

6. Verwaltung der öffentlichen Grundstücke.

Die Bürgerschaft ersucht den Senat, dafür zu sorgen, daß die Rechte des Staats wegen eines Weges über das Areal der vereinigten Lohmüller durch die nach dem Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen Seitens der Polizeidirection angeordnete Einfriedigung nicht geschädigt werde.

Sie kann nicht umhin, da bei dieser Gelegenheit die demnächstige Verschiebung der Oldenburger Bahncurve wieder erwähnt ist, durch welche der Bahnübergang an jener Stelle um ca. 50 Fuß verlängert wird, den Wunsch auszusprechen, daß sofern die Eisenbahndeputation in Zukunft sich wieder veranlaßt sehen möchte, Anträge auf Ueberlassung von Staatsgrund zu stellen, insbesondere bei Wegübergängen innerhalb des städtischen Gebiets, vorab die Baudeputation um Begutachtung der resp. Anträge ersucht werde.

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 16. Mai 1873.

Umbau des Hauptbahnhofs.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen hat den beifolgenden umfassenden Bericht über den Umbau des Hauptbahnhofs eingereicht. Indem der Senat den Schlufsanträgen 3 und 4 des Berichts auf Genehmigung der abgeschlossenen Ankäufe von Grundstücken und Verhängung der Expropriationspflicht über die in Unteranlage 9 verzeichneten Eigenthümer und Grundstücke schon jetzt zustimmt und einer Erklärung der Bürgerschaft über die bezeichneten Anträge vor Ablauf des gegenwärtigen Monats entgegensteht, behält er sich im Uebrigen seine Beschlußfassung vor.

Anlage

zur Mittheilung des Senats
vom 16. Mai 1873.

Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, den Umbau des Hauptbahnhofs betreffend.

(Eingereicht am 9. Mai 1873.)

Daß die Projectirung eines großen Bahnhofes eine der schwierigsten Aufgaben der Eisenbahntechnik sei, ist längst allgemein anerkannt. Sie ist solches aber um so mehr geworden, als Handel und Verkehr in neuester Zeit fast überall Dimensionen angenommen haben, an welche man vor wenigen Jahren auch nicht entfernt gedacht hat, so daß ganz andere Proportionen für Gleislagen und Betriebseinrichtungen erfunden und angewendet werden mußten, als bis dahin man für nöthig gehalten hatte. War der Bahnhof einer größeren Stadt noch vor dem letzten Kriege allen Anforderungen genügend befunden, so ergab sich schon während des Krieges, daß alle Einrichtungen sich als unzureichend erwiesen und Störungen hervorriefen, die sehr schmerzlich empfunden worden sind, und noch in lebhafter Erinnerung sich befinden. Als aber nach dem Kriege sich Vertrauen auf eine längere friedliche Zukunft einstellte, nahmen Handel und Verkehr in einem Maße zu, daß kein einziger, noch so trefflich angelegter deutscher größerer Bahnhof ausreichend erschien, und außerordentliche und sehr kostbare Vergrößerungen zur Nothwendigkeit wurden.

Dieselben Erfahrungen haben auch wir gemacht. Nachdem die Schwierigkeit der Führung der Benlo-Hamburger Bahn über unsere Staatsbahn bei Sebalbsbrück

Anlage mit 10 Unteranlagen
(7 Zeichnungen).

und diejenige der B
in Verbindung mit
Handelsministerium
schen und Kölner
anerkannt war, beg
Hauptbahnhof. I
Projecten, welche i
wichtig sich geltend m
alleinig über das j
daß nicht vor zwei
ist, weil seitdem die
30% gehören fin
Jahren ist so ger
damaligen Kaufsch
gezeigt haben wä
sonenverleht, C
größer angeleg
diesen beiden V
und der angest
zen Anlage, de
nicht vor zwei
lischen Kosten un
den müßte.

Das gege
auf eine künftige
Raum schafft für
namentlich der G
system bewirkt, i
einstimmenden B
dabei manches e
gepaßt werden
werden darf,
mit Wohnun
erscheinen. I
lange Zeit hi
Der U

1) d

2)

Bei
Bericht des
Zeichnungen

Bei
fordernisse
daß es sich
einem große
zu vermöge
die Billetau
Unternehm
hergestellt w
beitete der
Dabei kam
monisch für
behörde zu
der Postexp
von der Post
dasjenige der

und diejenige der Lage des Bahnhofes jener Bahn neben unserm Hauptbahnhof und in Verbindung mit demselben durch den Rath der ersten Techniker des Preussischen Handelsministeriums festgestellt, und deren Vorschlag von den Bremischen, Hannoverischen und Kölner Technikern als die einzig mögliche zweckmäßige Lösung der Frage anerkannt war, begannen die Specialerörterungen über die Umgestaltung unseres Hauptbahnhofes. Diese letzteren veranlaßten die Vorlage einer großen Zahl von Projecten, welche indeß sämmtlich sich als ungeeignet erwiesen, weil sie den so vielseitig sich geltend machenden Erfordernissen nicht entsprachen, bis man sich endlich allseitig über das jetzt vorzulegende Project einigte. Wenn es bedauert werden mag, daß nicht vor zwei Jahren ein Einvernehmen über die Bahnhofsanlage erzielt worden ist, weil seitdem die Preise aller Materialien und der Grundwerth um mehr als 50 % gestiegen sind, so darf nicht übersehen werden, daß die Verhältnisse seit zwei Jahren sich so gewaltig verändert haben, daß, wenn zu jener Zeit das Project nach damaligen Rücksichtnahmen ausgeführt wäre, es schon jetzt sich als gänzlich ungenügend gezeigt haben würde. Denn das jetzige Project ist, was Baulichkeiten für den Personenverkehr, Güterschuppen und Rangirwesen betrifft, um ein sehr Bedeutendes größer angelegt, als vor zwei Jahren in Frage gestellt worden ist. Ergiebt sich aus diesen beiden Ursachen, nämlich der großen Steigerung der Preise der Materialien und der anzukaufenden Grundstücke, sowie der sehr erheblichen Erweiterung der ganzen Anlage, der hohe Betrag der Kosten, so dürfen wir doch froh sein, daß wir nicht vor zwei Jahren einen Bahnhof angelegt haben, der jetzt schon mit außerordentlichen Kosten und wahrscheinlich in sehr mangelhafter Weise wieder umgebaut werden müßte.

Das gegenwärtig vorliegende Project nimmt nun in vollem Maße Rücksicht auf eine künftige bedeutende Erweiterung von Handel und Verkehr, indem es den Raum schafft für eine demnächstige Vervollständigung der Anlagen und Bauten, namentlich der Güterschuppen, Locomotivstände und Productengleise, und ein Gleissystem bezweckt, welches zum Rangiren der Züge der verschiedenen in den Bahnhof einmündenden Bahnen, sowie zum Aufstellen von Wagen vollständig ausreicht. Wenn dabei manches einstweilen noch unterbleiben kann, so durfte doch der Raum nicht gespart werden, um ausreichend für das Erforderliche zu sorgen, weil angenommen werden darf, daß die Umgebungen des Bahnhofes an allen Seiten sich sehr bald mit Wohnungen bedecken werden, so daß künftige Erweiterungen sehr schwierig erscheinen. Die Deputation hegt daher die Zuversicht, daß der neue Bahnhof auf lange Zeit hinaus sich als allen Anforderungen entsprechend erweisen werde.

Der Umbau des Bahnhofes zerfällt in zwei Hauptabtheilungen, und zwar in

- 1) den Personenbahnhof, bestehend aus dem Personengebäude und der Personenhalle,
- 2) aus dem Güter- und Rangir-Bahnhof mit sämmtlichen Gleisanlagen, Schuppen, Pflasterungen und Unterführungen.

Bezüglich der ersten Abtheilung überreicht die Deputation als Anlage 1 einen Bericht des Oberbaurath Schröder über das neue Hauptgebäude, mit begleitenden Zeichnungen als Anlage 2, 3, 4, 5 und 6.

Bei der Projectirung dieses Gebäudes galt es eine Menge verschiedener Erfordernisse und Interessen zu vereinigen. Die Deputation ging von der Ansicht aus, daß es sich empfehle, den Personenverkehr aller Bremen berührenden Bahnen in einem großen Locale zu vereinigen, daher zu versuchen, die Köln-Mündener Direction zu vermögen, ihr Personengebäude dem unsrigen in der Weise anzuschließen, daß die Billettausgabe in einer gemeinschaftlichen Vorhalle, die Zollabfertigung für beide Unternehmungen vereinigt und ein Hauptpersonenjaal mit Buffet gemeinschaftlich hergestellt werde. Die gedachte Direction ging hierauf bereitwillig ein, und bearbeitete der Oberbaurath Schröder auf dieser Grundlage das Project des Gebäudes. Dabei kam ferner in Betracht, die Zollerpeditionslocale und Einrichtungen harmonisch für beide Bahnen anzuordnen, worüber eine Verständigung mit der Zollbehörde zu Stande kam. Man einigte sich ferner mit der Postbehörde hinsichtlich der Postexpeditionslocale sowohl für das Gebäude der Staatsbahn, deren Baukosten von der Postverwaltung als Miethe zu 6 Procent verzinst werden, als auch für dasjenige der Venlo-Hamburger Bahn, und endlich wurden mit der Betriebsverwal-

tung und der Eisenbahn-Direction über die Büreaus und Wohnräume der Betriebsbeamten, deren Wohnung im Hauptgebäude unerlässlich ist und für welche ein feststehender Procentsatz des Gehalts vergütet wird, eine Verständigung herbeigeführt. Nachdem diese vielen Vorfragen geregelt waren, wurde der von dem Oberbaurath Schröder ausgearbeitete Grundriß der großartigen Anlage in der Deputation gründlich erörtert und nach reiflicher Prüfung festgestellt, worauf die weitere Ausarbeitung und die Projectirung des ganzen Gebäudes erfolgte.

Diesem nach wird der Mittelbau für halbe Rechnung zwischen Bremen und der Köln-Mindener Gesellschaft, der östliche Flügel auf Kosten der Letzteren und der westliche Flügel auf alleinige Kosten Bremens erbaut werden.

Die Deputation verkannte nicht, daß die Kosten dieses Bauwerks zumal in Folge der gewaltig gestiegenen Preise der Materialien und der Löhne sehr hoch anwachsen würden, und prüfte daher, ob zur Ersparung von Kosten etwas unterbleiben oder kleiner angelegt werden könne. Sie kam aber zu der Ueberzeugung, daß solches nicht angehe, und das ganze Gebäude verderben und zwar unwiderrbringlich verderben würde. Sie erwog dann ferner, ob eine bedeckte Halle entbehrlich sei, zumal deren Kosten auf circa 800,000 Mark veranschlagt wurden. Die Deputation hielt aber einstimmig dafür, daß es nicht zu verantworten sei, das Ein- und Aussteigen der Personen auf dem bremischen Hauptbahnhofe unter freiem Himmel vor sich gehen zu lassen, und daß daher, ungeachtet des erheblichen Kostenaufwandes, eine bedeckte Halle zu beantragen sei.

Das Arrangement der verschiedenen Localitäten ergibt sich aus dem beiliegenden Grundriß und der Beschreibung des Oberbaurath Schröder, und die äußere Ansicht aus der beifolgenden Zeichnung. Da die Zeit nicht gegeben ist, eine Copie des Grundrisses und der Zeichnung anfertigen zu lassen, muß die Deputation sich dieselben auf einige Zeit zurück erbitten, um Duplicate davon nehmen lassen zu können.

