

Mitteilung des Senats

vom 23. November 1906.

Industrie- und Handelshafen bei Oslebshausen und neue Verbindungsbahn zwischen dem Holz- und Fabrikenhafen und der Preussischen Staatsbahn mit Einmündung bei Oslebshausen.

Der Senat überreicht der Bürgerchaft zur Beschlussfassung hierneben einen Bericht der Deputation für Häfen und Eisenbahnen, betreffend das Projekt eines Industrie- und Handelshafens und einer Verbindungsbahn zwischen dem Holz- und Fabrikenhafen und der Preussischen Staatsbahn bei Oslebshausen, indem er sich mit den von der Deputation gestellten Anträgen einverstanden erklärt. Dabei hält der Senat hinsichtlich des unter Enteignung gestellten Areals es für selbstverständlich, daß die Deputation befugt ist, auch dieses zu ihr angemessen erscheinenden Preisen unter der Hand zu erwerben.

Der Plan nebst Verzeichnis der zu enteignenden Grundstücke hat in der Zeit vom 8. bis 22. d. Mts. am Katasteramt ausgelegen. Gegen das Projekt sind folgende Einwendungen*) erhoben:

- 1) Die Oslebshausener Dampfziegelwerke G. m. b. H. bitten unter Hinweis darauf, daß sie eine industrielle Anlage seien und gute Erträge aus ihrem Betriebe hätten, von der Enteignung ihrer Ziegelei und der für die Zwecke derselben verpachteten Ländereien abzustehen.
- 2) Hr. Eberhard Harff in Oslebshausen Nr. 41c macht geltend, daß er im Falle der Enteignung der Ziegelei der Oslebshausener Dampfziegelwerke seinen Posten als Geschäftsführer bei denselben mit einem Gehalt von 3000 M. jährlich ohne Ersatz verlieren würde.
- 3) Hrn. Gieschen in Grambke, als Vorsitzender der Bürger Siedlung, legt Verwahrung dagegen ein, daß etwa die Abwässer aus dem Industriegebiet in die Feldmarkgräben der Bürger Siedlung abgelassen werden.
- 4) Hrn. Gieschen, Friedr. Schwartzes und Fritz Biermann in Grambke als Bevollmächtigte der Interessenten der Grambker Verkoppelung machen geltend, daß die jetzigen Entwässerungsanlagen nicht geschädigt werden dürfen, daß für die durchschnittenen oder aufgehobenen Wege neue Verbindungen durch Unter- oder Überführungen zu schaffen seien, daß einzelne Koppeln wegen ungünstiger Durchschneidung erheblich schlechter verwertbar in baulicher und in landwirtschaftlicher Beziehung würden, daß der Bahnkörper mit Rieselwerken eingefriedigt werden müsse und daß in der Anlage der geplanten Rieselfelder eine erhebliche Schädigung ihrer Interessen zu erblicken sei.
- 5) Heinrich Boffe, Heinrich Wischhusen und Arend Schmidt in Oslebshausen beanspruchen die Übernahme der Restparzellen ihrer durchschnittenen Stücke in der Verkoppelungsfläche zwischen der Bürger Heerstraße und der Geestemünder Eisenbahn.
- 6) Heinrich Boffe als Eigentümer der Koppel Nr. 18 auf der sogenannten Insel und als Mitglied der Bauerschaft in Oslebshausen macht unter Hinweis auf die Eingabe der Bauerschaft in Oslebshausen (Vergl. Nr. 8) geltend, daß ihm durch die Enteignung Weideland für Jungvieh entzogen und dadurch ihm ein wesentlicher Schaden in seinem landwirtschaftlichen Betriebe erwachsen würde.
- 7) Joh. Heinrich Masemann für E. Masemann in Grambke bittet die Rieselfelder wegen der Schädigung der Umgebung nicht in Grambke sondern weiter weßerabwärts anzulegen.
- 8) Die Bauerschaft in Oslebshausen, genannt die Weideinteressenten J. Wohlers und Genossen, wendet als Eigentümerin ein, daß für ihren Wirtschaftsbetrieb, der jetzt in der Hauptsache auf Weidewirtschaft eingerichtet

*) Die Einwendungen liegen an der Kanzlei des Bürgeramts aus.

sei, die fraglichen Ländereien unentbehrlich seien, und weist darauf hin, daß für sie, deren Beteiligte in überwiegender Anzahl auch Mitglieder der Oslebshäuser Dampfziegelwerke seien, die Ausnutzung der betreffenden Ländereien als Ziegelland besonders wertvoll sei.

- 9) Die Gemeinde Seehausen beansprucht die Erhaltung der freien Überwegung über die Ländereien nach Oslebshausen im Anschluß an die bestehenden Fahren in Seehausen und Hagenbüren.
- 10) Carl Finke in Bremen als Eigentümer des Landgutes Finkenau in Oslebshausen, ersucht die von ihm außendeichs angelegte Parkanlage auf den Parzellen Nr. 14 A a/b und Nr. 15 zu schonen und dementsprechend diese Parzellen von der Enteignung auszuschließen.
- 11) S. Mahlstedt, Fesefeld 78, gibt an, daß sein Immobile Werftstraße 6 durch die projektierte Verlegung der Werftstraße erheblich entwertet werde.
- 12) Friedrich Eberhard Harff, Oslebshausen 41 c, beantragt, ihm bei Durchführung der Enteignung eine Ausgangsgerechtigkeit nach dem in den Besitz des Staats gelangenden Areal hinter dem früheren Melcherschen Landgut, das jetzt ihm gehöre, zu erhalten.
- 13) Arend Bosse, Landmann und Gemeindevorsteher, Oslebshausen 35, protestiert gegen die Enteignung eines ihm gehörigen etwa 1½ Morgen großen Areals, weil dieses sein letztes Grünland sei, das er noch beim Hause besitze.

Die meisten der erhobenen Einwendungen sind solche, die ohne weiteres im Enteignungsverfahren ihre Erledigung finden werden. Hinsichtlich der Einwendungen unter 3), 4) (letzter Teil) und 7), ist hervorzuheben, daß die Abwässer aus dem Industriebezirk geklärt und gereinigt werden und erst, nachdem sie in einen unschädlichen Zustand versetzt sind, in die Weser oder nach dem Blocklande abgeführt werden sollen. Hinsichtlich der Einwendung unter 9) ist zu bemerken, daß für Verbindungswege gesorgt werden wird.

Die erhobenen Einwendungen hält der Senat nicht für geeignet, um deshalb von der Ausführung des Projekts und der beantragten Enteignung abzusehen.

Der Senat ersucht die Bürgerschaft, auch ihrerseits zuzustimmen.

Anlage.

Bericht.

Die Frage der Bereitstellung eines in tunlichster Nähe der Stadt belegenen und für Seeschiffe zugängigen ausgedehnten Bezirkes für die Ansiedelung von auf den Export angewiesenen Großindustrien hat die Deputation bereits seit Jahren beschäftigt. Daß ein Bedürfnis in dieser Beziehung vorliegt, ergaben wiederholte an die Deputation gerichtete Anfragen. Um solchen Anfragen zu entsprechen, muß jedoch die Möglichkeit gegeben sein, Gelände anzubieten, das mit Wasser- und Eisenbahnanschluß bereits ausgestattet ist, so daß es im Falle der Nachfrage nicht erst des Erwerbes der Ländereien, der Bearbeitung umfassender Projekte mit allen damit zusammenhängenden Weiterungen und Verhandlungen und der zeitraubenden Ausführung dieser Projekte bedarf.

Diese Erwägungen haben die Deputation veranlaßt, der Frage der Herstellung eines für die Seeschiffahrt zugängigen Industriehafens näher zu treten. Den letzten Anstoß hat hierbei gegeben, daß die Ausdehnung der Stadt in den letzten Jahren in so überraschender Weise vor sich gegangen ist, daß bei längerem Zuwarten zu befürchten stand, daß die Ausführung des Gedankens schon wegen der Beschaffung des Geländes auf unüberwindliche Schwierigkeiten stoßen würde. Noch ein anderer Umstand kam aber in Betracht, der das Hinausschieben eines Beschlusses nicht länger angängig erscheinen ließ. Die früher ins Auge gefaßte Herstellung der Waller Ringbahn als Verbindung zwischen dem Holz- und Fabrikenhafen und dem Güterbahnhof der Staatsbahn stieß auf Schwierigkeiten, nachdem sich die Preussische Staatsbahnverwaltung genötigt gesehen hatte, ihre Bahnanlagen bei der Stadt den gesteigerten Anforderungen entsprechend umzubauen. Es ergab sich daraus die Notwendigkeit, eine andere Verbindung zwischen dem Holz- und Fabrikenhafen und der Staatsbahn herzustellen. Diese kann jedoch sachgemäßer Weise ihren Anschluß nur bei Oslebshausen finden, und muß daher grade durch das

Gelände hindurch
Industrie-Seeha-
Gelände bei Grö-
bindungsbahn m-
und damit
Erwerb für d-
nicht unmöglich

