

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 16. Februar 1866.

1. Erweiterung der Anlagen des Weserbahnhofs.

Der Senat ist damit einverstanden, daß die Convoyedeputation darüber berichte, ob die Anlage eines öffentlichen Lösch- und Ladeplatzes mit Krahnanlagen in der Stephanivorstadt nothwendig erscheine und auf welche Weise, wenn überhaupt, eine solche Anlage ausgeführt werden könne. Dagegen muß er bemerken, daß bei dieser Verathung auf den für den Bahnschoppen beanspruchten Platz keinenfalls Rücksicht wird genommen werden können, da eine Benutzung des ohnehin sehr beschränkten Areals des Weserbahnhofs zu anderweiten Zwecken augenscheinlich nicht gerechtfertigt sein würde. Dazu kommt, daß, nach der Ansicht des Senats, die von der Eisenbahndeputation beantragte Erweiterung der Weserbahnhofsanlagen durch die Interessen des Verkehrs dringend geboten wird, und daß mit einer solchen Erweiterung, wie von der Deputation überzeugend nachgewiesen worden, die Errichtung einer öffentlichen Krhnanstalt auf dem fraglichen Platze unvereinbar ist. Eine Beschlußfassung über die Anträge der Eisenbahndeputation wird daher von der Berichterstattung der Convoyedeputation nicht abhängig gemacht werden können, und da eine baldige Entscheidung gewünscht werden muß, so beantragt der Senat, daß die Bürgerschaft schon jetzt über das Project der Eisenbahndeputation, welchem er seinerseits seine Genehmigung ertheilt, sich endgültig erklären wolle.

2. Wegunterführung unter der Eisenbahn.

Die Eisenbahndeputation hat den beifolgenden Bericht, die Anlage einer Straßenverbindung unter der Eisenbahn in der Gegend der Torfstraße betreffend, übergeben, über welchen der Senat, vorbehaltlich seiner Beschlußnahme, der Erklärung der Bürgerschaft entgegensteht.

3. Gasbeleuchtung für die Staatsanstalten in Bremerhaven.

Den beifolgenden Bericht der Häfendeputation, die Einführung der Gasbeleuchtung für die Staatsanstalten in Bremerhaven betreffend, theilt der Senat der Bürgerschaft zu ihrer Erklärung, vorbehaltlich der seinigen, mit.

4. Brücke über den Kuhgraben.

Den beifolgenden Bericht der Deputation für die Consumtionsabgabe zc., betreffend den Bau einer Brücke über den Kuhgraben, theilt der Senat der Bürgerschaft zu ihrer Erklärung, vorbehaltlich der seinigen, mit.

5. Anlagen für die Oldenburg-Bremer Eisenbahn.

Den beifolgenden Bericht der Eisenbahndeputation, Anlagen für die Oldenburg-Bremer Eisenbahn betreffend, theilt der Senat der Bürgerschaft zu ihrer Erklärung, vorbehaltlich der seinigen, mit.

6. Verlängerung der Olbersstraße.

Den beifolgenden Bericht der Eisenbahndeputation, die Verlängerung der Olbersstraße betreffend, theilt der Senat der Bürgerschaft zu ihrer Erklärung, vorbehaltlich der seinigen, mit.

7. Verwendung des Lindeshofs und Bau eines Bürgerschafts- und Gerichtshauses.

Den beifolgenden Bericht der wegen Verwendung des Lindenhofs zc. niedergesetzten Deputation theilt der Senat der Bürgerschaft zu ihrer Erklärung, vorbehaltlich der seinigen, mit.

8. Finanzielle Verhältnisse der Hauptschule.

In der Anlage findet die Bürgererschaft den üblichen Jahresbericht der Schuldeputation über die finanziellen Verhältnisse der Hauptschule.

9. Gehalte der ordentlichen Lehrer an den Landschulen.

Der Senat genehmigt auch seinerseits die Anträge der berichtenden Deputation.

10. Verlängerung des Breitenwegs.

In Betreff dieses Gegenstandes tritt der Senat dem Beschlusse der Bürgererschaft bei.

Anlage I

zur Mittheilung des Senats
vom 16. Februar 1866.

Bericht der Eisenbahndeputation, eine Wegunterführung betreffend.

Die Deputation ist im Mai vorigen Jahres beauftragt worden, über die Herstellung einer nicht bloß für Fußgänger, sondern auch für Fuhrwerk benutzbaren Wegunterführung in der Gegend der Torfstraße zu berichten.

Sie verfehlt nicht, diesem Auftrage nachzukommen, indem sie in Unter-Anlage I die Beschreibung des Bauwerks durch den Baudirector Schröder und unter Anlage II die Bauzeichnung vorlegt und dazu das Folgende bemerkt:

Der Breitenweg würde von der kleinen Weidestraße ab in einer allmählichen Senkung, in dem Verhältnisse von 1 zu 60 bis zu der Stelle verlängert werden, von welcher die Wegunterführung in fast horizontaler Richtung zu beginnen hat. Von da würde sie unter den Gleisen des Bahnhofes durchgeführt werden und vor der Plantagenstraße wieder die gewöhnliche Straßenhöhe erreichen. Dieselbe wird zwei Fahrwege enthalten, ein jeder 9 Fuß breit für die Bahrbahn und mit einem 4 Fuß breiten erhöhten Fußwege versehen sein. Die Höhe über der Bahrbahn wird 10 Fuß 9 Zoll betragen, mithin noch um 9 Zoll mehr als die Höhe der nach der Gasanstalt führenden Wegunterführung, welche sich bei Gelegenheit des Bundes-schießens als ausreichend hoch erwiesen hat. Die Senkung des Weges wird von der Seite der Plantagenstraße her sich auf 1 zu 40 stellen, mithin hinlängliche Bequemlichkeit für Fuhrwerk gestatten. Die Abzugsanäle, welche das Wasser aus der Stadt abführen, werden, wie aus der Zeichnung ersichtlich, unter die Trottoirs gelegt, und erhalten zum Abfluß ein genügendes Gefälle. Sollte durch außerordentliche Umstände sich einmal Wasser in der Bahrbahn sammeln, so wird solches für das Durchfahren von Wagen nicht hinderlich sein, die Personen jedoch auf den erhöhten Fußwegen trockenen Fußes den Tunnel passieren können. Durch die zahlreichen Lichtöffnungen wird eine genügende Helligkeit verbreitet werden, auch werden die Lichtöffnungen durch eine Einfriedigung geschützt sein.

Nach einem der Deputation vorgelegten speciellen Anschlage werden sich die Kosten wie folgt stellen:

Erdarbeiten und Pflasterungen	fl. 2,811. 25.
Maurer- und Steinhauerarbeiten	» 13,824. 62.
Zimmerarbeiten	» 4,323. —.
Metallarbeiten	» 7,391. 59.
Insgemein	» 1,548. 70.
	fl. 29,900. —.
Zuführungswege von der Torfstraße und dem Breitenwege ...	» 2,500. —.
Gesammtkosten ...	fl. 32,400. —.

Nach der Anheimgabe des Baudirectors (Anlage I am Schluß) würden sich die Kosten der Zuführungswege um 1000 Thaler vermindern lassen, wenn man die Pflasterungen des Breitenweges in der angegebenen Weise beschränkte.

Es ist nicht zu verkennen, daß diese Wegunterführung, so groß auch deren Kosten erscheinen mögen, doch nicht nur ungemein wünschenswerth sei, sondern auch, zumal wenn der jenseits des Bahnhofes belegene Raum noch mehr als gegenwärtig schon der Fall ist, sich mit Wohnungen bedecken sollte, zu einer unabweislichen Nothwendigkeit sich gestalten kann. Es ist gerade an jener Stelle der Platz, wo die nach und von den Güterschoppen führenden Gleise zusammen laufen, wo daher die Züge rangirt werden, eine Bewegung, welche mit dem Anschlusse anderer Bahnen und der Zunahme des bremischen Güterverkehrs fortwährend steigen wird. Je länger man aber die Ausführung dieses Bauwerks aufschieben möchte, desto schwieriger und kostbarer wird sie werden. Das Project bietet für alles gewöhnliche Fuhrwerk, Droschken, Omnibusse, Torf- und Schlachtwagen, selbst für die gewöhnlichen Heuwagen hinreichende Höhe und Breite dar, und wird für die ausnahmsweise vorkommenden höheren Fuhrwerke der alte Fahrweg fortbestehen. Es mag seine Richtigkeit haben, daß in manchen anderen Städten, wo die Frequenz noch größer ist, als an der fraglichen Stelle, man sich mit Wagen über die Bahn behelfen muß, und Personen wie Wagenführer in Geduld abzuwarten haben bis ihnen das Passiren gestattet werden kann. In solchen Städten ist jedoch die Möglichkeit einer Wegunterführung wegen der Wasserhältnisse oder anderer Umstände nicht vorhanden, wo aber diese Schwierigkeiten sich nicht vorfinden, vielmehr eine solche Verkehrs erleichterung ohne irgend eine Belästigung Dritter ausgeführt werden kann, sollte man nach Ansicht der Deputation, nicht säumen, dieselbe zu sichern. Sie erlaubt sich daher das von ihr auftragsgemäß vorgelegte Project der Annahme zu empfehlen.

Bremen, den 8. Februar 1866.

Die Eisenbahndeputation.

(gez.) Duckwitz.

(gez.) H. H. Schröder.

Unter-Anlage I

zur Anlage I der Mittheilung des Senats
vom 16. Februar 1866.

B e s c h r e i b u n g

der Bauarbeiten zur Herstellung einer Wegunterdurchführung von der
Verlängerung des Breitenweges bis zur sog. Plantage.

Die Weite derselben ist eben so groß angenommen, wie die der Durchführungen nach der Bürgerweide am Süden des Hauptbahnhofes, nämlich 27', da sich diese Weite nach Abzug von 2 Fußwegen à 4' Breite genügend erwiesen hat; die Höhe dagegen ist so hoch angenommen, wie der jetzige Wasserstand des Torfcanals, welcher für die Entwässerung der Pflasterbahn maßgebend ist, irgend zuläßt, nämlich 10' 9" im Lichten. Die neue Durchfahrt würde daher 9" höher als diejenige im Wege nach der Gasanstalt jetzt ist und wird für die meisten Fuhrwerke hinreichen, wie nachfolgende Maßen nachweisen, welche zu diesem Zwecke genommen sind:

Höhe eines gewöhnlichen Omnibus	10'
» einer Droschke mit Kutscher	9'
» eines beladenen Torfwagens	7½'

Der Oberbau der Wegunterdurchführung ist von schmiedeeisernen Trägern 15" hoch bei 14 □" Querschnitt, welche auf gußeisernen Schuhen ruhen und in

der Mitte durch gußeiserne Säulen gestützt werden, angenommen. Die Träger sind wegen besserer Verbindung der Schienen mit den Schwellen je drei unter ein Bahngleis gelegt, unter sich durch 3 Querschwelle von $\frac{5}{16}$ " Dicke verbunden und 10" hohe Querschwelle darüber angenommen, um in keiner Weise eine beliebige Anordnung der Bahnhofsgleise, Weichen etc. zu behindern. Auf den Querschwelle liegt ein $2\frac{1}{2}$ " starker Eichenbohlenbelag, welcher an mehreren Stellen durch Lichtöffnungen von 5' □ Größe mit Schutzgittern unterbrochen wird. Neben den neu zu legenden Productengleisen werden größere Theile der Durchfahrt wohl auf lange Zeit ohne Bedeckung bleiben und ist so eine völlig genügende Beleuchtung des Weges zu erwarten.

Von der Einmündung der Plantagenstraße in die Torfstraße ab senkt sich eine 27' breite Straße nach dem Fahrwege der Wegunterführung und setzt sich hinter dieser beinahe horizontal fort, bis sie in eine gradlinige Verlängerung des Breitenwegs einmündet. Die Verlängerung steigt nach der Torfstraße sowol, wie nach der Kleinen Weidestraße in mäßiger Erhebung an und stellt so nach beiden Seiten eine directe Verbindung mit den Stadtstraßen her.

Es ist angenommen, daß die eigentliche Wegunterführung mit behauenen Basalt gepflastert und mit etwas erhöhtem Sandsteintrottoir versehen werde, daß dagegen die außerhalb derselben liegenden Straßen vor der Hand nur mit rauhem Pflaster und Kiestrottoir versehen werden sollen. Die in gleicher Richtung mit der Wegunterführung laufenden Straßenstrecken würden auf 19' Breite, die Verlängerung des Breitenwegs jedoch nur auf 16' Breite gepflastert werden.

Sollen diese Straßen in ihrer ganzen Länge hergestellt werden, so würden dafür 2500 Thlr. dem Anschlage hinzuzufügen sein. Es dürfte aber vor der Hand genügend scheinen, nur die Verbindung mit der Kleinen Weidestraße durch eine Fahrbahn herzustellen und die Verbindung mit der Torfstraße auf die bereits vorhandenen Fußwege zu beschränken. Die Kosten der qu. Straßenanlage würden dadurch bis auf 1500 Thlr. vermindert werden.

(gez.) A. Schröder.

Anlage II

zur Mittheilung des Senats
vom 16. Februar 1866.

B e r i c h t

der Deputation für die Häfen und Hafenanstalten, die Einführung der Gasbeleuchtung für die Staatsanstalten in Bremerhaven betreffend.

Unterm 22. Mai vorigen Jahres berichtete die Deputation ausführlich über die Einführung der Gasbeleuchtung für die Hafenanstalten und Eisenbahnanlagen zu Bremerhaven und beantragte die Genehmigung des dafür erforderlichen Kostenaufwandes von 18,000 Thalern. Es wurde damals beliebt, diese Ausgabe für das Jahr 1865 auszufetzen, die Deputation erlaubt sich jedoch jetzt die Bewilligung, dem gedachten Berichte entsprechend, zu beantragen. Sie stellt diesen Antrag schon jetzt, weil, wenn im Laufe des Sommers zur Ausführung der Anlagen geschritten werden soll, es unerlässlich erscheint, einen baldigen Beschluß darüber zu fassen, da die Röhren und verschiedenen Zubehörungen nur dann rechtzeitig geliefert werden können, wenn deren Contrahirung während der Wintermonate vorgenommen werden kann.

Aus diesem Grunde kann eine Beschlußfassung füglich nicht bis zur Verathung über die Budgets ausgesetzt werden, da die Deputation die letzteren jedoch jetzt zu übergeben hat, so gestattete sie sich, den Betrag von 18,000 Thalern auf ihr Budget zu stellen, in Erwartung der Genehmigung ihres den Gegenstand betreffenden Antrags.

Bremen, den 5. Februar 1866.

Die Deputation für die Häfen und Hafenanstalten.

(gez.) Duckwitz. (gez.) J. G. Höpfen.

Anlage III
zur Mittheilung des Senats
vom 16. Februar 1866.

B e r i c h t

der Deputation für die Umsatzsteuer, Consumtionsabgabe &c., betreffend
den Bau einer Brücke über den Kuhgraben.

