Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Landtag, 2. Kammer - digitalisiert

Baden / Ständeversammlung

Karlsruhe, 1819 - 1933

1838

urn:nbn:de:bsz:31-28868

Visual Library

BLB Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

Verhandlungen

der

Stände-Versammlung

des

Großherzogthums Baden

am außerordentlichen Landtage 1838.

Enthaltend

die

Protokolle der zweiten Kammer

mit deren

Beilagen

von ihr selbst amtlich herausgegeben.

ZWEITE KAMMER DER STÄNDE-VERSAMMLUNG
Getilgt

Karlsruhe

im Cabinet für Literatur, Kunst und Musik.

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

g

QB 1000 1838

BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK KARLSRUHE

Inhalt

des Protocoll-Heftes.

Protocoll vom 12. Febr. 1838.

Seite

Ueber die Eröffnung der außerord. Ständeversammlung 1—4

1. öffentliche Sitzung v. 12. Febr. 1838.

1) Anzeige einer Eingabe des Hofbuchdruckers Hasper, den Druck der Protocolle betr. 5

2) Wahl dreier Candidaten für die Präsidentenstelle . . 6

3) Einlosung der Mitglieder in die Abtheilungen . 6—7

2. öffentliche Sitzung v. 13. Febr. 1838.

1) Benennung der gewählten Abtheilungs-Vorstände und Secretäre 8

2) Höchstes Rescript über die Bestätigung der Wahl des Abg. Mittermaier zum Präsidenten der Kammer . 9. 16

3) Antrittsrede des Präsidenten Mittermeier . 9—13

4) Entschuldigung der Abwesenheit des Abg. Lang . . 13

5) Vorlegung eines Gesetzentwurfs wegen Anlegung einer Eisenbahn durch das Großherzogthum, von Mannheim nach der Schweizergrenze, nebst Motiven . 13, 17—38

6) Wahl der beiden Vicepräsidenten und der drei Secretäre 13—15

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

3. öffentliche Sitzung v. 16. Febr. 1838.

Seite

1) Höchstes Rescript über die Ernennung von Regierungscommissären 39. 40
2) Benennung der Commissionsmitglieder zu Begutachtung des Gesetzentwurfs wegen Anlegung einer Eisenbahn 40
Verstärkung derselben durch 6 Mitglieder . . 40. 41
3) Anzeige von der Wahl der Mitglieder für die Druckcommission 41
4) Commissionsbericht über den Druck der Protocolle 42—44
Discussion . . . . . 44—48

4. öffentliche Sitzung v. 21. Febr. 1838.

1) Vorlegung eines Gesetzentwurfes über die Aufbringung der Mittel zu Führung einer Eisenbahn, von Mannheim bis Basel, nebst Motiven . . . 49, 50, 58—64
2) Anzeige eingekommener Petitionen 51
3) Zweiter Commissionsbericht über den wegen des Drucks der Protocolle abgeschlossenen Vertrag . . 51—53
Discussion . . . . . 53—57

5. öffentliche Sitzung v. 5. Merz 1838.

1) Anzeige neu angekommener Petitionen . . 65. 66
2) Erörterungen und Beschluß wegen der Wahl einer Petitionscommission . . . . . 66—101
3) Commissionsbericht des Abg. Hoffmann über den Art. 1 des Gesetzentwurfs, die Anlegung einer Eisenbahn von Mannheim nach Basel betr. 101. Beilage (im Anhange) . . . . . 1—87
4) Commissionsbericht des Abg. Bekk über den Art. 2 desselben Gesetzvorschlages, die zwangsweise Eigenthumsabtretung für die Anlegung einer Eisenbahn betr. 101. Beilage (im Anhang) . . . . . 89—107
5) Commissionsbericht des Abg. Bekk über den Gesetzentwurf, die Deckung der Kosten des Baues der Eisenbahn betr. 102. Beilage (im Anhang) . . . . 109—128

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Seite

6) Der Abg. v. Itzstein bringt die hanover'sche Verfassungssache in Anregung . . . . . 105—106
Erörterungen. Beschluß . . . . . 106—137
7) Bemerkungen des Abg. v. Rotteck, in Beziehung auf die Cölnerfrage . . . . . 132—135
Erörterungen . . . . . 135—138

6. öffentliche Sitzung v. 9. Merz 1838.

1) Benennung der gewählten Mitglieder der Petitionscommission 140
2) Anzeige neuer Eingaben . . . . . 140—141
3) Bericht des Abg. Hoffmann über die Abhandlung des Frhr. v. Haynau, die Errichtung einer Eisenbahn im Großherzogthum Baden, und die Vortheile und Nachtheile derselben betr. 143
4) Allgemeine Discussion über die vorgeschlagene Anlegung einer Eisenbahn überhaupt . . . . . 141—247
5) Specielle Discussion, und zwar über den Bericht des Abg. Hoffmann, den Art. 1 des Gesetzentwurfs, die Anlegung einer Eisenbahn betr. . . . . 247—282

7. öffentliche Sitzung v. 10. Merz 1838.

1) Anzeige einer neu eingekommenen Petition . . . 283
2) Entschuldigung des bisherigen Nichterscheinens des Abg. Lang 283
3) Bericht des Abg. Hoffmann über folgende Petitionen:
a. der Stadtgemeinde Offenburg, die von Mannheim bis zum Friedlinger Rain anzulegende Eisenbahn betr.;
b. der Gemeinden des Amtsbezirks Oberkirch, die Anlegung einer Seitenbahn von Urloffen nach Kehl betr.;
c. der Gemeinden Kork, Auenheim, Neumühl, Adelshofen, Willstett, Legelshurst, Sand, Urloffen und Appenweiher, die Anlegung der Eisenbahn, insbesondere

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

Seite

die Führung der Zweigbahn zwischen Straßburg und der Hauptbahn betr. 283--287

Discussion. Schlußfassung . . . . . 287 ff. 315

4) Fortsetzung und Schluß der Discussion des Berichts des Abg. Hoffmann, den Art. 1 des fraglichen Gesetzentwurfs betr. . . . . 287—385

Entwurf des Gesetzes nach den Beschlüssen der zweiten Kammer . . . . . 385—387

8. öffentliche Sitzung v. 12. Merz 1838.

1) Anzeige neu eingekommener Petitionen . . . 388

2) Discussion über die in dem Berichte des Abg. Hoffmann ausgesprochenen, zur Aufnahme in eine Adresse beantragten besonderen Ansichten und Wünsche . 388—423

3) Discussion des Berichts des Abg. Speyerer über den Gesetzentwurf, die Aufbringung der Mittel zu dem Bau der Eisenbahn betr. . . . . 423—426

Entwurf dieses Gesetzes nach den Beschlüssen der zweiten Kammer . . . . . 488—489

4) Fortsetzung der Discussion über die in dem Berichte des Abg. Hoffmann ausgesprochenen, zur Aufnahme in eine Adresse empfohlenen besonderen Ansichten und Wünsche der Commission . . . 426—436, 438—463

Adresse der ersten Kammer mitgetheilt . . 490—493

Nachträgliche Wünsche einzelner Mitglieder. Erörterungen darüber . . . . . 463—472

5) Commissionsbericht des Abg. Hoffmann über die, die Eisenbahn betreffende Petition der badischen Seegegend 436—438

Discussion. Schlußfassung . . . . . 438 ff. 463

6) Discussion des Berichts des Abg. Bekk über den, die zwangsweise Eigenthumsabtretung betreffenden Art. 2 des Gesetzvorschlages, wegen Anlegung einer Eisenbahn 472—487

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

9. öffentliche Sitzung v. 13. Merz 1838.

Seite

1) Mittheilung der ersten Kammer, die Wahl ihrer Secretäre betr. 494

2) Fortsetzung und Schluß der Discussion des oben unter Ziffer 6 bezeichneten Berichts des Abg. Bekk . 494—545
Entwurf des Gesetzes nach den Beschlüssen der zweiten Kammer . . . . . 562—566

3) Antrag des Abg. Sander, am jetzigen außerordentlichen Landtage einen neuen ständischen Ausschuß zu wählen 545. 546
Erörterungen hierüber . . . . . 546—562

10. öffentliche Sitzung v. 24. Merz 1838.

1) Mittheilungen der ersten Kammer in Betreff ihres Beitritts zu folgenden Beschlüssen der zweiten Kammer, hinsichtlich:

a. des Gesetzentwurfs wegen Erbauung einer Eisenbahn von Mannheim bis zur Schweizergrenze bei Basel;

b. des Gesetzentwurfs über die zwangsweise Eigenthumsabtretung zum Behufe der Eisenbahn;

c. des Gesetzentwurfs über die Deckung der Baukosten der Eisenbahn;

d. der Adresse in Bezug auf den Staatsvertrag mit Hessendarmstadt;

e, der Adresse wegen der von den Kammern ausgesprochenen verschiedenen Ansichten und Wünschen.

2) Anzeige neuer Eingaben.

3) Bericht des Abg. Hoffmann über die Petitionen:

a. des Freiherrn von Drais in Mannheim, die Eisenbahn betr.;

b. des Freiherrn von Haynau in Baden, Erdpech und Eisenbahnen betr. . . . . 569—571

4) Bemerkungen des Abg. Grimm, die Straßenzüge von und bei Weinheim. Erörterungen hierüber . 576—579

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Seite

5) Commissionsbericht des Abg. Bader, über die an gegenwärtigem außerordentlichen Landtage eingekommenen, die Anlegung der Eisenbahn nicht betreffenden, Petitionen 579—584

Erörterungen und Schlußfassung hierüber . . 584—593

6) Bemerkungen des Abg. v. Rotteck über das Entfernen mehrerer Abgeordneten ohne Urlaub . . . 593. 594

7) Anzeige des Herrn Staatsministers Winter, daß Seine Königliche Hoheit der Großherzog nächsten Montag den Landtag schließen lassen werden . 594. 595

8) Anzeige einer Eingabe des Hofbuchdruckers Hasper und des Buchhändlers Gutsch dahier, um Entschädigung wegen nachtheiligen Vertrags über den Druck der Protocolle dieses außerordentlichen Landtags. Verhandlung und Schlußfassung hierüber . . . . . 595—599

9) Bemerkungen über die Fassung der Protocolle . 595—599

10) Rede des Präsidenten Mittermaier vor dem Schlusse der letzten Sitzung . . . . . 599—602

11) Antrag des Abg. Merk auf den Ausdruck des Danks der Kammer dem Präsidenten Mittermaier. Zustimmung der Kammer 602. 603

Protocoll v. 26. Merz 1838.

Ueber die Schließung des außerordentlichen Landtags 604—607

Protokoll

über die

Eröffnung der ausserordentlichen Ständeversammlung.

Karlsruhe, den 12. Februar 1838.

Nachdem durch allerhöchstes Rescript Seiner Königl. Hoheit, des Großherzogs, vom 22. Dezember 1837, (Regierungsblatt Nr. LI. von 1837) die Mitglieder beider Kammern zu einem ausserordentlichen Landtage auf Samstag, den 10. Februar 1838, einberufen worden waren, fanden sich dieselben in Gemäßheit ergangenen Programms heute Vormittag um halb zehn Uhr in dem Sitzungssaale der zweiten Kammer ein.

Von den Mitgliedern der zweiten Kammer waren noch nicht erschienen: die Abgeordneten Bassermann, Delisle und Lang.

Se. Exzellenz, der Herr Minister des Innern, Winter, hielt an die Versammlung folgenden Vortrag:

"Durchlauchtigste
Hochgeehrteste Herren!

Ich habe die Ehre, Ihnen ein höchstes Rescript Sr. Königl. Hoheit, des Großherzogs, zu eröffnen:

„Leopold von Gottes Gnaden,
„Großherzog von Baden, Herzog von
„Zähringen.

„Wir beauftragen hiermit unsern Minister des Innern,
„den, wegen Anlegung einer Eisenbahn durch das Groß-
„herzogthum, von Mannheim nach der Schweizergrenze,
„einberufenen ausserordentlichen Landtag, den 12. d. M.
„in Unserm Namen zu eröffnen.

„Gegeben zu Karlsruhe in Unserm Staatsministerium
„den 6. Februar 1838.“

Erlauben Sie nun, daß ich dem Vollzug des höchsten Auftrags einige wenige Worte vorausschicke.

Der Weg, den Se. Königl. Hoheit der Großherzog eingeschlagen haben, um die Einführung der Eisenbahnen im Großherzogthum vorzubereiten, ist Ihnen Allen hinreichend bekannt. Mehrere Mitglieder dieser Kammern können bezeugen, welche Ruhe, Umsicht und Unbefangenheit bei den Berathungen dieses Gegenstandes, an welchen sie selbst Theil genommen, statt gefunden haben.

Seine Königliche Hoheit haben dadurch die Bewohner des Großherzogthums von gefährlichen Wagnissen entfernt gehalten, das Unternehmen selbst der Täuschung und dem Wucher entzogen, in die Vorbereitungsarbeiten Plan und Richtung, in die ganze Angelegenheit Würde und Anstand gebracht; Höchstdieselben haben Sich den aufrichtigen Dank des Inlandes, die Anerkennung des Auslandes erworben.

Nunmehr ist der Zeitpunkt gekommen, in welchem es Sr. Königl. Hoheit räthlich und sogar dringend geschie-

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

nen, das im Ganzen oft und viel berathene, im Einzelnen so weit thunlich vorbereitete Unternehmen durch die wirkliche Ausführung in das Leben treten zu lassen.

Se. Königl. Hoheit haben aber nicht geglaubt, daß eine so wichtige Angelegenheit, eine Angelegenheit, die das ganze Großherzogthum und alle dessen Interessen, näher oder entfernter, die Gegenwart und die Zukunft berührt, ohne Berathung und Zustimmung Ihrer getreuen Stände zur Ausführung gebracht werden kann, besonders in Rücksicht der Mittel, die dazu verwendet werden sollen. Darum sind Sie, Durchlauchtigste, Hochgeehrteste Herren! ausserordentlicher Weise in diesem Saal versammelt, den Sie vor kaum 6 Monaten nach einer lange dauernden mühsamen und anstrengenden Arbeit verlassen haben.

Es ist der höchste Wille, daß Ihnen die, in dieser Hinsicht nöthigen Gesetze zur Prüfung und Beschlußfassung unterlegt werden sollen. Se. Königl. Hoheit, Höchstwelche Sie, Durchlauchtigste, Hochgeehrteste Herren! Höchstdero Huld und Gnade und Ihres fortdauernden Vertrauens versichern lassen, sind der festen Ueberzeugung, daß Sie mit gewohntem Eifer, mit Unbefangenheit, ohne allzuängstliche Rücksicht auf Orts- und Provinzinteressen der Berathung dieses Gegenstands sich unterziehen werden.

Da dieses der einzige Gegenstand ist, mit dem wir uns auf diesem ausserordentlichen Landtage zu beschäftigen haben, und alle anderen auf den ordentlichen, regelmäßig wiederkehrenden verschoben werden müssen, so erübriget mir nichts, als auf den mir gnädigst ertheilten höchsten Auftrag überzugehen."

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

Hierauf erklärte derselbe aus Auftrag und im Namen Sr. Königl. Hoheit, des Großherzogs, die gegenwärtige, zu dem, im allegirten höchsten Rescripte bezeichneten Zwecke ausserordentlicher Weise einberufene Ständeversammlung für eröffnet.

Hiemit war dieser Akt beendigt.

Zur Beurkundung:
Der Alterspräsident: Dr. Kern.

Der provisorische Sekretär:
Dr. Buß.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Protokoll

der ersten öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer, am ausserordentlichen Landtage.

Karlsruhe, den 12. Februar 1838.

In Gegenwart

der Herren Regierungskommissäre: Staatsminister Winter und Staatsrath Jolly;

sodann:

sämmtlicher Mitglieder der zweiten Kammer mit Ausnahme der Abgeordneten: Bassermann, Delisle, Kröll, Lang und Welcker.

Unter dem Vorsitze des Alterspräsidenten Kern.

Nachdem durch den Minister des Innern, Staatsminister Winter, der ausserordentliche Landtag im Namen Sr. Königl. Hoheit des Großherzogs eröffnet war, bemerkte der Alterspräsident Kern:

Die Mitglieder der Kammer werden ersucht, im Saal zu verweilen, um zur Wahl der Kandidaten zur Präsidentenstelle und zur Einloosung der Mitglieder in die Abtheilungen zu schreiten.

Vor der Vornahme der Wahl bemerkte der Alterspräsident: Es ist eine schriftliche Erklärung des Hofbuchdruckers Hasper dahier eingekommen, worin sich derselbe empfiehlt, den Druck der Protokolle unter den nämlichen Bedingungen und Verhältnissen wieder,

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

wie auf dem ordentlichen Landtage von 1837, zu übernehmen.

Dieselbe wird an die noch zu ernennende Druckkommission verwiesen.

Hierauf ersuchte der Alterspräsident die Abg. Eichrodt und Martin sich als Urkundspersonen an den Präsidentenstuhl zu begeben.

Nachdem die Wahlzettel eingesammelt waren, ergab sich aus dem Scrutinium, daß

der Abg. Mittermaier 56 Stimmen,
" " Duttlinger 33 "
" " v. Rotteck 24 "

für die Präsidentenstelle erhalten hatte.

Es wurde sofort beschlossen, das Resultat dieser Wahl Großherzoglichem Staatsministerium vorzulegen.

Nach Eröffnung dieses Resultats bemerkte sodann der Abg. Mittermaier:

Ich danke Ihnen, meine Herren, für den neuen Beweis Ihres Vertrauens. Ich finde darin eine Billigung meines bisherigen Benehmens; derselbe zu seyn in jeder Lage des Lebens ist mein Gesetz.

Hierauf wurde zur definitiven Bildung der Abtheilungen geschritten.

Das Resultat der Verloosung war folgendes:

In die I. Abtheilung haben sich eingeloost: Die Abgeordneten Aschbach, Bader, Bekk, Buß, Cläs, von Dürrheimb, Eichrodt, Kuenzer, Mittermaier, Stösser, Trefurt, Wetzel und Weysser.

In die II. Abtheilung: Bohm, Christ, Gerbel, Goll, Grether, Jörger, Lauer, Lenz,

Nägele, Regenauer, Reichenbach, v. Rotteck und Schinzinger.

In die III. Abtheilung: Delisle, Kröll, Lang, Magg, Martin, Platz, Sander, Schaaff, Seltzam, Seramin, Welcker und Winter.

In die IV. Abtheilung: Armbruster, Bassermann, Greiff, Helmreich, von Itzstein, Merk, Mohr, Müller, Rettig, Scheffelt, Völker, Weller und Zentner.

In die V. Abtheilung: Blankenhorn, Buhl, Duttlinger, Grimm, Hoffmann, Kern, Knapp, Leiblein, Mördes, Obkircher, Peter und Speyerer.

Der Alterspräsident forderte hierauf die Kammer auf, sich nach dem Schlusse dieser Sitzung in den Abtheilungen zu versammeln, um die Vorstände und Sekretäre für die Abtheilungen zu wählen, schloß dann die heutige Sitzung, und bestimmte die nächste auf morgen Vormittag 9 Uhr, mit Ankündigung der Tagesordnung, indem er bemerkte, daß für den Fall, wenn die höchste Genehmigung des Präsidenten bis Morgen erfolgen sollte, die Wahl der beiden Vicepräsidenten, sodann der Sekretäre erfolgen würde.

Zur Beurkundung.

Der Alterspräsident: Dr. Kern.

Der provisorische Sekretär:

Dr. Buß.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Zweite öffentliche Sitzung

der zweiten Kammer der Landstände.

Karlsruhe, den 13. Februar 1838.

In Gegenwart

der Herren Regierungskommissäre: Staatsminister Winter und v. Blittersdorff, und Staatsrath Jolly;

sodann:

sammtlicher Mitglieder der Kammer mit Ausnahme der Abgeordneten Bassermann und Lang.

Unter dem Vorsitz des Alterspräsidenten Kern; später des Präsidenten Mittermaier.

Die Eröffnung der Sitzung durch den Alterspräsidenten geschah durch Anzeige der Vorstände und Sekretäre der Abtheilungen; wornach gewählt wurden:

In der I. Abtheilung: Bekk zum Vorstand.
Bader zum Sekretär.

In der II. Abtheilung: v. Rotteck zum Vorstand.
Bohm zum Sekretär.

In der III. Abtheilung: Schaaff zum Vorstand.
Platz zum Sekretär.

In der IV. Abtheilung: v. Itzstein zum Vorstand
Weller zum Sekretär.

In der V. Abtheilung: Duttlinger zum Vorstand.
Mördes zum Sekretär.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Staatsminister Winter eröffnet hierauf das höchste Rescript über die Bestätigung der Wahl des Abgeordneten Mittermeier zum Präsidenten der Kammer.

Beilage Nr. 1.

Alterspräsident Kern: Da somit die Wahl Ihres ersten Präsidenten durch Se. Königl. Hoheit den Großherzog genehmigt worden ist, so hören die Functionen Ihres Alterspräsidenten auf, und ich ersuche den Abg. Mittermaier, die ihm gebührende Stelle einzunehmen.

Nachdem der Alterspräsident nunmehr den Präsidentenstuhl verlassen hatte, bestieg denselben der

Präsident Mittermaier, und nahm das Wort: Zum vierten Male sehe ich mich, meine Herren, durch Ihr Vertrauen und durch die Huld Sr. Königl. Hoheit des Großherzogs, Welcher Ihre Wahl bestätigte, berufen, an Ihrer Spitze die Geschäfte der Kammer zu leiten.

Seyen Sie überzeugt, daß ich den Werth dieses Vertrauens, daß ich die Größe dieser Huld erkenne; seyn Sie überzeugt, daß ich die Stellung begreife, Präsident der zweiten Kammer, der Erste unter den Gleichen zu seyen.

Zählen Sie darauf, daß ich gewissenhaft und treu die Interessen und Rechte der Kammer vertreten, freundlich und gerne jeden Wunsch eines meiner verehrten Collegen erfüllen werde, so weit die Geschäftsordnung und meine Pflicht es erlaubt.

Eine der größten Fragen der Zeit ist es, zu deren Erörterung und Berathung wir in diese Hallen berufen sind. Es kömmt darauf an, über die Einführung einer Erfindung zu berathen, die bestimmt ist, Entfernungen zwischen Völkern, die durch große Zwischenräume von einander getrennt sind, zu verkürzen, Menschen ein-

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

ander nahe zu bringen, und den Werth eines kostbaren Gutes, den Werth der Zeit, zu erhöhen. Wo sonst ein Tag nothwendig war, um von einem Orte zum andern mit Trägheit und Unbequemlichkeit mühsam geschleppt zu werden, da sollen in Zukunft wenige Viertelstunden hinreichen, um den Freund zum Freunde zu bringen, um den Rath- und Trostbedürftigen zu dem fernen Rathgeber zu führen, um dem Geschäftsmanne möglich zu machen, mit seinen Handelsfreunden sich zu berathen, um den Landmann und Gewerbsmann in den Stand zu setzen, den vortheilhaftesten Markt, den er sich wählen will, sich zu suchen.

Die großen Vortheile eines lebendigen Austausches durch Worte und durch mündlichen persönlichen Verkehr sollen gewährt, und dadurch zugleich der Vortheil erreicht werden, daß die Menschen sich einander mehr verständigen, schneller mit einander ins Reine kommen können, und dadurch ein ungenügendes Surrogat, das des Schreibens, entbehrlich gemacht oder wenigstens vermindert werde.

Schon in der Postanstalt, welche der Speculationsgeist zu einer großen Vollkommenheit gebracht, und welche vorzüglich durch die Thätigkeit der Postbehörden in unserm Vaterlande zu einer hohen Stufe von Vollkommenheit gebracht wurde, erblickt der, welcher den Werth der Zeit schätzt, herrliche Fortschritte in der Vermehrung der Kommunikationsmittel.

Eisenbahnen sind nur eine Fortbildung dieser Anstalten, und noch vervollkommnete Mittel der Beförderung des Verkehrs.

Unsere Aufgabe ist es nun, zu berathen, wie diese

Anstalt, die wir dem Erfindungsgeist fremder Länder verdanken, unserm Vaterlande recht segenreich angepaßt werden kann.

Sie wissen, meine Herren, nicht ein improvisirter Entwurf zur flüchtigen Berathung wird unserer Beurtheilung vorgelegt; Sie wissen, was geschehen ist, mit welcher Vorsicht der Gegenstand von unserer Regierung berathen wurde, welche bedeutende Vorbereitungen und Vorarbeiten von sachverständigen Männern und geistreichen Kennern geliefert worden sind. Ein wohlüberlegtes Werk wird Ihnen vorgelegt; und es kommt nunmehr darauf an, daß wir im Einklange mit der Regierung alle Besorgnisse, die da entstehen können, und die auch hie und da schon verbreitet sind, beseitigen, und berathen, wie vor Allem jene Nachtheile, die wegen der Spaltung unsers schönen Landes in zwei Hälften, wegen der Theilung des Güterbesitzes zu drohen scheinen, durch zahllose Ueberfahrtspunkte entfernt werden können, die leicht Jedem, von einer Seite zur andern zu gelangen, möglich machen, und daß wir zugleich durch eine Masse von Kommunikationswegen auch den Orten, die nicht unmittelbar an der Bahn liegen, die Vortheile dieser Bahn zu gewähren suchen.

Es ist dies eine große Aufgabe, die unsere ganze Kraft in Anspruch nimmt. Sie sind gewohnt, meine Herren, mit Ausdauer, mit Beharrlichkeit und mit Kraft überall, wo Sie die Stimme des Vaterlandswohles ruft, zu berathen und zu beurtheilen.

In der Vereinigung der Kenntnisse, in der Vereinigung der Beobachtungen und der Erfahrungen, in der Fülle des Wissens so vieler kräftiger Männer, die aus

verschiedenen Theilen unseres Vaterlandes hier vereinigt sind, liegt eine Bürgschaft, daß das Werk gelingen werde.

Die Bahn, welche in Baden erbaut werden soll, ist nur eine Strecke jener großen Linie, welche die Bestimmung hat, Italien mit dem nördlichen Deutschlande, die Ufer des adriatischen Meeres mit den Ufern der Nordsee zu verbinden, und Völker der entfernten Gegenden einander nahe zu bringen. Jene Bahn, die wir in Baden bauen, wird noch von den Nachbarstaaten fortgesetzt werden.

Es ist bekannt, daß, je zahlreicher, je rascher die Kommunikationsmittel, die dargeboten werden, sind, desto schneller und willkommener sie auch benützt werden.

Ich habe die neueste der Berechnungen, welche am 28. Jänner l. J. der belgische Minister dem Senate daselbst vorgelegt hat, vor mir, und ich finde hierin eine der glänzendsten Bestätigungen der Wahrheit dieses Satzes.

Hier finden Sie, daß im Laufe von 12 Monaten auf der Bahn von Brüssel nach Antwerpen 1,384,577 Reisende transportirt worden sind; und dieses Ergebniß erscheint um so bedeutender, wenn man sieht, wie ungeheuer die Zahl der Reisenden von Monat zu Monat steigt.

Ein Umstand ist es besonders, der vor Allem für unser Vaterland Bedeutung hat. Die Erfahrung hat nämlich nach der Angabe des belgischen Ministers gezeigt, daß ganz vorzüglich immermehr die Landleute es sind, die von entfernten Orten kommen, um die Bahn zu benützen, ihre Produkte auf die Märkte zu bringen; daraus erklärt sich, warum selbst in den Wintermonaten des Jahrs 1837 125,152 Personen diese Bahn von Brüssel nach Antwerpen benützten.

Man darf wohl nicht sagen, daß es eine zu kühne

Phantasie ist, die in maaßlose Räume sich verliert, wenn man in einer wohl nicht zu fernen Zukunft die Früchte der neuen Unternehmungen im Geiste erblickt, Früchte, welche der fortschreitenden Civilisation angehören, und die aus der Vereinigung der Völker wohlthätig und beglückend hervorgehen, für die Verständigung der Menschen, für den Austausch der Ideen, für die Blüthe des Handels und der Gewerbe. Lassen Sie uns nun zum ernsten Werke eilen!

Staatsminister Winter: Ich habe hier von dem Abg. Lang von Lahr eine Eingabe, worin er sich entschuldigt, daß er nicht sogleich eintreffen könne, weil ihn häusliche Umstände davon abhalten, er würde sobald als möglich erscheinen.

Hierauf bestieg derselbe die Rednerbühne, und legte den Gesetzentwurf wegen Anlegung einer Eisenbahn durch das Großherzogthum, von Mannheim nach der Schweizer Grenze, ebenso die Motive zu diesem Gesetzentwurf vor.

Beilage Nr. 2.

Präsident: Der so eben vorgelegte Gesetzentwurf sammt Motiven wird gedruckt unter die Mitglieder ausgetheilt; ich ersuche hiermit dieselben, die Arbeit bald zu beginnen.

Es wurde nun zur Wahl der beiden Vicepräsidenten geschritten, wobei der Präsident bemerkte: Sie wissen, meine Herrn, daß nach der Geschäftsordnung der erste Vicepräsident derjenige ist, auf welchen bei der Wahl die meisten Stimmen gefallen sind, und daß im Falle einer Stimmengleichheit eine nochmalige Wahl statt findet, die sich jedoch nur auf diejenigen Deputirten beschränkt, welche gleiche Stimmen hatten; und wenn sich

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

auch hier eine Stimmengleichheit ergibt, das Loos entscheidet.

Die Abg. v. Dürrheimb und Rettig begaben sich hierauf auf Ansuchen des Präsidenten als Urkundspersonen zu dem Präsidentenstuhl.

Das Resultat der Wahl war, daß der Abg. Duttlinger mit 36 Stimmen zum ersten, und der Abg. Merk mit 28 Stimmen zum zweiten Vicepräsidenten erwählt wurde.

Auf diese Wahl äußerte Duttlinger: Ich statte Ihnen hiermit, verehrteste Collegen, meinen lebhaftesten und aufrichtigsten Dank ab, für Ihre wohlwollende Stimmen, indem ich ihnen die Ehre verdanke, zum 9ten mal zu den Beamten dieses Hauses zu gehören. Ich gedenke meinen Dank in der That dadurch zu bethätigen, daß ich an Ihren Arbeiten mit dem nämlichen Eifer Theil nehmen werde, wie bisher, und geleitet durch die nämlichen Grundsätze; denn in Ihrer Wahl erblicke ich eine Genehmigung, eine Billigung dieser Grundsätze.

Merk: Je mehr ich in Ihrer neuen Wahl den Beweis finde, daß Sie mit meinen Bestrebungen auf dem Standpunkte eines Deputirten zufrieden sind, desto größer ist auch der Dank für die Auszeichnung, desto stärker meine Anstrengung, dieses Vertrauens mich würdig zu machen.

Sofort wurde zur Wahl der drei Sekretäre geschritten.

Vor der wirklichen Vornahme der Wahl äusserte der Abg. Christ, welcher am Landtag von 1837 als zweiter Sekretär funktionirte, wie er sehr wünsche, dießmal mit einer solchen Wahl verschont zu werden.

Die Abg. Leiblein und Kröll wurden ersucht,

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

als Urkundspersonen bei Eröffnung der Stimmzettel gegenwärtig zu seyn.

Bei dieser Wahl fielen auf den
Abg. Bohm: 57,
" Zentner: 54, und auf den
" Schinzinger: 29 Stimmen.

Bohm bemerkt hierauf: Nur mit zwei Worten will ich meinen innigsten Dank und zugleich die Versicherung aussprechen, daß ich mich mit allem Eifer dem mir zum dritten Male anvertrauten Geschäfte widmen werde.

Zentner: Ich danke Ihnen, meine Herrn, für Ihr wohlwollendes Vertrauen. Sehr gern möchte ich dieser ehrenden Aufforderung entsprechen; allein Rücksichten auf meine Gesundheit nöthigen mich zur Bitte, daß Sie mich von der Uebernahme dieses Ehrenamtes entbinden wollen.

Die Kammer nimmt die Ablehnung nicht an, da, wenn auch der Grund richtig wäre, die Sekretariatsgeschäfte dieses Landtags nicht sehr bedeutend seyn wrüden; womit sich dann der Sprecher beruhigt.

Schinzinger: Auch ich danke der hohen Kammer für das mir durch die jetzt zum fünften Male geschehene Uebertragung der Sekretärstelle bewiesene Vertrauen.

Präsident: An welchem Tage eine Sitzung stattfinden wird, läßt sich jetzt nicht bestimmen; ich glaube, daß es der Kammer angenehm seyn wird, wenn in den Abtheilungen die Kommission für den vorgelegten Gesetzentwurf gewählt wird. Ist die Wahl der Kommission durch die Abtheilungen bekannt, so wird sich erst bestimmen lassen, ob eine Verstärkung der Kommission nothwendig ist. Zugleich wird in den Abtheilungen die

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

Ernennung der Mitglieder zu der Druckkommission zu geschehen haben.

Damit wird die Sitzung geschlossen.

Zur Beurkundung:

Der Präsident: Mittermaier.

Der provisorische Sekretär:
Sander.

Beil. Nro. 1 zum Protokoll der 2ten öffentlichen Sitzung vom 13. Februar 1838.

Leopold von Gottes Gnaden,

Großherzog von Baden, Herzog von Zähringen.

Wir bestätigen hiermit aus den von der zweiten Kammer Unserer getreuen Stände Uns vorgeschlagenen drei Kandidaten zur Präsidentenstelle, für die Dauer des gegenwärtigen ausserordentlichen Landtags, den Abgeordneten, Geheimen Rath, Professor Dr. Mittermaier, als Präsidenten.

Gegeben, zu Karlsruhe, in Unserem Staatsministerium den 12. Februar 1838.

Leopold.

k. Winter.

Auf höchsten Befehl
Seiner Königlichen Hoheit
des Großherzogs:
Büchler.

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

Beil. Nro. 2. zum Protokoll der 2ten öffentlichen Sitzung vom 13. Februar 1838.

Leopold von Gottes Gnaden,
Großherzog von Baden, Herzog von Zähringen.

Wir beauftragen hiermit Unsern Minister des Innern, den anliegenden Gesetzesentwurf, wegen Anlegung einer Eisenbahn durch das Großherzogthum, von Mannheim nach der Schweizer-Grenze, den beiden Kammern Unserer getreuen Stände, zunächst der zweiten Kammer zur Berathung und Zustimmung vorzulegen.

Gegeben in Unserem Staatsministerium zu Karlsruhe, den 6. Februar 1838.

Leopold.

L. Winter.

Auf höchsten Befehl
Seiner Königlichen Hoheit
des Großherzogs:
Büchler.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Gesetzentwurf.

Mit Zustimmung Unserer getreuen Stände haben Wir beschlossen und verordnen, wie folgt:

Art. 1.

Von Mannheim bis zur Schweizer Grenze bei Basel wird eine Eisenbahn erbaut.

Der Bau wird auf Staatskosten begonnen und fortgesetzt, so lange nicht mit Zustimmung der Stände eine abändernde Anordnung getroffen wird.

Art. 2.

Für alles in die Zugslinie der Eisenbahn fallende Eigenthum tritt die Verbindlichkeit zur Abtretung kraft dieses Gesetzes ein, sobald diese Zugslinie durch das Staatsministerium genau bestimmt und durch das Regierungsblatt verkündet ist.

Für diese Abtretungen cessirt demnach das im zweiten Titel des Gesetzes vom 28. August 1835 beschriebene Verfahren, und genügt es, daß statt dessen eine nach §. 11 zusammengesetzte Kommission die in die Zugslinie fallenden Güter, — soweit sie nicht durch gütliches Uebereinkommen erworben werden können, — nach ihren Eigenthümern, ihrer Lage und ihrem Maaße einzeln verzeichnet, und nach §. 22 durch das Kreisanzeigeblatt bekannt machen läßt, um darauf das Verfahren über die Entschädigung einzuleiten.

Gegeben ꝛc. ꝛc.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Vortrag des Herrn Staatsministers Winter.

Hochgeehrte Herren!

Die Erleichterung und Belebung des Verkehrs durch Eisenbahnen und Dampfwagen, wegen deren Einführung im Großherzogthum Sie zu diesem ausserordentlichen Landtage vereinigt wurden, gehört gegenwärtig zu den Hauptaufgaben, welche der menschliche Geist und die menschliche Thätigkeit zu lösen sich vorgesetzt haben. Besonders wird die Sorgfalt Derjenigen dadurch in Anspruch genommen, die zur Wahrung und Förderung des öffentlichen Wohls vorzugsweise berufen sind. Kaum dürfte auch irgend eine Erfindung, die nur mit so ganz ausserordentlichem Kraft- und Kostenaufwand ins Leben geführt werden kann, so schnell und so weit hin sich verbreitet haben, als eben diese.

Erlauben Sie mir mit wenigen Worten den bisherigen Gang dieser Angelegenheit Ihrem Gedächtniß zu erneuern.

In den ersten beiden Decennien dieses Jahrhunderts gab es noch keine zum Personentransport bestimmte Eisenbahn. Die erste größere Unternehmung dieser Art war die im Jahre 1827 begonnene und 1830 vollendete Bahn zwischen Manchester und Liverpool. Der Erfolg war glänzend, und schon jetzt nach 7 Jahren sehen wir England mit einer Menge Eisenbahnen durchzogen, von denen verschiedene zu wahren Landesbahnen sich vereinigen. Die Manchester-Liverpool-Bahn ist bereits über Birmingham hin fortgeführt, und wird in Kurzem

mit der von London kommenden zusammentreffen. Nächstdem wird die Insel, vom Hafen von Brighton aus, der ganzen Länge nach bis zur Hauptstadt Schottlands auf zwei verschiedenen Bahnen durcheilt werden können, so wie man bereits auf dem Schienenweg von Newkastle nach Carlisle in einem Zeitraum von 3 Stunden quer über dieselbe aus der Nordsee ans irländische Meer gelangen kann.

Neben England hat sich Nordamerika am schnellsten dieses neuen Verkehrsmittels bemächtigt, um in Verbindung mit der Dampfschifffahrt auf den zahlreichen Flüssen, für die größten Entfernungen, nach allen Seiten hin, eine schnelle Kommunikation zu eröffnen. Schon vor geraumer Zeit waren Boston, New-York, Philadelphia, Baltimore und Washington mit einander verbunden, und während der Bau dieser großen Eisenbahn immer weiter nach dem Süden gegen Charlestown fortschreitet, läßt man sich durch die Alleghany-Gebirge nicht abschrecken, auch den Weg nach dem Westen bis zum Mississippi zu eröffnen, und die Civilisation in die Mitte der Urwälder zu tragen. Die Bahnen von New-York nach dem Eriesee und von Baltimore nach Ohio sind Unternehmungen von kolossaler Größe.

In Frankreich bestehen zwar nur die Eisenbahnen zwischen Lyon, St. Etienne und Andrezieux, die leichtere Kommunikation zwischen der Rhone und Loire bezweckend, und seit Kurzem die Bahn zwischen Paris und St. Germain. Dagegen sind bei der letzten Versammlung der Kammern mehrere Eisenbahnprojecte von minderer Wichtigkeit genehmigt worden, und es ist bekannt, daß, gestützt auf langjährige sehr umfassende

Vorarbeiten, eine in neuester Zeit niedergesetzte besondere Kommission den Bau sehr ausgedehnter Linien in Antrag gebracht hat, von welchen sie die wichtigsten, namentlich jene von Paris, als dem Mittelpunkte auslaufend, über Brüssel nach London, über Orleans nach Bordeaux, über Lyon nach Marseille und über Straßburg nach der deutschen Grenze auf Staatskosten ausgeführt zu sehen wünscht. Schon bei der gegenwärtigen Versamlung der französischen Kammern wird der Gegenstand ohne Zweifel seiner Erledigung zugeführt werden.

Belgien hat sich die Einführung dieses Kommunikationsmittels zu einer eigenen Staatsangelegenheit gemacht. Durch das Gesetz vom 1. Mai 1834 wurde die Ausführung eines Eisenbahnsystems auf Staatskosten beschlossen, welches von Mecheln, als dem Centralpunkte ausgehend, sich gegen Osten über Löwen, Lüttich und Verviers zur preußischen Grenze, gegen Norden nach Antwerpen, gegen Westen über Dendermonde, Gent und Brügge nach Ostende, und gegen Süden über Brüssel zur französischen Grenze hinzieht. Nach dem Berichte, welchen der Minister der öffentlichen Arbeiten unterm 1. März v. J. den Kammern vorgelegt hat, waren bis zum 2. Januar 1837 bereits 3 Bahnabtheilungen dem Gebrauche eröffnet worden, nämlich jene von Mecheln nach Brüssel, von Mecheln nach Antwerpen und von Mecheln nach Dendermonde, und sechs weitere Abtheilungen, zur Vervollständigung der östlichen Bahn bis Ans und der westlichen bis Brügge, waren im Bau begriffen, und wurden noch im Laufe des Jahrs 1837 bis Tirlemont und Gent vollendet.