So ha-
eines Projektes

Den v-

Zeichnungen m-
das Projekt de-

Hervorzuheben i-
auch in erster L-

bei Bedarf auch
der allgemeinen

Auch d-
Sie schreibt da-

u-

z-

m-

be-

al-

er-

M-

De-

be-

ent-

wir-

An-

un-

da-

wo-

ge-

Indem

des Baurats Si-

hafen im Anschl-

Das für

von Grundstücken

Die er-

Staates sich bef-

Die zwei

Erwerb bereits

Verbindungsbahn

und in gemein-

Staate zur Ver-

ermöglichen. De-

vertrag nebst zw-

in den Feldmarke

Verzeichnissen sind

Aus diesen ergibt

im Hinblick darau

bezeichnet werden

Gelände hindurch geführt werden, das allein für die Herstellung eines großen Industrie-Seehafens in Frage kommt, nämlich das nach dem Strom zu belegene Gelände bei Gröpelingen und Oslebshausen. Mit der vorgängigen Ausführung der Verbindungsbahn wäre aber dieses Gebiet zu einem für industrielle Zwecke verwendbaren gemacht und damit eine Steigerung seines Wertes erzeugt worden, die einen späteren Erwerb für die Zwecke des geplanten Industrie-Hafens außerordentlich erschwert, wenn nicht unmöglich gemacht hätte.

So hat denn die Deputation den Baurat Suling mit der Ausarbeitung eines Projektes für den Industriehafen und für die neue Verbindungsbahn beauftragt.

Den von ihm erstatteten Bericht vom 27. v. Mts. nebst 9 dazu gehörigen Zeichnungen und Verzeichnissen legt die Deputation mit dem Bemerkten vor, daß das Projekt des Baurats Suling die Zustimmung der Deputation gefunden hat. Hervorzuheben ist übrigens bezüglich des Projektes noch, daß der Hafen, wenn er auch in erster Linie für die Zwecke industrieller Anlagen bestimmt ist, daneben doch bei Bedarf auch dem öffentlichen Verkehr zu dienen haben wird. Es ist dies bei der allgemeinen Einrichtung des Hafens berücksichtigt.

Auch die Handelskammer hat sich mit der Vorlage einverstanden erklärt. Sie schreibt dazu:

Die Handelskammer hat das großangelegte Projekt eines Industrie- und Handelshafens bei Oslebshausen nebst neuer Verbindungsbahn zwischen dem Holz- und Fabrikenhafen und der Preussischen Staatsbahn mit lebhafter Freude begrüßt. Auch wir sind der Ansicht, daß Bremen bestrebt sein muß, industrielle Unternehmungen in größerem Umfange als dies bisher geschehen ist, heranzuziehen, wenn es seine schwer erkämpfte Stellung als Hafenplatz auf die Dauer behaupten und die Möglichkeit des ferneren Wachstums seiner Schifffahrt sicherstellen will. Der Förderung dieses für die Entwicklung Bremens so überaus bedeutamen Zweckes kommt das vorliegende Projekt aufs glücklichste entgegen. In seiner schnellen und erfolgreichen Durchführung würden wir die sicherste Bürgschaft für die Zukunft Bremens erblicken.

Die in dem Entwurf im allgemeinen vorgezeichnete Anordnung der Anlagen findet unsere volle Zustimmung. Insbesondere erklären wir uns mit der Dimensionierung der Schleuse durchaus einverstanden.

Auch verfehlen wir nicht, unserer Genehmigung Ausdruck zu geben, daß hinsichtlich der so außerordentlich wichtigen Frage der Arbeiterwohnungen von vornherein wenigstens in gewissem Umfange Vorjorge getroffen werden soll.

Indem die Deputation wegen der Einzelheiten des Projektes auf den Bericht des Baurats Suling verweist, bemerkt sie wegen des Landterwerbs für den Industriehafen im Anschluß an die bezüglichen Ausführungen des Berichts das Folgende:

Das für die Ausführung erforderliche Gelände setzt sich aus drei Gruppen von Grundstücken zusammen.

Die erste Gruppe umfaßt die Grundstücke, die bereits im Besitze des Staates sich befinden. Sie begreift rund 143 ha.

Die zweite Gruppe — rund 184 ha — umfaßt die Grundstücke, die für den Erwerb bereits sicher gestellt sind. Diese 184 ha, sowie weitere 3 ha, die für die Verbindungsbahn erforderlich werden, hat Herr F. E. Schütte freihändig erworben und in gemeinnütziger Weise zu dem von ihm angelegten Kaufpreise dem Staate zur Verfügung gestellt, um das Zustandekommen des Industriehafens zu ermöglichen. Der seitens der Deputation mit Herrn Schütte abgeschlossene Kaufvertrag nebst zwei zugehörigen Verzeichnissen der in Frage kommenden Grundstücke in den Feldmarken Grambke und Oslebshausen wird anliegend übergeben. In den Verzeichnissen sind die für die einzelnen Grundstücke zu zahlenden Preise angegeben. Aus diesen ergibt sich ein Durchschnittspreis von rund 7000 M. für das ha, welcher im Hinblick darauf, daß es sich um Binnendeichsland handelt, als angemessen bezeichnet werden muß. Hierzu kommen noch die verhältnismäßig geringen

Unterlagen
13—16.

Ausgaben, die Herr Schütte an Unterhändlerprovisionen, Notariats-, Gerichts- und sonstigen Kosten für den Erwerb des Landes aufzuwenden hat. Diese Kosten werden aus dem unter h des Kostenanschlags für den Industrie- und Handelshafen ausgeworfenen Betrage „für besondere Entschädigungen, Insgemein und Unvorhergesehenes“ zu bestreiten sein.

Die dritte Gruppe, des für den Industrie- und Handelshafen zu erwerbenden Landes besteht aus 170,20 ha Außendeichsland, über welche die dem Berichte des Baurats Suling beigefügten Feldmarkkarten und Katasterauszüge das Nähere ergeben. Hinsichtlich dieser ist seitens der Deputation ein Enteignungsantrag gestellt, da bislang ein Erwerb unter der Hand sich nicht hat erreichen lassen. Doch wird die Deputation es sich angelegen sein lassen auch bezüglich dieses Landes, wie auch bezüglich des für die neue Verbindungsbahn erforderlichen Geländes, wo möglich eine Verständigung unter der Hand herbeizuführen.

Die Ausführung des Industrie- und Handelshafens wird, wie in dem Berichte des Baurats Suling bemerkt ist, schrittweise je nach der Nachfrage erfolgen. Doch empfiehlt es sich, schon jetzt die erforderlichen Mittel in erheblichem Umfange zu bewilligen, um Ansprüchen, welche seitens solcher Unternehmungen, die sich auf dem Areal niederlassen wollen, genügen zu können, ohne daß vorher noch eine abermalige Beschlußfassung von Senat und Bürgererschaft erforderlich ist. Wollte man letztere vorab noch verlangen, so könnte daran unter Umständen die Heranziehung eines Unternehmens scheitern, indem es vielfach darauf ankommt, zuzugreifen, um anderweitige Angebote aus dem Felde zu schlagen. Aus demselben Grunde bittet die Deputation, ihr auch hinsichtlich der Art der Verwertung des Fabrikenareals, nämlich ob es verkauft, zu Erbbaurecht vergeben, oder vermietet werden soll, freie Hand zu lassen.

Endlich ist es zu demselben Zwecke erforderlich, daß die Deputation die Befugnis erhält, Änderungen der Anlage im Einzelnen, die sich bei der weiteren Bearbeitung als zweckmäßig ergeben, vorzunehmen.

Die Deputation beantragt:

- 1) die vorgelegten Projekte des Industrie- und Handelshafens, sowie auch der Verbindungsbahn zwischen dem Holz- und Fabrikenhafen und der Preussischen Staatsbahn zu genehmigen und für das Erstere den Betrag von 11 526 000 M., für das Letztere von 1 383 500 M. auf das Separatbudget der außerordentlichen Verwendungen zu bewilligen mit der Maßgabe, daß der letztere Betrag als weitere Rate des Fonds „Erweiterungsbauten für das Zollauschlußgebiet und den Holz- und Fabrikenhafen“ zu behandeln ist, von der Ausführung des Projektes der Waller Ringbahn aber Abstand zu nehmen,
- 2) die Deputation zu ermächtigen, im Einzelnen Änderungen der Gesamtprojekte, die sich bei der weiteren Bearbeitung als zweckmäßig erweisen, vorzunehmen,
- 3) den mit Herrn F. E. Schütte unter dem 16. November d. J. abgeschlossenen Kaufvertrag unter Erlaß der Veräußerungsabgabe zu genehmigen,
- 4) die Enteignung der für die Ausführung der Projekte nach den vorgelegten Plänen und Verzeichnissen erforderlichen Grundstücke zu beschließen,
- 5) die Deputation zu ermächtigen, über das für den Industrie- und Handelshafen bestimmte Areal Kauf-, Erbbau- und Mietverträge abzuschließen,
- 6) die Regulierungsdeputation zu beauftragen, im Benehmen mit der Deputation für Häfen und Eisenbahnen einen Bebauungsplan von Oslebshausen und den angrenzenden Teilen von Grambke und Gröpelingen aufzustellen.