Am linken Ufer des Kuhgrabens bei dem sogenannten Stau befindet sich seit einigen Jahren in einem zu diesem Zwecke neugebauten Hause das Bureau zur Erhebung der Abgaben von allen daselbst passirenden consumtionspflichtigen Gegenständen. Vorzugsweise bestehen diese allerdings aus zu Schiff nach der Stadt gebrachtem Torf, allein auf dem am gegenüberliegenden Ufer befindlichen Wege werden täglich in nicht geringen Quantitäten steuerpflichtige Consumtibilien transportirt, deren Verabgabung ohne Communication der beiden Ufer unmöglich ist. So lange der frühere Zustand des Kuhgrabens mit der dortigen Stauvorrichtung andauerte, konnte man sich mit über die letztere gelegten Brettern nothdürftig behelfen, seitdem aber die Vertiefung und Regulirung dieses Grabens vollendet worden, ist es erforderlich, an Stelle, des interimistisch eingerichteten Steges, eine sichere Communication durch eine Brücke zwischen beiden Ufern herzustellen. Da aber den dort postirten Consumtionsbeamten zugleich die Controle über die von den zu Wasser ankommenden Torfschiffen bezahlte Canalabgabe übertragen worden ist, so ist es, wenn auch vorzugsweise im Steuerinteresse, so doch auch aus jenem Grunde, nothwendig, die Durchfahrt unter der Brücke für die Nachtstunden verschließen zu können.

Der Steuerinspector hat dieserhalb den beifolgenden Bericht erstattet und berechnet der Baudirector Berg die Kosten einer Brücke, nach beiliegender Zeichnung, auf 575 Thaler, diejenigen für Herstellung eines Anlegeplatzes von 60 Fuß Länge, unter Benützung der vorhandenen Vorrichtungen auf 95 Thaler, zusammen daher auf 670 Thaler.

Da nun diese im Interesse der Consumtions-Erhebung bereits seit mehreren Jahren erforderlichen Arbeiten, mit deren Ausführung bis zur Vollendung der Umgestaltung des Kuhgrabens gewartet werden mußte, ohne erheblichen Nachtheil nicht wohl länger verschoben werden dürfen, so trägt die berichtende Deputation auf die Bewilligung der berechneten 670 Thaler hiedurch an.

Bremen, am 8. Februar 1866.

Die Deputation für die Umsatzsteuer &c.

(gez.) **C. Kottmeier.** (gez.) **J. C. Dubbers.**

Unter-Anlage I
zur Anlage III der Mittheilung des Senats
vom 16. Februar 1866.

B e r i c h t,

die Brücke über den Kuhgraben am Stau betreffend.

Obgleich der vor dem Bureau am Stau ehemals befindliche Ueberzug nur in sehr mangelhafter, oft gefährlicher Weise einen Uebergang über den Kuhgraben möglich machte, so mußte doch die Beantragung einer durchaus nothwendigen definitiven

tiven Abhülfe bis dahin verschoben werden, daß die seit längerer Zeit projectirten Verbesserungen des Fahrwassers beendet sein würden. Da die am Kuhgraben vorgenommenen Arbeiten jetzt aber beendet sind, so erlaube ich mir nunmehr das Folgende ergebenst vorzutragen.

Der Verkehr der Fußgänger, einzeln auch Wagen und Vieh, bewegt sich vorzugsweise auf der, dem Erhebungsbüreau gegenüber liegenden Uferstrecke und würde es nicht ausführbar sein, den Transport consumtionspflichtiger Gegenstände auf diesem Wege zu verbieten; da derartige Gegenstände nun aber dem Büreau vorgeführt werden müssen, den Beamten auch eine Untersuchung etwa sonst auf diesem Wege transportirter Körbe zc. nicht unmöglich gemacht werden darf, so ist an dieser Stelle eine Verbindung der beiden Ufer durch eine Brücke unumgänglich erforderlich.

Seitens der Baubehörde ist beim Bau des Grabens ein provisorischer Uebergang hergestellt, welcher jedoch, da es eben nur eine vorläufige Aushülfe war, für den Zweck einer sicheren Communication nicht genügend ist und wäre es daher erforderlich, daß im nächsten Jahre eine feste Brücke hergestellt würde, die nicht allein einen sichern Uebergang für die Beamten und alle steuerpflichtigen und nichtsteuerpflichtigen Passanten gewährt, sondern auch zum Uebertreiben eines einzelnen Stückes Vieh benutzt werden könnte. Es würde alsdann auch durch eine einfache Vorrichtung eine Absperrung der Wassercommunication für die Nachtstunden ermöglicht werden können, was im Interesse der Steuersicherheit nur als sehr wünschenswerth bezeichnet werden kann.

Zu gleicher Zeit würde es sowohl im Interesse der Abgabenerhebung als auch der pr. Schiff ankommenden Pflichtigen sein, wenn eine kurze Strecke der Uferdossirung durch ein kleines Bollwerk befestigt würde, weil namentlich bei nasser Witterung eine Communication zwischen den Schiffen und dem Lande nur schwer zu ermöglichen ist.

Indem ich meine Vorschläge einer geehrten Behörde zur geneigten Berücksichtigung ergebenst anheimstelle, zeichne

Hochachtungsvoll und ganz ergebenst

Herm. Dierking.

Bremen, den 26. December 1865.

Anlage IV

zur Mittheilung des Senats
vom 16. Februar 1866.

Bericht der Eisenbahndeputation,

die Anlagen für die Oldenburg-Bremer Eisenbahn betreffend.

Nachdem für den Bau der Eisenbahnbrücke über die Weser die Basis festgestellt worden, daß dieselbe

- 1) nur eine Drehöffnung erhalte,
- 2) die Pfeiler in solcher Länge zu construiren seien, daß dieselben Raum für eine eingleisige Eisenbahn und für eine Bahrbahn, welche das Passiren von zwei Wagen neben einander gestatte, gewähren,
- 3) das Anhängen von Laufbrücken berücksichtigt werde, jedoch
- 4) alle ferneren den Oberbau und dessen Benutzung betreffende Fragen späterer Beschlußnahme vorbehalten bleiben,

und sich wegen der Inangriffnahme der übrigen für die Oldenburg-Bremer Bahn bestimmten Anlagen keine Beanstandungen ergeben hatten, sind die Arbeiten mit möglichster Beschleunigung begonnen und die Aufstellung der Bauprojecte und deren

Kostenveranschlagung thunlichst betrieben worden. Die Deputation verfehlt nicht, nunmehr darüber ihren Bericht zu erstatten.

Die Schüttung des Eisenbahndammes, überhaupt die Erdarbeiten zwischen den beiden Brücken über den Neustadtswall, veranschlagt zu 10,300 Thalern, sind nahezu beendet, und sind dafür bis zum Schluß des alten Jahres 7051 Thaler 23 Grote verausgabt worden.

Die Ufermauer und Rampe am Neustadtsdeich sind zu 37,800 Thalern veranschlagt. Von der ersteren ist im Herbst die Spundwand ausgeführt und das Steinmaterial contrahirt mit einem Kostenaufwande von 8733 Thalern 11 Groten und wird nun die Mauer, sobald keine höhere Wasserstände mehr zu erwarten sind, in Bau genommen werden können. Das Steinmaterial für dieselbe ist bereits geliefert worden.

Die Brücke über den Sicherheitshafen ist nach dem vom Vaudirector Berg unter Zuziehung des Obermaschinenmeisters Welfner entworfenen in Unter-Anlage I. beiliegenden Programm und nach der Zeichnung Anlage II. im Bau begriffen, und steigen die Pfeiler bereits aus dem Wasser empor. Der, der Deputation vorgelegte, specieller Kostenanschlag, einschließlich der Kosten für die beschlossene verlängerte Fundirung der Pfeiler beträgt 160,000 Thaler, wovon im vorigen Jahre 31,378 Thaler 46 Grote zur Verausgabung gelangt sind. Das gesammte Material für diese Brücke ist bereits contrahirt, und wird dieselbe bis zum Herbst dieses Jahres vollendet werden, so daß nichts im Wege stehen wird, sie dem Betriebe zu übergeben, wenn wie beabsichtigt wird, die Oldenburger Bahn vor Eintritt des nächsten Winters bis zum Neustadts-Bahnhofs eröffnet werden sollte.

Die Verlegung des Deichs des Sicherheitshafens an der Woltmershauser Chaussee, wofür ein Kostenaufwand von 7800 Thalern angenommen worden, hat bereits stattgefunden, und ist der Fahrweg in grader Richtung wieder hergestellt. Es sind dafür 5416 Thaler 32 Grote verausgabt, jedoch noch verschiedene Erdarbeiten vorzunehmen, so daß der Rest der veranschlagten Summe von 7800 Thalern wieder vorzutragen ist.

Hinsichtlich der Verlegung und Veränderung von Straßen in der Neustadt, welche durch die Anlage des Bahnhofs erforderlich werden und wofür 10,700 Thaler angenommen sind, hat noch so gut wie nichts geschehen können und sind dafür bis jetzt nur 262 Thaler verausgabt worden.

Der Ankauf der für die Bahnhofsanlage in der Neustadt erforderlichen Grundstücke hat noch nicht beendet werden können. Die Kosten derselben sind annäherungsweise zu 85,000 Thalern veranschlagt und bis jetzt 53,203 Thaler 53 Grote verausgabt.

Für die Eisenbahnbrücke über die Weser sind die Senkkasten zur Fundirung der Pfeiler sowie der größte Theil des Steinmaterials für die letzteren contrahirt, und wird, sobald kein Hochwasser mehr zu erwarten ist, mit dem Bau begonnen werden. Was die Details der Construction der Brücke anlangt, so bezieht sich die Deputation auf den in Unter-Anlage II beiliegenden Bericht des Vaudirectors Berg, sowie auf die unter Anlage IV, IV a und IV b beiliegenden Zeichnungen der Brücke. Sie bemerkt dazu, daß das Project ganz den ausgesprochenen Wünschen gemäß entworfen ist, nämlich die nordwestliche Hälfte für eine eingleisige Eisenbahn, die südöstliche Hälfte entweder für ein zweites Eisenbahngleis oder für eine zweispurige Bahnbahn, je nachdem demnächst das Eine oder das Andere beliebt werden wird. Zu beiden Seiten der Brücke ist eine Laufbrücke für Personen vorgesehen. Nach reiflicher Ueberlegung ist für besser erkannt worden, an der Altstadtseite zunächst ein 60 Fuß weites festes Joch herzustellen, und erst dann die Drehbrücke folgen zu lassen. Es wird dieses den großen Vortheil haben, daß stets beide Oeffnungen der Drehbrücke zum Durchlassen der Schiffe verwendet werden können und daß das ganze Ufer, soweit es nicht durch die Brücke selbst in Anspruch genommen ist, zum Landen und Verladen von Waaren benutzt werden kann.

Der specificirte der Deputation vorgelegte Kostenanschlag der wie angegeben zu construiren Brücke beträgt 442,600 Thaler, und wenn auf die südöstliche Hälfte ein Schienenstrang gelegt wird, würde noch 9600 Thaler, wenn aber auf derselben eine Bahrbahn für Fuhrwerk errichtet würde, noch 10,400 Thaler hinzu-

kommen; die bis jetzt für angeschafftes Baumaterial verausgabten Summen betragen 20,367 Thaler 34 Grote.

Was nun die Fahrbahn für Fuhrwerk betrifft, so ist die Deputation der Ansicht, daß sich zur Zeit noch nicht mit völliger Klarheit übersehen lasse, ob auch nur für wenige Jahre eine Fahrbahn werde in Anwendung gebracht werden können. Sie muß daher, falls man auch jetzt noch die Fahrbahn für kurze Zeit für wünschenswerth halten sollte, dringend empfehlen, eine Beschlusfassung, ob ein Eisenbahngleis oder eine Fahrbahn auf der südöstlichen Hälfte der Brücke anzulegen sei, bis zum Jahre 1867 zu vertagen, weil der Oberbau erst im nächsten Jahre zur Ausführung kommen wird, und das Eine wie das Andere in wenigen Wochen in Ausführung gebracht werden kann.

Dabei erlaubt sich die Deputation anzuführen, daß wenn unser Bahnhofsverkehr bis zum Sicherheitshafen und zum Hohenthore oder darüber hinaus ausgedehnt werden wird, was wohl kaum einem Zweifel mehr unterliegen dürfte, unfehlbar auf der neuen Brücke ein zweites Gleis wird angelegt werden müssen. Kommen ferner noch erweiterte Bahnanlagen nach verschiedenen Richtungen hinzu, so wird die Nothwendigkeit eines zweiten Gleises noch mehr hervortreten.

Erwägt man nun noch, daß vor der Brücke an der Neustadtsseite eine grade Auffahrt unmöglich ist, diese vielmehr im rechten Winkel nur von der Deichstraße her geschehen kann, die letztere aber zur guten Hälfte sehr bald durch Schienenstränge und ein- und abladende Eisenbahnwaggonen eingenommen sein wird, so ergibt sich, daß die Auffahrt zur Brücke eine sehr mangelhafte werden würde. Diese Mangelhaftigkeit in der Benützung der Brücke durch Fuhrwerke wird durch die unvermeidlichen zeitweiligen Oeffnungen der Drehbrücke noch vergrößert werden. Es darf auch nicht unerwähnt bleiben, daß wenn der Productenverkehr nach dem Neustadtswall verlegt wird, und die vielen schweren Güter, wie Steine, Dielen, Balken, Barbehölzer, Mahagoniholz u. s. w., die in der Neustadt ihren Lagerplatz haben, nicht mehr mit Fuhrwerk nach und von dem Hauptbahnhof gefahren, vielmehr in der Neustadt in die Eisenbahnwaggonen geladen oder denselben entnommen werden, der Fuhrverkehr zwischen der Altstadt und Neustadt nicht zunehmen, sondern unfehlbar abnehmen wird, während eine Steigerung des Personenverkehrs allerdings wohl erwartet werden kann. Für den letzteren wird durch zwei Laufbrücken gesorgt.

Bedenkt man nun ferner, daß voraussichtlich der Bestand einer Fahrbahn von nur sehr kurzer Dauer sein wird, so ist nicht außer Acht zu lassen, daß an den Fuhrverkehr der Brücke, auch wenn er, wie zu erwarten ist, nicht erheblich sein wird, weil die Eisenbahnwaggonen den Frachtverkehr aufnehmen werden, sich doch allerlei wirtschaftliche Etablissemens knüpfen dürften, welche bei Umwandlung der Fahrbrücke in ein zweites Eisenbahngleis wieder zu Grunde gehen würden. Die Deputation kann nicht unterlassen darauf hinzuweisen, daß eine temporäre Fahrbahn auch dies Bedenken in sich schließt. Ob aber unter den hervorgehobenen Umständen es sich nicht empfiehlt, schon jetzt definitiv auf die Fahrbahn zu verzichten und die Pfeiler um einige Fuß abzukürzen, sowie den eisernen Brückenbelag um eben so viel schmaler zu bauen, wodurch eine Ersparung von 20 à 25,000 Thalern bewirkt werden würde, muß die Deputation höherem Ermessen anheimstellen.

Außer den vorstehend erwähnten dem Wasserbaufache angehörenden Anlagen sind noch die folgenden zu berücksichtigen.

Zunächst ist es das Stationsgebäude am Neustadtswall, welches ursprünglich zu 30,000 Thalern veranschlagt war, jedoch in Folge einer von der Zollbehörde und einer oldenburgischerseits gewünschten Veränderung des Bauplans sich nunmehr nach dem der Deputation von dem Baudirector Schröder vorgelegten specificirten Kostenanschlage auf 37,500 Thaler stellt. Aus dem in Unter-Anlage III beiliegenden Berichte des genannten Technikers sowie aus den unter Anlage VI und VII beiliegenden Grundrissen des Gebäudes, Erdgeschosses und ersten Stockes und endlich der unter Anlage VIII, VIII a und VIII b hiebei erfolgenden äußeren Ansichten des Gebäudes werden die Details der Anlage ersichtlich sein. Hinsichtlich eines Situationsplans der Bahnhofsanlagen in der Neustadt bezieht sich die Deputation auf die mittels Berichts vom 21. März 1864 übergebene Expropriationskarte.

