

*Handwritten notes in the top left corner, including "1745" and other illegible scribbles.*

*Handwritten initials or marks in the top right corner, including "B" and "M".*

# Der Central-Bahnhof

der

## Oldenburg'schen Staatsbahnen zu Oldenburg

vom

Geheimen Oberbaurath **Buresch** zu Kiel.

(Mit Zeichnungen.)

(Extra-Abdruck aus der Zeitschrift des Architekten- und Ingenieur-Vereins zu Hannover, Band XXIX, Jahrgang 1883, Heft 6.)



JMB  
*Handwritten mark below the stamp*

## Der Central-Bahnhof der Oldenburg'schen Staatsbahnen zu Oldenburg;

vom Geheimen Oberbaurath Buresch zu Kiel.

### Mit Zeichnungen.

(Extra-Abdruck aus der Zeitschrift des Architekten- und Ingenieur-Vereins zu Hannover, Band XXIX, Jahrgang 1883, Heft 6.)

#### Vorläufige Bahnhofs-Anlage.

Als im Jahre 1864 dem Verf. der Auftrag wurde, die ersten Schritte zur Ausführung eines Eisenbahn-Netzes für das Herzogthum Oldenburg einzuleiten, bestand die Aufgabe zunächst in der endgültigen Projektirung einer Linie von Oldenburg nach Bremen (44,3 km), welcher eine, vertragsmäßig vom preussischen Staate gleichzeitig zu erbauende Bahn von Oldenburg nach dem preussischen Kriegshafen bei Heppens (später Wilhelmshafen) (52,4 km) sich anschließen sollte.

Es war vorauszusehen, dass früher oder später noch mehrere andere Linien in dem Herzogthume zu bauen sein würden; man beschloss daher, Oldenburg von vornherein als Knotenpunkt eines einstigen Landes-Eisenbahn-Netzes zu behandeln und für den Bahnhof (auf Grund eines vorläufigen Entwurfes) eine Fläche von 27,4<sup>ha</sup> anzukaufen.

Der Kern der Stadt Oldenburg ist auf einem niedrigen Sandhügel erbaut; die Umgebung aber liegt meist so tief, dass sie zuweilen wochenlang überfluthet wird; unter diesen erschwerenden Verhältnissen wurde nach langen Verhandlungen der Bahnhof in die „Moorstücken“ (s. Fig. 1, Bl. 20) gelegt, wo eine Länge von 1375 m ohne Wegeübergänge gewonnen werden konnte. Auch dieser, noch verhältnissmäßig günstige Platz bedurfte bei seiner niedrigen Lage und der vorhandenen 2—7 m starken Darg- und Moorschicht durchweg einer 2—2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> m hohen Aufschüttung, um wasserfrei und genügend tragfähig zu werden.

Für den vorläufigen Entwurf des demnächstigen Central-Bahnhofes wurde eine durchgehende Hauptlinie von Osten nach Westen (als Fortsetzung der Bahn Bremen-Oldenburg) zu Grunde gelegt; an diese sollte sich die bereits zur Ausführung bestimmte Bahn Oldenburg-Heppens als nördlicher Hauptarm anschließen, welche erstere demnächst vermuthlich eine Fortsetzung nach Süden mit dem Zielpunkte Osnabrück erfahren würde.

Einstweilen entschied man sich für eine vorläufige Anlage nach Maßgabe des augenblicklichen Bedürfnisses, jedoch in der Weise, dass die Gebäude, soweit irgend möglich, dauernden Charakter haben und danach gebaut werden sollten, wenn auch die anfängliche Benutzung der demnächstigen nicht entsprechen könne.

So wurde ein Theil des demnächstigen Schuppens für ankommende Güter (s. Bl. 20) einstweilen als Empfangsgebäude eingerichtet und mit einem aus Holz hergestellten Perrondache versehen. Diese Anordnung, schon für die im Jahre 1867 eröffneten Bahnen nach Bremen und Heppens hergestellt, wurde später beim Hinzukommen weiterer Strecken mehrfach erweitert und diente dem Zwecke des Personendienstes bis 1879.

Der gesammte Güterverkehr wurde während dieser Zeit in dem nachherigen Schuppen für abgehende Güter, sowie in einigen provisorischen Schuppen in genügender Weise wahrgenommen.

Für den Maschinendienst wurde sofort ein Theil der endgültigen Anlage hergestellt und nach



F III 61  
2

Bedarf erweitert, wie dies durch verschiedene Schraffurung auf dem Plane angedeutet ist.

Die Gleise wurden einseitig, um die Herstellung der bleibenden Anlage später nicht zu erschweren, auf den nunmehrigen Bahnhofs-Vorplatz gelegt und auf demselben nach Bedarf erweitert.

Im Jahre 1869 wurde die Bahn von Oldenburg nach Leer eröffnet. Als nun in den Jahren 1873 bis 1875 die Weserbahn Brake-Nordenhamm, sowie die von der Wilhelmshafener Bahn zu Sande abzweigende Linie nach Jever, endlich im Jahre 1878 auch noch die Bahn nach Osnabrück und die Strecke Ihrhove-Neuschanz zur Ausführung kamen, so dass sich die Oldenburg'schen Staatsbahnen auf 334<sup>km</sup> erweiterten, wäre allerdings der Uebergang zu einem geräumigen, endgültigen Bahnhofe sehr erwünscht gewesen; mit Rücksicht jedoch auf die derzeitige Höhe der Preise für Löhne und Baumaterialien stand man auch noch damals von diesem Wunsche ab und behalt sich in den bisherigen Räumen. Erst im Jahre 1879 wurde dann mit der Ausführung des auf den Blättern 20 u. 21 dargestellten Central-Bahnhofes unter Benutzung früherer Pläne aus dem Jahre 1873 begonnen und dieselbe 1880 im Wesentlichen beendet.

#### Endgültiger Central-Bahnhof.

Die leitenden Grundsätze für die Anordnung des Bahnhofes waren folgende:

1) Die Verhältnisse des Oldenburg'schen Eisenbahnnetzes, welche eine erhebliche Steigerung der Frequenz des Bahnhofes Oldenburg, sowie auch der denselben berührenden Bahnliesen so ziemlich ausschließen, lieferten eine Trennung der Stations-Anlagen für den Personen- und Güterverkehr, sowie für den Lokomotiven- und Wagen-Dienst, wie solche an anderen Central-Punkten stattgefunden hat, nicht angezeigt erscheinen. Es war deshalb die Einrichtung der Central-Station für den gesammten Dienst nicht allein zulässig, sondern durch die Rücksichten strengster Wirtschaftlichkeit in der Anlage wie im Betriebsdienste sogar geboten.

2) Die Station Oldenburg war demnach, außer für den Personen- und Güterverkehr, auch für den wesentlichsten Theil des Zugförderungsdienstes, mithin als Aufbewahrungsort für den weitaus größeren Theil des rollenden Materials, sowie für die gesammte Erhaltung desselben, also für die Ausbesserung der Lokomotiven, Wagen u. s. w., sowie für die Haupt-Material-Magazine einzurichten.