Bremen, den 19. November 1906.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **Barthausen.**

(gez.) **Arng.**

Bremen, den 27. Oktober 1906.

Unteranlage 1.

Herrn

Bürgermeister Dr. Barkhausen,
Vorsitzer der Deputation für Häfen und Eisenbahnen,

Hier.

Über die Schaffung eines Industrie- und Handelshafens bei Oslebshausen im Zusammenhang mit der Herstellung einer neuen Verbindungsbahn zwischen dem Holz- und Fabrikenhafen und der preussischen Staatsbahn als Ersatz für die aufzuhebende Waller Verbindungsbahn beehre ich mich unter Bezugnahme auf den anliegenden Übersichtsplan folgendes zu berichten.

A. Der Industrie- und Handelshafen.

In der letzten Zeit haben die Industrien, die hinsichtlich des Bezuges ihrer Rohmaterialien und der Versendung ihrer Fabrikate auf den Seeweg angewiesen sind, ein erhöhtes Interesse für Flächen in der Nähe der Seehäfen gezeigt, trotzdem erhöhte Kosten für die Kohlen aus dem Binnenlande infolge des weiteren Transportes entstehen. Der Erhöhung der Ausgaben für die Kohle steht eine stärkere Verminderung der Kosten für den Transport der Rohmaterialien gegenüber, sobald diese direkt aus dem Seeschiff auf den Fabrikplatz gelangen können. Dieser Umstand fällt namentlich bei den Anlagen ins Gewicht, bei denen Tausende von Tonnen jährlich verarbeitet werden; derartige Fabriken pflegen auch eine verhältnismäßig große Grundfläche zu beanspruchen, so daß bei denselben auf einen möglichst billigen Satz für die Flächeneinheit beim Kauf oder bei der Miete gesehen werden muß.

In den letzten Jahren sind mehrfach hier Anfragen nach solchen Terrains eingegangen, die auch verfolgt worden sind und zu Vorverhandlungen geführt haben, die jedoch ohne Ergebnis wegen des Mangels an geeigneten Flächen geblieben sind.

Die Fabrikplätze, die in ca. 50 000 qm Größe auf der Nordseite des Holz- und Fabrikenhafens noch frei sind, können für den obigen Zweck nicht in Frage kommen, da sie wohl für solche Fabriken, die, wie z. B. Mühlen, auf einer verhältnismäßig kleinen Grundfläche eine große Menge Rohstoffe verarbeiten, geeignet sind, jedoch nicht für Anlagen mit einem großen Flächenbedarf passen, weil ihre Ausdehnung zu gering und der Einheitsatz für den Grund und Boden zu hoch ist.

Auch die 1902 beschlossenen Hafen- und Kanalanlagen am linken Weserufer können als geeignet nicht bezeichnet werden, da sie in erster Linie dem Bedarf der Binnenschifffahrt genügen sollen und dementsprechend in ihren Abmessungen für die oben besprochenen Fabrikanlagen, die auf den Verkehr mit Seeschiffen angewiesen sind, zu beschränkt sind.

Durch die in dem Übersichtsplan dargestellte Anlage soll einem Bedarf der Industrie genügt und dem hiesigen Seeverkehr ein wesentlicher Impuls gegeben werden, indem sowohl dem Import als auch dem Export durch den Betrieb der Fabriken erhebliche Warenmengen zugeführt werden.

Außer für Fabriken kann die geplante Anlage auch mit für Handelszwecke im öffentlichen Verkehr ausgenutzt werden, da sie sowohl hinsichtlich ihrer Zugänglichkeit völlig genügt, als auch hinsichtlich ihrer Ausrüstung sich den in dieser Richtung zu stellenden Ansprüchen leicht anpaßt.

Bevor auf den Einfluß, der auf den Seeverkehr von dem Industrie- und Handelshafen zu erwarten ist, näher eingegangen wird, möge eine Beschreibung des Industriehafens nebst Nachweis der entstehenden Kosten gegeben werden.

Für die Anlage wird das Außendeichsland von Gröpelingen und Oslebshausen, sowie die sogenannte Insel zwischen der alten und neuen Weser, die nach Seehausen gehört, benutzt und weiter auch binnendeichs belegene Flächen von Oslebshausen und Grambke.

Es sollen ein langes Hafenbecken a, b, d, f, h, k, m und davon abzweigend fünf Hafenbecken von 340 m bis 1100 m Länge angelegt werden, die sämtlich mit ausgiebigen Eisenbahnanschlüssen und Straßenanlagen versehen werden. Die Wasserfläche der verschiedenen Hafenbecken beträgt zusammen za. 48 ha. Die Tiefe der Fabrikenplätze wechselt zwischen 100 m und 300 m, um den sehr verschiedenen Ansprüchen, die bei solchen Anlagen gestellt werden, zu genügen.

Um den Löss- und Ladebetrieb möglichst billig und die entsprechende Ausbildung des Ufers möglichst einfach gestalten zu können, ist das Industrieterrain auf + 2,00 m Bremer Null gelegt und sind die Hafenbecken durch eine Schleuse gegen die Weser zur Vermeidung unbequemer Schwankungen im Hafenwasserstand abgeschlossen. Dieses bedingt die Anlegung eines Winterdeiches, anschließend an das hochwasserfreie Areal der Actiengesellschaft Weser, bis zur Schleuse an dem unteren Ende des Industriedhafens.

Die Hafenbecken sollen eine obere Breite von 90 m erhalten mit Ausnahme der Hafenbecken b—c und d—e, welche wegen ihrer Länge von 1100 m und 850 m und in Rücksicht auf die an denselben liegenden großen Grundstücke 100 m breit werden sollen. Die Sohle soll auf + 9 m Bremer Null angelegt und die Ufer in einfachen Erdböschungen mit einer Neigung 1:2 hergestellt werden; es beträgt dabei die Breite der Sohle der einzelnen Hafenbecken 56 m und 46 m. Die Liegeplätze der Schiffe sind in die Böschungen einzuschneiden, sodaß eine freie Durchfahrt von mindestens 46 m Breite verbleibt, ein Maß, welches für den Verkehr völlig ausreichen dürfte. Die weitere Ausbildung des Ufers ist den Fabriken zu überlassen.

Der niedrigste Wasserstand im Industriedhafen soll auf + 1,5 m Br. N. liegen, sodaß die kleinste Wassertiefe 7,5 m beträgt. Während des letzten Teils der Flut und des ersten Teils der Ebbe soll die Schleuse offen gehalten werden und das Wasser frei eintreten können. Dabei ergibt sich für den Schiffsverkehr eine freie Durchfahrt ohne Schleusung während za. 4½ Stunden in jeder Tide oder 9 Stunden am Tage; in der übrigen Zeit muß geschleust werden. Da es sich nicht um einen reinen Verkehrshafen handelt, dessen Zugänglichkeit möglichst unbehindert sein muß, und die größeren Fahrzeuge nur um die Zeit des Hochwassers, wenn die Schleuse offen steht, zu verkehren pflegen, wird die zeitweise Notwendigkeit einer Schleusung nicht so sehr ins Gewicht fallen, daß der Vorteil einer leichten Be- und Entladung, der namentlich bei Massengütern von großer Bedeutung ist, dadurch wieder wettgemacht wird.

Die Schleuse erhält in den Durchfahrten eine Breite von 25 m; die Kammer der Schleuse ist 170 m lang und 50 m breit. Der Dremmel der Schleuse soll auf 9,5 m unter Bremer Null gelegt werden. Durch diese Dimensionierung wird auch größeren Frachtdampfern eine leichte und sichere Zugänglichkeit des Industriedhafens geboten.

Die Ufer des äußeren und des inneren Vorhafens sollen so ausgebaut werden, daß sie den Fahrzeugen ein bequemes Anlegen und Verholen ermöglichen, indem die Böschung entsprechend überbaut wird.

Die Straßen und die Gleisanlagen sind an der Landseite der Fabrikplätze angeordnet. Die Straßen erhalten eine 6 m breite Pflasterbahn mit einem Fußweg von 2,5 m Breite auf jeder Seite, da dieselben nur als Zufahrten zu den Fabriken dienen und eine Be- oder Entladung von Wagen auf denselben nicht stattfindet.

Längs den Straßen laufen die Verbindungsgleise, aus denen die eigentlichen Anschlußgleise abzweigen; diese sollen zwei Gleise in normaler Anordnung, eins für die Zustellung und eins für die Abholung, die auf eine Drehscheibe zusammen-

geführt sind, erhalten. Der Straßenverkehr abgesehen von seinen Nachbarn.