Die Kosten der projectirten Gleisanlagen auf dem Neustadtsbahnhofe, soweit sie bei Abschluß des Vertrages mit Oldenburg als genügend angenommen worden sind, hat der Baudirector Schröder zu 9015 Thalern veranschlagt, die Entwässerung zu 698 Thalern, die Beleuchtungseinrichtungen zu 800 Thalern, die Einfriedigungen zu 1860 Thalern, die Viehrampe zu 761 Thalern 14 Groten und endlich für Insgesamtkosten 1365 Thaler 58 Grote, so daß sich diese verschiedenen Arbeiten im Ganzen auf 14,500 Thaler stellen. Da indeß beabsichtigt wird, die Oldenburger Bahn schon vor dem Eintreten des nächsten Winters zu eröffnen, mithin ein Jahr vor Vollendung der Brücke über die Weser, dürften mehrere interimistische Einrichtungen auf dem Neustadts-Bahnhofe auf Oldenburgische Kosten zu treffen sein; worüber eine Berichterstattung vorbehalten bleibt.

Am rechten Weserufer ist zunächst das Buchthaus zu beseitigen, eine Arbeit die nicht zum Wirkungskreise der berichtenden Deputation gehört. Die anderen Arbeiten, die Verbindungsgleise der Oldenburger Bahn von der Brücke bis zur Einmündung in die Weserbahn außerhalb des Stephanithors, die Verbreiterung des Stadtgrabenufers und Verlängerung des Canals unter dem Straßendamme sowie die Verlegung des nach der Erling'schen Mühle führenden Weges erheischen einen Kostenaufwand von 18,905 Thalern.

Die Gesamtausgabe, welche die für die Oldenburger Bahn bestimmten Anlagen erfordern, stellen sich diesernach wie folgt:

Erarbeiten am Bahnhof der Neustadt.....	⌘ 10,300.—
Ufermauer und Rampe in der Neustadt.....	> 37,800.—
Brücke über den Sicherheitshafen.....	> 160,000.—
Veränderung und Verlegung von Straßen.....	> 10,700.—
Ankauf von Grundstücken ca.....	> 85,000.—
Brücke über die Weser.....	> 442,600.—
Stationsgebäude in der Neustadt.....	> 37,500.—
Oberbau und Verschiedenes für den Neustadts-Bahnhof..	> 14,500.—
Arbeiten am rechten Weserufer.....	> 18,905.—

Zd'or ⌘ 817,305.—

Von diesem Betrage ist alles oldenburgischerseits mit 4% zu verzinsen, mit Ausnahme desjenigen, was die beiden Brücken mehr als 426,000 Thaler kosten werden, sowie des Theils der erworbenen Grundstücke, welcher nicht zu dem Bahnkörper und den Anlagen für die Oldenburger Bahn erforderlich sein wird. Hinsichtlich der Brücken würde diesernach auf Bremen die Verzinsung von 176,600 Thalern fallen. Wegen der Grundstücke ist jedoch zur Zeit eine Rechnung über die Theilung noch nicht aufzustellen. Sollte die Entscheidung für die Errichtung einer Bahnbahn auf der Weserbrücke getroffen werden, so würde noch 10,400 Thaler, wenn aber die Entscheidung für die sofortige Anlage eines zweiten Bahngleises ausfallen sollte, noch 9600 Thaler hinzukommen, jedoch in diesem Falle wegen der dann eintretenden Verkürzung der Pfeiler und Verschmälerung des Oberbaus 20 bis 25,000 Thaler von der Totalsumme in Abzug gebracht werden können.

Nach einer Aufstellung des Baudirectors Berg, Unter-Anlage IV, sind von den vorläufig zur Verfügung gestellten 250,000 Thalern bis zu Ende des vorigen Jahres 120,996 Thaler 23 Grote verausgabt, mithin 129,003 Thaler 49 Grote verfügbar geblieben. Es würden daher, unter Vorbehalt der Wahl eines zweiten Gleises oder einer Bahnbahn, von der Totalsumme, nach Abzug des verausgabten Betrags, noch 696,308 Thaler 49 Grote zu verausgaben bleiben, oder wenn man die 250,000 Thaler als definitiv bewilligt betrachtet, noch 567,305 Thaler weiter zu bewilligen sein.

Nach einer der Deputation vorgelegten Aufstellung des Geldbedarfs für das Jahr 1866 ist anzunehmen, daß von der ganzen bis zur Vollendung der dem Wasserbau angehörenden Bauwerke noch aufzunehmenden Summe etwa 390,000 Thaler zur Verwendung kommen werden, und zwar $\frac{1}{3}$ in der Zeit vor dem 1. Juli und $\frac{2}{3}$ in der Zeit vom 1. Juli bis 31. December. Das Gleiche gilt von den Landbauten in der Neustadt im Betrage von 52,000 Thalern, so daß in runden Summen vor dem 1. Juli dieses Jahres 150,000 Thaler und nach dem 1. Juli 292,000 Thaler zu verausgaben sein werden, also im Ganzen pro 1866 die Summe von 442,000 Thalern.

Der Rest von 254,308 Thalern 49 Groten würde dann, abgesehen von der Veränderung dieser Summe durch eine Beschlußfassung darüber, ob ein zweites Gleis oder eine Fahrbahn beliebt werden möchte, auf das Jahr 1867 kommen.

Bremen, den 8. Februar 1866.

Die Eisenbahndeputation.

(gez.) Duckwitz.

(gez.) H. H. Schröder.

Unter-Anlage II
zur Anlage IV der Mittheilung des Senats
vom 16. Februar 1866.

Program,

welches für die Entwerfung und Erbauung der Brücke über den
Sicherheitshafen aufgestellt ist.

1.

Die Gesamtlänge der Brücke zwischen den beiden Widerlagern soll in der Bahnaxe 310 Fuß Bremer Maaf, in der Höhe von Bremer Null gemessen betragen.

2.

Diese Länge soll in 3 Theile zerfallen und zwar sollen angelegt werden:

- a. eine einarmige Drehbrücke an der Stadtseite von $54\frac{1}{2}$ Fuß Bremer Maaf l. B. in der Bahnaxe und Nulllinie gemessen,
- b. zwei feste Oeffnungen, deren lichte Weite sich aus dem Rost der ganzen Länge nach Abzug der lichten Weite der Drehbrücke, der Stärke des Auflegepfilers von 15 Fuß (im Winkel und auf Nullhöhe gemessen) und der Stärke des Strompfilers von 13 Fuß (im Winkel und auf Nullhöhe gemessen) ergeben (Bremer Maaf). Die Pfeiler erhalten von Null ab $\frac{1}{12}$ Anlauf nach oben zu.

3.

Die Brücke überschreitet den Sicherheitshafen unter einem Winkel von 54 Grad.

4.

Die Unterkante der Träger liegt auf 18' 6" über Null Bremer Maaf

5.

Die Schienenunterkante liegt auf 20' 9" Bremer Maaf über Null.

6.

Die Brückenconstruction soll für die größte zufällige Belastung eine siebenfache Sicherheit gewähren.

7.

Die Brücke selbst wird zunächst für ein Gleis ausgeführt. Auf derselben sollen 2 sich durchschlingende $5\frac{1}{2}$ " Distanz haltende Gleise (von Mitte zu Mitte) Platz haben.

8.

Die Brücke selbst wird in Beziehung auf Unter- und Oberbau so angelegt, daß demnächst ein zweites isolirtes Gleis für den festen Oberbau und ein zweites mit der jetzigen Drehbrücke zu verbindendes Gleis ohne Störung des Betriebes erbaut werden kann. Die zweite Drehbrücke wird demnächst, also mit der jetzt zu erbauenden eingleisigen Drehbrücke zu einem festen Ganzen vereinigt und der dann erforderlich werdende größere Drehkranz unter dieselbe untergebracht werden.

9.

In dem aufzustellenden Projecte für den Oberbau wird der später auszuführende sub 8 angegebene demnächstige Bau in punctirten Linien eingetragen, um dadurch die Fundamentconstructions übersehen zu können.

10.

Die feste Brücke wird mit horizontalen Trägern als Fachwerksbrücke erbaut. Die früher angenommene Construction mit parabolischen Trägern ist der sich jetzt herausstellenden geringeren lichten Weite wegen verlassen.

Unter-Anlage II

zur Anlage IV der Mittheilung des Senats
vom 16. Februar 1866.

B e r i c h t

des Baudirectors Berg, betreffend den Bau einer Brücke für Eisenbahn-, Wagen- und Fußverkehr über die Weser in der Bremen-Oldenburger Eisenbahnlinie.

Das Project für die Weserbrücke ist genau nach Maßgabe der mir dieserhalb von der Eisenbahndeputation zugegangenen Vorschrift aufgestellt und erlaube ich mir, darüber das Folgende zu bemerken.

Die Weserbrücke erhält, von der Neustadtseite ausgehend, zunächst drei feste Oeffnungen von je 153 Fuß 9 Zoll lichter Weite, auf welche 2 Drehöffnungen von je 59 Fuß 1 Zoll und endlich an der Altstadtseite eine feste Oeffnung von 57 Fuß 1 Zoll folgen. Alle diese Maasse sind in der Höhe des Nullpunctes am Pegel der großen Weserbrücke gemessen und beträgt die Gesammtlichtweite der ganzen Brücke in dieser Nulllinie 636 Fuß 6 Zoll.

Da die Pfeiler der Brücke geneigte Seitenflächen von 1:12 erhalten, so betragen die Lichtweiten der einzelnen Oeffnungen in der Höhe von 17 Fuß 6 Zoll über Bremer Null, in welcher Höhe die Unterkante der Rollenschuhe zu liegen kommt, für die drei festen Oeffnungen je 156 Fuß 8 Zoll, für die beiden Drehöffnungen je 62 Fuß und die feste Oeffnung an der Altstadtseite 60 Fuß, so daß die Gesammtlichtweite in der Höhe von 17 Fuß 6 Zoll über Null 654 Fuß beträgt.

Es ergibt sich aus diesen beiden Abmessungen eine mittlere Lichtweite von $636 \text{ Fuß } 6 \text{ Zoll} + 654 \text{ Fuß} = 645 \text{ Fuß } 3 \text{ Zoll}$.

2

Die Gesammtlichtweite der oberhalb belegenen großen und kleinen Weserbrücke beträgt $406 + 171 = 577 \text{ Fuß}$, woraus erhellt, daß die Lichtöffnung der zu erbauenden Brücke als genügend angesehen werden kann. Selbst in dem Falle, daß die kleine Weserbrücke erneuert und in einer Oeffnung übergeführt werden sollte, wobei 195 Fuß Lichtweite für diese Brücke und 601 Fuß für beide Brücken entstehen würde, wird die Lichtweite der neuen Brücken von $645\frac{1}{4} \text{ Fuß}$ vollkommen ausreichen. Zieht man den Querdurchschnitt der beiden oberen Brückenprofile bei einer Tiefe von 4 Fuß unter Null, wie solche durchschnittlich oberhalb derselben im Ströme vorhanden ist, und dem höchsten Wasserstande von 18 Fuß 9 Zoll über Null in Betracht, so erhält man dafür 13126 Quadratfuß, während der augenblicklich vorhandene Querschnitt des neuen Brückenprofiles 14,518 Quadratfuß beträgt. Es wird sich dieses letztere aber durch die in den Oeffnungen durch den Strom vollziehende Austiefung ebenso vermehren, wie das bei jeder anderen Brücke der Fall ist, so daß der Brückenbau eine Aenderung der Abströmungsverhältnisse nicht veranlassen kann noch wird.

Der geringe oberhalb der Brücke entstehende Staurücken wird den angestellten genauen Berechnungen nach nur einige Zoll betragen und nur bis zu einigen hundert Fußsen aufwärts überhaupt wahrnehmbar oder meßbar sein.

Die fünf Pfeiler der Brücke erhalten in der Nulllinie gemessen eine Gesamtstärke von 96 Fuß 6 Zoll, während deren Gesamtstärke in der Höhe von 17 Fuß 6 Zoll über Null 82 Fuß beträgt.

Aus der Zusammenziehung der betreffenden Maaße für die Oeffnungen und Pfeiler ergibt sich die Gesamtbreite der Weser an der Baustelle zu 736 Fuß, in der Höhe von 17 Fuß 6 Zoll über Bremer Null und 733 Fuß in der Nulllinie, wie solche denn auch durch sorgfältige Aufmessungen festgestellt worden ist.

Noch muß hier erwähnt werden, daß die Gesamtlichtweiten der Brückenöffnungen und die Gesamtstärken der Pfeiler des anliegenden Projectes mit denen des ursprünglichen, dem oldenburgisch-bremischen Eisenbahnvertrage zu Grunde gelegten Weserbrückenprojectes, welches s. Z. die Genehmigung der oldenburgischen Eisenbahnbehörde erhielt und auch bremischerseits acceptirt wurde, genau übereinstimmen.

Was nun den im Vorstehenden angegebenen Nullpunct betrifft, so ist darunter, wie hier ausdrücklich hervorgehoben wird, der Nullpunct des oberhalb der großen Weserbrücke am rechten Ufer vor der sog. Pumperei an der Ecke der Wachtstraße aufgestellten bremischen Hauptpegels verstanden. Der Nullpunct an der Stelle, wo die neue Brücke gebaut werden soll, liegt um 1 Fuß 6 Zoll tiefer als derjenige an der großen Weserbrücke, was sich aus den Gefälleverhältnissen und der stark zunehmenden Breite des Strombettes erklärt.

Das höchste bekannte Hochwasser hat an dem Pegel der großen Weserbrücke 18 Fuß 9 Zoll über Bremer Null betragen, während dasselbe etwas oberhalb der Baustelle (bei der Navigationschule) zu derselben Zeit nur 16 Fuß 11 Zoll über Bremer Null zeigte.

Die starke Construction der Brückenpfeiler und die großen Lichtweiten der Brückenöffnungen lassen keinerlei Besorgniß wegen etwaiger Beschädigungen durch Hochwasser oder Eisgänge zu.

Das Fahrwasser der Weser, welches augenblicklich in einer Breite von circa 100 bis 150 Fuß vor dem Zuchtthause und dem Weserbahnhofe hergeht, wird durch die gewählte Vertheilung der Lichtöffnungen und die Lage der Drehöffnungen eine kleine Veränderung erleiden müssen, welche sich indessen ohne Schwierigkeiten herstellen lassen wird und deren Kosten in dem anliegenden Specialanschlage Berücksichtigung gefunden haben.

Es wird die Herstellung einer kleinen Abänderung in der Richtung des eigentlichen Fahrwassers, welches auf beide Drehöffnungen, die im Mittel 100 resp. 200 Fuß von dem rechten (Altstadt-)Ufer entfernt liegen, zugeführt werden muß, um so leichter zu bewirken und zu unterhalten sein, als sich bekanntermaßen die Ausstiefung zwischen den Brückenpfeilern im eigentlichen Strombette durch den Strom selbst vollzieht und endlich das projectirte Separationswerk vom Theerhofe an abwärts, dessen großer Nutzen zu sehr in die Augen springt, als daß dessen Ausführung noch lange verschoben werden könnte, auf die erforderliche Tiefhaltung des Strombettes von wesentlichem Einflusse sein muß.

Es wäre allerdings möglich gewesen, die doppelarmige Drehbrücke hart an der Altstadtseite zu erbauen oder statt derselben eine einarmige Drehbrücke daselbst herzustellen, allein es waren mit einem derartigen Arrangement so mancherlei Nachtheile verbunden, daß es zweckmäßiger erscheinen mußte, diese nothwendigen Vorrichtungen um 60 bis 70 Fuß vom Ufer aus in den Strom vorzurücken.