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

In Deutschland besteht seit längerer Zeit eine, jedoch lediglich für Waaren bestimmte Bahn, zwischen Budweis und Linz, zur Verbindung der Moldau mit der Donau, jetzt fortgesetzt bis Gmunden, ferner für Dampfwagenfahrten die Bahn von Nürnberg nach Fürth. Eifrig im Bau sind begriffen, die 60 Meilen lange Ferdinands-Nordbahn, die mit vielen Seitenbahnen von Wien nach Bochnia zieht, ferner die Bahn von Berlin nach Potsdam und jene von Leipzig nach Dresden. Für die Bahn zwischen Mainz und Frankfurt werden bereits die Materialien beigeführt, und für jene von Augsburg nach München sind Accordbegebungen ausgeschrieben.

Von Projekten, die für unser Unternehmen von besonderer Wichtigkeit, und auch bereits so weit gediehen sind, daß an deren baldigen Ausführung kaum mehr zu zweifeln ist, bemerke ich insbesondere: Einmal die Bahn, die von Köln auslaufend unweit Eupen eine Verbindung mit dem belgischen Eisenbahnsystem herstellen wird, ferner die Bahn von Düsseldorf nach Elberfeld, falls sie in ihrer Fortsetzung bis zur Weser diese mit dem Rheine verbindet, sodann die Bahn, die von Frankfurt her das Großherzogthum Hessen durchläuft, um in unserm Lande durch jene fortgesetzt zu werden, die der Gegenstand Unserer Berathungen seyn soll.

Der Bau einer Eisenbahn durch das Großherzogthum dem Rheinthale entlang, ist schon seit mehreren Jahren der Gegenstand ausführlicher Besprechungen und Untersuchungen. Schon auf drei Landtagen gab er, angeregt durch Petitionen und Interpellationen, sowohl in diesem Saale als in jenem der hohen ersten Kammer Veranlassung zu Verhandlungen, die stets ein lebhaftes Interesse

der Kammern für dieses große Unternehmen bethätigt, und in ihrem Resultate zu dem Wunsch geführt haben, die Regierung möge den nöthigen vorbereitenden Anordnungen alle Aufmerksamkeit und Sorgfalt widmen.

Die Regierung, meine Herrn, hat nichts versäumt, diesem Wunsche zu entsprechen.

Anfangs zwar, so lange das Unternehmen als ein im Großherzogthum isolirtes erschien, glaubte ich keine Anordnungen treffen zu dürfen, die besondere Kosten veranlaßt haben würden, oder eine Verpflichtung irgend einer Art für die Zukunft hätten herbeiführen können.

Als aber in den angrenzenden und weiter rückwärts liegenden Staaten nicht mehr bloße Wünsche für ähnliche Unternehmungen sich kund gaben, sondern selbst Schritte geschahen, die an einer baldigen Ausführung solcher Projekte nicht wohl ferner zweifeln ließen, geruhten Seine Königliche Hoheit alsbald die gründliche Prüfung dieser wichtigen Angelegenheit einem besondern Comité zu übertragen, das aus Mitgliedern sämmtlicher betheiligten Ministerien und verschiedenen Technikern gebildet ward. Zu seinen Endberathungen wurden unterrichtete Männer aus den verschiedenen Theilen des Landes zugezogen, von denen erwartet werden konnte, daß sie mit den Interessen der verschiedenen Lokalitäten und der verschiedenen Gewerbe besonders vertraut sind.

Die Hauptresultate der umfassenden und gründlichen Arbeiten dieses Comité's wurden in zwei Brochüren gedruckt bereits auf vorigem Landtag in Ihre Hände gelegt, um Sie schon vorläufig von dem ganzen Stande der Sache in Kenntniß zu setzen, und so die endliche Entscheidung, sobald die Zeit hiezu gekommen seyn würde,

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

zu erleichtern und zu beschleunigen. Ich erlaube mir, statt in eine wiederholte Beleuchtung der volks- und staatswirthschaftlichen, ökonomischen und technischen Seite des in Frage liegenden großen Unternehmens einzugehen, lediglich auf jene Ihnen übergebenen Schriften Bezug zu nehmen, und zugleich zu bemerken, daß auch die seitherigen Arbeiten und neueren Kostenüberschläge zu Ihrer Einsicht bereit liegen.

Es schien der Regierung fortwährend von besonderer Wichtigkeit, zwar nichts zu versäumen, was, ohne die vollkommene Freiheit in der endlichen Beschlußfassung irgend zu beeinträchtigen, dazu beitragen konnte, das Bauunternehmen in eine zum Vollzug reife Lage zu versetzen, dagegen eine definitive Entscheidung über dasselbe keinen Augenblick früher zu veranlassen, als bis auch der alsbaldige Beginn des Baues räthlich und möglich erscheinen würde.

Dieser Augenblick ist nun gekommen.

Nachdem die Zufuhr der Materialien zum Bau einer Eisenbahn zwischen Mainz und Frankfurt begonnen hatte, wurden die Anstrengungen der schon längst von der Großherzoglich Hessischen Regierung vorläufig concessionirten Actiengesellschaft, uns eine solche von Frankfurt her zuzuführen, in der Art lebhaft und ernstlich, daß man um so weniger zaudern durfte, zu einer Fortsetzung dieser Bahn die Hand zu bieten, als wir andernfalls eine Verlegung der bisherigen Hauptroute vom Inland in das Ausland selbst hätten veranlassen können.

Bei diesen Verhältnissen glaubte die Regierung kein Bedenken tragen zu dürfen, zur alsbaldigen Lösung der

großen Frage, Ihre Mitwirkung, meine Herren, in einer ausserordentlichen Versammlung in Anspruch zu nehmen.

Um aber Ihre desfallsigen Verhandlungen auf eine feste Basis zu stellen, hielt sie es vor Allem für unerläßlich, wegen des gleichzeitigen Baues der von Frankfurt kommenden Bahn mit der Großherzoglich Hessischen Regierung und der freien Stadt Frankfurt eine sichernde Uebereinkunft zu treffen, die inzwischen auch wirklich zu Stande kam und Ihnen mitgetheilt werden soll, sobald die Ratification allseitig wird erfolgt seyn.

Die Großherzoglich Hessische Regierung verpflichtet sich darin, für den Bau einer Eisenbahn von Frankfurt bis Mannheim, nach einer von den drei betheiligten Staaten gut zu heißenden Concessionsurkunde, eine Actiengesellschaft zu bilden, die das Werk binnen sechs Monaten beginnt, und längstens binnen vier Jahren vollendet, gegen die von unserer Seite zu gebende Versicherung, daß die Bahn auf badischem Territorium binnen gleicher Zeit auf eine gleichweite Strecke werde fortgesetzt werden.

Dieß, meine Herren, ist nun die Lage dieser für das Großherzogthum so wichtigen Sache, die in den nächsten Tagen unter Ihrer Mitwirkung ihrer endlichen Entscheidung entgegensieht. Fassen wir unsern Gegenstand näher ins Auge, und führen wir ihn auf die Hauptmomente zurück, auf die es dermalen ankömmt.

Wie schwierig und mühevoll es auch seyn mag, auch nur die näher liegenden Folgen zu eruiren, die eine durch das Großherzogthum führende, mit andern ähnlichen Verbindungswegen zusammenhängende Eisenbahn auf seinen geselligen, volks- und staatswirthschaftlichen Zustand ha-

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

ben dürfte, wie gewagt es erscheinen muß, den finanziellen Erfolg der Unternehmung, nämlich das Verhältniß ihres Ertrags zu ihren Kosten, auch nur annähernd zu bestimmen, wie ausgedehnt die Arbeit sich darstellt, und wie manche schwierige Punkte technischer Natur sie noch in sich faßt: so dürfte doch die Lösung derjenigen Fragen, deren Beantwortung unsere gegenwärtige Aufgabe ist, bei der Art und Weise, wie sich nach und nach einzelne thatsächliche Verhältnisse gestaltet haben, ziemlich einfach geworden seyn. In der That, meine Herren, gerade der Umstand, daß alle ins Einzelne gehende Schlußfolgerungen über die Veränderungen, die dieses neue Kommunikationsmittel auf den gesellschaftlichen Zustand herbeiführen dürfte, in der Art schwierig sind, daß es wohl unmöglich genannt werden darf, ein Bild davon zu entwerfen, das nicht überall wieder aus willkührlich gewählten oder zweifelhaften Prämissen hergeleitet ist, nicht jedem anderen Verstand, jeder andern Bildung, jeder andern Phantasie in einem verschiedenen Lichte erscheinen muß, gerade dieser Umstand muß uns abhalten, ein endliches Urtheil für unsere Handlungsweise auf solche, das kleinste Detail berücksichtigende Schlußfolgerungen bauen zu wollen; er muß uns dahin führen, uns bei der einen unbestrittenen Wahrheit zu beruhigen, daß wir alle Befriedigung unserer materiellen Bedürfnisse, alle Ausbildung unserer Geisteskräfte, alle Veredlung der in uns liegenden Gefühle dem Verkehr im ausgedehntesten Sinne des Worts verdanken, daß jede Vervollständigung und Erleichterung dieses Verkehrs stets die wohlthätigsten Rückwirkungen auf das ganze Seyn der menschlichen Gesellschaft gezeigt hat, und daß diese auch nicht ausbleiben

können, wo es sich, wie hier, von einer Einrichtung handelt, welche die der menschlichen Thätigkeit zum Schauplatz angewiesenen Räume einander näher bringt und die unserm Leben zugemessene Zeit verlängert.

Einige wenige thatsächlich gegebene und klar vorliegende Verhältnisse, ich wiederhole es, erleichtern unsere Aufgabe, und bezeichnen uns den Weg, den wir einzuschlagen haben.

Es stellen sich uns eigentlich nur zwei Hauptfragen zur Beantwortung dar; nämlich einmal die Frage, ob wir an der Eisenbahnverbindung, welche unzweifelhaft in der nächsten Zeit zwischen dem mittleren Deutschland und den Gränzen der Schweiz stattfinden wird, selbstständig Theil haben wollen, ob also der Bau einer Eisenbahn von der nördlichen Grenze des Großherzogthums zur südlichen wirklich jetzt beschlossen werden soll, und wenn dies bejaht wird, die fernere Frage, welche nähere gesetzliche Bestimmungen zum Vollzug dieses Beschlusses noch nöthig oder räthlich erscheinen.

Die erste dieser Fragen, jene nämlich, ob das Bauunternehmen ins Werk gesetzt werden soll, beantwortet sich in der That von selbst.

Für die Eisenbahn von Mainz nach Frankfurt sind bereits Eisenschienen in Masse zur Stelle geschafft worden, auch unterliegt es bei der Art und Weise, wie die Regierung des Großherzogthums Hessen den Actiengesellschaften, die sich daselbst gebildet haben, entgegengekommen ist, wohl keinem Zweifel, daß die Mainz-Frankfurter Bahn mit einer solchen südlich durch das Großherzogthum Hessen in Verbindung gesetzt werden wird. Eben so wenig dürfte es zweifelhaft seyn, daß diese fort-

gesetzte Bahn an der hessischen Grenze ihr Ende nicht wird erreicht haben, daß sie vielmehr — den natürlichen Weg verlassend — mit jenen Bahnen in unmittelbare Verbindung treten wird, die von der Rheinschanze nach Lauterburg und von Straßburg nach Basel projektirt sind, so fern wir uns nicht bereit finden lassen, den Reisenden und Gütertransporten eine gleich vortheilhafte Kommunikation in unserm Lande zu eröffnen, und sie dadurch selbst zwingen, die bisherige Hauptroute zu verlassen. Die Frage, ob das Bauunternehmen bei uns ins Werk gesetzt werden soll, ist also offenbar identisch mit jener, ob wir der Straße durch das Rheinthal, dieser Pulsader für alle Kanäle, in denen sich der größere Verkehr unseres Landes bewegt, noch neues kräftigeres Leben zuführen, oder auch das bisherige aus ihr verbannen wollen.

Gewiß dürfen wir es bei den Verhältnissen und der Lage des Großherzogthums, bei seiner im Vergleich zu der Breite sehr langen Ausdehnung, unter keiner Voraussetzung dahin kommen lassen, daß diese Straße, welche das Land der ganzen Länge nach durchzieht, des neuen Kommunikationsmittels entbehrend, durch eine mit ihr konkurrirende ausländische Eisenbahn für den Transit von Personen und Gütern, ja selbst für einen Theil des innern Verkehrs, brach gelegt werde. Wer dieß nicht will, muß die Frage, ob eine Eisenbahn durch das Großherzogthum von Mannheim nach Basel erbaut werden soll, mit Ja beantworten. Auch Derjenige kann seine Zustimmung nicht versagen, der die Eisenbahnen mit minder günstigen Augen betrachtet, oder sogar in ihrem Gefolge nur Mißstände erblickt; denn wenn er den

Bau unterläßt, so beseitigt er diese Mißstände nicht, er verzichtet nur auf die gleichzeitigen Vortheile.

Ob neben unserm Bau der Bau einer Parallelbahn jenseits des Rheins ausgeführt werden wird, ist eine Frage, deren Beantwortung auf die von uns zu fassenden Beschlüsse irgend einen Einfluß nicht ausüben kann.

Wir beabsichtigen durch unser Unternehmen das jenseitige in keiner Weise zu stören, wir beabsichtigen nur, und müssen beabsichtigen, uns das zu erhalten, was die natürlichen Verhältnisse uns bisher zugeführt haben. Jedermann beurtheilt sein Wohlbefinden nicht nach seinem Zustande an und für sich, sondern nach den Veränderungen, die in demselben vorgehen. Das Großherzogthum könnte die Hauptstraße, die im westlichen Deutschland den Norden mit dem Süden verbindet, wohl missen, wenn es dieselbe nie besessen hätte. Jetzt aber, nachdem es sich ihrer seit Jahrhunderten zu erfreuen hatte, jetzt, nachdem durch die Durchfuhr auf dieser Straße mancher Zweig seiner industriellen Thätigkeit geweckt und erweitert wurde, jetzt kann es derselben nicht mehr entbehren.

Auch bei einer Parallelbahn jenseits des Rheins wird die Hauptstraße künftig das Großherzogthum durchziehen, und die einzige Folge einer zweiten solchen Bahn kann nur die seyn, daß das von uns aufzuwendende Kapital geringeren Ertrag gewährt.

Bei diesen Verhältnissen kann die Regierung keinen Augenblick zweifeln, daß Sie ihrem Antrage, eine Eisenbahn von Mannheim nach Basel zu errichten, einstimmig beitreten werden.

Ist der Bau entschieden, so entsteht, wie gesagt, die

zweite Frage, in wie weit es nöthig oder räthlich erscheint, über den Vollzug des Unternehmens durch gesetzliche Normen etwas Näheres festzusetzen.

In dieser Beziehung ist nun klar, daß alle Bestimmungen über die Richtung der Bahn zwischen den gegebenen Endpunkten, über die Art und Weise der Bauführung, über die Konstruktion der einzelnen Theile, über die Zeit zum Beginn und zur Vollendung der Arbeit, so wie über die Priorität im Bau der einzelnen Bahnstrecken, lediglich der Regierung überlassen werden müssen. Diese Bestimmungen hängen so sehr ab von einzelnen, manchmal erst während des Baues vollkommen klar hervortretenden Thatsachen, von den Terrainverhältnissen, von den Preisen der Dinge, von dem Stand und den Fortschritten der Technik, von augenblicklichen Conjunkturen, oft auch von einer ins kleinliche gehenden Abwägung einander widerstreitender Rücksichten, daß es einentheils rein unmöglich erscheint, hierüber zum Voraus zu entscheiden, anderntheils aber auch um so überflüssiger, dermalen näher darauf einzugehen, als alle Maßnahmen oben bezeichneter Art in der That rein administrativer Natur sind.

Es bleibt hiernach nur ein den Vollzug betreffender Punkt übrig, der einen gesetzlichen Ausspruch verlangt, nämlich wie die Mittel für den Bau beigeschafft werden sollen, das heißt, ob das Unternehmen von Staatswegen auf Staatskosten ins Werk zu setzen, oder einer Actiengesellschaft zu überlassen ist.

Die Regierung, meine Herren, schlägt Ihnen vor, den Bau jedenfalls auf Staatskosten zu beginnen.

Sie ist nämlich von der Ueberzeugung durchdrungen, daß die Hauptstraße, die das Großherzogthum seiner gan-

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

zen Länge nach durchzieht, die fast alle übrigen Straßen und die Interessen, die sich daran knüpfen, beherrscht, die die gesammte wirthschaftliche Thätigkeit zu einem wahren organischen Ganzen verbindet, die, sobald sie auf einer Eisenbahn durcheilt werden kann, das dem großen, segenbringenden Strome entlang liegende Land gleichsam arrondirt, — die Regierung ist der Ueberzeugung, daß diese Straße von viel zu viel Wichtigkeit ist, als daß man sich der freien Disposition über dieselbe entschlagen dürfte, ohne die Interessen der Gesammtheit aufs Vorsichtigste abgewogen, aufs Sorgfältigste gewahrt zu haben.

Die Regierung sieht zwei Systeme vor sich, deren eines den Bau der Eisenbahnen auf Staatskosten anempfiehlt, während das Andere dieses mächtige Verbindungsmittel der Privatindustrie will überlassen haben. Beachtenswerthe Vorgänge können für den einen wie für den andern Weg angeführt werden. Die Mehrzahl der Regierungen hat die Herstellung der Eisenbahnen der Privatindustrie überwiesen, die manchfaltigen Interessen der Gesammtheit aber durch eine Reihe mit möglichster Sorgfalt bemessener Concessionsbedingungen sichern zu können geglaubt. In Belgien dagegen hat man es in hohem Maaße bedenklich gefunden, die Eisenbahnen auf den für den äußeren Handel und den innern Verkehr wichtigsten Straßenzügen der Disposition einer Privatgesellschaft zu überlassen; man hat sie — wenn schon mit einem sehr bedeutenden Aufwand — der Staatsgesammtheit erhalten, und man hat sich auf dem hiernach eingeschlagenen Wege bis jetzt wohl befunden. Auch in Frankreich scheint, wie ich vorhin schon zu bemerken die Ehre

31

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

hatte, diese Ansicht mehr und mehr Boden zu gewinnen. Keines der beiden Systeme ist durch eine auf unsere Verhältnisse vollständig anwendbare längere Erfahrung erprobt, und der Zukunft mag es immerhin überlassen bleiben, welchem von beiden, nach Verschiedenheit der Umstände, entschieden der Vorzug gebührt. Für jetzt aber, beim Mangel aller näheren Erfahrung, darf wohl ohne Anstand behauptet werden, daß es in der That unausführbar ist, für eine Straße, wie die hier in Frage liegende, die für alle übrigen Straßen das ist, was der Stamm für die Aeste, eine Concessionsurkunde zu entwerfen, die dem Staate unter keinen, möglicher Weise eintretenden Verhältnissen verderbliche Fesseln anlegt, nebstdem aber einer Privatgesellschaft denn doch noch annehmbar erscheint. Bei dieser Lage der Dinge ist es der Regierung nicht zweifelhaft, daß der Bau auf Staatskosten müsse begonnen werden.

Sie besorgt nicht, daß man diesem Entschlusse durch die häufig vernommenen Erinnerungen entgegen treten werde, durch die Erinnerungen, daß der Staat am theuersten baue und verwalte, daß das Beispiel der überwiegenden Mehrzahl anderer Staaten vom Selbstbau abrathe, daß der finanzielle Erfolg des Unternehmens problematisch sey. Alle diese Einwendungen scheinen der Regierung theils überhaupt, theils nach den Umständen, in denen wir uns befinden, nicht von Gewicht.

Dem Erfahrungssatze, daß der Staat am theuersten baue und am theuersten verwalte, stimmt die Regierung gerne bei, wo er der Natur der Sache nach Anwendung finden kann. Bei einem Unternehmen aber von dem Umfange des Baues einer Eisenbahn in unserm Rhein-

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

thal, bei einem Unternehmen von so gewaltiger Ausdehnung, das auch die Privatindustrie ohne eine Reihe von Beamten und Gehülfen nicht auszuführen vermag, bei einem Unternehmen, wo auch sie — soll es gelingen — wohl gegliederter organischer Einrichtungen bedarf, wie sie der Staat längst schon besitzt, bei einem solchen Unternehmen wäre es irrig, im Falle der Herstellung auf Staatskosten einen größeren Kostenaufwand zu befürchten. Und könnte man auch wirklich diese Furcht hegen, so müßte sie doch sehr bald durch die Betrachtung zerstreut werden, daß der Bau nur so lange auf Staatskosten stattfinden soll, als es höchst bedenklich, ja wahrhaft unthunlich wäre, die Fortsetzung des Werkes Privathänden zu übergeben. Mit der Frage der Herstellung auf Staatskosten endlich ist die Frage über die Art des Betriebs keineswegs entschieden, und gar wohl mag man letztern der Privatthätigkeit überlassen, selbst wenn sich der Staat das Eigenthum der Bahn stetshin vorbehält.

Das Beispiel anderer Staaten kann den Entschluß der Regierung nicht wankend machen. Ich habe bereits erwähnt, und Sie Alle, meine Herren, werden zugeben, daß für die Herstellung der Eisenbahnen durch Privatgesellschaften noch keine hinreichend erprobte Erfahrung vorliegt, daß sich gegen diesen Weg zur Erlangung des so mächtigen Kommunikationsmittels täglich mehr und mehr Bedenken erheben, daß es darum höchst unräthlich wäre, bei der für das gesammte Land so hohen Wichtigkeit der herzustellenden Bahn jetzt einen Schritt zu thun, der sehr leicht verderblich werden könnte,

und der sich jedenfalls ohne große Opfer nicht mehr ändern ließe.

Daß der finanzielle Erfolg des Unternehmens problematisch sey, glaubt die Regierung nicht in Abrede stellen zu können. So nothwendig unter den gegebenen Umständen die Anlegung unserer Eisenbahn auch immer ist, so entschieden die staatswirthschaftlichen Vortheile sind, die wir durch sie erwerben, so mag es wohl seyn, daß ihr Ertrag, ausser dem Verwaltungsaufwande und den Kosten der Unterhaltung, vielleicht nur einen Theil der Zinse des aufzuwendenden Kapitals deckt, daß der finanzielle Erfolg unseres Unternehmens nicht der günstigste ist. Sollten wir aber deßhalb zögern, uns hiezu zu entschließen? Sollten wir uns dem Vorwurfe aussetzen, daß wir lieber große, dann unvermeidliche, sicher eintretende Verluste erleiden, als ein im Vergleich mit ihnen weit geringeres, überdieß nur mögliches, keinen Falls mit Gewißheit bevorstehendes finanzielles Opfer bringen wollen? Oder sollten wir uns gar bestimmen lassen, die Gefahr dieses Opfers auf die Schultern einer Privatgesellschaft zu überwälzen, die sich solcher Gefahr nur unter gleichzeitiger Erlangung überwiegender Vortheile unterziehen würde? Und sollten wir endlich nicht erwägen, daß ein Verlust, den die Privatgesellschaft erleiden würde, ebenfalls größtentheils auf Staatsangehörige fallen dürfte, während das Unternehmen, mit dem Schaden einer Privatgesellschaft fortgesetzt, nicht so würde gefördert werden, wie dieß unumgänglich nöthig ist, um dem Lande die staatswirthschaftlichen Vortheile zu erwerben, die es zu erwarten berechtigt wäre? Die Regierung, meine Herren, glaubt sich darum, wegen

etwaiger Besorgnisse über den finanziellen Erfolg des Unternehmens, von diesem nicht abhalten lassen zu dürfen. Selbst dann, wenn sich das Opfer, das wir zu bringen Gefahr laufen, auf den größern Theil der Zinse des vollen Baukapitals erstreckte, das wir bei einem einfachen Schienenwege auf die ganze Länge der Bahn nicht über 13 Millionen Gulden anzuschlagen haben, selbst in diesem ganz unwahrscheinlichen Fall dünkt ihr das Opfer im Vergleich mit den Vortheilen, die das Großherzogthum hierdurch erwerben wird, nicht von dem Belange, um eine andere Entschließung begründen zu können.

Die Regierung ist nach allem dem, ich wiederhole es, von der Ueberzeugung durchdrungen, daß der Bau der Eisenbahn von Mannheim bis Basel zur Zeit einer Privatgesellschaft nicht anvertraut werden könne. Sie hält es übrigens, und es dürfte dieß die Verhandlungen wesentlich erleichtern, in keiner Weise für nothwendig, daß über den Bau auf Staatskosten eine für alle Zeiten bindende Entschließung gefaßt werde. Sie verlangt nicht, daß Sie, meine Herren, die für das ganze Unternehmen erforderliche Summe jetzt schon als eine feststehende Verwilligung genehmigen. Es genügt ihr, Ihre Zustimmung dazu zu erhalten, daß der Bau auf Staatskosten begonnen und fortgeführt werde, bis etwa die weitere Ausbildung des Concessionirungssystems, und weitere, sowohl allgemeine als uns speciell berührende Erfahrungen es mit den Landesinteressen vereinbar und nach dem Lauf der Verhältnisse räthlich erscheinen lassen, die Fortsetzung der Bahn theilweise oder ganz Privathänden anzuvertrauen.

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

Ein solcher Beschluß läßt für die Zukunft, so weit es irgend gewünscht werden kann, noch freie Hand, erleichtert der Regierung, wenn je das Concessionirungssystem noch vorgezogen werden sollte, sich den nöthigen Einfluß auf das Unternehmen zu bewahren, und bereichert mit weiteren Erfahrungen, um jedenfalls eine angemessenere Concessionsurkunde zu entwerfen, als es jetzt möglich wäre.

Nach den hier entwickelten Ansichten ist der erste Artikel des vorliegenden Gesetzesentwurfs abgefaßt. Möge sich die Richtigkeit unserer Behauptungen durch Ihre Berathungen, meine Herren, noch klarer und deutlicher herausstellen.

Der zweite Artikel bezweckt lediglich die Beseitigung von im vorliegenden Fall ganz überflüssigen Formalitäten beim Vollzug der nöthig werdenden Expropriationen.

Das hierauf bezügliche Gesetz vom 28. August 1835 geht von der Ansicht aus, daß, bevor eine Zwangsabtretung ausgesprochen werden könne, durch eine besondere Kommission unter Zuziehung der Eigenthümer, Nutzeigenthümer und Inhaber von Berechtigungen für jedes einzelne Gut an Ort und Stelle besonders untersucht und nachgewiesen werden müsse, daß das betreffende Gut für das fragliche Unternehmen wirklich nöthig sey, und durch kein anderes gütlich zu erwerbendes ersetzt werden könne. Eine solche Untersuchung ist auch in der Regel unumgänglich nothwendig, und erstes Erforderniß, da ein Erkenntniß auf Zwangsabtretung nur dann gerecht ist, wenn der Zweck in keiner andern Weise erreicht werden kann.

Zwangsabtretungen zu Gunsten des Baues einer Ei-

senbahn machen aber von dieser Regel eine Ausnahme. Die Zugslinie muß nach ganz allgemeinen Rücksichten, auf eine weite Strecke hin, möglichst gerade und mit möglichst wenigen Abweichungen von der einmal gewählten Richtung bestimmt werden.

Ist diese Linie nach allen durch das große Unternehmen gebotenen Bedingungen gefunden, so kann sie aus Rücksichten für einzelne Eigenthümer nicht wieder abgeändert, oder auf einzelnen Stellen von der bestimmten Richtung wieder abgelenkt werden, und es kann demnach nicht mehr von Berathungen mit den verschiedenen Ortsbehörden und Eigenthümern abhängig seyn, ob nicht einzelne nöthige Güterstücke durch andere ersetzt werden können. Dieß liegt ganz klar in der Natur der Sache.

Das Verfahren, welches der zweite Titel des Zwangsabtretungsgesetzes vorschreibt, um für jedes einzelne Güterstück die Nothwendigkeit der Abtretung herzustellen, ist also im vorliegenden Fall ein ganz überflüssiges, diese Nothwendigkeit folgt schon aus der Bestimmung der Zugslinie, und kann für die in diese fallenden Güter schon durch das Gesetz allgemein ausgesprochen werden. Wollte man das fragliche Verfahren zur Erwerbung des für das große Unternehmen erforderlichen, das ganze Großherzogthum gerade durchlaufenden schmalen Strich Landes beibehalten, so würde dieß unendlich viele Mühe und ausserordentliche Kosten veranlassen, ohne daß es auch nur in einem einzigen Falle von irgend einem Zweck und Nutzen seyn könnte.

Es soll daher davon nur Dasjenige beibehalten werden, was nöthig ist, um darauf das Verfahren über

die Entschädigung nach Maaßgabe des Gesetzes ohne irgend eine Abänderung bauen zu können.

Ich schließe mit der Bemerkung, meine Herren, daß wir für die ganze Bahn von Mannheim bis Karlsruhe bereits im Besitz eines vollständig ausgearbeiteten Bauplans sind. Es bedarf nur Ihrer Zustimmung, um das große, wie wir zu hoffen berechtigt sind, für alle Zukunft segensreiche Werk, augenblicklich mit aller Thätigkeit zu beginnen.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Dritte öffentliche Sitzung

der zweiten Kammer der Landstände.

Karlsruhe, den 16. Februar 1838.

In Gegenwart

der Herren Regierungskommissäre: Staatsminister Winter und Staatsrath Jolly;

sodann:

sämmtlicher Mitglieder der zweiten Kammer mit Ausnahme der Abgeordneten: Lang und Stösser.

Unter dem Vorsitz des Präsidenten Mittermaier.

Nach dem Beginnen der Sitzung eröffnete Staatsminister Winter ein höchstes Rescript, welches also lautet:

„**Leopold von Gottes Gnaden,**

„Großherzog von Baden, Herzog von „Zähringen.

„Wir haben Uns gnädigst bewogen gefunden, Unsern „Staatsrath und Direktor des Ministeriums des Innern, „Nebenius, die Ministerialräthe Freiherrn von Mar„schall und Brunner, sodann die Mitglieder des „technischen Eisenbahn-Comité, bestehend aus Unserem „Obersten und Chef des Generalstabs, Freiherrn von „Fischer, dem Baurath Sauerbeck und dem Pro„fessor Bader, letztere zur Ertheilung der in technischer „Beziehung erforderlichen Auskunft und Erläuterung, zu

"Regierungskommissären, bei der ersten und zweiten Kam-
"mer der ausserordentlichen Ständeversammlung wegen
"Anlegung einer Eisenbahn durch das Großherzogthum
"zu ernennen.

"Gegeben zu Karlsruhe in Unserm Staatsministerium
"den 6. Februar 1838."

Leopold.

L. Winter.

Auf höchsten Befehl
Seiner Königlichen Hoheit
des Großherzogs:
Büchler.

Der Präsident zeigt hierauf das Resultat der in den Abtheilungen statt gefundenen Wahl der Commissionsmitglieder für den Gesetzentwurf, die Anlegung einer Eisenbahn betreffend, an.

Als solche wurden nämlich gewählt: die Abgeordneten Bekk, v. Rotteck, Delisle, v. Itzstein und Hoffmann.

Nunmehr hat sich, fuhr der Präsident fort, die Kammer auszusprechen, ob und durch wie viele Mitglieder die Commission verstärkt werden solle.

Bekk: Ich trage darauf an, daß die Commission durch 6 Mitglieder verstärkt werde.

Dieser Antrag wurde von mehreren Seiten unterstützt, und auf Anfrage des Präsidenten von der Kammer angenommen.

Der Präsident ersuchte hierauf die Kammer, sogleich

zur Wahl der die Commission verstärkenden 6 Mitglieder zu schreiten.

Martin: Ich erlaube mir die Anfrage, ob es hier nicht so gehalten wird, wie bei der Zollcommission, wo der Präsident derselben vorstund. Es ist doch nothwendig, daß man dieses weiß, weil man darnach seine Wahl einrichten kann.

Präsident: Es wird dieselbe Einrichtung getroffen werden, wie bei der Berathung des Zollvereins. Sämmtliche Kammermitglieder werden nämlich eingeladen, an den Sitzungen der Commission Theil zu nehmen, welche dieselbe in dem Sitzungs-Saale hält. Jedes Mitglied hat, Falls es Wünsche vorzubringen oder Zweifel anzuregen hat, dieselben mir oder einem Mitgliede der Commission mitzutheilen, damit darauf geeignete Rücksicht genommen und hierüber berathen werden könne.

Man ging sofort zur Wahl der die Commission verstärkenden Mitglieder über. In Folge dessen wurden gewählt: Speyerer mit 37, Lauer mit 33, Martin mit 32, Duttlinger mit 31, Völker mit 29 und Mördes mit 26 Stimmen.

Der Präsident ersucht hierauf die Commissionsmitglieder, heute Nachmittag 4 Uhr sich zur Commissions-Sitzung zu versammeln, und wiederholt seine obige Bemerkung, bezüglich der Theilnahme der übrigen Mitglieder an den Sitzungen der Commission. Zugleich zeigt er auch die aus der Wahl der Abtheilungen hervorgegangenen Mitglieder der Druckkommission an.

Dieselben sind: Kuenzer, Goll, Kröll, Merk und Duttlinger.

Letzterer bestieg auf Aufforderung des Präsiden-

ten die Rednerbühne und erstattete nachstehenden Bericht der Druckkommission.

Meine Herren!

Ich habe die Ehre, Ihnen den Vertrag zur Genehmigung vorzulegen, welchen Ihre Kommission über den Druck und Verlag der Verhandlungen der zweiten Kammer am gegenwärtigen ausserordentlichen Landtage mit Hofbuchdrucker Hasper und Buch- und Kunsthändler Gutsch abgeschlossen hat.

Es besteht der Vertrag einfach aus folgenden wenigen Bestimmungen:

Art. 1.

Herr Hasper und Gutsch übernehmen den Druck und Verlag der Verhandlungen der zweiten Kammer am ausserordentlichen Landtage 1838, mit allen Befugnissen, die im Verlagsrechte enthalten sind.

Art. 2.

Dieselben erhalten das Manuscript von der Kammer unentgeldlich, verbinden sich aber dafür, an die Kammer 118 Freiexemplare abzuliefern; ferner die erforderlichen Vorausdrucke in der Anzahl von 200 Exemplaren unentgeldlich zu besorgen.

Art. 3.

Druck und Format der Verhandlungen wird gleich seyn, dem Drucke und Formate der Schrift: „Auszug aus dem technischen Gutachten des Comité's für Eisenbahnen im Großherzogthum Baden. Karlsruhe bei Hasper. 1837."

Art. 4.

Die Bestimmungen über den Preis im Inlande bleiben dieselben, welche festgesetzt wurden in dem Vertrage vom 11. März 1837 für die Verhandlungen des damaligen Land-

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

tages; — die Bestimmung des Preises für den Absatz im Auslande hingegen bleibt dem Verleger überlassen.

Art. 5.

Die Bestimmungen über die Correctur bleiben ebenfalls die nämlichen, welche festgesetzt wurden durch den Vertrag vom 11. März 1837.

Der ganze Unterschied zwischen dem gegenwärtigen und dem früheren Vertrage bezieht sich eigentlich nur auf einen einzigen Punkt, darauf nämlich, daß der jetzige Vertrag viel günstiger ist, als derjenige, welchen die Kammer über den Druck und Verlag der früheren Verhandlungen abgeschlossen hat.

Beim letzten Landtage hatte nämlich die Kammer für jeden Bogen nicht nur kein Honorar zu empfangen, sondern eine Vergütung von 13 fl. 51 kr. zu leisten, und den Vorausdruck noch besonders zu vergüten, während jetzt die Kammer das Manuscript unentgeldlich an die Verleger abliefert, dafür aber die unentgeldliche Abgabe von 118 Exemplaren und die unentgeldliche Besorgung der erforderlichen Vorausdrucke an der Zahl von 200 erhält.

Dieser Unterschied zwischen beiden Verträgen, dem frühern und dem jetzigen, liegt in der Natur der Sache. Jetzt werden die Verhandlungen einen guten Geschäftsartikel bilden, namentlich für den Absatz im Auslande; während das nämliche von den Verhandlungen eines allgemeinen Landtags natürlich nicht gesagt werden kann. Es sind übrigens dieses die günstigsten Bedingungen, welche die Kommission bei einer freien Concurrenz, die zwischen mehreren Buchhandlungen eröffnet wurde, erhalten konnte. Auch schien der Kommission, daß es nicht

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

einmal angehen würde, noch günstigere Bedingungen auch nur zu suchen, weil es nicht schicklich wäre, daß die Kammer für den Druck und Verlag ihrer Verhandlungen sich ein Honorar bezahlen ließe.

Eine weitere Abweichung vom frühern Vertrag besteht im Drucke und Formate der Verhandlungen.

Die Kommission hielt es für angemessen, daß Druck und Format derselben gleich sey dem Druck und Formate der werthvollen 2 Druckschriften, welche über dem nämlichen Gegenstand vom Großherzogthum Baden bereits ausgegangen sind, und weil sie sich weit natürlicher und leichter an denselben anschließen, als die Verhandlungen eines gewöhnlichen Landtages.

Ich habe hiermit die Ehre, Ihnen im Namen der Kommission den Vorschlag zu machen, daß Sie diesen Vertrag genehmigen möchten.

Präsident: Es dürfte wohl nothwendig seyn, daß hierüber bald möglichst Berathung gepflogen und Beschluß gefaßt werde, damit dann sogleich die Protokolle zum Drucke übergeben werden können.

Grimm: Ich möchte mir an den Berichterstatter die Frage erlauben, ob die Kommission nicht einen Artikel in den Vertrag aufgenommen hat, worin bestimmt ist, in welcher Zeit die Vorausdrucke geliefert werden sollen, denn es liegt im Interesse der Kammer, daß der Druck derselben sehr schnell vor sich gehe.

Duttlinger: Hierüber hat die Kommission einen eigenen Artikel nicht aufgenommen, weil sie geglaubt hat, daß der Fall, wo Vorausdrucke erforderlich sind, nicht sehr häufig vorkommen wird, vielleicht nur zweimal bei Erstattung der Kommissionsberichte, und weil sie von der

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

Voraussetzung ausging, daß schon deßhalb für Beschleunigung des Druckes von Seite der Kontrahenten gesorgt werden wird, weil es im Ganzen im Interesse der Buchhandlung liegt, die Verhandlungen schnell zu liefern, wenn sie damit gute Geschäfte machen will. Uebrigens werden sich die Kontrahenten bestimmt gefallen lassen, wenn ein Artikel über die Zeit, binnen welcher die Vorausdrucke zu besorgen sind, in den Vertrag aufgenommen wird. Ich glaube, es wird dies nicht den mindestens Anstand haben.

Ein solcher Artikel würde dann folgendermaßen lauten: "Die Bestimmung der Zeit über die Lieferung der Vorausdrucke bleibt dieselbe, wie sie festgesetzt ist in dem Vertrage vom 11. März 1837."

Präsident: Wir könnten in kürzester Form den Gegenstand dadurch erledigen, daß wir sogleich zur Berathung desselben übergehen.

v. Rotteck: Es hat ja die Diskussion schon begonnen.

Präsident: Nein! Vorerst ist über die Frage abzustimmen, ob sofort die Kammer zur Berathung über den vorliegenden Gegenstand übergehen will.

Auf den einstimmig gefaßten Beschluß der Kammer wurde nun die Diskussion eröffnet.

v. Rotteck: In Beziehung auf den Artikel, welcher dahin geht, daß Druck und Format abgeändert werden soll, möchte ich eine kleine Erinnerung vorbringen. Ich kann mir nämlich kein wichtiges Motiv denken, um diese Abänderung zu rechtfertigen, andererseits liegt auch ein Uebelstand darin, daß uns die Vorlage der hohen Regierung in Quart mitgetheilt wurde, und nun unsere Verhandlungen in Octav gedruckt werden sollen.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Ein weiteres Bedenken, das ich hierbei noch habe, ist, daß, wenn unsere Verhandlungen als Anhängsel oder bloße Fortsetzung der beiden genannten früheren Vorlagen, oder früher gemachten Mittheilungen, nämlich der beiden gedachten Druckschriften behandelt werden, dadurch gewissermaßen unumwunden der Satz ausgesprochen ist, daß wirklich die Protokolle dieses Landtages nichts anderes, kein anderes Wort enthalten dürfen, als die Verhandlungen über die Eisenbahn.

Das aber soll und kann nicht ausgesprochen werden, indem weder in der Verfassung, noch in der Geschäftsordnung, noch sonstwo ein rechtfertigender Grund hiefür aufgeführt werden kann, und ich möchte darum auch nicht so vorübergehend, bei Gelegenheit der Formatsbestimmung der Protokolle, etwas festsetzen, was auch nur von fern als die Billigung einer Ansicht könnte gedeutet werden, nach meiner vollsten Ueberzeugung, nie und nimmermehr anerkannt werden darf.

Ich trage daher darauf an, daß das nämliche Format der Protokolle beibehalten werde, in welchem dieselben auf dem letzten Landtage gedruckt worden sind.