Auf der Insel

gehehen, um die um die Abholung zu diesen liegt die Hafenzungen unter

Mit den

hang, die Waller

und dem jetzigen

und für die der

bereits erfolgt ist,

Staatsbahn zu

Es läßt sich

Staatsbahn der

von dem Lokomotiv

verhältnisse eine

aufrecht erhalten,

Mitte der Gleis

Betriebsverhältniss

was außerdem be

deren Anlage- und

würden einen je

des Bahnplanums

schwierig durchzuf

der Lokomotivschau

verhältnisse mit sich

unterführungen in

Straßen sehr teuer.

Die Verban

Anschluß der Waller

haben, haben dahin

um Oslebshausen be

her sich empfehle.

anlagen des Industrie

mit den Verkehrsbed

hafen erwünscht ist,

zu ermöglichen. Es

der Bremerhavener

der Actiengesellschaft

in dem Übersichtspla

Die Ausbilde

beiprochen werden.

Es ergibt sich

und II im Zollans

der Verkehr des Ho

Basinverweiterung a

herum verweisen wi

der Weserbahn zwe

Durch diese

lassen sich in Ausn

den Betrieb des Ho

die eine Verminder

für den Hafenverkeh

vergrößert werden.

geführt sind, erhalten und auf dem Fabrikenterrain liegen, so daß sie gegen den Straßenverkehr abgeschlossen werden können und jeder Fabrikhof völlig unabhängig von seinen Nachbarn hinsichtlich des Betriebes der Eisenbahn ist.

Auf der Nordseite des Industriehafens sind größere Rangiergruppen vorgesehen, um die Züge nach den einzelnen Hafenbecken und Plätzen zu ordnen und um die Abholung und Zusammenstellung der abgehenden Züge zu bewirken. Parallel zu diesen liegt die Hauptverbindungsstraße, von der die Straßen auf den einzelnen Hafenzungen unter Kreuzung der Zustellungsgleise im Niveau abzweigen.

Mit den Gleisanlagen des Industriehafens steht das Projekt in Zusammenhang, die Waller Verbindungsbahn, die früher zwischen dem Holz- und Fabrikhafen und dem jetzigen preussischen Rangierbahnhof in Walle in Aussicht genommen war und für die der erforderliche Landankauf bis zur Waller Chaussee im Jahre 1892 bereits erfolgt ist, aufzugeben und an deren Stelle eine neue Verbindung mit der Staatsbahn zu schaffen.

Es läßt sich bei dem Projekt des neuen Rangierbahnhofes der preussischen Staatsbahn der ursprüngliche Anschluß der Waller Verbindungsbahn, der östlich von dem Lokomotivschuppen in Walle erfolgen soll und für die jetzigen Bahnhofsverhältnisse eine günstige Lage auch für den Betrieb der Staatsbahn hat, nicht aufrecht erhalten, da derselbe bei dem neuen Rangierbahnhof der Staatsbahn in der Mitte der Gleisanlagen münden würde. Es würden dadurch sehr ungünstige Betriebsverhältnisse hervorgerufen, indem sämtliche Züge zurückgesetzt werden müßten, was außerdem besondere Gleisanlagen auf dem preussischen Rangierbahnhof bedingt, deren Anlage- und Unterhaltungskosten bremischerseits zu tragen sein würden; diese Kosten würden einen sehr erheblichen Betrag erreichen, da es sich um eine Verbreiterung des Bahnplanums handeln würde, die wegen der unmittelbar angrenzenden Bebauung schwierig durchzuführen ist. Eine Verlegung der Anschlußkurve auf die Westseite der Lokomotivschuppen würde allerdings eine gewisse Verbesserung der Betriebsverhältnisse mit sich bringen, jedoch in der Anlage wegen der anzulegenden Straßenunterführungen in Rücksicht auf die unvermeidlichen schrägen Überkreuzungen der Straßen sehr teuer.

Die Verhandlungen, die mit der Eisenbahndirektion Hannover über den Anschluß der Waller Verbindungsbahn an den neuen Rangierbahnhof stattgefunden haben, haben dahin geführt, daß dieselbe aufzugeben sei und eine neue Verbindung um Oslebshausen herum mit dem Einlauf in den neuen Rangierbahnhof von Westen her sich empfehle. Diese neue Verbindung kann nun zweckmäßig mit den Eisenbahnanlagen des Industriehafens verbunden werden, zumal für diesen eine Gleisverbindung mit den Verkehrshäfen des Zollausschlußgebietes und mit dem Holz- und Fabrikhafen erwünscht ist, um die Überführung kleinerer Warenmengen in leichter Weise zu ermöglichen. Eine solche Verbindung läßt sich im Anschluß an die Gleise neben der Bremerhavener Straße bei Gröpelingen erreichen und kann zwischen dem Areal der Actiengesellschaft Weser und dem Dorfe Gröpelingen durchgeführt werden, wie in dem Übersichtsplan dargestellt ist.

Die Ausbildung dieses neuen Anschlusses im einzelnen soll später unter B besprochen werden.

Es ergibt sich die Generaldisposition, daß der Eisenbahnverkehr der Häfen I und II im Zollausschlußgebiet auf den bestehenden Anschluß an die Weserbahn und der Verkehr des Holz- und Fabrikhafens nebst dem auf den Landflächen an der Bassinerweiterung auf die neue Verbindungsbahn um Gröpelingen und Oslebshausen herum verwiesen wird, eine Teilung, die im Interesse des Verkehrs zur Entlastung der Weserbahn zweckmäßig erscheint.

Durch diese neue Verbindung um Gröpelingen und Oslebshausen herum lassen sich in Ausnutzung der verfügbaren Länge vorteilhaft Rangiergruppen für den Betrieb des Holzhafens und der daran anschließenden Bassinerweiterung schaffen, die eine Verminderung der Gleisgruppen an diesen Häfen nach sich ziehen, wodurch für den Hafenverkehr die nutzbaren Flächen für Lagerplätze, Schuppen und Speicher vergrößert werden.

Diese Rangiergruppen sollen neben den Rangiergruppen des Industriehafens angelegt werden, so daß ein einheitlicher Rangierbetrieb und ferner im Bedarfsfalle eine gegenseitige Aushilfe stattfinden kann.

Der ganze Rangierbahnhof soll auf rund 6,2 m über Bremer Null angelegt werden, so daß leicht schienenfreie Zufahrten zu dem Industrieareal, welches auf + 2 m über Bremer Null liegen soll, geschaffen werden können. Die sämtlichen Gleise werden bei der Kreuzung der Burger Heerstraße, die vermittelt einer Überführung der Eisenbahn erfolgt, zusammengeführt und erhalten eine gemeinschaftliche Verbindung mit dem preussischen Staatsbahnhof, die bei Oslebshausen einmündet. Die Lage der Einmündung ist so gewählt, daß auch bei Ausführung des neuen Rangierbahnhofes der preussischen Eisenbahnverwaltung, der im Blocklande geplant ist, ein bequemer Anschluß sich ergibt.

Durch das vorstehend geschilderte Projekt wird nach Abzug der Hafenbecken, sowie der Straßen- und Gleisanlagen ein für den Bau von Fabriken nutzbares Areal von 203,6 ha gewonnen (in dem Plan rot angelegt). Ein Teil dieser Flächen in za. 35 ha Größe im Westen des Industriegebietes liegt nicht unmittelbar am Wasser. Es ist jedoch zweckmäßig, auch solche Flächen vorzusehen, da sie für kleinere Anlagen ohne Wasseranschluß, die sich gern in der Nähe von großen Fabrikenkomplexen ansiedeln, gut passen oder aber auch sehr großen Werken die Entwicklung nach der Tiefe gestatten.

Bevor auf die Kosten des Industriehafens und auf die wirtschaftliche Seite eingegangen wird, sind noch einige Nebenanlagen zu erörtern, wie die Abführung der Abwässer und die Bereitstellung von Flächen für die Ablagerung von Boden aus den Hafenbecken, indem der Aushub den Auftrag der Flächen für die Fabriken im Hafengebiet und der Bahndämme um za. 1 Million Kubikmeter übersteigt. Ferner ist noch auf die Besitzverhältnisse des berührten Gebietes einzugehen.

