

Beschluß der Bürgerschaft

vom 25. April 1860.

1. Bundesbeschluß vom 24. März 1860, die kurhessische Verfassung betreffend.

Die Bürgerschaft erkennt in dem Beschlusse der Bundesversammlung vom 24. März 1860, nach welchem die rechtmäßige und in anerkannter Wirksamkeit bestandene Verfassung Kurhessens vom 5. Januar 1831 als definitiv aufgehoben betrachtet werden soll, eine Ueberschreitung der der Competenz der Bundesversammlung grundgesetzlich gezogenen Grenzen, und müßte es im Interesse der Rechtsicherheit und der selbstständigen Entwicklung der Einzelstaaten tief beklagen, wenn jenem Beschlusse Folge gegeben werden würde.

Es gereicht ihr dagegen zur besonderen Genugthuung sich auch in dieser Frage des Rechts und der Ehre in Uebereinstimmung mit dem Senate zu wissen, dem sie in diesem Bewußtsein ihr volles Vertrauen hinsichtlich der weiteren Behandlung dieser Angelegenheit ausspricht.

2. Budget.

Die Bürgerschaft hat die Verathung des Budgets fortgesetzt und ist darin bis zum neunten Capitel der ordentlichen Ausgaben Posten 9 inclusive gelangt.

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 27. April 1860.

1. Bericht der Deputation für die Accise u. s. w., die Einführung der Consumtions-Abgabe für Getreide nach dem Gewicht betreffend.

Der Senat läßt diesen Bericht, dessen Erstattung er auf den von der Bürgerschaft unter dem 18. d. Mts. ausgesprochenen Wunsch veranlaßt hat, derselben hiemit zugehen, gleichwie er

2) einen ihm überreichten

Bericht der Eisenbahndeputation, die Benutzung des Bahnhofareals nordwärts des Torfbassins und die Errichtung von Beamten-Miethwohnungen betreffend,

der Bürgerschaft zu ihrer Erklärung, unter Vorbehalt der seinigen, hieneben mittheilt.

Anlage I.
zur Mittheilung des Senats
vom 27. April 1860.

Bericht

der Deputation für die Accise u. s. w. die Einführung der Consumtions-
Abgabe für Getreide nach dem Gewicht betreffend.

Die unterzeichnete Deputation kann es nur empfehlen, daß die Consumtions-Abgabe für Getreide statt nach der Maaße, fortan nach dem Gewicht berechnet werde, da dieses die Controle wesentlich erleichtern wird und sich die Einführung dieser Maßregel ohne Schwierigkeit herstellen läßt.

Die Abgabe wäre nach dem ermittelten Netto-Gewicht zu berechnen und zu bezahlen, sollte aber das Getreide gemessen sein, so würde ohne weitere Ermittlung des Gewichts, die Maaße nach folgender Bestimmung berechnet werden können:

für Roggen die Last zu	4320 π ,	dennach der Scheffel zu	108 π ,	das Viertel zu	27 π
» Waizen » » »	4480 » » »	» » » » »	» 112 » » »	» » » » »	» 28 »
» Gerste » » »	3680 » » »	» » » » »	» 92 » » »	» » » » »	» 23 »
» Mais » » »	4480 » » »	» » » » »	» 112 » » »	» » » » »	» 28 »
» Malz » » »	3040 » » »	» » » » »	» 76 » » »	» » » » »	» 19 »

Dieses Gewicht weicht zwar etwas von demjenigen ab, welches das kaufmännische Publikum als das richtige Gewicht einer Last Getreide bezeichnet und angenommen hat, doch ist dieses nicht zu vermeiden, da der Scheffel und das Viertel zur Vereinfachung der Abgabeberechnung nicht wohl anders als in ganzen Pfunden angenommen werden kann. Wie sich aus nachstehender Aufgabe ergibt, ist der Unterschied übrigens so unbedeutend, daß die Abgabe für ein Scheffel oder gar für ein Viertel Getreide überall dadurch kaum verändert wird.

Der Handelsstand berechnet:		Die Consumtionskammer würde berechnen:	
die Last Roggen	zu 4300 π	die Last Roggen	zu 4320 π
» » Waizen	» 4500 »	» » Waizen	» 4480 »
» » Gerste	» 3700 »	» » Gerste	» 3680 »
» » Mais	» 4400 »	» » Mais dem Abgaben-	
		satz für Waizen gleich	» 4480 »
» » Malz	» 3000 »	» » Malz den Brau zu	
		45 Scheffel gerechnet	» 3040 »

Bremen, den 26. April 1860.

Die Deputation für die Accise u. s. w.

(gez.) **Diedr. Albers.**

(gez.) **Carl Tewes.**

Anlage II
zur Mittheilung des Senats
vom 27. April 1860.

