichen zollamtlichen Einrichtungen herstellen. Sie wird ebenso auch die für die Sicherung der Bremischen Abgabenerhebung nöthigen Einrichtungen treffen und die für die Bremischen Steuerbeamten, desgleichen für die mit der Beaufsichtigung des Fremdenverkehrs und Aufrechthaltung der öffentlichen Ordnung beauftragten Polizeibeamten erforderlichen Räumlichkeiten nebst Ausrüstungsgegenständen unentgeltlich zur Verfügung stellen.

Nicht minder hat dieselbe allen von den Bremischen Behörden zum Schutze des fiscalischen Interesses für erforderlich erachteten Controlvorschriften zu genügen; sie hat ferner die sämtlichen im Bremischen Gebiet stationirten Bahnbeamten auf die Verhütung von Uebertretungen der Zoll- und Steuergesetze zu verpflichten und dieselben, wofern sie der Theilnahme an solchen Uebertretungen sich verdächtig machen oder überführt werden, resp. zu suspendiren oder zu entlassen.

Artikel 13.

Die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft ist verpflichtet, den Anforderungen des Senats in Betreff der Anstellung des erforderlichen Personals für die Wahrnehmung des Bahnpolizeidienstes auf Bremischem Gebiet, insbesondere für die Bewachung der Bahn und der Bahnübergänge, unweigerlich nachzukommen.

Hinrich
polizeibeamten
Beamtin und
Unterstützung
Eisenbahnen in
reglements, bez
unbeschadet der
lichen Dienstver
Mindener Eisen

Die Köl
den deutschen M
freie Hansestadt
gestellt werden
auf der inner
Interesse der
der Eisenbahn
daß für Krieg
oder im Inte
vom Staate,

Die
belegene Bah
vom Tage d
Zu d

die Genehmig
verjagt werde
der zugehörig

Die C
fortdauernd in
ten, daß die
entsprechende

Die
Anschluß vo
oder von is
lassen und
oder der An
der Entscheid

Der
Interesse des
welche mit
Eisenbahn-Verb
Expositionen
gegenwärtiges

Der
der Königl
Eisenbahn-G
nach denselb
für den Ver

Das
Bremische E
nungen gleich
gewährten B

Die
sprüche, welche
selben wider

Hinsichtlich der Beeidigung der auf Bremischem Gebiet fungirenden Bahnpolizeibeamten der Venlo-Hamburger Eisenbahn, sowie der Verpflichtung dieser Beamten und der Bremischen Staats- und Gemeindepolizeibeamten zu gegenseitiger Unterstützung kommen die bezüglichlichen Vorschriften des vom Bundesrathe für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde am 3. Juni 1870 erlassenen Bahnpolizeireglements, bezw. die etwaigen künftigen Abänderungen derselben, zur Anwendung, unbeschadet der Befugniß der Bremischen Polizeibeamten zur Ausübung ihrer polizeilichen Dienstverrichtungen innerhalb der Bahnhöfe und übrigen Anlagen der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft.

Artikel 14.

Die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft wird alle Anforderungen, welche von den deutschen Reichsbehörden, bezw. von der Königlich Preussischen Regierung an die freie Hansestadt Bremen mit Rücksicht auf das in Frage stehende Eisenbahnunternehmen gestellt werden können, erfüllen. In dieser Beziehung wird dieselbe namentlich auch auf der innerhalb des Bremischen Gebiets belegenen Strecke ihrer Bahn die im Interesse der deutschen Telegraphenverwaltung beschlossenen allgemeinen Verpflichtungen der Eisenbahn-Verwaltungen zur Ausführung bringen, auch den Grundsatz anerkennen, daß für Kriegsbeschädigungen und Demolirungen, es mögen solche vom Feinde ausgehen oder im Interesse der Landesvertheidigung veranlaßt werden, die Eisenbahngesellschaft vom Staate, bezw. vom Deutschen Reiche einen Ersatz nicht in Anspruch nehmen kann.

Artikel 15.

Die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft wird die auf Bremischem Gebiet belegene Bahnstrecke mit möglichster Beschleunigung und längstens binnen zwei Jahren vom Tage der Ratification dieses Vertrages an gerechnet ausführen lassen.

Zu der Eröffnung des Betriebes auf der Bremischen Bahnstrecke ist vorab die Genehmigung des Senats der freien Hansestadt Bremen einzuholen, welche nicht versagt werden wird, sobald die vorschriftsmäßige Ausführung dieser Bahnstrecke und der zugehörigen Anlagen in betriebsfähigem Zustande nachgewiesen ist.

Die Gesellschaft hat die Bahn nebst allem Zubehör, sowie die Transportmittel fortdauernd in einem solchen Zustande und die letzteren in solchem Umfange zu erhalten, daß die Beförderung mit Sicherheit und auf eine dem Zwecke des Unternehmens entsprechende Weise erfolgen kann.

Artikel 16.

Die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft hat sich die Einnümdung und den Anschluß von anderen, sei es von der freien Hansestadt Bremen selbst ausgeführten oder von ihr genehmigten Eisenbahnanlagen und Schienenverbindungen gefallen zu lassen und sich, sofern ein Einverständnis darüber, in welcher Weise die Einnümdung oder der Anschluß stattzufinden habe, unter den Beteiligten nicht zu erreichen ist, der Entscheidung des Senats zu unterwerfen.

Der Gesellschaft liegt zugleich die Verpflichtung ob, soweit der Senat es im Interesse des Verkehrs für nöthig erachtet, mit den Verwaltungen derjenigen Bahnen, welche mit der Venlo-Hamburger Bahn innerhalb des Bremischen Gebiets durch Schienen verbunden sind, für die Beförderung von Personen und Gütern directe Expeditionen und directe Tarife einzurichten und hierbei insbesondere auch in ein gegenseitiges Durchgehen der Transportmittel zu willigen.

Artikel 17.

Wenngleich die Genehmigung der Tarife auf der Venlo-Hamburger Eisenbahn der Königlich Preussischen Regierung vorbehalten bleibt, so ist doch die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft verpflichtet, die Tarife für den Verkehr nach und von Bremen nach denselben Grundsätzen festzustellen, wie solche bei der Feststellung der Tarife für den Verkehr nach und von Hamburg zur Anwendung kommen.