Duttlinger: Ich will nur auf einen Punkt antworten, nämlich darauf, daß geäussert wurde, es sey uns auch die Vorlage der Regierung in einem andern Formate, nämlich in Quart, mitgetheilt worden. Dieser Grund wird aber hier gar keine Berücksichtigung verdienen können, weil die Vorlagen der Regierung in unsere Verhandlungen mit aufgenommen werden und die Einleitung zu denselben bilden.

Knapp: Ich unterstütze den Antrag des Abg. v. Rotteck.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Welcker: Da der Antrag des Abg. v. Rotteck unterstützt worden ist, so erkläre ich mich dagegen. Wenn auch zufälligerweise bei den Berathungen über die Eisenbahn irgend etwas anderes vorkommt, was nicht direkt darauf Bezug hat, so kann dies eben so gut in großem Octav als in Quart gedruckt werden; auch wird es nichts schaden, wenn in die Verhandlungen über die Eisenbahn etwas anderes hineinkommt, oder dieselben durch andere Gegenstände unterbrochen werden, und wenn dieses geschieht, so kann dieses auch ganz gut in Quart gedruckt werden.

v. Rotteck: Solches kann allerdings geschehen, und Niemand hat es bezweifelt, allein es würde einen Uebelstand ausmachen, und es ist sehr natürlich, daß man gerne auch schon den kleinsten und mindest scheinbaren Grund benützt, um das zu verhindern, was man zu verhindern wünschte.

Ein Uebelstand würde aber in der That darin liegen, wenn der Verleger dem Buche den allgemeinen Titel giebt: "Verhandlungen über die Eisenbahn", und dann doch eine Menge anderer Gegenstände und von bedeutendem Umfange in dasselbe hineinkommen. Aus diesem Grunde und weil der angegebene Umstand wenigstens scheinbar benutzt werden kann, irgend einen Vortrag oder eine Diskussion über andere Gegenstände zu hindern, erkläre ich mich gegen die Abänderung des Druckes und Formates der Verhandlungen.

Duttlinger: Ich kann versichern, daß die Kommission daran nicht im Mindesten gedacht hat.

v. Rotteck: Das kann seyn, aber es ist auch möglich, daß die gescheidesten Männer einmal etwas vergessen.

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

Der Antrag des Abg. v. Rotteck, daß Druck und Format der Verhandlungen wie bisher bleiben sollen, und welchen der Abg. Knapp unterstützte, wurde von der Kammer auf Anfrage des Präsidenten nicht angenommen.

Der Präsident erklärte die Diskussion für geschlossen, worauf die Genehmigung des Vertrages, bezüglich des Drucks und Verlags der Verhandlungen, so wie die Kommission denselben der Kammer vorgelegt hat, mit Stimmenmehrheit ausgesprochen wird.

Mit dem Bemerken, daß der Tag der künftigen Sitzung noch nicht im Voraus bestimmt werden könne, schloß der Präsident die heutige Sitzung.

Zur Beurkundung:

Der Präsident: Mittermaier.

Der Sekretär:

Bohm.

Vierte öffentliche Sitzung

der zweiten Kammer der Landstände.

Karlsruhe, den 21. Februar 1838.

In Gegenwart

der Herren Regierungskommissäre: Finanzminister von Böckh, Minister v. Blittersdorff und Staatsrath Nebenius;

sodann:

sämmtlicher Mitglieder der zweiten Kammer mit Ausnahme der Abgeordneten: Armbruster, Bassermann, Buhl, Delisle, Greiff, Helmreich, Knapp, Lang, Leiblein, Mittermaier, Müller, Obkircher, Peter, Stösser, Trefurt und Winter.

Unter dem Vorsitz des ersten Vicepräsidenten Duttlinger, später des zweiten Vicepräsidenten Merk.

Nach Eröffnung der Sitzung durch den ersten Vicepräsidenten Duttlinger bestieg Regierungs-Commissär, Finanzminister v. Böckh, die Rednerbühne und legte einen Gesetzesentwurf vor über die Aufbringung der Mittel zur Führung einer Eisenbahn von Mannheim bis an die schweizer Grenze bei Basel für die Periode vom Beginnen der Arbeit bis zum Schlusse der gegenwärtigen Budgetperiode,

Beil. Nr. 1.

und motivirte denselben in dem auch anliegenden Vortrag Beil. Nr. 2.

Auf die Frage des Präsidiums, ob dieser Gesetzesentwurf an die bereits über diesen Gegenstand niedergesetzte Kommission zur Berathung überwiesen werden, oder zu diesem Behuf aus den Abtheilungen eine neue Kommission gebildet werden soll, bemerkte der

Abg. Mörder: Jedenfalls dürfte es angemessen seyn, den voliegenden Gesetzentwurf, auch wenn der Gegenstand an die bereits bestehende Eisenbahn-Kommission zur Erörterung und Berathung überwiesen werden will, dennoch den Abtheilungen vorläufig zur Besprechung zu übergeben.

Abg. Bekk: Ich glaube, es muß jetzt gleich die Frage an die Kammer gestellt werden, ob der Gesetzentwurf an die bereits bestehende Kommission oder an eine andere noch zu bildende Kommission verwiesen werden soll, weil dann später doch die Kammer sich hierüber aussprechen muß.

Der Präsident bemerkt hierauf: Hierüber muß ein Beschluß gefaßt werden, jedoch ist es Sache der Abtheilungen, den Gesetzentwurf zu prüfen, denn diese haben nicht bloß das Recht, sondern auch die Verbindlichkeit, darüber zu entscheiden, ob der Gesetzentwurf der bereits bestehenden oder einer neuen Kommission zur Berathung zugewiesen werden soll.

Die Kammer beschloß sodann, den vorgelegten Gesetzentwurf an diejenige Commission zu verweisen, welche bereits schon mit Berathung des betreffenden Gegenstandes beschäftigt ist.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Ferner wird beschlossen:

Die mit einem besonderen Schreiben an das Präsidium eingesendete Abhandlung des Freiherrn v. Haynau zu Baden „über Entstehung und Einleitung der Eisenbahn im Großherzogthum Baden, über die Vortheile und Nachtheile derselben namentlich in Beziehung auf die süddeutschen Staaten," an die Eisenbahn-Kommission abzugeben.

Merk: Ich habe eine Petition der Stadtgemeinde Offenburg, die Anlage der Eisenbahn betreffend, zu überreichen, besonders hinsichtlich der Zweigbahn nach Kehl; es sind in derselben die Wünsche auf eine Art motivirt, daß sie die Aufmerksamkeit der Kammer in hohem Grade erregen werden.

Ich trage darauf an, daß dieselbe, da der Gegenstand Eile gebietet, an die Eisenbahn-Kommission verwiesen werde.

Die Kammer genehmigte hierauf bei der Abstimmung diesen Antrag.

Der Präsident trägt sofort der Kammer vor: Die Kommission, welche über den Druck und Verlag der gegenwärtigen Verhandlungen einen Vertrag abgeschlossen, den die Kammer bereits genehmigt hat, sieht sich veranlaßt, Ihnen einen weitern Bericht über Abänderung einiger Bestimmungen desselben erstatten zu lassen. Da die Kommission mich hiezu beauftragt hat, so bitte ich den zweiten Vicepräsidenten, meinen Platz einzunehmen. Der zweite Vicepräsident bestieg den Präsidentenstuhl und der

Abg. Duttlinger die Rednerbühne und bemerkte:

Der Vertrag, welcher mit Hrn. Hasper und Gutsch über den Druck und Verlag Ihrer Verhandlungen abgeschlossen wurde, und dem Sie in Ihrer letzten Sitzung Ihre Zustimmung ertheilt haben, enthält im Artikel 4 wörtlich folgende Bestimmung:

„Die Bestimmungen des Preises im Inlande bleiben „dieselben, wie sie im Vertrage vom 11. März 1837 „festgesetzt sind, (nämlich 1 kr. für den Bogen.) Die „Bestimmungen des Preises für das Ausland hingegen „bleiben den Verlegern überlassen."

Es hat sich aber in der Zwischenzeit gezeigt, daß diese Bestimmung des Vertrages nicht wohl ausführbar ist, nämlich die Bestimmung, welche je nach dem Absatz im Inlande oder in das Ausland einen verschiedenen Preis festsetzt.

Es hat nämlich die Post erklärt, daß sie sich auf zweierlei Preise nicht einlasse und nicht einlassen könne, weil eine Controlirung hier gar nicht möglich sey. Ferner haben Drucker und Verleger selbst gefunden, daß sie bei dieser Verschiedenheit des Preises je nach dem Absatz ins Inland oder Ausland eigentlich gar keinen Absatz in das Ausland selbst in der Wirklichkeit zu effektuiren im Stande seyen, weil andere inländische Handlungen oder Individuen die Exemplare von der Verlagshandlung als Inländer beziehen und im Auslande um einen Preis absetzen würden, der alle Concurrenz des wahren Verlegers unmöglich machen müßte.

Drucker und Verleger Ihrer Verhandlungen haben deßhalb, weil sie auf Schwierigkeiten bei der Ausführung gestoßen sind, die sie nicht überwältigen können,

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

verlangt, es möchte die Kammer genehmigen, daß sie auch den Preis für das Inland auf 2 kr. statt 1 kr. erhöhen dürften, während sie dann bei dem Absatze ins Ausland den Preis ebenfalls nicht höher als auf 2 kr. feststellen wollten; oder aber, daß ihnen erlaubt würde, daß sie den Preis für den Absatz ins Ausland, gleich dem Preise im Inlande, auf einen Kreuzer herabsetzen, jedoch dann für den Druckbogen eine Vergütung erhielten, welche der Hälfte der Vergütung, die sie beim vorigen Landtage erhalten hätten, gleich kommen sollte, nämlich statt der früheren 13 fl. für den Bogen, nunmehr 6 fl. 30 kr.

Ich habe nun den Auftrag von der Kommission, Ihnen vorzuschlagen, daß sie die letzte Bestimmung annehmen möchten, wonach also Drucker und Verleger für den Bogen eine Druckvergütung von 6 fl. 30 kr. erhalten, dagegen aber verpflichtet seyn sollten, für das Ausland wie für das Inland den Bogen um einen Kreuzer abzusetzen.

Sollte jedoch dieser Vorschlag von der Kammer die Genehmigung nicht erhalten, so würde beantragt, es möchte die Kammer genehmigen, daß die Verhandlungen um denselben Preis im Inlande wie in das Ausland abgesetzt werden dürfen.

v. Itzstein: Ich erlaube mir zur Aufklärung der Kammer die Frage: wie ist es wohl gekommen, daß heute wieder eine Abänderung der Bestimmungen über den Druck und Verlag der gegenwärtigen Verhandlungen beantragt wird, worüber wir bereits schon vor einigen Tagen einen genehmigenden Beschluß gefaßt haben; nachdem der Herr Berichterstatter im Eingange seines früheren

Vertrages doch erklärt hatte, es sey ein Vertrag abgeschlossen worden, also lautend ꝛc.

Nun meine ich, es könnte ein Vertrag ohne wichtige Gründe nicht wieder zurückgenommen werden, und wenn wirklich ein Vertrag abgeschlossen wurde, so darf man auch wohl voraussetzen, daß die Kommission in denselben mit Vorsicht eingegangen, so, daß sie nicht sobald Veranlassung finden dürfte, von demselben ganz oder theilweise wieder zurückzugehen, sie müßte sich nur geirrt oder etwas übersehen haben.

Duttlinger: Ich habe zu bemerken, daß dieses der Fall nicht ist, und auch die übrigen Mitglieder der Kommission werden dieser meiner Erklärung beipflichten. Ein Mitglied kann wohl etwas überhören, aber bei fünf Mitgliedern zugleich ist dieses wohl nicht leicht möglich.

v. Itzstein: Ich muß darauf erwiedern: So viel ich mich erinnere, hieß es im Eingange des ersten Berichtes der Druckkommission: es sey ein förmlicher Vertrag über Druck und Verlag unserer Verhandlungen **abgeschlossen** worden. Ein solcher Vertrag kann aber doch nicht so leicht in Null zerfließen!

Duttlinger: Allerdings nicht, wenn man beim Abschluß des Vertrags mit den Kontrahenten gar keine Billigkeit berücksichtigen wollte; sie müssen sich selbst gefallen lassen, daß Bestimmungen des früheren Vertrages abgeändert werden, weil sie auf Schwierigkeiten gestoßen sind, die sich nicht überwältigen lassen; denn Drucker und Verleger können die Post nicht nöthigen, die Expedition und Versendung der Verhandlungen zu über-

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

nehmen, auf Bedingungen, die ein für allemal nicht angenommen sind.

Präsident: Der Druck der Protokolle wird nunmehr auf die eine oder andere alternative Bedingung gestellt werden müssen, worüber sich die Kammer auszusprechen hat, weil bereits schon Protokolle zum Druck übergeben worden sind und derselbe nicht weiter zurückgehalten werden kann, wenn sie dasselbe Interesse auch ferner haben sollten, welches sie im Anfang hatten. Ich eröffne die Diskussion über den Vorschlag der Kommission.

Mördes: Wenn ich recht unterrichtet bin, so hat sich durch den neuen Vertrag auch die Controverse über das Format erhoben, es soll sich nämlich Druck und Format von dem unterscheiden, in welchem die früher benannten Pieçen gedruckt sind; auf diese Weise werden wir wieder auf das Quartformat zurückkommen.

Duttlinger: Es wird sich allerdings das Format von dem früher beantragten etwas abweichend gestalten, weil der Drucker das Papier nicht mehr hat, für das Octavformat, in welchem ursprünglich die genannten Pieçen gedruckt worden sind.

Mördes: Da denn doch eine Aenderung des Formates eintritt, so wird es am Besten seyn, es bei dem Format zu belassen, in welchem die früheren Verhandlungen erschienen sind.

v. Rotteck: Da, wie wir jetzt vernommen haben, unsere gegenwärtigen Verhandlungen nicht in dem früher beabsichtigten Formate gedruckt werden können, so glaube ich, hätte der Kammer bestimmte Nachricht darüber gegeben werden sollen, damit sie beschließe, ob gleichwohl

das Octavformat gewählt, oder das frühere Quartformat beibehalten werden solle. Ich komme hiebei auf meinen früheren Verbesserungsvorschlag zurück, nämlich das Format, in welchem unsere früheren Verhandlungen gedruckt worden sind, beizubehalten. Eine Veränderung hat jetzt gar keinen Grund mehr. Denn Diejenigen, welche bereits im Besitze der früher gedruckten Brochüren sich befinden, sollen ja die Verhandlungen jedenfalls jetzt in anderem Formate erhalten; und Denjenigen, die diese Brochüren noch nicht besitzen, und für welche jedenfalls ein neuer Satz und Abdruck veranstaltet werden muß, wird es ganz gleich seyn, ob beides, nämlich das Alte und das Neue, in Octav- oder Quartformat gedruckt werde. Wie man nämlich in Octav und in Quart drucken kann, so kann man auch in Octav und in Quart lesen. Ich glaube daher, daß keine Gründe vorhanden sind, in die Kommissionsvorschläge einzugehen, sondern daß das frühere Quartformat beizubehalten ist.

Präsident: Ich muß bemerken, daß der Druck der gegenwärtigen Verhandlungen bereits schon begonnen hat.

Mördes: Nach der Aeusserung des Herrn Archivars kann jeden Augenblick noch eine Aenderung! getroffen werden.

Der Präsident schloß die Diskussion und brachte den Antrag der Kommission zur Abstimmung, worauf beschlossen wurde:

"es solle den Kontrahenten der Druck der Protokolle gegen eine Vergütung von 6 fl. 30 kr. für den Druckbogen mit der Verbindlichkeit überlassen werden, den Bogen im Inlande wie im Auslande um einen Kreuzer abzusetzen."

Der Antrag des Abg. v. Rotteck: "Das frühere Quartformat statt des vorgeschlagenen Octavformates beizuhehalten," wurde nicht angenommen.

Der Präsident schloß hierauf die Sitzung, und ersuchte die Abtheilungen, sich heute Nachmittag 4 Uhr zu versammeln.

Zur Beurkundung:

Der zweite Vicepräsident: Merk.

Der Sekretär:

Bohm.

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

Beilage Nr. 1 zum Protokoll der 4ten öffentlichen Sitzung vom 21. Februar 1838.

Gesetzesentwurf.

Leopold von Gottes Gnaden,

Großherzog von Baden, Herzog von Zähringen.

Mit Zustimmung Unserer getreuen Stände haben Wir beschlossen, und verordnen, wie folgt:

Art. 1.

Zu Bestreitung der Kosten, welche der Bau einer Eisenbahn von Mannheim an die schweizer Grenze bei Basel, von Beginn der Arbeit bis zum Schluß der Budgetsperiode erfordern dürfte, wird Unserm Ministerium des Innern ein Credit von zwei Millionen zweimalhundert fünfzig tausend Gulden eröffnet.

Art. 2.

Unser Ministerium der Finanzen wird diesen Credit durch die Amortisationskasse realisiren lassen, welche für Zinse und Tilgungsfonds aus Mitteln der Staatskasse, nach Maßgabe des folgenden Artikels, zu dotiren ist.

Art. 3.

Die Zinse sind zu $3\frac{1}{2}$ % für das Jahr zu berechnen, erstmals am Schlusse des gegenwärtigen Etatsjahrs, und von da an am Schlusse jedes Semesters zu bezahlen.

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Der Tilgungsfonds ist mit ½ % für das Jahr, wie die Zinse, zu berichtigen. Den Betrag der Zinse und des Tilgungsfonds im Voranschlag von 60,000 fl. ist aus dem Einnahms-Ueberschuß der laufenden Budgetsperiode zu entnehmen.

Art. 4.

Die Amortisationskasse ist ermächtigt, unter Aufsicht und Leitung des Finanzministeriums die an die Eisenbahnkasse zu bezahlende Summe von 2,250,000 fl. aus den gegenwärtig ausgeliehenen, gegenwärtig oder künftig zum Ausleihen disponibeln Mitteln der Zehntschuldentilgungskasse, der Grundstocksverwaltung, der Kautions- und Hinterlegungskasse, und des Betriebsfonds zu entnehmen.

Art. 5.

Insofern und insoweit die in dem vorhergehenden Artikel bezeichneten Mittel nicht hinreichen, oder die aus den erwähnten Fonds entnommenen Summen zur Erfüllung der eigenen Zwecke derselben wieder erforderlich werden, ist die Amortisationskasse ermächtigt, zur Realisirung der ihr nach Artikel 2 obliegenden Verbindlichkeit, unter Beobachtung des Art. 10 des Gesetzes über die Verfassung und Verwaltung der Amortisationskasse, die nöthigen Anlehen zu machen.

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

Beilage Nr. 2. zum Protoll der 4ten öffentlichen Sitzung vom 21. Februar 1838.

Motive

zum Gesetzesvorschlag:

die Mittel zum Bau der Eisenbahn betreffend.

Seine Königliche Hoheit der Großherzog haben mich gnädigst beauftragt, Ihnen, hochgeehrte Herren, einen Gesetzesentwurf zur Berathung und Zustimmung vorzulegen, der die Aufbringung der nothigen Mittel zum Bau einer Eisenbahn von Mannheim bis an die schweizer Grenze bei Basel für den Zeitraum vom Beginn des Unternehmens bis zum Schluß der Budgetsperiode zum Gegenstand hat.

Ich will die Ehre haben, Ihnen diesen Entwurf vorzulesen.

Auch nur wenige Worte über Veranlassung, Zweck und Nothwendigkeit dieses Gesetzesvorschlages wären überflüssig. Füglich kann ich mich auf die Motive beziehen, womit Ihnen mein verehrter College, der Herr Minister des Innern, den Gesetzesentwurf über die in Frage liegende Eisenbahn übergeben hat, und sogleich zur Sache übergehen.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Die Summe, wofür der erste Artikel dem Ministerium des Innern Credit eröffnet, beruht auf einer Berechnung des Eisenbahn-Comité's, mit der das Großherzogliche Ministerium des Innern einverstanden ist.

Bei der Schwierigkeit einer solchen Berechnung, und da es offenbar von keiner besondern Wichtigkeit ist, ob gerade in der Budgetsperiode einige Hunderttausend Gulden mehr oder weniger verbaut werden, scheint mir eine weitere Erörterung dieses Punktes ohne Interesse.

Ihrer verehrlichen Kommission werden die Mitglieder des Eisenbahn-Comité's die ihr allenfalls noch erforderlich scheinenden Aufschlüsse geben.

Daß nach Art. 2 der eröffnete Kredit durch die Amortisationskasse realisirt, und diese für Zinse und Tilgungsfonds durch die Staatskasse dotirt werden soll, wird kaum einer Rechtfertigung bedürfen. Es handelt sich hier nicht von einer laufenden Ausgabe, die aus laufenden Einnahmen zu decken wäre, sondern von einem großen ausserordentlichen Aufwande, womit ein Werk geschaffen werden soll, dessen finanziellen Ertrag und staatswirthschaftlichen Nutzen man höher anschlägt, als die Zinse, die man von der aufzuwendenden Summe verliert oder zu bezahlen hat.

Da alle das Staatsvermögen selbst und zunächst afficirenden Einnahmen und Ausgaben verfassungsmäßig Gegenstand der Amortisationskasse sind, so unterliegt es wohl nicht dem geringsten Zweifel, daß die Fonds für die Herstellung der Eisenbahn von der Amortisationskasse entnommen werden müssen, aber auch keinem Zweifel, daß sie für die Zinse der Summen, die sie aus

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

dem Stockvermögen abgibt, oder durch Anlehen herbeischafft, aus laufenden Staatsrevenüen gedeckt und ein Tilgungsfonds ausgesetzt werden muß.

Art. 3 setzt die Zinse auf 3½ Prozent, entsprechend unserem gegenwärtigen Zinsfuß bei der Amortisationskasse, den Tilgungsfonds auf ½ Prozent, entsprechend der seit dem Bestehen unserer Verfassung unverrückt eingehaltenen Norm.

Anderes vorzuschlagen haben wir keine Veranlassung.

Die Dotation der Amortisationskasse für Zinse und Tilgungsfonds soll aus dem wahrscheinlichen Ueberschuß des laufenden Budgets entnommen werden. Andere laufende Mittel sind nicht disponibel, die erwähnten werden aber hinreichend seyn, auch nach Abzug der bereits angewiesenen nachträglichen Kredite.

Zinse und Tilgungsfonds betragen, wenn die Summe von 2,250,000 fl. in fünfzehn monatlichen Raten zu 150,000 fl. bezahlt wird, 60,000 fl. Der Budgetsüberschuß ist auf 153,974 fl. berechnet. Die nachträglichen Kredite belaufen sich bis jetzt auf 64,096 fl.

Die gegenwärtige Lage unserer Finanzen wird es ohne Zweifel möglich machen, die ganze Summe von 2,250,000fl. für das Eisenbahnunternehmen vorzuschießen, ohne zu einem Anleihen bei Privatpersonen unsere Zuflucht nehmen zu müssen.

Die Amortisationskasse hatte am Schlusse des ersten Semesters 3,213,134 fl. ausgeliehen, aus denen sie sich die Mittel zu Realisirung des dem Ministerium des Innern eröffneten Kredits vorerst verschaffen kann.

Diese Gelder gehören größtentheils den im Artikel 4

erwähnten Fonds an, und ihrer vorübergehenden Verwendung für den Bau der Eisenbahn steht kein Hinderniß entgegen. Allein die Dauer der Disponibilität ist ungewiß, und von den mannigfaltigsten, nicht vorauszusehenden, ganz inkalkulabeln Umständen abhängig.

Die Zehntschuldentilgungsgelder können absorbirt werden, wenn die Ablösung nicht ärarischer Zehnten einen raschen Fortgang gewinnen sollte. Die Vorräthe vom Grundstock werden sich vermindern, wenn sich Gelegenheit zu schicklichen Erwerbungen darbietet. Die Betriebsfonds-Vorräthe werden mehr oder weniger abnehmen, nachdem die Bauten, wofür bedeutende ausserordentliche Ausgaben bewilligt worden sind, schneller oder langsamer vorrücken, nachdem die Ergebnisse der laufenden Finanzadministration ungünstiger oder günstiger ausfallen.

Der Artikel 5 trifft deßwegen Fürsorge für diesen möglichen Wechsel der Verhältnisse, indem er die Amortisationskasse ermächtigt, für das Eisenbahnunternehmen Anlehen bei Privatpersonen zu machen, wenn die zum Ausleihen disponibeln Fonds abnehmen; er gibt derselben die Befugnisse, die sie nach dem Artikel 10 des Gesetzes über die Verfassung und Verwaltung der Amortisationskasse, in Beziehung auf ihre eigenen Bedürfnisse bereits hat. Er setzt die Verbindlichkeit, den Kredit von 2,250,000 fl. für das Eisenbahnunternehmen zu realisiren, den im Art. 10 erwähnten Fällen gleich, und da die Verhältnisse in der That die nämlichen sind, so ist auch die Anwendung dieses Artikels nach der bestehenden Gesetzgebung gerechtfertigt.

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

Umfassendere Pläne über die Mittel zur Fortführung und Vollendung des großen Unternehmens werden am nächsten Landtag Gegenstand ausführlicher Untersuchungen und gründlicher Erörterungen seyn.

Bis dahin wird der Vorschlag der Regierung, dessen Annahme ich Ihnen empfehle, vollkommen genügen.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Fünfte öffentliche Sitzung

der zweiten Kammer der Landstände.

Karlsruhe den 5. März 1838.

In Gegenwart

der Herren Regierungscommissäre: Staatsminister Winter und v. Blittersdorf, Staatsrath Nebenius, Obrist v. Fischer, Ministerialrath v. Marschall, Baurath Sauerbeck und Professor Bader.

sodann:

sämmtlicher Mitglieder der Kammer mit Ausnahme der Abgeordneten Bassermann, Lang und Lauer.

Unter dem Vorsitz des Präsidenten Mittermaier.

Das Secretariat macht nachstehende Petitionen bekannt:

1) der Bewohner der badischen Seegegend (datirt von Constanz) die Errichtung einer Seiteneisenbahn von der Rheinthalbahn an den Bodensee.
2) Der Vorgesetzten von Görwihl, Rickenbach, Herrischried, Todtmoos und Wilfingen um die Erlaubniß, die neu erbauten Häuser mit Stroh decken zu dürfen.
3) Des Nicolaus Vögele in Heidelberg, um Vermögensauslieferung, beziehungsweise um eine Abschlagszahlung von 2,000 fl.
4) Des Baumeisters und Obergerichtsadvocaten Hundeshagen von Bonn, Ansprüche auf die Verlassenschaft seiner zu Constanz verstorbenen Mutter betr.

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

5) Des Joseph Knüll von Hardheim, Rechtsstreit gegen Joseph Anton Popp betr.

Hierauf legt

der Abg. Buß eine Vorstellung und Bitte der Gemeinden des Bezirksamts Oberkirch vor:

„die Anlegung einer Seitenbahn zwischen Appenweier und Urloffen nach Kehl, bei Anlegung der großen Eisenbahn betreffend und bemerkt":

Die Bitte spricht wohl von selbst so sehr für sich, sowohl wenn man die Lage der Oertlichkeit an sich, als auch das allgemeine Interesse betrachtet, wie dieses aus den in der Petition angeführten Gründen sich darstellt, daß es überflüssig seyn würde, dieselbe mit noch weitern Gründen der Kammer zu empfehlen.

Sodann übergibt

der Abg. Christ eine Petition der Gemeinden Kork, Auenheim, Neumühl, Odelshofen, Willstädt, Legelshurst, Sand, Urloffen und Appenweier: die Anlegung der Eisenbahn, insbesondere die Führung der Zweigbahn zwischen Straßburg und der Hauptbahn betr. mit dem Bemerken:

ich erlaube mir gleichfalls diese auch in technischer Beziehung merkwürdige Arbeit der Aufmerksamkeit der hohen Kammer zu empfehlen.

Präsident: Die zwei letzten Petitionen, welche sich auf die Anlegung der Eisenbahn beziehen, werden nach den früheren Beschlüssen der Kammer an die bereits bestehende Commission überwiesen.

Nun sind aber auch noch andere Petitionen eingereicht worden, welche nach der Geschäftsordnung an die Petitionscommission verwiesen werden sollen. Eine solche

Petitionscommission besteht indessen noch nicht, und ich bin daher auch nicht im Stande, sie einer solchen zu überweisen. Es fragt sich daher, ob die Kammer beschließen wolle, daß nach der Geschäftsordnung, wie auf einem gewöhnlichen Landtage, eine Petitionscommission gewählt werde.

Mördes: Ich glaube, der klare Text des §. 54 der Geschäftsordnung gibt hierüber den bestimmtesten Aufschluß. Derselbe sagt:

„es besteht eine beständige Commission für die Petitionen; sie empfängt von dem Secretariat alle einkommenden Bittschriften, berathschlagt darüber, erstattet der Kammer Vortrag nach ihrem Gutfinden in geheimer oder öffentlicher Sitzung ꝛc.“

Eine andere Instanz zur Erledigung der an uns gelangenden Eingaben ist mir nicht bekannt. Sofern dieselben also nicht — was schwerlich Ihre Absicht seyn kann — unbeachtet zurückgelegt werden sollen, erübrigt für die Kammer nichts, als gleichbald zur Wahl einer Petitionscommission zu schreiten, worauf ich hiermit den förmlichen Antrag stelle.

Vielseitige Unterstützung.

Staatsminister Winter: Ich habe gleich in der Eröffnungsrede bemerkt, daß nach der Meinung der Regierung auf einem außerordentlichen Landtage kein anderer Gegenstand vorkommen könne, als derjenige, welcher auf das Geschäft Bezug hat, wegen welchem der außerordentliche Landtag zusammenberufen ist.

Ich habe es Ihnen also klar und ohne Rückhalt enthüllt, welches die Meinung der Regierung sey.

Diese Frage ist für uns von größter Wichtigkeit.

Es liegen gegenwärtig Gesetzbücher vor; sie sind zum

Theil ausgearbeitet, zum Theil werden sie vollendet, andere stehen noch in Aussicht. Diese Gesetzbücher können, besonders da der Versuch, eine Abkürzung in der Berathung von Gesetzbüchern zu Stande zu bringen, auf dem letzten Landtage gescheitert ist, wohl nicht anders als auf einem außerordentlichen Landtage zur Erörterung, zur Berathung und Beschlußnahme kommen. Wenn also alle Gegenstände, die auf einem ordentlichen Landtage berathen werden, zugleich auf einem außerordentlichen Landtag vorkommen könnten, so wird sich die Regierung wohl hüten, diese Gesetzbücher auf einem außerordentlichen Landtage vorzulegen, und es dürfte dann noch lange anstehen, ehe die Vorlage geschehen kann. Diese Frage ist also an sich, ich wiederhole es, von größter Wichtigkeit.

Indessen ist die Regierung nicht gewohnt gewesen und wird nie gewohnt seyn, ihre Behauptungen, als unwiderlegbare Aussprüche oder Dictate, Ihnen vorzulegen, obschon sie sich auf feste Ueberzeugung gründen; zwar nicht auf das Wort der Verfassung; denn diese kennt weder einen außerordentlichen Landtag, noch spricht sie davon.

Wir glauben aber, daß dieses ein Gegenstand ist, der Ihrer Berathung unterworfen werden muß, und wenn Sie also dieses nicht annehmen wollen, so hat die Regierung gar nichts dagegen, daß Sie eine Commission ernennen, um darüber Bericht zu erstatten, und dann zu beschließen; vor der Hand muß ich die Bitte stellen, ehe diese Frage ganz erschöpft ist, von allen weitern Verhandlungen, die nicht auf den vorliegenden Gegenstand, nämlich nicht auf Errichtung der Eisenbahn Bezug haben, Umgang zu nehmen.

v. Rotteck: Es wäre zu wünschen gewesen, daß diese

Principienfrage nicht aufgeworfen und zur Discussion gebracht worden wäre.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß die Kammer das ihr nach ihrer Ueberzeugung zustehende Recht, auch andere Dinge, als gerade den Gegenstand, der zur Vorlage gebracht worden ist, in Berathung zu ziehen, zu wahren wissen, sowie, daß sie es auch mit Umsicht und mit Discretion ausüben werde. Daher werden von ihr keine Gegenstände zur Sprache gebracht werden, wodurch ohne besondere Dringenheit und Noth der Landtag verlängert oder in die Berathung, welche sich auf die Hauptsache bezieht, fremdartige Gegenstände eingemischt werden.

Da nun aber einmal die Frage wirklich angeregt ist, und die Regierung geradezu ausspricht, daß ein außerordentlicher Landtag sich mit nichts Anderm befassen dürfe, als mit dem angegebenen Gegenstand, dessen Berathung der Zweck der gegenwärtigen Versammlung ist, und da sogar in der dieser Tage von den Zeitungen gegebenen Ankündigung des Verlegers unserer Protocolle ausgesprochen worden ist, es könne und werde sich dieser Landtag allein und ganz ausschließlich nur mit dem bezeichneten Gegenstande beschäftigen, so glaube ich, ist es an der Zeit, eine Verwahrung gegen eine solche Behauptung einzulegen, welche weder durch die Verfassung, noch durch die Geschäftsordnung, noch durch sonst irgend einen Grund gerechtfertigt werden kann.

Der §. 50 der Verfassung sagt: die Stände können sich nur mit dem nach gegenwärtigem Grundgesetz zu ihrer Berathung geeigneten, oder vom Großherzog besonders an sie gebrachten Gegenstand beschäftigen.

Dieser Paragraph lautet also ganz allgemein, und macht

durchaus keinen Unterschied zwischen einem ordentlichen und außerordentlichen Landtag.

Auf einem außerordentlichen, wie auf dem ordentlichen Landtage können sich die Stände mit zweierlei Dingen beschäftigen:

1) mit den vom Großherzog besonders an sie gebrachten Gegenständen, also namentlich auf dem ordentlichen Landtag, mit dem Budget, Gesetzesentwürfen u. s. w., und bei diesem außerordentlichen Landtag mit der Eisenbahn;

2) mit den nach dem gegenwärtigen Grundgesetz zur Berathung geeigneten Gegenständen.

Daher können Gegenstände, welche durch eine gestellte Motion, oder auf erhobene Petition, oder welche sonst von einem Mitgliede der Kammer in Anregung gebracht worden sind, auch auf einem zu einem bestimmten Zwecke versammelten Landtag in Berathung gezogen werden. Von einer Beschränkung der Berathung solcher Gegenstände auf einem außerordentlichen Landtag ist nirgends die Rede, und es ist daher auch nicht zu ersehen, aus welchem Grunde hierüber eine neue Bestimmung statuirt werden will. Es läßt sich nicht absehen, wie die Regierung Anstand nehmen könne, daß auf einem solchen Landtage Wünsche, Bitten oder Beschwerden der Volksrepräsentanten vorgetragen werden, oder warum dem Volke verweigert werden sollte, durch das Organ seiner Vertreter vor der Regierung Bitten, Wünsche oder Beschwerden laut werden zu lassen, und sie vielleicht zu einer günstigen Erledigung zu bringen.

So ferne nur das Hauptgeschäft dadurch nicht verzögert wird, kann dieses Recht unzweifelhaft ausgeübt werden,

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

versteht sich's, mit denjenigen Rücksichten, welche bei einem außerordentlichen Landtage Statt finden.

Ich hege die innigste Ueberzeugung, daß wir besonders über eine Sache, die unbeschadet der Hauptdiscussion berathen werden kann, mit vollem Rechte verhandeln und entscheiden können, ebenso wie auf einem ordentlichen Landtage.

Ich will dieses blos in Beziehung auf das Prineip ausgesprochen haben, welches in jeder Beziehung anerkannt werden muß, und weil, wenn der Ansicht des Hrn. Ministers des Innern gehuldigt werden wollte, die Kammer ein wesentliches Recht sowohl ihrer Selbst, als des Volkes vergeben würde.

Mördes: Ich glaube mich nicht zu irren, wenn ich dem Hrn. Minister des Innern den Erfolg voraussage, den seine in Form und Ton gleich loyalen Bemerkungen auf die Kammer haben wird. Des hierdurch angeregten Principes wegen, muß ich aber auf meinem Antrage jetzt mit um so größerm Nachdruck bestehen. Die Regierung mag sich dagegen überzeugt halten, daß ihr Vertrauen auf den richtigen Tact und die gewissenhafte Auffassung unseres Berufes durch die Kammer nicht werde getäuscht werden.

Staatsminister Winter: Es handelt sich hier von einer Principienfrage.

Wir haben eine Kammer vor uns, deren Aeußerungen und Verhandlungen wir nur loben können. Aber es können andere Mitglieder kommen, es kann eine andere Zeit eintreten. Was eine Kammer gethan hat, ist nun keine Verpflichtung für eine nachkommende. Alles ist wandelbar. In einigen Jahren sind vielleicht wenige Mitglieder in

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

dieser Kammer, die sich gegenwärtig hier befinden. Ueber die Principienfrage muß entschieden werden.

Was der Herr Abg. v. Rotteck gesagt hat, betrifft nur das Princip. Ich habe nicht bestritten, daß Sie darüber sprechen dürfen, Sie mögen darüber so viel und so lange sprechen, als Sie wollen, und ihre Grüude geltend machen, so weit sie geltend zu machen sind. Ich habe nur gebeten, diese Frage an die Abtheilungen zu überweisen, und darüber sich Bericht erstatten zu lassen, um sie dann auf dem Wege der Ordnung zu entscheiden; und dies glaube ich von Seiten der Regierung verlangen zu können.

Staatsminister v. Blittersdorf: Sie haben ohne Zweifel übersehen, daß, wenn die Regierung die Ernennung der Petitionscommission zuläßt, das Princip implicite schon entschieden ist; gerade dadurch würde der außerordentliche Landtag den Character eines ordentlichen annehmen; daß aber ein Unterschied zu machen sey zwischen einem außerordentlichen und ordentlichen Landtage, wird selbst der Herr Abg. v. Rotteck nicht in Abrede stellen, weil er zugestehen muß, daß die Regierung die Pflicht hat, nur alle zwei Jahre einen Landtag einzuberufen. Wenn sie innerhalb der zwei Jahre einen Landtag einberuft, so thut sie etwas mehr, als wozu sie verpflichtet ist. Der gegenwärtige Landtag ist kein ordentlicher, sondern ein außerordentlicher. Wenn die Regierung sonach die Kammer einladet, einen besonderen Gegenstand in Erörterung zu ziehen, welcher das Interesse des gesammten Landes in Anspruch nimmt, so kann sie begreiflicher Weise die Grenzen der Berathung mehr oder minder enge ziehen; sie kann, weil sie etwas thut, was über ihre Pflicht hinaus geht, sagen, welcher Gegenstand berathen werden soll.

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

Würden Sie aus dieser außerordentlichen Berathung eine ordentliche machen wollen, so würde, wie bereits von Seite des Hrn. Ministers des Innern bemerkt worden ist, die Regierung in der Unmöglichkeit seyn, einen außerordentlichen Landtag öfter einzuberufen: und doch haben Sie Grund, ja ein wesentliches Interesse daran, das Wirken der Regierung in dieser Beziehung nicht zu erschweren, sondern zu erleichtern.

Ich muß mich daher von vornen herein gegen das Princip erklären, wie es vom Abg. Mördes practisch gemacht werden wollte, und vom Abg. v. Rotteck theoretisch ausgeführt wurde.

Uebrigens hege ich nicht den mindestens Zweifel, daß die zur Anzeige gebrachten Petitionen, welche den auf dem außerordentlichen Landtag zu berathenden Gegenstand nicht betreffen, wie schon angedeutet wurde, keine Folge haben werden; es mangelt ihnen der Character der Dringlichkeit, und sie sind ganz und gar nicht hieher gehörig.

Insoferne wäre hier kein Bedenken zu erheben gewesen und man hätte die Sache auf sich beruhen lassen können; aber der Anfang ist manchmal sehr gering, wohin jedoch das Ende führt, können wir nicht wissen.

Schaaff: Ich will für jetzt dahin gestellt seyn lassen, ob die Verfassung den Ständen das Recht gibt, auf einem außerordentlichen Landtage auch andere Gegenstände zur Sprache zu bringen, als diejenigen, welche für denselben von der Regierung bestimmt sind.

Eine andere, nicht minder wichtige, Frage wird die seyn, ob es mit den Forderungen der Klugheit vereinbarlich, von solchem Rechte, wenn es die Verfassung, wie

mir doch scheinen will, den Ständen gibt, Gebrauch zu machen.

Beide Fragen sind von höchster Wichtigkeit, ihre Lösung ist von größtem Interesse, und darum sollten wir nicht so schnell darüber weggehen, und jetzt gleich einen Beschluß fassen, bevor die Sache gehörig vorbereitet ist.

Gestützt auf die Ausführung des Hrn. Ministers des Innern stelle ich den Antrag: daß die Frage, „ob die Kammer sich auch mit andern Gegenständen, als mit der Eisenbahnangelegenheit sich befassen könne und wolle," vor Allem zur Berathung in die Abtheilungen überwiesen werde.