3) Die Unterbringung der Central-Verwaltung, sowie der Dienstwohnungen in den Stationsgebäuden wurde (mit Ausnahme der zur Sicherheit der Gebäude, Kassen u. s. w. erforderlichen) von vornherein ausgeschlossen.

4) Die Rücksicht auf die Sicherheit des Personendienstes ließ möglichst Vermeidung von Gleisüberschreitungen, sowohl Seitens des Publikums wie auch Seitens des Dienstpersonals, als Grundbedingung für den Plan hinstellen.

5) Die Überschreitung der Bahnhofsgrenzen beim Verschiebedienste musste von vornherein als ganz unzulässig angesehen werden, weil der Bahnhof an seinem westlichen Ende den sehr verkehrsreichen Pferdemarkt-platz mit seinen vier Straßen-Uebergängen berührt, und weil derselbe mit seinem östlichen Ende bis an den, mittels Drehbrücken zu überschreitenden Huntefluss reicht, diese Drehbrücken aber in der Regel offen sein müssen. Es trat diese Bedingung um so mehr in den Vordergrund, als von vornherein zu erwarten war, dass die Station für den Verschiebedienst eine hervorragende Wichtigkeit erlangen werde.

6) Sodann hatte man eine zweckmäßige Verbindung der Eisenbahn mit der Fluss- und Küsten-Schiffahrt vorzusehen. Wenn auch anzunehmen war, dass die letztere nach Vollendung der Eisenbahnen von ihrer damaligen Bedeutung viel einbüßen werde, so hielt man eine direkte Verbindung sowohl im Interesse des allgemeinen Verkehrs, wie auch der Eisenbahnfrequenz doch mit Recht für geboten.

7) Selbstverständlich war auf einen bequemen Anschluss der Stadt und ihrer Erweiterung an die Bahnhofs-Anlage in der Haupt-Anordnung der letzteren Rücksicht zu nehmen.

8) Endlich war eine Haupt-Bedingung, dass bei der Aufriss-Bildung, unter Festhaltung des gegebenen Grundrisses in allen wesentlichen Theilen, möglichst Einschränkung innehalten sei und äußerster Sparsamkeit sowohl in den Massen wie in der Art der Ausführung stattzufinden habe.

**Gesamt-Anordnung des Bahnhofes.** Wenn nun auch von einer räumlichen Trennung der Anlagen für die verschiedenen Dienstzweige im vorliegenden Falle abzusehen war, so erforderte die notwendige Ordnung des Dienstes doch ein möglichst strenges Auseinanderhalten der Anlagen für die einzelnen Zwecke auf der zusammenhängenden Bahnhoffläche. Dem entsprechend wurde nun ein geräumiger Bahnhofplatz, welcher die Verbindung mit der Stadt durch mehrere zu Theil neue Straßen vermittelt, der Bahnhof in folgender Weise angeordnet:

A. Die Räume für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Post-Verkehr wurden, in angemessener Lage zu den für den gesammten Verkehrsdiens der Station erforderlichen Gleisen, an die Längseite des Bahnhofplatzes gelegt.

B. Die Anlagen für den gesammten Platz-Güterverkehr wurden an eine, von der Hauptbahn abzweigende, gegen die eine schmale (östliche) Seite des Bahnhofs-Vorplatzes todtlaufende Gleisgruppe gelegt. Diese wurde in sich so angeordnet, dass man in den Zwischenräumen der Gleise, ohne Überschreitung solcher, an die einzelnen Güter-Schuppen, Produkten-Gleise, Vieh-Rampen u. s. w. gelangen kann.

Es wurde gerade diese Seite des Bahnhofes für den Güterdienst gewählt, trotzdem dieselbe die zur Stadt weniger günstig gelegene und auch sonst weniger

geeignete ist: — weil an dieselbe ein mit dem Hunteflusse verbundenes Hafenbecken durch Gleisverbindung leicht angeschlossen werden konnte, was an der anderen Seite nicht möglich gewesen sein würde, — und weil an dieser Seite des Bahnhofes eine größere Bodenfläche zu gewinnen war, als an der anderen, näher zur Stadt gelegenen.

C. Die gesammte Maschinen- und Wagen-Verwaltung, einschließlich der für das ganze Bahnetz erforderlichen Reparatur-Werkstätten, nebst Aufstellungsleisen für in Ausbesserung befindliches Material, sowie das Material-Hauptmagazin ist (in ähnlicher Weise, wie der Güterbahnhof) an der westlichen schmalen Seite des Bahnhof-Vorplatzes angebracht, mit einer gegen den letzteren todlaufenden Gleisgruppe.

D. Das zum An- und Abfahren, sowie zum Ordnen der sämtlichen Güterzüge erforderliche Gleissystem ist auf die Hinterseite des Bahnhofes in ihrer ganzen Länge und einer für 12 parallele Gleise ausreichenden Breite gelegt.

E. Die Aufstellungsleise für leere Wagen und sonstiges, vorübergehend außer Dienst gestelltes Betriebs-Material sind in die todten Winkel an beiden Enden des Bahnhofes verwiesen worden.

F. Um Gleis-Überschreitungen, für das Publikum sowohl, wie für das eigene Dienst-Personal, möglichst zu vermeiden, wurden die für das An- und Abfahren der Personenzüge der Nebenstrecken nach Osnabrück und Wilhelmshafen dienenden Gleise gegen die Bahnhof-Mitte todtlaufend angeordnet, während das für die Richtung Leer-Bremen der durchgehenden Bahn dienende Gleis vom Querperron direkt, und der Zwischenperron für das Gleis Bremen-Leer mittels Überschreitung des vorgenannten Gleises (Richtung Leer-Bremen) in Schienenhöhe erreicht wird. Nächst dem letztgenannten zweiten Gleise der durchgehenden Bahn Bremen-Leer folgt das sogen. Umfuhrgleis (zum Verkehre zwischen beiden Enden der Personenzug-Aufstellungsleise), dann zwei Gleise für durchgehende Güterzüge und hierauf das Rangirsystem.

Das Empfangsgebäude. Zu dem Plane auf Bl. 20 ist zunächst zu bemerken, dass Ab- und Zugänge von und zu den Personenzügen für die Reisenden streng getrennt angeordnet wurden, um Störungen möglichst zu vermeiden.

Um die in der Mitte des Stationsgebäudes gelegte Haupteingangs-Halle gruppieren sich die Expeditions- und Warteräume nebst Zubehör, welchen sich links die Diensträume der Betriebs-Inspektion (demnächst nötigenfalls für den besonderen Dienst der Station herbeizuziehen), sowie Gemächer für den großherzoglichen Hof, — rechts neben einigen Räumen für den durchgehenden Personen-Verkehr (Speisesaal, Waschraum u. dergl.) die Räume für den Stations- und Telegraphendienst anschließen.