Eine ganz genaue Kostenberechnung ist bei dem gegenwärtigen Stande der Preise der Materialien und der Löhne nicht wohl möglich, auch ist dazu ein längerer Zeitraum erforderlich. Eine annäherungsweise Veranschlagung dürfte jedoch einstweilen genügen, um eine Uebersicht der Kosten zu gewähren und eine Grundlage für die Genehmigung der Anlage zu bilden. Nachdem die Genehmigung erfolgt sein wird, kann mit der Ausarbeitung der speciellen Bauausführungszeichnungen und den ganz genauen Berechnungen begonnen, die Zustimmung der beteiligten Directionen zu den speciellen Bauausführungen erwirkt und eine Unterhandlung mit Bauunternehmern eröffnet werden. Die Kosten stellen sich nach dem Bericht des Oberbaurath Schröder wie folgt:

1) Mittelbau für halbe Rechnung Bremens	314,270. —
2) der westliche Flügel	937,000. —
3) die Perronhalle	794,240. —
4) Mobiliar	45,490. —
5) Insgemein ca. 10%	209,000. —
	Mk. 2,300,000. —

Wie schon erwähnt, sind diese Kosten approximativ zu verstehen, sie können in Wirklichkeit sich um etwas höher, aber auch um etwas niedriger stellen. Da sich dieses erst mit Sicherheit bei der Ausverdingung ergeben wird, bemerkt die Deputation, daß, wenn sie empfiehlt, sie zu beauftragen, mit der Ausführung des Gebäudes vorzugehen, sie, wie sich von selbst versteht, nicht verfehlen wird, über den Fortgang der Arbeiten zu berichten.

Uebergend zu der zweiten Abtheilung der Gleisanlagen und des Güter-, Producten- und Rangir-Bahnhofes, bemerkt die Deputation, daß diese Fragen auf der in ihrem Berichte vom 19. Juli 1872 und dem beigefügten Protokolle vom 10. Juli 1872 näher angegebenen und genehmigten Grundlage weiter ausgearbeitet sind. Es haben dabei sehr umfangreiche Beratungen unter Vorlage von Projectentwürfen stattgefunden, bis vor einigen Wochen die vollständige Einigung mit der Direction erfolgte.

Die Deputation überreicht nunmehr in der Anlage 7 den Bericht des Inspector Fischer über diese zweite Abtheilung des Bahnhofes unter Bezugnahme auf

die unter Anlage 8 be-
Zeit zurückgeben wird
Zeit gebracht.

In dem Ver-
Gleisystem für den
für den Güterverkehr.

Die Gleislagen
Anordnung ersichtlich sein,
bei nur bei dieser Ge-
11 Güterzüge in un-
gehen. Dazu mo-
kommend und
sich rechnen sein so d-
Diese Züge,
bei der Beurtheilung.

Die Deputation e-
an der Kemptenstraße ein-
für das abgehende u-
der dort hält, daß vorlä-
Schuppen ausreichen sei,
kommen ist.

Es mag an dieser
Wing so zu liegen, daß
wider, was jedoch
an in Richtung des B-
ermitteln ist. Das jet-
und je weniger Betrieb
Rangir abgeben werden.

Zu den Wärd-
Schuppen 2 c., nach
weiterer Güterabgabe
in Richtung auf den
Hälfte zu erweitern
Raum für die große
frei für künftige Erwei-
terung.

Um die Kosten
beeinträchtigen, bei die
Gruppen Rangirungs-
Raum für die zwei ande-
Die Züge zu diesen
der Gleisanlagen der Be-
later Nr. 3 er-
mündet. Es ist
Kartal eines Krises im
Kemptenstraße aus-
im neuen Locomotivsch-
Erweiterung der Zukun-
hinichtlich der
vor der Kemptenstraße
Zeit zu errichten sei-
werden und zwar no-
Unterführung der Be-
neben der bisherigen
daher die Deputation
Unterführung bei der
bürger Güterbahnhof
Bürgerpart aufzuneh-

die unter Anlage 8 beiliegende Situationszeichnung, welche letztere auch auf kurze Zeit zurückerbeten wird, um eine Copie davon nehmen zu können, wozu es bis jetzt an Zeit gebrach.

In dem Berichte des Inspector Fischer wird zunächst unter Nr. 1 das Gleisystem für den Personenverkehr beschrieben und folgt unter Nr. 2 dasjenige für den Güterverkehr.

Die Gleislagen werden daraus unter Vergleichung mit der Situationszeichnung ersichtlich sein, so daß eine weitere Erläuterung nicht erforderlich erscheint. Es sei nur bei dieser Gelegenheit hervorgehoben, daß schon jetzt täglich 12 Personen- und 11 Güterzüge in unsern Bahnhof einlaufen, und 12 Personen- und 13 Güterzüge abgehen. Dazu werden nun noch von der Uelzen-Langwedeler Bahn 4 Personenzüge kommend und 4 abgehend, sowie 6 Güterzüge kommend und abgehend hinzuzurechnen sein, so daß in der nächsten Zeit 62 Züge täglich unsern Bahnhof benutzen. Diese Züge, sowie die Reservewagen erfordern eine große Zahl Gleise, welches bei der Beurtheilung der Darstellung des Gleisystems nicht zu übersehen ist.

Die Deputation erwähnt weiter, daß zwar an jeder Seite der Unterführung vor der Rembertistraße ein Schuppen für die Eilgutexpedition vorgesehen war, der eine für das abgehende und der andere für das ankommende Eilgut, die Deputation aber dafür hält, daß vorläufig mit dem einen an das Hauptgebäude sich anschließenden Schuppen auszureichen sei, weshalb auch nur dieser in dem Kostenanschlage aufgenommen ist.

Es mag an dieser Stelle erwähnt werden, daß es gelungen ist, die Schienenstränge so zu legen, daß wahrscheinlich kein Grab des Heerdenthors-Friedhofs berührt werden wird, was jedoch erst bei der Ausführung sich herausstellen wird, weil es auf die Festigkeit des Bodens ankommt, welche sich vorher nicht mit Sicherheit ermitteln läßt. Das jetzige Personengebäude wird für den Auswandererverkehr und zu sonstigen Betriebszwecken Verwendung finden, und dadurch einem bisherigen Mangel abgeholfen werden.

Zu den Güterschuppen übergehend, wird außer der Verbreiterung des Schuppens 2 c., worüber die Deputation bereits abgesehen berichtet hat, kein weiterer Güterschuppenbau für jetzt beantragt. Dagegen erscheint es zweckmäßig, den in Rücksicht auf den Verkehr der Uelzen-Langwedeler Bahn genehmigten, nur zur Hälfte zu erbauenden Güterschuppen 2 g., ganz auszuführen. Es bleibt dann der Raum für drei große Güterschuppen, nämlich 2 f., 2 h. und 2 i. der Zeichnung, frei für künftige Erfordernisse.

Um die Kosten thunlichst zu beschränken, ohne künftige Erweiterungen zu beeinträchtigen, hat die Deputation geglaubt, die im Projecte vorgesehenen vier Gruppen Productengleise auf deren zwei einstweilen beschränken zu können. Der Raum für die zwei anderen bleibt frei und kann künftig für dieselben benutzt werden. Die Zugänge zu diesen Productengleisen gehen von der Düsternstraße aus neben den Gütergleisen der Weserbahn.

Unter Nr. 3 erörtert der Inspector Fischer das Erforderniß für den Locomotivendienst. Es ist das bereits besonders beantragte und nunmehr bewilligte Viertel eines Kreises im Anschluß an den provisorischen Schuppen für die Uelzen-Langwedeler Bahn auszubauen und zwischen diesem und der Reparatur-Werkstätte ein neuer Locomotivschuppen zu 16 Ständen in einem Halbkreise zu erbauen, dessen Erweiterung der Zukunft vorbehalten bleibt.

Hinsichtlich der Unterführungen haben Senat und Bürgerschaft beschlossen, daß vor der Rembertistraße und an der Turnhalle eine Unterführung von 100 Fuß Weite zu errichten seien. Die Erstgedachte wird dem Beschlusse gemäß ausgeführt werden und zwar noch um 6 Fuß weiter, weil dieses mit der Construction der Unterführung der Benlo-Hamburger Bahn harmonirt. Die andere Unterführung neben der bisherigen Turnhalle hat eine weit geringere Bedeutung und beantragt daher die Deputation, dieselbe nur auf 62 Fuß Weite zu errichten, und dafür die Unterführung bei der Gasanstalt, welche den ganzen Verkehr nach dem Benlo-Hamburger Güterbahnhof und außerdem einen großen Theil des Verkehrs mit dem Bürgerpark aufzunehmen hat, in einer Weite von 100 Fuß herzustellen. Da hier

die Oldenburger Personenbahn den gesenkten Fahrweg abgesondert überschreitet, kommen zwei Unterführungen in gleicher Weite zur Ausführung.

Die Unterführung an der Dorfsstraße wird dadurch eine Verbreiterung erhalten, daß an der Südseite ein 12 Fuß breiter Weg für Fußgänger angebaut wird, wodurch diese Unterführung sehr gewinnen dürfte.

Da der Rangirbahnhof sich bis zum sog. Osterfeuerberg erstrecken wird und eine sehr große Breite erhält, kann von einer Ueberführung von Fuß- und Fahrwegen au niveau nicht die Rede sein. Da aber die Strecke eine sehr große ist, hält die Deputation für unerlässlich, eine Unterführung der Hempstraße in der Breite von 50 Fuß anzulegen, und schließlich eine zweite Unterführung der Osterfeuerbergstraße in der Breite von 36 Fuß zu bestimmen. Beide Unterführungen würden an beiden Seiten des Rangirbahnhofs durch einen Paralelweg zu verbinden sein, um die Communication sicher zu stellen.

Der Inspector Fischer hat in seinem Berichte schließlich die Kosten der ganzen zweiten Abtheilung der Bahnhofsanlage zusammengestellt und zwar einschließlich der wegen der Uelzen-Langwedeler Bahn bewilligten und ausgeführten Bauten auf dem Hauptbahnhofe und ferner der besonders beantragten Verbreiterung des Güterschuppens 2 c. und des Anbaus des Locomotivschuppens. (Bericht vom 17. April 1873.)

