

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 8. März 1865.

Neue Anlagen auf dem Hauptbahnhofe.

Die Eisenbahndeputation hat den beifolgenden von einem technischen Gutachten und einer Situationszeichnung begleiteten Bericht übergeben, welchen der Senat der Bürgerschaft zu ihrer Erklärung zugehen läßt, indem er sich die seinige vorbehält.

Anlage

zur Mittheilung des Senats
vom 8. März 1865.

B e r i c h t

der Eisenbahndeputation, verschiedene neue Anlagen auf dem Hauptbahnhofe betreffend.

Schon seit längerer Zeit hat es der Deputation nicht entgehen können, daß der Ankunftsperрон an der Südostseite des Bahnhofes (hier stets Südseite genannt) um ein Erhebliches zu kurz ist, so daß von den ankommenden Zügen außer Locomotive mit Tender, immer nur vier Personenwagen an dem Perron halten können.

Wenn nun ein Zug vor dem Ankunftsperрон hielt, konnte ein in der Halle haltender Abgangszug nicht abgehen, weil der Kopf des Ankunfts zuges bis an das Abgangsgleis reichte. So lange die Wunstorf-Bremer-Bahn eingleisig war, erschien dieser Uebelstand erträglich, sobald jedoch auf der Bahn die doppelten Gleise zur Tracht kommen, wird, zumal bei dem steigenden Personenverkehr, die Verlängerung des Perrons und eine Abänderung der Gleislage, sowie die Verlegung der Vieh- und Wagenrampe am Süden de des Bahnhofes zur Nothwendigkeit. Nachdem hierüber schon seit Mitte des vorigen Sommers vertrauliche Besprechungen zwischen Mitgliedern der Deputation und der Betriebsdirection stattgefunden haben, ist nunmehr von der Generaldirection der Eisenbahnen in Hannover beantragt worden:

- 1) Die Verlängerung des Personenankunftsperrons bis an's Ende des Bahnhofes, und in Folge davon
- 2) die Herstellung eines Gleises für in Reparatur befindliche Wagen, und Verlegung der am Süden de des Bahnhofes befindlichen Rampe auf die andere Seite der Bahn.

Wenngleich, wie schon erwähnt, die Nothwendigkeit dieser Veränderungen bereits seit einiger Zeit anerkannt ist, so ward doch andererseits nicht übersehen, daß der Zeitpunkt, wann zur Vornahme derselben zu schreiten sei, noch weiterer Ueberlegung anheimgestellt bleiben könne. Die Deputation enthielt sich daher einer Beantragung dieser namhafte Kosten in Anspruch nehmenden Arbeiten, und glaubte abwarten zu können bis von Seiten der Betriebsverwaltung resp. von Seiten der Generaldirection die gedachten Bauten beantragt werden würden. Aus diesem Grunde hatte die Deputation keine Veranlassung bei Erstattung ihres die Budgets begleitenden Berichts vom 12. Januar d. J. oder früher, diese Frage zur Sprache zu bringen. Wenn nun Zweifel darüber nicht bestehen können, daß die gedachten Anlagen vorgenommen werden müssen, und daß es immer wünschenswerth sei eine Verkehrsverbesserung je

ehrer desto lieber in Wirksamkeit treten zu sehen, so konnte doch die Frage stehen bleiben, ob man die Kosten in dem gegenwärtigen oder etwa im nächsten Jahre aufwenden wolle. Da nun voraussichtlich gegen die Mitte des nächsten Sommers der Personenverkehr auf der Eisenbahn ein ungewöhnlich großer sein wird, hat es der Deputation zweckmäßig erscheinen wollen, die Ausgabe lieber in diesem Jahre vorzunehmen als dieselbe auf das nächste Jahr auszuschieben, zumal wenn man jetzt damit vorgehe, man auch sofort den Nutzen davon haben würde. Um aber bis Ende Juni mit den Arbeiten fertig zu werden, würde keine Zeit zu verlieren sein. Es ist daher der Baudirector Schröder beauftragt worden, die Kosten dieser Veränderungen zu veranschlagen, und sich über die ganze Anlage technisch zu äußern. Der Bericht des Baudirectors erfolgt hierneben als Unter-Anlage I., sowie eine Situationszeichnung als Unter-Anlage II.