An den beiden Enden der Hauptgebäude-Gruppe befinden sich die dreifachgeöffneten Ausgangshallen für das Publikum, neben der linksseitigen, dem Haupt-

Ausgange, die Gepäck- und Eilgut-Ausgabe, neben der rechtsseitigen, dem wegen seiner Lage zur Stadt weniger gebrauchten Ausgange, der zugleich zum Anbringen und Abholen der Postsachen dient, eine Postniederlage und ein Arbeiterzimmer.

In den an die Ausgangshallen sich anschließenden niedrigen Seitenflügeln sind in zwei Geschossen die zahlreichen, auf einer Central-Station erforderlichen Diensträume, z. B. für Polizei, Fahrbeamte, Bremser, Wagen- und Gasaufseher, sowie für den technischen Telegraphen-Dienst u. dergl. untergebracht, während in den die Gebäudegruppe abschließenden Ecktürmen eine Wasserhebungs-Maschine nebst den Haupt-Wasserbehältern für den allgemeinen Dienst des Bahnhofes, sowie zur Versorgung der Wasserkranne für die durchgehenden Maschinen angeordnet bzw. projektirt sind.

An der Westseite ist der entsprechende (in der Ansicht-Zeichnung auch fehlende) Gebäudetheil bisher nicht ausgeführt, weil ein Bedürfniss für die fraglichen Räume z. Zeit nicht vorlag.

Wie schon erwähnt, hat man das Empfangsgebäude von allen Anlagen, die nicht mit dem Stationsdienste unmittelbar zusammenhängen, möglichst frei gehalten. So wurde für die Central-Verwaltung eine besondere Gebäudegruppe am westlichen Ende des Bahnhofes (im Plane als Direktionsgebäude bezeichnet) auf einem, außerhalb des Bahnhofgrundstückes liegenden Platze erbaut.

Eine möglichst beschränkte Zahl von Dienstwohnungen für Subaltern-Beamte wurde in den Giebeln der verschiedenen Gebäude untergebracht.

Die Geschäftsräume der Betriebs-Inspektion wurden in das Erdgeschoss des Empfangsgebäudes nur deshalb gelegt, weil bei der gedrungenen Anordnung des Grundrisses der geschlossenen Gebäudegruppe es nicht für anrathlich gehalten wurde, die Anlage lediglich auf das augenblickliche Bedürfniss des Stationsdienstes zu beschränken. Wird der letztere später mehr Raum erfordern, so stehen die Räume der Betriebs-Inspektion zur Verfügung, und diese kann dann anderweitig, vielleicht in einem besonderen Gebäude (im Plane mit „eventuell Betriebs-Inspektion“ bezeichnet), untergebracht werden.

So hat man in Beziehung auf die Einrichtungen für den eigentlichen Stationsdienst ganz unabhängig sich gehalten, — eine Maßregel, welche augenblicklich freilich mit kleinen Unbequemlichkeiten und etwas größeren Kosten verbunden war, in der Zukunft aber voraussichtlich als zweckmäßig sich erweisen wird.

So weit nötig, öffnen sich alle erwähnten Räume nach dem inneren Bahnhofe auf die neben und zwischen den Hauptgleisen angeordneten Ein- und Aussteigerperrons, welche sämtlich in der aus den Zeichnungen ersichtlichen Weise überdacht sind. Bei der 205<sup>m</sup> betragenden Länge der Haupthalle ist die sich ergebende Größe der überdachten Fläche von etwa 8400<sup>qm</sup> eine so erhebliche, wie sie nicht leicht auf einem anderen Bahnhofe von ähnlicher Bedeutung vorkommt; man war indess der Meinung, gerade in dieser, für das Publikum, wie für den Dienst selbst, gleich wichtigen Einrichtung nicht kargen, sondern dafür lieber durch Einfachheit der Anordnung und Ausführung entsprechend ersparen zu sollen.

Für die Anordnung der An- und Abfahrtsgeleise war die Forderung der Betriebs-Verwaltung maßgebend,

*if will be built  
in future, the  
is suitable for  
being it will  
be built in  
the future*

*ausgeführt*

nach welcher die Züge der Hauptlinie (Bremen-Leer) in Oldenburg kreuzen und gleichzeitig auf den anschließenden Bahnen nach Osnabrück und Wilhelmshafen Züge ankommen und abgehen sollen, — eine Annahme, welche bei der Konstruktion des Fahrplans der Oldenburgischen Bahnen stets die Grundlage sein wird.

Sollte bei dieser Programm-Bestimmung der oben unter 4 aufgestellte Grundsatz: möglichste Vermeidung von Gleis-Überschreitungen durch Publikum und Beamte, durchgeführt werden, so ergab sich bei den hiesigen, für die Anlage von Tunneln sehr ungeeigneten Bodenverhältnissen die an anderen Orten, namentlich in England, vielfach angewandte Anordnung der vor der Stationsmitte todtlaufenden Gleise der Nebenlinien von selbst. Unter Festhaltung des Grundsatzes, dass keiner der anfahrenden Züge sein Gleis (das rechtsseitige) verlassen dürfte, folgte dann die Nothwendigkeit, dass für die Züge von Bremen nach Leer das Publikum das Gleis der Richtung Leer-Bremen in Schienenhöhe überschreiten müsse, — ein Bedenken, welches übrigens wesentlich durch die Erwägung abgeschwächt wurde, es werde der Fahrplan sich immer so einrichten lassen, dass der Zug Leer-Bremen stets vor dem Zuge Bremen-Leer einläuft, die Überschreitung des Gleises also nicht bei Erwartung eines Zuges, sondern stets nach dem Einlaufen desselben, und zwar am hinteren Ende (nicht vor der Lokomotive) zu geschehen braucht. Durch Sperrung des fraglichen Gleis-Überganges bis nach dem Einlaufen des betreffenden Zuges kann also jede Gefahr vermieden werden. In Folge der Anordnung einer Rampe, welche den Höhenunterschied zwischen dem Perron am Stationsgebäude und dem Schienengleise ausgleicht, und an welche die zwischen den Gleisen liegenden Perrons sich anschließen, lässt die Gleis-Überschreitung an Bequemlichkeit kaum etwas zu wünschen übrig.

Die beiden, gegen die Perronzunge todtlaufenden Haupt-Gleise der Osnabrücker Linie sind am Ende ohne Verbindung gelassen; eine solche schien nicht erforderlich, weil die vorliegende Gleis-Anordnung gestattet, entweder vor der Halle die Maschine umzustellen und den Zug dann in dieselbe hinein zu schieben (wie solches z. B. in England häufig vorkommt), oder aber die Maschine mit in die Halle laufen zu lassen und den ganzen Zug zurückzusetzen, sobald derselbe entleert ist, wie es bis jetzt tatsächlich geschieht.