Artikel 18.

Das in Rede stehende Eisenbahnunternehmen unterliegt, soweit es das Bremische Staatsgebiet berührt, den Bremischen Gesetzen und obrigkeitlichen Anordnungen gleich anderen Anlagen solcher Art, unbeschadet der in dem folgenden Artikel gewährten Vergünstigungen.

Die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft ist daher wegen privatrechtlicher Ansprüche, welche aus Anlaß der Bahnanlage im Bremischen Gebiete oder des Betriebes derselben wider sie erhoben werden möchten, der Bremischen Gerichtsbarkeit unterworfen.

Für alle Entschädigungsansprüche, welche in Folge der Bahnanlage an den Bremischen Staat gemacht und entweder von der Gesellschaft selbst anerkannt oder unter ihrer Zuziehung richterlich festgestellt werden, ist die Gesellschaft verpflichtet.

Artikel 19.

Alle zum Bau, zu der Unterhaltung und zum Betriebe der Venlo-Hamburger Eisenbahn bestimmten Gegenstände, mögen dieselben durch das Bremische Gebiet durchgeführt werden oder in demselben Verwendung finden, genießen vollkommene Freiheit von Bremischen Eingangs- und Verbrauchsabgaben, sowie von der in §. 14 des Bremischen Gesetzes vom 10. November 1862, die Güterdeclaration für die Bremische Handelsstatistik betreffend, festgesetzten Controle-Abgabe, unbeschadet der der Eisenbahnverwaltung obliegenden Declarationspflicht auch hinsichtlich der oben gedachten Gegenstände.

Auch wird der Senat der freien Hansestadt Bremen, wosern die Königlich Preussische Regierung demselben einen entsprechenden Antheil der von dem Unternehmen der Venlo-Hamburger Eisenbahn erhobenen Eisenbahnabgabe zusichern sollte, von der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft wegen ihres Bahn-Eigenthums und Bahnbetriebes auf Bremischem Gebiete weder Vermögens- oder Grundsteuer, noch eine Gewerbe- oder Einkommensteuer fordern.

Jedoch sind die nach allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen auf die Eisenbahngebäude fallenden Communal- oder anderen öffentlichen Verbandspflichten von der Eisenbahnverwaltung zu leisten; auch unterliegen sonstige mit dem Eisenbahnbetriebe selbst nicht unmittelbar zusammenhängende Gewerbe, als Gast- und Schenkwirthschaften, deren Ausübung auf dem Bahnhofe oder auf Haltestellen von den Bremischen Behörden gestattet werden möchte, der gesetzlichen Besteuerung.

Artikel 20.

Die Beamten der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft sind während ihres Aufenthalts im Bremischen Gebiet den Bremischen Gesetzen und Anordnungen unterworfen; auf die beim Bau und Betriebe der Bahn im Bremischen Gebiet sich aufhaltenden Beamten, welche nicht Bremische Staatsangehörige sind, finden hinsichtlich der Heranziehung derselben zu Staats- und Communalabgaben diejenigen Bestimmungen Anwendung, welche für die im Bremischen Staatsgebiet eine Geschäfts- oder Erwerbsthätigkeit ausübenden Fremden zur Geltung kommen.

Artikel 21.

Der Senat der freien Hansestadt Bremen wird zur Handhabung seiner Hoheits- und Aufsichtsrechte dem Eisenbahnunternehmen gegenüber, sowie zur Regelung des Verkehrs zwischen dem Senate und der Direction der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft einen besonderen Commissar bestellen. Derselbe hat die Beziehungen des Senats zu der Eisenbahngesellschaft bezw. ihren Organen innerhalb des Bremischen Staatsgebiets in allen Fällen zu vertreten, welche nicht zum unmittelbaren gerichtlichen oder polizeilichen Einschreiten der zuständigen Behörden geeignet sind.

Die Eisenbahngesellschaft hat den bezüglichen Anordnungen und Weisungen dieses Commissars Folge zu leisten, ihm über den Bau und Betrieb der Bahnstrecke auf Bremischem Gebiet jede geforderte Auskunft zu ertheilen, auch von allen Anstellungen der für diese Bahnstrecke bestimmten Beamten Nachricht zu geben.

Die Direction der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft wird, sobald der Senat es für erforderlich erachten sollte, einen in Bremen wohnhaften Bevollmächtigten bestellen, an welchen Verfügungen der Bremischen Behörden und Gerichte mit verbindlicher Kraft erlassen und zugestellt werden können.

Artikel 22.

Der gegenwärtige Vertrag soll, unbeschadet etwa zu vereinbarenden Abänderungen desselben, so lange in Kraft bleiben, als das Unternehmen der Venlo-Hamburger Eisenbahn, oder doch die Strecke Osnabrück-Bremen-Hamburg sich im Betriebe der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft befindet.

Die Ratification desselben soll mit thunlichster Beschleunigung bewirkt werden. So geschehen Bremen/Köln, den 2. Mai/10. Mai 1871.

(L. S.) (gez.) **Grave.**

(L. S.) (gez.) **Hachner.**

(L. S.) (gez.) **D. Schm.**

(L. S.) (gez.) **Offermann.**

Anlage VI
Mittheilung des Senats
vom 30. Juni 1871.

Verzeichniß

der für die

Benlo-Hamburger Eisenbahn

ganz oder theilweise

zu erwerbenden Grundstücke.