Demnach vertheilen sich die Kosten auf folgende Rubriken, nach specieller Aufgabe des Inspectors Fischer:

1) Erdarbeiten und Unterhaltung derselben während der Bauzeit	<i>Mk</i> 1,656,180.—
2) Einfriedigungen der Bahn	" 51,350.—
3) Niveauüberführungen und Paralelwege	" 8,700.—
4) Straßencanäle durch den Bahnhof	" 326,340.—
5) Wequnterführungen,	
a. an der Rembertistraße	<i>Mk</i> 511,000.—
b. an der Turnhalle	" 365,000.—
c. an der Gasanstalt	" 214,800.—
d. in der Oldenburger Personenbahn	" 71,600.—
e. Dorfsstraßen-Tunnel	" 150,000.—
f. an der Hempstraße	" 516,700.—
g. an der Osterfeuerbergstraße ..	" 115,300.—
h. an der Güterverbindungsbahn ..	" 30,000.—
6) Futtermauern	" 1,974,400.—
7) Gleise und Weichen	" 155,900.—
8) Signale	" 2,454,141.—
9) Pflasterungen auf dem Güter- und Producten-Bahnhöfen und auf dem Personen-Bahnhofe zur Hälfte ..	" 18,800.—
10) Entwässerungsanlagen	" 394,320.—
11) Perrons und Rampen	" 234,150.—
12) Drehscheiben und Feuergruben	" 138,745.—
13) Locomotivschuppen,	
a. ein Schuppen für 16 Stände ..	<i>Mk</i> 161,000.—
b. ein Schuppen für Langwedel-Uelzen	" 95,000.—
c. Verlängerung desselben für die Staatsbahn	" 117,440.—
d. Detachirter Schuppen am Nordende	" 36,000.—
e. ein Schuppen für Oldenburg ..	" 36,000.—
	" 445,440.—
14) Güterschuppen,	
a. Verlängerung des Schuppens 2 c und 2 e und Neubau des halben Schuppens 2 g	" 244,000.—
Transp.	<i>Mk</i> 244,000.— <i>Mk</i> 7,919,166.—

Transp.	<i>Mk</i> 244,000. —	<i>Mk</i> 7,919,166. —
b. Verbreiterung des Schuppens		
2 c.	" 70,000. —	
Bollendung d. Schuppens 2 g	" 108,000. —	
		" 422,000. —
15) Wasserstationen, Krähne und Rohre	" 99,825. —	
16) Kohlenschuppen und Kohlenbühnen	" 102,050. —	
17) Gartenanlagen	" 20,100. —	
18) Gasanlagen	" 196,800. —	
19) Wärterbuden, Thore, Pissoirs, Brunnen, Brücken-		
rampen, Pressböcke zc. zc.	" 248,500. —	
20) Bauverwaltungskosten	" 494,500. —	
21) Insgemein	" 487,059. —	
		<i>Mk</i> 9,990,000. —

Dagegen sind folgende Beträge bereits von Senat und Bürgerschaft bewilligt:

1) 8.—15. Nov. 1871. Vorarbeiten für den Umbau		
des Bahnhofes	<i>Mk</i> 16,611.68	
2) 24.—30. Juli 1872. Wegen Uelzen-Langwedel		
für Verlängerung von 2 Güterschuppen und einem		
halben Schuppen	" 244,000. —	
für einen provisorischen Loco-		
motivschuppen	<i>Mk</i> 64,500. —	
Nachbewilligt Sept.	" 30,500. —	
		" 95,000. —
Für Gleise und Erdschüttungen	" 192,660. —	
3) 6. Sept. Provisorische Gleise	<i>Mk</i> 108,461. —	
Ab Arbeitslohn	" 5,000. —	
		" 103,461. —
4) 20.—22. Nov. Pflastersteine	" 150,000. —	
5) 20.—24. Jan. 1873. Für Schwellen	" 445,000. —	
Für Schienen	" 750,000. —	
Für allgemeine Verwendung	" 70,000. —	
6) 12.—14. Febr. Sandschüttungen	" 150,000. —	
7) 26.—28. März. Sandanfuhrten	" 630,000. —	
		<i>Mk</i> 2,846,732.68
8) 7.—9. Mai. Locomotivschuppen	" 117,440. —	
		<i>Mk</i> 2,964,172.68

Mithin würden auf Baukosten der zweiten Abtheilung des Bahnhofes noch 7,025,827 Mark 32 Pf. zu bewilligen sein.

Die Deputation hat mit vieler Sorgfalt geprüft, was von diesen Arbeiten noch etwa eingeschränkt werden oder unterbleiben könnte. Nachdem sie jedoch alles aufs reiflichste erwogen hat, ist sie zu dem Resultate gekommen, daß sie an der Vorlage nichts zu ändern weiß und dieselbe zur Genehmigung empfiehlt. Sie bemerkt dabei, daß unter den Kosten für Zwecke der Oldenburger Bahn sich 556,000 Mark befinden, über deren Verzinsung eine Verständigung mit Oldenburg zu erwirken ist.

Es darf überhaupt nicht übersehen werden, daß unser Bahnhof bestimmt ist, für mehrere Eisenbahnen zu dienen, und daß eine jede dieser Bahnen nach dem Maße ihrer Mitbenutzung zur Verzinsung des Anlagecapitals, der Unterhaltung und der Betriebskosten beizutragen hat. Nach bisherigen Ermittlungen würde etwa $\frac{1}{3}$ ($32\frac{1}{2}$ pCt.) auf die Geestebahn, $\frac{1}{6}$ auf die Oldenburger und wahrscheinlich $\frac{1}{6}$ auf Uelzen-Langwedel zu verrechnen sein, und wenn noch andere Bahnen demnächst einmünden sollten, auch diese ihren Antheil zu tragen haben.

In Betreff dessen, was in diesem Jahre zur Ausführung kommen kann, ist das Folgende zu bemerken. Hinsichtlich des Personengebäudes müssen erst die Bauausführungszeichnungen und die genau detaillirten Kostenanschläge bearbeitet und, so weit es dieselben angeht, mit der Eisenbahn-Direction in Hannover und der Direction der Köln-Mindener Gesellschaft vereinbart sein, bevor zu einer Ausverdingung geschritten werden kann. Wie viel Zeit dazu erforderlich ist, läßt sich zur Zeit nicht wohl angeben;

es darf aber angenommen werden, daß in diesem Jahre nicht viel mehr als die Fundirung des Gebäudes wird geschehen können. Der Bau wird eine Bauzeit von etwa drei Jahren, mithin bis gegen Ende 1876 erfordern.

Bei dem Güter- und Rangirbahnhofe wird zunächst mit den Sandschüttungen aufs kräftigste fortgefahren werden, damit vor Winter noch etwas Reelles in der Legung der nothwendigsten Gleise geschehen könne. Es ist das aber nur dann ausführbar, wenn ohne Verzug die Begunterführungen an der Osterfeuerbergstraße und an der Hempstraße in Angriff genommen werden. Es wird ferner die Unterführung in der Güterverbindungsbahn vor der Schüttung des Bahnkörpers beendet werden müssen, und ebenso empfiehlt es sich die Unterführung bei der Torffstraße in diesem Jahre auszubauen. Diese 4 Unterführungen sind zu 812,000 Mark veranschlagt. Außerdem werden die Verbreiterung des Güterschuppens 2c, und die Vollenbung des Güterschuppens 2g, wozu 178,000 Mark erforderlich sind, vorzunehmen, und endlich der Locomotivschuppen für 16 Stände und die Verlängerung des Uelzen-Langwedeler Schuppens für Zwecke der Staatsbahn, zusammen 278,440 Mark fertig zu stellen sein. Ob es möglich sein wird, in diesem Jahre noch etwas mehr zu thun, läßt sich zur Zeit nicht bestimmen, da die Umstände und verfügbaren Arbeitskräfte mitsprechen dürften.

Uebrigens muß die Deputation noch bemerken, daß eine officiële Zustimmung des Herrn Handelsministers in Betreff der Betriebsmäßigkeit der Bahnhofsanlage bis jetzt noch nicht eingegangen ist, daß jedoch gutem Vernehmen nach das Project des Güter- und Rangirbahnhofes keine Beanstandung gefunden hat.

Grunderwerb.

Zu den vorstehend erörterten Kosten kommen nun noch diejenigen des Grunderwerbs. Die Landankäufe für den Personen-Bahnhof sind bekannt. Es waren die Grundstücke von Klatte und Mende, zusammen betragend Mark 683,335.61, welche unterm 10./12. Januar und 15./17. Mai 1872 bewilligt worden sind.

Ein Blick auf den Plan des Rangirbahnhofes weist darauf hin, daß für denselben der Ankauf einer großen Zahl Grundstücke erforderlich ist. Die Deputation hat sich daher angelegen sein lassen, unter der Hand so viel davon zu sichern als möglich war, und ist es ihr gelungen die folgenden Abschlüsse zu bewirken, und zwar unter Vorbehalt höherer Genehmigung, welche jedoch bis zum 1. Juni d. J. erfolgen muß, widrigenfalls die Verkäufer an den Abschluß nicht gebunden sein würden.

1) Werner Meuse,	90,158	□ Fuß à 20	Groten Gold	fl.	83,181.81.
2) do.	105,980	" à 20	" "	"	97,778.94.
3) Für Looje,	134,703	" à 20	" "	"	124,279.92.
4) J. H. Smit Erben,	90,461	" à 20	" "	"	83,461.13.
5) Für Looje,	64,099	" à 20	" "	"	59,138.50.
6) do.	14,236	" à 20	" "	"	13,134.50.
7) J. C. Köhler,	37,888	" à 20	" "	"	34,956.19.
8) do.	42,419	" à 20	" "	"	39,136.57.
9) W. Meuse,	170,496	" à 20	" "	"	157,302.85.
do.	Gebäude			"	23,250.—.
				fl.	715,620.41.
				für Zinsen, Notariatskosten, Courtage etc.	20,000.—.
				fl.	735,620.41.

Dabei ist zu erwähnen, daß No. 1 bis 6 bereits neu vermessen und die Beträge daher genau angegeben sind; No. 7 bis 9 sind jedoch nach dem Katastermaß ausgerechnet, und kann daher bei der noch vorzunehmenden Nachmessung der Betrag etwas mehr oder auch etwas weniger sein.

Die Deputation bittet diese Ankäufe vor dem 1. Juni definitiv genehmigen zu wollen.

Es sind aber noch sehr viele mehrentheils kleine Grundstücke und Parcelen von Grundstücken für den Bahnhof erforderlich, für welche die Deputation beantragt die Expropriationspflicht auszusprechen unbeschadet der fortzusetzenden Bemühungen

unter der Hand die Ankäufe zu bewirken. Sie überreicht daher als Anlage 9 die Verzeichnisse der noch anzukaufenden Grundstücke und als Anlage 10 die gesetzlichen Expropriationskarten, und beantragt über diese Grundstücke die Expropriationspflicht auszusprechen, und die Vermittelungsdeputation zu bestellen. Nach einem ungefähren Ueberschlage werden die Ankaukosten dieser noch unter Expropriationspflicht zu stellenden Grundstücke etwa 1,032,000 Mark in Anspruch nehmen.

Die Deputation ist zwar eifrig damit beschäftigt, die Grundankäufe für die Oldenburger Personenbahn, für die Verlegung der Güterwerferbahn und für den neuen Productenbahnhof zu bewirken, ist aber noch nicht damit zu Ende gekommen, daher außer Stande genauere Angaben darüber zu machen. Sie hat jedoch, um ein Bild der Gesamtkosten des Umbaus des Bahnhofes vorlegen zu können, versucht, eine Aufstellung der Kosten aller erforderlichen Landankäufe vorzunehmen, welches dadurch möglich geworden ist, daß die geschehenen Ankäufe annähernde Anhaltspunkte gewähren. Es ergibt sich daraus ein Gesamtbelauf von 2,700,000 Mark für welchen unterm 3./5. Juli 1872 415,200 Mark bewilligt sind. Es kommen hinzu für den Grunderwerb zum Personenbahnhof die bereits bewilligten und bezahlten Kosten der Grundstücke von Klatte und Mende mit Mark 683,335.61.

Dabei muß indeß die Deputation erwähnen, daß, wenn auch die halben Kosten der Verbindungsbahn zwischen den beiden Bahnhöfen in die Baukosten mit aufgenommen sind, dieses hinsichtlich des Grunderwerbs nicht der Fall ist, weil die Richtung dieser Verbindungsbahn noch nicht bestimmt ist.