Nach dem Bericht des Baudirectors würden die Kosten der Verlängerung des Perrons, wenn er überdacht wird, 8100 Thaler betragen, wenn man indeß die Bedachung der Zukunft überlasse, jedoch die Fundirung so einrichtete, daß zu der Ueberdachung jederzeit geschritten werden kann, ermäßigen sich die Kosten auf 4000 Thaler. Die Deputation kann nur empfehlen, für jetzt den letztgedachten Betrag zum Grunde zu legen.

Die Verlegung der Vieh- und Wagen-Rampe und Anlegung eines Reparaturgleises wird 7300 Thaler in Anspruch nehmen und ist eine unvermeidliche Ausgabe.

Hinsichtlich der Details dieser Anlagen bezieht sich die Deputation, zur Vermeidung von Wiederholungen, auf den Bericht des Baudirectors.

Betriebsseitig ist ferner der Bau einer neuen größeren Rampe am Nordende des Bahnhofes beantragt worden. Die Verlegung der alten Viehrampe von der Stadtseite, neben der Torfstraße, an die Außenseite des Bahnhofes wird schwerlich zu vermeiden sein, zumal der Schienenstrang nach dem neuen Güterschoppen der Geestebahn mitten durch die alte Rampe führt. Die Deputation ist jedoch der Ansicht, daß es damit nicht allzusehr eilt, und man diesen Antrag bis auf Weiteres aussetzen könne.

Endlich empfiehlt die Generaldirection die Ueberfahrt an der Torfstraße mit besseren Barrieren und besserer Beleuchtung zu versehen.

Auch diese Fragen sind wiederholt in der Deputation zur Sprache gekommen, man hielt jedoch dafür mit ihrer Erledigung Anstand zu nehmen, bis dieser Gegenstand betriebsseitig beantragt werden würde.

Was der Baudirector Unter-Anlage I darüber erwähnt, stimmt gänzlich mit der Ansicht der Deputation überein. Sie empfiehlt dringend statt der Barrieren Gitterthore anzulegen, weil nur diese das verhängnißvolle Durchkriechen, besonders von Kindern, vollständig verhindern. Nach den Kostenanschlägen des Baudirectors beantragt demnach die Deputation in Betreff der Ueberfahrt an der Torfstraße

- 1) für ein Wachthaus, zwei Gitterthore und drei Gasceandelaber 1500. —
- 2) für Signallaternen 750. —

zu bewilligen.

Dabei bemerkt sie, daß ein Theil dieser Kosten oder vielmehr der Verzinsung derselben auf den Betrieb der Geestebahn zu repartiren sein dürfte, worüber eine Verständigung mit Hannover vorbehalten bleibt.

Endlich erlaubt sich die Deputation, anknüpfend an ihren die Budgets begleitenden Bericht vom 12. Januar auf die Errichtung eines Ankunftsperrons an der Nordseite der Personenhalle für die Bremen Geestebahn zurückzukommen. Es wird erinnerlich sein, daß während des Sommers die Personenzüge, besonders des Sonntags, eine sehr große Länge hatten, so, daß häufig ein Duzend Wagen außerhalb der Halle bleiben mußten. Die Personen, namentlich ältere Leute und Damen, konnten dann nur mit Gefahr für Leben und Gesundheit aus den Wagen kommen, ein Uebelstand, den man unmöglich länger fortbestehen lassen kann. Die Deputation erwartete, daß der Antrag zur Anlegung dieses Perrons betriebsseitig erfolgen werde, es ist das aber nicht geschehen, vielmehr andererseits erwartet worden, daß der Antrag von Bremen ausgehe. Die Deputation kann aber einen solchen Antrag nicht stellen, ohne vorher der Zustimmung des Senats und der Bürgerschaft sich vergewissert zu haben und muß daher unter diesen Umständen beantragen, daß die Kosten

der Anlage ihr zur Verfügung gestellt werden. Dieser Perron ist ein Zubehör der Bremen-Geestebahn, und daher aus der gemeinschaftlichen Betriebskasse zu verzinsen, wozu jedoch das Einverständnis Hannover's erwirkt werden muß. Ebenso unterliegt der Bauplan einer Verständigung zwischen beiden Theilen. Es darf erwartet werden, daß der Bauplan nicht auf Schwierigkeiten stoßen wird, und hat daher der Baudirector demgemäß die Veranschlagung vorgenommen.