B e r i c h t

der Eisenbahn-Deputation die Benützung des Bahnhof-Areals nordwärts des Torf-Bassins und die Errichtung von Beamten-Miethwohnungen betreffend.

Bei dem steigenden Verkehr an unserm Bahnhofs hat auch die Zahl der Beamten und des Unterpersonals fortwährend zugenommen, und es wird wohl nicht bezweifelt werden können, daß nach Vollendung der Bremen-Geeste-Eisenbahn die Zahl der Anzustellenden wie auch der Arbeiter noch ferner steigen werde. Hat sich nun schon seit längerer Zeit der Uebelstand geltend gemacht, daß die Angestellten in der Nähe des Bahnhofes keine Wohnung finden konnten, so wird derselbe von Jahr zu Jahr drückender, einerseits weil die Zahl der Wohnungsuchenden stets zunimmt und andererseits, weil die kleineren Wohnungen in der Nähe des Bahnhofes mehr und mehr verschwinden und kostbareren Bauten Platz machen. Da nun ein großer Theil der am Bahnhof Angestellten daselbst bis tief in die Nacht hinein beschäftigt ist und eine Stunde vor Abgang des ersten Morgenzuges, also etwa um 4 Uhr schon wieder in Thätigkeit gesetzt wird, so erwächst aus dem Umstande, daß die Angestellten in großer Entfernung von dem Bahnhofs zu wohnen genöthigt sind, nicht nur für sie eine sehr große Beschwerclichkeit, sondern der Eisenbahndienst wird auf die Dauer nicht unerheblich darunter leiden, weil die Leute wegen der weiten Wege von und nach ihren entfernten Wohnungen nicht die unerläßliche Pünktlichkeit einzuhalten im Stande sind.

Die Deputation hat deshalb schon seit längerer Zeit erwogen, ob es sich empfehle staatsseitig auf dem Bahnhof-Areale eine Anzahl kleiner Miethwohnungen zu errichten, um dieselben vorzugsweise den bei der Eisenbahn Angestellten zu vermieten, und erlaubt sich nunmehr das Resultat ihrer Berathungen vorzulegen.

Mit der Errichtung solcher Miethwohnungen glaubt die Deputation noch einen andern Plan verbinden zu können, nämlich denjenigen, eben durch die Errichtung jener Wohnungen ein zur Zeit fast werthloses Areal, welches ursprünglich zu einem andern Zwecke bestimmt war, (cf. Bericht vom 8. März 1860) in verkaufbare Bauplätze umzuwandeln.

Es betrifft das Areal nordwärts des Torfbassins, welches jetzt hauptsächlich zur Ablagerung des Straßenkoths verwendet wird. Dieser Raum kann, ohne übermäßigen Kostenaufwand gegen Uebersfluthungen bei Deichbrüchen sicher gestellt werden und da derselbe im Osten längs des Heerdenthorsbegräbnisplatzes, und im Nordwesten vermittelt der Brücke über den Torfcanal durch fahrbare Straßen mit der Stadt und dem Bahnhofs verbunden ist, wird derselbe nicht als zu abgelegen betrachtet werden können. Die Deputation erlaubt sich ihren Plan, unter Bezugnahme auf die beiliegende Situations-Karte, in dem Folgenden näher zu erläutern.

Der ganze Platz würde, um gegen Ueberschwemmungen bei Deichbrüchen an der Wumme geschützt zu sein mit einer $5\frac{1}{2}$ Fuß hohen Umwallung zu umgeben und die das Areal durchschneidenden Straßen auf gleiche Höhe zu bringen sein. Die Ufermauer am Torfbassin liegt $5\frac{1}{2}$ Fuß tiefer als die erwähnte Aufhöhung der Umwallung. Dieselbe darf nicht erhöht werden, um die Kosten des Torfausladens nicht unnöthigerweise zu vermehren; eine Erhöhung derselben würde auch keinen Zweck haben, weil, wenn bei einem Deichbruche die Ufermauer unter Wasser kommen sollte, die Torfschiffahrt ohnehin aufhört. Es kann daher unbedenklich die Ufermauer so bleiben wie sie jetzt ist. Dasselbe ist der Fall mit der zum Torfverkehr dienenden etwa 36 Fuß breiten ge-

pflasterten Straße längs des Bassins. Von dieser Straße ab würde eine etwa 36 Fuß breite Fläche, in der ganzen Länge des Bassins, terrassenartig um $5\frac{1}{2}$ Fuß ansteigen, mit etwa zwei Reihen Bäumen bepflanzt werden, und, die vorerwähnte Umwallung bildend, eine angenehme, begründete Promenade ergeben können. Zwischen dieser Promenade und den Bauplätzen würde eine zweispurige 16 Fuß breite Fahrstraße nebst Trottoir zum Verkehr mit den Wohngebäuden und Querstraßen errichtet werden. Im Nordwesten bildet der Dorfcanal, im Nordosten ein Abzugsgraben und im Osten der Kirchhofgraben mit der längs desselben befindlichen Fahrstraße die Grenze dieses Areals, welches demnach nahezu eine Insel darstellt.