A. In der Markt Gafstedt

Lauf. No.	Cataster- Bezeichnung	Eigenthümer		Lage oder Benennung
		Namen	Wohnort	
1	III. 266 B a/c	Ludw. Geerten	Gafstedt	zwischen der Chaussee und dem alten Postwege
2	" 264 A a/f	Diedr. Chph. Schröder	"	"
3	" 266 A a/b	Herm. Sanders	"	"
4	" 264 X	die Bauerschaft	"	"
5	" 268 B a/b	Diedr. Dede	"	"
6	" 264 D a/c	Ahrend Schröder	"	"
7	" 264 M	Georg Aug. Heinr. Müller	"	"
8	" 264 L			
9	" 264 K			
10	" 264 J			
11	" 264 H	Joh. Friedr. Grimm	"	"
12	" 264 G	derselbe	"	"
13	" 264 F	derselbe	"	"
14	" 264 E	derselbe	"	"
15	" 264 Y	gemeinschaftliche Straße	"	"
16	" 264 Z	gemeinschaftlicher Gang	"	"
17	" 264 B a/b	Marie Martens, Martin Stegmann Wwe.	"	"
18	" 267 a/c	Otto Wilh. Thölken	"	"
19	" 277 K a/b	Diedr. Dunfer	"	"
20	" 277 A a/b	F. Rotermund	"	"
21	" 278 X	gemeinschaftlicher Weg	"	"
22	" 280 a	Diedr. Plate Kinder	"	"
23	" 278 A	H. Flammann	"	"
24	" 279 a	Diedr. Plate Kinder	"	"
25	" 284 a	Diedr. Döhle	"	"
26	" 310	die freie Hansestadt Bremen	"	die Chaussee
27	" 534 a/o	derselbe	"	die Eisenbahn
28	" 243 X	die Bauerschaft	"	in den Herdewiede
29	" 235 B	D. W. Ahlers	"	zwischen der Chaussee und Eisenbahn
30	" 234 B	Diedr. Bollmann	"	im Felde
31	" 234 A	derselbe	"	"
32	" 231	J. Fr. Bollmann	"	"
33	" 225	Ber. Garbade	"	"
34	" 230	Luer Ellmers	"	"
35	" 229	Hinr. Klüfing	"	"
36	" 212 Y	die Bauerschaft	"	"
37	" 224	Ehlert Meyer	"	"
38	" 212	Diedr. Rämenga	"	"
39	" 313	die Bauerschaft	"	"

A. Ark Saffedt.

Eigenthümer Namen	Seite	Der Grundstücke		Bemerkungen
		Lage oder Benennung	Culturrart	
Schröder	101	zwischen der Chaussee und dem alten Postwege	Gebäude, Hofraum, Gemüseland &c.	
"	"	"	Ackerland, Sand und Wiese	
"	"	"	Weg	
"	"	"	Gebäude, Hofraum und Gemüseland	
"	"	"	" " " "	
Heinr. Müller	"	"	Gebäude und Hofraum	
Grimm	"	"	Gebäude, Hofraum u. gem. Gang	
"	"	"	Gebäude und Hofraum	
he Straße	"	"		Betheiligt: J. F. Becker, J. F. Grimm, Georg Aug. Müller, Heinr. Bolte
her Gang	"	"		Betheiligt: J. F. Grimm, G. A. Müller u. Heinr. Bolte.
ab, Martin Stegmann Bn.	"	"	Gebäude, Hofraum, Ackerland	
Thölken	"	"	Gebäude, Hofraum und Garten	
"	"	"	Weg	Betheiligt: W. Thölken, C. H. Farenholz, J. Könke, F. Notermund, D. Dunfer, H. Flam- mann, J. H. Semken, D. Junge, J. F. Voll- mann.
"	"	"	Gebäude und Hofraum	
"	"	"	Ackerland	
"	"	"	Gemüseland	
"	"	"	Wiese	
die Chaussee	"	Chaussee		
die Eisenbahn	"	Eisenbahndamm, Gebäude, Hofraum, Gemüseland &c.		
in den Pferdeweiden	"	Weg		
zwischen der Chaussee und Eisenbahn	"	Ackerland		
im Felde	"	"		
"	"	"		
"	"	"		
"	"	"		
"	"	"		
"	"	"		
"	"	Weg		
"	"	Ackerland		
"	"	Feldweg		

Lauf. Nr.	Cataster- Bezeichnung	E i g e n t h ü m e r	
		N a m e n	W o h n o r t
40	III. 205	Theod. Garbade	Hafstedt
41	" 207	derselbe	"
42	I. 96	Cord Zahrs	"
43	" 97	Theod. Garbade	"
44	" 98 a/b	die Bauerschaft	"
45	" 101	Hinr. Garbade, Felde	"
46	" 105	Diedr. Hagens	"
47	" 106 A	Gerh. Garbade	"
48	" 104 a/b	Diedr. Hagens	"
49	" 105 X	die Bauerschaft	"
50	" 112 a/b	Diedr. Hagens	"
51	" 111 B	Hinr. Garbade	"
52	" 123 a/b	Theod. Garbade	"
53	" 125 X	die Bauerschaft	"
54	" 533 a/g	die freie Hansestadt Bremen	"
55	" 129 B	Joh. Deften	"
56	" 130 B	derselbe	"
57	" 532	derselbe	"

B. In der Feldmark

1	III. 210 B a	H. Lampe	Vorstadt
2	" 207 A a	Diedr. Hagens im Felde	Schwachhauser Chaussee
3	" 201	Joh. Th. Klatte	Barthof
4	" 200	L. Lindhorn Wwe.	Schwachhauser Chaussee
5	" 199	derselbe	"
6	" 198	B. Garbade	"
7	" 197	J. Schierenbeck	"
8	" 196	derselbe	"
9	" 195	H. Lampe	Vorstadt
10	" 194	L. Lindhorn Wwe.	Schwachhauser Chaussee
11	" 193	B. Garbade	"
12	" 192	derselbe	"
13	" 186 B a	J. Klatte	"
14	" 185 B a	B. Garbade	"
15	II. 96 Y	Joh. Heinr. und Bernh. Bolte	"
16	" 96 CC a/c	derselben	"
17	" 96 BB a/b	derselben	"
18	" 96 AA a/b	derselben	"
19	" 96 Z a/b	derselben	"
20	" 96 W a/b	derselben	"
21	" 96 V a/b	derselben	"
22	" 96 U a/b	derselben	"
23	" 96 T a/b	derselben	"
24	" 96 S a b	derselben	"
25	" 96 R a/b	derselben	"
26	" 96 Q a/b	derselben	"
27	" 96 P a/b	derselben	"
28	" 96 O a/b	derselben	"
29	" 96 N a/b	derselben	"