Die Kosten werden mit einer Bedachung sich auf 13,500 Thaler belaufen, wenn man jedoch die sehr kostbare Bedachung unterläßt, dagegen alle Fundirungen solchergestalt vornimmt, daß man später, wenn man es für gut finden sollte, stets dazu schreiten kann, so würden sich die Kosten auf 5000 Thaler ermäßigen. Die Deputation glaubt, daß das letztere völlig genügt, und empfiehlt daher sich auf solches zu beschränken.

Nach erfolgter Bewilligung dieser Geldmittel wird dann auf dem ordnungsmäßigen Wege das erforderliche Benehmen mit Hannover eintreten.

Die Deputation erlaubt sich nun ihre Anträge auf Bewilligung der Geldmittel zu den näher erörterten Anlagen in dem Folgenden zu wiederholen:

	für bremische Rechnung	gegen halbe Verzinsung durch Hannover
	Thaler	Thaler
1) Verlängerung des Personenperrons am Südenende des Bahnhofs.....	4,000	
2) Verlegung der Vieh- und Wagenrampe und Anlegung eines Reparaturgleises.....	7,300	
3) an der Torfstraße ein Wachtthaus, zwei Gitterthore und drei Gasceandelaaber.....	1,500	
4) Signallaternen.....	750	
die Posten 3 und 4 unter Verständigung über eine theilweise Verzinsung durch die Geestebahn.		
5) Ankunftsperren an der Nordseite der Personenhalle.....	—	5,000
	13,550	
	5,000	
im Ganzen....	18,550	

Bremen, den 27. Februar 1865.

Die Eisenbahndeputation.

(gez.) Duckwitz. (gez.) H. H. Schröder.

Unter-Anlage I.
zur Anlage der Mittheilung des Senats
vom 8. März 1865.

B e r i c h t

des Baudirectors Schröder, betreffend: verschiedene Veränderungen und Erweiterungen der hiesigen Bahnhofsanlagen.

Dem mir gewordenen Auftrage gemäß habe ich die Anträge und Vorschläge der Königlich Hannoverschen Generaldirection der Eisenbahnen und Telegraphen, betreffend Veränderungen und Erweiterungen mehrerer der hiesigen Bahnhofsanlagen von dem

Bauconducteur Schweizer bearbeiten lassen und beehre mich diese Bearbeitungen hierdurch gehorsamst vorzulegen.

Ich erlaube mir, meinen Bericht über dieselben dem Schreiben der Königlichen Generaldirection insofern anzufügen als ich die einzelnen Abtheilungen des letztern hier anführen und mit meinen Erläuterungen begleiten werde.

1. Verlängerung des Personerperrons am Südende des Bahnhofes und Verlegung der Vieh- und Wagenrampe daselbst.

Die ganze Länge des Perrons beträgt gegenwärtig 718 Fuß; von welcher Länge 366 Fuß in der Halle und 352 Fuß südlich derselben liegen. Dieser letztere Theil ist aber deshalb nicht in voller Länge nutzbar, weil er um eine Gleisbreite gegen den Perron in der Halle zurücktritt und das Gleis vor demselben mittelst einer Weiche in das Gleis vor dem Perron in der Halle einmündet. Um nun bei dieser Anordnung das Gleis vor dem Perron in der Halle für einen Zug offen zu erhalten, darf ein vor dem südlichen Perron stehender Zug nicht weiter reichen, als 194 Fuß vom südlichen Ende her und gehen somit 158 Fuß dieser Perronlänge wegen der Weichenverbindung verloren.

Das directe Passiren der Züge durch das Gleis vor dem südlichen Perron in die Halle ist selbstredend nothwendig weil man die Züge, soviel thunlich, stets in die Halle fahren wird und weil das vor dem südlichen Perron liegende Gleis das Ankunftsgleis von Süden her ist. Da nun die nutzbaren 194 Fuß des südlichen Perrons außer für die Maschine und den Tender nur für 4 Personenwagen Raum zum Aussteigen der Passagiere bieten, diese Länge aber keineswegs ausreicht, so bleibt Nichts übrig, als den Perron nach Süden hin zu verlängern. Um auch für längere Züge Raum zu erhalten, empfiehlt es sich, den Perron bis zur Bahnhofsgrenze fortzusetzen, zumal einer solchen Verlängerung weiter Nichts im Wege steht, als die leicht thunliche Verlegung der bis jetzt dort befindlichen Rampe auf die Ostseite.