Für die Wilhelmshafener Gleise ist am Ende eine große Lokomotiv-Drehscheibe eingelegt, da die vordeshin beschriebenen Verfahren hier nicht wohl ausgeführt werden konnten, u. zw. theils, weil die betreffenden Gleislängen dazu nicht ausreichten, theils auch, weil die auf diesem Ende des Bahnhofes vorkommende Kreuzung der Hauptgleise der Bahnen nach Leer und Wilhelmshafen, sowie das häufige Durchfahren von Lokomotiven von und nach dem Maschinenhaus aus Sicherheitsrücksichten thunlichste Einschränkung der Benutzung dieser Gleise forderte. Die Betriebs-Praxis ist nun die, dass hier die Maschine mit dem

Zuge bis unmittelbar an die Drehscheibe fährt, dann abgehängt und mittels der Drehscheibe soweit geschwenkt wird, bis sie auf dem zweiten Gleise abfahren kann, wonach das Letztere dann für den abgehen sollenden Zug frei ist. Bisher hält man, um die Bewegungen auf dem westlichen Ende des Bahnhofes möglichst einzuschränken, für zweckmäßiger, die Wilhelmshafener Züge vom Ankunftsgleise auch abgehen zu lassen, was keine Schwierigkeiten hat, da zwischen Ankunft und Abfahrt derselben stets Zeit genug liegt.

Diese, von derjenigen der Ostseite abweichende Gleis-Anordnung, welche erst bei der speziellen Bearbeitung des Planes als nothwendig sich erwies, hat ihren Grund wesentlich in dem Umstande, dass in der ersten, schon bei Feststellung der Bahnlagen zu treffenden, später nicht mehr abändernden, Plan-Disposition das Stationsgebäude ein wenig zu weit westlich gelegt wurde. Obgleich nun diese Anordnung den Dienst etwas verwickelter und ihrer macht, so mag es doch zweifelhaft sein, welche der beiden Einrichtungen die bessere ist? — namentlich im vorliegenden Falle, wo man nach der Bedeutung der beiden Anschlussbahnen annehmen darf, dass die Züge der Wilhelmshafener Bahn immer kürzer sein werden, als die der Osnabrücker Linie. Hätte man zwischen dem westlichen Bahnhof-Ende und der Halle eine größere Gleislänge haben wollen, so würde man die letztere auf der Bahn-Achse nach Osten hin haben verschieben müssen, wodurch dann einestheils die räumliche Entwicklung der Güterverkehrs-Anlagen beeinträchtigt, und anderentheils die Entfernung der Personenstation vom Mittelpunkt der Stadt vergrößert sein würde, während es im allgemeinen Interesse lag, die letztere Entfernung so gering wie möglich zu machen. Würden aus in der Rede stehenden, jetzigen Gleis-Anordnung einmal Unzukömmlichkeiten hervortreten, so giebt es verschiedene Mittel, dieselben zu beseitigen, oder doch erheblich abzuschwächen, nämlich: Verlegung der unvermeidlichen Kreuzung der Leer und Wilhelmshafener Züge, welche jetzt auf dem Bahnhofs selbst erfolgt, an die etwa 300 m außerhalb desselben liegende Gabelung der beiden Bahnen; — Verlegung des Dienstlokomotiven-Hauses auf die östlich der Halle gelegene, längere und geräumigere Seite des Bahnhofes, und dergleichen. —

Zwischen der Personenhalle und den, schon oben erwähnten, Dienstströme enthaltenden und mit den Wasserthürmen abschließenden Flügeln des Stationsgebäudes sind an jedem Ende des letzteren vier, gegen die Gepäck-Ansgabe bezw. Post-Packkammer todtlaufende, überdachte Gleise angelegt. Dieselben dienen zur Aufstellung von Aushilfs-Personenwagen (nach den Klassen getrennt), sowie zum Nachschaden und Reinigen der zu diesem Zwecke hier wechselnden Wagen-Züge der Osnabrücker und Wilhelmshafener Linien. Diese Gleise stehen mit der Hauptbahn durch Weichen in Verbindung, werden aber, sobald das Bedürfniss auftritt, eine zweite Verbindung, mittels Gleiskarrens bekommen, deren im Plane angedeuteten Bahnen indess die Hauptgleise nicht unterbrechen sollen.

Die Perrons zwischen den Gleisen, welche eine mittlere Höhe von 0,50 m über den Schienen bekommen haben, u. zw. theils um das Einsteigen in die Wagen und das Verlassen derselben zu erleichtern, theils aber auch, um das Überschreiten der Gleise durch das Publikum zu erschweren, — sind zu beiden Seiten der Hallen als einfache Erd-Erhöhungen fortgesetzt, soweit

die Gleis-Anordnung solches gestattet. Auf diese Weise ist selbst bei den längsten Zügen das Aus- und Einsteigen überall fast gleich bequem, — ausgenommen allein da, wo an beiden Enden der Halle die Ueberfahrten für die Gepäck- und Postkarren haben angeordnet und dieserhalb die Terrassen haben unterbrochen werden müssen; es sind das übrigens dieselben Punkte, an welchen demnach die oben erwähnten Gleiskarren die Terrassen kreuzen müssen.

**Anlagen für den Güterverkehr.** Ankommendes und Abgehendes ist, sowohl bei den eigentlichen Gütern, wie auch bei den Produkten, getrennt; daneben ist dem, an gewissen Tagen sehr erheblichen Vieh-Verkehr der Station, sowie etwaigen Kavallerie- und Artillerie-Transporten durch ausgedehnte Rampen gedient.

Bisher wurde von den Güterverkehrs-Anlagen, welche, wie aus dem Plane ersichtlich, einer bedeutenden Entwickelung fähig sind, nur erst ein Theil, und auch dieser theilweise nur vorläufig, hergestellt.

Die Verbindung der Bahnhofs-Anlage mit der Fluss-(Hunte- und Weser-) und Küsten-Schiffahrt ist durch Ufergleise, Landebrücken, Krane u. dergl. hergestellt.

Wenn diese Anlage auch durch die inzwischen erbaute Unterwieser-Bahn (Hude-Nordenham) an Nützbarkeit zur Zeit erheblich verloren hat, so wird dieselbe nach Vollendung des im Bau begriffenen, bei Oldenburg, unmittelbar dem Hafeneingange gegenüber, mündenden Hunte-Ems- (event. auch Rhein-Weser-) Kanals an Wichtigkeit voraussichtlich wieder gewinnen, namentlich, wenn, wie zu erwarten, gleichzeitig auch das gewerbliche Leben und der Handelsverkehr der Stadt Oldenburg eine Steigerung erfährt. Würde auch die z. Z. lebhaft erörterte, großartige Verbesserung und Erweiterung der Binnen-Schiffahrt durch die Vertiefung des Fahrwassers der Weser (4,50 m Tiefgang bis Bremen), mit welcher die der Hunte Hand in Hand gehen wird, sowie der Rhein-Weser-Kanal einmal zur Wirklichkeit werden, dann stände auch dem Eisenbahn-Hafen Oldenburgs noch eine bedeutungsvolle Zukunft bevor.

Für die Zwecke des Lokomotivdienstes, welcher zur Zeit der Aufstellung des Planes ausschließlich des Torfes als Heizmaterial sich bediente, ist hier ein Torf-magazin, auf einer Halbinsel belegen, errichtet, weil der Torf vorwiegend vom Hunte-Ems-Kanale zu Wasser angebracht wurde.

