

Schuldeputation die Herren H. G. Schütte, B. C. Heye, A. Franke, Dr. Michaelis, Notar A. Tebelmann, A. Busch, F. G. Putzner, A. Willstein.

Deputation wegen der städtischen Löschanstalten die Herren A. Nebelthau, A. Busch.

Deputation für die Straßenreinigung die Herren H. Addicks, R. Nagel, R. Körner, C. Brauns.

Deputation für die Erleuchtungs- und Wasserwerke Herr A. Binnen.

Walldeputation die Herren A. Franke, A. D. Garde.

Deputation für die Friedhöfe die Herren Dr. Becker, R. Nagel, C. Plate, L. Lange.

Quartierdeputation die Herren Just. Achelis, Emil Frese.

Deputation für den Schlachthof die Herren Dr. von Buxtau, Rich. A. Will.

Deputation für die Stadtbibliothek Herr H. G. Schütte.

Deputation für das städtische Orchester und das Stadttheater die Herren H. A. Wuppesahl, L. Schrage, C. G. Hartwig, W. Blanke, Notar A. Tebelmann, H. Rhein.

Deputation wegen eines Arbeitsnachweises die Herren Dr. Nielsen, H. Addicks, R. Nagel, Direktor Rolze, H. Hormann, Fr. Lund, W. Leymann, F. Rohr.

Mitteilung des Senats

vom 5. Januar 1906.

1. Projektierter Oldenburgischer Güterbahnhof.

Der Senat hat seinen Kommissar in Eisenbahnangelegenheiten beauftragt, ihm über den Stand der Arbeiten für den projektierten Oldenburgischen Güterbahnhof und die Unterführung bei der Hafenburg zu berichten. Den ihm erstatteten Bericht läßt der Senat der Bürgerschaft in Erledigung ihres Ersuchens vom 6. Dezember v. J. nachstehend zugehen:

A. Güterbahnhof Bremen-Neustadt.

Nachdem das vom Senat der Bürgerschaft unter dem 5. Juli 1904 mitgeteilte Projekt eines Güterbahnhofs in der Neustadt am 13. Juli von dieser genehmigt worden war (s. Berhdlg. 1904 S. 689 ff. u. 779), reichte die Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahnverwaltung am 26. Juli das Projekt zur landespolizeilichen Genehmigung hier selbst ein. Bei der Prüfung ergaben sich mancherlei Beanstandungen, ebenso bei einem von Oldenburg am 8. Oktober desselben

Jahres eingereicht
von verschiedenen

1) D

2) ein

von

daß

15

3) die

Hab

Lage

Außerdem

1) daß

Verh

2) daß

und

3) daß

han

Quer

4) daß

der

Straf

auszu

luch die

in die

Es ist das

aplate Projekt

nicht als Genera

ist angenommen

aus der noch an

ganz war.

Während

lure in der Sig

Schwerden über

Bremen-Neustadt zu

Verhandlungen füh

hies die Absicht

aus Bahnhofsges

zwischen die Al

beauftragt hatte, d

über Hachtungen

Bremen-Neustadt

Bahnhof hindran

Die And

wurden, haben ei

notwendig gemach

vergelegt und h

erhalten. Darau

Erarbeiten ausg

Wenn di

Bremen unliebha

fall, weil diese

angekauften Gru

Die Tr

weiter verfolgt

schaft werden.

Jahres eingereichten abgeänderten Projekt. Die Beanstandungen betrafen, abgesehen von verschiedenen hier nicht weiter interessierenden Auflagen, namentlich folgende Punkte:

- 1) Die über die Hohentorschauffee führende Eisenbahnbrücke sollte nicht mit Weichen belegt werden,
- 2) eine Rampe zum Eisgutschuppen war zu verbreitern und unter Anlage von Futtermauern in die Bahndammböschung soweit zurückzuschieben, daß die Straße „Am Neustadtbahnhof“ die gleichmäßige Breite von 15 m bekam,
- 3) die neben dem zugeschütteten Teil des Hohentorshafens liegende, die Bahngleise in Planumshöhe kreuzende Straße nach den rechtsseitigen Lagerplätzen sollte bestehen bleiben.