Eigenthümer		Der Grundstücke		Bemerkungen
Namen	Stück	Lage oder Benennung	Culturar t	
		1 Felde	Ackerland	
		"	"	
		"	"	
		"	"	
		"	Feldweg und Sprützenhaus	
		"	Ackerland	
		"	"	
		"	"	
		"	"	
		"	Beg	
		"	Ackerland	
		"	"	
		"	"	
		ie Eisenbahn	Beg	
		m Felde	Eisenbahn, Gebäude, Hofraum etc.	
			Ackerland	
		ie Gethfule	Wasser	

B. In der **Agenthorn.**

[illegible]

Zauf. No	Cataster- Bezeichnung		Eigenthümer		Lage oder Benennung
			Namen	Wohnort	
30	II.	96 M a/b	Joh. Heinr. und Bernh. Bolte	Schwachhauser Chaussee	Dammweg
31	"	96 L a/b	dieselben	"	"
32	"	96 K a/b	dieselben	"	"
33	"	96 J a/b	dieselben	"	"
34	"	96 H a/b	dieselben	"	"
35	"	96 G a/b	dieselben	"	"
36	"	96 F a/c	dieselben	"	"
37	"	96 E a/d	dieselben	"	"
38	"	96 A a/p	dieselben	"	Schwachhauser Chaussee
39	"	96 C a/e	dieselben	"	"
40	"	96 B a/d	dieselben	"	"
41	"	243 a/c	die freie Hansestadt Bremen	"	Eisenbahn
42	"	88 a	dieselbe	"	näher der Schleifmühl
43	"	87 A a	Johann Krudup	Nembertstraße	"
44	"	86 A a	derselbe	"	"
45	"	85 A a	derselbe	"	"
46	"	83	Joh. Th. Klatte	Barthof	im Barthof
47	"	81 a/b	derselbe	"	"
48	"	82	derselbe	"	"
49	"	84 A a/b	derselbe	"	"
50	"	84 B	die freie Hansestadt Bremen	"	"
51	"	80 a/c	Joh. Th. Klatte	Barthof	"

C. In der Vorstadt.

1	XIII.	19 a/b	der Bremische Staat	Bremen	der alte Loricano
2	"	1 a/b	die Bürgerschaft	"	im Ruhbirten
3	"	2 a	dieselbe	"	"
4	"	3 B a	dieselbe	"	auf der Bürgerweide
5	"	3 C a/b	der Bremische Staat	"	die Eisenbahn und
6	"	4 A	derselbe	"	Eisenbahn
7	"	4 B a/n	die Bürgerschaft	"	neben der Eisenbahn
8	"	4 D a/c	dieselbe	"	auf der Bürgerweide
9	"	4 E a/c	dieselbe	"	"
10	"	4 F a/e	dieselbe	"	"
11	"	5 A a/e	der Bremische Staat	"	"
12	"	5 B a/b	die Bürgerschaft	"	der Krankentempel
13	"	6 B a	die Verwaltung des Heerdenthors- Begräbnisplatzes	"	"
14	"	6 F a	die Bürgerschaft	"	auf dem Friedhof
15	"	6 G a	dieselbe	"	auf der Bürgerweide
16	"	9 C a/d	der Bremische Staat	"	"
17	"	9 E a/b	die Bürgerschaft	"	am neuen Loricano
18	"	9 F a/c	dieselbe	"	auf der Bürgerweide
19	"	9 G a/c	dieselbe	"	"
20	"	9 H a	dieselbe	"	"
21	"	13 B a/b	dieselbe	"	am neuen Loricano
22	"	14 a	dieselbe	"	der Weidenamm
23	XIV.	39 a	dieselbe	"	auf der Bürgerweide

Eigenthümer amen	Der Grundstücke		Bemerkungen
	Lage oder Benennung	Culturrart	
nd Bernh. Volte	Schwachhauser Hammweg	Bohnhaus, Garten	
	"	" "	
	"	" "	
	"	" "	
	"	" "	
	"	" "	
	Schwachhauser Chaussee	Bohnhaus, Vorhof, Terasse, Lagerplatz zc.	
	"	Gebäude und Hofraum, Garten	
sestadt Bremen	Eisenbahn	" "	
up	ußer der Schleifmühle	Eisenbahndamm zc.	
	"	Chaussee	
	"	Gemüseland	
	"	"	
tte	im Barkhof	Beg und Graben	
	"	Gebäude, Hofraum, Garten zc.	
	"	Gemüseland	
	"	Gebäude, Hofraum, Garten	
sestadt Bremen	"	Beg am Torfcanal	
tte	"	Gebäude, Hofraum, Ackerland zc.	

Vorstadt.

Staat	der alte Torfcanal beim Ruhhirten	Wasser und Straße Gebäude, Hofraum und Garten	
Staat	auf der Bürgerviehweide die Eisenbahn und neben der Eisenbahn	Obstgarten Gemüseland	
Staat	neben der Eisenbahn auf der Bürgerviehweide	Eisenbahn und Gemüseland Gemüsegarten	
	"	Gemüseland, Weg zc.	
	"	Weide, Gräben zc.	
	"	Gemüseland, Weg zc.	
	"	Weide, Gräben, Gemüseland	
	"	Gemüseland, Gräben zc.	
Staat	der Krankenkamp	Gemüseland und Wege	
Staat	auf dem Friedhofe	Begräbnisplatz zc.	
des Heerdenthora-	auf der Bürgerviehweide	Wiese	
Staat	im neuen Torfcanal	Deich, Gemüseland zc.	
	auf der Bürgerviehweide	Gemüseland, Wege und Gräben	
	"	Weide, Gräben zc.	
	"	"	
	im neuen Torfcanal	Wege und Gräben	
	der Weidedamm	Beg und Schiffscanal	
	auf der Bürgerviehweide	Wiese	
		Damm und Gräben	

Lauf. N ^o	Cataster- Bezeichnung	Eigenthümer	
		Namen	Wohnort
24	XIV. 39 b	der Bremische Staat	Bremen
25	" 34	die Bürgerschaft	"
26	" 35	dieselbe	"
27	" 33	dieselbe	"
28	" 32	dieselbe	"
29	" 23	dieselbe	"
30	" 40 a	dieselbe	"
31	" 41 a/b	dieselbe	"