Die vorbezeichnete Promenade resp. Umwallung würde nebst der Fahrstraße für den Verkehr der Anbauer die ganze Insel zu umgeben haben. Das Areal würde durch acht Querstraßen 40 Fuß breit durchschnitten und auf diese Weise 9 Quadrate zu Bauplätzen gebildet werden. Nimmt man an, daß die nach den freien Seiten zu liegenden Häuser Vorgärten von 15 Fuß Tiefe und die an den Querstraßen liegenden Häuser Vorgärten von 10 Fuß Tiefe erhalten, so würde die ganze Anlage ein freundliches Ansehen gewinnen und einen gesunden luftigen Aufenthaltsort bilden. Sämmtliche Häuser würden Raum zu mäßigen Gärten erhalten, welche, um gegen Aufzugwasser gesichert zu sein, um etwa 5 Fuß aufgehöhhet werden könnten, welches um so leichter ausführbar ist, als es auf jener Insel an fruchtbarer Erde nicht fehlen wird, zumal sämmtliche Häuser auf Sand zu bauen sein werden, und daher einige Fuß des oberen stark gedüngten Erdreichs aufgehoben werden müssen. Es wird angenommen, daß die Querstraßen vorherrschend zu kleinen Wohnungen, dagegen die Außenseite, der Promenade zugekehrt, zu größeren Wohnungen verwendet werden dürften. Es werden sich auf diese Weise etwa 350 Bauplätze ergeben.

Der Baudirector Schröder hat die Kosten der Umwallung, deren Bepflanzung und die Bepflasterung vor den Bauplätzen um das ganze Areal herum auf 23,000 fl veranschlagt.

Erscheint dieser Kostenaufwand auch ziemlich erheblich, so wird andererseits nicht unerwähnt bleiben können, daß die dadurch gewonnenen Bauplätze ein bedeutendes Capital repräsentiren, und daß, wenn einmal mit dem Anbau ein reeller Anfang gemacht worden ist, der an das Landen des Torfs sich knüpfende Verkehr von Fuhrleuten, Gastwirthschaften, Detailhandlungen u. s. w. in kurzer Zeit eine lebhaftere Nachfrage nach Bauplätzen hervorrufen werde.

Dabei geht die Deputation davon aus, daß es sich von selbst verstehe, daß zum Ablagerungsplätze des Straßenkoths ein anderer Raum, entfernter von der Stadt, entweder von Staatsländereien entnommen oder angekauft werden müsse, indem es mit einer guten Finanzverwaltung nicht wohl vereinbar erscheinen dürfte, daß der bisherige nunmehr werthvoll werdende Platz zu einem solchen Zwecke verwendet werde, und zwar um so weniger, als durch die Nähe jener Ablagerung auch die zum Verkaufe zu stellenden Bauplätze auf dem Bahnhofsareale sehr bedeutend an Werth verlieren müssen.

Es ist indessen nicht die Meinung der Deputation, daß die ganze Anlage auf ein Mal gemacht werde. Sie hält vielmehr dafür, daß mit der Umwallung und Straßenanlage nach Maßgabe des Erfordernisses allmählig vorzuschreiten sei.

Nachdem das Project der ganzen Anlage geschildert worden, wird auf die Errichtung von Miethwohnungen, vorzugsweise für Eisenbahn-Angestellte, zurückzukommen sein.

Es wird daher vorgeschlagen, an der Querstraße D 1 zwei Reihen und an der Querstraße D 2 eine Reihe Wohnungen auf Kosten des Staates zu errichten. Eine jede Reihe würde aus 10 Häusern zu 2 Zimmern, 2 Kammern, Küche, Keller und Bodenraum und in der Mitte der Häuser-Reihe aus 2 Wohnungen von doppelter Größe bestehen. Jedes Haus würde 10 Fuß Vorgarten und etwa 45 Fuß Gartenland hinter dem Hause bekommen.

Im Ganzen würden es daher 30 kleine und 6 größere Wohnungen sein. Die Kosten dieser 36 Wohnungen würden, nach dem Anschläge des Baudirectors Schröder, betragen 31,800 fl . Würde der Staat von weiterem Vortheil bei der Vermietung absehen und sich mit 5 pCt. für Zinsen, Unterhaltung und Amortisation begnügen, so würde eine Miete von etwa 40 fl für die kleinen, und etwa 80 fl für die größeren Wohnungen sich herausstellen.