Wenn die Wasserflächen des Hafens für dessen Bedeutung verhältnissmäßig groß sind, so hat das seinen Grund zum Theile in dem Umstande, dass das erste, zum Aufhören der Bahnhofs-Fläche erforderliche Erdmaterial anders als aus der Hafenausgrabung nicht zu beschaffen war. Es hat übrigens die reichliche Größe der Hafen-Wasserfläche in sofern als nicht unzweckmäßig sich erwiesen, als dieselbe, soweit sie nicht ihrem eigentlichen Zwecke dient, als Liegeplatz von Holzbojen, als Winterlager von Schiffen u. dergl. häufig benutzt wird.

**Maschinen- und Wagen-Verwaltung.** Dieselbe umfasst zunächst alle Räume und Anlagen, welche nöthig sind, um die im Dienste der Station befindlichen Lokomotiven aufzustellen, zu speisen, anzuhetzen, zu reinigen u. s. w., sodann die erforderlichen Werkstätten zur Ausbesserung der sämtlichen Lokomotiven und Wagen der Verwaltung, und endlich die für die Maschinen-Verwaltung erforderlichen Diensträume.

Die Anordnung ist aus dem Plane ersichtlich; die Gebäudereihe längs der Straße ist mehrstöckig und enthält von rechts her: das Kesselhaus für die Werkstätten-Betriebs-Maschine, das Material-Magazin (in drei Geschossen), die Schmiede (bis unter das Dach hinaufgehend), die Geschäftsräume der Werkschreiber (unten) und der Maschinen-Inspektion (oben), den Haupt-Eingang für die Werkstätten (in der Mitte der Straßenseite), die Pförtner- und einige Werkmeister-Wohnungen, sowie einen Arbeiter-Speisesaal.

Alle übrigen Werkstätten-Räume sind, abweichend von dem sonst gebräuchlichen Systeme, in dem, an den vorgenannten Bau direkt sich anschließenden, einstöckigen Gebäude, so zu sagen unter einem Dache untergebracht. Dasselbe ist nach dem sogenannten Shed-Systeme angeordnet und durchweg als Pfeilerbau nach einem Konstruktionschema ausgeführt. Die Pfeiler, auf welchen das zusammenhängende, nun schon etwa 8650 qm bedeckende Dachwerk ruht, stehen, abgesehen von einigen durch die Gleiskarren bedingten Abweichungen, rechtwinklig zu den Gleisen in 5 m Abstand, in der Richtung derselben in 10 m Abstand und sind aus Backstein hohl gemauert; die Hohlungen dienen abwechselnd als Rauchabzug- und Wasserabfall-Röhren. Ueber jedem Gleise liegt, diesem parallel, ein Shed-Dach; die flache Seite ist mit Dachpfannen ohne Unterschulung gedeckt, die steile hat nach Art der Treibhausfenster angeordnete Verglasung, welche den inneren Raum vollkommen erhellt. Im Inneren dieses weiten Schuppens werden dann, dem jeweiligen Bedürfnisse entsprechend, durch Scheerwände (theils von Holz, theils von Backstein) Räume für die einzelnen Zwecke abgetheilt, wobei die vorderen, durch Weichengleise zugänglichen Abtheilungen für die im Dienste stehenden Lokomotiven, die übrigen, durch Gleiskarren in ausreichender Zahl zugänglich gemachten, in passender Lage zu Werkstätten, Aufstellungsräumen für das rollende Material, Magazinen u. s. w. bestimmt wurden.

Dieses System hat die Vortheile:

Dass die Anlage, nach und nach entstehend, durch einfaches Versetzen von Scheerwänden dem jeweiligen Bedürfnisse stets leicht angepasst werden konnte;

dass die Werkstätten, sämtlich nahe beieinander liegend, übersichtlich und billig im Betriebe sind;

dass im vorliegenden Falle bei dem schlechten Baugrunde der, auch bei den massiven Umfassungswänden durchgeführte Pfeilerbau der denkbar billigste ist;

dass der Kubik-Inhalt der Räume für die Flächen-Einheit ein Minimum ist, die Räume also billig zu beheizen sind.

Die denkbar einfachste Herstellung des Daches hat sich als durchaus genügend erwiesen. Bei den geringen Kosten der Konstruktion (etwa 28 M. f. d. qm) hat man denn auch eine reichlich genügende Schuppensfläche hergestellt und hat damit das häufig unsichere und stets kostspielige Arbeiten im Freien für die Werkstätten ganz vermieden.

Der im Plane dunkler schraffierte Theil der Anlage ist bis jetzt ausgeführt; für einen weiteren Theil ist das Aufführen der Pfeiler bis zur Bahnhofs-Ebene und die Erd-Aufschüttung bewirkt, während der Aufbau selbst nur nach Bedürfniss erfolgt.

Das bei der Maschinen- und Werkstätten-Anlage befolgte Prinzip hat sich bisher vollständig bewährt; auch die von dem „Tolllauf“ der Lokomotivhaus-Gleise gewöhnlich befürchteten Misstände haben sich hier kaum fühlbar gemacht und sind jedenfalls verschwindend gegenüber den Vortheilen, welche die Lage der fraglichen Gebäude an der Stadtseite des Bahnhofes dadurch mit sich bringt, dass der Verkehr zwischen der Stadt und den Werkstätten mit den eigentlichen Bahngleisen in keinerlei Berührung kommt.

Die Versorgung der dienstthuenden Lokomotiven mit Wasser und Brenn-Material erfolgt, soweit dieselben das Maschinenhaus berühren, durch eine mit demselben verbundene Wasserstation, welche theils mittels in den Boden versenkter Füllröhren, theils mittels des in der Nähe des Hauses bei der Kohlen- bzw. Torfbühne stehenden Wasserkrahnes die Lokomotiven speist. Für die durchgehenden Lokomotiven erfüllen diesen Theil des Dienstes die an beiden Enden der Halle stehenden den Bremen-Leerer Hauptgleisen stehenden Wasserstationen, welche im unteren Geschoße neben einem Kohlenmagazine, einer Wachtstube und dergl. einen, auf diese Weise gut gegen Frost geschützten Wasserkrahn (mit Zuleitungen aus dem schon oben erwähnten Wasserturme) und im oberen Geschoße eine Bühne enthalten, von welcher Torf und Kohlen an die Maschinen abgegeben werden.