Zunächst kam in Betracht, daß eine einarmige Drehbrücke, welche beim Oeffnen auf das Ufer zurückschlagen mußte, eine lange Uferstrecke oberhalb und unterhalb der Brücke zum Entladen, Beladen und zum Liegen der Schiffe und zwar, einmal wegen nothwendiger Offenhaltung der Passage und zweitens wegen Occupirung des Ufers durch die aufgedrehte Brücke untauglich gemacht haben würde.

Bei einer zweiarmligen, hart am Altstadtufer anzulegenden Drehbrücke würde letzter Umstand zwar weggefallen sein, allein eine Benutzung des Ufers wäre doch innerhalb des Drehkreises der Brücke mehr oder weniger unthunlich geworden, der

Betrieb der großen Krähne am Weserbahnhofe wäre gestört und bei größeren Mengen passirender Schiffe würden leicht unvermeidliche Collisionen herbeigeführt worden sein. Unter diesen Umständen schien es gerathen, die Anlage der Drehbrücke so zu projectiren, wie solche auf beiliegender Zeichnung dargestellt ist. Es wird dadurch die Möglichkeit gegeben, daß auf- und absegelnde Schiffe die beiden Drehöffnungen gleichzeitig passiren können, ohne den Betrieb der großen Krähne am Weserbahnhofe zu stören, ohne das Liegen von Schiffen vor dem A Schuppen des Weserbahnhofes zu hindern und ohne die Benutzung der Ufermauern dicht ober- und unterhalb der Brücke zu beeinträchtigen.

Die früher an der Neustadtseite projectirte zweite Drehbrücke ist weggefallen, weil einmal eine doppelarmige Drehbrücke dem Verkehre vollkommen genügen wird, weil ferner durch die Erbauung nur einer solcher Vorrichtungen die Brückenbaukosten, zugleich aber auch die Unterhaltungs- und Betriebskosten vermindert und weil endlich die Sicherheit der Benutzung der ganzen Brücke durch nur eine Drehbrücke vermehrt werden konnte. Es werden sich ohne Schwierigkeiten Vorrichtungen treffen lassen, den die Drehbrücke passirenden Schiffen einen directen Weg nach der Neustadtseite herzustellen.

Außerdem ist hier noch zu bemerken, daß für die Weserfähne und Böcke, welche ihre Masten niederzulegen im Stande sind, nur dann ein Passiren durch die geöffnete Drehbrücke in Frage kommt, wenn der Wasserstand eine Höhe von 10 Fuß und mehr an dem Pegel der großen Weserbrücke erreicht hat, ein Ereigniß, was selten eintritt und niemals von langer Dauer ist, und daß diese Fahrzeuge bis zum Eintritt eines solchen Wasserstandes die Brücke zu jeder Zeit und ungehindert passiren können.

Was nun den Oberbau der projectirten Brücke anbetrifft, so hat derselbe, den mir zugegangenen Bestimmungen nach, folgende Abmessungen erhalten. Stromaufwärts, also der großen Weserbrücke zugekehrt, liegt zunächst ein Fußweg von 4 Fuß lichter Weite mit einem Außengeländer von $4\frac{1}{2}$ Zoll größter Stärke, es folgt sodann ein Brückenträger, dessen größte Breite in den Gurtungen 2 Fuß beträgt, dann eine auch dem Landverkehre dienen könnende Brücke, welche eine Lichtweite von 17 Fuß zwischen den Gurtungen erhält, so daß auf derselben zwei Fuhrwerke, wie auch im Querschnitte einzeichnet, sich begegnen und einander passiren können. Diese Brücke ist durch einen zweiten Brückenträger (Mittelträger) dessen Gurtungsbreiten ebenfalls 2 Fuß betragen, von der stromabwärts liegenden zweiten Brückenabtheilung für das Gleis der Bremen-Oldenburger Eisenbahn getrennt.

Diese letztere erhält zwischen den Gurtungen eine Lichtweite von 14 Fuß $4\frac{1}{4}$ Zoll, so daß darüber zwei sich verschlingende um $5\frac{1}{2}$ Zoll englisches Maas sich versenkende Gleise gelegt werden können. Dieselbe wird wiederum durch einen in den Gurtungen ebenfalls 2 Fuß breiten Träger abgeschlossen, an welchem sich sodann ein zweites 4 Fuß lichte Weite haltendes Trottoir anschließt.

Diese Dimensionen beziehen sich zunächst auf die drei festen an der Neustadtseite belegenen Oeffnungen der Brücke, während sich für die Drehbrücke und die kleinere feste Oeffnung an der Altstadtseite die Dimensionen der Gurtungen ändern, wobei indessen die Mittellinien der drei Brückenträger und der Trottoirgeländer in gleichen Abständen über die ganze Brücke fortlaufen, so daß deren Gesamtbreite überall 46 Fuß beträgt.

Die lichten Breiten der Drehbrücke und kleinen festen Brücke werden dadurch je um einige Zolle größer als die der drei festen Oeffnungen an der Neustadtseite. Die vorbezeichnete Construction mit drei Hauptträgern ist deshalb gewählt, weil durch die größere durch eine zweispurige Fahrbrücke für den Landverkehr und eine Eisenbahnbrücke mit verschlungenen Gleisen herangerufene lichte Breite der Brücke die Construction der Querträger, bei der disponibeln geringen Höhe derselben von nur 2 Fuß 3 Zoll von der Trägerunterkante bis zur Schienenunterkante, zu schwerfällig und eben dadurch, sowie durch eine bei nur zwei Hauptträgern zwischen Landverkehr- und Eisenbahnbrücke anzubringende Trennungswand ganz erheblich theurer geworden sein würde.

In Beziehung auf die Construction der auch dem Landverkehre dienen können- den Brücke ist hier noch zu bemerken, daß die Dimensionen derselben so stark be-

rechnet und angenommen sind, daß dieselbe jeder Zeit auch dem Eisenbahnverkehre dienen kann und daß eine derartige Abänderung in der Benutzung in einfacher und billiger Weise sich erreichen läßt.

Die für diese Brückenabtheilung angenommene lichte Breite von 17 Fuß zwischen den Gurtungen genügt für einen sich vice versa bewegendenden Wagenverkehr vollkommen. Die größte Ausladung einer Droschke von Rabe zu Rabe beträgt 6 Fuß, die größte eines hier in der Stadt üblichen Lastwagens $7\frac{1}{2}$ Fuß. Es geht aus diesen Dimensionen hervor, daß sich zwei Wagen auf der Brücke passiren können, wobei noch disponible Räume an beiden Seiten und in der Mitte von 2 resp. $3\frac{1}{2}$ resp. 5 Fuß bleiben.

Es liegt in der Absicht, daß die Fußpassanten sich bei dem Passiren der Brücke immer rechts zu halten haben, was sich durch die an den beiden Brückenköpfen zu stationirenden Bahnwärter leicht überwachen und reguliren lassen wird. Haben sich die Passanten an die eingeführte Ordnung gewöhnt, so werden sie schon selbst für Aufrechterhaltung derselben sorgen, wie das an vielen Orten der Fall ist.

Eine Verbreiterung der Fußwege über das obenangegebene Lichtmaaß von 4 Fuß hinaus, sowie der Fahrbrücke über 17 Fuß hinaus würde die Construction sehr erschwert, nebenbei aber unverhältnißmäßig vertheuert haben, wobei außerdem eine große Unbequemlichkeit in Benutzung der noch mehr verbreiterten Drehbrücke (beim Oeffnen und Offenstehen derselben) entstanden sein würde.

Der Drehpfeiler, auf welchem die 46 Fuß breite, doppelarmige Drehbrücke ruht, erhält in der Höhe des Rollenkranzes eine Stärke von 38 Fuß, woraus sich ergibt, daß die geöffnete Drehbrücke an jeder Seite 4 Fuß über den Pfeiler vorsteht. Zum Schutze der geöffneten Brücke gegen antreibende Schiffe zc. sollen durch Anlegung von Duc d'Alben zc. (siehe Zeichnung) die geeigneten Anstalten getroffen werden. Eine größere Stärke des Drehpfeilers ist nicht zu erreichen, weil dadurch das Flußprofil ungebührlich verengt und die Abströmungsverhältnisse in unverantwortlicher Weise verschlechtert werden würden.

Bei der statistischen Berechnung der Brücke ist eine siebenfache Sicherheit für das gesammte Eisenmaterial derselben angenommen. Bei der Berechnung der zufälligen Belastung ist für das Eisenbahngleis und die Fahrbrücke dasjenige Gewicht in Betracht gezogen, welches für Berechnung von Eisenbahnbrücken gewöhnlich angenommen wird und welches schon früher mit der oldenburgischen Eisenbahnverwaltung vertragmäßig vereinbart worden ist. Außerdem aber ist für jeden laufenden Fuß eines jeden Trottoirs eine zufällige Belastung von 400 Pfund in Berechnung gezogen worden.

Die Unterkannte des eisernen Oberbaues der Brücke liegt 20 Fuß über dem Nullpunkte an der Baustelle oder 18 Fuß 6 Zoll über dem Nullpunkte an der großen Weserbrücke. Das höchste Hochwasser an der Baustelle hat 16 Fuß 11 Zoll über Null an der Weserbrücke oder 18 Fuß 5 Zoll über Null an der Baustelle betragen, so daß also die Brückenunterkannte 1 Fuß 7 Zoll höher als das höchste bekannte Hochwasser liegt. Eine größere als diese mit derjenigen des Neustadtsdeiches an der Baustelle übereinstimmende und vollkommen genügende Höhenlage, die auch von Seiten der oldenburgischen Eisenbahnverwaltung und deren auswärtigen technischen Consulanten acceptirt ist, ließ sich der Gefälleverhältnisse wegen nach dem Hauptbahnhofe zu nicht erreichen, zumal dadurch ein späteres Durchschneiden der Gleise durch die etwa nach der Schlachte zu verlängernden Weserbahnhofgleise unausführbar geworden sein würde. Dazu kam noch, daß eine Höherlegung der Brücke auch selbstredend eine Höherlegung des ganzen Bahnhofes in der Neustadt, der Hafenbrücke und eines Theiles der oldenburgischen Eisenbahn und damit eine nicht zu rechtfertigende sehr große Ausgabe veranlaßt haben würde.

Die Höhe der Querträger beträgt, wie oben angegeben, 2 Fuß 3 Zoll, so daß die Schienenunterkannte auf 20 Fuß 9 Zoll über Bremer Null oder 22 Fuß 3 Zoll über Null an der Brückenbaustelle zu liegen kommt, welches Maaß den bestehenden Verhältnissen am rechten Weserufer event. der vorhandenen Weserbahn und dem Weserbahnhofe noch einigermaßen gut angepaßt werden kann.

Die Länge der Pfeiler ohne die Vorköpfe, deren Construction aus der anliegenden Zeichnung hervorgeht, beträgt, den oben angegebenen Dimensionen nach,

46 Fuß. Die vollen Pfeiler incl. der Vorköpfe sind in der Nulllinie 70 Fuß 2 Zoll, in der Höhe von 13 Fuß über Null 68 Fuß lang, erhalten Eisbrecherköpfe und von den Trottoirs aus einen Austritt oder Ruheplatz. Der Drehpfeiler ist 70 Fuß 2 Zoll in der Nulllinie und 68 Fuß in der Höhe von 13 Fuß über Null lang. Die Fundamentirung der Pfeiler erfolgt in eisernen bis auf 12 Fuß unter Null hinabreichenden Senkkästen, welche mit Béton ausgefüllt und einem Steinwurfe umgeben werden. Durch Erhärtung des Bétons, welche 6 bis 8 Wochen nach der Einbringung erfolgt, wird ein massiver, monolithischer Felsblock gebildet, auf welchem dann das Mauerwerk aufgeführt wird.

Was nun endlich die Kosten der in anliegender Zeichnung dargestellten Brücke anbetrifft, so stellen sich dieselben dem Specialanschlage nach zu 442,600 Thalern, wenn über beide Brückenabtheilungen Eisenbahngleise gelegt werden zu 452,200 Thalern, und wenn über die eine Abtheilung ein Eisenbahngleis, über die andere eine Landverfahrbahn gelegt werden sollte, zu 453,000 Thalern heraus.

Diese aus einer detaillirten Berechnung aller Positionen hervorgehende Summe stimmt mit den früher für ein gleiches Project aufgestellten generellen Anschlägen genau genug überein und erlaube ich mir in dieser Beziehung auf meine Berichte vom 16. April 1864, Nr. 563, vom 4. März 1865, Nr. 342 und 24. März 1865, Nr. 405 zu verweisen, in denen die Herstellung einer fertigen Brücke zwischen drei Tragwänden zu 425,300 Thalern, die Anbringung zweier Trottoirs zu 30,000 Thalern, also vollständig zu 455,300 Thalern berechnet worden ist.

Die Herstellung der eingleisigen, nach Maassgabe der Bestimmung des mit Oldenburg geschlossenen Eisenbahnvertrags, zu erbauenden Brücke erfordert eine Ausgabe von 276,000 Thalern, so daß die Mehrkosten für das vorstehend besprochene Project mit doppelspuriger Bahnbahn, zwei Trottoirs und Eisenbahngleis nur 177,000 Thaler betragen.

Bremen, den 13. Januar 1866.

(gez.) **Berg.**

Unter-Anlage III
zur Anlage IV der Mittheilung des
Senats vom 16. Febr. 1866.

B e r i c h t

des Baudirectors Schröder, betreffend die Beschreibung der zur Herstellung der Oldenburg-Bremer Eisenbahn erforderlichen Oberbau- und Bauanlagen innerhalb der Stadt Bremen vom Sicherheitshafen bis zum Hauptbahnhofe.

I. Am linken Weserufer.

Die Bahnstrecke zwischen der Brücke über den Sicherheitshafen und der Weserbrücke ist ganz als Bahnhof zu betrachten, da die Ausweichungen sich in der Nähe der Brücken befinden.

Das Gleis der Brücke am Sicherheitshafen theilt sich beim Eintritt in den Bahnhof vermittelst einer Weiche in zwei Schienenstränge, von denen der eine als Hauptstrang in gerader Richtung nach der Weserbrücke führt, der zweite aber in Curven von 1000 Fuß Radius sich nach der Stadtseite abzweigt und parallel mit dem Hauptgleise im Mittel 17 Fuß Bremer Maass davon entfernt, bei dem Empfangsgebäude vorbeigeht, sodann nach der Weserseite mit Curven von 1000 Fuß Radius sich gegen das Hauptgleis wieder hinbiegt und sich vor der Brücke mit demselben verschlingend in einer Entfernung von 5 Zoll auf die Brücke tritt.

Von diesem Gleis zweigt sich auf die Seite des Sicherheitshafens wiederum ein drittes Gleis mit Curven von 800 Fuß Radius ab bis nach der Viehrampe westlich von dem Empfangsgebäude. Der Bahndamm (Schienenunterkante) liegt auf 20 Fuß 9 Zoll über Null am Brückenpegel und wird sogleich so breit geschüttet, daß noch ein drittes durchgehendes Gleis angelegt werden kann.

Die Oberfläche des Bahndammes wird durch ein ca. 900 Fuß langes 12 zölliges Cementrohr mit 8 Einläufen entwässert werden. Dieses Rohr mündet in den durch den Bahnkörper hindurch geleiteten Hauptentwässerungscanal und steht mit dem Canalsystem der Neustadt in Verbindung.

Die Beleuchtung des Bahnhofes wird durch 8 Laternen auf gußeisernen Candelabern bewerkstelligt, wozu ein dreizölliges Gasrohr gelegt wird, von dem sich zweizöllige Rohre nach den Candelabern abzweigen. Eine Gasuhr für 50 Flammen wird im Empfangshause aufgestellt, und speist sowohl die Laternen auf dem Bahnhofe als die Gaseinrichtungen im Empfangsgebäude.