Unter der bereits mehrfach wiederholten Bemerkung, daß es sich für den Augenblick nur um approximative Anschläge handeln kann, und das Definitivum sowohl etwas höher wie etwas niedriger ausfallen mag, würde sich die Totalsumme wie folgt zusammensetzen:

1) Personengebäude und Hallen	2,300,000.—
Grunderwerb	683,335.61
2) Güter-, Rangir- und Producten-Bahnhof und	
Oldenburger Personenbahn	9,990,000.—
Grunderwerb im Ganzen	2,700,000.—
	<u>15,673,335.61</u>

worauf in Zahlen bewilligt sind,

Grunderwerb 10./12. Jan.

und 15./17. Mai 1872 .. 683,335.61

desgleichen 3./5. Juli .. 415,200.—

Verschiedenes .. 2,964,172.68

4,062,707.29

würde demnach noch erforderlich sein .. 11,610,628.32

Schließlich gestattet sich die Deputation ihre speciellen Anträge in dem Folgenden zu wiederholen

- 1) auf Genehmigung des Personengebäudes und der bedeckten Halle nach der näheren Angabe und den Zeichnungen des Oberbauraths Schröder im Betrage von .. 2,300,000.—
- 2) auf Genehmigung des Umbaus und Ausbaus des Güter-, Producten- und Rangirbahnhofs mit allen dazu gehörenden Bauausführungen nach Nr. 1 bis 21 der speciellen Aufgabe im Betrage von .. 9,990,000.—
worauf jedoch schon bewilligt sind .. 2,964,172.68
mithin noch zu bewilligen .. 7,025,827.32
- 3) auf Genehmigung der durch die Deputation gemachten Ankäufe von Grundstücken, für welche bis zum 1. Juni die staatsseitige Erklärung abzugeben ist, mit .. 735,620.41
- 4) auf Genehmigung der Verhängung der Expropriationspflicht auf die Grundstücke der in der Anlage 9 verzeichneten Eigenthümer und in Gemäßheit der unter Nr. 10 beiliegenden Expropriationskarten und unter Beauftragung der berichtenden Deputation mit deren Ankauf.

Indem die Deputation die in vorstehendem Berichte enthaltenen Anträge zu baldiger Genehmigung empfiehlt, stellt sie anheim, falls eine etwas längere Prüfung der ganzen Vorlage gewünscht werden sollte, mindestens die beiden unter Nr. 3 und 4 gestellten Anträge schleunigst vorab zu genehmigen, um erhebliche Nachtheile abzuwenden.

Bremen, den 8. Mai 1873.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **Duckwig.** (gez.) **H. H. Schröder.**

Unter-Anlage 1

zur Anlage der Mittheilung des
Senats vom 16. Mai 1873.

Bericht des Oberbaurath Schröder.

Das neue Hauptgebäude.

Das Project zu dem Hauptgebäude des neuen Personenbahnhofes ist nach den von den vorstehenden, dabei interessirten Behörden, als der Königlichen Eisenbahn-Direction, der Provinzial-Steuerdirection in Hannover, der Köln-Mindener Eisenbahn-Direction, der Oberpostdirection in Bremen und den hiesigen betheiligten Deputationen und Behörden aufgestellten Bedingungen und Anforderungen von dem Unterzeichneten entworfen und von dem Architekten **Holekamp** weiter ausgearbeitet worden und hat nach wiederholter Prüfung durch die genannten Behörden, sowie nach mehrmaliger Umarbeitung in der durch die beifolgenden 5 Blatt Zeichnungen dargestellten Form und Eintheilung im Allgemeinen die Genehmigung dieser Behörden erhalten.

Um eine leichtere Uebersicht über das Project sowohl im Allgemeinen wie im Einzelnen zu ermöglichen, dürfte es zweckmäßig erscheinen, dasselbe in seinen Hauptabtheilungen kurz zu erläutern.

Die Stellung des Gebäudes ist aus der Situationszeichnung zu ersehen.

Das Gebäude besteht aus 3 Hauptabtheilungen, nämlich:

- I. aus den für die Staatsbahnen und die Venlo-Hamburger Bahn gemeinschaftlichen Räumen,
- II. aus den für die Staatsbahnen und
- III. aus den für die Venlo-Hamburger Bahn allein erforderlichen Localitäten.

Diese Hauptabtheilungen zerfallen wiederum in folgende Unterabtheilungen:

I. Gemeinschaftliche Räume.

Dieselben kommen im Mittelbau zu liegen und enthalten:

- 1) ein geräumiges (514,5 $\square^m$ = ca. 6174 $\square^{\text{Fuß}}$) großes Vestibul, an welches sich auf der rechten Seite 5 Billettbureaux für die Staatsbahnen und auf der linken Seite 3 desgleichen für die Venlo-Hamburger Bahn, sowie ein gemeinschaftliches Portierzimmer anschließen,
- 2) einen 546 $\square^m$ = ca. 6552 $\square^{\text{Fuß}}$ großen Zollrevisionsaal mit den dahinter liegenden Zollverwaltungs-bureaux,
- 3) einen größeren Restaurationsaal mit 2 daneben liegenden Speisesälen, Privet, Buffet etc.

II. Die für den Betrieb der Staatsbahnen erforderlichen Räumlichkeiten.

Dieselben bestehen:

- 1) aus einer Gepäckexpedition für Reisegepäck, welches nicht in das Zollvereinsgebiet gehen soll,
- 2) aus einer Gepäckexpedition für das Zollvereinsgebiet, bestehend aus einem Abfertigungslocale und zwei Bureauzimmern,
- 3) aus einem Wartesaal IV. Classe (184 $\square^m$ = ca. 2210 $\square^{\text{Fuß}}$),
- 4) aus einem desgleichen III. Classe (184 $\square^m$ = ca. 2210 $\square^{\text{Fuß}}$), mit gemeinschaftlichem Buffet und getrennten Bedürfnisanstalten;

- 5) aus einem reservirten Salon (90 $\square^m$ = ca. 1080 $\square$ Fuß) für besondere Fälle, nebst Toilettezimmer, Vorplatz und Bedürfnisanstalten;
- 6) aus einem Wartesaal I. und II. Classe (232 $\square^m$ = ca. 2780 $\square$ Fuß) nebst einem 101,5 $\square^m$ = ca. 1218 $\square$ Fuß großen Damenzimmer, Toilettezimmer und Bedürfnisanstalten;
- 7) aus den für den Betrieb erforderlichen Bureau-localitäten, als:
 - a. für den Bahnhofsverwalter,
 - b. für den Telegraphendienst,
 - c. für die Kofferträger,
 - d. für den Portier in der Halle,
 - e. für die Schaffner nebst Schlafzimmer,
 - f. für die Lampenputzer mit Vorkeller,
 - g. für die Gepäckexpedition für die Ankommenden,
 - h. für die Bremischen Consumtionsbeamten,
 - i. für den Postdienst nebst
 - k. Zolllocal für Transitgut zc. und Wachlocal,
 - l. eine Ankunfthalle nebst Gepäckausgabe,
 - m. das Polizeilocal nebst 3 Arrestlocalen,
 - n. für Aufsichtsbeamten, welche hier zeitweise übernachten müssen.

Alle diese Locale befinden sich im Erdgeschoße.

Die an der Bahnseite des Gebäudes befindlichen Perrons und Personengleise werden zu überdachen sein.

Es sind drei Perrons projectirt:

- 1) ein 8,68 $\square^m$ = ca. 30 Fuß breiter Perron, an das Gebäude grenzend, sodann
- 2) ein 5,72 $\square^m$ = ca. 19 1/2 Fuß breiter Zwischenperron für die Hannover-Bremen-Seele-Bahn und
- 3) ein 7,72 $\square^m$ = ca. 26 3/4 Fuß breiter, für die Helsen-Langwedeler und Oldenburger Bahn gemeinschaftlicher Perron.

Für die Staatsbahn sind zwei besondere Gleise, für die beiden andern Bahnen zwei gemeinschaftliche angenommen.

Die Abfahrtshalle ist von Eisen construirt gedacht und würde eine Länge von 272 $\square^m$ = ca. 944 Fuß, bei einer Tiefe von 36 $\square^m$ = ca. 126 Fuß und einer Höhe im Scheitel von 21 $\square^m$ = ca. 72 Fuß erhalten. Dieselbe würde in dem größten Theile mit Glas zu decken sein, da sie nicht bloß selbst hell beleuchtet sein, sondern auch den an die Halle stoßenden Wartesälen und Bureau-localen das erforderliche Licht geben muß.

An das eigentliche Personengebäude schließt sich der Schuppen für Verladung von Eilgut an, welches zugleich mit den Personenzügen befördert wird.

Derselbe besteht aus einem Lagerraum und den erforderlichen Bureau für die Eisenbahnerpedition und die Steuer, und die Declarationsbeamten.

Der letzte Theil des Schuppens, in welchem die eben genannten Bureau sich befinden, erhält ein zweites, zu einer Beamtenwohnung bestimmtes Stockwerk.

In dem zweiten Stockwerke des Mittelbaus befindet sich die Wohnung des Betriebsinspectors, zu welcher noch drei im dritten Stockwerke vorhandene Zimmer gehören.

Im zweiten Stockwerke des rechten Flügels ist an die Wohnung des Betriebsinspectors sich anschließend das Betriebsbureau projectirt, welches erforderlichen Falls durch die daran grenzende Beamtenwohnung vergrößert werden kann.

Die übrigen Räume des zweiten Stockwerkes und des dritten Stockwerkes des Schlußbaues enthalten acht Wohnungen für die im Hauptgebäude beschäftigten Eisenbahnbeamten, als Bahnhofsverwalter, Gepäckexpedient zc. zc., welche wegen des künftig nicht zu vermeidenden Nachtdienstes Wohnung erhalten müssen.

Im Souterrain befinden sich die Localitäten für die Restauration, für Heizungs-material, die Vorkeller und ein Eiskeller.

Für die Heizung der größeren Räumlichkeiten und angrenzenden Bureau ist Luftheizung angenommen, deren Heizkammern ebenfalls sich im Souterrain befinden würden. Die kleinen Bureau erhalten Ofenheizung.

Verzeichniß

der für den Um- und Erweiterungsbau des Hauptbahnhofes Bremen zu erwerbenden Grundstücke.