D. In der Fesdmark

1	IV. 251 D	Justus Tietjen Wwe.	Vorstadt
2	" 251 C	Hinr. Meyer	"
3	" 252 D	Herm. Gieseken	"
4	III. 231 A	St. Stephanikirche	Bremen
5	" 230 A	Joh. Hagens	Vorstadt
6	" 230 B	Joh. Bernh. Kauers	"
7	" 229	St. Petri Dom Kirche	Bremen
8	" 228	Asmus Rathjen	Vorstadt
9	" 227	Gerh. Klatte u. Fr. Bollmann à 1/2	"
10	" 226	W. Mende	"
11	" 225	Joh. Hinr. Smit Wwe.	"
12	" 231 X	die Bauerschaft	"
13	" 223 a/d	Arend Bernh. Aug. Wilh. Neufirch	"
14	" 222	St. Petri Dom Kirche	Bremen
15	" 220	Werner Mende	Vorstadt
16	" 180	Herm. Rathjen Wwe.	"
17	" 183	Lür Loofe	"
18	" 184	Joh. Hinr. Smit Wwe.	"
19	" 182	Dr. Georg Delrichs Wwe. (Nichter Dr. Heineken)	Bremen
20	" 195	Lür Loofe	Vorstadt
21	" 181	Herm. Hoormann	"
22	" 194	Werner Mende	"
23	" 196	Herm. Rathjen Wwe.	"
24	" 170	Herm. Vagt Wwe.	"
25	" 169	Friedr. Bollmann	"
26	" 168	Joh. Hinr. Smit Wwe.	"
27	" 167	Herm. Vagt Wwe.	"
28	" 166	Joh. Hinr. Smit Wwe.	"
29	" 165	Asmus Rathjen	"
30	" 164	Heinr. Rütke	"
31	" 162	Gerhard Jacobs Wwe.	"
32	" 163	Gerhard Jacobs Wwe.	"
33	II. 90	Gerh. Klatte	"
34	" 89	Metha Rathjen	"
35	" 88	Herm. Rathjen Wwe.	"
36	" 60	Joh. Hoormann u. Joh. Hinr. Poppe à 1/2	"

Eigenthümer Namen	Stück	Der Grundstücke		Bemerkungen
		Lage oder Benennung	Culturrart	
Staat	Stück	r Ruhgraben	Schiffscanal	
St		if der Bürgerviehweide	Weide	
		"	"	
		"	"	
		"	"	
		"	"	
		r Bürgerweidedamm und	Damm und Graben	
		neuer Torfcanal	Beg und Schiffscanal	

D. In der Afbremen.

en Bwe.	Stück	m Weidedamm	Gemüsfeland und Beg	
		"	"	
en		n der Hemptstraße	Wiese	
Stiftkirche	Stück	m Weidedamm	Gemüsfeland	
		n der Hemptstraße	Wiese	
Kauers	Stück	"	"	
den Kirche	Stück	"	"	
gen		"	"	
u. Hr. Bollmann à 1/2		"	"	
		"	Abzugsgraben	
Stmit Bwe.		"	Wiese, Gebäude- u. Hofraum, Garten	
St		"	Wiese	
h. Aug. Wilh. Reutirch	Stück	auf dem Bullenwerder	Ackerland und Wiese	
den Kirche		auf den Dämmen	Wiese	
den Bwe.		"	"	
		auf den Mittelwiesen	"	
Stmit Bwe.		"	"	
Delrichs Bwe. (Nieder- eten)		"	"	
		"	"	
		auf der untersten Hufe	Ackerland und Wiese	
		"	"	
den Bwe.		"	"	
Bwe.		"	Wiese	
		"	"	
am		"	"	
mit Bwe.		"	"	
Bwe.		"	Ackerland und Wiese	
mit Bwe.		"	Wiese	
		"	"	
		"	"	
Bwe.		"	"	
Bwe.		"	"	
		ie Mittelwiesen	"	

Lauf. N ^o	Cataster- Bezeichnung		E i g e n t h ü m e r		Lage oder Benennung
			N a m e n	W o h n o r t	
37	II. 61 A	}	Heinr. Schumacher Ehefr., Mathilde Tietjen, Lüder Tietjen und Ant. Chrstn. Tietjen	Vorstadt	auf dem Gölse
38	" 61 B		Hinr. Barber	"	"
39	" 62		Joh. Eberh. Flügger und Herm. Rathjen à 1/2	"	"
40	" 59	}	die Bauerschaft	"	an der Hempfstraße
41	" 50		Werner Menke	"	an der Hempfstraße un Weidedamm
42	" 49	}	Asmus Rathjen	"	an der Hempfstraße
43	" 48		Werner Menke	"	"
44	" 47		Gerh. Klatte u. Fr. Bollmann à 1/2	"	"
45	" 46		Tietjen Wwe.	"	"
46	" 43		Lür Looje	"	"
47	" 42		Joh. Herm. Bollmann	"	auf den "Abeneweher
48	" 41		Werner Menke, Diedr. Rathjen und Harm Rathjen à 1/3	"	"
49	" 40		Lür Looje	"	"
50	" 39		Werner Menke	"	"
51	" 38		Joh. Herm. Bollmann	"	"
52	" 37		Joh. Hinr. Smit Wwe.	"	"
53	" 36		Asmus Rathjen	"	"
54	" 35		Friedr. Bollmann	"	"
55	" 34		Herm. Rathjen Wwe.	"	"

E. In der Fesdmar Schwachhausen

1	III. 214	die Bauerschaft	Schwachhausen	die kleinen Enden
2	" 211	Joh. Klatte Wwe.	"	auf den Muntekän
3	" 203 a	Joh. Heinr. Buse	"	auf der Weide
4	" 204 a	Joh. Depfen sen.	"	"
5	" 168	Arend Solte	"	die Fettekämpe
6	" 169 a	St. Johannis Kloster	Bremen	"
7	" 170 a	dasselbe	"	"
8	" 167	Joh. Klatte Wwe.	Schwachhausen	die Dünneken