Der ganze Bahnhof ist mit einem Stackette einzufriedigen, von welchem alle weniger in die Augen fallenden Theile einfach aus Latten mit eichenen Ständern construirt werden. Neben dem Empfangshause nach der Straße zu wird ein einfaches eisernes Gitter aufgestellt.

Die Viehrampe kommt westlich von dem Empfangsgebäude zu liegen, wird auf vorchriftsmäßige Perronhöhe gebracht, mit rauhen Steinen gepflastert und durch eine ebenso gepflasterte Abtrift mit der Straße vor dem Empfangshause in Verbindung gesetzt.

Die Seiten der Rampe wie der Abtrift werden nach der Stadt zu mit einem einfachen eisernen Gitter eingefriedigt.

Auf gleichem Niveau mit der Straße befindet sich auf jeder Seite des Empfangshauses ein eben so eingefriedigter und gepflasterter Hofplatz.

Da angenommen ist, daß die Straße vor dem Empfangshause auf 8' 9" über Null am Brückenpegel, die Schienenunterkante auf 20' 9", der Perron aber um 1' 3" höher zu liegen kommen soll, so ist von der Oberfläche der Straße ab eine Höhe von 13' 3" bis zum Perron erforderlich, welche, da das Mauerwerk auf jeden Fall bis auf den gewachsenen Baugrund fundirt werden muß, zu einem Erdgeschoße benutzt werden kann.

In dieses Erdgeschoß sollen nun alle diejenigen Räume verlegt werden, welche mit den Empfangslocalitäten nicht in einem Stockwerke zu liegen brauchen, nämlich das Billetbureau, das Portierzimmer, die Wohnräume, Küchen, Keller und Torf- und Kohlenmagazine. Die Vertheilung der Räume ist aus dem Grundrisse deutlich genug zu erkennen.

Von einem 6 Zoll über der Straße liegenden Vorplatze aus gelangt man auf einer geraden, 8 Fuß breiten Treppe nach dem Vestibül im Hauptgeschoß.

Rechts von dem Billetbureau befinden sich die Räume zur Revision und Abfertigung des Gepäcks, auf der linken Seite der Corridor, von dem man in die Wartesäle gelangt.

Zwischen den Wartesälen liegt das Büffet, welches durch eine kleine Treppe mit der im Erdgeschoße befindlichen Küche in Verbindung steht. Neben dem Wartesaale I. und II. Classe ist ein kleines Damenzimmer mit Closet angebracht. Im Erdgeschoße befindet sich außer dem Billetbureau auf der rechten Seite die Wohnung des Bahnhofsverwalters, auf der linken Seite eine kleine Wohnung des Restaurateurs und ein Zimmer für den Portier. Die Küche des Bahnhofsverwalters, die Torf- und Wirthschaftskeller liegen auf der dem Perron zugekehrten Seite.

Im Hauptgeschoß läuft an der Bahnseite ein 20 Fuß breiter Perron hin, der in dem Projecte nach der Stadt zu geschlossen und mit Wellenblech gedeckt werden soll. Da, wo sich vor dem Perron Zimmer befinden, welche ihr Licht von der Bahnseite entnehmen müssen, ist das Perrondach mit Glas gedeckt angenommen.

Zu beiden Seiten des Perrons befinden sich die nothwendigen Nebenräume, als die Abortanlage auf der einen und das Kofferträgerzimmer auf der andern Seite.

Das Zimmer des Bahnhofsverwalters und des Bremischen Consumtionsbeamten liegen im Hauptgebäude.

Das Haus soll in Rohbau mit hohlen Außenmauern ausgeführt und mit schwarz glasierten Pfannen gedeckt werden.

Der Baustyl lehnt sich an den gothischen Styl an, um mit dem der Brücken zu harmoniren.

Es würde nun noch Einiges über die Straßenanlagen vor dem Bahnhofe zu sagen sein.

Das Empfangsgebäude ist gerade vor den Ausgang der Grünenstraße gelegt und sonach schon in weiter Ferne zu sehen.

Vor dem Hause befindet sich ein halbkreisförmiger Wendeplatz von 50 Fuß Halbmesser. Die durch den Bahnbau gestörte Verbindung des Neustadtsdeiches und der Grünenstraße unter sich und mit der Straße am Neustadtswall wird durch die Gerberhoffstraße wieder hergestellt werden.

Bei dem am Sicherheitshafen befindlichen Deiche würde eine Wegüberführung erforderlich sein, um die Verbindung des hinter dem Bahnhofe liegenden Areals mit der Neustadt nicht bloß auf den Straßenübergang am Neustadtsdeiche zu beschränken.

II. Am rechten Weserufer.

Nach dem vorliegenden Projecte wird die Bahn den Raum, worauf sich jetzt das Zuchthaus befindet, fast genau in der Mitte durchschneiden.

Ein Gleiches ist bei dem Hofe und dem Stalle des Armenhauses der Fall. Von da läuft die Bahn in einer Curve von 1200 Fuß Radius mit zwei Schienensträngen, welche sich aus den verschlungenen Gleisen der Weserbrücke entwickeln, bis hinter den Straßenübergang an dem ehemaligen Stephanithore und mündet dort in die Weserbahn ein. Von hier ab wird die Weserbahn zur Weiterführung nach dem Bahnhofe benutzt.

Zur Einnündung der oldenburger Bahn in die Weserbahn ist eine Verbreiterung des Stadtgrabenufers und eine Verlängerung des Canals unter dem Straßendamm nothwendig. Ebenso wird eine Verlegung des nach der Erling'schen Mühle führenden Weges nicht zu vermeiden sein.

So lange die zweigleisige Weserbahn am Weserbahnhofe ausmündete und täglich nur mit einem Zuge hin- und zurück befahren wurde, konnte zur Bequemlichkeit des Publikums und der Verbindung mit der Mühle, so nahe dem Hauptübergange am Stephanithore ein zweiter Uebergang gestattet werden. Bei einer Bahn indessen, welche außer den Zügen nach dem Weserbahnhofe wenigstens mit 3 Zügen täglich hin- und eben so viel zurück befahren werden wird, müssen die Straßenübergänge auf die möglichst geringe Zahl beschränkt werden, namentlich wenn, wie in dem vorliegenden Falle, dann 4 Schienenstränge zu passiren sind. Bei Einnündung der oldenburger Bahn in die Weserbahn wird es daher unbedingt nothwendig, den Uebergang des Mühlenweges über die Bahn aufzuheben und den Mühlenweg nach dem jenseits der Bahn liegenden Ufer des Stadtgrabens zu verlegen und parallel mit der Bahn bis zu dem Straßenübergang am ehemaligen Stephanithore zu verlängern.

Dazu ist erforderlich, daß dieses Ufer um 10 Fuß verbreitert und der Stadtgrabencanal um eben so viel Fuß verlängert wird.

Die Kosten dieser Wegverlegung werden indessen dadurch wieder aufgewogen, daß ohne dieselbe bei der jetzt erforderlichen großen Breite der Wegüberführung hier ein Bahnwärter stationirt werden müßte und demnach durch dieselbe eine jährliche Ausgabe von ca. 200 Thlr. gespart wird.

(gez.) A. Schröder.

Unter-Anlage IV
zur Anlage IV der Mittheilung des Senats
vom 16. Februar 1866.

Zusammenstellung

der im Jahre 1865 für die unter Leitung der Wasserbaudirection stehenden
Arbeiten und die Expropriationskosten der Bremen-Oldenburger Eisenbahn
verausgabten Kosten.

Bewilligt waren pro 1865	250,000.—
Verausgabt sind davon:	
I. Für die Weserbrücke	20,367.34
II. Für die Ufermauer an der Neustadt	8,733.11
III. Für die Brücke über den Sicherheitshafen 31,727 fl 60 gr und nach Abzug einer dem Bau zu Gute kommenden Einnahme für ver- kaufte Materialien zu dem Canale in der Neustadt von 349 fl 14 gr	31,378.46
IV. Für die Erdarbeiten des Bahnhofes in der Neustadt	7,051.23
V. Für die Verlegung des Hafendeichs und der Woltmershauser Allee sind 5416 fl 32 gr verausgabt, welche indessen hier nicht in Betracht kommen, weil dafür eine besondere Bewilligung von 7800 fl erfolgt ist.	
VI. Für die Arbeiten am rechten Weserufer ist bislang nichts verausgabt. Diese Arbeiten werden vom Baudirector Schröder besorgt und hat derselbe die dafür erforderlichen Summen für die Budgetaufstellung anzugeben.	
VII. Für die Expropriationen sind verausgabt 53,426 fl 65 gr . Es sind indessen aus dem Verkaufe des Thieffenschen Erbes zum Ab- bruch und aus daher rührenden alten Bau- materialien eingenommen 217 fl 12 gr , welche von obiger Ausgabe abgesetzt sind, so daß die wirkliche Ausgabe bleibt	53,203.53
VIII. Für die Verlegung und Veränderung von Straßen in der Neustadt	262.—
IX. Für die Bahnhofsgebäude in der Neustadt, die Gleise, Rampen, Einfriedigungen etc. ist bis jetzt noch nichts verausgabt und sind die betreffenden Anschläge von dem Bau- director Schröder aufzustellen und auf das Budget zu bringen.	
Total-Ausgabe	120,996.23
Ueberschuß	129,003.49

Bremen, den 1. Januar 1866.

Anlage V
zur Mittheilung des Senats
vom 16. Februar 1866.

Bericht der Eisenbahndeputation, die Verlängerung der Olbersstraße betreffend.

Es ist stets angenommen worden, daß die Olbersstraße nicht nur bis zum Doventhorsksteinwege, sondern auch bis zur Düsternstraße über kurz oder lang verlängert werden würde.

Die Verlängerung bis zum Doventhorsksteinweg wird keine Schwierigkeit darbieten, weil dieselbe im Interesse des Anliegers Koster liegt, welcher auch die Absicht hat, sein Grundstück nach der Straßenlinie zu bebauen, jedoch nur für den Augenblick dasselbe noch nicht für seinen Geschäftsbetrieb entbehren kann. Für die Ausdehnung der Olbersstraße vom Doventhorsksteinweg bis zur Düsternstraße bietet sich nun eine Gelegenheit dar, indem der Anlieger Steinkamp sich bereit erklärt hat, in Gemeinschaft mit dem Staate, soweit sein sich anschließendes Grundstück reicht, die Straße auszuführen.

Nach der beiliegenden Situationskarte (Anl. 1) würde behufs Anlegung der Straße Steinkamp die ihm gehörenden roth schraffirten Grundstücke und zwar:

Gartenland.....4930⁸⁸/₁₀₀ Quadratfuß

Hausgrund.....63⁷⁵/₁₀₀ „

zusammen.....4994⁶³/₁₀₀ Quadratfuß

hergeben. Staatsseitig dagegen vom Eisenbahnareal:

Gartenland.....2035⁵⁹/₁₀₀ „

und vom Staatsgrunde der öffentliche Fußweg, soweit er

zur Straße genommen wird, mit.....132 „

also im Ganzen für die Länge des Steinkamp'schen

Grundstücks.....7162²²/₁₀₀ Quadratfuß

mithin würde jeder Theil die Hälfte zu stellen haben mit 3581¹¹/₁₀₀ Quadratfuß.

Da nun Steinkamp 4994⁶³/₁₀₀ Quadratfuß hergibt, würde staatsseitig demselben ein Quantum von 1413⁵²/₁₀₀ Quadratfuß zu vergüten sein.

Diese Straße ist aber nur in dem Falle auszuführen, wenn die auf der Karte blau schraffirten im Cataster mit 151 B a und 160 A b bezeichneten Grundstücke von J. Lauterbach und J. H. Lauterbach, welche in der Straßenlinie belegen sind, staatsseitig angekauft werden. Bei Gelegenheit der Anlegung der Lauterbachstraße ist durch Conclusum des Senats vom 25. October 1850 auf diese beiden Grundstücke, weil sie in der Straßenlinie der Olbersstraße liegen, die Pflicht gelegt, daß sie nicht bebaut werden dürfen. Sie sind daher nicht als Baugrund, sondern nur als gewöhnliches Gartenland abzuschätzen. Der Flächenraum des Grundstücks von J. H. Lauterbach beträgt.....1545³⁷/₁₀₀ Quadratfuß

wobei die kleine Ecke des Hauses einstweilen nicht berücksichtigt ist und desjenigen von J. Lauterbach.....1399²⁵/₁₀₀ „

wobei ein kleiner Raum von 63⁷⁵/₁₀₀ Quadratfuß dem Eisenbahn-Areal zufallen würde.

Diese beiden Grundstücke würden daher anzukaufen und unter Expropriationspflicht zu stellen sein.

Bei Anlage der Weserbahn hat der Staat hier die Grundstücke zu 12 Groten per Quadratfuß angekauft, und wenn auch für eigentlichen Baugrund die Preise in jener Gegend bedeutend gestiegen sind, so ist solches doch für gewöhnliches Gemüseland, welches unter keinen Umständen als Baugrund verwendet werden kann, doch nur in sehr geringem Maße der Fall und hat daher Steinkamp sich bereit erklärt, sein dem Staate für diese Straßenanlage abzutretendes Land zum Preise von 15 Groten per Quadratfuß abzugeben. Die Deputation hält dafür, daß dieser Preis auch für die Lauterbach'schen Grundstücke in Anwendung zu bringen sei.

Die Kostenrechnung stellt sich diesennach wie folgt:

Bergütung an:	
Steinkamp für 1413 ⁵² / ₁₀₀ □-Fuß à 15 ₰	294. 35.
J. H. Lauterbach 1545 ³⁷ / ₁₀₀ □-Fuß à 15 ₰	321. 69.
J. Lauterbach 1399 ²⁵ / ₁₀₀ □-Fuß à 15 ₰	291. 37.
Straßenanlage von der Düsternstraße bis zum Doventhorsteinweg	3500. —.
Gesamtkosten	4407. 69.

Die Kosten für die halbe Seite der Straßenanlage stellen sich per laufenden Fuß auf 3 Thaler 62 Grote und würde Steinkamp demnach beizutragen haben für 238 Fuß à 3 Thaler 62 Grote

Bergütung für Land

mithin

Sobald J. Lauterbach und J. H. Lauterbach an der Olbersstraße, mit Ausgängen nach derselben Häuser zu bauen wünschen sollten, werden sie die Kosten der halben Straßenbreite, sowohl was den Ankauf des Grundes als den Straßenbau betrifft, nach Anschlußlänge pro laufenden Fuß zu erstatten haben.

Da die Gelegenheit jetzt geboten ist, die Olbersstraße bis zur Düsternstraße durchzuführen, so beantragt die Deputation, sie zu ermächtigen:

- 1) mit Steinkamp nach den vorstehenden Erläuterungen abzuschließen;
- 2) die Grundstücke von J. Lauterbach, Cataster Nr. 151 B a, und von J. H. Lauterbach, Cataster Nr. 160 A b anzukaufen und beantragt für den Fall, daß eine gütliche Verständigung mit denselben auf Schwierigkeiten stoßen sollte, über die beiden genannten Grundstücke die Expropriationspflicht schon jetzt zu verhängen, sowie:
- 3) die gesetzlich vorgeschriebene Vermittlungsdeputation zu bestellen in Betreff des Ankaufs der beiden Lauterbach'schen Grundstücke;
- 4) die veranschlagten Kosten der Anlage von 4407 Thalern 69 Groten zu bewilligen, wogegen die Einzahlungen von Steinkamp und demnächst der Anlieger an den anzukaufenden Lauterbach'schen Grundstücken dem Staate wieder zu Gute kommen werden.