Welcker: Ich habe gehofft, nach der Erklärung des Hrn. Ministers des Innern, welche ich zuerst vernahm, daß wir um die schwierigste Frage, um die Principienfrage, herum kommen würden.

Aus einer spätern Erklärung des Hrn. Ministers aber, sehe ich, daß dies nicht beabsichtigt wird. Ich glaube, den Wunsch aussprechen zu dürfen, daß wir nicht auf das weitschichtige Feld einer Principienfrage auf diesem Landtage hingewiesen werden. Ich glaube, daß der Wunsch ganz mit dem der Regierung in Verbindung stehe, unsere Berathung auf die Eisenbahn zu beschränken, da dieser Gegenstand der wichtigste ist, und in die letzten Tiefen der Interessen des Landes eingreift. Ich bin der Ansicht, daß die Regierung auf die Discretion und die Loyalität der Kammer sich verlassen kann. Ich sehe nicht ein, daß die Regierung durch unsern Beschluß gebunden werde, von ihrem Beschluß abzugehen. Die Kammer hat die souveräne Verpflichtung und Berechtigung, im Namen des Volks zu sprechen, wenn sie versammelt ist. Von dieser Verpflicht-

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

ung wird die Kammer nie abgehen, und nie wird sie sich dieses Recht nehmen lassen; aber auch die Regierung steht eben so selbstständig da. Sie braucht sich nicht auf einen Gesetzentwurf einzulassen, und ihm ihre Mitwirkung zu geben, sobald sie es nicht für gut findet. Geschieht es im Laufe des Landtages, daß etwas Anderes in Erörterung gezogen wird, was von dem eigentlichen Zweck desselben abführt, so hat sie auch Mittel in den Händen, die Kammer in der Bahn der Gesetzlichkeit zu halten, die Regierung hat das letzte souveräne Mittel der Auflösung der Kammer.

Wenn die Kammer über die Eisenbahnangelegenheit einmal einen Beschluß gefaßt hat, und dieser an die erste Kammer übergeben worden ist, dann werden unsere Mitglieder sehr wenig zu thun haben. Und wenn sie zwei oder mehrere Petitionen erwägen, ob man bezüglich derselben auf die Tagesordnung übergehen, oder sie der Regierung mit Empfehlung vorlegen soll, so wird dadurch der Landtag in keiner Weise verlängert. Ich wünsche daher, daß es wie früher gehalten werde, und man die Petitionen an die hiefür zu ernennende Commission verweise.

Mördes: Die Aeußerung des Hrn. Ministers der auswärtigen Angelegenheiten bestimmt mich keineswegs, meinen Antrag zu verlassen. Zwar kann ich nicht bestreiten, daß man, nach logischen Principien in dem Zugeständniß einer Petitionscommission, von Seite der Regierung leicht auch die Einräumung des von der Kammer behaupteten Grundsatzes finden könnte. Allein, wie in so manchen Dingen, so entscheidet auch hier mehr die parlamentarische Convenienz, nicht nur dieses Hauses, sondern in den größten constitutionellen Staaten.

Hiernach ergibt sich nicht selten die Räthlichkeit, durch

factische Zulassung zweifelhafter Ansprüche schwierige Controversen zu umgehen, so lange nicht unabweisliche Nothwendigkeit zu deren Erörterung drängt. Zahlreiche Beispiele haben selbst die Verhandlungen der Versammlung davon aufzuweisen, wie der Hr. Minister des Innern mir selbst zugestehen wird. Mein Antrag greift deshalb keineswegs der Streitfrage für alle Zukunft vor, und dürfte sicherlich Ihre Unterstützung verdienen.

Präsident: Ich erkläre die Discussion für geschlossen. —

Es sind zwei Anträge gestellt worden. Der eine, von dem Abg. Mördes ausgegangen, lautet:

daß nach der Geschäftsordnung §. 54 eine Petitions-Commission zur Prüfung der eingekommenen, sich nicht auf die Eisenbahn beziehenden Petitionen gewählt werden soll.

Der zweite Antrag, von dem Abg. Schaaff gestellt, sagt:

Es soll die Frage, ob auf einem außerordentlichen Landtag die Ständeversammlung sich auch mit andern Gegenständen beschäftigen dürfe, als mit denen, die von der Regierung vorgelegt wurden, an die Abtheilungen zur Berathung verwiesen werden.

Staatsminister Winter: Ich muß Sie auch bitten, die Folgen zu bedenken, die das haben könnte, wenn diese so wichtige Frage nicht entschieden wird.

Wir haben sie zur constitutionellen, zur Verfassungsfrage gemacht, sie ist für uns zu wichtig, als daß wir das nicht thun sollten.

Der Abg. v. Rotteck hat mir etwas mehr zugegeben, als er vielleicht geglaubt hat. Er sagt: es versteht sich von

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

selbst, daß niche alle Fragen auf diesem Landtag zur Berathung kommen können; es versteht sich also von selbst, daß es Gegenstände gibt, die sich nicht zur gegenwärtigen Berathung eignen. Das ganze Land hat dieses gefühlt; denn aus dem ganzen Lande sind seit drei Wochen nur drei Petitionen eingekommen, während sonst auf andern Landtagen zu 30, 40, ja zu Hunderten erschienen sind. Also selbst die öffentliche Meinung spricht in der Beziehung für uns, indem sie das dem Volke zustehende Recht der Klage nicht angeübt hat. Ich muß also bitten, daß nicht so leicht über diese Frage hinweg gegangen werde. Welche Folgen es haben kann in fine finali, wenn Sie dem Antrage, den der Hr. Abg. Schaaff gestellt, und dem ich auch mich selbst anschließe, nicht beitreten, überlasse ich ihrem Ermessen. Es kann nun bei der Verhandlung bestimmt werden, daß gebe ich zu, daß in der Regel kein anderer Gegenstand, als der in Vorschlag gebrachte, in Erörterung komme; jedoch dürften auch ausnahmsweise andere Gegenstände bei einem außerordentlichen Landtage vorgebracht werden; eine solche Bestimmung ist allerdings zuläßig, und es kann der Fall wohl eintreten; ich habe selbst solche Fälle, wo sich eine Ausnahme von selbst versteht, im Sinne, die ich aber nicht zu bezeichnen bemüßigt bin. Es muß also vor Allem die Frage entschieden werden, weil Sie Zweifel haben, ob Sie dem Antrag der Regierung beistimmen wollen.

v. Rotteck: Ich erlaube mir eine kleine Erwiederung auf die Aeußerung des Hrn. Ministers des Innern. Ich habe nicht gesagt, daß auf einem außerordentlichen Landtage nicht alle Gegenstände vorgebracht werden dürfen, daß also in Beziehung auf die Natur gewisser Gegen-

stände eine Ausnahme gemacht werden soll; sondern ich habe nur behauptet, daß die Kürze eines außerordentlichen Landtages, und allerdings auch die Discretion und der natürliche Tact der Kammer, eine Beschränkung der zu berathenden Gegenstände hervorbringe, und daß man nur den günstigen Umstand eines außerordentlichen Landtags benützen will, um der Regierung Wünsche, Bitten und Beschwerden vorzulegen, zu denen sich gerade Veranlassung ergeben hat, und daß man daher nicht genöthigt sey, damit bis auf den folgenden Landtag zu warten.

Die Regierung hat, in Erwägung der wichtigen Angelegenheit der Eisenbahn, die Zuziehung der Stände für nothwendig erachtet, und dieselben einberufen; nun sind wir da, und ich kann nicht begreifen, warum die Regierung etwas so gar Bedenkliches oder Uebles darin findet, wenn die Vertreter des Volkes bei dieser Gelegenheit auch Wünsche oder Beschwerden annehmen, dieselben prüfen und der Regierung zur Beherzigung vorlegen; ich sehe keinen Grund ein, warum, wenn die Stände blos aus ein m besonderen Anlaß versammelt sind, die Regierung von andern Gegenständen ganz und gar nichts hören will.

Staatsminister Winter: Was Sie gesagt haben, das können Sie an die Abtheilungen oder in der Commission, aber nicht in der Kammer geltend machen. Es wäre eine wahre Mißachtung der Regierung, wenn diesem Vorschlage nicht Folge gegeben würde, was nothwendiger Weise zu weiteren Folgen führen müßte.

Staatsminister v. Blittersdorff: Ueber die factische Frage des einzelnen Falles ist allerdings noch nicht entschieden; nachdem aber von der Regierung die Principienfrage aufgeworfen worden ist, so würde die Kammer durch

die Ernennung der Petitionscommission eine der Regierung entgegengesetzte Ansicht aussprechen, denn diese verlangt, daß die Principienfrage vor Allem, mithin auch vor Ernennung der Petitionscommission, entschieden werde.

Präsident: Da die Hrn. Minister bereits gesprochen haben, so steht, nach der Vorschrift der Geschäftsordnung, den Kammermitgliedern darauf das Wort wieder zu.

Merk: Sobald die Principienfrage hereingezogen werden will, die Frage nämlich, ob auf diesem Landtag noch ein anderer Gegenstand zur Sprache gebracht werden könne, als der über die Anlegung der Eisenhahn, oder überhaupt nur die Frage, ob die Kammer das Recht habe, eine Petitionscommission zu bilden, und sobald dieser Frage der Widerspruch der Regierung entgegengesetzt wird, so glaube ich freilich, daß die Kammer über die Sache nicht jetzt schon entscheiden kann.

Aber dann erhält die Frage auch eine solche Wichtigkeit, daß sie allerdings in die Abtheilungen zu verweisen wäre.

Allein, es frägt sich, ob dies nothwendig sey, daß wir uns irgend in die Principienfrage einlassen. Wir wollen uns nur an den Gegenstand halten, der uns vorgelegt ist. Es handelt sich hier um drei Petitionen, die — wie schon aus ihren Rubriken hervorgeht — keine Wichtigkeit haben, die eine davon enthält eine abgethane Proceßsache, worüber ohne Zweifel die Tagesordnung beschlossen werden wird. Deßwegen, glaube ich, können diese Petitionen erledigt werden, ohne sich in die Principienfrage einzulassen.

Bekk: Ich halte die ganze Sache für ein bloßes Mißverständniß. Wenn ich den Hrn. Minister des Innern in seiner letzten Bemerkung richtig verstanden habe, so scheint mir, daß die Regierungscommission und die Mitglieder,

die bisher gesprochen, in der Sache selbst miteinander einverstanden sind.

Es wird nämlich die Ansicht aufgestellt, es soll zwar der Kammer nicht absolut das Recht abgesprochen werden, auch über andere Gegenstände, als die Eisenbahnfrage, zu berathen, aber es soll von der Wichtigkeit der Sache selbst abhängen, ob die Kammer, ohnerachtet sie nur außerordentlicher Weise wegen eines speciellen Gegenstandes einberufen ist, sich dennoch ausnahmsweise auch noch mit einer andern Sache befassen wolle. Nun handelt es sich hier um einige Petitionen.

Wenn die Kammer factisch beschlöße, eine Petitions-Commission zu ernennen mit dem gewöhnlichen Auftrag, über die Petitionen Bericht zu erstatten; so sage ich auch, wäre die Principienfrage de facto entschieden. Aber das scheint mir die Meinung nicht zu seyn, sondern ich glaube, die Petitionscommission wird ernannt, ohne daß über die Principienfrage schon entschieden ist; also, um erst zu berichten, ob die fraglichen Petitionen einen solchen Gegenstand betreffen, rücksichtlich dessen die Commission es für dringend hält, daß die Kammer in eine Berathung eingehe, aus Anlaß dessen sie also das Eingehen in das Princip für nöthig hält.

Die Commission hätte also zuerst über die Vorfrage zu entscheiden, ob sie Bericht erstatten soll über die Materialien der Petitionen.

Staatsminister v. Blittersdorff: Dann ist es aber keine Petitionscommission im gewöhnlichen Sinne, wie die Geschäftsordnung sie vorschreibt. Es geht nicht wohl an, daß eine Commission, welche zu prüfen hat, ob ein Gegenstand von Wichtigkeit und Erheblichkeit ist, und an die

Regierung zur Empfehlung übergeben werden kann, sich mit dem Gegenstand selbst gleichfalls befasse; allein, wenn dies auch geschehen könnte, so würde in jedem einzelnen Fall erst die Frage entstehen, ob die Regierung ihren Consens zur Berathung des Gegenstandes gebe; dadurch würde man nothwendig auf den Satz der Regierung zurückkommen, daß auf diesem außerordentlichen Landtage nichts angenommen werden dürfe, was nicht zu dem der Berathung bereits übergebenen Gegenstand gehört, insofern nämlich die Regierung nicht ihren Consens dazu gibt. Ich bin daher der Ansicht, daß die Sache nicht an die Petitionscommission verwiesen werden soll, sondern an eine andere, zu dem fraglichen Zwecke zu ernennende, Commission.

Duttlinger: Die Principienfrage, die aufgestellt worden ist, gehört zu den wichtigsten Fragen, die in diesem Hause zur Sprache gebracht werden können; denn sie betrifft den Kreis der Rechte dieses Hauses. Deßwegen hätte ich gewünscht, daß diese Frage nicht zur Erörterung gebracht worden wäre bei einem außerordentlichen Landtage, dem für seine besondere Aufgabe nur eine kurze Zeit zugemessen ist, ohne daß ein practisches Interesse vorliegt, welches nöthigt, in diese Frage einzugehen.

Was die Petitionen betrifft, so habe ich die Ansicht des Abgeordneten zu meiner Linken, der sich so eben gesetzt hat, die Ansicht nämlich, daß eine Petitionscommission bestellt werden müsse, eine Petitionscommission der zweiten Kammer des außerordentlichen Landtages, welche die nämlichen Attribute hat, wie die Kammer, von der die Commission selbst gebildet wird, nämlich die Attribute einer Petitions-Commission von einem außerordentlichen Landtage.

Ich beklage immer Abweichungen von der Geschäftsord-

nung; ich habe heute wieder erlebt, wie gegründet diese meine Klage ist.

Man hat sich in Betreff eingekommener Petitionen, wie schon häufig bei früheren Landtagen, so auch neulich wieder, die Abweichung von der Geschäftsordnung erlaubt, daß man sie, statt an die Petitionscommission, unmittelbar an andere bestehende Commissionen überwiesen hat.

Dieses Verfahren ist gegen die Geschäftsordnung; diese verlangt, daß die Kammer über nichts beschließe, was sie nicht kennt. Erst nachdem die Petitionscommission über die Petitionen in der Kammer Bericht erstattet hat, erst dann kann die Kammer nach der Geschäftsordnung beschliessen, dieselbe an eine andere bereits bestehende Commission zu überweisen, weil sie solche jetzt erst kennt.

Man hat sich bei unsern ordentlichen Landtagen ähnliche Abweichungen von dieser Regel erlaubt. Solche Abweichungen führen aber immer zum Bösen, sie führen immer dahin, daß man das nicht nur nicht erreicht, was man erreichen will, Zeitgewinn, sondern daß man umgekehrt regelmäßig viel mehr Zeit verliert wegen der Streitfragen und Verwicklungen, die gewöhnlich die Folgen der Abweichungen sind, und nicht eintreten können, wenn man die Sache ihren geregelten Gang gehen läßt. Wir erfahren die Wahrheit dieser Bemerkung in dem gegenwärtigen Augenblick auf's Neue.

Ich wünsche, daß die Principienfrage bei dem gegenwärtigen außerordentlichen Landtage nicht zur Erörterung kommen möge ohne Noth, sondern daß man sich darauf beschränke, diese Petitionen an die zu erwählende Petitions-Commission des außerordentlichen Landtags abzugeben.

Die Berichterstattung wird uns vielleicht Veranlassung

geben zu einer Principienfrage, vielleicht auch nicht, was noch besser ist. Die Petitionscommission wird über diese Petitionen wahrscheinlich mit zwei Worten die Tagesordnung vorschlagen, ohne weitere Motivirungen, die hergenommen werden von den Attributen eines ordentlichen oder eines außerordentlichen Landtages.

Ich habe übrigens über die Frage selbst, ob und mit welchen Angelegenheiten sich ein außerordentlicher Landtag beschäftigen dürfe, mir eine bestimmte Meinung längst gebildet, nämlich die, daß diese Frage zu denjenigen gehört, auf welche die Antwort, wenn sie absolut lautet, in zweifacher Beziehung falsch ist. Sie wird falsch seyn, wenn man antwortet: der außerordentliche Landtag kann sich mit gar nichts Anderem beschäftigen, als mit dem, wofür er zunächst einberufen worden ist, und eben so falsch wird sie seyn, wenn man antwortet, der außerordentliche Landtag kann sich mit Allem beschäftigen.

Es wird wohl die Antwort gegeben werden müssen, für's Erste: daß sich der außerordentliche Landtag beschäftigen kann mit allen den Gegenständen, welche mit dem, wegen welchem die außerordentliche Zusammenberufung der Landstände veranlaßt ward, in mittelbarem oder unmittelbarem Zusammmenhange stehen.

Für's Zweite wird sich die Kammer beschäftigen dürfen mit der Besprechung einer jeden Angelegenheit — zu welcher Cathegorie sie auch gehören möge — wenn diese Besprechung eine Verschiebung bis zum nächsten ordentlichen Landtag nicht zuläßt, und wenn diese Angelegenheit die Eigenschaft hat, daß sie besprochen werden kann ohne Abbruch oder Wegnahme der Zeit für die eigentlichen Geschäfte des außerordentlichen Landtags.

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

Diese wenigen Sätze bezeichnen die Ansicht, die ich von der Sache habe. Uebrigens glaube ich nicht, daß die Wichtigkeit dieser Frage es erlaubt, daß man heute darüber abstimme, ohne daß eine Vorberathung Statt gefunden hat.

Ich wiederhole, daß ich wünsche, daß man die Erörterung dieser Frage aussetzen und sich darauf beschränken möge, die eingekommenen Petitionen abzugeben an die Petitionscommission der zweiten Kammer des außerordentlichen Landtags von 1838, damit die Attribute geltend gemacht werden, die demselben zustehen.

Staatsminister Winter: Wenn davon die Rede ist, eine Petitionscommission zu ernennen, welche diejenigen Petitionen zu beurtheilen hat, die auf die gegenwärtigen Geschäfte dieses Landtages Einfluß haben, oder dahin gehören, so habe ich gar nichts dagegen; eine solche Commission kann ungehindert ernannt werden. Das muß ich aber bestreiten, daß sich diese mit andern Gegenständen beschäftigen könne, als welche sich hieher beziehen.

Alles, was der Hr. Abg. Duttlinger gesagt hat, kann — ich wiederhole es — erörtert werden, und es ist nicht nothwendig, daß es hier in diesem Augenblick zur Discussion ausgesetzt werde, sondern es kann, sobald die Sache zur Sprache kommt, jedes Mitglied Dasjenige vorbringen, was es zur Begründung seiner Meinung nothwendig hält.

v. Itzstein: Ich bin ebenfalls der Ansicht, daß man nicht in die Principienfrage eingehen soll. Auch würde ihre Erörterung mehr Zeit kosten, als jene über die eingekommenen Petitionen, oder über irgend einen andern Gegenstand, über welchen das eine oder andere Mitglied zu sprechen nothwendig finden könnte.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Wenn ich gesagt habe, man solle jetzt nicht in die Principienfrage eingehen, so mache ich mich dadurch keines Mißtrauens gegen die Regierung schuldig, wie der Hr. Minister geäußert hat. Ein solcher Ausspruch möchte sich überhaupt schwer rechtfertigen lassen. Denn, es gibt Fragen, die besser unentschieden bleiben. Wir haben dieses schon öfter erfahren in unserm Verfassungsleben. Ein Beispiel hievon ist die Domänenfrage, und es wird dem Hrn. Minister nicht unbekannt seyn, daß bei der Debatte über die Amortisationscasse Beschlüsse mit Zustimmung der Regierung gefaßt wurden, in welchen man die Principienfrage ausdrücklich vorbehielt durch den Ausspruch: daß die Art und Weise, wie das Grundstocksvermögen in der Amortisationscasse gebucht und verrechnet werde, die eigentliche Domänenfrage unentschieden lassen solle.

Die Regierung hat ausgesprochen: es soll auf dem außerordentlichen Landtag weiter nichts vorkommen können, als derjenige Gegenstand, wegen welchem die Kammern zusammenberufen worden seyen. Ich glaube aber, daß es unmöglich ist, dieses Princip aufrecht zu erhalten. Ich halte es sogar für eine Pflicht der Kammer, jene Gegenstände, die der Abg. Duttlinger als dringend bezeichnete, zur Sprache zu bringen, damit sie sich einer etwaigen Erledigung erfreuen können. Der Bürger, der Landbewohner will wissen, welchen Erfolg seine Petition gehabt hat. Die Kammer wird hierüber entscheiden, und wenn sie findet, daß die Sache nicht gegründet ist, zur Tagesordnung übergehen, oder, wenn dieselbe ihr nicht dringend scheint, sie bis zum ordentlichen Landtag beruhen lassen.

Wenn wir von dieser Ansicht ausgehen, so glaube ich, daß wir ganz ruhig nach dem Antrag des Abg. Dutt-

linger Beschluß fassen können. Wir verweisen nämlich die Petitionen an die Petitionscommission.

Der Hr. Minister des Innern hat ferner gesagt: selbst die öffentliche Meinung stehe der Regierung zur Seite, denn es seyen seit der Eröffnung dieses Landtages nicht mehr als drei Petitionen, die sich auf andere Gegenstände beziehen, eingekommen; das Volk selbst wisse, daß auf einem außerordentlichen Landtage nichts Weiteres vorkommen werde. Dies beweist allerdings den richtigen Tact der Bürger, ich glaube aber auch, die Haltung der nun versammelten Kammer beweist eben so sehr, daß sie den richtigen Tact nicht verkenne. Es ist bisher in derselben noch keine andere Sylbe ausgesprochen worden, als die, welche zum Geschäft gehört. Ich bin auch gewiß, daß kein Deputirter eine zeitraubende Motion erheben, oder einen Gegenstand zur Sprache bringen wird, der eine Verweisung in die Abtheilungen oder eine lange Berathung erfordert. Andere Gegenstände zur Sprache zu bringen, wird in dem Falle nothwendig, wenn die Gegenstände dringend sind.

Die Durchführung des von der Regierung aufgestellten Princips ist überdies nicht einmal möglich. Der Hr. Minister des Innern hat selbst zugegeben, daß Fälle eintreten können, wo es lächerlich wäre, jenes Princip anzunehmen. Die Kammer müßte stumm da sitzen, wenn gerade die wichtigsten Sachen im Lande vorgingen, wovon allerdings mehrere Fälle denkbar sind.

Staatsminister v. Blittersdorff: Ich glaube, daß der Redner vor mir nicht so ganz mit den Ansichten des Hrn. Abg. Duttlinger übereinstimmt. Er hat die Petitionscommission wie eine Petitionscommission des ordent-

lichen Landtags characterisirt, indem er sagt: es sollen alle eingekommene Petitionen an dieselbe verwiesen werden. Der Hr. Abg. Duttlinger hat aber richtiger und schärfer die Petitionscommission als eine für den außerordentlichen Landtag zu bestellende bezeichnet. Er hat nicht verkannt, daß die Petitionscommission in nächster Beziehung stehen müsse zu dem Character des Landtags im Allgemeinen. Dieser Ansicht könnte man eher beitreten; daraus würde folgen, daß die Petitionen, die sich auf die Eisenbahn beziehen, an dieselbe Petitionscommission abgegeben werden müßten. Ist die Petitionscommission nur zu diesem Geschäfte bestimmt, so wäre dagegen nichts zu erinnern, und ich fände sie ganz der Geschäftsordnung angemessen.

Man sagt, man könne und werde nicht verhindern, daß auch andere Gegenstände vorgebracht werden; auch wir wollen es nicht verhindern, wenn die Gegenstände wegen Dringlichkeit nicht verschoben werden können, und wenn, wie der Hr. Minister des Innern bereits angedeutet hat, die Regierung ihren Consens dazu gibt.

Ich glaube, Sie können auf die Ansicht des Hrn. Abg. Duttlinger eingehen, mit der Beschränkung, daß Sie der Petitionscommission auferlegen, nur die Petitionen, die auf die Eisenbahn sich beziehen, der Kammer vorzulegen.

v. Itzstein: Der Hr. Minister der auswärtigen Angelegenheiten wird mir doch zugeben, daß, wenn ich von einer Petitionscommission rede, die auf einem außerordentlichen Landtage ernannt wird, diese wirklich eine Petitionscommission des außerordentlichen Landtages ist.

Daß die Petitionen, welche die Eisenbahn betreffen, an die zu diesem Zweck ernannte Commission verwiesen wer-

den, geschieht allerdings abweichend von der Geschäftsordnung im Interesse der Geschäftsförderung.

Wenn der Hr. Minister der auswärtigen Angelegenheiten von einem Consens der Regierung spricht, auf einem außerordentlichen Landtage auch über andere Gegenstände sprechen zu dürfen, wenn sie dringend sind, so muß ich mich doch für meinen Theil und für die Kammer dagegen verwahren. Ich kenne keinen Ausspruch der Verfassung, welcher den Consens der Regierung voraussetzte, über irgend eine Angelegenheit zu sprechen.

Staatsminister v. Blittersdorff: Allerdings nicht zur Besprechung, aber dazu, daß der Besprechung irgend eine Folge gegeben werde.

Kuenzer: Ich meine, wir stehen wieder auf demselben Puncte, von dem die Discussion ausgegangen ist.

Der Abg. Mördes hat nämlich darauf angetragen, daß eine Petitionscommission ernannt werden solle, was Anfangs widersprochen, nun aber von allen Seiten zugestanden wurde.

Die §§. 54 und 56 der Geschäftsordnung wollen keinen Unterschied gemacht haben zwischen einem ordentlichen und einem außerordentlichen Landtage; denn da heißt es ausdrücklich:

§. 54. „Es besteht eine besondere ständige Commission für Petitionen ꝛc.“

§. 56. „Auf den Vortrag der Berichterstatter der Commission entscheidet die Kammer, ob

a) die Bittschriften auf sich beruhen oder an das Staatsministerium abgegeben, oder zur Berücksichtigung des Inhalts an eine bestehende Commission verwiesen, oder

b) ꝛc.“

Wollten wir annehmen, es dürfe der außerordentliche Landtag keine Petitionscommission ernennen, so müßten wir auch behaupten, daß sogar die Petitionen, welche den Gegenstand des außerordentlichen Landtags betreffen, gar nicht angenommen werden dürfen, denn es steht in der Geschäftsordnung nirgends geschrieben, noch kann es sich von selbst verstehen, daß dergleichen Petitionen an die Commission gehen sollen, welche für den Gegenstand des außerordentlichen Landtages niedergesetzt ist. Darum meine ich, die Kammer habe sogar einen Fehler begangen dadurch, daß sie gleich Anfangs keine Petitionscommission ernannt hat, weil vorauszusehen war, daß Petitionen einkommen werden, zumal solche, welche geradezu den Gegenstand betreffen, wegen dessen der Landtag zusammenberufen worden ist. Ich sehe also nicht ein, warum man vor der Ernennung einer Petitionscommission zuerst über die aufgeworfene Principienfrage entscheiden solle.

Uebrigens bin ich der Ansicht, daß durchaus nicht bewiesen werden könne, daß die Kammer auf einem außerordentlichen Landtage nicht auch andere Gegenstände zur Berathung bringen könne. Ich begründe meine Ansicht dadurch: die Regierung findet sich nämlich durch das Eintreten gewisser außerordentlicher Verhältnisse veranlaßt, einen außerordentlichen Landtag einzuberufen. Würde die Zeit erlauben, die Gegenstände einem ordentlichen Landtage zur Berathung vorzulegen, so würde sie die Stände nicht außerordentlich versammeln. Findet aber die Regierung durch den Drang der Verhältnisse dazu sich verpflichtet, so wird man auch auf der andern Seite nicht widersprechen wollen, daß Zeitereignisse vorkommen können, welche die

Kammer auffordern, diese Gelegenheit zu benutzen, um ihrer Pflicht Genüge zu thun.

Jedoch abgesehen von dem Allem, stelle ich den Antrag, die Kammer möge von der Geschäftsordnung nicht abweichen, und mit Umgehung der Principienfrage eine Petitionscommission ernennen.

Bader: Ich stimme auch für die Ernennung einer Petitionscommission.

Da es ein außerordentlicher Landtag ist, so versteht sich von selbst, daß auch die Petitionscommission nur die Eigenschaft einer außerordentlichen, d. i. die Eigenschaft des Landtags, dem sie angehört, hat.

Was das Princip anbetrifft, so bin ich mit den vielen Rednern vor mir einverstanden, daß die Kammer, wenn sie einmal verfassungsmäßig versammelt, auch alle ihr verfassungs- und geschäftsordnungsmäßigen Rechte und Befugnisse ausüben könne, daß sie sich also nebst dem Hauptgegenstande auch mit andern Gegenständen befassen könne. Ich glaube aber auch, daß sie sich, der Natur eines außerordentlichen Landtags nach, nicht mit andern Gegenständen befassen solle, wenn keine besondere und dringende Gründe dafür vorliegen. Ich stimme also dafür, daß eine Petitionscommission ernannt werde. Die Aufgabe dieser Commission wird dann seyn, der Kammer Vortrag zu erstatten:

1) ob die zugewiesenen Petitionen mit dem Gegenstande des außerordentlichen Landtages in Verbindung stehen oder nicht, und was mit den darauf bezüglichen Petitionen geschehen solle;
2) rücksichtlich anderer Petitionen, welche nämlich mit dem Gegenstande des außerordentlichen Landtages

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

nicht in Verbindung stehen, wird ihre Aufgabe seyn, der Kammer Vortrag zu erstatten, ob hinreichende Gründe vorliegen, daß die Kammer sich auf dem außerordentlichen Landtage ausnahmsweise damit beschäftige.

Mördes: Um nicht durch mehrfache Abstimmung zwecklos Zeit zu verlieren, bitte ich den Hrn. Präsidenten darauf zu achten, daß weder der Abg. Bekk noch der Abg Duttlinger selbstständige Anträge gestellt haben. Ihre Abstimmungen dienten gleich jener meines Freundes zur Linken nur dazu, meinen Vorschlag näher zu beleuchten. Keiner von den Rednern hat die Absicht, eine Petitionscommission mit eigenen, nach dem Zweck dieses außerordentlichen Landtages, modificirten Attributionen zu begutachten, vielmehr stimmen sie alle darin mit mir überein, daß eine der Geschäftsordnung entsprechende Commission solle erwählt werden. Was sodann über die Art ihrer Thätigkeit näher angedeutet wurde, ergibt sich durch die Natur der Sache von selbst, bedarf also schlechthin keines Ausspruchs der Kammer.

Mein Herr Nachbar wird schwerlich Bedenken finden, mir zu bezeugen, daß ich hiermit seine Intention richtig bezeichnet habe.

Duttlinger: Allerdings.

Staatsminister Winter: Es wird die Sache am Ende doch von der Ansicht der Kammer abhängen, ob sie etwas für wichtig oder dringend hält. Es besteht darüber kein Gesetz, und man könnte am Ende sagen, jeder Gegenstand kann verhandelt werden. Findet auch eine Uebereinkunft der Regierung und der Kammer Statt, daß Gegenstände ihrer Dringenheit wegen auf einem außeror-

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

dentlichen Landtage behandelt werden, wenn sie sich gleich nicht auf die Angelegenheiten desselben beziehen, so ist dadurch noch das Princip nicht entschieden, und die Principienfrage wird bei jedem Anlasse wieder von Neuem entstehen. Wenn Sie die Entscheidung über die Principienfrage auf den ordentlichen Landtag verschieben, so werden sich bei jeder etwa noch vorkommenden Petition, deren Inhalt dem Gegenstande des außerdentlichen Landtages fremd ist, Anstände ergeben; denn die Regierung wird sagen, wir geben die Berathung nicht zu. Dadurch entsteht Zeitverschwendung, die zu nichts führt.

Sander: Auch ich bin dafür, daß eine Petitionscommission gewählt werde; aber aus dem Grunde, weil ich ohne allen Anstand glaube, daß sie sich auf einem außerordentlichen Landtage auch mit andern Gegenständen beschäftigen könne, als mit jenem, weßhalb der gegenwärtige Landtag zusammenberufen ist.

Wenn nunmehr die Regierung jetzt schon behauptet, daß dem nicht so seye, so wird der von vielen Seiten heute ausgesprochene Wunsch, daß man auf diese Behauptung nicht eingehen, und den erhobenen Principienstreit nicht entscheiden soll, auch nicht weit führen. Die Regierung wird alsdann bei jeder Gelegenheit, wo ein anderer Gegenstand zur Berathung kommt, welcher zur Hauptangelegenheit nicht gehört, ihre Behauptung aufstellen, es könne auf einem außerordentlichen Landtage nichts dergleichen berathen werden. Die Kammer ist alsdann in derselben Lage wie jetzt, und sie muß dieser Behauptung eben damit entgegnen, daß sie sagt, wir haben die Ueberzeugung, daß auch andere Gegenstände auf einem außerordentlichen Land-

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

tage besprochen werden, und nehmen keine Rücksicht auf die Behauptung der Regierung.

Eine weitere Frage ist nun aber die, wie ist die Behauptung der Regierung zu erledigen, kann die Erledigung derselben sogleich geschehen, oder ist sie an die Abtheilungen zu verweisen. Da es mir nun ganz klar ist, daß wir auch auf einem sogenannten außerordentlichen Landtage Alles besprechen können, wenn es auch nicht mit dem Gegenstand zusammentrifft, weßhalb der Landtag zusammenberufen ist, so sollten wir die Sache nicht in die Abtheilungen weisen, sondern in dem Sinne eine Petitionscommission erwählen, daß Alles zu besprechen ist, was nur vorkommt.

Staatsminister Winter: Das muß ich widersprechen. Die Verfassung entscheidet hier nicht, diese kennt auch keinen außerordentlichen Landtag, sie kennt nur einen Landtag, der alle zwei Jahre zusammen berufen wird.

Staatsrath Nebenius: Mir scheint, daß der Redner mir gegenüber in einen Widerspruch mit sich selbst gerathen ist, wenn er nur verlangt, daß eine Petitionscommission niedergesetzt werde, die über diejenigen Petitionen Bericht zu erstatten hat, die ihr zur Erörterung auf dem außerordentlichen Landtag geeignet erscheinen. Wenn nur auf diese Weise eine Petitionscommission ernannt wird, so bleibt der Streit über die Principienfrage einstweilen bei Seite liegen, und es wird dann, wenn die eine oder die andere Petition vorkommt, sich zeigen, ob eine solche berathen werden will, deren Berathung die Regierung zu widersprechen hat.

Weller: Die Verfassungsurkunde kennt keinen Unterschied zwischen ordentlichen und außerordentlichen Landtagen. Der Art. 46 der Verfassungsurkunde

enthält nur die Bestimmung: „alle zwei Jahre muß eine Ständeversammlung Statt finden.“ Hieraus folgt nun, daß solche auch in kürzeren Terminen, als in zwei Jahren berufen werden kann. Allein sind die Kammern einmal berufen und eröffnet, so stehen denselben auch alle Rechte zu, welche die Verfassungsurkunde einer Ständeversammlung gibt; ob seit dem letzten Landtage schon zwei volle Jahre verflossen sind oder nicht, ist hierbei ganz gleichgültig.

Zentner: Man hat von verschiedenen Seiten geäußert, daß man hier auf die Principienfrage nicht eingehen solle. Ich bin dagegen der Ansicht, man könne über die Frage der Ernennung einer Petitionscommission gar nicht entscheiden, ohne auch zugleich eo ipso über die sogenannte Principienfrage zu entscheiden. Ich behaupte, daß man sogar in diesem Augenblicke schon darüber debattirt hat. Mir scheint übrigens, daß zwischen den Sprechern, die sich von Seite der Kammer bis jetzt darüber geäußert, und zwar, wie ich glaube, im Sinne der Mehrheit derselben, und zwischen der Regierung Uebereinstimmung in der Sache selbst herrsche, da man beiderseits sich dahin ausgesprochen hat, daß allerdings auf einem außerordentlichen Landtage Gegenstände, wofür derselbe nicht gerade zusammenberufen ist, wenn sie sehr dringender Art seyen, vorkommen können. Wenn wir nun dieses auf die Petitionen anwenden, so können allerdings auch andere als Eisenbahnpetitionen, welche wichtige Gegenstände betreffen, also auch auf einem außerordentlichen Landtage in den Kreis der Berathung gezogen werden. Gerade aber darüber, ob eine Petition von solcher Wichtigkeit und Dringenheit vorliege, muß eine Petitionscommission Bericht

erstatten; aus diesem Grunde ist es daher nothwendig, eine Petitionscommission niederzusetzen.

Ich will zum Schluß noch auf ein Beispiel von Würtemberg aufmerksam machen, wo man auf dem gegenwärtigen außerordentlichen Landtag auch eine Petitionscommission ernannt hat, und soviel ich weiß, hat die Frage, ob eine Petitionscommission ernannt werden soll, dort keine große Erörterung veranlaßt. Ich wünsche daher, daß die Petitionscommission sogleich heute möchte ernannt werden, denn ich glaube, daß sich die Ansicht der Kammer darüber so sehr fixirt hat, daß es nicht nothwendig ist, die Frage vorerst in die Abtheilungen zu verweisen.

Präsident: Die Geschäftsordnung bestimmt, daß die Petitionscommission auf dieselbe Weise, wie die übrigen Commissionen, gebildet werden soll, es geht also nicht an, sogleich hier in der Kammer die Wahl derselben vorzunehmen.

Mohr: Ich erlaube mir, dem Abg. Zentner auf seine Aeußerung, daß man auf die Entscheidung der Principienfrage durch einen Beschluß auf den gestellten Antrag eingehen müsse, und dieses ohne jene nicht erfolgen könne, zu erwiedern, daß die Principienfrage, meiner Ansicht nach, ganz leicht zu umgehen sey, wenn wir nämlich die Frage über die Grenzen der Befugnisse dieser Kammer sowohl bei dem ordentlichen, als außerordentlichen Landtag nach den bestehenden Gesetzen beurtheilen.

Die hohe Regierungscommission wird wohl darüber mit mir einverstanden seyn, daß bis jetzt für alle Handlungen und Beschlüsse dieser Kammer nur die Geschäftsordnung als verbindliche Norm besteht.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Wollte sie dieses in Zweifel ziehen, so wären alle bisherigen Verhandlungen der Kammer bodenlos und ungültig.

Muß aber die Regierungscommission dieses zugestehen, was auch factisch daraus schon hervorgeht, daß sie allen bis jetzt vorgenommenen Verhandlungen dieser Kammer beigewohnt, und nichts dagegen eingewendet hat, so gab sie zu erkennen, daß sie geschäftsordnungsmäßig und gültig seyen.

Es wurden die Präsidenten, die Secretäre, die Commissionen ꝛc. nach der bestehenden Geschäftsordnung auch für diesen Landtag bereits gewählt, und nach dieser Geschäftsordnung sind wir verbunden eine Petitionscommission zu ernennen. Ist diese ernannt, so wird sich zeigen, ob die Entscheidung der Principienfrage nothwendig wird oder nicht. Ich stimme daher dem Antrag des Abg. Mördes bei.

Staatsminister Winter: Ich habe ohnedies gegen eine Petitionscommission zur Prüfung der Bittschriften, welche Bezug haben auf die Eisenbahn und Alles, was noch damit zusammenhängt, keine Einwendung gemacht, und wenn Sie dieselbe gleich in den ersten Tagen gewählt haben würden, so hätte ich sie auch nicht bestritten. Aber das habe ich bestritten, daß andere Gegenstände hier noch zur Sprache kommen dürfen. Ich muß daher auch dem Abg. Zentner widersprechen, daß ich irgend etwas zugegeben habe; denn ich bin immer auf dem Satze stehen geblieben, der von mir Anfangs ausgesprochen wurde. Ich habe nur gesagt, daß es möglich wäre, daß die Regierung sich vielleicht bemüßigt sähe, nachzugeben, wenn der eine oder der andere Gegenstand während der Verhandlungen zur Sprache kommen

würde. Ich habe auch dies keineswegs zugegeben, sondern blos die Möglichkeit hierzu ausgesprochen.

Staatsminister v. Blittersdorff: Es gibt nur zwei Wege, die zur Erledigung der Frage führen. Der eine Weg, welcher bereits in Antrag gebracht wurde, ist, die Frage an die Abtheilungen zu verweisen, der andere, die Wahl einer Petitionscommission zur Berathung der hierher geeigneten Gegenstände. Welchen Sie betreten wollen, das ist uns gleichgültig; wir erklären nur, daß wir keine Verhandlung über einen andern Gegenstand zulassen, so ferne nicht unsere Einwilligung dazu erfolgt, denn wir hegen die Ueberzeugung, daß dieser Landtag einen besonderen Zweck und eine besondere Bestimmung hat, und es dieser Bestimmung entgegen sey, wenn andere Gegenstände ohne dringende Noth und ohne Zustimmung der Regierung in die Berathung gemischt werden. Unsere Ansicht steht fest, es wird von Ihnen abhängen, auch die Ihrige festzustellen.