Die Verlängerung des Perrons, sowie die Verlegung der Rampe nebst der damit in Verbindung stehenden Anlage resp. Umlegung einiger Gleise ist in den anbei ersolgenden Plan roth eingezeichnet.

Den oben angeführten Gründen für die Zweckmäßigkeit der vorgeschlagenen Erweiterung habe ich nur noch hinzuzufügen, daß die Einrichtung der Ankunftsperrons, so wie sie jetzt besteht, so lange genügt, als die Bahn noch eingleisig war. Nun sie zweigleisig geworden, ist der verlängerte Ankunftsperron eigentlich nur als die Verlängerung des zweiten Gleises bis in den Bahnhof hinein zu betrachten und dürfte vielleicht bei Veränderungen des Fahrplans, welche in Folge dieses zweiten Gleises leicht eintreten können, unumgänglich nothwendig werden.

Die Einrichtungen, welche zur Ausführung dieser Verlängerung des Ankunftsperrons erforderlich sein werden, sind so einfacher Natur, daß sie mit wenigen Worten beschrieben werden können.

Wollte man den verlängerten Perron eben so construiren als den schon vorhandenen, so würde auf der Stadtseite des Bahnhofes eine massive mit Fenstern durchbrochene Mauer, ähnlich wie an dem schon bestehenden Ankunftsperron, und an der Eisenbahnseite eine Perronmauer aufzuführen sein.

Das Ganze würde ebenfalls wie der alte Ankunftsperron mit Wellenblech gedeckt, und an der Eisenbahnseite durch eiserne Säulen gestützt werden können.

Die Kosten dieser Anlage stellen sich auf 8100 Thaler. Würde man jedoch vorziehen die Bedachung und die Mauer an der Stadtseite einstweilen wegzulassen und sich auf das Nothwendige zu beschränken, dagegen aber die Perronmauern in solcher Weise zu fundiren, daß später ohne Schwierigkeit der Bau vervollständigt werden kann, so würden die Kosten sich auf 4000 Thaler vermindern.

2. Herstellung eines Gleises für in Reparatur befindliche Wagen und Verlegung der am Südende des Bahnhofes befindlichen Viehrampe.

Da die Verlegung der Vieh- und Wagenrampe nicht zu vermeiden ist, wenn der Perron verlängert werden soll, so erscheint der Vorschlag der Generaldirection, dieselbe auf die an der gegenüberliegenden Seite neben der Gasanstalt befindliche Fläche zu verlegen, sehr zweckmäßig, weil dieser Platz sonst nicht zu Eisenbahnzwecken

benutzt werden kann. Als Zugang wird der jetzige Zufuhrweg zur Gasanstalt mit benutzt werden müssen, wenn man nicht, um den Zugang auf dem Bahnhofsterrain allein zu erhalten, kostspielige Futtermauern auführen und dabei das nutzbare Terrain in nachtheiliger Weise beschränken will.

In dem Situationsplane sind zwei Drehscheiben zur Verschiebung der Eisenbahnwagen angenommen, wozu sowohl die Drehscheibe vor der zu verlegenden Rampe als auch die neben dem sogenannten Steuerschuppen befindliche, welche schon seit Jahren nicht mehr benutzt, verwendet werden können.

Hinsichtlich der Herstellung eines Gleises für in Reparatur befindliche Wagen, bemerkt die Generaldirection:

»Gegenwärtig wird für diesen Zweck das östlich neben der Halle laufende Gleis benutzt, welches an den Punkten A und B durch übergelegte Schwellen abgesperrt ist.

Dieses Gleis würde besser mit für den Verkehr und namentlich zum Rangiren der Züge zu benutzen sein, sobald für die zu reparirenden Wagen ein anderes Gleis genommen wird.

Zur Benutzung als Reparaturgleis ist die Anlage des von der neuen Drehscheibe bei C ausgehenden Gleises C D zu empfehlen.