Name des Eigenthümers.	Wohnort	Bezeichnung nach dem Kataster.		Cultur-Art.	Lage resp. Benennung des Grundstücks.	Größe der ganzen Parcelle.		Davon gelangt zur Verwendung		Bemerkungen.
		Blatt.	Par- cellen- Nr.			Are	□ m	Are	□ m	

A. Vorstadt. Blatt III B (Blatt 1.)

Sanders, Heinrich.	Hempstraße.	XII B	13	Ja	An der Hempstraße.	1	60	1	60	
Derjelbe.	"	"	"	b	Bohnhaus.		46		46	
Derjelbe.	"	"	"	c	Vorhof und Graben.		40		40	
Derjelbe.	"	"	"	Ha	Hinterhof m. Stall, Privatn. Garten		47		47	
Derjelbe.	"	"	"	b	Bohnhaus.		43		43	
Derjelbe.	"	"	"	c	Vorgarten.		73		73	
Derjelbe.	"	"	"	Ga	Garten, Graben und Stall.		47		47	
Derjelbe.	"	"	"	b	Bohnhaus.		40		40	
Derjelbe.	"	"	"	c	Vorgarten.		23		23	
Derjelbe.	"	"	"	d	Stall.	1	5	1	5	
Derjelbe.	"	"	"	Fa	Garten und Graben.		49		49	
Derjelbe.	"	"	"	b	Bohnhaus.		32		32	
Derjelbe.	"	"	"	c	Vorgarten.	1	82	1	82	
Derjelbe.	"	"	"	Ea	Garten und Graben.		49		49	
Derjelbe.	"	"	"	b	Bohnhaus.		27		27	
Derjelbe.	"	"	"	c	Vorgarten.		13		13	
Derjelbe.	"	"	"	d	Stall.	2	30	2	30	
Derjelbe.	"	"	"	Da	Garten und Graben.		49		49	
Derjelbe.	"	"	"	b	Bohnhaus.		38		38	
Derjelbe.	"	"	"	c	Vorgarten.		13		13	
Derjelbe.	"	"	"	d	Stall.	2	70	2	70	

Grube, Carl Heinrich.	"	"	"	Ca	Bohnhaus.		49		49	
Derjelbe.	"	"	"	b	Vorgarten.		62		62	
Derjelbe.	"	"	"	c	Stall.	3	49	3	49	
Derjelbe.	"	"	"	d	Garten und Graben.		49		49	
Derjelbe.	"	"	"	Ba	Bohnhaus.	4	24	4	24	
Derjelbe.	"	"	"	b	Vorgarten.		4		4	

Unter-Anlage 7
zur Anlage der Mittheilung des Senats
vom 16. Mai 1873.

Erläuterungsbericht des Inspector Fischer

zu dem Projecte für den Umbau und die Erweiterung des Hauptbahnhofes Bremen.

Dem Projecte für den Umbau und die Erweiterung des Bahnhofes Bremen ist das Protokoll vom 10. Juli 1872, in dem die Grundzüge dieser Erweiterung durch den Abgeordneten des Königl. Preussischen Herrn Handelsministers, durch die Delegirten der Königl. Preussischen Eisenbahndirection zu Hannover und der Großherzoggl. Oldenburgischen Eisenbahndirection zu Oldenburg und durch die Bremische Eisenbahndeputation festgestellt sind, zu Grunde gelegt, und ist bei Bearbeitung des Projectes das für die Anlage resp. den Umbau größerer Bahnhöfe allgemein als nothwendig anerkannte Princip strenger Trennung der einzelnen den verschiedenen Verkehrszweigen dienenden Anlagen in allen Theilen durchgeführt worden.

Danach zerfällt die ganze Anlage in die Abtheilungen für den Personen-, Güter-, Producten-, Rangir- und Maschinenverkehr.

1) Für den Personenverkehr wird in der Nähe der Schwachhauser Chaussee ein Empfangsgebäude von hufeisenförmiger Grundrißform erbaut, welches sämtliche diesem Verkehrszweige dienende Räume der Betriebsverwaltungen der Hannoverschen Staatsbahn, der Uelzen-Langwedeler Bahn, der Oldenburgischen Bahn und der Venlo-Hamburger Bahn in sich zu vereinigen bestimmt ist.

Der Zugang zu diesem Gebäude von der Stadt aus wird durch eine circa 31 m. weite Unterführung, welche der Nembertstraße gegenüber anzulegen ist, vermittelt. An den äußeren Langseiten der beiden Gebäudetrümpfe sind die Fahrgeleise der Venlo-Hamburger Bahn und der Hannoverschen Staatsbahn so angeordnet, daß die Züge der ersteren Verwaltung vor dem östlichen Gebäudetrümpf vorfahren, während die Züge der Hannoverschen Staatsbahn, der Uelzen-Langwedeler Bahn und der Oldenburgischen Bahn vor dem westlichen Flügel verkehren, woselbst zu diesem Zwecke neben dem Gebäude ein breiter Hauptperron und zwei Zwischenperrons angeordnet sind, welche nur die Höhe einer gewöhnlichen Trittstufe haben und daher den Verkehr von einem Perron zum andern sowie zu dem Hauptperron ungehindert gestatten. Die Perrons werden mit einer geräumigen und hohen Halle überdacht werden.

Da nach den bestehenden Vorschriften alle Züge stets das rechtsseitige Fahrgeleis benutzen müssen, so fahren die von Hannover kommenden Personenzüge auf dem 1. Geleise neben dem Hauptperron an, und fahren, nachdem der Zug abgefertigt ist, auf demselben Geleise nach Geestemünde weiter. Die von Geestemünde kommenden Personenzüge fahren auf dem 2. Geleise an, der Ab- und Zugang der Reisenden wird durch den I. Zwischenperron vermittelt und der Zug fährt auf demselben Geleise weiter nach Hannover. Die Züge von Uelzen-Langwedel fahren auf dem 3. Geleise an, und da sie in Bremen ihr Ende erreichen, so müssen die Reisenden den Zug verlassen und auf den II. Zwischenperron treten. Die Züge von Oldenburg fahren auf dem 4. Geleise an, und setzen die Reisenden gleichfalls auf den II. Zwischenperron. Nachdem beide letztgenannten Züge entleert sind, setzt sich der Uelzen-Langwedeler Zug durch die Weichenverbindung am Süende des Bahnhofes auf das 4. Geleis, während der Oldenburgische Zug auf das 3. Geleis gestellt wird, von wo aus beide Züge dann abfahren.

Mit vier Geleisen vor dem Hauptgebäude kann demnach der Personenverkehr bewältigt werden, wobei vorausgesetzt ist, daß Güterzüge niemals durch diese Geleise geführt werden und den Personenverkehr stören.

Um dieses zu erreichen, sind hinter der Halle zwei Fahrgeleise angelegt, auf denen die Güterzüge zum Rangirbahnhofe gelangen und von demselben abfahrend am Süende des Bahnhofes die freie Bahn erreichen, ohne den Personenverkehr zu behindern.

Zwischen den beiden Gütergleisen und den vier Personengleisen ist ein Gleis zur Aufstellung von Reservepersonenwagen angelegt, welche im Falle eintretenden Bedürfnisses den Personenzügen angehängt werden müssen.

In der Gegend der jetzigen Personenhalle nehmen die Hauptfahrgeleise eine nordöstliche Richtung, um das von der jetzigen Bahn in Anspruch genommene Terrain für einen Producten- und Rangirbahnhof frei zu geben, und gehen endlich in der Nähe des Pulvermagazins bei Walle mit einer schlangen Curve wieder in die jetzige alte Bahn über.

Um die Fahrgeleise der Oldenburger Bahn, welche jetzt an der Ostseite der Güterschoppen sich befinden, von dem für den Güter- und Productenverkehr bestimmten Plaze zu beseitigen, werden die nur für den Personenverkehr bestimmten Fahrgeleise in der Gegend der Nordstraße in südlicher Richtung abgelenkt und sodann mittelst einer in der Nähe der Düsternstraße beginnenden Curve an die Westseite der Güterschoppen verlegt, verlaufen weiter über den jetzigen Bahnhofplatz und führen am Nordende der neuen Halle an den Zwischenperron.

Zur Aufstellung solcher Oldenburger Personenzüge, welche nicht sogleich nach der Ankunft zurückfahren und während der Zeit ihres Aufenthaltes nicht in der Personenhalle verbleiben dürfen, sowie zur Aufstellung der von der Oldenburger Verwaltung hier zu haltenden Reserve-Personenwagen sind für dieselbe neben den Hauptgleisen auf der Strecke von der Georgstraße bis zur Torfstraße die erforderlichen zwei Personenwagen-Aufstellgleise angelegt.

2) Für den Güterverkehr sind die Anlagen, welche dem Gilgut Verkehr dienen, von denen für den Verkehr mit Frachtgütern getrennt gehalten.

Für Gilgüter sind in der Nähe des Empfangsgebäudes zwei Schoppen vorgesehen, von denen der eine im Zusammenhange mit dem Empfangsgebäude zu erbauende Schoppen zum Versand-Gilgut-Schoppen, der andere zum Empfang-Gilgut-Schoppen bestimmt ist.

Es wird indessen für das nächste Bedürfnis genügen, wenn vorläufig nur der mit dem Empfangsgebäude verbundene Schoppen, von ca. 700 □ m. Größe, erbaut und für Empfang und Versand gleichzeitig benutzt wird. Für den zweiten Schoppen ist nur der Raum zu reserviren, damit derselbe zur Zeit eintretenden Bedürfnisses erbaut werden kann.

Neben dem Empfangsschoppen befindet sich eine Rampe zum Verladen von Vieh, Equipagen und anderen mit den Personenzügen zu befördernden Gütern.

Dem Gilgut-Verkehre dienen vier Geleise, und zwar:

Gleis I. für beladene Wagen, welche vor dem Schoppen zu entladen sind.

Gleis II. zur Aufnahme der entladenen Wagen.

Gleis III. für leere Wagen, welche vor dem Schoppen zu beladen sind.

Gleis IV. zur Aufnahme der vor dem Schoppen beladenen Wagen.

Die Gilgutgleise stehen mit den Hauptfahrgleisen in unmittelbarer Verbindung, so daß die Wagen den Personenzügen leicht angefügt, resp. von denselben entnommen werden können.

Der Frachtgüterverkehr wird an der bisherigen Stelle des Bahnhofs verbleiben und sollen die jetzigen Güterschoppen beibehalten werden.

Dem vermehrten Bedürfnisse entsprechend ist aber die Erbauung von neuen Güterschoppen nördlich von dem Torfstraßen-Tunnel und die Erbreiterung eines älteren Schoppens in Aussicht genommen.

Diese Vermehrung der Schoppen würde indessen größtentheils späterer Zeit vorbehalten bleiben können und wird zunächst nur die Erbreiterung des Schoppens 2 c erforderlich werden, wenn außerdem der Schoppen 2 g, welcher vorläufig nur zur Hälfte zu erbauen genehmigt ist, ganz ausgeführt wird.

Für die Erbauung der Schoppen 2 f, 2 h und 2 i ist nur der Raum reservirt, wie auch die Erbreiterung des Schoppens 2 d späterer Zeit vorbehalten bleiben kann.

Vor jedem Güterschoppen sind 3 Gleise nöthig. Das dem Schoppen entfernteste 3. Gleis dient zur Aufstellung der beim Rangirgeschäfte ausgeschiedenen für die Station Bremen bestimmten Güterwagen. Aus diesem Gleise werden die Wagen in der Reihenfolge wie sie vor dem Schoppen zur Abfertigung gelangen sollen, herausgezogen und auf das unmittelbar vor dem Schoppen liegende erste Gleis

gesetzt. Nach Abfertigung gelangen dieselben in das mittlere zweite Gleis und werden von hier aus durch die Rangirmaschine wieder in die Rangirgleise geschafft.

Für den Productenverkehr ist ein Raum für 4 Gruppen von Gleisen vorgesehen, welche, wenn alle ausgeführt, etwa die doppelte Auslänge der jetzigen Productengleise ergeben würden.

Ein solcher Zuwachs erscheint indessen zur Zeit noch nicht geboten und kann die Ausführung der in dem Plane mit punktierten Linien bezeichneten Gruppen späterer Zeit vorbehalten bleiben.