Kuenzer: In Beziehung auf die Abstimmung erlaube ich mir, zu bemerken: Wenn zur Abstimmung kommen soll, ob die Principienfrage in die Abtheilungen gehen soll oder nicht, so glaube ich, daß dies der Geschäftsordnung zuwider ginge. Diese Principienfrage kann nicht an die Abtheilungen gewiesen werden, es sey denn, daß die Regierung entweder eine Vorlage macht, oder die Sache im Wege der Motion an die Kammer komme.

Staatsminister Winter: Die Vorlage ist gemacht, sie braucht blos formulirt zu werden, und dazu bin ich jeden Augenblick bereit.

v. Rotteck: Der Herr Minister des Innern hat behauptet, es stehe in der Verfassung nichts von einem außerordentlichen Landtag. Dieses ist insofern wahr, als

die Verfassung selbst in keinem Artikel ausdrücklich des außerordentlichen Landtags erwähnt, sondern im Art. 46 blos steht: alle zwei Jahre müssen die Stände einberufen werden. Daraus geht jedoch hervor, daß die Regierung sie auch nach einem halben Jahre oder jeder beliebigen Zeit einberufen könne. Indirecte ist doch von einem außerordentlichen Landtage auch im §. 57 die Rede. Und sodann findet sich in einem die Verfassung ergänzenden Gesetze vom Jahr 1831 der Ausdruck: „insofern nicht die Kammern an diesem Tage zu einem ordentlichen oder außerordentlichen Landtage versammelt sind." Hier kommt also der Ausdruck: „außerordentlicher Landtag" ganz bestimmt vor, und da wenigstens indirecte die Verfassung davon Notiz nimmt, so muß für einen außerordentlichen Landtag alles dasjenige gelten, was sie für den Landtag überhaupt vorschreibt.

Die Verweisung der Frage an die Abtheilungen halte ich eigentlich für eine bloße Form oder Manier, die Sache indirect todt zu schlagen. Ist sie in den Abtheilungen besprochen, so wird eine Commission zur Berichterstattung ernannt, worauf dann erst die Discussion erfolgt, so daß sie einen weitläufigen Weg machen müßte, und am Ende doch ohne Erfolg bliebe.

Ich habe aber noch lieber ein directes als indirectes Todtschlagen. Wenn die Regierung nicht will, daß die Kammer mit andern Gegenständen sich beschäftige, so möge sie die ihr zu Gebote stehenden Mittel dagegen anwenden Die Kammer aber wird ihrerseits auch factisch das ihr zu Gebot stehende Mittel gebrauchen, und eben über jeden Gegenstand wirklich sprechen, worüber zu sprechen sie für räthlich oder gut hält, oder wie immer veranlaßt wird.

Letztes geschieht schon dadurch, daß irgend ein Mitglied

eine Sache in Anregung bringt. Wenn nun auch die Regierung darauf keine Rücksicht nimmt, oder kein Beschluß, der sich darauf bezieht, von ihr anerkannt oder sanctionirt wird, so ist die Sache doch wenigstens besprochen, und daß dieses geschehen ist, kann nicht ungeschehen gemacht werden. Das Wort kann seinen Effect haben, ohne Unterschied, ob eine förmliche Erledigung gleich darauf von der Regierung erfolgt oder nicht. Ich erkläre mich daher unbedingt gegen die Ueberweisung der Frage an die Abtheilungen, aber auch ebenso unbedingt gegen jede einer zu bildenden Petitionscommission vorzuschreibenden Beschränkung. Sie soll ernannt werden ohne alle Clausel, gerade wie es an den ordentlichen Landtagen geschieht.

Staatsminister Winter: Es ist das allerdings richtig, und Niemand mehr hat Versuche gemacht, über Dinge zu sprechen, die nach der Verfassung hierher nicht gehören, als der Abg. v. Rotteck (v. Rotteck: Zum Beispiel?) aber es steht auch dem Präsidenten zu, ihn zur Sache zu rufen, es steht auch der Regierungscommission das Recht zu, den Präsidenten zu bitten, daß ihr die gebührende Achtung gezollt werde. Der Redner weiß gut, auf welchen Weg er gehört; er mag bei der Sache bleiben. Wenn keine Gesetzesbestimmungen und keine Vorschrift der Geschäftsordnung hierüber bestehen, so kann das Präsidium seines Rechtes sich bedienen, und den Redner auf den Gegenstand der Tagesordnung verweisen, und auch wir sind dann nicht gehindert, den Präsidenten zu bitten, daß er den Redner zur Sache verweise.

Welcker: Ich erlaube mir nur, ein einziges Wort dem Herrn Minister ins Gedächtniß zu rufen. Derselbe hat nämlich gesagt, daß, wenn sich aus der Verhandlung einer

Sache ergebe, daß sie besonders dringend wäre, die Regierung sich bemüßigt sehen werde, ihre Berathung auf dem außerordentlichen Landtage zuzugeben, wenn sie auch nicht zur Eisenbahn gehöre; ich halte mich an dieses Wort. Lasse man uns denn verhandeln, aber ordentlich und nicht unordentlich, dann wird sich bei jedem Puncte zeigen, ob die Regierung auch durch ihr gemeinschaftliches Zusammenwirken und ihre Thätigkeit die Verhandlung unterstützen wird oder nicht; wir bleiben übrigens auf unserer Ansicht, ohne die Principienfrage zu schlichten. Niemand wird der Kammer das Recht absprechen wollen, über nothwendige Dinge zu berathen, also stimmen wir ab. Die Regierung mag auf ihrer Ansicht stehen bleiben.

Sander: Es wird doch nothwendig seyn, daß die Kammer sich von den Anträgen auf Ernennung der Petitionscommission genaue Kenntniß verschaffe. Der Abg. Bekk will auch eine Petitionscommission, aber nur zu dem Zwecke, daß sie uns berichte, ob auf diesem Landtage ein anderer Gegenstand zur Sprache gebracht werden dürfe.

Bekk: Die Petitionscommission soll nach meinem Antrage über jede einzelne Petition berichten, ob diese Petition von der Art sey, daß man in die Berathung derselben, selbst auf diesem außerordentlichen Landtage einzugehen veranlaßt sey.

Präsident: Die Discussion ist geschlossen.

Es sind zwei Anträge gestellt worden, worüber einzelne Bemerkungen vorgekommen sind.

Der eine Antrag, der des Abg. Mördes, geht dahin, die Petitionen an die nach der Geschäftsordnung zu wählende Petitionscommission zu verweisen.

Der andere Antrag, der des Abg. Schaaff, lautet:

Es soll die Frage, ob die Kammer auf einem außeror-

denklichen Landtage auch mit andere Gegenständen sich beschäftigen könne, als den von der Regierung vorgelegten, an die Abtheilungen verwiesen werden.

Der Abg. Bekk hat nur den Sinn angegeben, in welchem die Petitionscommission Bericht erstatten soll, hat aber nicht beabsichtigt, an der geschäftsordnungsgemäßen Wirksamkeit der Petitionscommission überhaupt etwas zu ändern.

Die Priorität der Abstimmung über beide Anträge ist von hoher Bedeutung; wegen der Wichtigkeit und weil es möglich ist, daß die Berathung über diese Principienfrage umgangen werden könnte, will ich den Antrag des Abg. Mördes vorerst zur Abstimmung bringen.

Hierauf wurde beschlossen, daß zuerst der Antrag des Abg. Mördes zur Abstimmung kommen soll, welcher auf die weitere Anfrage des Präsidenten auch mit fast allen Stimmen angenommen wurde.

Staatsminister Frhr. v. Blittersdorff: Ich erkläre, daß ich diese Petitionscommission nur im Sinne der Aeußerung der Abgeordneten Bekk und Duttlinger nehme, und die Regierung fest auf ihrer Ansicht beharre.

Der Aufforderung des Präsidenten zufolge besteigt der Abg. Hoffmann die Rednerbühne und erstattet den Commissionsbericht über den Art. 1 des Gesetzesentwurfs wegen Erbauung einer Eisenbahn von Mannheim bis zur Schweizergrenze bei Basel.

Beil. Nr. 1 (S. 1 bis 88)

Hierauf erfolgt die Commissionberichtserstattung vom Abg. Bekk, ebenfalls von der Rednerbühne aus, über den Art. 2 des Gesetzesentwurfs, die zwangsweise Eigenthumsabtretung für die Anlegung der Eisenbahn betreffend.

Beil. Nr. 2 (S. 89 bis 108.)

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

Endlich trägt der Abg. Speyerer den Bericht vor, über den Gesetzentwurf, die Deckung der Baukosten bei Anlegung der Eisenbahn betr.

Beil. Nr. 3 (S. 109—128).

Präsident: Der Stand der Druckarbeit ist soweit gediehen, daß in den letzten Tagen dieser Woche die Discussion über die Berichte, die Sie so eben vernommen haben, Statt finden kann. Ich bin in der Lage, noch heute Abend die Berichte der Abg. Bekk und Abg. Speyerer austheilen zu lassen, sowie morgen Abend den ganzen Bericht des Abg. Hoffmann.

Sie selbst haben bereits an den Verhandlungen in der Commission Theil genommen, die Berichte öfters gehört, und ich will die Frage an Sie stellen, ob Sie nicht wünschen, daß, Behufs der Zeitersparniß, die Discussion über den Hauptgesetzentwurf am Donnerstag beginne?

Gerbel: Mir scheint diese Zeit zur Discussion viel zu früh. Viele Mitglieder sind nicht hier gewesen, haben also dem Vortrag in der Commission nicht beiwohnen können, und es reicht kaum ein Tag hin, um nur den Hauptbericht durchzulesen. Will man alle Puncte abwägen und Vergleichungen mit andern Materialien anstellen, so ist die Zeit hiezu zu kurz, und ich schlage daher vor, die Discussion wenigstens bis Freitag zu verschieben.

Merk: Ich trage darauf an, daß die Discussion am Donnerstag Statt finde. Ich verkenne die Wichtigkeit der Sache nicht, aber sie ist zu dringend, um noch weiter verschoben zu werden. Ueberdies ist uns der Gegenstand nicht so fremd; schon auf dem vorigen Landtag haben wir ein Gutachten darüber vernommen. Jeder hat gewußt, daß

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

die Sache zur Sprache kommen wird, und konnte sich mit dem Gang derselben vertraut machen, und sich Kenntniß verschaffen von dem, was bereits hierüber geschehen ist.

Die Berichte sind blos eine Aufklärung über einen Gegenstaud, der uns bereits bekannt ist, und ich glaube nicht, daß Einer sagen kann, die Sache sey ihm fremd. Der Bericht wird uns hinreichend belehren und aufklären können über das, was zweifelhaft ist. Ueberdies wird die Discussion nicht an einem Tage vorübergehen, und also noch immer Gelegenheit gegeben seyn, sich noch tiefer in die Sache einzuweihen.

v. Rotteck: Es ist schon Anfangs der Sitzung von der Wichtigkeit des Grundsatzes gesprochen worden, daß man nicht ohne hinreichenden Grund, oder vielmehr, daß man gar nicht von der Geschäftsordnung abgehen soll. Nun bestimmt diese, daß über einen vorgetragenen Commissionsbericht wenigstens drei Tage bis zur Discussion darüber verfließen sollen. Der Bericht des Abg. Hoffmann wurde uns aber nur in einem kurzen Auszuge vorgetragen, man muß also die Austheilung des gedruckten Berichts abwarten.

Man hat freilich gesagt, es sey die Sache schon bekannt, und die Mitglieder hätten bereits in der Commission den Bericht vernommen. Dies ist aber nicht bei allen Mitgliedern der Fall. Ueberhaupt kann ein so umfassender Bericht, der so viele wichtige Betrachtungen enthält, nicht schon durch flüchtiges Anhören genau aufgefaßt, sondern er muß mit Muße, mit Ueberlegung gelesen und durchstudirt werden. Ich glaube, daß der Antrag, der Geschäftsordnung gemäß, die Discussion wenigstens bis auf Freitag zu verschieben, gegründet und annehmbar ist. Ein Zeitverlust wird

dabei nicht verursacht, denn ich bin der Ansicht, daß, je mehr man sich mit der Sache bekannt gemacht, und dieselbe einstudirt hat, desto kürzer die Discussion seyn wird, während oft weit mehr Zeit vergeht mit Discussionen über Gegenstände, wo man nicht hinreichend instruirt ist. Man mißversteht sich in solchen Fällen oft wechselseitig, und so ist dann am Ende das Gerede umsonst gewesen.

Präsident: Da Zweifel erhoben worden, und Besorgnisse eingetreten sind bezüglich der Zeit zur Discussion über den vorliegenden Gegenstand, so halte ich es für eine Pflicht, dieselbe erst am Freitag beginnen zu lassen.

Ich setze daher die nächste Sitzung auf Freitag den 9. März Vormittags 9 Uhr fest.

v. Itzstein: Ich will das Wort, um welches ich gebeten und das mir gegeben worden ist, benützen, um eine Frage an den Hrn. Minister der auswärtigen Angelegenheiten zu richten, eine Frage, die ich nicht stellen würde, wäre sie nicht von allgemeinem Interesse, wichtig und zugleich dringend. Sie betrifft die hannöversche Verfassungssache.

Es wird Ihnen sämmtlich, meine Herren, noch erinnerlich seyn, daß die Kammer in ihrer Sitzung vom 22. Juli 1837 den einstimmigen Beschluß gefaßt hat, die Erklärung in das Protokoll niederzulegen: „daß sie die zuversichtliche Erwartung hege, die hohe Regierung werde ihren Gesandten am Bundestag für die daselbst wegen Zurücknahme der hannöver'schen Verfassung Statt findenden Verhandlungen mit solchen Instructionen versehen, die auf die Festhaltung des Art. 13 der Bundesacte und des Art. 56 der Wiener Schlußacte gerichtet, und geeignet sind, die Beunruhigung in den deutschen Gemüthern zu entfernen."

Was aber bei der Fassung dieses Beschlusses nur gefürchtet wurde, die wirkliche Aufhebung der Verfassung, ist seitdem eingetreten. Ein königliches Patent vom 1. November v. J. spricht diese aus, und befreit zugleich auf kurzem Wege alle Staatsdiener von der Verbindlichkeit ihres auf die Verfassung geschwornen Eides.

Die Männer, die ihre gegentheilige Ansichten mit würdiger Haltung und furchtlos ausgesprochen haben, wurden ohne Urtheil ihres Dienstes entlassen. zum Theil selbst des Landes verwiesen.

Kabinetsbefehle zernichteten alle Wahlen, welche vorgenommen wurden mit der Verwahrung gegen die Aufhebung der Verfassung vom Jahre 1833.

Eine neue Verfassung ist allerdings den hanöver'schen Ständen vorgelegt (wenn man sie wirklich eine Repräsentativverfassung nennen darf); sie ist aber, nach meinem Ermessen, nur ein blasses Schattenbild der Verfassung, die einem so wackern Volksstamm, wie die Hanoveraner sind, durch einen Machtspruch genommen wurde.

Diese schnell aufeinander folgenden Ereignisse, die immer mehr den Rechtszustand Deutschlands bedrohen, veranlassen mich, an den Hrn. Minister des Auswärtigen die Frage zu stellen: ob seit dem von der Kammer am 22. Juli v. J. gefaßten Beschlusse, Verhandlungen beim deutschen Bundestag über die hanoversche Verfassungssache Statt gefunden haben, und ob für diesen Fall der diesseitige Gesandte mit den erforderlichen, die Wiederherstellung der Verfassung in Hanover bezweckenden, Instructionen versehen worden ist?

Staatsminister v. Blittersdorff: Sie haben hier, meine Herren, die erste Anwendung des Satzes, der bei

der Eröffnung der Sitzung ausgesprochen wurde. Sie werden nunmehr von selbst begreifen, weshalb wir auf unsern Satz so großen Werth legen mußten. Es war nämlich vorauszusehen, daß auch andere Gegenstände hier zur Sprache kommen würden. Sie haben selbst anerkannt, und der Hr. Abg. v. Rotteck war der Erste, der gesagt hat, daß kein indiscreter Gebrauch von dem Rechte, auch andere Dinge in Berathung zu ziehen, werde gemacht werden.

Ich hätte sonach vielleicht erwarten können, daß diese Frage nicht an mich gestellt würde, weil sie nicht im Mindesten im Zusammenhange steht mit dem Gegenstande, weswegen Sie außerordentlicher Weise zusammenberufen worden sind, vielmehr einen ganz fremdartigen Gegenstand betrifft, und auch gar nicht den Character der Dringlichkeit an sich trägt.

Ich habe verschiedene Gründe, auf diese Frage nicht zu antworten. Der Hauptgrund liegt darin, daß die Regierung schon von Anfang her erklärte, sie werde sich auf keinen anderen Gegenstand einlassen, keine Verhandlung zugeben, als eine solche, welche auf die Eisenbahn Bezug hat, und, wenn allenfalls andere, hieher nicht gehörige, Gegenstände zur Sprache kämen, diese nur dann zur Berathung ziehen lassen, wenn sie selbst den Consens dazu ertheilte und sich damit einverstanden erklärte.

Ich habe aber auch noch einen ferneren Grund, den nämlich, daß die Sache schon auf dem letzten Landtage vorgebracht, und alles Dasjenige über dieselbe ausgesprochen wurde, was nur ausgesprochen werden konnte. Sie haben damals den Wunsch geäußert, daß die Regierung die Bundesgesetze aufrecht erhalten, und den diesseitigen Bundesgesandten mit jenen Instructionen versehen möge, welche den Bundesgesetzen entsprechen. Etwas Weiteres, oder Dasselbe

nochmals auszusprechen, dazu ist gegenwärtig durchaus eine Veranlassung überhaupt nicht gegeben.

Zudem muß ich bemerken, daß, was ich schon damals geäußert, Ihnen die Competenz zur Verhandlung über solche Gegenstände ganz und gar nicht zustehe. Wir mußten schon damals den Grundsatz aufstellen, daß es sich von einer innern Angelegenheit eines anderen Landes handle, und wir nicht berufen seyen, uns für die Wahrung der hanöver'schen Interessen in die Schranken zu stellen. Hiefür bestehen andere Organe, die ihre Rechte wahren, ohne einer Aufforderung von hier zu bedürfen. Ich kann mich also auf diese Frage nicht weiter einlassen. Wenn die Sache auf dem Bundestage zur Sprache gebracht würde, so seyen Sie überzeugt, daß die deutschen Fürsten, und insbesondere unsere Regierung, das thun werden, wozu sie Pflicht und Recht haben.

Ich muß dringend wünschen, daß diesem Gegenstande keine weitere Folge gegeben werde. Sie begreifen, daß eine Frage der Art, die auf dem für unsere inneren Angelegenheiten aufgestellten Weg an mich gebracht wird, offenbar ein anderes, das Inland nicht betreffendes, Ziel hat, ein Ziel, welches über Ihr Gebiet hinausgeht; sie greift in die Verhältnisse eines anderen Bundesstaates ein, und ist somit politischer Natur. Dazu können wir uns nicht hingeben, daß irgend eine Einwirkung dieser Art auf andere Staaten Platz greife; und ich muß wiederholt erklären, daß ich außer Stande bin, mich auf diese Sache in irgend einer Weise einzulassen.

v. Itzstein: Ich mag nicht glauben, daß der Hr. Minister der auswärtigen Angelegenheiten durch seine Aeußerung gegen mich behaupten wollte, ich hätte eine indis-

crete Frage gethan! Die Wichtigkeit meiner Frage, oder vielmehr des Gegenstandes selbst, schützt mich gegen eine solche Beschuldigung. Wenn aber behauptet wird, die Frage berühre nicht das Interesse des badischen Landes, sondern nur das Interesse des hanoveranischen Staates, so antworte ich darauf geradezu mit Nein! Ich habe den Antrag gestellt vorzüglich im Interesse des badischen Landes; aber auch im Interesse des gesammten deutschen Vaterlandes, dem ich angehöre, und von dem Baden ein Theil ist.

Was die Wichtigkeit der Sache betrifft, so bin ich überzeugt, daß der Hr. Minister der auswärtigen Angelegenheiten diese erkennt, und wie ich und alle Deutsche ansieht. Ich darf ihn denn auch bitten, in seinen eigenen Busen zu greifen, und mir als Deutscher zu antworten: ob er ruhig zusehen und die Rechtsverletzungen billigen könne, die in Hanover vorkamen, und nicht dieses Land allein, sondern das ganze deutsche Vaterland berühren.

Man zeige mir in den Blättern der Geschichte ein ähnliches Beispiel, daß eine seit mehreren Jahren in anerkannter Wirksamkeit stehende Verfassung eines Landes durch das Machtgebot des neuen Regenten plötzlich zernichtet wurde, und Alles, was in Folge dieser Verfassung war, nun nichts ist! Deshalb hat auch nie ein Ereigniß in Deutschland die öffentliche Meinung so tief und so allgemein ergriffen, als dieses. Jeder Deutsche, ohne Unterschied der politischen Farbe, fühlte, daß hier Unrecht geschehen, und man muß es fühlen, wenn man ein Mann von Ehre und Character ist. —

Dem Deutschen sind feierliche Verträge, bestehende Verfassungen und des Fürsten wie des Mannes Wort stets heilig. Staunend sah er daher auf die Ereignisse in Ha-

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

nover; es war ihm unbegreiflich, wie durch das blose Machtgebot eines neuen Regenten Alles, was auf dieser Grundlage, auf das Heiligste, was der Mensch hat, basirt war, zernichtet werden konnte.

War es daher ein Wunder, daß Unruhe, Mißtrauen und Zweifel aller Art sich auf die Gemüther der Deutschen legten, daß man, wie die würtembergische zweite Kammer ausgesprochen hat, den Rechtszustand Deutschlands für gefährdet und seine Zukunft bedroht erachten mußte? Ereignisse dieser Art lenkten den Blick auf die nicht ferne Vergangenheit zurück, wo die Kraft der deutschen Völker die Freiheit des gemeinsamen Vaterlandes, und das Blut der deutschen Jugend die Throne der jetzigen Regenten gerettet hat. Eben deshalb hat auch der Wiener Congreß, erkennend die Forderungen der Zeit und die gerechten Erwartungen der Völker, jedem deutschen Lande eine Repräsentativverfassung zugesichert, und, als Garantie für diese, in der Schlußacte festgesetzt, daß keine in anerkannter Wirksamkeit bestehende Verfassung einseitig aufgehoben werden könne. Ein feierlicher Act, unterzeichnet von allen deutschen Fürsten und Gesandten, hat diese Garantie den Völkern verkündet.

So entstand das Staatsgebäude des constitutionellen Deutschlands, schützend eben so die Rechte der Fürsten, wie jene der Völker, und die künftige Ruhe.

Da riß das Machtgebot des königl. hanöver'schen Cabinets einen Theil dieses Gebäudes nieder; der andere wankte, und droht den Einsturz, wenn ein zweiter Versuch, herbeigeführt durch Nachahmungslust, geschehen sollte.

Die hanöver'sche Sache ist daher eine Lebensfrage für

alle Deutschen, und berührt somit auch die Interessen des badischen Volkes.

Eben deswegen ist es nothwendig, und Pflicht der Kammer, diesen Gegenstand so oft und so eindringlich, wie möglich, in Anregung zu bringen.

Man wird mir vielleicht sagen, was auch schon der Hr. Minister bemerkt hat: die Hanoveraner haben ja jetzt eine Verfassung; sie haben Landstände gewählt, welche die Verfassung berathen, sie haben dadurch die Aufhebung der früheren anerkannt. Ich könnte darauf ausführen, was mich jedoch zu weit führen würde, wie sonderbar diese Wahlen zu Stande gekommen seyen, wie die öffentliche Meinung sich darüber nicht aussprechen könne, und wie fast alle Städte in Hanover entweder gar nicht, oder nur mit Protestation gewählt haben.

Ich wiederhole aber nur: es handelt sich nicht um Hanover, sondern um die Festhaltung an den deutschen Bundesverträgen, um die Erhaltung des Rechtszustandes. Was uns hier, was jeden Deutschen angeht, das ist geschehen. Es ist die einseitige Aufhebung einer in anerkannter Wirksamkeit bestehenden Verfassung gegen die deutliche Vorschrift der Wiener Schlußacte erfolgt: dadurch sind alle Interessen der Deutschen berührt und gefährdet. Ich meines Orts bin der Meinung, daß die Zernichtung der hanoveranischen Verfassung, wenn sie gebilligt werden könnte, für alle constitutionelle Staaten Deutschlands gefahrdrohend ist.

Indessen steht zu erwarten, daß der deutsche Bund vorbeugen und schützen werde.

Wenn ich auch die Frage für itzt umgehe, ob der deutsche Bund hier ohne officielle Aufforderung einschreiten

solle, so wird es an Veranlassung dazu sicher nicht fehlen. Unverdächtige Nachrichten sagen schon, daß sich die Stadt Osnabrück an den Bundestag gewendet hat; andere Städte und Corporationen werden folgen.

Die Kammer in Hanover selbst, so sehr verkümmert sie auch ist, indem man viele tüchtige Männer durch Cabinetsbefehle ausgestoßen hat, und viele Städte nicht wählen zu dürfen glaubten, weil sie dadurch die Aufhebung der Verfassung von 1833 anzuerkennen fürchteten, besteht doch aus deutschen Männern, aus Männern, denen Recht und Vaterland theuer ist. Sie werden daher nicht anerkennen, was gewaltsam gegen ihre Verfassung geschehen ist; sie werden dagegen protestiren und sich an den hohen Bundestag wenden. Und wenn dies auch nicht geschehen sollte, so wird der Nothschrei des hanöver'schen Volkes zu dieser höchsten Behörde dringen.

Daher mache ich der Kammer den Vorschlag:

Sie möge, unter Beziehung auf den von ihr früher gefaßten Beschluß vom 22. Juli 1837, der Regierung die Verwirklichung der daselbst ausgesprochenen Erwartungen dringend empfehlen.

Es ist dies derselbe Antrag, den Sie, meine Herren, schon einmal einstimmig angenommen haben, und ich darf erwarten, daß Sie auch diesmal nicht davon abgehen. Es gilt die eigene Existenz! Es gilt jene aller deutschen Kammern!

Staatsminister v. Blittersdorff: Der Hr. Abg. v. Itzstein stellt denselben Antrag, der auf dem letzten Landtag gestellt worden ist. Es soll also der frühere Beschluß wiederholt werden. Dieser Antrag besteht somit einfach darin, daß die Regierung Dasjenige thun möge, wo-

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

von sie schon erklärt hat, daß sie, wenn der Fall eintrete, es thun würde, nämlich die Bundesgesetze aufrecht erhalten Insoferne halte ich den Antrag für überflüßig und durchaus nicht hieher gehörig, aus den schon früher entwickelten Gründen, und glaube, daß man füglich davon Umgang nehmen kann.

Zu jeder Sache, worüber eine Erörterung oder Berathung Statt finden soll, gehört vor Allem Competenz. Ich habe bereits jede Competenz der Kammer, über diesen Gegenstand zu sprechen, in Abrede gestellt, und muß dieses neuerdings thun; denn es handelt sich hier von einer innern Angelegenheit eines andern deutschen Staates. Selbst aber, wenn diese zu einer allgemeinen Angelegenheit Deutschlands, somit auch zu einer badischen Angelegenheit gemacht werden könnte, so würde es für die Großherzogl. Regierung keiner erneuerten Aufforderung bedürfen, die Pflichten zu erfüllen, die ihr desfalls obliegen. Sie haben ja selbst gesagt, daß Sie nicht daran zweifeln, daß die Regierung fest an dem halten werde, was die Gesetze im Allgemeinen vorschreiben, und wozu sie sich berufen und verpflichtet hält.

Wenn Sie diesen Antrag wiederholen, so ist dies nichts als ein Mißtrauen gegen die Regierung, wozu sie nicht Veranlassung gegeben hat. Da keine Competenz zur Sache vorliegt, seither auch sich nichts ergab, was Anlaß geben könnte, weitere Erläuterungen zu ertheilen, so bin ich in der Lage, über diesen Gegenstand nichts mehr zu antworten.

Uebrigens wissen Sie, daß die Stände in Hanover bereits constituirt sind; überlassen Sie diesen ihre Angelegenheiten zu besorgen, und beschränken Sie sich auf diejenigen, die Ihnen zur Berathung nunmehr vorgelegt

sind. Die Stände in Hanover müßten sich, der Consequenz wegen, sonst auch mit unserer Eisenbahn beschäftigen, was sie sicher nicht thun werden. Warum wollen wir sonach die ihnen obliegenden inneren Landesangelegenheiten Hanovers zum Gegenstand unserer Erörterung und Berathung machen?

Widerspruch von mehreren Seiten.

Duttlinger: Ich bitte den Hrn. Präsidenten und Sie, meine Herren, nicht zu besorgen, daß ich mich mit einer Frage beschäftigen werde, die nicht zur Zuständigkeit der Kammer gehört, oder welche auf einem außerordentlichen Landtage nicht besprochen werden kann.

Ich bespreche nämlich dieselbe Frage, welche von dem Abg. v. Itzstein angeregt worden ist, und behaupte, daß sie in den Kreis unserer Zuständigkeit gehöre, und nach den Grundsätzen, zu denen ich mich heute schon einmal bekannt habe, auch auf einem außerordentlichen Landtag besprochen werden darf.

Zum Kreis unserer Zuständigkeit gehört sie, denn sie ist eine deutsche Sache, eine Sache des deutschen Rechtes, des deutschen Vaterlandes, eine Sache des deutschen Bundes, von dem Baden, vermöge der Bestimmung der Verfassungsurkunde, einen Bestandtheil bildet, wie Hanover auch. Die Angehörigen eines Bundesstaates sollen ja nach dem Bundesrechte des Hochverrathes schuldig werden, wenn sie den Bund angreifen oder einen Theil des Bundes.

Es ist hier die Rede von Erfüllung des Art. 13 der Bundesacte, und des Art. 56 der Wiener Schlußacte. Darnach ist der Bund nicht nur berechtigt, sondern auch verpflichtet, Sorge zu tragen, daß die in den einzelnen

Bundeslanden bestehenden Verfassungen aufrecht erhalten werden. Wir sind Deutsche, und nichts Deutsches darf uns daher ferne seyn!

Dann wird aber diese Angelegenheit auch auf dem gegenwärtigen außerordentlichen Landtag besprochen werden dürfen, weil der Gegenstand, seiner Natur nach, eine Verschiebung bis zum nächsten ordentlichen Landtag nicht zuläßt, und weil derselbe so wenig Zeit erfordert, daß er hier sogleich erledigt werden kann, so, daß dadurch dem eigentlichen Berathungsgegenstande des außerordentlichen Landtages nicht der mindeste Eintrag geschieht.

Noch dringender aber ist diese Angelegenheit seit der Zeit geworden, da sie zum ersten Mal zum Gegenstand der Erörterung in diesem Hause gemacht wurde, weil seitdem Dinge geschehen sind von empörender Art. Seitdem ist erschienen das Patent vom 1. November 1837, ein Document, welches wohl Niemand in dieser Versammlung nur einmal gelesen hat, weil er, nach dem ersten Lesen, sich fragen mußte, ob das, was er gelesen, möglich sey? Ob seine Augen wirklich richtig gelesen haben? Ob wirklich das Cabinet von Hanover den Grundsatz ausgesprochen: das Staatsgrundgesetz sey nicht rechtsgiltig, weil es theilweise octroirt sey? —

Ich gestehe, daß ich nur nach wiederholter und abermaliger Lesung den eigenen Augen wirklich glauben konnte, daß ein deutsches Cabinet den Grundsatz proclamire, eine Verfassung sey nicht rechtsbeständig, weil sie theilweise nicht vertragsmäßig, sondern durch Octroirung zu Stande gekommen wäre! —

Es gehören ferner die Ereignisse hieher, die wir seitdem

in Hanover gesehen, und von denen der Abg. v. Itzstein bereits gesprochen hat; insbesondere zuletzt jene Cabinetsdecrete auf die Wahlen, von denen ich ebenfalls nicht näher sprechen will!

Es ist zwar gegenwärtig die Ständeversammlung in Hanover einberufen, allein jene Männer, unsere deutschen Brüder in Hanover, sind nicht so glücklich, wie wir, auf gefüllten Gallerien und Tribunen Zeugen ihrer patriotischen Thätigkeit zu haben; denn auch die Oeffentlichkeit ist ihnen genommen. Sie sitzen hinter den verschlossenen Thüren des Ständehauses in Hannover! Wir erfahren nicht das Wort der Entrüstung und die Klage gegen die Räthe Sr. Majestät in Hanover; wir hören nicht die Anklage des Hochverraths, die dort ertönen wird, oder wenigstens ertönen kann, weil Grund dazu vorhanden ist! Wohl aber hören unsere deutschen Brüder in Hanover uns und unser Wort, und unser Wort wird für sie seyn ein Wort der Ermunterung und der Ermuthigung, weil es ein Wort der Sympathie ist, ein Wort, wie es vernommen wird aus dem Munde des wahren Anhängers der deutschen Regierungen, des wahren Anhängers des deutschen Rechtes, aller wahren Anhänger und Freunde der jetzt bestehenden deutschen Ordnung!

Kein deutscher Mann, der zu den aufgeklärten Anhängern der Monarchie in Verbindung mit vernünftiger Freiheit gehört, wird sich zu andern Principien bekennen, als die sind, die uns hier in dieser Sache leiten!

Ich beschränke mich darnach einfach darauf, zu erklären, daß ich den Vorschlag des Abg. v. Itzstein von ganzem Herzen unterstütze, und daß ich ferner hoffe, es

werde sich abermal die Kammer, von einem Mann zum andern, einstimmig dafür erklären!

(Vielfacher Zustimmungsruf.) —

Mördes: Laut und freudig stimme ich dem Antrag des Abg. v. Itzstein bei.

Ich frage Sie, meine Herren, mit den beiden Sprechern vor mir: wo wäre der deutsche Mann, wo fände sich in dem weiten Kreise der Gebildeten aller Nationen Derjenige, dem die Worte: Recht, Gesetz und Freiheit nicht mehr sind, als ein leerer Schall, und dem nicht beim Anblick der Vorgänge in Hanover die Brust sich krampfhaft zusammenpreßte!? —

Die bangsten Besorgnisse, sie sind in Erfüllung gegangen; verlegen steht man nur zwischen der Entscheidung, ob mehr der unerhörte Gewaltschritt des hanöver'schen Cabinets oder der kecke Hohn die Geschichte des Tages bezeichnen wird, womit man einem biedern deutschen Volke unter dem Namen einer Verfassung den Fehdebrief in das Angesicht schleuderte. Bürgt uns gleich die bessere Gesinnung anderer deutscher Regierungen dafür, und sind wir Badener insbesondere Gottlob für immer der Sorge enthoben, Aehnliches jemals bei uns zu erleben, so läßt sich doch nicht verkennen, daß der Ausgang dieses Rechtskampfes mehr oder weniger über das Loos der bestehenden Verfassungen in den deutschen Staaten, so wie über die Fähigkeit der Deutschen enscheiden wird, auf ihrer heutigen Bildungsstufe das blutig errungene Maß von politischen Rechten zu tragen und fortan zu behaupten. In einem solchen Sturm der Empfindungen hält es schwer, die Wahrheit des Ausdrucks mit den Rücksichten zu vereinigen, welche unser eigenthümliche Standpunct und mehr noch die Beachtung der Lage

unserer Regierrng uns auferlegen. Freudig greife ich daher nach der Schilderung eines hochgeachteten Publicisten, um in seinen Worten zu Ihnen zu reden:

„Der Bund — sagt Mohl in den critischen Jahrbüchern der deutschen Rechtswissenschaft — hat bisher hauptsächlich nur Gelegenheit gehabt, seine Aufgabe der Rechtssicherung in Beziehung auf die Angriffe auf die landesherrlichen Rechte zu lösen, und er hat dieses kräftig geleistet; nun ist ihm auch die Gelegenheit gegeben, zu zeigen, daß er das Recht der Völker eben sowohl zu achten und zu schätzen weiß. Wer an dem Gewinn zweifeln möchte, der blicke nur um sich. Wer sind Diejenigen, die allein an den hanöverschen Wirren eine Freude haben? Außer einigen unverbesserlichen, ihrer Zahl und Intelligenz nach gar nicht in Anschlag zu bringenden, mittelalterlichen Don Quixoten, lediglich nur die Anhänger der überspanntesten politischen Ansichten, welche mit Schadenfreude das Werk der Beruhigung und Zufriedenstellung erschüttern sehen, und auf den dadurch so allgemein erzeugten Mißmuth zur Wiederbelebung ihrer Plane und Hoffnungen rechnen mögen. Wer aber empfindet mit tiefem Schmerz das Beginnen in Hanover und dessen Folgen? Die aufrichtigen Anhänger der Gesetzlichkeit und Zufriedenheit. Die aufgeklärten Anhänger des monarchischen Princips in Verbindung mit vernünftiger Freiheit und naturgemäßer Entwickelung. Wir wiederholen es, der Kern der Nation wünscht und hofft eine baldige und kräftige grundgesetzliche Thätigkeit des Bundes. Eine Täuschung dieser Erwartung wäre — und zwar nicht blos für Hanover — ein großes — Unglück!!„

Wohlan denn, meine Herren, so lassen Sie uns zur Verhütung eines solchen Unglücks beitragen durch männliche

Erhebung unserer Stimme gegen das Attentat auf die Freiheit und den Rechtszustand unserer nordischen Brüder!!!

Welcker: Ich unterstütze ebenfalls den Antrag des Abg. v. Itzstein, muß aber offenherzig gestehen, daß ich nicht Hoffnung habe, daß er diejenige Wirkung hervorbringen werde, die wir wünschen. Ich muß gestehen, daß ich für diesen Augenblick die Sache von Hanover für verloren halte. Wenn ich nun aber dieses offenherzig gestehe, so bin ich es mir und meiner Ehre als Volksvertreter schuldig, auszusprechen, warum ich heute, wie auf dem frühern Landtag, wo ich die gleiche Ueberzeugung hatte, dennoch den einstimmig gefaßten Beschluß unterstützte.

Ich bin überzeugt, daß die früheren Störungen in unserem deutschen Rechtszustand der Heilung der Krankheit des hanoveranischen Rechtszustandes entgegen stehen; ich bin überzeugt, daß dem Souverän von Hanover, wenn der deutsche Bund sich in die hanöverische Angelegenheit einmischen sollte, solche Einreden zu Gebot stehen werden, welche der Einwirkung auf die Wiederherstellung des hanoveranischen Rechtszustandes entgegen stehen. Er wird sagen können: es gibt ja ein deutsches Land, Oldenburg nämlich, wo man noch gar nicht daran gedacht hat, den Art. 13 der Bundesacte in Wirksamkeit zu setzen; zwei große Länder des deutschen Bundes haben auch diesen Art. 13 nicht erfüllt, wie es dem Begriff deutscher Landstände und den engeren historischen Rechtsgrundlagen dieser Länder entspricht. Er wird sagen: der Bund hat selbst dasjenige Recht gestört, welches der Grundvertrag enthält, und was stets als Lebenselement aller ständischen Verfassungen und aller Nationalverbindung von Deutschland von allen stän-

dischen Kammern ist anerkannt worden. So wird also eine Hilfe, die von daher erwartet wird, nicht eintreten.

Eine innere Hilfe für den Rechtszustand des hanoveranischen Volkes, obgleich es von jeher einen achtungswerthen rechtlichen Sinn an den Tag legte, ist ebenfalls nicht vorhanden. Blicken Sie nur auf die Bundesbeschlüsse von 1819, 1832 und 1834. Sehen Sie, wie ein unterdrücktes Volk sich seiner natürlichen Waffen oder Rechtsschutzmittel nicht bedienen darf, wie es unmöglich ist, sich für das hanoveranische Volk zu verständigen, durch freie Presse, Volksversammlungen, Mittheilungen an die Mitbürger. Auch das Recht der Steuerverweigerung und alle sonstigen Mittel zur Vertheidigung seines Rechtszustandes sind dem Volk genommen. Bei der geringsten Bewegung, bei dem Versuche der Steuerverweigerung, ward mit Intervention gedroht. Denken Sie zu Allem dem den traurigen Rechtszustand, nach welchem Menschen ohne Urtheil selbst acht Jahre lang in tiefen Gefängnissen schmachten, und wo die Justiz abhängig wird von dem Willen des Machtgebieters, wo, wie wir vernahmen, selbst Advocaten landesflüchtig werden mußten, weil sie einigen Gemeinden eine Petition um Aufrechthaltung der Verfassung machten.