Die Trennung der Wasserstationen für Maschinenhaus und durchgehenden Dienst, jede mit selbständiger Wasserversorgung, durch welche die Betriebskosten sehr gesteigert werden, hat ihren Grund theils in beabsichtigter größerer Sicherheit, theils in der Schwierigkeit, an einem Punkte mit nicht unzulässiger Länge des Saugrohres die nötige Wassermenge zu bekommen. Bei der geringen Ergiebigkeit der im Boden (Diluvium) stehenden Brunnen hat man nämlich dazu schreiten müssen, den größeren Theil der erforderlichen Wassermenge aus dem den Bahnhof im Norden abschließenden Grenzgraben zu nehmen, in welchen die Entwässerungsgräben der umgebenden Wiesengründe einmünden. Dieser lange Graben von erheblichem Querschnitte lieferte bisher eine genügende Menge von, wenn auch nicht ganz reinem, doch brauchbarem Wasser, welches durch ein, etwa gegenüber dem Wasserturme angelegtes Sandfilter von dem größten Theile der mechanisch beigeigten Unreinigkeiten befreit und dann in einen Behälter zum Aufpumpen gesammelt wird.

**Gleisanlagen für den Verschiebdienst (Rangir-dienst).** Wie bereits erwähnt, sind die Gleise zum Ordnen (Rangiren) der Güterzüge hinter den Hauptgleisen in der ganzen Länge des Bahnhofes angeordnet. Der unerlässlichen Bedingung, die Bahnhofs-grenze beim Verschiebdienste nicht zu überschreiten, ist durch die gewählte Anordnung vollständig entsprochen worden, und es wird das in der Zukunft voraussichtlich auch der Fall sein, da nach der Einführung einer selbst-wirkenden Ebene in den Verschiebdienst sich bereits gezeigt hat, dass der für letzteren verfügbare Raum einem, das heutige mehrfach übersteigenden Bedürfnisse zu genügen vermag.

**Verbindung des Bahnhofes mit der Stadt.** Eine befriedigende Verbindung des Bahnhofes mit der inneren Stadt besteht leider bis jetzt nicht.

Zu der Zeit, als dieselbe durch Verlängerung der auf dem Uebersichtsplane (Bl. 20) als Bahnhof-Straße

bezeichneten Straße, etwa nach der punktirten Linie *a a*, noch leicht zu bewerkstelligen gewesen wäre, hat die Stadtverwaltung die Wichtigkeit dieser Verbindung nicht genügend gewürdigt. Auch an der Offenhaltung der, auf dem Plane mit *b* bezeichneten Straße des ursprünglich vereinbarten Projekts hat man nicht das genügende Interesse gehabt, in Folge dessen der Eingang derselben durch ein Haus zum Theile verbannt wurde. Inzwischen haben aber die Anschauungen bereits in soweit sich geändert, dass man an die Durchführung der Centralstraße (*c* des Planes) jetzt ernstlich denkt.

### Architektonische Behandlung und Ausführung des Empfangs-Gebäudes.

Die durch die Verhältnisse gebotene Sparsamkeit war für möglichste Einfachheit und thünlichste Einschränkung der Höhenmaße bestimmend. Die architektonische Durchbildung ist durch wiederholten Wechsel in der Person des leitenden Architekten leider etwas geschädigt worden.

Rücksichten der Sparsamkeit in Bau wie Unterhaltung waren es auch vorwiegend, welche die Herstellung der Hochbauten in sogenanntem Ziegel-Robbau, und zwar in der auch bei allen übrigen Bahn-Hochbauten festgehaltenen Einfachheit der Formen und in gewöhnlicher Ausführung, angezeigt erscheinen ließen. Diesen Bedingungen schien die Stilfassung in gothischen Formen am meisten zu entsprechen, weshalb diese auch gewählt wurde.

Für die Hallenbauten war von vornherein eine Holz-Konstruktion in Aussicht genommen, u. zw. theils der größeren Billigkeit wegen, theils auch, weil man die auf diese Bauten zu verwendenden Summen, soweit immer thunlich, dem Lande selbst zu gute kommen lassen wollte. In Bezug auf den ersten Punkt mag bemerkt werden, dass, als die Hallen zuerst entworfen wurden, die Kosten des Eisenbaues etwa auf das  $2\frac{1}{2}$ -fache der Holz-Konstruktion sich gestellt haben würden. Zur Zeit der Ausführung hatte allerdings das Preis-Verhältniss zu Gunsten des Eisens etwas sich geändert, weshalb man zu der jetzt ausgeführten gemischten Konstruktion überging (s. Fig. 1 u. 2, Bl. 21). Nur bei den Endbindern der Haupthalle wurde die Holz-Konstruktion beibehalten (s. Fig. 3).

Mit alleiniger Ausnahme der eisernen Fachwerks-Bogenträger zwischen den Säulen (s. Fig. 2, Bl. 21), deren Anfertigung in zu kurzer Zeit erfolgen musste und welche deshalb aus der Harkort'schen Brückenbau-Anstalt zu Duisburg bezogen wurden, konnte der ganze Bau, wie er jetzt dasteht, mit heimischen Kräften zur Ausführung gebracht werden. Die Kosten desselben stellen sich immer noch erheblich niedriger, als es bei einer Konstruktion ganz aus Eisen möglich gewesen sein würde.

In Bezug auf die Ausführung ist zunächst der Grundbau hervorzuheben. Da, wie schon oben gesagt wurde, der Wiesengrund der Bahnhofsfäche aus

einer 2—5<sup>m</sup> starken Darg- und Moorschicht über dem Grundsande besteht, und darüber eine 2—2 $\frac{1}{2}$ <sup>m</sup> starke, mehr oder weniger frische Aufschüttung aus den verschiedensten Bodenarten liegt, so war durchweg künstliche Gründung erforderlich. Zur Herstellung der Aufdümmung für die ersten Erdtransportgleise konnte Moorboden Verwendung finden; es wurde deshalb gleich Anfangs für die ersten eigenen Stationsgebäude eingeschloft. Die seitlichen Ausgangshallen, für den ersten Theil der Maschinenanlage und für die Güterschuppen das Moor bis auf den Grundsand abgehoben und theils zur Herstellung der ersten Gleisdämme, theils zum Auftragen des Bahnhofsvorplatzes verwendet. Die auf solche Weise gebildeten Fundamentgruben, welche sofort mit Wasser sich füllten, wurden dann gleichzeitig mit dem Auftragen der Bahnhoffläche mit Sand (durch Lokomotiven herbeigeschafft) verschüttet. Auf die so hergestellten Sandschüttungen wurde dann sofort Wasser in reichlichem Maße so lange aufgepumpt, bis es stehen blieb. Als dasselbe kaum oberflächlich verschwunden war, musste man, um die Gebäude rechtzeitig beenden zu können, bei den zuerst hergestellten Theilen der Güterschuppen und der Maschinenhaus-Anlage auch bereits mit dem Baue beginnen, obgleich man beim Sondiren die Ueberzeugung gewann, dass die Sandschüttung in den tieferen Lagen noch schwimmend sei. Durch kräftiges Abrammen vor Beginn des Fundamentmauerns suchte man gegen die Folgen davon möglichst sich zu schützen. Im Laufe des Baues zeigte sich ein, zwar nicht unerhebliches, aber gleichmäßiges Sinken der Mauern, welches schließlich etwa  $\frac{1}{12}$  bis  $\frac{1}{15}$  der Höhe der Sandschüttung betragen, übrigens zu erheblichen Missständen nicht geführt hat; bei Gebäudetheilen von ungleicher Belastung wurden die Fundamentflächen von vornherein so bemessen, dass auf die Flächen-Einheit durchweg gleichmäßig gleicher Druck kam. Die Sandschüttung für das Stationsgebäude hatte beim Beginne des Baues dieselben etwa 6 Jahre gelegen, man konnte das Gebäude deshalb unbedenklich auf dieselbe setzen. Da aber wegen nachträglicher Vergrößerung desselben die Giebelmauern der dem Bahnhofsvorplatze zugekehrten Front zu nahe an die Kante der im Moorboden liegenden Sandschüttung gerückt sein würde (als Regel bei den hier vielfach angewendeten Gründungen auf Sand wird angenommen, dass das Loth der Mauerflächen noch 1<sup>m</sup> von der Kante der mit  $\frac{1}{2}$ facher Böschung aufgeführten Sandschüttung falle), so mussten die Fundamente dieser Giebelmauern bis auf den Grundsand hinuntergeführt werden, — eine mühevoll und kostspielige Arbeit wegen der rothigen Sand-Böschung und des in der Tiefe sehr starken Wasserzuges.