Jede der auszuführenden Gruppen muß aus 3 Gleisen bestehen, wovon die beiden äußersten Gleise an gepflasterte Wege grenzen, auf denen die Landfuhrwerke von der Düsterstraße aus unmittelbar an die Eisenbahnwagen gelangen können, während das mittlere Gleis zum Abfahren der ent- oder beladenen Eisenbahnwagen dient. Sämmtliche Productengleise sind in nördlicher Richtung zu einem 400^m langen Sammelgleise zusammengeführt und mit der Weichenstraße der Rangirgruppe verbunden.

Ferner ist auf dem Productenbahnhofe die Anlage einer Vieh- und Producten-Laderampe, sowie einer Centesimalwage in Aussicht genommen.

Gemeinschaftlich für den Güter- und Productenverkehr, welcher durch die Güterzüge vermittelt wird, sind noch ferner folgende Gleise nöthig:

- a. Ankunfts- und Abfahrtsgleise der Güterzüge.
- b. Rangirgleise.
- c. Uebergabegleise.

a. Die Ankunfts- und Abfahrtsgleise sind diejenigen, auf denen die ankommenden Güterzüge zunächst Halt machen und auf welchen dieselben zur Abfahrt aufgestellt werden. Ihre Länge muß so groß sein, daß Güterzüge von der reglementsmäßig zulässigen größten Länge von 200 Achsen darauf placirt werden können, ohne den Verkehr der auf dem Bahnhofe sonst coursirenden Züge und Maschinen zu behindern. Die Zahl derselben ist so zu bemessen, daß gleichzeitig nach jeder Richtung hin ein Güterzug abfahren und ankommen kann, wonach für den Bahnhof Bremen, wo vorläufig, abgesehen von der Oldenburger Verwaltung, die drei Richtungen nach Bremerhaven, nach Hannover und nach Uelzen-Langwedel in Frage kommen, sechs solcher 800^m langer Gleise nöthig sein werden, wenn Verkehrsstockungen gänzlich vermieden werden sollen.

Es ist indessen bei dem vorliegenden Projecte angenommen, daß gleichzeitiges Eintreffen und Abfahren von Güterzügen nicht regelmäßig eintritt und daß das Ankunftsgleis für einen Güterzug zugleich als Abfahrtsgleis desselben nach entgegengesetzter Richtung benutzt werden kann, und sind daher nur drei lange Ankunftsgleise, welche auf dem Plane mit: „Einlaufgleis Geestemünde-Bremen“, „Einlaufgleis Hannover-Bremen“ und „Abfahrtsgleis nach Hannover“ bezeichnet sind, projectirt.

b. Die Rangirgleise haben den Zweck, die auf der Station angekommenen Züge zu ordnen d. h. die für die Station bestimmten Wagen auszusuchen und die weiter zu befördernden Wagen nach den verschiedenen Coursrichtungen zusammen zu stellen. Die Rangirgleise bilden daher einzelne Gruppen von Gleisen, welche mit den Ankunftsgleisen in Verbindung stehen müssen und so anzuordnen sind, daß sämtliche Gleise einer Gruppe in ein langes sogenanntes Ausziehegleis sich vereinigen.

Der auf der Station zu rangirende Zug wird nun von dem Ankunftsgleise mittelst der Rangirmaschine in das Ausziehegleis gezogen und werden dann die einzelnen Wagen von da aus in die Gleise der Rangirgruppe gestossen.

Das Ausziehegleis würde demnach so lang sein müssen, daß ein Zug von 200 Achsen darauf Platz findet, eine Forderung, welche indessen, um das vorliegende Project thunlichst zu beschränken, nicht bei allen Ausziehegleisen innegehalten ist, in der Voraussetzung, daß manche Züge nicht die Maximallänge haben, und daß eintretenden Falls das Rangirgeschäft bei einem langen Zuge in zwei Abtheilungen vorgenommen werden kann, wobei dann die eine Hälfte des Zuges so lange auf dem Ankunftsgleise verbleiben muß, bis die andere Hälfte rangirt ist.

Die Zahl der sich an das Ausziehegleis anschließenden Rangirgleise ist so zu bemessen, daß eine Trennung der Wagen nach den verschiedenen Richtungen hin möglich wird.

Die Wagen eines von Geestemünde kommenden Güterzuges sind beispielsweise zu trennen in:

- 1) Wagen, welche auf dem Hauptbahnhofe Bremen bleiben,
- 2) Wagen für den Weserbahnhof,
- 3) Wagen für den Neustadtbahnhof,
- 4) Wagen nach Oldenburg,
- 5) Wagen nach Benlo-Hamburg,
- 6) Wagen nach Uelzen-Langwedel,
- 7) Wagen nach Hannover.

Die Gruppe muß also aus sieben Gleisen bestehen.

Ähnlich verhält es sich mit den Zügen von Uelzen-Langwedel und von Hannover, welche hier rangirt werden müssen, und da aus diesen drei Richtungen Züge hier ankommen, so müssen drei Rangirgruppen vorhanden sein.

Es ist indessen, um die Anlagekosten des Bahnhofes thunlichst zu vermindern, vorläufig angenommen, daß mit zwei Gruppen auszureichen sein wird und die dritte Gruppe erst bei eintretendem Bedürfniß gebaut werde.

Die Oldenburger Verwaltung beabsichtigt Rangirarbeiten auf hiesigem Bahnhofe nicht vorzunehmen, und sind daher auch Rangirgleise für dieselbe nicht vorgesehen.

c. Die Uebergabegleise dienen dazu, den Austausch von Wagen zwischen den verschiedenen Verwaltungen zu vermitteln. Zwischen dem Güterbahnhofe der Benlo-Hamburger Bahn und dem Hauptbahnhofe Bremen ist daher eine eingleisige Verbindungsbahn auf gemeinschaftliche Kosten beider Verwaltungen zu erbauen. Den Betrieb auf dieser Bahn wird die Köln-Mindener Verwaltung zu führen haben und daher die ihrerseits zu übergebenden Wagen heranbringen und die diesseitig abzugebenden Wagen zu sich holen.

Um nun die auszutauschenden Wagen so aufstellen zu können, daß durch das Abholen und Anbringen derselben der Betrieb auf dem hiesigen Bahnhofe nicht gestört, und namentlich die Sicherheit der Personenzahrgleise nicht gefährdet werde, ist die Anlage von Uebergabegleisen nöthig, und sind deren vorläufig nur zwei für jede Verwaltung projectirt.

Ebenso ist für die Uebergabe der Güter von der Oldenburger Verwaltung und an dieselbe die Anlage zweier längerer Gleise vorgesehen, welche in der Nähe der Olbersstraße von den Bahngleisen der Oldenburger Bahn abzweigen, mittelst einer Curve sich in nördlicher Richtung an die Bahngleise der Staatsbahn anlegen, und am Nordende des Bahnhofes mit diesen durch Weichen verbunden sind.

3) Für den Locomotivdienst kann der größte Theil des jetzigen Locomotivschoppens erhalten bleiben, nur der westliche Theil des Gebäudes, in welchem jetzt 6 Maschinen stationirt sind und der ehemalige Cokeschoppen, welcher zur Zeit ebenfalls als Locomotivschoppen für 6 Stände dient, müssen beseitigt werden, um die ungehinderte Durchführung der Hauptfahrgleise zu ermöglichen.

Für diese in Wegfall kommenden 12 Stände muß ein neuer Schoppen erbaut werden, welcher unter Hinzurechnung eines Mehrbedarfs von 4 Ständen, sogleich für 16 Stände zu erbauen und so einzurichten ist, daß eine nach einer langen Reihe von Jahren möglicher Weise nöthig werdende Erweiterung auf 20 und mehr Stände leicht ausführbar bleibt.

Die schon jetzt als nothwendig beantragte Erweiterung des Uelzen-Langwedeler Schoppens auf weitere 10 Stände wird sogleich auszuführen sein, und endlich muß für die zum Rangiroienste nöthigen Maschinen am Nordende des Bahnhofes ein eigener Schoppen für 4 Stände erbaut werden.

Für die Oldenburger Verwaltung ist ein besonderer Schoppen an einer noch näher zu bestimmenden Stelle zu erbauen.

Eine Erweiterung der Werkstätten-Anlagen ist in dem vorliegenden Projecte nicht in nächste Aussicht genommen; jedoch ist neben dem Etablissement hinreichender Raum reservirt, um die Anlage um mehr als das Doppelte des jetzigen Bestandes im Falle eintretenden Bedürfnisses erweitern zu können.

Außer diesen in dem Vorstehenden erläuterten baulichen Anlagen, welche lediglich den Eisenbahnzwecken dienen, sind nun ferner noch diejenigen Baulichkeiten erforderlich, welche den Straßenverkehr von einer Seite des Bahnhofes zur anderen Seite desselben vermitteln.

An einzelnen Stellen der Bahn, wo nur eine geringe Frequenz auf derselben zu erwarten steht, und nur wenige Gleise zu überschreiten sind, können die Straßen nach wie vor im Niveau der Bahn übergeführt werden.

Es sind dieses die Niveau-Überführungen an der Düsternstraße, und weiter an allen Straßenübergängen der Weserbahn.

Eine neue Niveau-Überführung ist in der Verlängerung der Georgstraße anzulegen, wo der Weg zum Güterbahnhofe die beiden Oldenburger Personen-Fahrgleise kreuzen wird.

An anderen Orten dagegen, wo ein lebhafter Verkehr auf den Gleisen die Fuß- und Wagenpassage über dieselben äußerst gefährden und den Eisenbahnbetrieb in unzulässiger Weise beeinträchtigen würde, hat die Unterführung der Straßen projectirt werden müssen. Demnach werden außer der nahezu vollendeten Unterführung der Schwachhauser Chaussee noch auszuführen sein:

1) Eine Unterführung in der Verlängerung der Kembertstraße 106 Fuß = 30,67 m. weit und 15 Fuß = 4,34 m. hoch, welche den Hauptverkehrsweg zum Personen- und Güterbahnhofe vermitteln wird.

2) Eine Unterführung neben der jetzigen Turnhalle 62 Fuß = 17,94 m. weit und 14 Fuß = 4,05 m. hoch.

3) und 4) Eine Unterführung des Weges bei der Gasanstalt, sowohl unter der Staatsbahn als der Oldenburger Bahn jede 100 Fuß = 28,93 m. weit und 12,8 Fuß = 3,7 m. hoch, welche den Verkehr zum Benlo-Hamburger Güterbahnhofe und zum Bürgerpark vermitteln.

Der Kirchhofgraben wird dabei, um die Straße entsprechend breit herstellen zu können, bis auf eine Breite von circa 10 Fuß = 2,89 m. zugeschüttet.

5) Der jetzige Dorffstraßen-Tunnel ist in östlicher und westlicher Richtung zu verlängern und auf 42 Fuß = 12,15 m. zu verbreitern.

6) Eine Unterführung der Hempstraße 50 Fuß = 14,47 m. weit und 10 Fuß = 2,89 m. hoch, welche bei der bedeutenden Breite des Bahnhofes von 150 m. ferner nicht mehr im Niveau übergeführt werden kann.

7) Eine Unterführung an der Osterfeuerbergstraße in der Nähe des Pulvermagazins bei Walle 36 Fuß = 10,42 m. weit und 10 Fuß = 2,89 m. hoch, wo sämtliche Rangirübergabe- und Productengleise in die bezüglichen Ausziehgleise zusammentreten, und wo deshalb stets ein lebhafter Rangirverkehr unterhalten werden wird.