Bei diesen Verhältnissen behaupte ich, daß die Hanoveraner, wie wir übrigen Deutschen, in einem rechtlosen, oder, wenn Sie lieber wollen, in einem hilflosen Zustande sich befinden, indem sie, in Beziehung auf ihr öffentliches Recht, ohne wirksame Rechtshilfe sind.

Schaaff (einfallend): Wir sind nicht rechtlos! Wie kann man im Allgemeinen von einem rechtlosen Zustand sprechen? —

Staatsminister Winter: Bei der Frage, die der Hr.

Abg. v. Itzstein gestellt hat, habe ich mir gedacht, daß eben nichts dagegen zu erinnern sey; er hat die Frage gestellt, und auf die gibt man ihm eine Antwort; aber sie hat in eine Discussion ausgeartet, die weiter führet, als Sie selbst wollen. Dagegen protestire ich, und dringe sehr auf Festhaltung an dem gleich bei Anfang dieser Sitzung aufgestellten Grundsatz. Der angeregte Gegenstand gehört nicht hieher, er gehört nicht zur Eisenbahn, weswegen dieser außerordentliche Landtag einberufen worden; ich muß also sehr bitten, daß Sie diese Discussion abschneiden.

Staatsminister v. Blittersdorff: Und besonders die Discussion, welche der Hr. Abg. Welcker von sich gab. Von einem rechtlosen Zustand in ganz Deutschland kann doch nimmermehr die Rede seyn. Solche Behauptungen sind völlig grundlos.

Staatsminister Winter (gegen Welcker): Sie wissen nicht, was Sie reden, wenn Sie solche Aeußerungen fallen lassen.

Welcker: Hätte man nur eine Minute gewartet und mich nicht unterbrochen, so würde man gesehen haben, daß ich mir keine Abweichung vom Gegenstande erlaubte.

Ich habe mich nämlich ausgesprochen, warum ich nicht hoffe, daß eine augenblickliche Hilfe für den zerstörten Rechtszustand Hanovers erfolgen werde, und warum ich mich trotz dem, daß ich glaubte, es werden die Wirkungen, die man von unserem Beschlusse erwartet, nicht eintreten, dennoch verpflichtet hielt, dem früheren Beschlusse der Kammer beizustimmen.

Ich will durch das Mitstimmen zu diesem Beschluß auf's Neue, wie ich schon oft gethan, an das öffentliche Gewis-

sen, an die Gerechtigkeit von ganz Deutschland appelliren; und ich beschwöre alle Diejenigen, die hier Einfluß haben, dahin zu wirken, daß durch Rechtsgewährung, statt durch Einkerkerung, die Ruhe und Ordnung in Deutschland geschirmt werden möge; ich will vor Allem bitten, daß die Regierung in einer Zeit, wo die Stimme des Volkes über die öffentlichen Erscheinungen nicht vollständig laut werden kann, sich nicht täuschen lasse durch die Stimme feiler Schmeichler, die den Character des deutschen Volkes herabsetzen und behaupten, ein Theil dieses Volkes sey so dumm, daß er nicht einsehe, daß der gegenwärtige Rechtszustand den Anforderungen des deutschen geschichtlichen Rechtes und des Grundvertrages des Bundes nicht hinlänglich entspricht.

Ich will zur Rettung der Ehre meines Volkes appelliren an die höhere Weisheit und Gerechtigkeit, damit man nicht glaube, das deutsche Volk sey so niederträchtig, daß es zufrieden mit einem Zustande seyn könne, der ihm wesentliche Rechte nahm, und daß es ohne Empörung auf das Comödienspiel hinsehe, daß jetzt in Hanover vor den Augen Deutschlands mit den Verfassungsrechten gespielt wird. Kränkende Aeußerungen gegen die Ehre unseres Volkes aber haben bereits englische und französische Zeitungen in diesen Tagen ausgesprochen.

Ich will, wenn meine Stimme zu schwach seyn sollte, ebenso, wie die wenigen sonstigen Aeußerungen, die gegenwärtig in der Kammer und in der Presse laut werden dürften, um die Regierungen zu überzeugen, daß das deutsche Volk wirklich den ganzen Rechtszustand, der seinen Grundverträgen entspricht, reservirt bis auf jene Zeit, wo durch die Vorsehung die Möglichkeit gegeben wird, auf

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

gesetzlichem Wege dazu zu gelangen, will ich hinweisen auf die tausend und abermal tausend Opfer, die in Deutschland für die Sache der Freiheit und des Rechtes gefallen sind; auf die Opfer all' Derer, die — um mit den Worten eines unserer größten Dichter zu reden:

— die weit über die Welt zerstreut,
Vom Bild der Heimath ihre Gemüther voll
An fremder Thür' ihr Brod erbetteln;
All' Derer, die dumpfriechende Kerkerluft
Frühzeitig wegrafft — — — — —

Ich verlange Recht, und nur Recht, Recht für ganz Deutschland, und Recht auch für Hanover.

Ich stimme dem Antrag des Abg. v. Itzstein bei. Die Gerechtigkeit fordert Haltung der Grundverträge für ganz Deutschland, und also auch für Hanover.

Staatsminister Winter: Ich muß bemerken, daß der Hr. Abgeordnete auf Puncte überging, die nicht hieher gehören. Er hat Diejenigen in Schutz genommen, und seine Aeußerungen besonders auf diejenigen Individuen ausgedehnt, die es versuchten, bestehende Verfassungen über den Haufen zu werfen.

Mit dem nämlichen Rechte, als er für diese Individuen die Theilnahme in Anspruch nahm, mit demselben Rechte könnte zu Gunsten des verderblichsten Verbrechers die Theilnahme angesprochen werden.

Entschieden muß ich mich dahin aussprechen, daß solche Aeußerungen nicht mehr in dieser Versammlung, und besonders nicht unter einem Volke fallen, daß auch nicht entfernt irgend eine Ursache hat, in dieser Hinsicht zu klagen, und ich kann, was ich schon mehrmals gethan, an alle Mitglieder der Versammlung mich wenden, und sie werden mir

bezeugen, daß in unserm Lande etwas ähnliches nicht Statt gefunden hat.

Andere Regierungen mögen es verantworten, wenn sie es je schuldig wären, warum sie das, dessen man sie beschuldigt, gethan?

Welcker: Der Herr Minister des Innern hat einen schweren Vorwurf auf mich geworfen, indem er sich äußerte, ich hätte verbrecherische Schritte gebilligt. Das habe ich niemals gethan; vielleicht ist kein Mitglied in dieser Kammer, das sich so entschieden gegen jede Verletzung des Gesetzes erklärt hatte. Wenn ich aber so viel unglückliche Auswanderer, und verurtheilte und nicht verurtheilte politische Gefangene bedaure, so hoffe ich, daß auch der Herr Minister beistimmt. Wir hören neuerlich, daß in einem einzigen deutschen Staate 400 Strafurtheile, und darunter 39 Todesurtheile gefällt wurden. Das ist der beste Beweis vom gestörtem Glauben an einen befriedigenden öffentlichen Rechtszustand in Deutschland, das kann man mit vollem Rechte behaupten; dabei ist leider die frühere Unabhängigkeit der Rechtspflege größtentheils aufgehoben. Wir sehen so viele Familien im Unglücke, und ich frage: Woher kommt es, selbst wo ich fast schwere Verirrungen beklage? Die erste Schuld aller Störung liegt doch stets in der Nichterfüllung der Grundverträge.

Staatsminister Frhr. v. Blittersdorff: Die Empfindung bei dem Vortrage des Abgeordneten kann nur die seyn, daß diese Declamationen nicht hieher gehören.

Schaaff: Die Kammer sympatisiret nicht mit den Ansichten des Abg. Welcker. (Beistimmung von einigen Mitgliedern)

Welcker: Das ist mir einerlei, ich habe meine Mei-

nung ausgesprochen als Volksvertreter, mag meine Rede Sie rühren oder nicht, das ist mir gleich, aber declamirt habe ich nicht, wie der Herr Minister der auswärtigen Angelegenheiten sagte.

Knapp: Der von dem Abg. v. Itzstein angeregte Gegenstand ist von der Art, daß er ganz Deutschland, daß er jeden Mann und jeden Bürger von solider Denkungsart interessiren muß. Es sind Handlungen vorgefallen, die viele Leiden auf einer aber auch viele Freuden auf einer andern Seite verursachen. Es gibt eine große Menge von solchen, welche der Hoffnung sich hingeben, es möge noch weiter kommen. Dieses sind Leute, die mit unserm gegenwärtigen Zustande unzufrieden sind; sie mögen der democratischen oder der absoluten Partei angehören. Sie blicken mit Vergnügen auf die Ereignisse in Hanover, und sehen dem Augenblicke freudig entgegen, wo sich Veranlassung findet, heute oder morgen ihren Unmuth auszuschütten. Es ist daher Pflicht der Regierung, dafür zu sorgen, daß nicht auch in Deutschland es dahin komme, wohin es in Frankreich durch die Ordonnanzen eines Polignac kam; denn auch in Deutschland gibt es Polignacs. Ebenso ist es auch Pflicht der Regierung, jetzt schon Schritte beim Bundestag zu thun, damit die gegen die Verfassung Hanovers unternommene Zernichtung nicht auch für die übrigen Staaten Deutschlands nachtheilig wirke.

Nach der Erklärung des Herrn Ministers der auswärtigen Angelegenheiten, scheint die Bank der Herren Minister freilich nicht Lust dazu zu haben; wenigstens habe ich nicht gehört, daß deßfalls ein Schritt von Seite der Regierung beim Bundestag geschehen wäre.

Man beruft sich darauf, daß die Sache für uns kein

Interesse habe; früher haben sich Vorgänge ergeben, die eben Baden auch nichts angingen, und doch wurde deßhalb von Seiten Badens eine kostspielige Commission an den Bundestag geschickt. Ich kenne junge unbärtige Herren, die sich vereinigten in ihrer eingebildeten Weisheit, Verfassungen abzuändern, Gesetzbücher zu entwerfen, Staaten zu reformiren. Gegen solche wurde nun gleich mit aller Kraft eingeschritten. Warum soll man nun jetzt, wo eine Regierung auf den Untergang der bestehenden Verfassung und auf Störung des Rechtszustandes hinarbeitet, nicht in gleicher Weise einschreiten?

Die Zeiten des 16. Jahrhunderts sind vorüber, wo das Volk gerade diejenige Religion annehmen mußte, welche sein Fürst oder Regent hatte.

Wenn wir also darüber beruhigt seyn wollen, daß das Uebel, welches bereits ausgebrochen ist, nicht noch weiter um sich greife, so ist meines Erachtens die Regierung verbunden, beim Bundestage die gehörigen Schritte zu machen, damit der in Hanover nunmehr gestörte Rechtszustand wieder hergestellt werde.

Das deutsche Volk ist es, welches am meisten gegen fremde Usurpatoren angestrebt hat, und hier sind es wieder besonders die Hanoveraner, welche vor Allen und zu jeder Zeit mit Muth und Kraft gegen fremde Eroberer kämpften; sie hatten bei jeder Gelegenheit und besonders bei der Monarchenversammlung in Wien gegen jeden Versuch, die Rechte des deutschen Volkes zu schmälern, kräftige Einsprache gemacht, und heute sind es gerade sie, welche wegen Erfüllung des 13. Art. der Bundesacte in Schutz genommen werden sollen, denn sie sind es, die zuerst unterdrückt wurden, es ist daher unsere Pflicht, eindringlichst die Regierung

anzugehen, daß ihnen der verlangte Schutz zu Theil werde, und nicht auch wir Aehnliches in Deutschland erleben.

v. Rotteck: Was der Antragsteller und was die kräftigen Redner, die nach ihm sich erhoben, zur Beleuchtung und Unterstützung des Antrages, Eindringliches und Würdiges gesprochen haben, macht wohl alles Weitere überflüssig, und ich kann mich darauf beschränken, denselben mich anzuschließen, jedoch nicht umhin, zugleich die Erklärung abzugeben, daß ganz vorzugsweise Dasjenige, was der Abg. Welcker sprach, aus meiner tiefsten Seele genommen war. Ich bin ferner der vollkommenen Ueberzeugung, daß, obschon gegenwärtig nur ein außerordentlicher Landtag versammelt ist, es dennoch nicht blos ein heiliges Recht, sondern auch eine heilige Pflicht dieser Kammer ist, in der so wichtigen Sache ihre Stimme zur Vertheidigung des Rechtes zu erheben, und daß es zugleich eine Ehrenpflicht der Regierung ist, diese Stimme mit Wohlwollen anzuhören und aufzunehmen.

Es ist dies, sage ich, einerseits die Pflicht der Volksvertreter, damit nicht die Meinung aufkomme, das deutsche Volk sey so ganz maßlos geduldig, um Alles und Alles, was irgend nur denkbar ist, oder was immer die Gewalt über dasselbe zu verhängen beliebt, schweigend zu ertragen. Andererseits ist es aber auch von hohem Interesse für die Regierung, uns mit Wohlwollen anzuhören, damit nicht bei Bösgesinnten der Verdacht aufkomme, oder von ihnen dem Volke eingeflößt werde, daß man höhern Orts dem Grundsatz huldige, das Volk müsse schlechthin bei Allem, was über dasselbe verhängt wird, schweigen, und es sich mit Ergebung gefallen lassen. Wenn nun die Regierung selbst ein großes Interesse dabei hat, daß man gegen Rechts-

verletzungen sich offen erkläre, so wäre es auch zu wünschen gewesen, daß die Sammlung von Unterschriften zu der von Leipzig ausgegangenen Einladung zur Unterstützung der sieben Göttinger Professoren keine Hindernisse von Seite der Regierungsagenten erfahren hätte. Ich erkenne es allerdings dankbar an, daß dies von Seite der höchsten Regierung in unserm Lande nicht geschehen ist, sondern vielmehr das Gegentheil, d. h., daß von derselben zwar die öffentliche Aufforderung zur Unterzeichnung, nicht aber die Privateinladung dazu mißbilliget worden.

Obwohl aber dieses der Fall ist, so hat sich doch ergeben, daß Agenten der Regierung, Beamte in mittleren und untern Stellen sich erlaubten, selbst solcher bloßen Privateinladung zur Theilnahme an dieser Nationalsubscription sich zu widersetzen. Es hat sich sogar, wenigstens Einer dieser Beamten, nicht gescheut, die Einladung zur Sammlung von Beiträgen für diese in Deutschland hochverehrten Männer, die man wahrhaft Männer der Nation nennen kann, mit dem in alten und veralteten Policeiverordnungen verbotenen Collectiren zu verwechseln, und unter solchem Titel unter Strafandrohung zu verbieten, wie sich dieses aus einer amtlichen, in einem Localblatt stehenden Bekanntmachung ergibt. Ich habe dieselbe hier vor mir liegen, will aber die Kammer nicht einmal mit den Empfindungen des Ekels behelligen, welche bei Ablesung dieser Verordnung entstehen müßten. Verordnungen nun oder Hemmungen dieser Art können Bösgesinnte zu dem Schlusse führen, oder bei ihnen den Verdacht erregen, dem deutschen Volke sey nicht einmal die Aeußerung einer ehrenhaften Gesinnung erlaubt; da nämlich die Theilnahme an dem traurigen Loose der Göttinger Professoren blos

eine ehrenhafte und patriotische Gesinnung an den Tag legt. Solche Verordnungen von Regierungsbeamten, wenn sie auch nicht im Sinne der höchsten Regierung seyn sollten, könnten doch leicht die Meinung erregen, man verlange wirklich, daß die Deutschen gar keine Gesinnung, oder wenigstens keine andere Gesinnung haben, als die des Schmeichlers und des Knechtes.

Ich schließe mit dem Satz, daß der Ausgang, welchen die hanöverische Sache nehmen wird, das In- und Ausland darüber belehren werde, ob wir in Deutschland einen Rechtszustand haben oder nicht. Leider sind auch schon in dem bisherigen Verlaufe dieser Sache Dinge geschehen, die ein trauriges Licht auf jenen Rechtszustand geworfen haben, ja, man kann nicht leugnen, daß darin eine Bestätigung, eine Bewährung des Bildes zu finden ist, welches ich vom Rechtszustande Deutschlands bereits im Jahre 1835 entworfen habe, und von welchem auf einer gewissen Seite behauptet wurde, es sey mit zu düstern Farben gemalt gewesen.

Der Abg. Duttlinger hat bemerkt, daß er das Patent vom 1. Nov. 1837 vier Mal habe lesen müssen, um seinen Augen trauen, und wirklich glauben zu können, das Patent sey in Deutschland erschienen; ich bewundre ihn darüber, und wünsche ihm Glück. Ich leider habe gleich bei der ersten Lesung dasselbe vollkommen verstanden und begriffen.

Der Herr Minister des Auswärtigen hat das Recht der Kammer oder vielmehr ihre Competenz, in der hanöverischen Sache ein Wort zu reden, widersprochen, und sagt, es sey dies eine Einmischung in eine uns fremde Angelegenheit, nämlich in eine blos innere Angelegenheit des hanöverischen

Landes. Ich bitte jedoch, dabei nur eines Umstandes eingedenk zu seyn, wenn nämlich in Hanover ein Aufruhr, Tumult, oder irgend eine drohende Volksbewegung entstünde, wenn man sich etwa weigerte, das die Verfassung tödtende Manifest sich gefallen zu lassen, und wenn etwa die preußischen Gewehrkolben nicht mehr hinreichten, den Aufstand niederzuschlagen — was allerdings möglich wäre — so müßten unsere eigenen Landeskinder marschiren, dort ihr Leben opfern, ihr Blut verspritzen, um die Ruhe wieder herzustellen. Dies ist nun doch gewiß eine Angelegenheit, die Baden betrifft; und so ist die hanöverische Sache auch zugleich eine badische, und eine deutsche Sache überhaupt. Wer will uns verbieten, Einsprache zu thun, wenn wir uns für berechtigt erklären in einer deutschen Angelegenheit ein Wort zu reden, eine deutsche Angelegenheit uns zu Herzen zu nehmen, da wir für das Interesse des gesammten Deutschlandes durch Beschlüsse des Bundestages so mannigfaltig in Anspruch genommen werden, so manch' Schweres auf uns nehmen, so manches wohlthätige einheimische Gesetz verlieren, und dagegen so manches harte Edict uns gefallen lassen müssen? warum soll es uns nicht zustehen, gerade für dieses Interesse, wegen welchem jene Beschlüsse und Verordnungen angeblich ausgegangen sind, nämlich zur Aufrechthaltung der Ruhe und Ordnung in Deutschland ein Wort zu sagen, und, soviel an uns ist, dieselbe zu wahren? Ich wiederhole, daß ich den Antrag des Abg. v. Itzstein aus voller Seele unterstütze, bitte aber zugleich die hohe Kammer — nicht für heute, weil die Zeit schon so weit vorgeschritten ist, sondern für eine der kommenden Sitzungen — um die Erlaubniß, sicherlich auf eine, wie man mit Recht verlangt, nicht indiscrete Weise, und in

Uebereinstimmung mit den Grundsatze, der am Anfange der Sitzung ausgesprochen wurde, noch über eine andere Angelegenheit, die ich auch für dringend und, wenn nicht unmittelbar dem Gegenstande, doch dem höheren Princip nach — sofern sie die Erhaltung der Ruhe und Ordnung in Deutschland betrifft — mit der hanöverischen Sache in inniger Verwandtschaft stehend erachte, einige Worte vorbringen zu dürfen.

Ich habe dabei keineswegs die Absicht, die Kammer mit einer weitläufigen Discussion oder mit einem Antrage zu behelligen, es sey denn, daß ich dazu genöthigt würde, sondern nur durch das mir gegönnte Wort eine einfache Erklärung zu Protocoll zu geben.

Staatsminister Winter: Es ist allerdings ein öffentlicher Aufruf zur Unterstützung der Göttinger Professoren nicht erlaubt worden, dagegen wird die Regierung es nicht hindern, wenn im Stillen zur Unterstützung dieser Professoren Beiträge gesammelt werden. Den Grund, warum diese öffentliche Aufforderung nicht zugelassen wurde, hat der Abg. Knapp und vor ihm ein Redner schon angegeben. Es gibt nämlich unter Denen, die die hanoveranische Sache beurtheilen, sehr Viele, die ihre Freude daran haben und diese Gelegenheit benützen, um in anderen Orten dadurch, daß sie Besorgnisse erregen, und Beängstigung hervorbringen, wieder Unruhe zu verbreiten suchen, und nur, um solche nicht diesen Vorgang auf jene Weise ausbeuten zu lassen, ist das Verbot ergangen.

Staatsminister v. Blittersdorff: Ich muß doch sagen, daß das seither Vorgekommene nur eine Conversation, eine Besprechung — denn für etwas Anderes kann ich es nicht halten — über einen Gegenstand ist, der keine

weiteren Folgen haben kann, weil nach dem Antrage des Abg. v. Itzstein selbst seine Absicht nicht dahin geht, dießfalls eine Motion zu stellen, die an die erste Kammer gebracht werden soll.

v. Itzstein: Eine bloße Besprechung oder Conversation möchte unsere Discussion doch nicht seyn, namentlich nicht in dem Falle, wenn die Vertreter des Volks auf eine solche Weise sich über eine Angelegenheit aussprechen, die zu den wichtigsten Deutschlands gehört.

Staatsminister v. Blittersdorff: Conversation ist im englischen Parlamente der technische Ausdruck für Verhandlungen oder Berathungen der Art, die nicht zu einem eigenen Beschluß, zu einer Kammerverhandlung, im eigentlichen Sinne genommen, führen, sondern nur in Form eines Wunsches sich darstellen. So verhält es sich mit dem vorliegenden Gegenstand.

Es kann keine eigentliche Verhandlung des Landtages hierüber Statt finden, weil bezüglich desselben nur ein Wunsch in das Protocoll niedergelegt, und der Gegenstand selbst nicht auch in die erste Kammer gebracht werden soll. Nur bei dieser Behandlung hält man sich an die von der Geschäftsordnung vorgeschriebene Grenzen, die leider nicht immer gehörig beachtet werden.

Ich muß nunmehr aber dringend wünschen, daß der Gegenstand verlassen, und eine Discussion abgeschnitten werde, die auf ein Feld führen kann, das mehr als bedenklich erscheint. Der Abg. v. Rotteck hat bereits angedeutet, welchen Weg die Kammer nach seiner Meinung einschlagen soll, ich muß aber dagegen andeuten, daß, wenn die Sache weiter getrieben werden sollte, uns in Gemäßheit der Meinungen, die hier gefallen sind, nichts

übrig bleiben würde, als zu berathen, was dann unserer Seits zu thun seye, und dieserhalb höhere Befehle einzuholen.

Staatsminister Winter: Der Abg. v. Rotteck hat am Schlusse seiner Rede bemerkt, er wolle das nächste Mal einen Gegenstand, der mit dem jetzt besprochenen wenigstens in einer Beziehung zusammen hänge, vorbingen; da nun aber nichts zur Sprache gebracht werden kann, was nicht vorher angekündigt worden ist, so muß ich ihn auffordern, zu erklären, worüber er zu sprechen beabsichtige.

v. Rotteck: Ich werde auf der Stelle dieser Aufforderung Genüge leisten, wenn ich auf eine frühere Bemerkung des Herrn Ministers geantwortet habe. Der Herr Minister hat nämlich gesagt, es sey blos die öffentliche Aufforderung zur Sammlung von Beiträgen für die Göttinger Professoren verboten, jedoch sey es gestattet, im Stillen bei Bekannten Privatsammlungen zu veranstalten, was ich dankbar anerkenne, obschon ich auch die Betrachtung gemacht habe, daß eine öffentliche Aufforderung ebenfalls hätte erlaubt werden können, so wie sie in Leipzig und in Hildburghausen ꝛc., wo sie noch zudem auf eine sehr eindringliche Weise ergangen ist, zugelassen wurde. Jedoch unterliegt dieser Gegenstand dem Ermessen und der Entscheidung der Regierung. Ich bin jedoch darüber zufrieden, und will nur nochmals auf den früher angeführten Umstand aufmerksam machen. Ich habe nämlich schon gesagt, daß untergeordnete Beamte viel mehr, als die hohe Regierung verlangt, gethan, ja daß sie sich vermessen haben, die Einladung zu Beiträgen für die Göttinger Professoren unter die Cathegorie des Collectirens zu setzen. Es ist aber

nothwendig dieses zu bemerken, weil der vergleichungsweise geringe Erfolg oder Ertrag der Unterschriften, die gesammelt worden sind, auf keine andere Art erklärt werden kann, und weil, wenn man es nicht so erklärte, man im In- und Auslande des Mangels an ehrenhaften Gesinnungen beschuldigt werden könnte.

Wenn der Herr Minister des Innern mich aufforderte, zu sagen, worüber ich eine Motion stellen wollte, so antworte ich: ich habe mich alternativ erklärt, d. h., entweder wirklich eine Motion zu stellen, nämlich für den Fall, wenn die Kammer nicht genehmigen würde, daß ich eine Erklärung meines Sinnes ohne Motion über den angeregten Gegenstand zu Protocoll gebe, oder einen Antrag über ein Ereigniß zu machen, das gegenwärtig ganz Deutschland beschäftigt, nnd welches in Beziehung auf den großen Punct der öffentlichen Ordnung und Ruhe so wichtig und dringend ist.

Wenn nun der Herr Minister verlangt, daß ich meine Motion förmlich ankündigen soll, so sage ich: ich werde auf eine einfache und bescheidene Weise den Antrag blos dahin stellen:

„die Kammer möge zu Protocoll den Wunsch aussprechen, daß die hohe Regierung ihre Censur dahin instruire, in Beziehung der Cöllner Frage beiden Parteien das Wort zu gönnen, und nicht ausschließend in einem confessionellen vermeinten Interesse dem einen das Wort zu gewähren, dem andern nicht.“

Ich war selbst Ohrenzeuge davon, daß ein Censor im badischen Lande einem Manne, der von seinem Vorhaben sprach, etwas zu Gunsten des Erzbischofs in Cölln zu schreiben, und zwar nur in Beziehung auf die ungebührli-

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

chen Verunglimpfungen, womit der Erzbischof in öffentlichen Blättern überhäuft wird, mit dem Bemerken, soferne es der Censor genehmigen werde, geantwortet hat: einer Vertheidigung des Erzbischofs werde er das Imprimatur nicht ertheilen. Wenn man nun diese Erklärung des Censors vergleicht mit den auch in den badischen Zeitungen stehenden Ankündigungen der mannigfaltigsten Schriften gegen den Erzbischof, so muß ich meine Betrübniß darüber ausdrücken, daß man solchen Schriften, und wenn sie auch die schwersten Beschuldigungen gegen denselben enthalten, die Veröffentlichung nicht versagt, wie denn namentlich unsere Zeitungen die Schrift Alexander Müllers, sammt der schon auf deren Titel stehenden Beleidigung:

„Neuestes Beispiel der offenen Auflehnung und vielfach vereinigter revolutionärer Umtriebe der römisch-katholischen Reactionspartei"

sich angekündigt findet, während man einer Schrift, die zu Gunsten des Erzbischofs lauten soll, das Imprimatur verweigert.

Aus diesem Grunde wollte ich mir erlauben, die angedeutete Motion zu stellen. Ich bin aber zu dem gleichzeitig vorgetragenen Wunsche zumal dadurch veranlaßt worden, daß, ich weiß nicht wie es kam, bereits in öffentlichen Blättern davon die Rede war, ich sey gesonnen, zu Gunsten des Erzbischofs in die Schranken zu treten; wovon nun Mancher den Anlaß nehmen wird, mich einer hierarchischen oder ultramontanen Tendenz zu beschuldigen, oder überhaupt auf leidenschaftliche Weise wider mich zu Felde zu ziehen, während es dann mir unmöglich seyn wird, mich

zu vertheidigen, falls meine Schrift in die Hände eines Censors geräth, der sie nicht genehmiget.

Mein Wunsch geht nun dahin, nur wenigstens die Tendenz bezeichnen zu dürfen, in welcher ich in dieser Sache ein Wort zu sprechen gesonnen war, damit man nicht die Genossen meiner Confession entweder anschuldige, sie seyen wirklich sammt und sonders so hierarchisch und ultramontanisch gesinnt, als einige fanatische Mitglieder der anderen Confession sie zu beschuldigen sich Mühe geben, oder sie seyen durchaus gleichgültig gegen alle Gefährdung und Verletzung der Rechte und Interessen ihrer eigenen, jedenfalls auf einem selbstständigen Rechtsboden ruhenden Kirche.

Ich hätte gewünscht, daß mir erlaubt würde, ohne irgend eine Berührung eines besondern confessionellen Interesses, oder dogmatischen Punctes, d. h. ohne alle Polemik, und rein im allgemeinen Interesse, des allen Confessionen gleichmäßig zustehenden Rechtes, gegen Dictate der Staatsgewalt in kirchlichen Dingen zu protestiren, und im Interesse der Wahrheit gegen Diejenigen anzukämpfen, welche uns ohne Unterschied des Obscurantismus beschuldigen, und gleichwohl die Mittel des geistigen Voranschreitens, namentlich die Freiheit des Wortes und der Lehre, uns nimmer gewähren wollen.

Staatsminister Winter (unterbrechend): Dieses führt zu weit.

Merk: Ich will mir nur einige kurze Bemerkungen auf die Aeußerungen erlauben, die gegen das Vorbringen der hannoverischen Sache von Seiten der Ministerbank aus gemacht worden ist, nämlich gegen die Aeußerung, daß es ein Mißtrauen gegen die diesseitige Regierung verräth, jene Sache hier wieder zur Sprache zu bringen.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Eine solche Aeußerung muß ich zurückweisen. Es geschah nicht aus Mißtrauen gegen unsere Regierung, sondern aus Rücksicht auf das allgemeine Interesse, welches die Sache für uns als Volksvertreter haben muß.

Das Umstoßen der Verfassung eines deutschen Staates ist auch ein Angriff auf unsere Interessen, und in der Beziehung ist der Vortrag des Abg. v. Itzstein gestellt worden. Wir verwahren uns gegen jene Auslegung, als ob demselben ein Mißtrauen gegen die Regierung unterliege. Vielmehr glaube ich, daß, sobald die Sache an den Bundestag kommen wird, woran bereits nicht mehr zu zweifeln ist, die Regierung ihre möglichste Kraft anwenden werde, für die Aufrechthaltung der in der Bundesacte garantirten Verfassungen der deutschen Staaten zu wirken.

Staatsminister Winter: Der Abg. v. Rotteck hat den Wunsch ausgesprochen, es möge die Regierung den Censoren gestatten, daß sie alle Schriften, sowohl für als gegen den Erzbischof genehmigen, ja sie möge dieselben zu diesem Benehmen anweisen. Nun kann ich aber dem Abgeordneten versichern, daß, so lange dieser Streit besteht, auch nicht eine Verfügung hinausgegangen ist, welche über die Censur nur entfernt etwas angedeutet hätte, was der einen Religionspartei zum Nachtheile gewesen wäre, d. h., welche irgend das Wort beschränkt hätte, wenn nicht in der Sache selbst Aeußerungen enthalten sind, die zur Aufregung, Mißverständniß und Bitterkeit führen.

Wenn der Abg. v. Rotteck nun sonst keinen Zweck hat, so kann er seine Motion ganz ruhig auf sich beruhen lassen; wenn er sie aber blos als Aushängeschild benützte, um die Sache in dieser Kammer zur Sprache zu bringen, so muß ich für meinen Theil als Minister und als Abgeord-

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

neter mich entschieden dagegen erklären, daß dieser Gegenstand hier zur Sprache komme, und habe das Vertrauen zu allen Mitgliedern dieser Kammer, daß sie diese Ansicht mit mir theilen.

v. Rotteck erhebt sich.

Schaaff: Ich bitte den Hrn. Abg. v. Rotteck recht sehr, uns mit der Cöllner Sache zu verschonen.

(Beistimmung von vielen Mitgliedern.)

v. Rotteck verlangt das Wort.

Präsident: Ich mache die Kammer aufmerksam, wie sehr durch Abschweifungen von dem Gegenstande der Frage der Sache geschadet, der Gang der Discussion gestört und die ruhige Abstimmung gehindert wird. Ich schließe daher die Discussion über den Antrag des Abg. v. Itzstein.

Hierauf wird dieser Antrag:

„die Kammer möge mit Beziehung auf den von ihr in der Sitzung vom 22. Juli v. J. wegen der hanover'schen Verfassungsfrage gefaßten Beschluß der hohen Regierung die Verwirklichung der in demselben ausgesprochenen Erwartungen dringend empfehlen."

durch einstimmigen Beschluß genehmigt.

v. Rotteck: Es wird mir doch erlaubt seyn, nur noch eine kleine Bemerkung zu machen. Ich bin mit der Erklärung des Hrn. Ministers zufrieden. Ich habe gar nicht gesagt, daß ich eine von höherem Ort ausgehende Beschränkung durch die Censur vermuthete, sondern nur, daß die Censoren selbst, ihren eigenen Ansichten und Meinungen folgend, oder, um in Dienstbeflissenheit den blos vermutheten oder vorausgesetzten Meinungen oder Richtungen der Regierung die hilfreiche Hand zu bieten, die eine oder die andere Parthei entweder unterdrücken oder begünstigen.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Die Erklärung des Hrn. Ministers, nach welcher in dieser Sache Alles für und wider gedruckt werden soll, was nicht gegen die bestehenden Gesetze und Verordnungen anstößt, ist mir genügend, und somit der Zweck meiner Motion erfüllt.

Ich werde demnach diejenige Richtung, in welcher ich über den angeregten Gegenstand in der Kammer zu sprechen gesonnen gewesen war, falls mir durch die Censur Hindernisse in den Weg gelegt werden sollten, mittelst einer Druckschrift aussprechen, und die Kammer mit keiner Veranlassung zu einer Discussion mehr belästigen; und ich sehe nicht ein, warum man mir diese einfache Erklärung von Seiten des Präsidiums nicht mehr gestatten wollte.

Präsident: Weil ein ganz anderer Gegenstand zur Berathung ausgesetzt war, und ich vorerst die Abstimmung über den Antrag des Abg. v. Itzstein beendigt haben wollte.

Ich wiederhole es: durch Abschweifungen vom eigentlichen Berathungsgegenstande schaden Sie der Sache, welcher Sie nützen wollten.

Staatsminister Winter: Der Hr. Abg. v. Rotteck hat darin Unrecht, daß er blos auf die Erklärung eines Censors hin, die zudem nur in einem Privatgespräche bestand, Anlaß zu Stellung einer Motion nimmt, da er doch gut weiß, daß ihm, im Falle einer Verweigerung von Seite des Censors, etwas für den Erzbischof in einem öffentlichen Blatt einrücken zu lassen, der Recurs an die höhere Stelle offen gestanden wäre.

v. Rotteck: Ich weiß aus Erfahrung, was solche Recurse helfen.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Der Präsident schließt die Sitzung, setzt die nächste auf Freitng den 9. d. M. fest, und bestimmt als Tagesordnung die Berathung über die Berichte der Abgeordneten Hoffmann, Bekk und Speyerer.

Zur Beurkundung:
Der Präsident:
Mittermaier.

Der Secretär:
Schinzinger.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Sechste öffentliche Sitzung

der zweiten Kammer der Landstände.

Karlsruhe den 9. März 1838.

In Gegenwart

der Herren Regierungscommissäre: Finanzminister v. Böckh, Staatsminister Winter und v. Blittersdorf, Staatsrath Nebenius, Obrist v. Fischer, Ministerialräthe v. Marschall und Brunner, Baurath Sauerbeck und Professor Bader.

sodann:

sämmtlicher Mitglieder der Kammer mit Ausnahme des Abgeordneten Lang.

Unter dem Vorsitz des Präsidenten Mittermaier.

Der Präsident eröffnet das Resultat der in den Abtheilungen vorgenommenen Wahl der Mitglieder der Petitionscommission. Dieselben sind:

die Abgeordneten Bader, v. Rotteck, Schaaff, Mohr und Speyerer.

Zum Vorstand der Petitionscommission ward der Abg. v. Rotteck, und zum Secretär der Abg. Mohr gewählt.

Das Secretariat macht eine eingekommene Petition bekannt, und zwar:

1) des Sebastian Lauer, Gastgebers zur Rose in Freudenberg, Beschwerde gegen die Redaction der 1837r Landtagsverhandlungen, insbesondere Versendung der Verhandlungen betr.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Der Abg. Blankenhorn übergibt:

2) eine Eingabe des Gemeinderaths und Bürgerausschusses zu Müllheim, um Einsetzung von Schiedsgerichten zur Beilegung von bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten.

Der Abg. Welcker legt

3) eine Petition des Wilhelm Müller in Freiburg, Beschwerde über Justizverzögerung betr.,

vor.

Diese drei Petitionen werden an die Petitionscommission verwiesen.

Präsident: Ich will zuerst Behufs der gehörigen Verständigung den Gang angeben, welchen nach meiner Ansicht die Discussion über die vorgelegten Gesetzentwürfe, die Anlegung einer Eisenbahn von Mannheim bis zur Schweizergrenze betreffend, zu nehmen hat.

Vorerst wird die allgemeine Discussion eröffnet, und zwar, da die Berichte und Entwürfe im Zusammenhang miteinander stehen, so wird die allgemeine Discussion sich über alle drei Berichte zu erstrecken haben. An die allgemeine Discussion wird sich die specielle über die einzelnen Artikel, wie dieselben S. 82 ff. des Berichts des Abg. Hoffmann enthalten sind, anschließen.

Hierauf würden wir uns an die Anträge wenden, welche S. 84 desselben Commissionsberichts enthalten sind, und wovon die Commission glaubt, daß sie als Bitten in Form einer Adresse an Se. Königl. Hoheit, den Großherzog, aufzunehmen seyen.

Es sind ungefähr acht Anträge, bei welchen die einschlägige Seitenzahl jedesmal angegeben ist.

Die Commission hat aber auch an verschiedenen Stellen des Hoffmann'schen Berichtes einzelne Wünsche, Bemerkun-

gen und Ansichten zusammengestellt, ohne jedoch diesezu eigentlichen Anträgen zu erheben, z. B. über Errichtung eines doppelten Schienenweges da, wo es erforderlich ist ferner in Bezug auf Uebergänge, Brücken ꝛc.

Jedem Mitglied steht es frei, einen solchen Wunsch zu einem Antrag zu erheben; dann wird über einen solchen Antrag, sobald er gehörig unterstützt ist, discutirt und abgestimmt werden.

Ist auf diese Weise die Discussion über den Bericht des Abg. Hoffmann vollendet, so beginnt die Discussion des Berichts des Abg. Bekk über den die Zwangsabtretungen betreffenden Artikel 2 des von der Regierung vorgelegten Gesetzes, wofür nun aber nach dem Vorschlag der Commission mehrere Artikel aufgenommen werden sollen.

An diese Discussion reiht sich die Berathung über den Gesetzentwurf, welchen der Hr. Finanzminister vorgelegt und worüber der Abg. Speyerer Bericht erstattet hat.

Es sind aber auch Petitionen vorhanden, welche die Eisenbahnen betreffen.

Nach meinem Dafürhalten lassen sich dieselben in zwei Classen theilen: 1) in solche, welche die allgemeine Frage betreffen, und 2) in solche, die auf einzelne Puncte sich beziehen.

In Ansehung der ersten ersuche ich den Abg. Hoffmann, nach Eröffnung der allgemeinen Discussion, Bericht darüber zu erstatten.

Bezüglich der zweiten wird am Zweckmäßigsten seyn, wenn über sie dann erst Bericht erstattet wird, wenn die Puncte des Gesetzes, an welche jene Petitionen sich anreihen, zur Discussion ausgesetzt werden.

Ich erkläre hiemit die allgemeine Discussion für eröffnet.

Hoffmann: Es sind im Ganzen nur fünf Petitionen

eingekommen, wovon nur eine einzige auf die allgemeine Frage sich bezieht, ob eine Eisenbahn errichtet werden soll oder nicht? Die andern vier betreffen theils die Richtung der Bahn, theils eine Seitenbahn nach Constanz; diese werden später zur Sprache gebracht werden.

Ich habe daher jetzt nur über die erste Eingabe zu berichten, und zwar über die

Abhandlung des Frhrn. Ludwig v. Haynau in Baden, über die Errichtung der Eisenbahn im Großherzogthum Baden, so wie über die Vortheile und Nachtheile derselben.

Der Verfasser legt in ausführlicher Darstellung seine Meinung dar, daß zwar in Amerika und Rußland, wo die Bevölkerung noch sehr gering und die Bodencultur noch sehr zurück ist, die Eisenbahnen große Vortheile gewähren, nicht aber in Ländern von dichterer Bevölkerung, nicht in Deutschland und am Wenigsten in dem gesegneten Baden. Seine Gründe sind hauptsächlich auf die Ansicht gestützt, daß die Reisenden und Waaren auf der Eisenbahn das Land durchfliegen werden, daß dadurch zunächst die Gewerbe, welche sich mit dem Transport der Personen und Waaren beschäftigen, sofort das der Wirthe benachtheiligt werden, und daß dann die Rückwirkung dieser Nachtheile auf die Landwirthschaft von den traurigsten Folgen seyn werde. Schon der Luftzug und Kohlendampf der Wagenreihen auf der Eisenbahn müßte nachtheilig auf die Pflanzen, besonders die Reben, wirken.