Nach Rücksprache mit dem Vorstände der Straßenbauinspektion empfiehlt es sich, die Abwässer aus dem Industriegebiet, die wegen ihrer Zusammensetzung wahrscheinlich eine besondere Behandlung nötig machen, für sich zu reinigen und nicht in das allgemeine Kanalnetz aufzunehmen. Die für diesen Zweck notwendigen Landflächen, deren Größe wegen der großen Verschiedenheit der Abwässer der einzelnen Fabriken hinsichtlich der Menge und der Zusammensetzung nur schätzungsweise auf 70 ha zu bemessen ist, sind auf der Westseite des Industriehafens verfügbar; diese Lage ist insofern günstig, als sie die Ableitung der gereinigten Abwässer sowohl nach der Weser als auch nach dem Blocklande gestattet und so den beiden in Betracht kommenden Rezipienten Rechnung trägt. Für diese Abführung der schädlichen Abwässer aus den Fabriken empfiehlt sich die Einführung einer besonderen Abgabe, da sie eine besondere Leistung darstellt und von den einzelnen Anlagen außerordentlich verschiedene Ansprüche in dieser Richtung zu erwarten sind, was eine gleichmäßige Behandlung aller Anlagen als ungerechtfertigt erscheinen läßt. Schätzungsweise wird es sich bei diesen Abwässern um eine tägliche Menge von za. 5000 cbm handeln. Die Anlagekosten der Reinigung sind auf etwa 155 000 M. und die Betriebs- und Unterhaltungskosten einschließlich Verzinsung der Anlagekosten auf etwa 25 000 M. anzunehmen, so daß sich bei diesen Annahmen die besondere Abgabe auf etwa 5 M. jährlich stellt für jeden Kubikmeter, den eine Fabrik täglich der Reinigungsanlage zuführt. Zur weiteren Entlastung des Kanalnetzes soll das Dachwasser und das Kondenswasser, soweit es keine schädlichen Bestandteile enthält, in gleicher Weise, wie am Hafen II, mit besonderen Leitungen direkt in den Hafen geleitet werden.

Für die Unterbringung des überschüssigen Bodens werden za. 60 ha erforderlich, die teilweise noch für Reinigung der Abwässer, teilweise nach der Aufhöhung für Wohnungszwecke nutzbar gemacht werden können.

Ein Teil dieser Flächen muß in Rücksicht auf den Hafenverkehr so belegen sein, daß die Aufhöhungsarbeiten erfolgen können, ohne daß dabei ein Transport von Boden durch die Schleuse einzutreten hat, indem zunächst eine Stammanlage mit der Schleuse und erst später dem steigenden Bedürfnis folgend die einzelnen Hafenbecken ausgeführt werden und so der Aushub aus diesen künftigen Hafenbecken innerhalb des eingedeichten Gebietes abzulagern ist.

Die Kosten

a. Grund

Gelände umfaßt a
des Hafengebietes
hausen 503,97
unter B dieses
Fabrikenhafen und
hafens als solchen

Davon ist

Demnach

Davon

1) für de

183,9

2) zu en

170,2

b. Boden

zuheben, teilweise

Bahndämme zu

à 0,7 M. =

c. Die S

Schleusenmeister.

d. Die U

und binnen an die

à 850 M. =

900 m à 650 M. =

e. Straßen

haben einschließlich Kan

118 250 qm à 10

10 750 m Kanal à

f. Gleisan

27 M. =

110 Weichen à 2000

Stellwerke, Signale u

g. Verbin

hafen nach dem jeh

einschließlich des unter

erwerbs (mit der H

Hälfte für die Verbin

Fabrikenhafen dient)

* Von diesen ent

** Insgesamt sin

3 ha mit za. 21 000 M. m

zwischen Holz- und Fabriken

*** Das Binnende

des Jahres 1903 für die Ab

Die Kosten des Industriefhafens stellen sich wie folgt:

a. Grunderwerb: Das für den Industriefhafen in Betracht kommende Gelände umfasst abgesehen von dem unter g behandelten Erwerb von außerhalb des Hafengebiets liegendem Gelände für die Verbindungsbahn nach Station Oslebshausen 503,97 ha, von denen jedoch 7 ha innerhalb des Hafengebiets auf die unter B dieses Berichts zu behandelnde neue Verbindungsbahn zwischen Holz- und Fabrikhafen und der Staatsbahn entfallen, so daß für die Anlagen des Industriefhafens als solchen 496,97 ha zur Verwendung kommen.

Davon ist bereits Staatsland..... 26,83 + 116,01 = 142,84 ha*)

Demnach sind zu erwerben..... 354,13 ha

Davon

1) für den Erwerb bereits gesichert:

183,93 ha**) Binnendeichsland***),... à M. 7 000 = M. 1 287 510

2) zu enteignen:

170,20 ha Außendeichsland..... à " 4 700 = " 799 940

Zusammen... M. 2 087 450

b. Bodenbewegung. 4 600 000 cbm auszuheben, teilweise in den Winterdeich und die Bahndämme zu verbauen, teilweise abzulagern

à 0,7 M. = M. 3 220 000

" 3 220 000

c. Die Schleuse nebst Gehöft für den Schleusenmeister.....

M. 2 300 000

" 2 300 000

d. Die Ufereinfassungen, die außen und binnen an die Schleuse anschließen, 850 m

à 850 M. = M. 722 500

900 m à 650 M. = " 585 000

" 1 307 500

e. Straßenanlagen auf dem Industriefhafen einschließlich Kanalisation: 10 750. 11,0 m =

118 250 qm à 10 M. = M. 1 182 500

10 750 m Kanal à 45 M. = " 483 750

" 1 666 250

f. Gleisanlagen. 58 000 m Gleis à

27 M. = M. 1 566 000

110 Weichen à 2000 M. = " 220 000

Stellwerke, Signale und Nebenanlagen..... " 150 000

" 1 936 000

g. Verbindungsbahn für den Industriefhafen nach dem jetzigen Bahnhof in Oslebshausen einschließlich des unter a nicht berücksichtigten Grunderwerbs (mit der Hälfte eingesetzt, weil die andere Hälfte für die Verbindungsbahn von dem Holz- und Fabrikhafen dient)..... M. 550 000

2

" 275 000

Übertrag... M. 12 792 200

*) Von diesen entfallen 52 ha auf den abgeknittenen Arm der Weser.

**) Insgesamt sind gesichert zu einem Durchschnittspreis von 7000 M. 186,93 ha, von denen jedoch 3 ha mit 21 000 M. nicht für die Zwecke des Industriefhafens, sondern die der neuen Verbindungsbahn zwischen Holz- und Fabrikhafen und der Staatsbahn bei Oslebshausen dienen.

***) Das Binnendeichsland schließt sich unmittelbar an die Flächen an, die in Oslebshausen im Anfang des Jahres 1903 für die Ablagerung von Boden aus den Häfen erworben worden sind.

	Übertrag . . .	M. 12 792 200
h. Anlagen für die Reinigung der Abwässer	M.	155 000
	"	155 000
i. Unterführungen im Rangierbahnhof des Industriehafens 4 Stück à 70 000 M. = . . .	M.	280 000
	"	280 000
k. Entschädigungen, Insgeheim und Unvorhergesehenes	"	1 772 800
	Zusammen . . .	M. 15 000 000

Zu diesen Anlagelkosten ist noch ein Betrag hinzuzusetzen, um den Ausfall zu decken, der in den ersten Jahren nach der Eröffnung in den noch später zu erläuternden Einnahmen aus den Mieten oder Renten zu erwarten ist. Es darf mit Sicherheit angenommen werden, daß nach 10 Jahren die Einnahmen die Ausgaben decken; der innerhalb dieser Zeit durchschnittlich auftretende jährliche Fehlbetrag mag schätzungsweise zu 300 000 M. angenommen werden. Dementsprechend sind die Anlagelkosten um drei Millionen Mark von 15 000 000 M. auf 18 000 000 M. zu erhöhen.

Die nutzbare Fläche für Fabriken beträgt 2 036 200 qm, demnach sind die Gestehungskosten im Durchschnitt

$$\frac{18\,000\,000}{2\,036\,200} = 8,84 \text{ M. oder } 8,90 \text{ M. pro Quadratmeter.}$$

Bei einer vierprozentigen Verzinsung allerdings ohne Amortisation würde sich eine jährliche Miete oder Rente von 0,356 M. pro Quadratmeter im Durchschnitt ergeben; diese soll auf 0,40 M. pro Quadratmeter abgerundet werden. Es wird sich jedoch empfehlen, nicht einen gleichen Satz für alle Flächen festzusetzen, sondern in Berücksichtigung der Lage des Platzes und des Betriebes der anzulegenden Fabrik Erhöhungen und Ermäßigungen eintreten zu lassen.

Im Vergleich zu anderen Industriehäfen, bei denen nach den eingezogenen Erkundigungen mit Preisen von 0,60 M. bis 1 M. für ähnliche Lagen zu rechnen ist, ist der obige Durchschnittssatz von 0,40 M. pro Quadratmeter und Jahr als billig zu bezeichnen.

Unter Zugrundelegung der vorstehenden Daten sei nachstehend noch eine kurze Übersicht über die zu erwartenden Einnahmen und Ausgaben des vollständig ausgebauten Industriehafens gegeben.

Die Einnahmen setzen sich zusammen aus den Mieten oder Renten für die Fabrikplätze, aus der Kanalabgabe für die Ableitung der zu reinigenden Abwässer, aus der Pacht für Außendeichsländereien, die zwischen dem neuen Winterdeich und der Weser liegen, aus dem Hafengeld und aus der Miete oder Rente für die Flächen, die als Bauland verwendet werden können. Bei den letzteren Flächen, deren Größe za. 63 ha beträgt, ist für Straßen und Plätze noch ein Abzug von 20 % einzusetzen, so daß sich die nutzbare Fläche auf 50 ha stellt, für welche eine Miete von 0,40 M. pro Quadratmeter und Jahr angenommen ist.