Endlich stellt die Deputation anheim:

- 5) die Straßenbaudeputation zu beauftragen, die Anlage der Verlängerung der Olbersstraße von der Düsternstraße bis zum Doventhorsteinwege in Ausführung zu bringen, sobald der Grunderwerb für die Straßenanlage durch die berichtende Deputation vollzogen sein wird.

Bremen, den 12. Februar 1866.

Die Eisenbahndeputation.

(gez.) Duckwitz.

(gez.) H. H. Schröder.

Anlage VI

zur Mittheilung des Senats
vom 16. Februar 1866.

B e r i c h t

der wegen Verwendung des Lindenhofes, sodann Baus eines Bürgerschafts- und Gerichtshauses niedergesetzten Deputation.

Die Deputation berichtete unter dem 2. November 1863, daß und aus welchen Gründen die angeregte Verwendung des Lindenhofes für öffentliche Zwecke, namentlich für die Localbedürfnisse der Bürgerschaft und der Gerichte nicht von ihr empfohlen werden könnte; daß sie daher sich veranlaßt gesehen hätte, das frühere,

die Herstellung eines Bürgerschafts- und Gerichtshauses an der Domsheide betreffende Bauproject wieder aufzunehmen und dafür ein revidirtes Programm aufzustellen. Sie legte dieses Programm ihrem Berichte bei mit dem Bemerkten, daß sie bemüht gewesen wäre, alles Ueberflüssige zu vermeiden, andererseits aber das unter Anwendung so bedeutender Areal- und Baukosten herzustellende Gebäude bestmöglichst nutzbar zu machen; daß sie deshalb in ihrem Programm nicht bloß die Localbedürfnisse der Bürgerschaft und der Gerichte, sondern auch diejenigen der Polizei- und Catasterbehörden aufgenommen und auch dabei der Möglichkeit gedacht hätte, auf solche Weise das Stadthaus dergestalt verfügbar zu machen, daß der Lindenhof vom Staate wiederum verkauft werden könnte. Indem sie sodann einen vom Baudirector Schröder nach jenem Programm im Allgemeinen entworfenen Bauvorschlag überreichte, beantragte sie schließlich:

für den Fall, daß jener Vorschlag Beifall finden sollte, sie mit Veranlassung einer in's Einzelne gehenden technischen Durcharbeitung desselben so wie einer genauen Kostenveranschlagung zu beauftragen.

Die Bürgerschaft unterm 2. December, der Senat unterm 11. desselben Monats genehmigten diesen Antrag.

Der sofort mit der demnach zu erledigenden Arbeit beauftragte Baudirector Schröder hat nun im Januar seinen Bericht nebst Programm, 13 Blatt Zeichnungen und speciellen Kostenanschlag eingeliefert. Diese Eingaben überreicht die Deputation sämmtlich mit Ausnahme des Anschlages, welchen der Baudirector aus nahe liegenden Gründen nicht zu veröffentlichen empfiehlt.

Die Deputation bemerkt dazu, daß sie es für zweckmäßig gehalten habe, den Behörden, welchen Räume in dem projectirten Gebäude angewiesen werden sollen, Gelegenheit zu geben, Einsicht von jenen Vorlagen unter Zuziehung des Baudirectors zu nehmen sowie sich über dieselben zu äußern.

Diese Äußerungen sind dahin erfolgt,

1) von dem Bürgeramte:

daß dasselbe die projectirten Localitäten für die Bürgerschaft dem Programme und den Erfordernissen entsprechend gefunden und nur zu wünschen hätte, es möchte die Deputation thunlichst darüber Aufschluß geben, wie groß etwa der Kostenunterschied sein würde, wenn man sich auf den Bau des Gerichtshauses nach dem vorliegenden Plane beschränken und von Herstellung der für die Bürgerschaft bestimmten Räumlichkeiten absehen wollte.

2) von dem Richtercollegium:

daß das zu erbauende Gerichtshaus im Allgemeinen den wirklichen Bedürfnissen entspräche, wiewohl bei der Schwierigkeit aus den Baurissen den Plan in allen Einzelheiten zu erkennen und zu übersehen, unwesentliche Abänderungen bei der Ausführung schwerlich sich vermeiden lassen würden; daß in dieser Beziehung jedoch an die Willfährigkeit der betreffenden Behörde, auch spätere deßfallige Wünsche zu berücksichtigen nicht zu zweifeln, schon jezt auch es als ein mehrfach angeregtes Bedürfnis zu bezeichnen sein dürfte, künftig bei jeder Canzlei ein unmittelbar mit ihr in Verbindung stehendes Cabinet als Arbeitszimmer für die Secretare und zur Benutzung für die Richter beim Nachsehen von Acten u. s. w. zu haben.

3) von den übrigen theilhaftigen Behörden:

daß sie in Bezug auf den vorgelegten Plan nichts zu erinnern fänden.

Die Deputation hat selbstredend auch ihrerseits die Vorlagen des Baudirectors einer sorgfältigen Prüfung unterzogen. Gewiß wird für die definitive Anordnung im Einzelnen die Möglichkeit anderweitiger Bestimmungen offen bleiben müssen; auch werden hier und da noch irgend welche Einrichtungen als wünschenswerth sich herausstellen (so unter Anderem und außer dem vom Richtercollegium Angeregten die Herstellung reservirter Logen in dem Bürgerschafts- und Schwurgerichtssaale); jedenfalls wird die Heizung und Ventilation noch Gegenstand der sorgfältigsten Ueberlegung werden müssen. Allein im Ganzen dürfte nach der Ansicht der Deputation der Plan durchaus annehmbar erscheinen. Er entspricht dem im Allgemeinen bereits höhern

Orts genehmigten Programme, welches dem Baudirector gegeben worden war, und ist in seinen Einzelheiten und Motiven so ausführlich in dem Berichte des Baudirectors dargelegt, daß die Deputation Erhebliches nicht hinzuzufügen wüßte.

Was den allerdings bedeutenden Kostenanschlag, dessen Richtigkeit zu bezweifeln kein Anlaß vorliegt, betrifft, so ist die Deputation zwar nicht berufen, sich über die Frage, ob der desfallige Aufwand gemacht werden solle oder nicht, zu verbreiten; sie glaubt jedoch erwähnen zu müssen, daß der Baudirector eine Zeit von drei Jahren für den Bau in Anspruch nimmt und somit auf diesen Zeitraum die Kosten mehr oder weniger sich vertheilen würden.

In Folge der obigen Anregung von Seiten des Bürgeramts hat die Deputation ferner eine Besprechung mit dem Baudirector gehalten und dieser sich dabei, wie folgt, gutachtlich geäußert:

»Die im Verhältniß zu den geforderten Räumlichkeiten beschränkte Ausdehnung des verfügbaren Areals gleichwie die eigenthümliche Gestalt des Platzes gestatteten keine für die einzelnen im Berichte hervorgehobenen Localgruppen senkrecht geschiedene Bauten; man mußte vielmehr das Zusammengehörige möglichst zweckmäßig und stockwerkweise neben einander legen, ohne daß die darüber gelegten Räume mehr, als ihr Zweck es verlangte, hätten berücksichtigt werden können. So kam denn auch das Local der Bürgerschaft über dem des Schwurgerichts u. s. w. zu liegen.

Sollte nun das Erstere einfach weggelassen oder, was offenbar zweckmäßiger sein würde, nach einem neuen Plan ein Gebäude für die vorliegenden Bedürfnisse mit Ausnahme derjenigen für die Bürgerschaft errichtet werden, so dürfte doch die Minderausgabe sich höchstens auf 50 bis 60,000 Thaler belaufen.

Die Deputation kann nicht annehmen, daß nach Einsicht des vorgelegten Bauprojects die Idee Beifall finde, aus demselben einzelne Theile herauszunehmen, womit ein Stückwerk bliebe und man sich in die Lage versetzte, etwa demnächst die Lücke mit größerem Kostenaufwande zu ergänzen; ebensowenig aber, daß man überhaupt geneigt sein sollte, jener Ersparniß (von etwa 50 bis 60,000 Thalern) halber das Bauproject in der einen oder anderen Weise zu beschränken, da allein schon die gegenwärtig für das Bürgerschaftslocal in der neuen Börse zu zahlende Jahresmiete fast das Zinsenerforderniß jener Summe begleicht.

Im Uebrigen wird nunmehr abzuwarten sein, zu welcher Entschließung Senat und Bürgerschaft gelangen.

(gez.) C. F. G. Mohr. (gez.) W. Eisenhardt.

Unter-Anlage I
zur Anlage VI der Mittheilung des Senats
vom 16. Februar 1866.

B e r i c h t

des Baudirectors Schröder, betreffend den Bau eines Bürgerschafts- und Gerichtshauses.

Frühere
Projecte.

Der Wunsch der Bürgerschaft, ein eigenes Local für ihre Versammlungen zu besitzen, hat seit 1848 kein Jahr vorübergehen lassen, in dem nicht dahin zielende Vorschläge gemacht und Projecte und Pläne ausgearbeitet sind, wie z. B. der An- und Ausbau des Stadthauses, Einrichtung der oberen Rathhaukhalle, Umbau des ehemaligen Catharinenklosters, desgl. der Aula der gelehrten Schule, Errichtung eines Neubaus in den Wallanlagen und auf dem Bahnhofe und dergl. mehr.

Alle diese Vorschläge kamen über das Stadium der Versuche und der vorläufigen Entwürfe, Ueberschläge u. nicht hinaus und erst im Jahre 1852 wurde man sich über die Bedürfnisse so weit klar, daß man ein spezielles Programm aufstellen und dem Unterzeichneten den Auftrag ertheilen konnte, den Entwurf zu einem

Gebäude zu bearbeiten, welches auf dem inzwischen durch den Staat von H. Fken angekauften Grundstücke in der ehemaligen Johannisstraße und dem davor liegenden kleinen Platze errichtet werden sollte.

Frühere
Projecte.

Das hiernach vollständig ausgearbeitete Project wurde auch nach Abänderung einiger untergeordneten Theile von allen Seiten gebilligt und wäre zur Ausführung gekommen, wenn sich nicht auch bei anderen Staatsbehörden das Bedürfniß erweiterter Localitäten in dringender Weise geltend gemacht und die Baudeputation veranlaßt hätte, in Erwägung zu ziehen, ob man nicht durch einen einzigen größern Neubau alle diese Anforderungen in zweckmäßiger Weise befriedigen könne, als durch Um- und Anbauten an vorhandenen alten Gebäuden, welche voraussichtlich nur für wenige Jahre und noch dazu unzureichend genügen würden.

Diese Betrachtungen veranlaßten daher die erwähnte Deputation im Jahre 1853 zu dem Vorschlage, auf dem Fken'schen Hause das Bürgerchaftshaus nicht zu erbauen, sondern die Generalkasse dahin zu verlegen, da dieselbe in ihrem bisherigen, unzweckmäßig eingerichteten und dazu höchst baufälligen und unsichern Hause nicht länger verbleiben könne.

Dadurch würde das sehr ausgedehnte Areal derselben disponibel und biete Raum genug für die Errichtung eines größeren Gebäudes, in welchem nicht nur die Bürgerchaft, sondern auch sämtliche Civilgerichte reichlich Platz finden könnten.

Nachdem durch den Unterzeichneten in einem vorläufigen Entwurfe dargethan worden war, daß die geforderten Räumlichkeiten auf dem proponirten Platze hergestellt werden könnten, wurde im Jahre 1855 beschlossen eine allgemeine Concurrenz zur Ausarbeitung eines Entwurfes für ein »Bürgerchafts- und Gerichtshaus« auszuschreiben, welche denn auch die Einlieferung von 18 Projecten zur Folge hatte.

Der Verein bremischer Baumeister und Techniker zur Begutachtung der Concurrenzpläne aufgefordert, sprach sich indessen dahin aus, daß keiner derselben auf die Ertheilung der ersten Prämie Anspruch machen und zur Ausführung empfohlen werden könne, daß aber auch der zur Disposition gestellte Platz an und für sich beschränkt, durch seine eigenthümliche Gestalt und die unvortheilhafte Lage an einer kleinen Nebenstraße wenig geeignet sei, für ein den bedeutendsten Staatszwecken dienendes Gebäude, welches auch einen monumentalen Character haben müsse.

Der Verein schlage daher vor, die zwischen der Osterthorstraße, der Domschaide und der Violentstraße belegenen Grundstücke bis zur Ausmündung der Dechanatstraße käuflich zu erwerben und dadurch dem Bauplatze die für dasselbe nothwendige Ausdehnung und würdige Lage zu verschaffen.

Nachdem von Senat und Bürgerchaft diesen Vorschlägen beigestimmt und der Ankauf der bezeichneten Grundstücke bewirkt worden war, wurde eine zweite Concurrenz ausgeschrieben, wozu 14 Bearbeitungen eingesandt worden sind.

Diese neuen Projecte wurden ebenfalls von dem »Verein Bremischer Baumeister und Techniker« begutachtet, ergaben aber ein ähnliches Resultat, d. h. es wurde keiner der eingereichten Pläne als zur Ausführung passend empfohlen.

Hierauf erhielt der Unterzeichnete den Auftrag mit zu Hülfsnahme der prämiirten Entwürfe ein neues den angestrebten Zwecken entsprechendes Project zu bearbeiten.

Während ich nun mit der Projizirung des Gebäudes, die der Natur der Sache gemäß immer schwieriger wurde, je mehr sich die Ansprüche an das Gebäude steigerten, beschäftigt war, bot sich die Gelegenheit dar, für die nicht mehr abzuweisenden dringendsten Bedürfnisse der Staatsverwaltung, den Lindenhof zu erwerben, wobei die Hoffnung, durch Ausbau desselben vielleicht auch die durch den Bau des Bürgerchafts- und Gerichtshauses angestrebten Ziele zu erreichen fördernd mit einwirkten.

Selbstredend wurden nun die Arbeiten für das Project an der Domschaide ausgesetzt und dafür diejenigen Vorschläge bearbeitet, durch welche nach Ansicht der Deputation für Verwendung des Lindenhofes den Bedürfnissen fast sämtlicher Staatsbehörden für die nächste Zeit ohne weitere Erwerbungen und größere Neubauten abgeholfen werden könnte.

Diese Vorschläge beschränkten sich nicht bloß auf einen Ausbau des Lindenhofes, sondern dehnten sich auf eingreifende Veränderungen in der bisherigen Benützung der Räumlichkeiten des Rathhauses und des Stadthauses aus.

Freiherr
Projecte.

Das demgemäß speciell bearbeitete Project wurde im Juli des Jahres 1862 dem Senate und der Bürgerschaft vorgelegt aber von denselben mit dem Auftrage abgelehnt, andere Vorschläge, welche den Bedürfnissen der einzelnen Behörden mehr entsprächen, zu machen.

Die Deputation kam indessen nach wiederholten, eingehenden Beratungen zu der Ueberzeugung, daß durch einen Ausbau des Lindenhofes den gestellten Anforderungen in der umfassenden Weise wie Senat und Bürgerschaft für nothwendig erachtet hatten, nicht entsprochen werden können, daß es daher am Gerathensten sein würde, zu den frühern Vorschlägen, nämlich zur Errichtung eines Neubaus auf dem Plage an der Domschaide und Violentstraße wieder zurückzukehren.

Inzwischen hatten sich die Ansprüche an das neue Project immer noch mehr gesteigert, so daß das ursprünglich aufgestellte Programm nicht mehr genügte.