Die Commission glaubt, daß sie durch ihren Bericht ausführlich genug auf diese Petition geantwortet habe, und daß sie durch ihre Anträge als erledigt betrachtet werden könne.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Der Antrag der Commission wurde von der Kammer einstimmig angenommen.

Sander: Wahrlich, ich sollte zurückschrecken vor dem Unternehmen, das ich beginne, vor dem gefährlichen, vor dem vergeblichen Unternehmen, eine im Wesentlichen abweichende Meinung von derjenigen zu begründen, welche die Commission vorgeschlagen, und welche einen so übereinstimmenden Anklang gefunden hat.

Ein gefährliches Unternehmen, wenn ich bedenke, daß 60 Männer in dieser Kammer gegen mich aufstehen werden, daß eine sehr besetzte Bank der Minister und Regierungscommissäre alle Gründe vorbringen werden, um meine von mir beinahe allein begründete Meinung zu widerlegen; wenn ich bedenke, daß man genug Gründe finden, und wenn man sie nicht findet, er finden werde, um mich zu widerlegen.

Vergeblich ist mein Unternehmen, weil ich meine Hoffnung auf einen günstigen Erfolg meiner Meinung am Ende nur auf die Erkenntniß eigenen Irrthums bauen kann, und weil ich zu gut weiß, daß es, zumal bei öffentlichen Dingen, eine vergebliche Rechnung ist, auf diesen Grund irgend eine Hoffnung eines günstigen Erfolges zu begründen.

Mögen Sie daraus, aus meinem Erkenntniß meines vergeblichen und gefährlichen Unternehmens wenigst entnehmen, daß meine Ueberzeugung, aus der ich gegen das vorgelegte Gesetz das Wort ergreife, eine wahre, eine tiefe ist.

Ich bin kein Feind der Eisenbahnen, und ich würde es am Ende für thöricht halten, wenn man den Eisenbahnen, als solchen, entgegen treten wollte, obschon ich nicht der Meinung bin, welche die Commission hat, daß die Eisenbahnen auf die geistigen und die gemüthlichen Interessen gar

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

so große Einwirkung haben werden, und die Meinung hege, daß auf Deutschland, ja ganz Europa, hinsichtlich der geistigen Interessen die Freiheit der Presse mehr wirken werde, als alle Eisenbahnen, welche ganz Europa durchschneiden, und obschon ich nicht glaube, daß von denselben die Wunderdinge zu erwarten sind, welche man beinahe überall erwartet, so bin ich doch der Meinung, daß gerade die jetzige nach Handels-Gewerb und Erwerb haschende Zeit es ist, welche ein solches Verkehrsmittel überall verlangt, weil gerade durch dasselbe ein Mittel dargeboten wird, Handelsgewerbe zu befördern und den Erwerb zu erhöhen. — Aber das ist nun nicht die Frage, ob wir eine Eisenbahn haben, sondern, ob wir sie auf Staatskosten erhalten sollen; und wäre ich ein polnischer Landbote, so würde ich mein Veto dagegen in diesen Saal werfen, und mit der nämlichen Ruhe ihren gezückten Säbeln entgegen treten, als ich mich jetzt von ihren Reden überschütten, und von ihren Stimmen begraben lassen muß.

Was führt man denn an für den Bau der Eisenbahn auf Staatskosten? Man hat behauptet, es sey unausführbar, eine Concession der Eisenbahn für eine Privatgesellschaft zu entwerfen. Aber wie denn, man unternimmt es, durch Gesetze alle bürgerlichen Verhältnisse zu regeln; man hat keinen Anstand gehabt, den ganzen Handelsverkehr in die Schranken des Zollgesetzes zu bannen; mit einem Wort, man unternimmt es, den ganzen Staat zu regieren, und nun will man zurückschrecken vor Concessionsurkunden an Privaten? Daß heißt, entweder großes Vertrauen auf Kräfte besitzen, die man nicht hat, oder aber, und das Letztere ist wahr, ein Mißtrauen hegen auf Kräfte, die man allerdings besitzt.

Wenn ich nunmehr eingehe in die angebliche Unausführbarkeit der Concessionen für Privaten, so scheint mir diese im Allgemeinen durch die Vorlage der Regierung selbst schon vollkommen widerlegt zu seyn; denn ich frage: ist die Eisenbahn in den Händen der Regierung etwas Anderes, als in den Händen der Privaten? ist die Function der Eisenbahn als Communicationsmittel in den Händen des Staates eine andere, als in den Händen der Privaten? Gewiß nicht!

Nun denn, wenn sie die nämliche Wirkung in den Händen des Staates hat, so wird man auch vollständig überlegt haben, welches denn die Wirkungen dieser Maßregeln, welches die Folgen derselben sind. Glauben Sie, die Schwierigkeit in diesen, wie in so vielen, ja, in den meisten Staatsdingen, besteht nicht darin, die Folgen und Verhältnisse einer Staatsmaßregel zu ordnen, dafür sind bestimmte Grundsätze vorhanden; klar und einfach sind sie: Recht und Gemeinwohl; sondern die Schwierigkeit liegt vielmehr darin, die Verhältnisse der Maßregel zu andern Staatsdingen zu finden und die Folgen zu entdecken, die aus einer solchen Maßregel entspringen.

Wenn man nun entschlossen ist, eine Eisenbahn auf Staatskosten zu erbauen, so kann ich doch für wahr annehmen, man hätte gewiß schon alle die Verhältnisse des Baues der Eisenbahn ergründet, und alle Folgen entdeckt. Aber in der Folge wird es sich freilich zeigen, daß gegen diese Unterstellung gegründete Zweifel bestehen; überhaupt kann ich es nicht für so schwierig und schwer halten, die verschiedenen Interessen bei der Eisenbahn zu regeln und zu ordnen; ich bin vielmehr der Ansicht, daß sich die verschiedenartigsten und widerstrebenden Interessen am Besten dann

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

regeln lassen, wenn sie in den Mitteln und Wegen, welche sie zu ihrer Befriedigung verlangen, zusammentreffen.

Wenn ich mich nun frage, welches ist denn das Hauptinteresse Jener, welche eine Eisenbahn verlangen? so scheint mir die einfachste Antwort die: nichts Anderes, als leicht, bequem und wohlfeil auf dieser Eisenbahn zu fahren. Wenn ich mich nun weiter frage: was ist denn das Hauptinteresse der Actiengesellschaft, wenn eine solche Privatgesellschaft die Eisenbahn baut, so scheint mir die einfache Antwort wohl die: das Hauptinteresse derselben ist, ihre Capitalien gut anzulegen und ihnen einen hohen Zins zu sichern; und wenn ich frage: auf welche Weise kann dieses allein geschehen, so ist die Antwort: auf keine andere Weise, als daß sie die Eisenbahn der Menge öffnet, und daß sie die Eisenbahn bequem und wohlfeil einrichtet, damit möglichst Viele darauf fahren.

Damit treffen also diese beiderseitigen Interessen in der Bequemlichkeit und Wohlfeilheit der Fahrt auf der Eisenbahn zusammen, und dieses Zusammentreffen ist die beste Garantie, daß alle Besorgnisse, die man vor den schlimmen Wirkungen der Eisenbahn in den Händen von Privaten hat, ungegründet sind.

Ich höre einen Grund, und darauf hat die Commission das Hauptgewicht gelegt: das ist ein Monopol in den Händen der Gesellschaft! ruft man aus.

Nun, ist es wahr, daß sich die Dampfschiffe bei den Eisenbahnen beklagen, daß sie nicht auf denselben segeln können, oder daß die Güterwägen sich beschweren, daß sie nicht auf den Eisenbahnen fahren können? Können aber nicht umgekehrt die Locomotive sich auch beschweren, daß sie nicht segeln können auf dem Rhein und nicht fahren auf

den Landstraßen? Wo ist also hier ein Monopol zu finden? Besteht denn nicht jedes der drei Communicationsmittel für sich gegen das andere, und hat nicht die Natur selbst den Gebrauch bezeichnet, welcher für jedes dieser Communicationsmittel das beste ist? Haben wir nicht drei Communicationsmittel? nicht die Landstraßen, nicht die Eisenbahnen, nicht die große Wasserstraße? Hier ist also kein Monopol, hier ist eine Concurrenz von drei Straßen.

Wenn aber wirklich die Commission so bange hat vor den Monopolen, hat sie denn nicht bedacht, daß der Staat schon ein Monopol hat auf den Landstraßen, die Posten? und ist es dann nachher ein nicht größeres Monopol, wenn sie dem Staate auch noch die Eisenbahn geben will? Und wenn es denn der Commission so ernst gewesen wäre, gegen das Monopol aufzutreten, so hätte sie gerade gegen das Monopol des Staates darauf antragen müssen, Eisenbahnen in die Hände von Privaten niederzulegen.

Ich muß überhaupt gestehen, daß ich hier bei unserer Eisenbahn nicht glaube, daß die gefährlichen Wirkungen der Monopole vorhanden seyen, welche man vielleicht anderwärts erwarten mag; mir scheint ein Monopol nur dann gefährlich zu wirken, wenn es andere gleiche Unternehmungen unterdrückt, nicht aufkommen läßt, und dadurch den Preis der Sache, welche das Monopol abgibt und verkauft, steigert und willkührlich bestimmt. Ich halte nur dann ein schlimm wirkendes Monopol der Eisenbahn wirklich denkbar, wenn neben der zu errichtenden Bahn in unserm Land noch zugleich andere Bahnen entstehen könnten, welche alsdann von der erst bestehenden unterdrückt würden. Das ist aber nimmer möglich. Auf diese Weise wäre also auch von der Eisenbahn in den Händen der Privaten kein

Monopol zu fürchten, da kein gleiches Unternehmen gemacht werden kann, welches sie unterdrücken könnte. Eine Eisenbahn ist genug und übergenug in unserm Land. Sie ist zu ihrem eigenen Vortheil gezwungen, sich bequem und wohlfeil zu geben, und alle Furcht vor gefährlicher Wirkung und verderblichem Monopol ist leer und eitel.

Man beruft sich, ich höre es schon, auf Beispiele, auf Belgien. Nun denn! Ich bin aber gewohnt zuerst bei mir umzusehen, ehe ich den Blick auf ferne Länder werfe und glaube doch, daß die anliegenden Länder gerade für mich sprechen.

Sie sehen in Ländern, die mit uns in gleichem Verhältnisse stehen, in Darmstadt, in Rheinbaiern und im Elsaß die Eisenbahnen überall Privatgesellschaften überlassen. Ich glaube aber hinsichtlich Belgiens, es ist nicht nothwendig, daß ich einen so tiefen Blick in die Staatsverhältnisse werfe, um zu behaupten, daß Belgien hier nicht als Beispiel angeführt werden kann. Mir scheint der Entschluß der belgischen Regierung, die Eisenbahn auf Staatskosten zu errichten, beruht rein auf politischen Gründen. Die belgische Regierung, betrachtend die Gefahr der Reaction aus dem Norden, vor Allem die Revolution und deren Fortschritte im eigenen Lande, sah sich aufgefordert, ein Interesse im Inlande sich zu verschaffen, sich durch das dadurch geschaffene Interesse näher und fester, möglichst bald mit dem Land, wenigstens mit diesen Interessen zu verbinden, und sich so eine Wehre und Beifall in diesen von ihr geschaffenen, mit ihr verbundenen Interessen zu begründen. Dazu steht ihr kein besseres Mittel zu Gebot, als die Eisenbahn, weil diese allerdings eine Masse von Interessen, zumal die jetzt so geschmeichelten des Handels mit sich verbindet. Das

ist der Grund, warum man in Belgien die Eisenbahn auf Staatskosten baute, und wenn Sie Sich auf das Beispiel der französischen Regierung berufen, so sage ich, wer weiß, ob nicht auch Frankreich politische Gründe dieser Natur hat, die sie dazu führen, auf Staatskosten Eisenbahnen herzustellen, und überdies ist noch nicht entschieden, ob denn auch der Vorschlag der französischen Regierung in den Kammern angenommen wird. Man hat sich im Commissionsbericht darauf berufen, daß, wenn man die Eisenbahnen Privaten überließe, dieses den schlimmen Nachtheil haben würde, daß sie jene Strecken, welche nur einen geringen oder keinen Ertrag gewähren, vernachläßigen oder am Ende gar nicht bauen würden.

Die Widerlegung dieser Behauptung finden Sie auf jeder Seite des Commissionsberichts. Hier wird überall von einem großen Ertrage der Eisenbahn gesprochen, der in einem Zusammenwirken ferner Länder, einer Verbindung unseres Landes mit ganz Deutschland, hauptsächlich gefunden wird; durch unsere Eisenbahn sollen wir der Schweiz und Italien genähert werden. Wie ist dies aber anders möglich, als daß die Eisenbahnen einen ununterbrochenen Zusammenhang bilden. An einem solchen Zusammenhange würde es aber fehlen, wenn einzelne Strecken der Eisenbahn vernachläßigt oder gar nicht gebaut werden. Der große Zweck, den die Commission im Auge hat, wäre dadurch völlig unerreichbar, es wäre nicht einmal möglich, von Frankfurt nach Basel zu fahren, wenn sich auf der dahin führenden Eisenbahn Strecken fänden, die nicht gebaut oder auch nur vernachläßigt seyn würden.

Meine Herren! So wenig die Post, einsehend, daß die meisten Leute hier in Carlsruhe einsteigen, sie mit den be-

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

sten Pferden und in den schönsten Wagen fortführte, und dann, wenn sie nach Durmersheim gekommen ist, wo kein Mensch aufsteigt, die Leute aus dem Wagen reißen und auf schlechte Karren mit ebenso schlechten Pferden fortschaffen wird, ebenso wenig wird eine Actiengesellschaft unterwegs der Eisenbahn schlechte und vernachläßigte Stellen der Eisenbahn dulden und zulassen.

Um die Gründe der Commission vollständig zu widerlegen, behaupte ich vielmehr, daß es für die Privaten nothwendig ist, auf jenen Strecken, wo der Ertrag nicht groß ist, umgekehrt gerade Alles anzuwenden, und sie auf das Vortrefflichste herzustellen, um dann ja schnell darüber wegzukommen, und den im längern Aufenthalt hauptsächlich liegenden Verlust zu verringern.

Man führt weiter an, und scheint ein Hauptgewicht darauf gelegt zu haben, daß es nothwendig sey, schnell zu bauen. Ich glaube, daß Sie mir zugeben, daß von den Privatgesellschaften schnell gebaut werde. Was ist denn jenes Drängen und Treiben, das Sie jetzt so zwingt zur Schnelligkeit? es ist der Bau einer Eisenbahn von Seiten einer Privatgesellschaft im Elsaß. Geben Sie nun hiemit zu, daß die Privatgesellschaft jenseits des Rheines so schnell baut, warum wollen Sie nun annehmen, daß dies hier nicht auch der Fall seyn werde?

Man hat gesagt, die Würde des Staates verlange es, daß er selbst ein Unternehmen mache, das in den Händen der Privaten nachtheilig seyn könnte. Nun! die Würde des Staates, das heißt die Pflicht des Staates verlangt es, ein Unternehmen, von dem es klar ist, daß es für die Staatsmitglieder nachtheilig seyn könnte, von demselben abzuhalten, zu verhindern, nicht aber, daß der Staat ein

solches nachtheiliges Unternehmen nunmehr selbst beginne. Ich sehe nicht ein, wie denn darin die Würde des Staates bestehen kann, daß er sagt, ich habe ein Unternehmen gemacht, welches nachtheilig ist. Es ist zwar wahr, der ist ein großer und vornehmer Mann, der an die Tasche klopfen und sagen kann, ich kann etwas daran rücken. Aber, meine Herren! bedenken Sie, Hochmuth kommt vor dem Fall.

Endlich der letzte Grund, den die Commission anführt, und der sich auf ein Wort reducirt, ist die Agiotage! Daß man doch immer befürchtet, daß der Reichthum seine Mittel zu schlechten Zwecken anwende. Wie? Sie geben also zu, daß der Reiche unredlich und der Arme allein redlich sey? Ist es denn so nothwendig, zu sagen, der Reiche wird seinen Reichthum zur betrügerischen Agiotage benützen, verwenden, der Große wird den Kleinen verschlingen, es ist ja die Staatsgewalt dagegen da, daß keine betrügerische Agiotage Statt findet. Die Staatsgewalt hat Mittel, dieselbe zu unterdrücken. (Widerspruch von mehrern Seiten.)

Meine Herren! Man hat Gesetze gegen betrügerische Agiotage, man soll sie nur anwenden. Des Reichthums einzige Meisterin, die ist die Ehrlichkeit. Wir haben darin nichts zu besorgen, denn ich erkenne laut an, daß unsere Minister, ja, daß die deutschen Minister redliche und ehrliche Männer sind, und daß wir nicht mit dem entgegengesetzten Umstand kämpfen müssen, woran ein anderes Land, das ich nicht nennen will, leidet, und worin der einzige Grund liegt, warum man der betrügerischen, von den Reichen mit dergleichen Actienunternehmungen getriebenen Agiotage nicht entgegentritt.

Und wenn Sie denn glauben, daß die Agiotage die Ur-

sache sey, warum man verlangen müsse, die Eisenbahn in die Hände an Privaten nicht zu übergeben, so lassen Sie uns untersuchen, ob nicht vielleicht das nur so ein vorgeschobener Aushängeschild ist, ob nicht unter diesem Webgeschrei selbst so etwas Unlauteres steckt. Die Kleinen sind doch gerade auch nicht dafür bekannt, daß sie nicht rechnen können, oder daß sie ihr Geld zum Fenster hinaus werfen Können nicht diese auch denken, wenn wir eine Eisenbahn aus unsern Mitteln errichten, so haben wir ein Unternehmen auf dem Hals, das uns für unsere darauf verwendeten Capitale keinen großen Nutzen, wahrscheinlich sogar einen Nachtheil bringt, wünschenswerth wäre es ihnen jedoch ehr eine Eisenbahn zu besitzen, weil sie handeltreibend den hauptsächlichsten Nutzen von der den Handel befördernden Eisenbahn beziehen. Um nun ihren Zweck, um eine ihnen Nutzen, und nicht Gefahr für ihre Capitalien bringende Eisenbahn zu erreichen, brauchen sie nichts anders zu thun, als zu erwirken, daß die Eisenbahn auf Kosten des Staats erbaut werde, weil dann der Bau Allen zur Last fällt. Wenn nun auch durch diesen Bau von Seiten des Staates irgend ein Nachtheil entsteht, daß z. B. die Steuern erhöht werden, so können diese Kleinen, die den ihnen hauptsächlich zukommenden Hauptvortheil an der Bahn haben, wohl den in einer höhern Steuer liegenden Nachtheil mittelst des gerade daraus vorweg gezogenen Nutzens tragen. Wer weiß, ob ich nicht vielleicht mit dieser Erklärung näher, als man ahnet, an der Wahrheit, an dem Grunde bin, warum man so sehr den Bau der Bahn auf Staatskosten betreibt. Sie wollen also wirklich eine Eisenbahn auf Staatskosten? Nun was fangen Sie denn damit an? Das wissen Sie nicht! Es ist wenigstens nirgends

gesagt. Was würden Sie nun zu einem Manne sagen, der ein großes Haus bauet, der alle seine Kräfte zusammen nimmt, ja sogar Schulden macht zur Erbauung desselben, und wenn Sie ihn fragen: was werden Sie mit dem Hause machen? Ihnen antwortet: ich weiß es nicht, und zu einem Andern, welcher frägt: werden Sie es selbst benützen oder vermiethen? gleichfalls sagt: ich weiß es nicht, und einem Dritten auf die Frage: werden Sie ihr Haus verschenken? ungeduldig erwiedert: ich weiß es nicht; wenn das Haus einmal aufgebaut ist, so werde ich überlegen, was ich damit anfange.

Was würden Sie zu einer Actiengesellschaft sagen, welche zusammentritt um eine Eisenbahn zu bauen, und Ihnen auf die Frage: was Sie denn damit anfange? mit der Aeußerung Stillschweigen gebietet: wenn die Eisenbahn einmal fertig ist, dann werden wir überlegen, was wir damit anfangen. Was werden Sie sagen, wenn man Sie so frägt? Sagen Sie es nicht, behalten Sie die Antwort für sich, denn Sie sprechen ihr eigenes Urtheil aus. Denn fragt man: wollen Sie die Eisenbahn selbst administriren? so sagen Sie: wir wissen es nicht; wollen Sie sie in Pacht geben? so sagen Sie: wir behalten es uns vor, wir bauen jetzt nur.

Richtig und wahr ist es, man kann eine noch nicht begonnene und gebaute Eisenbahn auch nicht benützen, aber vergebens verlangen Sie von mir, daß ich glauben soll, Sie hätten die Frage über den Bau der Eisenbahn auf Staatskosten vollständig untersucht, wenn Sie mir nicht sagen können, was Sie damit anfangen, und wenn Sie nicht auch überlegt und beschlossen haben, ob Sie die Eisenbahn selbst behalten und administriren, oder ob Sie

sie für eine Actiengesellschaft bauen, und derselben, auf Staatskosten gebaut, zu Pacht geben wollen. Ich will Ihnen aber auch den Grund, warum Sie dieses nicht gesagt haben, angeben. Die Frage über die Benutzung der Eisenbahn ist nämlich gerade die schwierigste Seite des ganzen Unternehmens. Die schwerfällige, äußerst kostspielige Administration der Eisenbahn von Seiten des Staats ist in die Länge unthunlich, und eben weil man dieses jetzt schon einsieht, aber doch nicht jetzt schon sagen will, daß man die Administration von Seiten des Staats nicht behalten wolle, und daß man also die Bahn auf Staatskosten für eine Actiengesellschaft zur Benutzung baue, so sagt man nichts von der einstigen Benutzung, sondern behält sich die Entscheidung bevor.

Damit haben Sie mir aber auch das beste Mittel aus der Hand gerissen, Sie in ihrem Entschluß des Baues auf Staatskosten zu bekämpfen, zu widerlegen. Wenn ich nachweisen will, daß der Bau der Eisenbahn auf Kosten des Staates unräthlich sey, so lange man nicht über die Benutzung der Bahn entschieden hat; wenn ich sage, Sie bauen etwas vom Mark und Saft des Landes, um etwas zu erhalten, was Sie am Ende Andern zur Benutzung und Beziehung des Vortheils geben müssen, so sagen Sie, ich werde die Bahn selbst benutzen; und wenn ich Ihnen die Schwierigkeit, die Last, die Kostspieligkeit der Benutzung der Bahn durch und in den Händen des Staats auseinandersetzen will, so sagen Sie, wir denken nicht daran, die Bahn auf Staatskosten zu benutzen und zu verwalten. Nun denn. Wenn Sie aber doch auf Staatskosten bauen wollen, so muß ich mich beinahe schämen mit meinen Bedingungen und Grundsätzen, über die Frage, etwas auf

Kosten des Staats zu bauen und zu unternehmen, hervorzutreten, denn sie sind so einfach und haben so wenig Würdevolles, daß ich voraus sehe, daß sie keinen Eindruck machen können, allein ich muß es thun.

Bei einem zumal so bedeutenden Bauunternehmen auf Staatskosten fordere ich zweierlei, entweder, daß aus dem Erträgniß des Unternehmens, wo nicht das Capital, doch wenigstens die Zinse der Baukosten bestritten werden können, oder aber, daß das Unternehmen auf indirecte Weise dem ganzen Volk, oder doch der überwiegenden Mehrheit desselben in der Art nütze und zu Gute komme, so daß alsdann der Betrag der Baukosten gleichfalls, als dem Ganzen Vortheil bringend, auch für den ganzen Staat als vortheilhaft angelegt erscheint.

Untersuchen wir nun, ob denn wirklich die Eisenbahn ein Erträgniß gewähre, welches nur etwas namhaft und nur dem Zinserforderniß annähernd ist; so wird dazu vor allen Dingen gehören, daß wir die Baukosten der Eisenbahn feststellen. Hier muß ich denn wirklich gestehen, daß es mir auffiel, im Commissionsberichte nicht eine Sylbe, nicht die geringste Andeutung von dem zu finden, was alle Mitglieder der Commission und der Kammer glauben, und was die ganze Welt glaubt, nämlich davon, daß die zum Bau der Eisenbahn vorangeschlagenen 13 Millionen Gulden nicht ausreichen werden. Wahrscheinlich hat die Commission gedacht, es seye deshalb gar nicht nothwendig, eine Andeutung, einen Zweifel darüber zu erheben, daß die 13 Millionen nicht ausreichen werden, weil das Gegentheil ohnehin kein Mensch glaubt. Es liegt auf platter Hand, daß die Berechnung von 13 Millionen zum Bau der Eisenbahn ein wahres Nichts ist. Es sind für die Eisenbahn

mit zwei Schienenwegen von der Regierung 20 Millionen als nothwendig erklärt, und 13 Millionen, wenn die Eisenbahn zwar in ihrer Fläche für zwei Schienenwege gebaut, aber nur mit einem Schienenweg jetzt ausgeführt wird. Es kommt also die Einlegung eines Schienenwegs auf 7 Millionen und zieht man 7 Millionen, was ein Schienenweg kostet, von den 13 Millionen ab, so bleiben 6 Millionen für die übrigen Erfordernisse und Kosten, und mit diesen 6 Millionen wollen Sie sämmtliche Grundstücke ankaufen, sämmtliche Gebäude aufführen, und alle Erdarbeiten machen, und alle Anschaffungen der Benutzung bestreiten, das ist nicht möglich, und wenn nur die Einlegung eines Schienenwegs, nur die Anschaffung der Schienen mit ihren Lagern auf die Bahn von 57 Stunden nach ihren eigenen Berechnungen 7 Millionen Gulden kostet, so muß die schon für zwei Schienenwege angelegte Bahn in ihren übrigen Kosten mehr als 6 Millionen kosten. Ich will Ihnen sagen, wie ich die Kosten berechne. In der französischen Kammer hat der Deputirte Jaubert, der ohnedies wahrscheinlich mit dieser Sache besser rechnen und umgehen kann als ich, das Unternehmen von Köchlin mit zwei Schienenwegen auf 40 Millionen Fr. angeschlagen. Rechne ich aber, daß diese Bahn die Hälfte von der unsrigen beträgt, und wird also auch unsere mit einem doppelten Geleise errichtet, so ist also unsere Bahn auf 80 Millionen Franken anzuschlagen. Diese 80 Millionen Franken betragen ungefähr 38 Millionen Gulden, und davon 7 Millionen für den zweiten Schienenweg abgezogen, so ergibt sich die Summe von 31 Millionen Gulden, und wenn ich nun die Kosten für den Bau der Eisenbahn auch nur auf die Summe von wenigstens 25 Millionen Gulden

schätze, und noch dazu rechne die Kosten der Unterhaltung, des Betriebs und der Administration, so werden Sie wohl glauben, daß das Erträgniß der Eisenbahn auch in dem günstigsten Fall nicht die Zinse des Capitals von 25 Millionen Gulden mit den Kosten der Unterhaltung und Administration, welche man selbst auf 500,000 fl. anschlägt, deckt, und daß also hier nicht zum Vortheil für das Ganze gebaut wird. Die Commission hat zwar gesucht, ein größeres Erträgniß herauszurechnen, als das Eisenbahn-Comite in seinem Bericht angegeben hat. Sie hat sich hauptsächlich daranf berufen, daß durch die erleichterte Beifuhr der Preis der Steinkohlen sinken werde, allein abgesehen davon, daß dies nicht auf den Bau der Bahn sich bezieht, scheint es mir, daß bei dem vermehrten Bedarf und Gebrauch der Steinkohlen der Preis wieder steigen und damit sich gleichstehen wird. Zudem ist die Rechnung der Commission im Gegenhalte zu der Rechnung des Eisenbahn-Comite in der ungünstigen Lage, daß, wenn auch in einzelnen Sätzen die Commission die Ertragsrechnung des Comite etwas steigern könnte, diese letztere jetzt doch immer sich mehr der Wahrheit eines niedern Ertrags nähern wird, weil die Rechnung des Comite auf die Existenz nur einer Bahn bei uns, also auf eine größere Einnahme, gebaut ist, als die Rechnung der Commission bei dem Bestand von zweien Eisenbahnen erwarten darf. Diese Concurrenz wird alle größern Vortheile, welche die Commission gegenüber dem Eisenbahncomite annimmt, überwiegen, und wenn schon das Comite keine Sicherheit eines günstigen Erträgnisses bei den Baukosten von 13 Millionen annahm, so werde ich bei dem Baucapital von 25 Millionen berechtigt seyn, von der Eisenbahn beinahe nichts im Ertrag zu erwarten. Wenn

ich in das Rheinthal schaue, auch wenn ich betrachte die große Wasserstraße des Rheinstroms, wenn ich bedenke, daß die Dampfschifffahrt diesen Sommer bis nach Basel sich ausdehnt, und daß im Elsaß noch eine zweite Wasserstraße, der Canal von der Rhone in den Rhein besteht, wenn ich sehe, daß wir die Länge des Rheinthals durch zwei große Landstraßen, die Berg- und Rheinstraße, besitzen, wenn ich sehe, daß jenseits im Rheinthal drei Landstraßen der Länge nach ziehen, wenn ich bedenke, daß also in einem Thale von höchstens durchschnittlich fünfzehn Stunden Breite mit den zwei Eisenbahnen neun Straßen nebeneinander herziehen, so muß ich glauben, daß das Erträgniß der Eisenbahn nicht groß seyn wird. Wahrlich, die ganze evangelische Christenheit könnte einen Römerzug gegen den Pabst unternehmen, wahrlich eine Völkerwanderung könnte durch das große Rheinthal ziehen, ohne daß nur Einer an den Andern mit dem Ellenbogen anstieße, und Sie wollen bei dem gewöhnlichen Laufe der Dinge auf diesen Straßen ein Erträgniß erwarten? Glauben Sie ja, die schon bestehenden zwei Wasserstraßen und fünf Landstraßen sind so den Bedürfnissen entsprechend, daß noch zwei Eisenbahnen kein Erträgniß liefern werden.

Ich komme nun auf meine zweite Anforderung an ein Unternehmen auf Staatskosten, nämlich, daß dasselbe wenigstens indirect dem Ganzen zum Nutzen kommen soll, so daß man dann sagen kann, der Staat hat die darauf verwendeten Kosten dadurch vortheilhaft angelegt, und daß wirklich die Masse der Bevölkerung durch Benützung desselben Vortheile zieht.

Wenn nun ein Unternehmen der Art ist, daß man es nicht umsonst Darbietet, sondern derjenige, der es benützen,

hier also auf der Eisenbahn fahren will, dafür bezahlen muß, so scheint mir schon aus dem Umstand, daß die Eisenbahn ein nur niederes Erträgniß liefert, hervorzugehen daß die Eisenbahn bei weitem nicht Allen zu gute kommt, jedenfalls nicht der eminenten Mehrheit der Bevölkerung. denn ich sage, wenn dieses der Fall ist, daß sie den Meisten zu Gute kommt, so benützen sie auch die Meisten, und wenn sie die Meisten benützen, so gewährt sie auch einen guten Ertrag; umgekehrt aber geschlossen, so folgt daraus, wenn die Eisenbahn keinen Ertrag gewährt, daß sie nicht von Vielen benutzt wird, und wenn sie nicht Viele benutzen, so kommt dieses daher, daß sie ihnen einen geringen Vortheil gewährt, und daraus folgt, daß die Eisenbahn bei weitem nicht Allen zu gute kommt.

Wenn nun schon daraus hervorgeht, daß die Eisenbahn dem Allgemeinen keine großen Vortheile gewährt; so ist so viel sicher und gewiß, und man muß es anderer Seits zugeben, daß die Eisenbahn den beiden Hauptstraßen der Rhein- und der Bergstraße ihren lebendigen Verkehr schmälert und verkümmert, woraus folgt, daß also Diejenigen, welche an beiden Straßen wohnen, keinen Vortheil durch die Eisenbahn haben. Vortheile für den Main- und Tauberkreis erscheinen aber gar keine, und daß der Seekreis nicht nur keinen Vortheil, sondern sogar Nachtheil hat von der Eisenbahn, wird selbst zugegeben. Damit ist nun dargethan, daß schon ein großer Theil des Landes eher Nachtheile als Vortheile aus der Eisenbahn erhält. Untersuche ich aber weiters die Bevölkerung des Landes und ihr Wesen, so finde ich, daß bei uns bei weitem der Grundstock derselben die ackerbautreibende Classe ist. Sie ist der Kern, die Masse der Bevölkerung, und nun frage ich, glauben

Sie, daß dem Landmanne auch wirklich die Eisenbahn zu gut komme? Nein, er führt ein säßhaftes, nicht dem Handel und Erwerb auf den Straßen nachjagendes Leben, und da der Landbau bei uns auch in den meisten Städten getrieben wird, so ist der innere Verkehr zwischen Land und Stadt bei weitem nicht so groß, als anderwärts, wo große Städte sind, welche ganz vom Lande genährt werden. Die paar Butterweiber, die auf den Markt und, die paar Proceßkrämer, die zum Hofgericht fahren, machen aber nicht viel aus. Die Eisenbahn kommt Niemanden zu gut, als den alsdann schnell durchfahrenden Reisenden, Niemanden als den verhältnißmäßig unbedeutenden Handeltreibenden, Niemanden als den Vergnügungssüchtigen, die schnell in einen Ball oder ins Theater dahier zu fahren wünschen, Niemanden als der neugierigen Bevölkerung, welche im Anfang der Eisenbahn sich darauf stürzen, ein Mal darauf gefahren aber bald davon lassen wird. Sind nun dieses die Classen der Bevölkerung, welche verlangen können, daß eine so ungeheure Summe auf Staatskosten aufgewendet werde, als die Eisenbahn kosten wird? Nimmermehr! Die eminente Mehrheit des Volks hat entweder einen wirklichen Nachtheil von der Eisenbahn, jedenfalls keinen Vortheil, und zum besten Weniger kann ich mich nicht bestimmen, eine so große Last auf die Schultern Aller zu wälzen. Und sind auch alle Vortheile, welche Sie aus der Eisenbahn anführen, wirklich und in der Art gegründet, daß sie nur eintreten, wenn der Staat baut, und nicht auch erscheinen, wenn eine Actiengesellschaft bauen will, so frage ich, hat denn die Eisenbahn gar keine finanzielle Nachtheile für das Staatseinkommen und Staatszweck? Ich muß gestehen, es war mir abermals

auffallend, zu bemerken, daß die Commission alle Vor- und Umsicht gebrauchte, um die Vortheile der Eisenbahn darzulegen, aber nichts gethan hat, um nachzuweisen, welches die finanziellen Nachtheile derselben sind. Ich will versuchen, die Sache in dieser Beziehung zu vervollständigen, und Ihnen die schweren, unausbleiblichen Folgen Ihres Schritts für das gesammte Vaterland vor die Augen halten. Wenn ich annehme, daß Sie bei dem Bau der Bahn auf Staatskosten eine Ausgabe machen, welche die Zinse des Capitals nicht erträgt; daß Sie sich eine kostspielige Unterhaltung der Eisenbahn mit einer theuren Administration auf den Hals laden, daß ein neues und starkes Regiment von Staatsbeamten errichtet werden muß, so fügen Sie zu den schon schwer aufliegenden Staatslasten eine neue täglich wachsende und mehr drückende Last hinzu.

Meine Herren! Was ist denn alsdann das erste Mittel, um dieser neuen Last entgegen zu treten? Nichts anderes, als daß man die gegenwärtig disponibeln Staatsmittel dazu verwendet, und daß davon die Folge ist, daß weniger Hoffnung vorhanden, daß wir für andere Staatszwecke noch etwas zur Verwendung übrig haben. Glauben Sie, meine Herren, Sie erhalten, was Sie wünschen, die Trennung der Justiz von der Administration? Nein. Glauben Sie ja nicht, meine Herren, daß Sie eine Oeffentlichkeit der Justiz erhalten werden. Es wird dann heißen, es ist zu kostspielig, wir können nichts mehr thun, die Eisenbahn nimmt Alles weg. Alle Staatsmittel zu andern Staatszwecken werden beschränkt, angegriffen; die Staatsbeiträge zur Verbreitung des Unterrichts, zur Emporbringung der Wissenschaften werden vermindert. Glauben Sie nicht, daß Sie dem Landmanne durch Steuererleichterung unter

die Arme greifen können; glauben Sie ja nicht, daß Sie fernerhin des Bürgers Grundeigenthum von den noch so schwer drückenden Grundlasten befreien können. Der Abg. Schaaff wird sich fürderhin in seinem lobenswerthen Eifer vergebens bemühen, die Rauchhühner, Fastnachtshennen und, wie sie sonst noch heißen mögen, all' die fabelhaften Thiere des Mittelalters, künftig in diesem Saale aufzufangen.

Die Lasten der Administration, jedenfalls der nothwendigen Anleihen, werden aber mit jedem Jahre schwerer drücken und anwachsen.

Sie haben uns schon die Aussicht eröffnet, bei 13 Millionen Gulden des Baucapitals Papiergeld zu erhalten (von vielen Seiten Widerspruch). Nun ich werde mich bescheiden, daß Sie mir widersprochen haben, ich bin aber sehr begierig, zu erfahren, welcher Gegenbeweis geliefert werden kann, wenn es sich darum handelt, 25 Millionen Baucapital aufzubringen. Ich bin überzeugt, es werden Anleihen fort und fort gemacht werden müssen, deren Zinse nicht aufzubringen sind. Was ist aber alsdann der letzte Erfolg, der trostlose Ausgang? Antwort: Steuererhöhung.

Die Lage unserer Finanzen war bisher eine blühende. Meine Herren, sie kann eine schlimme, sie wird eine trostlose werden, und ich beklage den Mann, der ein ganzes Menschenalter hindurch seine ganze Kraft darauf verwendet hat, diesen blühenden Zustand unserer Finanzen hervorzurufen. Ein einziger Federstrich reicht hin, sie zu zernichten, und in Rauch und Dampf muß er seine mit so glänzendem Erfolg gekrönte Mühe und Arbeit aufgehen sehen.

Alle Vortheile der Eisenbahn, von denen die Commission spricht, sprechen mich nicht an, nur einen habe ich in ihrem Bericht gefunden, der von Wahrheit seyn kann, wenn die Eisenbahn in den Händen des Staates ist, und der direct davon kommt, wenn man die Bahn auf Staatskosten baut.

Ich finde in dem Bericht über die Aufbringung der Mittel zur Anlegung der Eisenbahn, daß man sagt, daß man die eingehenden Gelder aus der Zehntablösung nicht zu einem sonstigen Staatsunternehmen werde verwenden können, und daß man alsdann gezwungen seyn würde, unsere Schulden zurückzuzahlen, und daß man damit den Wünschen der hochansehnlichen Herren Gläubiger und Gönner, welche uns in Zeiten der Noth beigestanden, entgegentreten müßte.

Ja, meine Herren, vor dem Abgrund, vor dem Unglück werden wir durch die Eisenbahn bewahrt werden, keine Schulden mehr zu haben. — (Fröhliche Bewegung im Saale und auf den Gallerien.) Welch' fürchterlicher Gedanke, keine Schulden zu haben. Würde man nicht mit Fingern auf uns weisen, wenn es hieße, wir haben keine Schulden mehr? Heißt das nicht ein gefährliches Beispiel geben? Würde nicht der hohe deutsche Bundestag seine väterliche Hand von uns zurückziehen, wenn wir das Beispiel geben wollten, keine Schulden mehr zu haben? Und wenn uns kein anderer mächtiger Staat von seinen Schulden, deren sie ja haben, vorstrecken würde, so müßten wir am Ende zu Grunde gehen; der Herr Finanzminister möge es sich in Zukunft bemerken, daß er das Land nicht mehr in den Abgrund führt, keine Schulden mehr zu haben; er möge daher die ihm dargebotene günstige Gele-

genheit benützen, und zur Anlage der Eisenbahn 25 Millionen Gulden Schulden machen. Unsern Herren Gläubigern und Gönnern würden wir aber mit Undank entgegen treten, wenn wir ihnen ihre Capitalien zurückzahlen müßten, um so mehr, denn wir sind doch Alle überzeugt, daß sie nur aus reinem Patriotismus und aus Menschenfreundlichkeit uns die Anleihen gemacht haben. Wir werden sie wieder brauchen, diese Herren, und mit der Commission und mit Ihnen vor sie tretend, rufe ich aus: wollen die Herren doch so gut seyn, uns hier zu der Eisenbahn einen Beitrag zu geben, date obolum wird es heißen, wir werden sie brauchen.

Aber, meine Herren, überwiegt dieser Vortheil die Nachtheile der Eisenbahn? In meinen Augen beinahe nicht.