Wenn bei so ungleichartiger Gründung und bei so verschiedenen Drücken, wie sie bei den Grundmauern eines gruppierten Baues vorkommen, dennoch erhebliches und namentlich ungleichmäßiges Setzen der Gebäude nicht eintrat, so ist darin gewiss ein neuer Beweis dafür zu finden, dass die Fundirung auf Sand,

wie sie bei den hiesigen Bahnen in verschiedener Form auch sonst vielfach angewendet wurde, unter Beobachtung gebührender Vorsicht sehr wohl geeignet ist, andere kostspieligere künstliche Gründungsarten zu ersetzen.

Da zu der Zeit, als die Sandschüttungen gleichzeitig mit der Aufhöhung der Bahnhoffläche, hatten ausgeführt werden müssen, der Bahnhofplan in seinen Einzelheiten noch nicht so weit ausgearbeitet war, dass unter allen Gebäudflächen das Moor hätte beseitigt werden können, so lag bei der Ausführung nun die Aufgabe vor, für solche Gebäudetheile, für welche der Baugrund nicht vorbereitet war, eine andere Fundirungsart zu finden. Auf Grund vergleichender Berechnungen, welche außerdem auf Pfahlrost und nachträgliche Herstellung eines künstlichen Sandgrundes sich bezogen, wählte man die Fundirung auf Pfeiler mit Erdbögen, welche dann auch vollständig durchgeführt wurde, bis auf einzelne mehr untergeordnete Bautheile, z. B. die Perronnen, die beiden Wasserstationen zwischen den Hauptgleisen u. dergl. Diese sind, letztere freilich in Fachwerk-Konstruktion, mit breiten Fundamenten auf die Aufschüttung, wie sie war (mit unterliegendem Moore), aufgesetzt und haben sich bisher gut gehalten, auch das vorsorglich gegebene Sackmafs bisher nicht ganz erreicht.

Die Pfeiler für die Erdbogen-Gründung, sowie für die Fundamente der Säulen der Hallen u. s. w., welche sämmtlich durch die Aufschüttung und die darunter liegende Moorschicht bis auf den in 4—6<sup>m</sup> liegenden Grundsand hinabzubringen waren, wurden mittels kreisförmiger Senkbrunnen hergestellt. Je nach der Tiefe und der zu tragenden Last bekamen dieselben einen äußeren Durchmesser von 1,50 bis 2,50<sup>m</sup>, wurden auf, nach unten zugespitzten Holzringen in ein bis zwei Stein Stärke aus Backstein in Portland-Cement aufgemauert und je nach den Umständen mittels Ausgrabens im Trocken, oder mittels Baggers bis auf den festen Grundsand gesenkt, dann theils mit Beton gefüllt, theils ausgemauert. Für den Pfeilerschaft wurde die Kreisform dann in die viereckige so übergeführt, dass Brunnenschale und Füllung gleichmäßig zum Tragen kamen. Den Erdbögen wurde, je nach dem Gebäude-Grundrisse, bis 5<sup>m</sup> Spannweite gegeben.

Auch diese Art der Gründung hat sich vollständig bewährt, so dass selbst da, wo die auf Pfeilern und Erdbögen stehenden Mauern an die auf Sandschüttung fundirten anschließen, Ablösungen nicht vorgekommen sind, obgleich man an solchen Stellen dem Grundbaue kann einige Zeit zum Setzen geben konnte, ehe die Aufmauerung begonnen werden musste.

Der Aufbau der Häuser ist ausschließlich in rein gebliebenem (nicht verputzten) Backstein (s. Fig. 5, Bl. 21) unter Vermeidung allen Hausteins, ausser für Treppenstufen u. dgl., ausgeführt worden.

Fenster- und Thür-Oeffnungen sind mit Profilsteinen eingefasst, welche mit dem gesammten Backstein-Materiale von der eigenen Ziegelei der Verwaltung zu

Hoslüne (an der Osnabrücker Linie, 18 km von Oldenburg) geliefert wurden. Die verwendete Ziegelware, theils Maschinen-, theils Handzengnis, ist für gewöhnliches Material zwar als gut zu bezeichnen, hätte für den Zweck aber besser sein sollen, was indes darin Schwierigkeiten fand, dass die bis dahin lediglich auf Massen-Herstellung gewöhnlichen Materiales betriebene Ziegelei für eine verhältnissmäßig kleine Menge nicht sofort auf feinere Fabrikation sich einrichten konnte.

Zur Eindeckung der Dächer der Gebäude sind graugebrannte Dachpfannen in verschiedenen Tönen (mit welchen ein Muster eingelegt wurde) aus der eigenen Ziegelei verwendet. Die Hallen wurden mit Dachhülz auf Holzschalung eingedeckt; die Dachgerüste derselben sind indess so konstruirt, dass sie auch ein Dach von Schiefer tragen können, welches Material für die Eindeckung ursprünglich in Aussicht genommen war.

Der Ausführung der gesammten Bahn-Anlage sich anschliessend, ist auch der innere Ausbau der Räume in einfachster Weise gehalten; nur in die Tischlerarbeiten, welche durchweg das reine Holz zeigen, sowie in den Decken der beiden Wartesäle (s. Fig. 6, Bl. 21), welche gleichfalls von Holz ausgeführt sind, ist etwas mehr geschehen. Die Tischlerarbeiten sind neben sparsamer Anwendung von Lasirungen und farbigen Linien nur gefirniss, die Zimmerungen in hellen Holztönen, die Eisentheile in hellen Metalltönen mit etwas mehr Farbe, in Oelfarben gemalt. Für die große Vorhalle (s. Fig. 7, Bl. 21) und die beiden Ausgangshallen, deren Wände auch innen die reine Mauer zeigen, wäre, namentlich bei der großen räumlichen Ausdehnung, eine etwas weitergehende Ausbildung allerdings am Platze gewesen, doch musste aus gebietenden Rücksichten der Sparsamkeit von der Ausführung der geplanten Ausschmückung, namentlich durch Bilder u. dgl., zur Zeit abgesehen und deren Hinzufügung einer späteren Zeit vorbehalten werden.