Außerdem waren noch folgende Erinnerungen geltend gemacht:

- 1) daß die Regulierung der Bahnhofsgrenze an der Erlensstraße besonderen Verhandlungen vorbehalten bleiben müsse,
- 2) daß der in der Erlensstraße liegende Entwässerungskanal nicht verändert und über demselben nicht gebaut werden dürfe,
- 3) daß für die Brücken über den Hafenburgersee und über die Woltmershauserstraße Zeichnungen, für die Erdarbeiten zum Güterbahnhof Quersprofile und eine Massendisposition zur Prüfung vorzulegen seien,
- 4) daß alle durch die Anlage des Güterbahnhofs bedingten Änderungen der Straßen und Kanalanlagen von der Baudeputation, Abteilung Straßenbau, für Rechnung der Oldenburgischen Eisenbahnverwaltung auszuführen seien.

Durch die im landespolizeilichen Interesse erhobenen Anstände wurden mehrfache Verschiebungen und Änderungen der projektierten Gleisanlagen zc. erforderlich.

Es ist dazu hervorzuheben, daß das dem Senat und der Bürgerchaft vorgelegte Projekt von der berichtenden Deputation für Häfen und Eisenbahnen ausdrücklich als Generalplan bezeichnet und auch mit dieser Bezeichnung von der Bürgerchaft angenommen ist. Ferner ist zu bemerken, daß in den Deputationsanträgen wegen der noch ausstehenden landespolizeilichen Prüfung ein besonderer Vorbehalt gemacht war.

Während noch über die landespolizeiliche Genehmigung verhandelt wurde, kamen in der Sitzung der Bürgerchaft vom 2. November vorigen Jahres lebhafteste Beschwerden über die Unzulänglichkeit der Verhältnisse auf dem Personenbahnhofe Bremen-Neustadt zum Ausdruck. Die in Verfolg derselben mit Oldenburg angeknüpften Verhandlungen führten nach weiteren Erwägungen auf Seiten Oldenburgs dazu, daß dieses die Absicht zu erkennen gab, den Personenbahnhof zu vergrößern und ein neues Bahnhofsgelände zu errichten. Dabei kam noch besonders in Betracht, daß inzwischen die Aktiengesellschaft für Bahn-Bau und -Betrieb in Frankfurt a. M. beantragt hatte, die Züge der von ihr projektierten Kleinbahn Bremen—Thedinghausen über Huchtingen unter Benutzung der Oldenburgischen Bahn bis zum Bahnhof Bremen-Neustadt fahren zu lassen, was ebenfalls auf eine Erweiterung dieses Bahnhofes hindrängte.

Die Änderungen der Gleisanlagen, welche durch diese Umstände erforderlich wurden, haben eine neue Durcharbeitung der Pläne für das Projekt des Güterbahnhofs notwendig gemacht. Die abgeänderten Pläne sind am 11. Oktober dieses Jahres vorgelegt und haben am 4. vorigen Monats die landespolizeiliche Genehmigung erhalten. Daraufhin sind die Bedingungen für die bremischerseits auszuführenden Erdarbeiten ausgearbeitet, die in den nächsten Tagen zur Ausschreibung gelangen sollen.

Wenn die bisherige Verzögerung in der Ausführung des Güterbahnhofs in Bremen unliebsam empfunden ist, so ist das namentlich auf Seiten Oldenburgs der Fall, weil dieses durch das längere Brachliegen der mit erheblichem Kostenaufwande angekauften Grundstücke beträchtliche Zinsverluste erleidet.

Die Frage der Verbesserung der Verhältnisse des Personenbahnhofs wird weiter verfolgt und Gegenstand besonderer Berichterstattung für Senat und Bürgerchaft werden.