F. In der Fesdmar Horn und

1	VII. 793	Herm. Sander	Horn	die Horn-Stufe, i
2	" 794	derselbe	"	"
3	" 796 a/b	Hinr. Lange	"	"
4	" 797	Wilh. Kaemena	"	"
5	" 802 a/c	Isaac v. Post Wwe.	Bremen	"
6	" 801 a/b	Wilh. Kaemena	Horn	"
7	" 798	Frdr. Hoormann	"	"
8	" 800 a/b	derselbe	"	"
9	VI. 776	Friedr. Kaemena	Bahr	in den Muntekän

Eigenthümer Namen	Stück	Der Grundstücke		Bemerkungen
		Lage oder Benennung	Culturrart	
der Ehefr., Rathhölde der Dietjen und Ant. tjen	Beicht	auf dem Eissee	Wiese	
agger und Herrn. Rathjen	"	"	"	
"	"	"	"	
"	"	n der Hemptstraße	"	
"	"	n der Hemptstraße und am Weidedamm	Wiese und Weide	
"	"	n der Hemptstraße	Weide	
"	"	"	Wiese	
u. Fr. Bollmann à 1/2	"	"	Weide	
"	"	"	Wiese	
"	"	"	"	
Bollmann	"	auf den Ahenewehe Wiesen	"	
x, Dieder. Rathjen und tjen à 1/2	"	"	Weide	
"	"	"	"	
"	"	"	"	
Bollmann	"	"	"	
mit We.	"	"	"	
"	"	"	"	
"	"	"	"	
"	"	"	"	
"	"	"	"	

E. Schwachhausen.

die kleinen Enden	Weg	
auf den Muntekämpen	Wiese	
auf der Weide	Wiese und Weg	
die Fettekämpen	Wiese "	
"	"	
die Ortswiesen	"	

F. Sorn und Lehe.

die Horn-Stufe, in den Weiden	Weide	
" Heufamp	Wiese	
" Pferdeweiden	Weide	
"	"	
" Ochsentamp	"	
"	"	
" Heufamp	Wiese	
" Ruhweiden	Weide	
in den Achterkämpen	Wiese	

Lauf. N ^o	Cataster- Bezeichnung	Eigenthümer		Lage oder Benennung
		Namen	Wohnort	
10	VI. 777	Herm. Bremermann Wwe.	Lehe	in den Achterkämpen
11	" 778	Philipp Bahrenburg Wwe.	"	"
12	" 779	Cord Hilken u. Heinr. Lachmund à 1/2	Borgfeld	"
13	" 786	Arend Döhle	Lehe	"
14	" 787	Lür Tietjen	Barf	"
15	" 788	Isaac v. Post Wwe.	Bremen	"
16	V. 665 a/b	dieselbe	"	zwischen der Achter- u. Vor-
17	" 664	dieselbe	"	(Helmer)
18	" 663	dieselbe	"	Herzoge
19	" 657	Gerd Raemena	Lehe	Seeven
20	" 659	Herm. Lampe	"	"
21	" 610	die freie Hansestadt Bremen	Bremen	Dauffee
22	" 606	Herm. Lampe	Lehe	Achterland
23	" 605 B a	J. H. Gädelen	"	"
24	" 604 A a/b	die Kirche zum Horn	"	"
25	" 604 B	Hinr. Barenburg	Lehe	"
26	" 603 A	Friedr. Gelfe Wwe.	Horn	"
27	" 602 a/c	Hinr. Rogge	Lehe	"
28	" 594	Diedr. Herm. Wätjen Wwe.	Horn	"
29	" 592	Nicol. Rogge Erben	Lehe	"
30	" 591	Friedr. Möller jun.	Bremen	Loufenthal
31	" 583	Cord Michaelis Wwe.	Lehe	das Achterland
32	" 580	Fr. Wilh. Möhlenbrock	"	"
33	IV. 559	Hinr. Numund	"	an d. Bergstraße u.
34	" 555	Wöltje Raemena	"	auf d.
35	" 551	derselbe	"	"
36	" 543	derselbe	"	" Schy
37	" 540	Joh. Bremermann	"	"
38	" 541	derselbe	"	"
39	" 534	Joh. Sander	"	"
40	" 533	Hermann Bremermann Wwe.	"	"

G. In der Fesdmark Bahr.

1	VI. 477	die Pfarre zum Horn	Horn	im Mittelkampe
2	" 476	derselbe	"	"
3	" 490	Herm. Meyer	Achterdief	beim Achterdief
4	" 496	Hermann Binnenbrock	"	im Mittelkampe
5	" 495	derselbe	"	"
6	" 492	Herm. Meyer	"	beim Achterdief
7	" 491	derselbe	"	"
8	" 493	derselbe	"	im Pferdtkampe
9	" 487	derselbe	"	beim Achterdief
10	" 486	derselbe	"	"
11	" 483	derselbe	"	auf dem Baumfa
12	" 482	derselbe	"	auf dem Achterdief
13	" 509	Hinr. Schlengemann	Bahr	im Achterkampe
14	" 510	derselbe	"	im Achterkampe

Eigenthümer Namen	St.	Der Grundstücke		Bemerkungen
		Lage oder Benennung	Culturrart	
mann Bwe.	Lehe	den Achterkämpen	Wiese	
burg Bwe.	"	"	"	
Heim. Lodmund à 1/2	Bergfeld	"	"	
"	Lehe	"	"	
Bwe.	Buch	"	"	
"	Bremen	"	"	
"	"	ischen der Achter- u. Vorstraße	Wiese, Weg und Fleeth	
"	"	(Helmer)	Wiese	
"	Lehe	Herzogenkamp	Ackerland, Wiese, Wege etc.	
"	"	Geeren	Ackerland	
Stadt Bremen	Bremen	"	Obstgarten	
"	Lehe	Chaussee	Chaussee	
"	"	Ackerland	Ackerland	
"	"	"	"	
"	Lehe	"	Gebäude, Hofraum und Garten	
"	"	"	Ackerland	
Bwe.	Horn	"	Ackerland, Fleeth und Weg	
"	Lehe	"	Weg und Fleth	
Büßen Bwe.	Horn	"	Ackerland, Fleth und Weg	
Erben	Lehe	"	"	
er jun.	Bremen	Louifenthal	Damm	
is Bwe.	Lehe	as Ackerland	Ackerland	
Löhlenbrod	"	w. d. Bergstraße u. Chaussee	Wechselland	
"	"	auf dem Kampe	Ackerland	
"	"	"	Weg	
"	"	Schusters Hof	Wiese	
"	"	"	Ackerland und Busch	
"	"	"	Fleeth und Weg	
"	"	"	Ackerland, Fleeth und Weg	
"	"	"	"	
mermann Bwe.	"	"	"	