Der Staat macht daher eine sicher verzinsliche Capitalanlage und sucht seinen weiteren Vortheil nicht nur in dem verbesserten Eisenbahndienst, sondern ganz besonders in dem Umstande, daß durch diese Anlage das ganze Areal einen Werth erhält, der ohne sie nicht vorhanden ist.

Die Sicherheit, eine bestimmte in der Nähe des Bahnhofes liegende Wohnung zu haben, wird für die Angestellten sowohl wie für den Eisenbahndienst einem wahren Nothstande abhelfen, und erlaubt sich daher die Deputation diesen Plan der Annahme zu empfehlen.

Sie glaubt, daß wenn erst 36 Familien auf der Insel sich niedergelassen haben, mannigfaltige Erwerbszweige ihnen folgen werden, so daß eine weitere Entwicklung des Verkehrs und eine Neigung, sich daselbst anzubauen, mit Sicherheit erwartet werden kann.

Wenn nun diese Miethwohnungen auf Kosten des Staates an den Querstraßen D 1 und D 2 errichtet werden, so würden die werthvolleren Bauplätze A und B sich zum Verkauf eignen. Diese bis an die Straße D 2 sich erstreckenden Bauplätze umfassen einen Raum von ca. 100,500 □ Fuß. Wegen ihrer für den Geschäftsverkehr sehr günstigen und in anderer Beziehung angenehmen Lage dürfte ein baldiger und werthentsprechender Verkauf kaum bezweifelt werden können, und stellt die Deputation anheim, sie mit diesem Verkaufe zu beauftragen, wenngleich es sich empfehlen möchte, denselben nicht zu übereilen.

Um nun den zu bebauenden und demnächst zu verkaufenden Raum in den oben beschriebenen Stand zu setzen, würde die Umwallung (Promenade) an der Nordwest-Seite der Insel bis an die Straße D. 2. herzustellen sein, und von der Brücke über den Torfcanal eine Fahrstraße, nebst Trottoir zu den Straßen D. 1 und D. 2. anzulegen, auch beide Straßen auf Umwallungshöhe zu bringen, mit rauhen Steinen zu pflastern und zu canalisiren, sowie mit öffentlichen Brunnen zu versehen sein. Der Baudirector Schröder hat diese Kosten zu 13,400 Thaler veranschlagt. Dabei ist hervorzuheben, daß dieser Kaufaufwand als eine Art Vorschuß auf den Verkauf der Parcelen A und B angesehen werden kann.

Sollte die Idee der Verwandlung des mehr bezeichneten Areals in Bauplätze, besonders zu kleinen Wohnungen, und die Errichtung von Miethwohnungen auf Staatskosten zur Vermietung vorzugsweise an im Bahnhofs Angestellte Billigung finden, so würde sich die Deputation erlauben, die folgenden Anträge zu stellen:

- 1) Das Bahnhofsareal nordöstlich vom Torfbassin wird, unter Entfernung der Ablagerung von Straßenkoth, zu Bauplätzen aussersehen;
- 2) Der nordwestliche Theil dieses Areals wird mit einer gegen Ueberschwemmung sichernden, mit Bäumen zu bepflanzenden Umwallung bis an die Ausmündungen, der Straße D 2 umgeben, und eine Fahrstraße in 16 Fußiger Breite von der Brücke über den Torfcanal bis zu der genannten Straße an beiden Ausmündungen derselben geführt, auch beide Straßen D 1 und D 2 auf Umwallungshöhe gebracht, gepflastert und canalisirt, auch mit öffentlichen Brunnen versehen, und die Kosten dieser Arbeiten mit 13,400 *sch*, wovon 5600 *sch* auf die Pflasterung u. zu rechnen sind, bewilligt.
- 3) An den Straßen D 1 und D 2 werden 36 Wohnungen errichtet nach näherer Angabe in gegenwärtigem Berichte und die Kosten mit 31,800 *sch* bewilligt.
- 4) Diese 36 Wohnungen sind durch die Eisenbahndeputation zu vermietthen, vorzugsweise an Angestellte im Bahnhofs und zwar zu einem Miethpreise, welcher nicht unter 5 pCt. des für die Wohnungen aufzuwendenden Capitals betragen wird.
- 5) Die Kosten unter 2 und 3 werden auf den Fond der Anlage des Bahnhofes bewilligt, und wird die Eisenbahndeputation mit der Ausführung

dieser Anlagen und deren Verwaltung, die Straßenbaudeputation dagegen mit Ausführung der Pflasterung in üblicher Weise beauftragt.

- 6) Die Eisenbahndeputation wird ermächtigt, die mit A und B bezeichneten Grundstücke zu ihr angemessen erscheinenden Preisen zu verkaufen.

Bremen, 24. April 1860.

Die Eisenbahndeputation.

(gez.) A. Duckwig.

(gez.) H. H. Schröder.