Es handelte sich jetzt nicht mehr um die Locale für die Bürgerschaft und die Gerichte allein, sondern es mußte auch für die Unterbringung aller derjenigen Behörden, deren jetzige Locale für die Ansprüche der Zeit und die vermehrten Geschäfte nicht mehr ausreichten, Sorge getragen werden, wobei auf die Zusammengehörigkeit gewisser Verwaltungszweige Rücksicht zu nehmen war, wie es namentlich bei dem Schwurgericht, dem Criminalgerichte, der Staatsanwaltschaft und der Polizei der Fall war.

Wollte man diesen Behörden ihre Geschäfte nicht unnöthiger Weise erschweren oder für eine Anzahl Büreaus doppelte Locale nothwendig machen, so mußten die für dieselben erforderlichen Räumlichkeiten dicht neben einander gelegt werden.

Nach dem so erweiterten Programme wurde denn ein neues Project entworfen und am 2. November 1863 dem Senat und der Bürgerschaft vorgelegt.

In dem dasselbe begleitenden Berichte wurde aber ausdrücklich bevormortet, daß der Entwurf gewissermaßen nur eine Illustrirung des Programms sei und daher erst nachdem die in demselben enthaltenen Grundzüge gebilligt seien, definitiv und ausführlich bearbeitet werden könne.

Im December erfolgte dann diese Genehmigung und darauf der dem Unterzeichneten ertheilte Auftrag zur Bearbeitung eines definitiven Projectes nach dem neu festgestellten Programme

Vorbemerkun-
gen.

Ich würde kaum für nöthig gehalten haben, auf die Schwierigkeiten aufmerksam zu machen, welche bei der Bearbeitung dieses Projectes zu erwarten waren und sich während derselben in noch erhöhtem Maasse einstellten, wenn nicht von verschiedenen Seiten über die späte Beendigung der Arbeit Klage geführt worden wäre.

Könnte der Architekt, sobald er mit der Anfertigung eines Planes beauftragt ist, sogleich an die Aufzeichnung der Grund- und Aufrisse, das Entwerfen der Constructionen und die Zusammenstellung der Kosten gehen, so würde sich die Dauer seiner Arbeiten fast immer mit leichter Mühe voraus bestimmen lassen.

Wer aber nur irgend mit den Arbeiten des Architekten bekannt ist, wird wissen, daß dies nicht möglich ist, sondern daß eine andere Arbeit, welche ein Aufsuchen der richtigen Ideen, in dem Sichten der verschiedenen Motive und in dem Zusammenfügen der einzelnen Theile zu einem harmonischen, abgerundeten Ganzen, d. h. in dem eigentlichen Schaffen und Entwerfen besteht, vorausgehen muß.

Diese Arbeiten lassen sich selbst bei dem einfachsten Projecte nicht voraus berechnen, wie viel weniger bei einer so complicirten Aufgabe, wie die vorliegende, wo die Schwierigkeiten durch die eigenthümliche Lage und Gestalt des gegebenen Bauplazes außerordentlich vermehrt werden, bei welchem man auf keinen Fall hoffen dürfte, daß es auf den ersten Wurf gelingen werde.

Wie mancher Versuch mußte gemacht und wieder verworfen werden, ehe man das gewünschte Ziel erreichen konnte. Wie manche mühsame Arbeit erwies sich als vergeblich. Kleine Aenderungen brachten oft eine Umgestaltung des Ganzen zu Wege, was an einer Stelle durch solche Aenderungen gewonnen wurde, ging an einer anderen verloren. Oft glaubte man sich am Ziele und mußte doch das Ganze wieder verworfen und von Neuem beginnen.

So wird es wohl einleuchten, daß an der Verzögerung nicht Mangel an Eifer Schuld gewesen ist, sondern das Bestreben, dem gesteckten Ziele möglichst nahe

zu kommen und ein Project zu liefern, welches den an dasselbe gestellten Anforderungen möglichst vollständig entspricht. Bemerkungen.

Hätte es sich um eine einfache Bearbeitung der am 2. November 1863 vorgelegten Grundrisskizze gehandelt, so wäre die Aufgabe schneller zu lösen gewesen.

Bei der speciellen Bearbeitung dieser Skizze ergab sich indeß, daß unter Beibehaltung aller einzelnen darin enthaltenen Einrichtungen und Dispositionen, das angestrebte Ziel schwerlich erreicht werden würde, so daß ich mich nach vielen vergeblichen Versuchen doch endlich entschließen mußte, dasselbe zu verlassen und zu einer gänzlichen Umarbeitung zu schreiten.

Selbstverständlich ist bei dieser Umarbeitung von dem durch Senat und Bürgerschaft genehmigten Programme vom 2. November 1863 nicht abgewichen, sondern nur die Lage der für die einzelnen Behörden bestimmten Localitäten zu einander verändert worden, wobei maßgebend war, daß es nicht zweckmäßig erschien, die Locale für die Civilgerichte in zwei Stockwerke zu vertheilen, wie dies in dem Projecte vom 2. November 1863 geschehen, und daß es ferner dem Zwecke des Gebäudes besser entsprach, wenn der Haupteingang, d. h. der Eingang von der Domschaide aus auch zu denjenigen Localen führte, für welche das Gebäude vorzugsweise errichtet werden sollte, nämlich zu dem Bürgerschafts- und zu dem Gerichtslocale.

Die Vorzüge dieser Abweichungen von dem frühern Projecte noch weiter zu erörtern dürfte wohl eben so überflüssig erscheinen, als eine Herabsetzung aller geringern dadurch nothwendig gewordenen Abweichungen.

Es wird vielmehr die Veranschaulichung des vorliegenden Projectes wesentlich erleichtern, wenn ich mich in dem nachstehenden Bericht darauf beschränke, die einzelnen Abtheilungen desselben unabhängig von dem ersten Projecte zu beschreiben und dabei die bei der Projicirung maßgebend gewesenem Gesichtspunkte zu erörtern.

Die Localitäten, welche in dem Gebäude enthalten sein sollen, lassen sich in Allgemeines. drei Hauptgruppen theilen, nämlich:

- 1) in Localitäten für die Bürgerschaft;
- 2) in desgl. für die Civilgerichte, das Erbe- und Handfestenamt und das Catasteramt, und
- 3) in desgl. für das Criminalgericht, das Schwurgericht, die Staatsanwaltschaft und das Polizeiamt.

Diesen 3 Gruppen entsprechend, sind die 3 Abtheilungen, innerlich und äußerlich so nebeneinander gelegt resp. getrennt, wie es die Eigenthümlichkeit des Bauplazes und die sonstigen obwaltenden Umstände gestatteten.

Wie schon früher angedeutet ist, waren diese Eigenschaften des Bauplazes die Ursache zu einer nicht geringen Menge von Schwierigkeiten, welche bei einer freieren Lage und regelmäßigeren Gestalt nicht überwunden zu werden brauchten.

Da der gegebene Raum nur mit zwei Seiten an öffentliche Straßen angrenzte, an den andern aber von Privatgrundstücken umschlossen war, die zum Theil schon jetzt bis hart an ihre Grenze bebaut waren und jedenfalls überall noch mit Gebäuden bebaut werden können, so mußte bei der Projicirung vorzugsweise darauf Rücksicht genommen werden, daß das neue Gebäude von diesen Seiten her kein Licht empfing, eine Schwierigkeit, die durch die Anlegung eines 70 Fuß langen und 51 Fuß breiten Binnenhofes in angemessener Weise beseitigt werden konnte.

Eine andere Eigenthümlichkeit des Bauplazes, welche darin bestand, daß die Hauptfronte desselben weit über die Domschaide hinaus und in die Biolenstraße hineinreicht, machte die Herstellung einer großen Hauptfacade unausführbar und bedingte die Theilung derselben in zwei Fronten, von denen die der Domschaide gegenüberliegende als die Hauptfronte anzusehen und demgemäß auch architektonisch anzuordnen war, während die andere in der Biolenstraße liegende Fronte, ebenfalls eine selbstständige jedoch mit der Hauptfronte harmonisirende Facade erhalten mußte.

Beschreibung des Projectes.

I. Das Bürgerschaftslocal.

Durch die an der Domschaide gelegene Vorhalle gelangt man in ein geräumiges überwölbtes Vestibül und von da nach dem Treppenhause, in welchem die Bürgerschaftslocal.

Bürgerchafts-
local.

10 Fuß breite massive Haupttreppe in gerade aufsteigender Richtung nach dem zweiten Stockwerke, und sich von da mit einem aus 9 Stufen bestehenden Arme seitwärts wendend, nach dem Vorplatze zum Sitzungssaal der Bürgerchaft führt, welcher letzterer um Störungen durch den Straßenlärm zu vermeiden, so weit als möglich von der Straße entfernt angelegt worden ist.

Für den Saal selbst ist die Halbkreisform gewählt, weil dieselbe dem Gebrauche, daß jeder Vertreter von seinem Platze aus redet, am Meisten entspricht.

An der geraden Seite des Saales, welche von drei großen Fenstern durchbrochen ist, befinden sich auf einer um einige Stufen erhöhten Plattform die Sitze des Präsidiums, demselben gegenüber sodann in sechsconcentrisch gegen die Peripherie ansteigenden Reihen die Sitze der Vertreter, welche durch drei Zwischengänge in vier Abtheilungen getheilt sind.

Auf diesen Gängen gelangt man in drei für Classenwahlen, Commissionsversammlungen und dergl. bestimmte Zimmer.

Die Thür zur Linken der Präsidenten-Tribüne führt in das Caffeezimmer, welches indessen von dem Sitzungssaal durch ein kleines Zwischenzimmer getrennt werden kann, um das in dem Caffeezimmer nicht zu vermeidende Geräusch von dem Sitzungssaale abzuhalten.

In dem Caffeezimmer ist ein Büffet aufgestellt und durch eine kleine Wendeltreppe mit den unteren Räumen des Hauses in Verbindung gebracht. Von dem zwischen dem Sitzungssaale und dem Treppenhause befindlichen Vorsaale, der zugleich auch als Garderobe dienen wird, gelangt man seitwärts durch einen Neben-corridor nach dem Bürgeramtsaale, dem Schreibzimmer, dem Archivzimmer, dem Archiv und dem Privet.

Ueber den Zimmern für Classenwahlen etc. ist die Tribüne für die Zuhörer befindlich und durch eine bequeme Treppe mit dem Eingange zu dem Zuhörerraum des Schwurgerichtssaales und dem großen Binnenhofe in Verbindung gebracht.

II. Die Localitäten für die Civilgerichte, das Erbe- und Handfestenamt und das Catasteramt.

Diese Localitäten haben mit dem Bürgerchaftssaal einen und denselben Haupteingang von der Domschaide aus.

Erbe- und
Handfestenamt.

Das Erbe- und Handfestenamt liegt zu ebener Erde nach der Osterthorstraße zu und besteht aus einer gewölbten Canzlei und einer ebenfalls gewölbten Registratur. In letzterer ist in der Mitte der ganzen Höhe eine Zwischengallerie angebracht, um zu allen Börden ohne Leiter gelangen zu können. Bei größerer Ausdehnung der Registratur würde sich eine ähnliche Gallerie mit dahinter liegenden Aeolen auch in der Canzlei anbringen und dadurch die Repositorienfläche nahezu verdoppeln lassen.

Sollte es zweckmäßig erscheinen, die Canzlei durch eine Scheidewand in zwei Abtheilungen zu theilen, so würde dies, wie aus dem Grundriß zu ersehen, mit leichter Mühe auszuführen sein.

Alle übrigen Localitäten für die Civilgerichte liegen in dem zweiten Stockwerke und haben durch dieselbe Haupttreppe, welche nach dem Bürgerchaftslocale führt, ihren Zugang.

Untergericht.

Dem Treppenhause gegenüber von demselben durch einen Vorplatz getrennt liegt das Untergerichtslocal, welches aus einem 55 Fuß langen und 32 $\frac{1}{6}$ Fuß breiten Saale, einem daran grenzenden Richterzimmer und der Canzlei besteht. Neben dem Treppenhause und durch eine Nebentreppe mit dem Erbe- und Handfestenamt in enge Verbindung gesetzt, befindet sich das Catasteramt für welches 5 verschiedene große Zimmer bestimmt sind.

Wartesaal.

Wendet man sich von dem Treppenhause rechts ab, so gelangt man auf einen breiten Corridor, der als Wartesaal und Zugang dient:

Handelsgericht.

1) zu dem Handelsgerichtslocale, das aus einem Gerichtsaaale, einem Richterzimmer und zwei Canzleien,

Obergerichts-
local.

2) zu dem Obergerichtslocal, welches aus einem Gerichtsaaale, einem Richterzimmer und einer Canzlei besteht, und

Schöffen- und
Strafgerichts-
saal.

3) zu dem Saale für die Schöffen und das Strafgericht.

Letzteres steht durch eine Wendeltreppe mit den darunter befindlichen Criminalgerichts- und Polizeilocalen in directer Verbindung und grenzt an ein dazu gehöriges Richterzimmer an.

Durch eine andere Treppe gelangt man von dem Hauptcorridor in die ein Stockwerk tiefer liegenden Büreaus der Staatsanwaltschaft.

Hinter dem Schöffengerichtssaal befindet sich noch ein geräumiges Zimmer für die Advocaten. Zimmer für Advocaten.

III. Die Localitäten für das Schwurgericht, das Criminalgericht, die Staatsanwaltschaft und das Polizeiamt.

Dem Programme gemäß ist der Schwurgerichtssaal so weit als möglich von dem Straßengeräusch entfernt, direct unter dem Bürgerschaftssaal angelegt worden. Der Saal ist 62 Fuß lang und 30 Fuß breit und hat eine Höhe von 26 Fuß. Schwurgerichtssaal.

Die außergewöhnliche Höhe ist meiner Ansicht nach bei der großen Anzahl Menschen, welche sich oftmals mehrere Stunden lang in dem Saale aufhalten müssen, durchaus erforderlich, hat aber zur Folge, daß der Bürgerschaftssaal und somit auch die dazu gehörigen Nebenräume einige Fuß höher zu liegen kommen, als die Locale, welche sich in dem an der Straße liegenden Gebäudetheile befinden.

Dieser scheinbar nachtheilige Umstand ließ sich aber dadurch zum Vortheile wenden, daß die Seitenbauten des Binnenhofes ein Zwischengeschoss erhalten konnten, in welchem auf der linken Seite die Büreaus der Staatsanwaltschaft, auf der rechten Seite Büreaus der Polizeidirection, so wie eine Anzahl von Arrestlocalen ihre Stelle fanden.

Die Haupteingänge zu dem Schwurgerichtssale münden auf den großen Binnenhof.

Der linke Eingang ist für die Geschwornen, Anwälte und sonstigen dienstlich bei dem Schwurgerichte beschäftigten Personen, der rechte Eingang für die Zuhörer bestimmt. Rechts von dem Saale und nur von diesem aus zugänglich befindet sich das Zimmer der Geschwornen, links das Richterzimmer.

Die innere Einrichtung des Saales ist in bekannter Weise angenommen und aus dem Grundrisse leicht zu erkennen.

Die Zimmer der Staatsanwaltschaft liegen im Zwischenstock, also in der Mitte zwischen dem Schöffengerichts- und dem Schwurgerichtssaale. Daneben befinden sich die Zeugenzimmer und Arrestlocale, von welchen letzteren die Angeklagten fast unbemerkt nach ihren Sitzen im Saale gebracht werden können. Staatsanwaltschaftslocal.