Die Ausgaben umfassen die Unterhaltung und den Betrieb der Schleuse, des Industriehafens, der Anlagen für die Abführung der Abwässer, ferner die Unterhaltung der Straßen, sowie die vierprozentige Verzinsung des Anlagekapitals.

Für den Eisenbahnbetrieb sind in den Einnahmen und Ausgaben keine besonderen Posten eingestellt, indem die Kosten desselben durch eine entsprechende Hafenbahnfracht zu decken sein werden.

a. Miete o

b. Abgab

c. Ver

d. Miete

e. Hafeng

a. Unterho

b. Desglei

c. Desglei

d. Reiniu

e. Verzin

Es übersteig

Es ist aber

Verkehrs der übrige

wirkung auf den Ei

Nach Vorste

von 2 036 200 qm

auf 2 000 000 t zu b

Teil den Verkehrs

und weiter einen E

die Vergrößerung der

räume gestattet; nam

so das jetzige Verhältn

ausgehenden Schiffe

Bei der wirtsch

in den Stadtbrem

hältnisse für den Bau

zu treffen, die die Her

die Frage der Arbeiter

Eine große Er

dadurch gegeben werden

Arbeiterhäusern bereit

in Erbbaurecht überlass

Für diesen Z

dienen, welche nördlich

teilweise zur Ablagerun

Es wird, gerin

100 Arbeiter auf eine

za. 20 000 Arbeiter i

handelt es sich um ein

die in Berücksichtigung

beschaffen sind. Um ei

auf den Kopf mindestens

nötige Grundstücksfläche

Plätze nzw., die etwa

Schaffung von Wohn

In dem Rahmen des

Wohnungszwecke der A

A. Einnahmen.

a. Miete oder Rente aus dem Industrieareal 2 036 200 qm	
à 0,40 M. =	M. 814 480
b. Abgabe für Reinigung der Abwässer	" 25 000
c. Verpachtung des Außendeichslandes 20 ha à 160 M. =	" 3 200
d. Miete oder Rente aus dem bebaubaren Terrain 500 000 qm	
à 0,40 M. =	" 200 000
e. Hafengeld	" 100 000
Zusammen...	M. 1 142 680

B. Ausgaben.

a. Unterhaltung und Betrieb der Schleuse	M. 50 000
b. Desgleichen des Industriehafens	" 40 000
c. Desgleichen der Straßen- und Kanalanlagen	" 50 000
d. Reinigung der Abwässer	" 25 000
e. Verzinsung des Anlagekapitals 18 000 000 · 4 =	" 720 000
100	
Zusammen...	M. 885 000

Es übersteigen demnach die Einnahmen die Ausgaben um 257 680 M.

Es ist aber außerdem von dem Industriehafen eine erhebliche Belebung des Verkehrs der übrigen hiesigen Hafenanlagen und namentlich eine wesentliche Einwirkung auf den Eingang an Korrektionsgebühr mit Sicherheit zu erwarten.

Nach Vorstehendem wird nach dem Projekt eine für Fabriken nutzbare Fläche von 2 036 200 qm gewonnen, deren Verkehr bei voller Ausnutzung gering angeschlagen auf 2 000 000 t zu bemessen sein wird. Von dieser Warenmenge wird ein wesentlicher Teil den Verkehrshäfen zufallen, was günstig auf deren Ertragnisse zurückwirken und weiter einen Einfluß auf die Frachten nach und von hier ausüben wird, indem die Vergrößerung der disponiblen Warenmenge eine bessere Ausnutzung der Schiffsräume gestattet; namentlich wird dieses für den Export in Frage kommen und so das jetzige Verhältnis der Warenmenge zu dem Kubikmeter Nettoraumgehalt des ausgehenden Schiffes wesentlich günstiger gestalten.

Bei der wirtschaftlichen Bedeutung, die der Industriehafen für den Verkehr in den stadtbremischen Häfen hat, wird es neben der Schaffung günstiger Verhältnisse für den Bau von Fabriken nicht unwesentlich sein, weitere Maßnahmen zu treffen, die die Heranziehung von Fabriken begünstigen. In dieser Richtung ist die Frage der Arbeiterwohnungen von wesentlicher Bedeutung.

Eine große Erleichterung in der Schaffung von Wohnungen wird zunächst dadurch gegeben werden können, daß staatsseitig passende Gelände für den Bau von Arbeiterhäusern bereit gestellt werden, die den Baunternehmern gegen Miete oder in Erbbaurecht überlassen werden.

Für diesen Zweck können in teilweiser Befriedigung des Bedarfs die Flächen dienen, welche nördlich von dem Rangierbahnhof des Industriehafens liegen und teilweise zur Ablagerung des überschüssigen Bodens benutzt werden.

Es wird, gering veranschlagt, bei dem Fabrikenterrain mit einer Zahl von 100 Arbeitern auf einen Hektar Fläche zu rechnen sein, so daß bei ca. 200 ha Größe ca. 20 000 Arbeiter im Industriehafen beschäftigt werden. Mit ihren Familien handelt es sich um einen Zuwachs an Bevölkerung von ca. 80 000 Personen, für die in Berücksichtigung ihrer beschränkten wirtschaftlichen Lage billige Wohnungen zu beschaffen sind. Um einigermaßen gesunde Wohnungsverhältnisse zu sichern, werden auf den Kopf mindestens 20 qm an Grundstücksfläche erforderlich sein, so daß die nötige Grundstücksfläche 160 ha beträgt; dazu treten noch die Flächen für Straßen, Plätze usw., die etwa 20 % der Bruttofläche ausmachen. Demnach sind für die Schaffung von Wohnungen für 80 000 Personen ca. 200 ha Fläche notwendig. In dem Rahmen des Projektes für den Industriehafen werden ca. 50 ha für Wohnungszwecke der Arbeiter staatsseitig bereit gestellt werden können.

Die Deckung des Fehlbetrages von 150 ha wird der Bautätigkeit der Privatleute zu überlassen sein; diese wird wesentlich durch die Aufstellung eines Bebauungsplanes für Oslebshausen und die anschließenden Teile von Gröpelingen und Grambke gefördert werden können. Da bei einem solchen Plane die Interessen des Industriehafens hinsichtlich der hauptsächlich Straßenverbindungen und deren Gefällverhältnisse, sowie hinsichtlich der Lage der Unterführungen unter den Rangierbahnhof in Frage stehen, so empfiehlt es sich, daß bei der Ausarbeitung, die der Regulierungsdeputation zusteht, auch die Deputation für Häfen und Eisenbahnen herangezogen wird.

Was schließlich die Ausführung des Industriehafens anlangt, so wird schrittweise vorzugehen sein, um der Entwicklung der Fabriken hinsichtlich ihres Flächenbedarfes folgen zu können. Zunächst wird herzustellen sein der neue Winterdeich, die Schleuse nebst Zufahrt, der Längstanal b, d, f, h, k, die beiden Hafenbecken b—c und k—l, um den verschiedensten Ansprüchen der Fabriken genügen zu können, die Verbindungsbahn nach Oslebshausen, der teilweise Ausbau des Rangierbahnhofes mit seinen Unterführungen und die teilweise Anlegung des Straßennetzes.

Demnach ist die Bewilligung nachstehender Beträge bei Senat und Bürgerschaft zu beantragen:

a. für Grunderwerb	M.	2 087 450
b. für Erdarbeiten	"	2 100 000
c. für die Schleuse	"	2 300 000
d. für den Ausbau der Ufer an dem Vorhafen und am Binnenhafen	"	1 307 500
e. für teilweisen Ausbau des Rangierbahnhofes nebst den 4 Unterführungen	"	1 280 000
f. für die Verbindungsbahn nach Oslebshausen (die Hälfte)	"	275 000
g. für die teilweise Anlegung des Straßennetzes	"	900 000
h. für besondere Entschädigungen, Insgesamt und Unvorhergesehenes	"	1 276 050
Zusammen	M.	11 526 000

B. Die neue Verbindungsbahn zwischen dem Holz- und Fabrikenhafen und der preussischen Staatsbahn an Stelle der aufzuhebenden Waller Verbindungsbahn.

Die Gründe, die zur Aufhebung der Waller Verbindungsbahn und zur Herstellung einer neuen Verbindung um Oslebshausen herum führen, sind bereits oben dargelegt, sodaß hier nur die Einzelheiten noch zu erörtern sind.

Die Kosten der Waller Verbindungsbahn sind seinerzeit auf 1 290 000 M. veranschlagt, von denen 180 000 M. auf den Grunderwerb bis zur Waller Chaussee 1892 aufgewendet sind. (Verhdlgn. zwischen Senat und Bürgerschaft von 1892 S. 476); diese Fläche ist 3 ha groß und kann, soweit sie nicht für Straßenanlagen in Anspruch genommen wird, als Bauland wieder verwertet werden. Sodann werden die Nordstraße, die Bremerhavenerstraße, der Steffensweg und die Landwehrstraße, die bei der Kreuzung der Waller Verbindungsbahn zwecks Anlegung von Unterführungen bis auf ja. + 0,90 m Br. N. gesenkt worden sind, in Rücksicht auf den Verkehr und auf die Bebauung wieder an diesen Stellen anzuheben sein; die näheren Projekte werden seitens der Baudputation, Abteilung Straßenbau, aufzustellen sein.