Es ist, ohne Weiteres, einleuchtend, daß bei dem so sehr steigenden Verkehr auf dem hiesigen Bahnhofe das bisher zur Aufstellung solcher Wagen verwendete Gleis nicht mehr für den durchgehenden Verkehr entbehrt werden kann, weil sich an dieser Stelle eigentlich nur zwei Gleise für durchgehende Züge befinden. Die Verlegung dieses Gleises in die Nähe der neuen Viehrampe und der Verbindung desselben mit den Drehscheiben und Gleisen dieser Rampe scheint um so zweckmäßiger als eines theils der Raum, welchen dasselbe einnehmen wird, anderweitig für Eisenbahnzwecke nicht wohl zu benutzen ist, theils auch weil dadurch für die Rampe selbst noch ein Abfahrtsgleis gewonnen wird, welches bei gewissen Fällen von großem Nutzen sein dürfte.

3. Der Bau einer neuen größeren Rampe am Nordende des Bahnhofes.

Da die Deputation ein Eingehen auf diese Frage vorläufig ausgesetzt hat, ist eine nähere Erörterung derselben zur Zeit nicht erforderlich.

4. Die Ueberfahrt an der Torfstraße und Herstellung eines Wachthauses etc.

»Die Ueberfahrt an der Torfstraße bedarf wegen ihrer bedeutenden Frequenz eines besseren Abschlusses als des bisherigen mittelst Schiebarrieren.

Um den Abschluß mehr, als bisher, zu sichern und die Bedienung den Wärtern zu erleichtern, Schlagbarrieren mit eisernem, cylindrischem Gegengewicht, welches zugleich als Hülfe zur Aufnahme des hölzernen Baumes dient, anzulegen. Die Schlagbäume stehen, wenn geöffnet, vollkommen vertical, so daß sie nicht unzierlich aussehen, daneben ist ihre Bewegung leicht zu bewerkstelligen.

Die Herstellung eines heizbaren Wachthauses an der Stadtseite für den dort stationirten Barrierenwärter ist für die Sicherung der Passage als zweckmäßig zu bezeichnen.

Wiederholte Beobachtungen haben den Unterzeichneten zu der Ueberzeugung gebracht, daß die Veränderung der Schiebarrieren in Schlagbarrieren nicht den Erfolg haben wird, der dadurch bezweckt werden soll. Selbst wenn zwei Bahnwärter angestellt würden, dürfte es denselben zu gewissen Zeiten nicht gelingen, die Leute, welche an der geschlossenen Barriere oftmals lange warten müssen, von dem Durchkriechen abzuhalten.

Es erscheint daher zweckmäßiger, an der Stelle der Schiebarrieren, Gitterthore zu setzen, von ähnlicher Construction wie sie bei den Thoren an der Weserbahn angewendet ist, und bei welchen das Durchkriechen vollständig verhindert werden kann.

Daß die Einrichtung eines zweiten Wachthauses auf der Stadtseite bei der jetzigen großen Breite des Ueberganges nothwendig ist, kann eben so wenig in

Abrede gestellt werden, als daß der Uebergang jetzt besser, als früher, beleuchtet werden muß.

5. Die Erluchtung der Weichenlaterne mit Gas,

ist sowohl für das Signalwesen als den regelmäßigen bis nach Dunkelwerden fortgesetzten Rangierdienst von großem Nutzen und deren baldige Einrichtung wünschenswerth.

Die Zweckmäßigkeit dieses Vorschlags, welcher sich an andern Orten vollständig bewährt hat, bedarf keiner weiteren Erörterung.

Zu den Vorschlägen der Königlichen Generaldirection glaube ich aber noch einen sechsten hinzufügen zu müssen, nämlich die Herstellung eines Ankunftsperrons an der Nordseite des Hauptgebäudes.

Jedermann der — namentlich im Sommer — den Verkehr bei Extrazügen beobachtet hat, wird erkannt haben, daß mit den jetzigen Einrichtungen nur in sehr unzureichender Weise auszukommen ist.

Diese Sommer-Extrazüge kommen aber nur auf der Seestebahn, auf dieser aber ziemlich regelmäßig vor und sind sehr beliebt und frequentirt.

Es dürfte daher in dem offenbaren Interesse des Betriebes dieser Bahn liegen, diese Extrazüge welche sich im Verlauf der Zeit nicht mindern sondern mehren werden, so einrichten zu können, daß sie einestheils dem Publikum möglichst bequem liegen, andernteils aber auch nicht störend auf den regelmäßigen Bahnbetrieb einwirken.

Das wird aber nur durch Herstellung eines nördlichen Ankunftsperrons und Veränderung einiger Gleise möglich, und dies ist der Grund warum nach Ansicht des Unterzeichneten dieselbe bei dieser Gelegenheit mit in Anregung gebracht werden muß.