Im Erdgeschosse schließt sich an dem Schwurgerichtssaal das Local des Criminalgerichts an, welches die im Programme verlangten 9 Räume enthält und wie aus dem Grundrisse zu ersehen sowohl mit den Schwurgerichtssalen, den Büreaus der Staatsanwaltschaft, dem Schöffen und Strafgerichtssaale, wie auch mit dem Locale der Polizeidirection in engster Verbindung steht. Criminalgerichtslocal.

Letzteres besteht, wie ebenfalls im Programme verlangt ist, aus drei Zimmern für die Directoren, den Secretär, die Obercommissäre, die Commissäre, Canzlei, und den Rendanten, sowie aus den Wartezimmern, der Registratur und einigen Arrestlocalen. Polizeiamt.

Dasselbe steht durch einen Corridor mit den an der Osterthorstraße belegenen und durch einen eigenen Eingang von der Osterthorstraße aus zugänglichen Büreaus für das Pächwesen, das Gesindewesen und die Nachtwachen in Verbindung. Neben diesen Büreaus liegt ein Nachtwachenlocal mit zwei Arrestzimmern. Pach- u. Dienstbotenbureau. Nachtwachenbureau. Nachtwachenlocal. Wohnungen.

Auf der hier befindlichen Treppe gelangt man in das dritte Stockwerk des an der Osterthorstraße und der Domshalde belegenen Gebäudetheiles, welches Wohnräume für einen Beamten und den Hausmeister enthält.

Ueber dem an der Violentstraße belegenen Gebäudetheile befinden sich ausgedehnte Räumlichkeiten für reponirte Acten, von denen ein Theil gewölbt werden kann. Local für reponirte Acten.

Zu denselben führen von der Straße aus zwei massive Wendeltreppen, um auch bei einem im Innern des Gebäudes ausbrechendem Brande ungefährdet in dieselben gelangen zu können.

Miethsteller. Unter den an die öffentlichen Straßen grenzenden Gebäudetheilen sind gewölbte Keller angenommen, die von Außen zugänglich vermietet werden können.
Haushaltungskeller. Die Keller für den Hausbedarf befinden sich im Innern des Gebäudes.
Heizungsanlagen. Was nun die Heizungsanlagen anbelangt, so wird vorgeschlagen, sämtliche Büreaulocale durch eiserne Circularöfen, die Säle und Vorplätze jedoch mit warmer Luft zu erwärmen.

Die Apparate dazu werden nach den bewährtesten Constructionen derart eingerichtet werden, daß nicht nur der Wärmegrad mit leichter Mühe für jeden einzelnen Raum reguliert werden kann, sondern daß den geheizten Räumen auch soviel an Feuchtigkeit zugeführt wird, als zur Erlangung und Unterhaltung einer guten und für die Respirationsorgane zuträglichen Luft erforderlich ist.

Bauweise. Das Gebäude ist in Ziegelbau projectirt, jedoch mit Anwendung von Grauwert an denjenigen Stellen, wo die Construction, Dauerhaftigkeit und namentlich der Schutz des Mauerwerkes gegen Witterungseinflüsse solches nothwendig macht.

Die Dächer werden mit Schiefer gedeckt, mit Ausnahme der Decke über dem Treppenhause, welche überwölbt und mit Asphalt belegt wird.

Architectur. Es würden nun noch einige Worte über die äußere Erscheinung des Gebäudes zu sagen sein.

Als Baustyl ist der Gothische gewählt worden, weil durch denselben dem Gebäude der Charakter, der ihm gebührt, am sichersten ertheilt werden kann.

Durch die Nähe der neuen Börse und der Künstlerhalle wird außerdem die Wahl dieses Styles sich noch mehr rechtfertigen lassen.

Es versteht sich von selbst, daß der gewählte Styl nicht bloß auf das Äußere angewendet, sondern auch im Innern durchgeführt wird, wobei jedoch nicht ausgeschlossen ist, daß die innern Räume mit Ausnahme der Hauptsäle, in einfachster Weise hergestellt werden.

Die Treppen sind durchgängig von Sandstein angenommen, um der Verbreitung des Feuers bei einem ausbrechenden Brande entgegen zu wirken und die Rettung von Personen und Sachen zu erleichtern.

Privets etc. Für Privets, Pissoirs, für die Abführung des Wassers und für die Lagerung von Brennmaterial ist in reichlichem Maße Sorge getragen worden.

Kostenanschlag. Die Kosten berechnen sich nach dem, sehr in's Einzelne gehenden, Kostenanschlage auf 280,000 Thaler, eine Summe die allerdings im ersten Augenblicke hoch erscheinen wird.

Erwägt man aber, daß das Gebäude eine bebaute Fläche von 32,544 □-Fuß einnimmt und in drei, theilweise vier Stockwerken, außer den Corridoren, Treppenhäusern und Nebenräumen, vier größere und drei kleinere Säle und 84 Zimmer enthält, so werden dieselben nicht außer Verhältniß zu dem auszuführenden Gebäude erscheinen.

Der Baupreis für den □-Fuß bebaute Fläche erreicht den der neuen Börse noch nicht ganz, wenn dieselbe in den Haupttheilen auch reicher ausgestattet ist, so wird dies wieder durch die kostspieligere Herstellung der größeren Anzahl kleinerer Räume aufgewogen.

In dem Anschlage ist die Anschaffung der eigentlichen Mobilien und der Gasbeleuchtungsapparate, mit Ausnahme der Haupttröhren, nicht mit inbegriffen, weil sich dieselben ohne Mitwirkung der einzelnen Behörden, nicht angeben lassen und erst nach Vollendung des Baues in zweckmäßiger Weise angeordnet werden können.

Bremen, den 29. December 1865.

(gez.) A. Schröder.

Unter-Anlage II
zur Anlage VI der Mittheilung des Ernats
vom 16. Februar 1866.

Program

zum Bau des Bürgerschafts- und Gerichtsgebäudes an der Domschaide.

Das, auf den dem Staate gehörenden Grundstücken an der Biolenstraße, Domschaide und der Osterthorstraße, und dem Areale der ehemaligen Generalcasse

an der Biolenstraße, zu erbauende Gebäude für die Sitzungen der Bürgerschaft, der Gerichte, für das Polizeiamt und das Catasteramt zc. würde zu enthalten haben:

I. Local für die Versammlungen der Bürgerschaft.

Im II. Stockwerke:

- 1) Einen Saal für 150 Vertreter mit einer Tribüne für das Präsidium, 2943 □-Fuß groß;
- 2) daneben der Bürgeramtsaal, 667 □-Fuß groß;
- 3) vor beiden liegend ein Vorзал;
- 4) neben dem Bürgerschaftsaale drei Klassenwahlzimmer;
- 5) ebenso, getrennt durch ein Entrée, das Café, 1209 □-Fuß groß;
- 6) neben dem Bürgeramtsaale liegend: das Archiv- und Schreiberzimmer, wie das Archiv;
- 7) Gallerie für das Publicum im III. Stocke liegend und zwar für ca. 240 Personen, durch eine besondere Treppe zugänglich;
- 8) eine Haupttreppe, nach dem Bürgerschafts- und Bürgeramtsaale führend, muß dem Zwecke und dem Gebäude gemäß angelegt sein;
- 9) Abortsanlagen, leicht vom Saale aus zugänglich.

II. Localitäten für die Civilgerichte zc.

A. Das Erbe- und Handfestenamt.

Im Erdgeschoße:

- 1) Die Registratur des Erbe- und Handfestenamtes, feuerficher gewölbt, 1136 □-Fuß groß;
- 2) die Canzlei dazu, ebenfalls gewölbt, 900 □-Fuß groß,

B. Die Civilgerichte.

Im zweiten Stockwerke.

- 3) Der Untergerichtsaa, ca. 1760 □-Fuß haltend;
- 4) eine Canzlei und Richterzimmer daneben;
- 5) ein eigener Vorзал dazu, als Wartesaal dienend, 465 □-Fuß groß;
- 6) der Obergerichtsaa, ca. 990 □-Fuß haltend;
- 7) daneben ein Richterzimmer und Canzlei;
- 8) der Handelsgerichtsaa, ca. 890 □-Fuß groß;
- 9) daneben ein Richterzimmer, und
- 10) zwei Canzleien;
- 11) gemeinschaftlich ein großer Wartesaal, ca. 2450 □-Fuß groß;
- 12) ein Advokatenzimmer, 620 □-Fuß groß;
- 13) Abortsanlagen;
- 14) eine große Haupttreppe, gemeinschaftlich mit zur Bürgerschaft gehörend, und einige kleinere Verbindungstreppe;
- 15) eine große Registratur für reponirte Acten, im Dachboden liegend, daneben ein feuerfester Raum zur Aufbewahrung wichtiger Acten, 4230 □-Fuß resp. 790 □-Fuß groß.

NB. Die Canzleien sollen feuerficher gewölbt sein.

C. Das Catasteramt.

- 16) 5 Zimmer enthaltend, im II. Stockwerke liegend.

III. Das Schwurgericht, Criminalgericht, Polizeiamt zc.

A. Das Schwurgericht.

Im Erdgeschoße.

- 1) Der Schwurgerichtssaal mit 120 Plätzen für das Publicum, Richtertribüne, erhöhtem Sitz für die Geschworenen, den Staatsanwalt, Vertheidiger und die Angeklagten, 2015 □-Fuß groß;
- 2) daneben Zimmer der Geschworenen,
- 3) Zimmer der Richter.

Im Zwischengeschosse.
(Durch eine Treppe leicht zugänglich.)

- 4) Ein Zeugenzimmer;
- 5) Bureau des Staatsanwaltes, als: Wartezimmer, ein Arbeitszimmer, ein Privatzimmer, eine Kanzlei und mehrere Arrestlocale.

B. Das Criminalgericht:

Im Erdgeschosse:

- 6) zwei Zimmer für die Criminalrichter;
- 7) zwei Untersuchungszimmer;
- 8) vier Kanzleien;
- 9) Wartesaal mit Dienerzimmer.

Im Zwischengeschosse:

- 10) mehrere Arrestlocale mit Dienerzimmer.

Im II. Stockwerke:

- 11) der Schöffengerichtssaal, ca. 1144 □-Fuß groß, mit Platz für das Publicum;
- 12) daneben das Richterzimmer.

C. Das Polizeiamt:

Im Erdgeschosse:

- 13) zwei Zimmer nebst gemeinschaftlichem Cabinet für die Polizeidirectoren, neben einander;
- 14) ein Bureau des Secretärs;
- 15) an der Hauptflur das Passbureau, daneben
- 16) das Gefindebureau;
- 17) Dienerzimmer;
- 18) zwei große Wartesäle;
- 19) die Rendantur, daran liegend;
- 20) die Kanzlei;
- 21) zwei Zimmer für die Commissaire, resp. Obercommissair;
- 22) an der Vorhalle in der Osterthorstraße das Nachtwachenlocal;
- 23) das Nachtwachenbureau;
- 24) daneben das Commissairzimmer;
- 25) zwei Arrestlocale der Nachtwache.

Im Zwischengeschosse:

- 26) acht Zimmer für die Polizeicommissaire, Registratur und Dienerzimmer;
- 27) ein Wartesaal, mit Abortanlagen;
- 28) mehrere Arrestlocale.

IV. Wohnungen für Beamte:

Bestehend aus:

- 1) sechs Wohn- und Schlafzimmern;
- 2) Küche, Speise- und Mädchenkammer, Abort etc., im III. Stockwerke liegend.

V. Untergeordnete und disponible Räume:

- 1) eine Portierloge;
- 2) disponible Räume im III. Stocke.

VI. Gemeinschaftliche Räume:

- 1) ein großes Vestibül mit Arkadenhalle und einer Haupttreppe;
- 2) eine Durchfahrt mit Fußweg auf beiden Seiten, nach dem großen Binnenhofe führend, um den Transport der Angeklagten und Gefangenen zu erleichtern, und um sie dem Anblick des Publicums zu entziehen;
- 3) Luftheizungsanlagen mit den erforderlichen Räumen für das Brennmaterial.

VII. Vermietbare Lagerkeller:

zwei Keller von 2100 □-Fuß und 2250 □-Fuß Grundfläche.

Anlage VII
zur Mittheilung des Senats
vom 16. Febr. 1866.

B e r i c h t

der Schuldeputation, die finanziellen Verhältnisse der Hauptschule betreffend.

1. Einnahme:

Die Abkaufsgelder sind gezahlt worden von 11 Meiern, des Gebiets 1 und der Vorstadt 10.

2. Ausgabe:

Gehalte sind gezahlt worden an:

ordentliche Lehrer	35,645. —
Gehülfenlehrer	5,450. 24
pensionirte Lehrer	4,501. 3
Officianten	590. —
	<u>46,186. 27</u>

Die Ausgabe beträgt im Ganzen

Ab: belegte Capitalien

48,783. 20

Dagegen beträgt die gesammte Einnahme ... 55,396. 22 1/2

Ab: Saldo der Cassa am 1. Jan. 1865. 4,476. 1 1/2

Abkaufsgelder

Zuschuß vom Staate

21,004. 1/2

34,392. 22

Es ergibt sich sonach ein Deficit von ... 14,390. 70

Von dem im Budget veranschlagten und bewilligten Zuschusse

des Staats ad

sind also nicht in Anspruch genommen

Der Vermögensstand am 31. December 1865 ist:

	Jährliche Einnahme			Capital-Betrag	
	Thaler	Grote		Thaler	Grote
Belegte Capitalien	9,019	34		256,172	5
Renten	1,118	52	à 4 0/0	27,968	4
Stättgeld	78	28 1/2	» 3 1/2 »	2,239	63
Meierzinsen	771	2 1/2	» 3 »	25,701	11
Zinsgetreide	226	58	» 4 »	5,670	10
Erbenzinsen	101	19	» 3 »	3,375	33
Landpacht	187	36	» 4 »	4,687	36
Miethen	290	—	» 5 »	5,800	—
	<u>11,793</u>	<u>14</u>		<u>331,614</u>	<u>18</u>
Saldo der Cassa				5,613	2 1/2
Restanten				6	34
				<u>337,233</u>	<u>54 1/2</u>

Bremen, den 31. Dezember 1865.

Die Schuldeputation.

(gez.) C. F. G. Mohr. (gez.) Carl Rodewald.

Unter-Einlage
zur Einlage VII der Witttheilung des Eintrags vom 16. Februar 1866.

Einnahme. Schluß-Rechnung der Hauptschule vom Jahre 1865.

Ausgabe.

	Rechn.	Gr.		Rechn.	Gr.
1. Einlage in Cassa.....	4,476	1 1/2	1. Gehalte und Pensionen	46,186	27
2. Rückstände.....	5	8	2. Bibliothek	248	53
3. Zinsen belegter Capitalien.....	9,136	3	3. Schulbedürfnisse mit Einfluß der Feuerung und Erleuchtung.....	1,276	52
4. Renten.....	1,118	52	4. Bau und Besserung	462	25
5. Zinsentgelt.....	78	28 1/2	5. Diverse	609	7
6. Zinsen.....	785	24 1/2	6. Belegte Capitalien.....	1,000	—
7. Zinsgetreide.....	337	35			
8. Erbschaften.....	101	19			
9. Entschädigung für den Verlaß der Zeitung.....	1,800	—			
10. Schulgelber.....	20,344	—			
11. Miete für Häuser u.	290	—			
12. Landpacht.....	187	36			
13. Meistkaufe.....	97	50			
14. Gebühren.....	74	54			
15. Meistkaufgelber.....	2,137	1			
16. Diverse.....	36	—			
17. Aufschuß vom Eintrags.....	14,390	70			
	Rechn.	22 1/2		Rechn.	22 1/2
	55,396			55,396	
Restanten:					
Zinsen.....	6 = 34 %				

(geg.) C. F. G. Mohr.

(geg.) Carl Stoberswald.