B. Eisenbahnbrücke über den Hakenburger See und Unterführung der Warturmer Chaussee.

Die beiden Ausführungen wurden von Senat und Bürgerschaft unterm 19. April und 4. Mai 1904 genehmigt. Die Verhandlungen wegen der technischen Einzelheiten nahmen noch geraume Zeit in Anspruch, so daß erst im April 1905 mit den Bauarbeiten begonnen werden konnte. Gemäß dem mit Oldenburg verabredeten Bauprogramm sollten Brücke und Unterführung bis zum Ende dieses Jahres fertig werden. Die eine Hälfte der von Bremen herzustellenden Unterführung war programmäßig am 10. September d. Js. fertiggestellt. Wäre Oldenburg mit Ausführung der See-Brücke damals ebensoweit gewesen, dann hätte sich das ganze Bauprogramm einhalten lassen. Es hatte sich aber unvermutet eine schlechte Beschaffenheit des Untergrundes bei der Brücke ergeben, die eine Änderung in der Fundierung und in den Bauldispositionen zur Folge hatte, worüber später zu berichten sein wird. Infolgedessen konnte der massive Unterbau für die Hälfte der Brücke erst ganz vor kurzem fertiggestellt werden, so daß erst jetzt mit der Aufstellung der Eisenkonstruktion der Brücke begonnen werden kann. Nach Fertigstellung derselben, die voraussichtlich im Mai n. Js. erfolgen wird, findet die Überleitung des eingleisigen Eisenbahnbetriebes über Brücke und Unterführung statt, wonach sofort die Warturmer Chaussee unter der Bahn durchgeführt werden wird. Die Fertigstellung des zweiten Teils von Brücke und Unterführung ist zum September n. Js. zu erwarten.

Bremen, den 30. Dezember 1905.

2. Vergrößerung und Umbau der Hauptfeuerwache.

Die Deputation für die städtischen Löschanstalten hat den anliegenden Bericht, betreffend die Vergrößerung und den Umbau der Hauptfeuerwache, übergeben. Der Senat erteilt den Anträgen der Deputation seine Zustimmung und ersucht die Bürgerschaft, ihm darin beizutreten.

Anlage.

Bericht.

Am 5. Juni 1903 (Verhdlgn. S. 451 ff.) berichtete die Deputation, daß die im Jahre 1870 am Wandrahm errichtete Hauptfeuerwache seit längerer Zeit den Anforderungen des Dienstes nicht mehr genüge, und empfahl den Ankauf des an die Wache grenzenden, von der kleinen Helle zum Kaufmannsmühlencamp durchführenden Grundstücks. Senat und Bürgerschaft beschloßen demgemäß. Der größere Teil des Grundstücks wurde an den bisherigen Mieter weiter vermietet, der kleinere von der Feuerwehr in Benutzung genommen.

Seitdem hat der Dienstbetrieb weiter an Umfang zugenommen. Infolge der notwendigen Vergrößerung der Verwaltungs-, Telegraphen- und Lagerräume haben die Wach- und Schlafräume der Mannschaft von neuem verkleinert werden müssen, die Stuben für die Fahrer sind dunkel und eng, es fehlt ein Stall für kranke Pferde, besonders macht es sich fühlbar, daß für einige Beamte, die im Interesse des regelrechten Dienstbetriebes ständig auf der Hauptfeuerwache zur Verfügung sein sollten, daselbst keine Wohnungen vorhanden sind. Deshalb wurde schon zum Budget 1905 beantragt, den ersten Teil des auf fünf Jahre zu verteilenden Vergrößerungs- und Umbaus der Wache, ein Dienstgebäude mit Werkstätten und Wagenschuppen, mit einem Kostenaufwande von 88 000 M. zu genehmigen und auszuführen (vergl. Bericht der Deputation vom 28. März 1905, Verhdlgn. S. 265 f.). Auf Wunsch der Finanzdeputation wurde diesem Antrage nicht entsprochen, weil das Bauprojekt noch nicht im einzelnen ausgearbeitet war, jedoch für diesen und andere Bauten ein Betrag von 500 000 M. für Nachbewilligungen eingestellt.

Inzwischen hat die Baudeputation das Projekt ausarbeiten lassen, wobei die bei der ersten Vorlage von der Baukommission der Bürgerschaft geäußerten Wünsche berücksichtigt sind. Die Zeichnungen und der Kostenanschlag werden hierneben

hrung der Warturmer Chaussee.
t und Bürgererschaft unterm
lungen wegen der technischen
so daß erst im April 1905
ß dem mit Oldenburg ver-
rung bis zum Ende dieses
herzustellenden Unterführung
stellt. Wäre Oldenburg mit
dann hätte sich das ganze
vermutet eine schlechte Be-
die eine Änderung in der
hatte, worüber später zu
Unterbau für die Hälfte der
daß erst jetzt mit der Auf-
n kann. Nach Fertigstellung
d, findet die Überleitung des
führung statt, wonach sofort
werden wird. Die Fertig-
g ist zum September n. Ja.