Der neue Ankunftsperron wird, wenn auch im Aeußern, dem südlichen Ankunftsperron gleichend, doch insofern von der innern Einrichtung desselben abweichen, als das jetzt schon bestehende von dem ersten Güterschuppen, dem sogenannten Steuerschuppen, bis zum Hauptgebäude verlängerte Gleis nicht aufgehoben werden darf.

Es wird daher vorgeschlagen, die Außenmauer ebenso wie bei dem südlichen Ankunftsperron herzustellen, das erwähnte Gleis zu überdecken und den eigentlichen Perron als einen sogenannten Inselperron zu construiren, d. h. als einen Perron, an dessen beiden Seiten sich Gleise befinden.

Das Dach wird, wie das der südlichen Ankunfts Halle, von Wellenblech hergestellt und auf der Stadtseite von der Außenmauer, im Innern aber und auf der Bahnseite von eisernen Säulen getragen. Diese Säulen stehen auf beiden Seiten des Perrons in vorschrittmäßiger Entfernung von den Schienen. Auf der Stadtseite werden zwischen denselben Gitterthüren angebracht, welche indeß bei Bedarf entfernt werden können.

Durch diese Construction wird es nicht nur ermöglicht, daß das oben erwähnte Güterschuppengleis bestehen bleiben kann, ohne die Benutzung des Perrons erheblich zu beeinträchtigen, sondern bei sehr besetzten Extrazügen, welche erfahrungsmäßig nur an Sonntagen vorkommen, an denen keine Güterzüge expedirt werden, dann auf beiden Seiten des Perrons Wagen aufgestellt werden können. Die durch vorstehende Anlage nothwendig werdenden Veränderungen der Gleise sind, in Bezug auf den Kostenpunkt, nicht von Erheblichkeit.

Wenn man diesen Perron in der erwähnten Weise ausführte, so würden die Kosten sich auf 13,500 Thaler belaufen. Sollte man jedoch, wie es bei der Verlängerung des Perrons am Südende des Bahnhofes beantragt wird, für jetzt auf die Bedachung verzichten, und sich auf geeignete Fundirungen beschränken wollen, so daß man stets darauf zurückkommen kann, so würden die Kosten der Anlage dieses Perrons sich auf 5000 Thaler reduciren.

Die Kosten dieser Anlagen theilen sich, wie auch in dem Berichte der Generaldirection bemerkt ist, in solche, welche Bremischerseits allein zu tragen sind, und solche, welche von der gemeinschaftlichen Betriebskasse zu 4 % verzinst werden müssen.

Die Kosten dieser Anlagen werden nach den darüber angefertigten Anschlägen betragen:

	auf alleinige Rechnung Bremens unter Verzinsung	auf gemein- schaftliche Kosten
	Thaler	Thaler
I. Verlängerung des Personenperrons am Südende des Bahnhofes	4,000	
II. Verlegung der Vieh- und Wagenrampe daselbst und Anlegung eines Reparaturgleises	7,300	
III. Die Ueberfahrt an der Torfstraße, Herstellung eines Wachthauses, zweier Gitterthore und 3 Gasandelaber.	1,500	
IV. Einrichtung von Signallaternen	750	
V. Herstellung eines Ankunftsperrons an der Nordseite des Hauptgebäudes	—	5,000
Zusammen Gold ₰	13,550	5,000
Total Summa ₰	18,550	

Es würde hierbei noch zu bemerken sein, daß sowohl von den Kosten ad Nr. III. wie Nr. IV. ein Theil der Geestebahn mit angerechnet werden muß, weil ein Theil dieser Einrichtungen nur durch die Geestebahn benutzt oder wenigstens nothwendig gemacht worden ist. Namentlich würde die Bewachung des Uebergangs an der Torfstraße bei Weitem nicht so große Schwierigkeiten verursachen und zu deren Vermeidung nicht so erhebliche Vorkehrungen nöthig machen, wenn die Eisenbahn daselbst die frühere Breite behalten hätte.

Das Maaf dieser Entschädigung würde indeß noch festzustellen sein und sind darum vorläufig diese Kosten auf alleinige Rechnung Bremens geschrieben.

Bremen, den 22. Februar 1865.

(gez.) **M. Schröder.**