G. v. S. v. Bahr.

Horn	"	im Mittellampe	Wechselland	
"	"	beim Achterdiek	"	
"	"	im Mittellampe	"	
enbrod	"	beim Achterdiek	"	
"	"	"	"	
"	"	im Pferdekampe	"	
"	"	beim Achterdiek	"	
"	"	"	"	
"	"	auf dem Baunkampe	Obstgarten	
"	"	auf dem Achterdiekskampe	Wechselland	
"	"	im Achterkampe	"	
"	"	im Krohnskampe	"	

H. In der Feldm. Rockwin

Lauf. No.	Cataster- Bezeichnung	Eigenthümer		Lage oder Benennung
		Namen	Wohnort	
1	III. 511	Herm. Otten	Rockwinkel	alte Katernkamp
2	" 512	derselbe	"	alte Katernkamp
3	" 508	derselbe	"	alte Katernkamp
4	" 513	Wilh. Aug. Friße	Bremen	alte Katernkamp
5	IV. 527	Hinr. Kämena	Rockwinkel	alte Katernkamp
6	" 524	derselbe	"	alte Katernkamp
7	" 525	derselbe	"	alte Katernkamp
8	" 526	derselbe	"	alte Katernkamp
9	" 533 a/b	Herm. Otten	"	alte Katernkamp
10	" 545 a/b	Joh. Bollmann	"	alte Katernkamp
11	" 542	derselbe	"	alte Katernkamp
12	" 552	Hinr. Kämena	"	alte Katernkamp
13	" 555	Johann Kropp	Oberneuland	alte Katernkamp
14	" 564	Engelb. Schlengemann Wwe.	Rockwinkel	alte Katernkamp
15	" 565	derselbe	"	alte Katernkamp
16	" 567	Frdr. Döhle	"	alte Katernkamp
17	" 568	derselbe	"	alte Katernkamp
18	" 575	Diedr. Schlengemann	"	alte Katernkamp
19	" 573	derselbe	"	alte Katernkamp
20	" 574 a/b	derselbe	"	alte Katernkamp
21	" 572	derselbe	"	alte Katernkamp
22	" 595	Frdr. Döhle	"	alte Katernkamp
23	" 596	derselbe	"	alte Katernkamp
24	" 597	derselbe	"	alte Katernkamp
25	" 598	derselbe	"	alte Katernkamp
26	II. 336 a/b	derselbe	"	alte Katernkamp
27	" 335	derselbe	"	alte Katernkamp
28	" 334	derselbe	"	alte Katernkamp
29	" 319	Berend Kropp	"	alte Katernkamp
30	" 318	derselbe	"	alte Katernkamp
31	" 316	derselbe	"	alte Katernkamp
32	" 305	derselbe	"	alte Katernkamp
33	" 306	derselbe	"	alte Katernkamp
34	" 307	derselbe	"	alte Katernkamp
35	" 311	derselbe	"	alte Katernkamp
36	" 308	derselbe	"	alte Katernkamp
37	" 309	derselbe	"	alte Katernkamp
38	" 279 B a/b	Gerhard Kropp Wwe.	"	alte Katernkamp
39	" 339	die freie Hansestadt Bremen	Bremen	alte Katernkamp
40	" 302 A a	Berend Kropp	Rockwinkel	alte Katernkamp
41	" 283 A a/b	Gerhard Kropp Wwe.	"	alte Katernkamp
42	" 284	die freie Hansestadt Bremen	Bremen	alte Katernkamp
43	" 269	Gerhard Kropp Wwe.	Rockwinkel	alte Katernkamp
44	" 268	Engelbert Döhle	"	alte Katernkamp
45	" 256 a/b	Joh. Schulte	"	alte Katernkamp
46	" 242	Joh. Hinr. Bollmann	"	alte Katernkamp
47	" 234	Lür Schumacher	"	alte Katernkamp
48	" 237	Christn. Rosenbrock	"	alte Katernkamp
49	" 236	Joh. Meyerdirks	"	alte Katernkamp
50	" 211	Engelb. Schlengemann	"	alte Katernkamp
51	I. 205 a/b	Christn. Raars	"	alte Katernkamp

H. 31 Rodwinkel.

Eigenthümer		Der Grundstücke		Bemerkungen
Namen	Stück	Page oder Benennung	Culturrart	
	Rodwinkel	die Achterkamp	Ackerland und Weg	
	"	enge Achterkamp	"	
	"	eine Achterkamp	"	
	Bremen	See	Beg und "Holzung	
	Rodwinkel	chterkamp	Wegfjelland und Weg	
	"	ne Kamp	Ackerland und Wiese	
	"	roße Mittelskamp	"	
	"	eine Mittelskamp	Ackerland	
	"	ittelskamp	"	
	"	lte Weide	Weide	
	"	n Keth	Wiese	
	"	"	Ackerland und Wiese	
	Dornum	"	Ackerland	
	Rodwinkel	"	Wiese	
	"	n der Straße	Ackerland	
	"	n Keth	Wiese	
	"	n Kampe	Ackerland	
	"	n Keth	Wiese	
	"	n Kampe	Holzung	
	"	ie Weide	Weide	
	"	er hohe Hof	Garten	
	"	ie Weide	Holzung	
	"	chterhof	Garten	
	"	ie Wisch	Wiese	
	"	"	Holzung	
	"	heim Hause	Garten und Holzung	
	"	die Wurth	Ackerland	
	"	"	Gemüseland	
	"	"	Ackerland	
	"	der Kothhof	Garten	
	"	der Obstgarten	Gebäuderaum u. Obstgarten	
	"	die Wurth	Holzung	
	"	kleine Hof	Garten	
	"	die Hofstelle	Gebäude- und Hofraum	
	"	der Speicher	Garten	
	"	vor dem Hause	Holzung und Weg	
	"	vor dem Hofe	Ackerland und Weg	
	"	die Chaussee	Gebäuderaum, Garten u. Weg	
	"	der Querkamp	Chaussee	
	"	Mühlenfeld	Ackerland	
	"	die Chaussee	"	
	"	auf dem Mühlenfelde	Chaussee	
	"	"	Ackerland und Weg	
	"	"	Ackerland	
	"	"	"	
	"	"	Ackerland und Weg	
	"	"	"	
	"	"	"	
	"	"	"	
	"	jinterm Kampe	Ackerland	