8) Eine Unterführung in der Güterverbindungsbahn zum Benlo-Hamburger Bahnhofe 36 Fuß = 10,42 m. weit und 10 Fuß = 2,89 m. hoch, um die durch diese Bahn abgeschnittene Zukömmlichkeit zu größeren Flächen von Ader- und Gartenländereien wieder herzustellen.

Die Ausführung dieser Bauwerke sowie die große Ausdehnung des Bahnhofes überhaupt, welche von der Schwachhauser Chaussee bis an das nördliche Ende der Ausziehgleise bei Walle eine Gesamtlänge von $\frac{1}{2}$ Meile haben, circa 9 Meilen Bahngleise mit 200 Weichen enthalten und durchweg eine Breite von 150 bis 200 Meter erhalten wird, sowie der Umstand, daß die ganze zu bebauende Fläche durchschnittlich 3 Meter über Terrain aufgehöhrt und das hierzu erforderliche Schüttungsmaterial meilenweit herbeigeschafft werden muß, werden die Aufwendung erheblicher Geldmittel erforderlich machen, und sind die Gesamtkosten für diese Anlage ohne die Kosten des Grunderwerbs und des Hauptgebäudes überschläglich und soweit es nach den vorliegenden Projectfzissen zu ermöglichen stand, zu 9,990,000 Mark Reichswährung berechnet.

Derjenige Betrag, welcher für die Zwecke der Oldenburger Verwaltung aufzuwenden ist, (abgesehen von den Kosten des Grunderwerbs) berechnet sich auf 556,000 Mark, so daß nach Abzug dieses Postens die für Bremer Rechnung aufzuwendenden Kosten sich auf rund 9,434,000 Mark stellen werden.

Bremen, im April 1873.

Der Bauinspector.
(gez.) **A. Fischer.**

par Vinlage de
DOM

Unter-Anlage 9a
zur Anlage der Mittheilung des Senats
vom 16. Mai 1873.

(I. Unter) B III 10/2 Anlage .A.

Die Bedürfnisanstalten werden der Art eingerichtet, daß sie durch Canäle mit einer gemeinschaftlichen, wasserdichten Grube in Verbindung stehen, welche in regelmäßigen kurzen Zwischenräumen durch pneumatische Apparate entleert wird.

Alles Dach- und Spülwasser wird aus dem Gebäude durch Seitencanäle in den in der Mitte des Bahnhofsplazes projectirten Hauptcanal abgeführt, welcher mit dem Dobbencanale in Verbindung steht.

III. Die Locale für den Betrieb der Venlo-Hamburger Bahn befinden sich in dem linken Flügelbau und sind in ähnlicher Weise eingerichtet, erhalten aber den geringern Betriebsinteressen entsprechend geringere Dimensionen.

Es ist angenommen, daß die Facaden in Ziegelbau mit weißen Verblendsteinen ausgeführt werden und daß nur da Sandstein benutzt werden soll, wo Ziegel in zweckmäßiger Weise nicht verwendet werden können.

Die Dächer würden mit Schiefer zu decken sein, mit Ausnahme einzelner Theile, welche so flach angelegt werden müssen, daß Zink oder Asphalt vorzuziehen ist.

Es ist dahin gestrebt worden, da wo in gewöhnlicher Lage anzubringende Fenster nicht anwendbar sind, die Beleuchtung durch höher liegende senkrechte Seitenfenster zu bewirken; wo auch dies nicht angeht, durch Einfallslichter.

In Betreff der Einrichtung des Bahnhofsplazes werden noch einige Worte zu sagen sein.

Wie aus der Situationszeichnung zu ersehen, gelangt man durch zwei 30,6^m = 106 Fuß breite Begunterführungen nach diesem Plaze. Die Rampen erhalten anfänglich ein Steigungsverhältniß von 1:50 und münden in den Mittelweg ein, welcher ein Steigungsverhältniß von 1:60 erhalten wird.

Der Plaz vor dem Mittelbau erhält nur soviel Gefälle nach dem Mittelwege zu, als zur Entwässerung des Pflasters nothwendig ist. Von diesem Plaze aus zweigt sich auf jeder Seite eine Seitenstraße von ca. 28,9^m = ca. 100 Fuß Breite ab, welche mit breiten Trottoirs versehen von der Abfahrts Halle nach den Gilgutperrons angemessen wieder ansteigt.

Vor dem Mittelbau ist außer der Vorhalle für Fußgänger noch eine bedeckte Unterfahrt für Wagen mit Seitenrampe projectirt.

Der Gebäudetheil von der Ankunfthalle bis zu dem Gilgutschuppen incl. erhält zum Schutze der ankommenden Reisenden, wie der in den Gilgutschuppen zu verladenden Güter ein Vordach von Eisen- oder Zinkblech.

In dem Situationsplane sind mit blauen Linien die Wege angedeutet, welche von den auf dem Bahnhofsplaze verkehrenden Wagen, Droschken zc. eingeschlagen werden müssen, um Verwirrungen und Zusammenstöße zu vermeiden.

Die Zufuhrstraßen und der Plaz wird mit behauenen Steinen gepflastert, mit breiten Trottoirs versehen und durch die erforderliche Zahl von Candelabern beleuchtet.

Die Kosten der vorbeschriebenen Baulichkeiten sind von dem Architekten Holskamp nach Maßgabe des bebauten Grundes überschläglich berechnet und betragen, wie folgt:

1) Gemeinschaftlicher Mittelbau, Zollrevisionsaal, Verbindungsgang, Restaurationsaal und Buffet mit Veranda zc. im Ganzen 628,540 Mk., also für Bremen.....Mk.	314,270
2) Der westliche Flügelbau für Bremens alleinige Rechnung	937,000
3) Westliche Perronhalle desgleichen	794,240
4) Möblirung zur Ausstattung der Wartesäle, der Restauration, zur Hälfte zc.	45,490
5) Für Insgemeinkosten 10 Procent	209,000
Zusammen.....Mk.	2,300,000

Hierbei ist noch zu bemerken, daß der Köln-Mindener Antheil nach denselben Preissätzen zu ca. 1,600,000 Mark veranschlagt ist.

Bremen, 1. Mai 1873.

(gez.) A. Schröder.

[illegible]

B. Geldmark utbremen. Blatt III und IV (Blatt 4.)

Kathjen, Wsmus.	Utbremersfr. Nr. 162	III	140	Acker.		160	11	83	49
Kathjen, Hermann	Bve. Landwehrsfr. Nr. 33	"	141	do.		105	37	67	17
Loose, Lär.	Utbremersfr. Nr. 174	IV	256	Besessland.		157	32	13	53
Kathjen, Hermann	Bve. Landwehrsfr. Nr. 33	"	257	do.		144	57	50	20
Dietsche.	"	"	262	Gemüseland und Graben.		35	34	35	34
Renke, Berner.	Utbremersfr. Nr. 154	"	264	Acker und Graben.		110	19	55	78
Kathjen, Metta.	Düsterstraße Nr. 50	"	265	do.		74	16	74	16
Bollmann, Joh. Hermann.	Utbremersfr. Nr. 85	"	272	do.	E	127	28	127	28
Derfelbe.	"	"	272	Gemüseland.	A	127	28	29	45

Unter-Anlage 9b.
zur Anlage der Mittheilung des Senats
vom 16. Mai 1873.

Verzeichniß

der für den Um- und Erweiterungsbau des Hauptbahnhofes Bremen in
der Feldmark Walle zu erwerbenden Grundstücke.

Bezeichnung nach dem Kataster		Name des Eigenthümers	Lage und Name des Grundstücks
No.	Litra		
1725		Bieth, Heinrich.	In der fl. Lehmkuhle.
1726		Holzmann, Christoph.	do.
1727		Seemann, Heinrich.	do.
1728	A	Die Köthner in Walle.	do.
1787		Schwartjes, Hermann.	In den Schwadefämpen.
1788		Klatte, Cord.	do.
1789		Wätjen, Oltmann, Wwe.	do.
1790	A	Wätjen, Heinrich.	do.
1791		Meyer, Christian.	do.
1792	A	Meyer, Johann.	do.
1792	Ba	Freudenberg, Liborius.	do.
1792	b	do.	do.
1793	A	Goers, Johann, Ehefrau.	do.
1794	A	Loose Friedrich	do.
1795	A	Wätjen, Heinrich.	do.
1793	B	Gieseke, Lüder.	do.
1794			
1795	B	do.	do.
1796	A	Klatte, Cord.	do.
1796	B	Krüger, Carl Friedrich.	do.
1797	A	Loose, Friedrich.	do.
1797	B	Krüger, Carl Friedrich.	do.
1798	A	Klatte, Cord.	do.
1798	B	do.	do.
1799	A	Schwartjes, Hermann.	do.
1799	B	do.	do.
1800	A	Wätjen, Oltmann, Wwe.	do.
1801	A	Meyer, Christian, Wwe.	do.
1802	A	Meyer, Oltmann.	do.
1803	A	Meyer, Lür.	do.
1804	A	Goers, Johann, Ehefrau.	do.
1805	A	Kathjen, Heinrich.	do.
1806	A	do.	do.
1807	A	Schwartjes, Hermann.	do.
1808	A	Kathjen, Heinrich.	do.
1809	A	Figge, Joh. Heinrich.	do.
1810	A		
1810	B	Behrens, Joh. Heinrich.	do.
1809	B	Müller, Friedrich.	do.
1804	Ba	Berger, Johann Christian,	An der Osterfeuerbergerstraße.
	b		
	c		
1805	B	do.	do.
1806	B		
1807	B	do.	do.
1808	B		

Culturart	Flächen-Inhalt		Davon gelangt zur Verwendung vorbehaltlich genauer Auspflanzung und etwaigen Mehrbedarfs für Seitenablagerungen, Parallelwege und Entwässerungsanlagen.		Bemerkungen
	Are	□ m	Are	□ m	
Wechselland.	13	13			} Jetzt Burthmann, Diedrich.
do.	12	90	1		
do.	13	13			
Beg.	6	75	1	30	
Acker	41	67	1	30	
do.	21	01	1	50	
do.	21	92		70	
Acker und Beg.	31	14	4	50	
do.	42	07	5	75	
do.	59	26	6	85	
Gebäude u. Hofraum.	2	61	—	—	
Gemüsegarten.	4	76	2	30	
Acker und Beg.	38	77	6	5	
do.	19	50	3	20	
do.	18	65	3	—	
Gemüseland.	8	79	3	40	
do.	5	29			
do.	5	40	1	85	
Acker und Beg.	18	33	3	27	
Gemüseland.	5	70	1	40	
Acker und Beg.	18	15	3	35	
Gemüseland.	5	88	1	44	
Acker und Beg.	17	24	3	33	
Acker.	5	81	1	40	
Acker und Beg.	16	76	3	62	
Acker.	5	85	1	36	
Acker und Beg.	15	92	3	75	
do.	15	45	3	83	
do.	13	33	4	15	
do.	12	78	4	25	
do.	11	85	4	45	
do.	11	70	4	70	
do.	20	88	10	35	
do.	16	67	10	77	
do.	14	24	11	—	
Acker.	8	85	17	—	
do.	6	11			
Gemüseland.	14	81	7	—	
do.	14	90	4	54	
Gebäude u. Hofraum.	—	86			
	1	24			
	5	25			
Bauplatz.	8	20	10	80	Ackerland.
	16	27			
Neubau.	14	24			
	8	85			