Die Fußböden der Eingangshalle, der anschliessenden Vorplätze, der Gepäck-Expedition, sowie der Theile der Perronhallen, auf welchen die Gepäck-Handwagen sich bewegen, sind aus Klotzpfaster von Eichen- und Lärchenholz auf einer Betonlage hergestellt. Die Terrassen und die Ausgangshallen im Uebrigen sind zwischen Backsteinmauern mit Klinkern hochkantig geplastert. Diese zwar dauerhafte, aber etwas rauhe Art des Belages musste gewählt werden, weil die Kosten eines Belages von Asphalt oder Sandsteinplatten die der Klinkerplasterung um ein mehrfaches überstiegen haben würden.

Die Pflasterung des Bahnhofs-Vorplatzes ist in den Fahrwegen mit gut zugerechneten Piesberger (Osnabrück) Pflastersteinen und in den Fußwegen mit flach gelegten Klinkern erfolgt.

Die durch mancherlei äussere Umstände, namentlich aber durch den wiederholten Wechsel in der Person des ausführenden Architekten sehr in die Länge gezogene Ausführung wurde im Wesentlichen vom Herbst 1877 bis Ende Mai 1879 bewirkt.

### Baukosten

Die Kosten der gesammten Anlage, ausschliesslich jedoch der Schienengänge, sind sich folgendermassen:

1) das eigentliche Stationsgebäude zwischen den beiden Haupt-Ausgängen .....	298 658 M.
(bei 2169,40 qm bebauter Fläche also 137,66 M f. d. qm);	
2) die Haupt-Halle mit dem bedeckten Perron längs der Hinterseite des Stationsgebüdes, der kleinen Nebenhalle und den Schirman an der Hinterseite, einsch. Mauern und Pflastern der Perrons .....	182 884 M.
(bei 6573,0 qm überdeckter Fläche also 27,80 M f. d. qm);	
3) die beiden Ausgangs-Hallen nebst dem Dienstgebäude-Flügel .....	33 609 M.
(bei 765,2 qm bebauter Fläche also 44 M f. d. qm);	
4) die beiden Wagen-Hallen zwischen den Dienstgebäude-Flügeln und der Haupt-Halle... ..	21 635 M.
(bei 983,4 qm überdeckter Fläche also 22 M f. d. qm);	
5) der östliche Wasserturm nebst Cisternen und Dampf-Wasserpumpe .....	11 839 M.
6) die beiden Wasserstationsgebäude zwischen den Hauptgleisen, jedes mit einem Wasser-Krahe nebst Röhren-Leitungen, einem Wachtzimmer, einer Torladebühne und einem Abtritte für das Dienstpersonal, im Ganzen .....	8 670 M.
Zusammen .....	557 355 M.

### Schluss.

Was endlich den mit der neuen Anlage erzielte Erfolg betrifft, so darf derselbe als ein zuvörderst stellender bezeichnet werden. Die Betriebs-Verwaltung sowohl, wie das Publikum finden die Anlage bequem und des Zweckes würdig, sind auch nach nun mehr als dreijährigen Gebrauche mit derselben ganz zufrieden. Der Verf., wenn derselbe auch manche Mängel des Baues, namentlich in der ästhetischen Durchbildung, durchaus nicht übersehen mag, darf diesem Urtheile im Wesentlichen sich anschliessen, freilich mit dem Bemerkten, dass die Anlage für die jetzigen, sehr gedrückten Verkehrs-Verhältnisse wohl etwas reichlich gegriffen erscheint. Hoffentlich bringt recht bald ein erneuter Aufschwung von Handel und Gewerbe auch einen entsprechend wachsenden Verkehr, welcher dann auch hier die Befürchtung unwirtschaftlicher Verwendung öffentlicher Mittel unbegründet erscheinen lassen wird!



# Centralbahnhof Oldenburg. Empfangs-Gebäude.

Querschnitt und Längsschnitt  
der Personenhalle.  
1:150.

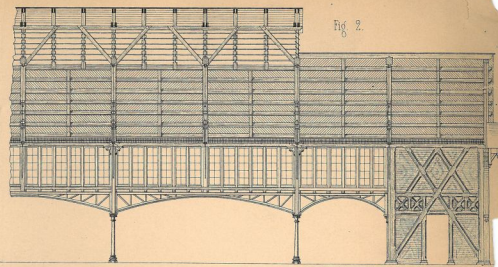


Fig. 2.

Fig. 4. Querschnitt nach 11 im Grundrisse auf Blatt 20. 1:300.

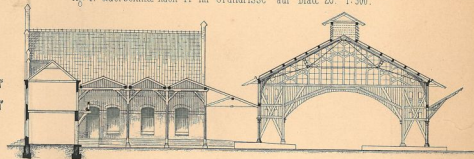


Fig. 7. Schnitte durch die Vorhalle. 1:150.

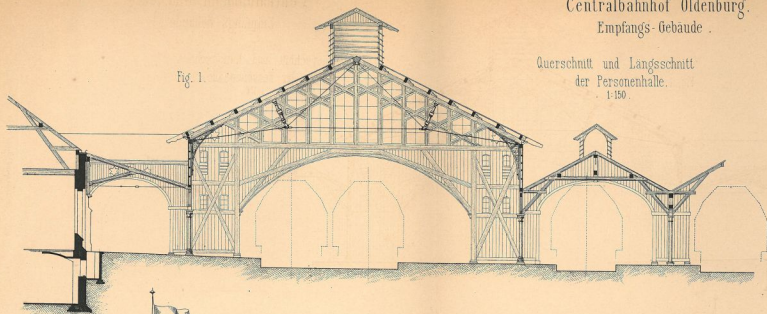
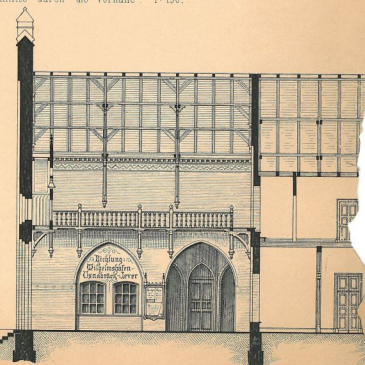


Fig. 1.

Fig. 3 Seitenansicht des Empfangsgebäudes.  
1:300.

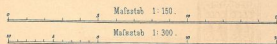


Fig. 5. Theil der äusseren Ansicht.  
1:150.

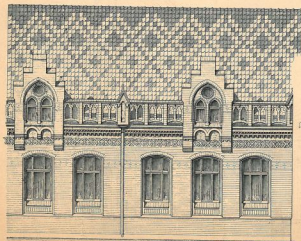


Fig. 6. Schnitt durch den Wartesaal I u. II Klasse. 1:150.