übergeben, der Erläuterungsbericht der Hochbauinspektion in der Anlage mitgeteilt.
Es ist dringend wünschenswert, den Bau so bald als möglich zu beginnen und zum
Herbst dieses Jahres fertig zu stellen.

Die Finanzdeputation hat sich damit einverstanden erklärt, daß die Hälfte
der Kosten mit 44 000 M. auf das Budget 1905 nachbewilligt und die andere Hälfte
in das Budget der außerordentlichen Bauten für 1906 eingestellt werde.

Der zweite Teil des Umbaus würde zum Budget 1907 beantragt werden.

Hiernach wird gebeten:

den Bau des Dienstgebäudes mit Werkstätten und Wagenschuppen am
Kaufmannsmühlencamp dem vorgelegten Projekte gemäß zu genehmigen
und von den auf 88 000 M. veranschlagten Kosten die Hälfte auf das
laufende Budget nachzubewilligen und die andere Hälfte zum Budget der
außerordentlichen Bauten für 1906 zu bewilligen.

Bremen, den 4. Januar 1906.

Die Deputation für die städtischen Löschanstalten.

(gez.) **Stadtländer.** (gez.) **H. Bömers.**

Erläuterungsbericht zum Neubau eines Dienstgebäudes mit Werkstätten und Wagenschuppen am Kaufmannsmühlencamp bei der Hauptfeuerwache. Unteranlage.

Das Gebäude soll als einfacher Ziegelrohbau unter sparsamer Verwendung
von Putzlflächen hergestellt werden und erhält ein Schieferdach. Die Kellerfußböden
und die Fußböden im Erdgeschoß, mit Ausnahme der Durchfahrt und des Raumes
für Krankenwagen, wo Holzkloppflaster gedacht ist, sind massiv herzustellen. Die
Kellerdecken sind aus Grobmörtel zwischen eisernen I-Trägern herzustellen, während
die übrigen Geschosse Holzbalkendecken mit Einschieb erhalten.

Die Malerwerkstatt erhält als Fußboden einen Zementestrich, die Bade-
zellen Terrazzo; der Krankenstall wird mit braungaren Klinkern in Zementmörtel
gepflastert und die Fahrerstube erhält Linoleum auf Gipsestrich. Die Keller erhalten
als Fußböden Zementestrich auf Betonunterlage. Die Fundamente erhalten 30 cm
starke Betonsohlen mit darauf zu verlegenden eisernen Ringankern. Das Mauer-
werk der Fundamente, des Kellers und des Sockels wird in Zementmörtel, das
übrige in Kalkmörtel hergestellt.

Die Treppenanlagen sind aus carolina-pine Holz herzustellen. Die Balkone
an der Hofseite sind wie die Kellerdecken zu fertigen und mit einfachen eisernen
Gittern einzufriedigen.

Das Gebäude ist mit Ofenheizung zu versehen.

Zu den Balkenlagen und zum Dachverband wird bestes, geschnittenes Tannen-
holz verwendet.

Sämtliche äußeren Türen und Fenster werden aus pitch-pine Holz und alle
inneren Tischlerarbeiten mit Ausnahme der Treppen aus bestem Tannenholz her-
gestellt. Zur Verglasung wird einfaches Doppelglas verwendet. Der Innenanstrich
des Gebäudes wird je nach Bedeutung der einzelnen Räume auf das einfachste
ausgeführt.

Bremen, den 25. August 1905.

Die Hochbauinspektion.

(gez.) **Beermann,**
Baumeister.

Gelesen.

27. IX. 05. Der Oberbandirektor.

(gez.) **Gracpel.**

1. Kabbeler
2. Stadtheld
3. Überführ
4. Rabot
5. Grubner
6. Rabot
7. Anden
8. Seigener
9. Dierling
10. Schöpfung
11. Jodwerner

Nachver
Senar u
deput io
Beislaup

monderung
alle Wagh
nach dem
den Antr
ermögung
würde, m
Wagen y
Cholera
der Desi
frist beje
ausgebild

des Glö
mit dem
und dab

reichen
bestreiten
die Positi
einer wei
bitten wir
von 1000

Br