Zauf. No.	Cataster- Bezeichnung	E i g e n t h ü m e r		Lage oder Bezeichnung
		N a m e n	W o h n o r t	
52	I. 203	Dir. Bartels	Rodwinkel	intern Rampe
53	" 204	derselbe	"	mit dem Mühlenfelde
54	" 198	Georg Wilh. Bley	Bremen	mit dem Hintertamp
55	" 202 a/b	Friedr. Behrens	Rodwinkel	mit der Heide
56	" 181 B	Friedr. Behrens	"	der hohe Rampe
57	" 152	Friedr. Junge (Lürs Sohn)	"	an der Flethbrücke
58	" 149	Friedr. Behrens	"	
59	" 148	derselbe	"	
60	" 147	Friedr. Junge (Lür's Sohn)	"	Leine Grasbof
61	" 144	derselbe	"	Grasbof
62	" 4 a/b	Heinr. Mindermann	"	im Bulten
63	" 5	öffentlich	"	"
64	" 3	Heinr. Junge	"	"
65	" 2	Heinr. Plate jun.	"	"
66	" 1	Heinr. Dsmers	"	"
67	" 11	Wöltje Kämena	Blockdief	die Hoop
68	" 12	derselbe	"	bei der
69	" 13	derselbe	"	Gischen
70	" 14	derselbe	"	vor dem

I. In der Fesdmark Oberneul

1	III. 384 a	Herm. Meyer	Oberneuland	zum Hohenberge
2	" 324	die fünf Hollerländischen Dörfer		"
3	" 325	Herm. Blome Erben jetzt Joh. Heinr. Blomen		"
4	" 339	Joh. Schulten	"	"
5	" 323	Friedr. Dsmers	"	"
6	" 322	derselbe	"	"
7	" 321	derselbe	"	"
8	" 320	Joh. Schulten und Consorten	"	der Hollerdeich
9	" 319 A a	die fünf Hollerländischen Dörfer		"
10	" 318 A	Herm. Kropp	Osterholz	in Neeth
11	" 317	Wanke Bagt Wwe. (Joh.)	Tenever	"
12	" 316	E. Kropp	"	"
13	" 315	E. Ellmers, jetzt Joh. Bohlmann	Osterholz	"
14	" 314	Ahrend Dsmers	"	"

Eigenthümer		Der Grundstücke		Bemerkungen
Namen	Stück	Lage oder Benennung	Culturrart	
Blen	Kodmühl	hinterm Kampe	Garten und Ackerland	
ens	Brenn	auf dem Mühlenfelde	Gebäude-, Hofraum und Weg	
ens	Kodmühl	auf dem Hinterkamp	Garten	
ge (Lürs Sohn)	"	auf der Heide	Ackerland	
ens	"	der hohe Kamp	Weg	
ge (Lürs Sohn)	"	in der Flethrahde	Ackerland	
ermann	"	"	Wiese	
	"	kleine Grashof	Wiese und Weg	
	"	Grashof	Ackerland, Wiese und Weg	
	"	im Bulten	Ackerland	
	"	"	Wiese	
jun.	"	"	Schiffgraben	
rs	"	"	Wiese	
na	"	"	"	
	Kodmühl	die Hoopstede	"	
	"	bei der Sandlegge	"	
	"	Gischen Tagewerke	"	
	"	vor dem Moore	"	

I. In der Oberneuland.

zum Hodenberge	Garten und Fleeth	An Nr. III. 320 par-
" (Fleethrade)	Weg	ticipiren:
"	Gebäude und Hofraum	1) Joh. Schulten ¹ / ₂₂
"	Ackerland	2) H. H. Bartels ² / ₂₂
"	"	3) Ernst Chstn. Brüning ¹ / ₂₂
"	Obst und Gemüsegarten	4) Berend Behrens ¹ / ₂₂
"	Gebäude und Hofraum	5) Frdr. Behrens ¹ / ₂₂
der Hollardeich	Weide und Wege	6) Herm. Meyer ¹ / ₂₂
"	Deich	7) Wilhelm Osmer ¹ / ₂₂
im Neeth	Wiese	8) Frdr. Osmer ¹ / ₂₂
"	"	9) Frdr. Schöttler ¹ / ₂₂
"	"	10) Herm. Osmer ¹ / ₂₂
"	"	11) Frdr. Döhle ¹ / ₂₂
"	"	12) Frdr. Behrens ² / ₂₂
"	"	13) Frdr. Osmer in Rod-
		winkel ¹ / ₂₂
		14) Joh. Elmers ¹ / ₂₂
		15) Frdr. Junge (Lürs
		Sohn) ¹ / ₂₂
		16) Frdr. Junge (Lürs
		Sohn) ¹ / ₂₂
		17) Frdr. Behrens in Rod-
		winkel ¹ / ₂₂
		18) Hinr. Kläver ¹ / ₂₂
		19) Joh. Lampe in Rod-
		winkel ¹ / ₂₂
		20) Fr. Wilh. Stürken ¹ / ₂₂

Unter Zugrundelegung der Eisenbahn-Karten aus dem Cataster zusammengestellt.

(gez.) **K r o n e**, Cataster-Geometer.

Alte

Der
siegreichen
1871, Silber
Die
25,000 Gede
1865 sehr bo
den Betrag
wordenen M
bei der Gen
und Zweig
einverhande
entstehenden

De
Commissio
derselben

3.

4. Ber

De
schaft zu
die Finanz

Anl
zur Mitthei
vom 1.

einer G
nach dem
belaufen

mit einer
mit der
viele vorge
und dem
conducteur

Reparatur
zeichneten

zur Anla

1

durch Wel