Die neue Verbindungsbahn soll vom Holzhafen ab längs der Bremerhavenerstraße im Zollinlande bis Gröpelingen geführt werden und, das Dorf in einer Kurve umgehend, zwischen diesem und der Aktiengesellschaft Weser liegen. Weiter nach Westen wird sie mit ihren Rangiergruppen neben dem Rangierbahnhof für den Industriehafen angelegt werden und weiter in einer gemeinschaftlichen großen Kurve die preussische Staatsbahn bei Oslebshausen erreichen. Der Teil bei Gröpelingen verursacht wegen der dortigen Bebauung wesentliche Kosten. Neben der Bahn ist auf der Dorfseite eine Straße von 12,0 m Breite vorgesehen. Bei dem Ver-

waltungsgebäude der M
7,5 m breiter Streifen
havenerstraße und die
errichteten Häuser nied
Größe, welches nicht
einer kleineren Fabr
Weiser gegen entpred
führung der zweiten
Landflächen zur Verfü

Die Kosten der
Staatsbahn sind unter
Einjaz der halben M
mit n, o, p bezeichnet
nächst aufzuwenden sein

a. für Grund
b. für Anleg
bei Gröp
c. für die M

um deren Beantw
weitere Rate des Jon
des weiteren Ausbaues

Ferner wird
Deputation für Häfen
der Gesamtprojekte, di
mäßig erweisen, vorneh

Die für den
ebenso die Feldmarksta
Umränderung bezeichnet

Anlage 1: Übersichtsplan.
Anlage 2-5: Feldmarkskarten.
Anlage 6a-8: Katasteransätze.

Zwischen Herrn
höfstraße Nr. 29, und
Häfen und Eisenbahnen,
Bürgerschaft der nachfolg

Herr Schütte ha
Grundstücke gekauft. Di
zahlenden Kaufpreise erge
Die Parzellen werden
der Kaufpreise hat am 2

waltungsgebäude der Aktiengesellschaft Weser ist auf der Südseite der Bahn ein 7,5 m breiter Streifen zwecks Schaffung einer Vorfahrt freigehalten. Die Bremerhavenerstraße und die Werftstraße ist teilweise aufzuheben und sind die an denselben errichteten Häuser niederzulegen. Das verbleibende dreieckige Stück von ca. 9800 qm Größe, welches nicht für den Straßen- und Bahnkörper gebraucht wird, kann zu einer kleineren Fabrikanlage verwertet oder im Bedarfsfalle der Aktiengesellschaft Weser gegen entsprechende Miete überlassen werden, indem namentlich bei Ausführung der zweiten Dockanlage für Reparaturwerkstätten und Eisenlager größere Landflächen zur Verfügung zu halten sein werden.

Die Kosten der neuen Verbindungsbahn des Holzhafens mit der preussischen Staatsbahn sind unter Weglassung der Ausgaben für die Rangiergruppen und unter Einatz der halben Kosten für die Anschlußkurve bei Oslebshausen (im Plan mit n, o, p bezeichnet) auf 1 870 000 M. zu veranschlagen. Davon werden zunächst aufzuwenden sein die Kosten:

a. für Grunderwerb mit	M. 1 030 500
b. für Anlegung der Straße auf der Nordseite der Bahn bei Gröpelingen mit	" 78 000
c. für die Anschlußkurve bei Oslebshausen (die Hälfte) mit ..	" 275 000
Zusammen	M. 1 383 500

um deren Beantragung bei Senat und Bürgerschaft gebeten wird und zwar als weitere Rate des Fonds „Erweiterungsbauten“, auf den bisher auch die Anlagen des weiteren Ausbaues des Holz- und Fabrikenhafens bewilligt worden sind.

Ferner wird bei Senat und Bürgerschaft zu beantragen sein, daß die Deputation für Häfen und Eisenbahnen ermächtigt werde, Änderungen im Rahmen der Gesamtprojekte, die sich etwa im Laufe der weiteren Bearbeitung als zweckmäßig erweisen, vornehmen zu können.

Die für den Grunderwerb erforderlichen Auszüge aus dem Kataster und ebenso die Feldmarkskarten, in denen die zu enteignenden Flächen durch grüne Umränderung bezeichnet sind, sind angelegt.

Der Baurat.
(gez.) **Ed. Suling.**

Anlage 1: Übersichtsplan.
Anlage 2—5: Feldmarkskarten.
Anlage 6a—9: Katasterauszüge.

Einverstanden.

Bremen, den 12. November 1906.

Der Oberbaudirektor.
(gez.) **Büding.**

Vertrag.

Unter-
anlage 13.

Zwischen Herrn Kaufmann Franz Ernst Schütte, wohnhaft hier selbst, Kohl-
höferstraße Nr. 29, und dem Bremischen Staate, vertreten durch die Deputation für
Häfen und Eisenbahnen, ist unter Vorbehalt der Genehmigung von Senat und
Bürgerschaft der nachfolgende Kaufvertrag abgeschlossen worden.

§ 1.

Herr Schütte hat in der Feldmark Grambke und Oslebshausen belegene
Grundstücke gekauft. Die gekauften Parzellen und deren Eigentümer sowie die zu
zahlenden Kaufpreise ergeben sich aus den diesem Vertrage angehefteten Verzeichnissen.
Die Parzellen werden zur Zeit auf Herrn Schütte abgekündigt. Die Bezahlung
der Kaufpreise hat am 2. Januar 1907 zu erfolgen.

§ 2.

Herr Schütte verkauft die von ihm gekauften, in den anliegenden Verzeichnissen aufgeführten Parzellen an den Bremischen Staat mit allem Zubehör und mit allen daran haftenden Rechten und Lasten in dem Zustande, in welchem die Grundstücke sich gegenwärtig befinden ohne Haftung für offene oder heimliche Mängel und Fehler.

§ 3.

Die Lieferung der Grundstücke erfolgt sofort.

§ 4.

Als Gegenleistung verpflichtet sich der Bremische Staat, an Stelle von Herrn Schütte diejenigen Kaufpreise zu zahlen, die Herr Schütte seinen Verkäufern vertragsmäßig zahlen muß. Außerdem ersetzt der Bremische Staat Herrn Schütte alle Kosten (Unterhändlerprovision, Notariats-, Gerichts- und sonstige Kosten), die für Herrn Schütte mit dem Abschlusse der in § 1 gedachten Kaufverträge und mit der Abkündigung und Lassung der Grundstücke auf ihn verknüpft sind.

Die Grundstücke sind Herrn Schütte am 10. November 1906 geliefert worden. Seit diesem Tage hat Herr Schütte die auf den Grundstücken ruhenden Lasten und Abgaben zu tragen. Diese Lasten und Abgaben werden Herrn Schütte vom Bremischen Staate ersetzt.

§ 5.

Die sämtlichen mit diesem Verkauf und der demnächstigen Abkündigung und Lassung verbundenen Kosten und Abgaben werden von dem Bremischen Staat allein getragen. Die Staatsabgabe wird erlassen.

§ 6.

Herr Schütte ist an diesen Vertrag nur gebunden, falls Senat und Bürgerschaft bis zum 31. Dezember d. J. ihre Zustimmung erteilt haben.

Bremen, den 16. November 1906.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **J. E. Schütte.**

(gez.) **Barthausen.** (gez.) **Krug.**

Wir bevollmächtigen Herrn Zollsekretär Max Krauß einen den vorstehenden Vereinbarungen entsprechenden Vertrag vor der Regierungskanzlei für uns abzuschließen, wobei wir ihn ermächtigen, als Vertreter beider Teile zu handeln.

Bremen, den 16. November 1906.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.

(gez.) **J. E. Schütte.**

(gez.) **Barthausen.** (gez.) **Krug.**

Unteranlage 14.

Arend Boffe

132, 134, 135

129, 131, 142

143 C

522, 609

Herr. Wüchhausen jr.

110/13, 123

523, 541, 599

Herr. Mattfeldt

524, 535, 600

Herr. Boffe

108/9, 117/18, 13

143 B

525, 544/45, 592

Herr. Schwartzes

121, 128, 136 B a

137

143 A

526, 542

Herr. v. Bremen

139

527, 536, 539, 591

Arend Humann

116, 120, 122, 124

528, 537, 597

Herr. Focke

127, 133, 140, 141 A a

538, 607

Oltmann Gabel

543

Übertrag

Unteranlage 14.

Angekaufte Grundstücke in Oslebshausen.