Bezeichnung nach dem Kataster		Name des Eigenthümers	Page und Name des Grundstücks
Nr.	Litera		
1803	Ba	Meyer, Jürgen H. W.	An der Osterfeuerbergerstraße.
	b	(Nr. 2.)	do.
	c	do.	do.
1801	Ba	Mattfeld, Nicolaus Heinrich.	do.
	b	do.	do.
	c	do.	do.
1800	Ba	do.	do.
	b	do.	do.
	c	do.	do.
1811	H	Oltmann, Cord.	In der Aue.
	J	do.	do.
1811	K	Bieth, Heinrich.	do.
	L	Meyer, Heinrich.	do.
	M	Humann, Diedrich.	do.
	N	Klatte, Martin.	do.
	O	Holzmann, Christoph.	do.
	P	Seemann, Heinrich.	do.
	Q	Rannengießer, Joh. Conr.	do.
	R	Burthmann, Cord.	do.
	S	Burthmann, Joh. (Gerh. Sohn)	do.
	T	Goerks, Heinrich, Wwe.	do.
	DD	Lilientamp, Joh. Heintr.	do.
	SS	Oltmann, Cord.	do.
	TT	Bieth, Heinrich.	do.
	UU	Holzmann, Christoph.	do.
	VV	Seemann, Heinrich.	do.
	WW	Seemann, Johann.	do.
	XX	Die Köthner in Walle.	do.
	ZZ	Burthmann, Cord.	do.
	AB	Bieth, Hermann, Wwe.	do.
	AC	Humann, Diedrich.	do.
	AD	Klatte, Martin.	do.
	AE	Burthmann, Joh. (Gerh. Sohn)	do.
	AF	Goerks, Heinrich, Wwe.	do.
	AG	Die Köthner in Walle.	do.
	AH	do.	do.
	AJ	Humann, Diedrich.	do.
	AK	Humann, Diedrich.	do.
	AL	Klatte, Martin.	do.
	AM	do.	do.
	AN	Burthmann, Joh. (Gerh. Sohn)	do.
	AO	do.	do.
	AP	Seemann, Heinrich.	do.
	AQ	do.	do.
	AR	Oltmann, Cord.	do.
	AS	do.	do.
	AT	Holzmann, Christoph.	do.
	AU	Witgenfeld, B. W. u. Falkenstein, gen. Walter, Joh. Christoph Heinrich.	An der Eleonorenstraße.
	AV	Burthmann, Cord.	In der Aue.
	AW	Witgenfeld etc., wie oben.	Eleonorenstraße.
	AZ	Bieth, Heinrich.	In der Aue.

Culturrart	Flächen-Inhalt		Davon gelangt zur Verwendung vorbehaltlich genauer Auspflanzung und etwaigen Mehrbedarfs für Seitenablagerungen, Parallelwege und Entwässerungs-Anlagen.		Bemerkungen
	Are	□ m	Are	□ m	
Gebäude u. Hofraum.	2	31	—	—	
Blumengarten.	—	66	—	—	
Obst- u. Gemüsegart.	7	61	2	40	
Gebäude u. Hofraum.	2	31	—	—	
Blumengarten.	—	54	—	—	
Gemüsegarten.	7	40	2	30	
Gebäude u. Hofraum.	—	90	—	—	
Blumengarten.	1	05	—	—	
Gemüse- u. Obstgart.	4	91	1	45	
Acker.	17	15	—	36	
	18	11	1	60	
Acker.	18	41	1	65	
do.	18	80	1	65	
do.	19	17	1	65	
do.	19	61	1	70	
do.	19	98	1	70	
do.	20	40	1	75	
do.	20	62	1	75	
do.	21	24	1	80	
do.	21	62	1	80	
do.	22	17	1	85	
do.	16	91	12	50	
Acker und Weg.	18	17	—	5	
do.	18	17	—	20	
do.	18	19	—	35	
do.	18	19	—	50	
do.	18	22	—	65	
do.	22	08	16	—	
do.	18	24	—	80	
Acker.	18	24	1	—	
do.	18	26	1	20	
do.	18	09	1	30	
do.	17	88	1	30	
do.	17	73	1	30	
do.	3	79	—	13	
do.	3	52	—	30	
do.	12	69	1	10	
do.	12	11	1	10	
do.	13	7	1	10	
do.	11	74	1	10	
do.	13	52	1	10	
do.	11	36	1	10	
do.	13	89	1	15	
do.	10	89	1	15	
do.	14	34	1	15	
do.	10	35	1	15	
do.	14	73	1	20	
Bauplatz.	4	51	1	15	
Acker.	15	19	1	20	
Straße.	7	23	1	—	
Acker.	15	67	1	25	

Bezeichnung nach dem Kataster.		Name des Eigenthümers	Name und Lage des Grundstücks
Nr.	Litera		
1811	BC	Falkenstein, genannt Walter, Johann Christoph Heinrich.	An der Eleonorenstraße.
	BD	Meyer, Heinrich.	In der Aue.
	BE a	Windhorn, Georg.	do.
	b	do.	do.
	BF	Oltmann, Cord.	do.
	BG	Rannengießer, Joh. Conrad.	do.
	BH a	Schirmer, Georg Karl.	do.
	b	do.	do.
	BJ a	Windhorn, Georg.	Auf dem Röpkenberge.
	b	do.	do.
	BK a	do.	do.
	b	do.	do.
	BL a	do.	do.
	b	do.	do.
	BM a	do.	do.
	b	do.	do.
	BNa	Greve, Friedrich.	do.
	b	do.	do.
	BOa	Behrens, Berend.	do.
	b	do.	do.
	BPa	Sommers, Hermann, Wwe.	do.
	b	do.	do.
	BQa	Hillmann, Diedrich.	do.
	b	do.	do.
1812 u.		Frentag, Anna,	do.
1813			do.
1814	Ba	Buck, A. Ph. W.	do.
	b	do.	do.
1816		Burthmann, Diedrich und	Diedrichstraße.
1817	X	Otten, Hermann.	An der Diedrichstraße.
1818	Ba	do.	do.
	b	do.	do.
	Ca	do.	do.
	b	do.	do.
	Da	do.	do.
	b	do.	do.
	Pa	do.	do.
	b	do.	do.
	Qa	do.	do.
	b	do.	do.
	Ra	do.	Auf dem Röpkenberge.
	b	do.	do.
	c	do.	do.
	Sa	do.	do.
	b	do.	do.
	c	do.	do.
	X	do.	do.
1821		Oltmann, Cord.	do.
1811	Zx	Anlieger v. 1811, B. C., C. J., C. H., C. G., C. F., C. E., C. D. u. B. W.	do.
	XYau.b	Öffentlicher Weg.	do.

Culturart	Flächen-Inhalt		Davon gelangt zur Verwendung vorbehaltlich genauer Auspflanzung und etwaigen Mehrbedarfs für Seitenablagerungen, Parallelwege und Entwässerungs-Anlagen		Bemerkungen
	Are	□ m	Are	□ m	
Bauplatz.	3	8	1	30	
Acker.	16	10	1	25	
Gebäude u. Hofraum.	2	75	—	—	
Gemüseland.	4	60	1	20	
Acker.	16	63	1	25	
do.	17	10	1	25	
Gebäude und Hof.	3	43	—	—	
Gemüseland.	16	17	1	85	
Gebäude und Hof.	1	65	—	—	
Gemüseland.	1	95	—	65	
Gebäude u. Hofraum.	1	46	—	—	
Garten.	1	61	—	65	
Gebäude u. Hofraum.	1	40	—	—	
Garten.	1	38	—	65	
Gebäude u. Hofraum.	1	44	—	—	
Garten.	1	24	—	65	
Gebäude u. Hofraum.	1	09	—	—	
Garten.	1	84	—	70	
Gebäude u. Hofraum.	—	90	—	—	
Garten.	1	35	—	70	
Gebäude u. Hofraum.	1	01	—	45	
Garten.	2	14	—	—	
Gebäude u. Hofraum.	—	88	—	—	
Garten.	1	54	1	20	
Gemüseland.	12	67	1	70	
Gebäude u. Hofraum.	10	12	—	—	
Garten.	1	73	1	73	
Strasse.	4	13	—	50	
Gang.	9	50	—	70	
Gebäude u. Hofraum.	1	76	—	3	
Garten.	—	43	—	—	
Gebäude u. Hofraum.	—	44	—	15	
Garten.	—	43	—	43	
Gebäude u. Hofraum.	—	44	—	44	
Garten.	—	46	—	46	
Gebäude u. Hofraum.	—	46	—	46	
Garten.	—	43	—	43	
Gebäude u. Hofraum.	—	71	—	—	
Garten.	—	65	—	65	
Gebäude u. Hofraum.	—	63	—	48	
Garten.	—	44	—	44	
Gebäude u. Hofraum.	—	11	—	11	
Garten.	—	33	—	—	
Gebäude u. Hofraum.	—	44	—	—	
Garten.	—	12	—	—	
Gebäude u. Hofraum.	—	24	—	—	
Garten.	—	15	—	—	
Gemüseland.	10	65	—	10	
Beg.	—	75	—	12	
Beg.	—	—	3	60	

Stiftung des Seminars an der Universität

am 19. April 1873

Stiftung des Seminars an der Universität

Die Stiftung des Seminars an der Universität ist eine wichtige Angelegenheit, die die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auf sich zieht. Die Stiftung ist ein Akt der Gerechtigkeit und der Fürsorge, der die Zukunft der Wissenschaften und der Bildung sichert. Die Stiftung ist ein Akt der Gerechtigkeit und der Fürsorge, der die Zukunft der Wissenschaften und der Bildung sichert. Die Stiftung ist ein Akt der Gerechtigkeit und der Fürsorge, der die Zukunft der Wissenschaften und der Bildung sichert.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
41	42	43	44	45	46	47	48	49	50
51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
61	62	63	64	65	66	67	68	69	70
71	72	73	74	75	76	77	78	79	80
81	82	83	84	85	86	87	88	89	90
91	92	93	94	95	96	97	98	99	100

Die Stiftung ist ein Akt der Gerechtigkeit und der Fürsorge, der die Zukunft der Wissenschaften und der Bildung sichert. Die Stiftung ist ein Akt der Gerechtigkeit und der Fürsorge, der die Zukunft der Wissenschaften und der Bildung sichert. Die Stiftung ist ein Akt der Gerechtigkeit und der Fürsorge, der die Zukunft der Wissenschaften und der Bildung sichert.

101	102	103	104	105	106	107	108	109	110
111	112	113	114	115	116	117	118	119	120
121	122	123	124	125	126	127	128	129	130
131	132	133	134	135	136	137	138	139	140
141	142	143	144	145	146	147	148	149	150
151	152	153	154	155	156	157	158	159	160
161	162	163	164	165	166	167	168	169	170
171	172	173	174	175	176	177	178	179	180
181	182	183	184	185	186	187	188	189	190
191	192	193	194	195	196	197	198	199	200

Mittl

Von mo
der an der Süd
für wissenschaftl
zusammengetrete
lagen eingereic
Projekts und
gefunden zu h
Theilnahme a
indem er sein
näheren Prüf
eine besonde
Einsverständnis
beiliegenden J

Anlag
zur Mittheilung
vom 19. J

Das e
westlichen Sei
seitigen, um a
der umliegende
Stadt zur Zie
dauerndes und
Der D
geistlich hergeb
sammen auf
Zur F

Alle
knüpf, daß
5000 Fuß,
jewe für die
momit die G
gedekt sein m
Die e