	□-Meter	□-Fuß	Preis S	Einzelbeträge		Totalbetrag	
				M	S	M	S
Arend Bosse							
132, 134, 135 a/b,							
129, 131, 142	17 478						
143 C	2 900						
	20 378	243 388	7,16	17 426	58		
522, 609	16 829	201 000	5,04	10 130	40	27 556	98
Herr. Wißhufen jr.							
110/13, 123	11 115	132 754	7,16	9 505	19		
523, 541, 599	28 014	334 589	5,04	16 863	29	26 368	48
Herr. Mattfeldt							
524, 535, 600	21 310	254 519	5,04			12 827	76
Herr. Bosse							
108/9, 117/18, 130 .	7 516						
143 B	2 958						
	10 474	125 098	7,16	8 957	02		
525, 544/45, 592 ...	42 122	503 091	5,04	25 355	79	34 312	81
Lüder Schwartjes							
121, 128, 136 B a/b,							
137	12 615						
143 A	3 279						
	15 894	189 832	7,16	13 591	97		
526, 542	14 810	176 886	5,04	8 915	05	22 507	02
Herr. v. Bremen							
139	4 612	55 084	7,16	3 944	01		
527, 536, 539, 591 .	39 982	477 531	5,04	24 067	56	28 011	57
Arend Humann							
116, 120, 122, 124 .	9 196	109 834	7,16	7 864	11		
528, 537, 597	19 379	231 456	5,04	11 665	38	19 529	49
Herr. Focke							
127, 133, 140, 141 A a	14 182	169 385	7,16	12 127	97		
538, 607	29 455	351 800	5,04	17 730	72	29 858	69
Oltmann Gabel							
543	4 334	51 764	5,04			2 608	91
Übertrag...						203 581	71

	□-Meter	□-Fuß	Preis S	Einzelbeträge M S		Totalbetrag M S	
Übertrag...						203 581	71
Heinrich Wohlers							
114, 119	3 144	37 551	7,16	2 688	65		
546/47	38 051	454 468	5,04	22 905	19	25 593	84
Arend Schmidt							
125/26	20 259	241 966	7,16	17 324	77		
548/49, 606	34 104	407 326	5,04	20 529	23	37 854	—
Bernhard Foße							
136 A a/b	12 258	146 405	7,16	10 482	60		
603, 610	19 620	234 334	5,04	11 810	43	22 293	03
Die Bauerschaft							
141 B a/b	1 597	19 074	7,16	1 365	70		
611 B	772	9 220	5,04	464	69	1 830	39
Heinr. Wohlers u. Consorten							
81 B, 86 B, 495/97 .	66 594	795 376	7,16			56 948	92
Heinrich Kunken							
115	1 769	21 128	7,16			1 512	76
Herm. Warnken							
138	5 746	68 628	7,16			4 913	76
						354 528	41

Bal. per 2. Januar 1907.

Bremen, den 14. November 1906.

(gez.) F. E. Schütte.

Inhaltsanlage 15.

Joh. Gieschen
Kat. VI. 701/06,
786 C, B, D D, S
945 E.....
Kat. 678

Herm. Görke
Kat. VI. 707/10,

Martin Schwartzes
Kat. VI. 687/90, 7
786 P, U, Q Q, V

Johannes Segelken
Kat. VI. 715/18,

Lür Schmidt
Kat. VI. 719/22,

Diederich Wischhagen
Kat. VI. 728/32,
777 B, 778 B,
785 N N, 786 A,

Berend Kaemena
Kat. VI. 750/53, 7
786 G, F F, H H.

Herm. Carlisch Wahls
Kat. VI. 754/58, 7

Joh. Gg. Friedr. Bui
Kat. VI. 763/66, 7

Carlsten Ehlers jr.
Kat. VI. 774, 776 A
779 A, 785 C C, 78
Kat. 680 a, 681, 7

Die Bauerschaft
Kat. 685 B.....
" 785 A B

Johann Meyer
Kat. VI. 691/95
786 T, U U

□-Meter	□-Fuß	Preis S	Betrag M	Betrag S
3 144	37 551	7,16	2 688	65
38 051	454 468	5,04	22 905	19
20 259	241 966	7,16	17 324	77
34 104	407 326	5,04	20 529	23
2 258	146 405	7,16	10 482	60
9 620	234 334	5,04	11 810	43
1 597	19 074	7,16	1 365	70
772	9 220	5,04	464	69
594	795 376	7,16		
769	21 128	7,16		
46	68 628	7,16		

per 2. Januar 1907.

ber 1906.

(gez.) J. G. Schitt

Unteranlage 15.

Angekaufte Grundstücke in Grambke.

	□-Meter	□-Fuß	Preis S	Betrag M S	
Joh. Giechsen Kat. VI. 701/06, 767/69, 785 S, 786 C, R, D D, S S, VII. 944 A, 945 E..... Kat. 678	79 749 16 568 96 317				
Herm. Görds Kat. VI. 707/10, 786 Q, R R....	36 319	1 150 377	5,85	67 297	05
Martin Schwartzes Kat. VI. 687/90, 711/14, 785 T, V, 786 P, U, Q Q, V V.....	86 742	1 036 016	5,85	60 606	94
Johannes Segelfen Kat. VI. 715/18, 770, 786 O, P P	37 082	442 895	5,85	25 909	36
Lür Schmidt Kat. VI. 719/22, 786 N, O O ...	54 598	652 100	5,85	38 147	85
Diederich Wischhusen Kat. VI. 728/32, 775, 776 B, 777 B, 778 B, 779 B, 785 K, 785 N N, 786 A, L, B B, M M..	106 936	1 277 206	5,85	74 716	55
Berend Raemena Kat. VI. 750/53, 759/62, 786 E, 786 G, F F, H H	68 740	821 007	5,85	48 028	91
Herm. Garlich Wahls und Frau Herm. Kelling Kat. VI. 754/58, 786 F, G G....	68 847	822 285	5,85	48 103	67
Joh. Gg. Friedr. Buschmann Kat. VI. 763/66, 786 D, E E....	32 274	385 469	5,85	22 549	94
Carsten Ehlers jr. Kat. VI. 774, 776 A, 777 A, 778 A, 779 A, 785 C C, 786 B, C C Kat. 680 a, 681, 786 A B.....	29 536 103 136 132 672				
Die Bauerschaft Kat. 685 B..... 613 qm " 785 A B..... 33 160 "	33 773	403 373	5,85	23 597	32
Johann Meyer Kat. VI. 691/95, 785 L, O O, 786 T, U U	55 697	665 226	5,85	38 915	72
Übertrag...				565 947	96

	□-Meter	□-Fuß	Preis S	Betrag M S	
Übertrag . . .				565 947	96
Joh. Humann jr. Kat. VI. 785 H, A A, L L	8 830	105 462	5,85	6 169	53
Anna Marie Geline Schnier (Frau W. S. Dreier) Kat. VI. 785 F, G, N, B B, J J, K K	10 500				
Kat. 786 W	1 930				
	12 430	148 460	5,85	8 684	91
Herm. Humann Kat. VI. 785 E, D D, H H	3 770	45 028	5,85	2 634	14
Diedr. Christian Pieper Kat. VI. 785 D, E E, G G	7 660	91 488	5,85	5 352	05
Christoph Friedr. Wilh. Schnier Kat. VI. 785 C, F F	7 520	89 816	5,85	5 254	24
Fritz Biermann Kat. VI. 785 M, P P	6 600	78 828	5,85	4 611	44
Die Gesamtheit der Teilungs-Inter- essenten der Schweineweide u. der fl. Teile Kat. VI. 785 P	3 700	44 192	5,85	2 585	23
Friedrich Wischhusen Kat. VI. 723, 724, 725 a/b, 726, 785 O, 786 M, N N	41 916	500 630	5,85	29 286	86
Friedrich Schwartzes Kat. VI. 696/700, 733/39, 780/84, 785 R, W, Q Q, 786 K, S, L L, T T	197 170	2 354 930	5,85	137 763	41
Henrich Gieschen Kat. VI. 685 A, 686 a/b, 746/49, 785 Q, U, R R, 786 H, 786 V, J J, W W	77 686	927 855	5,85	54 279	52
Herm. Solte Wwe., geb. Fiske Kat. VI. 740/45, 785 J, M M, 786 J, K K	76 672	915 744	5,85	53 571	02
Henrich Mattfeldt Kat. 682/84	109 328	1 305 776	5,85	76 387	90
				952 528	21

Gal. per 2. Januar 1907.

Bremen, den 14. November 1906.

(gez.) F. G. Schütte.

Bel

1. Ankauf des Pte
der OrsttraDie Bürgerich
F. G. Schütte und de
(Verhblgn. S. 1029)
sowie an Übertragung

auf das laufende Bu

2. Ankauf von

Die Bürgerich
Vertrag (Verhblgn.
mit
sowie an Kosten etw

auf das Budget des l

Die Bürgerich
an eine Kommission
machen wird.

Die Bürgerich

5.

Die Bürgerich
weisen mit einem Ver
sind zur Durchführu
Wöchnerinnen- und Sö