Ich weiß wohl, es sind in dieser Kammer Männer, welche, wenn sie auf die Mittel unserer Eisenbahn zu sprechen kommen, glauben, daß man die Eisenbahnkosten auf den Grundstock der Domänen werfen könne, und das Land keine Nachtheile davon habe, und insbesondere keine Schulden machen müsse. Es ist aber dies eine jetzt schon widerlegte Hoffnung und Behauptung, denn wenn Sie die Vorlage der Regierung durchlesen, so finden Sie, daß man jetzt schon zur Tilgung der für die Eisenbahn nothwendigen Schulden einen Tilgungsfonds aufstellt und begründet.

Wie kann, wie wird man aber einen Tilgungsfonds bilden, wenn Hoffnung und Absicht vorhanden ist, die Eisenbahnen aus den Domänengeldern zu bauen? Wenn die Bahn aus den Geldern der Domänen gebaut werden wollte, so würde es Domäneneigenthum werden. Alsdann ist die Eisenbahn eine Anlegung der dazu verwendeten Domänengelder, sie stellt diese Gelder vor, und es bedürfte alsdann

keines Tilgungsfonds zur Zahlung der für die Eisenbahn verwendeten, und schon durch die Bahn selbst ersetzten Gelder der Domänen. Sie mögen sagen, was Sie wollen, es ist nicht möglich, die Bahn auf die Domänen zu bringen, dagegen sind zu viele Gründe, und wenn Sie sie aber auch auf die Domänen bringen, was haben Sie dann gethan? Die Domänen tragen dem Lande die Zinse, die Einkünfte fließen in die Landescassen, und wenn Sie die Domänen für die nichts ertragende Eisenbahn benutzen, so vermindern Sie das Erträgniß der Domänen, und Sie haben nach wie vor einen Ausfall in der Staatscasse zu erwarten.

Zudem ist es noch die Frage, ob es nur räthlich wäre, die Eisenbahn auf die Domänen zu bringen. Früher oder später wird in diesem Saale die Frage zur Sprache kommen über die Theilung der Domänen, und dann wird es nicht gut seyn, wenn die Eisenbahn aus Domänengeldern gebaut wäre, denn dann würde uns die Eisenbahn, die uns nichts trägt, verbleiben, und die übrigen Domänen, welche Einkünfte abwerfen, würden mit diesen Einkünften dem Land entgehen.

Meine Herren! Mit dem, was ich Ihnen jetzt gesagt habe, glaube ich wenigstens so viel gesagt zu haben, daß Sie sich überzeugen werden, daß wohl einige Gründe vorhanden sind, welche gegen die Uebernahme des Baues auf Staatskosten sprechen, und wenn ich Ihnen vorstelle, daß Sie hier des Bürgers Mühe, des Landmanns Schweiß, der Wittwe Schärflein zum Bau der Bahn vergeben, so mögen Sie sich doch bedenken, den Bau der Eisenbahn auf Staatskosten zu übernehmen.

Allein, wohl bin ich mir's bewußt, daß Alles, was ich sprach, daß meiner Warnung Ruf ungehört in diesem Saal

verhallen wird. Es war ein schönes Wort des Herrn Ministers: wir haben stets die Hand am Puls der Zeit. Aber nicht reicht dies aus. Die Kunst des weisen Staatsmanns besteht nicht darin allein, den Puls der Zeit zu fühlen, sondern ihn auch zu erkennen, zu unterscheiden zu wissen. Die Menschheit liegt in Wehen, der Puls der Zeit schlägt fieberhaft, und zur Entbindung der Menschheit mit nichts als einer Eisenbahn beigetragen zu haben, den für Eisenbahnen für Erwerb so fieberhaft schlagenden Puls der Zeit für einen gesunden verkannt zu haben, das ist's, was ich, obschon mit schwacher Stimme, das ist's, was die Zukunft mit tausend und aber tausend Zungen Ihnen, meine Herren, entgegenhalten wird. Sie, die Zukunft, ist auch allein die Schiedsrichterin zwischen mir und Ihnen, und obschon ich, Niemanden an Liebe zu meinem Vaterlande in diesem Saale nachstehend, am sehnlichsten wünsche, daß meine Besorgnisse leer, daß meine Befürchtungen ungegründet erfunden werden, so kann ich mich von ihrer Leere, von ihrer Grundlosigkeit nicht überzeugen. Mein tiefster Kummer ist, daß mir der Zukunft Richterspruch den Sieg verleihen wird. Ich stimme gegen den Bau der Eisenbahn auf Staatskosten.

Staatsrath Nebenius: Ich erlaube mir dem verehrlichen Redner auf seine ausführliche Rede nur Weniges zu erwiedern.

Wir dürfen uns in dem Lande keineswegs verhehlen, daß wir eine Unternehmung zu beschließen im Begriffe stehen, deren Erfolge wir nicht mit Sicherheit zu berechnen vermögen, und für deren Erträglichkeit wir einer genügenden Bürgschaft entbehren; allein die Verhältnisse sind von der Art, daß wir den Bau einer Eisenbahn als eine unabweisliche Nothwendigkeit betrachten müssen. Wir dürfen, in

solche Lage versetzt, die Vorsehung preisen, daß es uns an Hilfsmitteln nicht fehlt, daß wir bedeutende Summen verwenden können, ohne die Lasten des Volkes zu erhöhen.

Wenn alle Besorgnisse eintreten, welche der verehrte Redner vor mir geäußert hat, wenn die Ausführung des Baues statt 13 Millionen Gulden, 25 bis 30 Millionen erfordern sollte: so wird die Erfahrung uns frühzeitig genug belehren, daß die Bahn keinen Ertrag zu gewähren verspreche. Es würde dies schon bei den ersten Sectionen klar werden; dann hätten wir allerdings zu beklagen, eine Summe von 2 bis 3 Millionen Gulden aufgeopfert zu haben; ein solcher möglicher Verlust kann uns, unter den obwaltenden Umständen, von dem Unternehmen nicht abschrecken. Was überhaupt die Räthlichkeit der Unternehmung betrifft, so muß ich mich übrigens sowohl auf den Bericht Ihrer Commission, wie auf die Vorlage der Regierung beziehen, wenn ich nicht bereits Gesagtes wiederholen soll. Ich will nur einige besondere Bemerkungen des Herrn Abgeordneten berühren. Er fragt: was würden Sie von einem Privatmann sagen, der irgend eine Erwerbung machte, und auf ihre Frage: was wollen Sie damit anfangen? wollen Sie z. B. das erkaufte Haus selbst bewohnen, wollen Sie es vermiethen ꝛc., erwiederte: ich weiß es nicht. „Würden Sie diesen Privaten nicht für einen Thoren halten?“

Meine Herren! Wir befinden uns nicht in dieser Lage. Ich antworte auf die Frage: was wir mit der projectirten Eisenbahn beginnen wollen? was ein Privatmann, der ein Gut kauft, und weiß, was er will, antwortet, wenn er um seine Absicht gefragt wird. Hat er das Gut in der gleichen Absicht gekauft, in der wir die Eisenbahn

bauen, so wird er Ihnen sagen, daß er das Gut selbst bewirthschaften wolle; und auf die weitere Frage: glauben Sie, daß die eigene Verwaltung Ihnen auch Nutzen bringen wird? Ihnen entgegnen: nun, ich versuche es einmal. Wenn Sie ihm ferner vorstellen, daß er besser daran thue, das Gut zu verpachten, und ihm Gründe dafür angeben, so wird er erwiedern: sollte es sich zeigen, daß ein Pächter sich fände, der mir einen Pachtzins anbietet, der höher ist, als der Ertrag, den mir das Gut bei der Selbstbewirthschaftung gewährt, so werde ich dasselbe in Pacht geben.

So verhält es sich auch mit unserm Unternehmen. Wir haben überall unsere feste Ansicht und Ueberzeugung ausgesprochen; wir haben erklärt, daß wir die Eisenbahn nach den bisherigen Erfahrungen über ihre Leistungen, als eine verbesserte und erweiterte Postanstalt betrachten. Es ist durch alle bisherigen Erfahrungen erwiesen, daß hauptsächlich der Personentransport sie nährt, auf dessen Frequenz die Schnelligkeit und Wohlfeilheit der Fahrt einen bedeutenden Einfluß ausüben.

In dieser Beziehung liegt also kein Zweifel vor, daß die Behauptung der Commission sich mehr oder weniger bewähren wird; aber auch in Beziehung auf einen Theil der Gütertransporte wird dies der Fall seyn, nämlich rücksichtlich derjenigen Güter, welche höhere Frachtpreise ertragen können, und für deren schnelleren Bezug der Kaufman gerne einen solchen höhern Preis bezahlt.

Wenn wir nun die Eisenbahn selbst betreiben, so werden wir unserer Postverwaltung eine größere Ausdehnung zu geben haben. Die Zahl der Angestellten wird sich aber dadurch nicht bedeutend vermehren. Sollte es sich zeigen, daß

auch die schwereren Güter auf der Eisenbahn mit Vortheil transportirt werden können, daß ihr die große Gütermasse zuströmt, und die Verwaltung zu verwickelt würde, dann werden wir die Frage untersuchen, ob es nicht besser sey, die Benützung der Eisenbahn der Privatindustrie zu überlassen.

In dieser Beziehung ist also uns und der Commission ein ungerechter Vorwurf gemacht worden.

Der Redner hat ferner die mannigfaltigen Einwendungen gegen Ueberlassung der Eisenbahn an Privaten zu bestreiten gesucht. Er hat es insbesondere ungeeignet gefunden, hier von einem Monopol zu sprechen. Eine Eisenbahngesellschaft, glaubt er, befinde sich in ganz gleicher Lage, wie eine Dampfschifffahrtsgesellschaft; wie diese eine Eisenbahn nicht benützen könne, ebenso könne auch eine Eisenbahnsgesellschaft nicht die Wasserstraße des Rheines benützen. Ich muß gestehen, daß ich dieses Argument gegen die monopolartige Natur einer Eisenbahnunternehmung nicht ganz begreife. Sie sehen ja wohl ein, daß die Wasserstraße von jedem Dampfschifffahrtsunternehmer, so viele ihrer auch sind, befahren, daß die Landstraßen von jedem Güterfuhrmanne benützt werden können; aber eine Eisenbahn gestattet keine freie Concurrenz. Eine freie Concurrenz auf der Eisenbahn wäre das wechselseitige Recht, sich zu zermalmen.

Ueber die weitläuftig erörterte Frage, ob es nicht vortheilhaft gewesen wäre, gleich Anfangs eine Privatgesellschaft zu suchen, welche den Bau zu übernehmen sich bereit erklärt hätte, ist übrigens so umständlich in beiden Berichten verhandelt worden, daß ich es in der That für überflüssig halte, weiter noch davon zu sprechen. Ich möchte

Sie in der Beziehung nur darauf aufmerksam machen, daß bei einem solchen Unternehmen drei Perioden zu unterscheiden sind.

Die erste Periode ist diejenige, welche der Bildung einer Gesellschaft unmittelbar nachfolgt; die zweite beginnt, wenn der wirkliche Betrieb seinen Anfang nimmt, und die ersten Erfahrungen gemacht werden; die dritte Periode endlich ist diejenige, in welcher Verbesserungen eintreten.

Wenn für eine Unternehmung dieser Art eine Gesellschaft gebildet wird, so ist es natürlich, daß Diejenigen, welche die Actien zunächst erhalten, sie nicht für alle Zeiten zu behalten wünschen. Es sind immer einzelne große Unternehmer, welche den größten Theil empfangen; diese haben wieder eine Anzahl von Handelsfreunden, welchen sie ebenfalls eine bedeutende Anzahl von Actien abgeben. Welche persönliche Bürgschaften die Unternehmer auch darbieten mögen, so liegt es nicht mehr in ihrer Hand, daß, wenn einmal die Actien ausgegeben sind, sie nicht ein Gegenstand des Spieles werden. Dann wird die Unternehmung ausposaunt als einen hohen Ertrag versprechend, einen Ertrag, der von Jahr zu Jahr steigen werde. Man spricht von 10 und von 12 Procent. Der Actienschein verspricht in der Regel einen vorläufigen Zinsengenuß von 3 bis 4 Procent u. s. f. Der Bau dauert 2, 3, 4 Jahre; Anfangs bedenken sich die kleineren Capitalisten, Actien zu nehmen. Da sie aber gehört haben, daß die Zinse richtig bezahlt wurden, so zaudern sie nicht mehr, und ehe man sich's versieht, ist der größte Theil der Actien in den Händen der kleineren Capitalisten. Ist endlich der Bau vollendet, und zeigt sich statt einer Dividende von 6 bis 7 Procent, ein Verlust von 3 Procent, dann ist der Ruin für manche Familie

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

das Resultat einer Unternehmung, von der man sich in der ersten Zeit so viel versprochen hat.

Dies war das Schicksal gar vieler Canalgesellschaften.

Solche Unternehmungen haben indessen häufig einen sehr wohlthätigen Einfluß auf die öconomische Entwicklung, wenn sie auch anfänglich einen ganz unbedeutenden Ertrag abwerfen, und die Besitzer der Actien in der ersten Zeit in Verlust setzen. Später nimmt dann der Ertrag von Jahr zu Jahr zu. Ein Unternehmen, das nur in der spätern Zukunft einen großen Nutzen für das Land hat, zunächst aber leicht bedeutende Verluste bringen kann, ist ein solches, das dem Staat vorzugsweise anheim fällt; denn er ist es, der stets auch die ferne Zukunft im Auge haben muß, denn er lebt ewig. Der Private muß mehr die nächste Zukunft im Auge behalten. Er überlegt, ob das Unternehmen auch sofort einträglich ist, und glaubt er, daß dies nicht der Fall seyn werde, so macht er es auch nicht.

Es ist aber noch in anderer Beziehung der wesentliche Unterschied zu beachten, der zwischen einer Actiengesellschaft, die für Zwecke, welche dem natürlichen Gebiet der Privatindustrie angehören, gebildet wird, und einer solchen Actiengesellschaft besteht, welche sich zu einem Unternehmen, wie das in Frage gestellte, bilden soll; dort besitzt der Privatmann in der Regel die zur Beurtheilung der Sache nöthigen Kenntnisse, und kann sich selbst am Besten berathen; hier fehlt es ihm mehr oder weniger daran, und der Mangel eigener Erfahrung kann ihm um so verderblicher werden, wenn, wie es namentlich bei der Eisenbahnunternehmnng der Fall ist, die Phantasie einen weiten Spielraum hat.

Merk: Der Redner vor mir (Sander) hat wohl

gefühlt, daß es schwieriger sey, gegen als für die Eisenbahn zu sprechen. Die Anwendung der Dampfkraft auf die Rotation der Fuhrwerke und deren Bewegung auf einer Eisenschienenfläche ist allerdings eine Erfindung des menschlichen Geistes, welche in der Geschichte der Cultur eine Hauptepoche bilden wird. Betrachtet man, welche große Folgen sie auf den Entwicklungsgang der Civilisation haben wird, so ist diese Erfindung wichtiger als die des Pulvers, und wird selbst jener der Buchdruckerkunst nicht weit nachstehen. Hätte man unsern Großvätern von der Möglichkeit erzählt, mit der Schnelligkeit des Vogelfluges entfernte Länder erreichen, und in gleicher Schnelle den Waarentransport bewirken zu können, sie würden es für einen Phantasiebeitrag zu einem Feenmährchen, wie etwa das der Siebenmeilenstiefeln, gehalten und so wunderbar gefunden haben, als man itzt die Behauptung der Möglichkeit einer Reise in den Mond aufnehmen würde. Man kann fast in Wahrheit sagen, der menschliche Verstand kennt keine Schranken, und hat sich Raum und Zeit unterthan gemacht, denn voraussichtlich werden, bis zwei Menschenalter vorübergehen, die Flächen aller civilisirten Länder mit einem Eisenbahnnetze übersponnen werden, so, daß alle Entfernung beinahe schwinden wird, und läge das Meer nicht inzwischen, so würde der unermüdliche Mensch einen eisernen Ring um die ganze Erde legen und in 1500 Stunden dieselbe umfahren.

Man wird in der Folge sich nicht mehr über die weite Entfernung der Länder und Orte beklagen, sondern der Reiselustige vielmehr Klage führen, daß ihm die Welt zu eng und der Weg zu kurz sey.

So staunenswerth indessen dieses Beförderungsmittel der

Communication ist, so ist es vielleicht nicht einmal das vollkommenste, welches der menschliche Scharfsinn erfinden kann. Denn wer vermag die Möglichkeit zu bestreiten, mittelst Anwendung der Dampfkraft-Flugmaschinen durch die Luft auf sichere Art fahren zu können!?

Ich will Sie nicht auf die Vortheile aufmerksam machen, welche die Benützung der Eisenbahn für Verkehr, Handel und Industrie hat, sondern ich will nur einen einzigen Punct berühren, welchen der Redner vor mir den Eisenbahnen entgegen gehalten hat. Er läugnet nämlich die mächtige Wirkung, welche die Eisenbahnen auf die Socialität und Civilisation der Menschen äußern werden. Allein, indem jetzt die Grenzen der Länder sich vereinigend gleichsam verlieren, die Ausdehnung des Raums für die Geschwindigkeit sich wie von der Vogelperspective aus verkürzt, die Nationen sich vermengen, Alles leicht und mit geringem Aufwand mitgetheilt und gesehen wird, folglich Welt- und Menschenkenntniß in einem hohen Grade sich verbreitet, so muß natürlich alles Vorurtheil, alle Einseitigkeit schwinden, und das Engherzige, Kleinliche nach und nach aus dem Leben sich verlieren. Vorzüglich muß Jeder mit den allgemeinen Angelegenheiten der Menschheit bekannt und über das Staatsbürgerthum aufgeklärt werden. In dem Ideenaustausch, welcher durch den Nationenverkehr nothwendig entstehen muß, liegt ein großes Gegengewicht gegen die Censur, und bei einem solchen Verkehr wird es unmöglich seyn, eine Reaction gegen die Fortschritte des menschlichen Geistes mit Erfolg durchführen zu können. Ich sehe in dem Mittel, dessen sich der Mensch zur schnellen Communication bemeistert hat, zugleich auch ein Mittel zur Befestigung dessen, was sich verfassungsmäßig fest-

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

gesetzt hat, ein Mittel zur ferneren Staatsausbildung, ich sehe darin weiter eine große Garantie für die bürgerliche Freiheit und betrachte dasselbe als einen starken Riegel, welcher die Pforte zum Rückgang des menschlichen Geistes verschließt. Ich halte dasselbe aber auch für eine mächtige Stütze des allgemeinen Friedenszustandes in Europa; denn indem dadurch eine Verbindung der Interessen aller benachbarten Völker entsteht, und ein enger Verkehr und eine wechselseitige Befreundung hergestellt wird, so kann dies keine andere Folge haben, als daß Jedem an der Erhaltung des Friedens gelegen ist, und es läßt sich voraussagen, daß der Tempel des Janus auf lange hin wird verschlossen bleiben.

Die mächtige Wirkung der Eisenbahnen auf die Industrie will ich nicht berühren; denn sie ist im Commissions-Berichte einleuchtend und genügend dargestellt.

Ich weiß wohl, daß sich viele Stimmen dagegen erheben und fragen: was ist es dann am Ende mit diesem Fortschreiten der Industrie? ob denn der Fortschritt des menschlichen Geistes sich durch die materiellen Interessen bedinge? ob es bei dem Aufschwung der Industrie mit der Moralität besser stehe? daß man fragt, wohin sollen am Ende die Wunder der Mechanik führen? ob nicht alle Nationalität sich dadurch verliert, die Originalität und Selbstständigkeit der Charactere darunter leide? ob nicht alle Mannigfaltigkeit und selbst alle Poesie nach und nach durch materielle Interessen aus dem Leben sich verdrängt finden werden? ob es nun gut sey, aus der Gesellschaft einen Mechanismus und aus der Welt eine Werkstätte zu machen? Da antworte ich freilich: das wäre nicht gut; es wäre ein allgemeines Unglück für das menschliche Geschlecht, und

ich gestehe es, ich könnte, weil sich dann das rein Menschliche verlieren würde, dem Leben keinen großen Werth abgewinnen, welches sich zu prosaisch gestaltete.

Aber man irrt sich darin, dies von dem gegenwärtigen Fortschritt der Civilisation im Allgemeinen vorauszusetzen, obschon manche dieser Schatten auf solche fallen. Immer muß man bedenken, daß so großartige Unternehmungen, wie die der Eisenbahnen, auf den Geist zurückwirken, und eine Ausbildung und Berücksichtigung der allgemeinen Angelegenheit der Menschheit erfordern, um solche durchzuführen, welche daher hiebei nie im Hintergrunde zurückbleiben werden.

Die allgemeinen Vortheile der Eisenbahnen entscheiden indessen noch nicht über die Frage: ob Baden eine Eisenbahn von Mannheim bis an die Schweizergrenze anlegen soll? Es wird dabei allerdings darauf ankommen, ob uns diese Vortheile in dem Grade zukommen, daß eine Ausgleichung des Aufwandes und der zu erhaltenden Vortheile in der Weise erzielt wird, daß nicht zu große finanzielle Nachtheile auf uns zurückfallen, und ob also die Anlage der Eisenbahn nicht ein zu gewagtes Unternehmen ist? — Unsere Nachbarn jenseits des Rheins glauben, wir hätten noch nicht gerechnet; wenn wir erst rechneten, würden wir erschrecken und von unserer gewagten Idee zurückkommen, mit welcher es uns nie recht Ernst gewesen wäre. Rechnen will und muß man; wir werden aber nicht so geradehin durch die Zahl zurückschrecken, noch weniger durch das, was jenseitige Unwissenheit und Eitelkeit gegen uns schon in dieser Angelegenheit zu Markt getragen hat.

Mir scheint, daß nicht ganz der rein financielle Standpunct es ist, von dem die Frage abhängt, sondern daß

man die Frage so stellen müsse: kann Baden nach seiner Lage der Anlegung einer solchen Eisenbahn ausweichen? und ich glaube, daß wir diese Frage verneinen müssen, wenn wir nicht um alle Vortheile unserer Handelsstraße kommen, wenn wir nicht in einen Isolirungszustand des Handels und des Verkehrs gerathen wollen. Die Sache würde mehr zweifelhaft seyn, wenn uns jenseits des Rheines nicht die Anlage einer Bahn drohen, und Mannheim der Endpunct gegen Norden von dieser Bahn seyn würde. Sie wissen jedoch, meine Herren, daß jenseis des Rheines die Anlage einer Bahn bereits beschlossen ist; wenn wir also nicht alle Vortheile des allgemeinen Verkehrs aufgeben wollen, so müssen wir nothgedrungen dagegen eine andere Bahn errichten. Es handelt sich um die größte und wichtigste Handelsstraße nicht nur für den Transit, sondern auch für den innern Verkehr. Es liegt eine Art Nothwehr vor.

Wäre aber auch dieses nicht der Fall, so würde man sich, nach meiner Meinung, für die Anlage einer Eisenbahn entscheiden müssen, sobald diese Bahn weiter nach Norden in der Art fortgesetzt wird, daß wir mit dem nördlichen Deutschland in Verbindung kommen, durch welche Verbindung wir dann bis zur Schweizergränze den Uebergangspunct nach Italien fortsetzen, und so den Norden mit dem Süden in Berührung bringen.

Bei einer so großartigen Verbindung, die sich noch durch eine Zweigbahn aus Würtemberg und später durch Anschluß an die belgischen Bahnen bis an das Meer ausdehnen wird, werden wir die Vortheile der Straße uns erhalten, ja dieselben noch weit mehr vergrößern. Es gibt in Dingen, bei deren Erörterung das Locale gegen die großartigen, von Außen eintretenden Verhältnisse verschwindet,

ein gewisser politischer Probalitätencalcul, der bei Vergleichung die Nachtheile und Vortheile weit besser erkennen läßt, als die aus statistischen Tabellen erhobenen Zahlen thun. Man kann dies nicht berechnen wie die mechanische Kraft einer Maschine. Man muß die Steigerung der menschlichen Thätigkeit durch geistige Anregung auch dabei anschlagen, das Lebendige, das dabei hervorgebracht wird, das Geistige, das neue Verhältnisse, neue Verzweigungen, kurz neue Mittel, eine neue Welt schafft.

Ich glaube, man würde sehr irrig rechnen, wenn man nur die Procente anschlagen wollte, welche durch den Ertrag der Eisenbahn an dem Aufwandscapital eingehen, vielmehr sind hier die indirecten Wirkungen auf den ganzen Verkehr zu berücksichtigen, obschon sich solche in Zahlen nicht ausdrücken lassen. Allerdings muß man sich durch die Größe des Unternehmens über den großen Kostenaufwand nicht täuschen. Ich muß gestehen, daß ich hinsichtlich des Kostenanschlages der Meinung des Redners vor mir (Abg. Sander), wonach sie etwa 25 Millionen Gulden betragen mögen, wohl beistimme. Nach den neuesten und zugleich zuverläßigsten Nachrichten kommt im Durchschnitt bei den drei Eisenbahnen in England, von Manchester nach Liverpool, von London nach Bristol und nach Birmingham, die Lieue über 2 Millionen Francs. Rechnen wir nun, daß bei uns die Schwierigkeit des Terrains geringer und der Arbeitslohn wohlfeiler ist, so kann man, nach allgemeinem Calcul, die Stunde doch nicht unter einer Million Francs anschlagen. Allein, wie ich die Sache ansehe, so liegt das Entscheidende und Ueberwiegende darin, daß wir uns in einer Lage befinden, wo wir fast nicht anders handeln zu können. Die Nachtheile,

die uns durch die Anlegung einer Eisenbahn auf der andern Seite des Rheines und durch die Isolirung im Verkehr zugehen müßten, würden das Capital von 25 Millionen bald überwiegen. Durch die große Verbindung von Norden und Süden werden wir uns die Vortheile hingegen sichern, die wir uns davon versprechen.

Die Anlage von Eisenbahnen, meine Herren, ist eine Zeitidee, welche bald allgemein und überall durchdringen und sich verwirklichen wird. Das Rheinthal kann vermöge seiner Lage keine Lücke in diesem Bahnzuge lassen. Es ist die natürlichste Handelsstraße, und das Terrain der Art, daß wenig Schwierigkeit bei Anlegung einer Bahn besteht; ich sehe daher nicht ein, wie früher oder später dem auszuweichen wäre. Hat man einmal die Nothwendigkeit einer solchen Einrichtung erkannt, so ist es räthlich, zu einer Zeit an's Werk zu greifen, wo man sich die Vortheile, die man hat, erhält, und den Nachtheilen durch Zuvorkommen vorbeugt, die man sich später zuziehen würde.

Ich muß daher dafür stimmen, daß die Anlegung einer Eisenbahn von Mannheim bis an die Schweizergrenze nach Basel Statt finde. Bei dieser Gelegenheit will ich mich auf andere Vorschläge der Commission gar nicht einlassen, sie scheinen mir in diesem Augenblick zu entfernt zu liegen. Viele davon mögen erst einem künftigen Jahrhundert vorbehalten seyn.

Nur Eines erlaube ich mir noch zu bemerken. Sie haben gehört von der Erfindung einer electro-magnetisch-telegraphischen Linie. Nach dem Urtheile von Sachverständigen soll die Einrichtung in Verbindung mit den Eisenbahnen mit geringen Kosten getroffen werden können; ich mache nun die Regierung bei diesem Anlaß hierauf aufmerksam.

Finanzminister v. Böckh: Der Hr. Abg. Sander hat von den großen Nachtheilen gesprochen, in welche wir in Beziehung auf unsere Finanzen durch die Anlage einer Eisenbahn kommen können. Ich glaube, seine meisten Gründe gehen durchaus nicht gegen die Ansichten und die Vorschläge der Regierung. Diese hat sich darüber folgender Maßen ausgesprochen: „Die Regierung ist von der Ueberzeugung durchdrungen, daß der Bau der Eisenbahn von Mannheim bis an die Schweizergrenze zur Zeit einer Privatgesellschaft nicht anvertraut werden kann.“

Sie hält es wenigstens — und das dürfte diese Verhandlung wesentlich erleichtern, in keiner Weise für nothwendig, daß über den Bau der Bahn auf Staatskosten eine für alle Zeiten bindende Entschließung gefaßt werde; sie verlangt nicht, daß Sie die für das ganze Unternehmen erforderliche Summe jetzt schon als eine feststehende Verwendung betrachten. Es genügt ihr, Ihre Zustimmung dazu zu erhalten, daß der Bau auf Staatskosten begonnen und fortgeführt werde, bis etwa eine weitere Ausbildung des Concessionirungssystems, und weitere, sowohl allgemeine, als uns speciell berührende Erfahrungen es mit den Interessen des Landes vereinbar und nach dem Laufe der Verhältnisse räthlich erscheinen lassen, die Fortsetzung der Bahn ganz oder theilweise Privathänden anzuvertrauen.

Der Abg. Sander wird daraus ersehen, daß die Regierung in Beziehung auf das Finanzielle Vieles der Zukunft vorbehalten, und auch im Gesetze den Vorschlag gemacht und ausgesprochen hat, daß auf jedem Landtag die Mittel bewilligt werden sollen. So kann also die Rede nicht davon seyn, uns in gefährliche Schulden zu stürzen. Für

jetzt und in so lange die Regierung fortbauen wird, unterliegt es keinem Zweifel, daß Anlehen gemacht werden müssen; daß aber diese Anlehen so gefahrbringend seyen, wie der Herr Abg. Sander glaubt, das muß ich bestreiten.

Die Eisenbahnen werden einen Ertrag gewähren; wie groß aber derselbe seyn wird, daß läßt sich im Voraus nicht bestimmen; allein, alle Hoffnungen müßten täuschen, wenn nicht ein bedeutender Theil der Zinse, der Unterhaltungs- und Administrationskosten dadurch gedeckt werden soll; und wären auch, um unsere staatswirthschaftlichen Interessen zu erhalten, jährlich einige Hunderttausend Gulden Zuschuß nothwendig, so würde dem Lande kein so großer Nachtheil zugehen, als derjenige wäre, wenn wir keine Eisenbahn bauten. Ich glaube, es ist kein Mitglied in diesem Saale, welches nicht von der Ueberzeugung durchdrungen wäre, daß durch die Anlegung einer Eisenbahn auf dem andern Ufer des Rheins wir schlechterdings in die Nothwendigkeit versetzt sind, gleichfalls eine Bahn zu erbauen. Dies ist der entscheidende Moment.

Die Kosten der Bahn hat der Hr. Abg. Sander auf das Doppelte und noch mehr gesteigert, um seiner Ansicht ein größeres Gewicht zu geben. Auch darin kann ich ihm nicht beistimmen. Ich glaube, daß wir Vertrauen setzen dürfen auf die Ueberschläge, die uns vom technischen Comite gemacht worden sind. Dieses ist schon von der Vorsicht ausgegangen, jene nicht zu nieder zu stellen. Man kann von den Kosten der Eisenbahnen in andern Ländern durchaus keinen richtigen Schluß ziehen auf die Kosten unserer Eisenbahn.

Regierungscommissär Professor Bader: Es sind Ihnen

die Kostenüberschläge vorgelegt worden, die man so genau bearbeitet hat, als es die Umstände nur immer erlauben, d. h. so genau, als es überhaupt möglich ist, die vielen Verhältnisse, die die Kosten so sehr ändern können, zu übersehen. Wir wissen ja, daß alle diese Rechnungen bedeutenden Schwankungen unterliegen, welche zum Vortheil oder zum Nachtheil der Kostenberechnung sich stellen können. Um diesen Schwankungen möglichst zu begegnen, haben wir, wie Sie auch aus unserer Vorlage ersehen werden, die höchsten Preise angenommen, solche Preise für Material und Arbeit, als sie jetzt noch gar nicht bestehen.

Ohne mich in das Detail weiter einzulassen, da Ihnen dasselbe ohnehin schon aus der Vorlage unseres Berichtes bekannt ist, erlaube ich mir nur, auf eine Bemerkung des Hrn. Abg. Sander kurz zu erwiedern. Er sagt: wenn 20 Millionen das ganze Baucapital für die doppelte Bahn darstellen und 13 Millionen für eine einfache Bahn, so bleiben 7 Millionen für diejenigen Kosten, welche auf den Bau derjenigen Werke verwendet werden müssen, die nicht eben die Schienenlager selbst bilden. Darin hat er Recht. Nun findet der Hr. Abgeordnete aber die Summe zu klein. Worauf er diese seine Ansicht gründet, weiß ich nicht. Nach den jetzigen Verhältnissen wird die Stunde einer Chaussee, welche breiter ist, als das Planum einer Eisenbahn, zu 30,000 fl. angeschlagen, ein Factum, das dreißigjähre Erfahrung nachweist. Nehmen wir nun die ganze Länge von 60 Stunden, so ergibt sich erst die Summe von 1,800,000 fl. Werden dazu die Ausgaben für Brücken, Dohlen nnd andere Kosten hinzugerechnet, so beträgt der sämmtliche Aufwand für die ganze Straße 2,760,000 fl. Nun haben wir noch über 3 Millionen zu verfügen.

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

Es sind aber für die Herstellung einer Straße verschiedene Werke zu machen und allerlei Bauten zu führen, die bei dem Planum einer Eisenbahn nicht vorkommen.

Warum soll nun jene Summe nicht hinreichen?

Diese einfache Bemerkung wollte ich dem Hrn. Abg. Sander entgegensetzen.

Was die Kosten der Eisenbahnen in andern Ländern betrifft, so hat Ihnen schon der Hr. Finanzminister bemerkt, daß die Bauten, unter andern Verhältnissen und unter andern Umständen geführt, keinen Maßstab geben können für die Kosten in unserm Lande.

Warum haben Sie nicht auch die belgischen Bahnen als Beispiel aufgeführt, die doch bedeutend wohlfeiler sind, als unsere Voranschläge.

Die Bahn von London nach Birmingham wird man, wie so manche andere Bahn, hier nicht anführen wollen, wo man auf hohen Arkaden fortgehen mußte.

Diese Bemerkungen allein wollte ich in diesem Augenblick dem Vortrag des Hrn. Abg. Sander entgegenstellen.

Welcker: Es ist eine große Sache, mit welcher wir uns jetzt beschäftigen, und ich bin innigst von der Ueberzeugung durchdrungen, es ist auch eine gute Sache. Befürchten Sie nicht, daß ich die Gründe besonders ausführen werde, welche für das Unternehmen sprechen; sie liegen vor in den verschiedenen Schriften, die Sie in Händen haben, sie liegen vor in dem vortrefflichen Commissionsbericht.

Klar ist es, daß diese Eisenbahnen eine lebhafte Verbindung des ganzen gebildeten Europa's begründen, daß von der Nordsee bis zum mitelländischen und adriatischen Meere die Völker sich berühren werden. Und wenn Sie auch, ohne

die Flügel der Phantasie zu weit zu entfalten, hinzudenken, daß auf dem adriatischen Meere eine regelmäßige Dampfschifffahrt nach Griechenland und Afrika und nach dem ganzen Orient eine regelmäßige Verbindung schon besteht, von England aus aber eine solche mit der neuen Welt nächstens hergestellt wird, so, daß bald nur eine kurze Zeit nöthig ist, um in diese entfernte Weltgegenden zu gelangen, so werden Sie zugeben, daß dadurch eine Annäherung, eine Verbindung des gebildeten Menschengeschlechtes eintreten werde, wovon man vor 20 und 30 Jahren keine Ahndung hatte.

Die Verbindung der Menschen aber ist der Hebel ihrer Cultur. Das Leben wird reicher an Mitteln für die Genüsse des Lebens, wird reicher an Mitteln für die Bildung werden. Das Menschengeschlecht wird fortschreiten. Aber freilich, ein so großes Unternehmen hat auch große Bedenken. Es ist gut, und ich danke es dem Abg. Sander, daß er es übernommen hat, in diesem Saale sie auch zur Sprache zu bringen. Es sind Bedenken der verschiedensten Art. Es gibt Bedenken bei jedem Fortschreiten des menschlichen Geschlechtes. Denken Sie Sich, ein Hirtenvolk schreitet vor zum Ackerbau, vom Ackerbau zu Gewerben, Fabriken und Handel, da gibt es verschiedene Bedenken. Doch wer wollte das Fortschreiten des menschlichen Geschlechts nicht trotz aller dieser Bedenken! Freilich gibt es auch Kleinherzige und Engherzige, die, bei sonst gutem Willen, doch an diesen Bedenken hängen bleiben, und welche, wenn sie auch ein Bischen Licht und Freiheit zugestehen möchten, doch sogleich fürchten, es möchte zuviel werden. Ich bin dafür, daß Gottes freie Sonne fortstrahle mit voller Kraft und mit ihrer ganzen Wirkung zur

Vervollkommnung der Menschheit, das Wahre und Gute mehre, und scheue nicht die Gefahren, die damit verbunden sind.

Sodann gibt es noch andere ängstliche Bedenken, die Sie auch schon in den Zeitungen werden gelesen haben, sowohl in auswärtigen als in der Carlsruher Zeitung. Hier werden die Eisenbahnen als Werkzeuge zu verbrecherischen Handlungen der Demagogen bezeichnet. Diese soll man, heißt es, nicht unterstützen. Ich glaube, in der Beziehung hat es auch keine Gefahr. Wenn die Demagogen sich der Wägen auf den Eisenbahnen bedienen, so können auch die Gens-d'armen, die Polizeidiener und die Executionstruppen auf solche aufsitzen, und so wird sich die Sache wieder ausgleichen.

Es gibt aber auch gründlichere Bedenken, doch nur solche, welche die Feinde der Entwicklung und der Freiheit der Menschen in gewissen Blättern in Deutschland erscheinen lassen, die jeden Fortschritt, jede Bewegung, jede Erschütterung der alten Mißbräuche, des alten Unrechts fürchten. Nun! den Feinden des Menschengeschlechtes antworte ich in diesem Saale nicht.

Freilich können auch von ängstlichen religiösen und moralischen Gemüthern an dieses Fortschreiten selbst Bedenken geknüpft werden. Ist die Welt im Argen, sind die vorherrschenden Triebfedern des Menschen Egoismus und Sinnengenuß; ist das das vorherrschende sich täglich mehr und mehr verbreitende Princip; dann liegt in jedem Fortschreiten der freien Bewegung, in jeder Vermehrung der Mittel der Cultur auch das Fortschreiten in dem Schlechten. Aber abgesehen davon, daß, wenn die Welt so im Argen ist, und stets zum Schlechten fortschreitet, es sich nicht der

Mühe lohnte, es um einen Tag aufzuhalten, so fürchte ich ein solches Fortschreiten zum Bösen nicht. Ich glaube fest an das Fortschreiten der Menschheit zum Guten. Der liebe Gott will nicht haben, daß die christliche Menschheit zurücksinke in Barbarei, Knechtschaft und Unterdrückung, sondern daß sie fortschreite in großer, edler Entwickelung. Dazu aber sind die Eisenbahnen ein Mittel.

Es gibt endlich noch eine andere Art des Kampfes gegen ein solches System. Ich glaube dem Abg. Sander nicht Unrecht zu thun, wenn ich sage, daß zum Theil von diesem Standpuncte seine Einwendungen gegen die Eisenbahnen ausgegangen sind. Die Kammerverhandlungen, die Verhandlungen freierer Männer, sollen das herbeiführen daß die Sache von allen Seiten beleuchtet dargestellt, und auch das Entgegengesetzte für das allgemeine Gute hervorgerufen werde.

Bei dem vornehmsten Collegium der Welt, bei dem Collegium der Cardinäle in Rom, wird, wenn Jemand selig oder heilig gesprochen werden soll, ein sogenannter Advocatus diaboli aufgestellt, welcher Einwendungen gegen den Werth jener Person zu erheben hat. Ein solcher Advocatus diaboli ist der Abg. Sander für unsere Eisenbahn, und zwar mit Ruhm und Glanz, wenigstens in demjenigen Theil seiner Ausführung, welcher nicht blos gegen die Uebernahme der Eisenbahn auf Staatskosten gegründet ist.

Was den Hauptpunct anbelangt, so glaube ich ihm nicht Unrecht zu thun, denn hier konnte er selbst nichts von Bedeutung entgegenstellen. Er sagt nämlich: die Preßfreiheit wäre für das Fortschreiten der Menschen so wichtig als die Eisenbahnen.

Darüber will ich mit ihm nicht hadern. Ich habe es ja hier

schon oft ausgesprochen, ich sey der festen Ueberzeugung, daß zu keiner Zeit in dem gebildeten Deutschland die Presse mehr unterdrückt war als jetzt. Drei Mal haben wir beschlossen, es möchte die Regierung gebeten werden, auf Entfesselung derselben hinzuwirken, aber unsere Beschlüsse haben keine Früchte getragen, sie waren vergebens! Ich bin der festen Ansicht, daß uns die Eisenbahnen in der Beziehung weiter führen, daß sie uns zuerst einigen Ersatz gewähren, und zuletzt mit dem Ersatz auf das Hauptgut selbst bringen werden.

Ich sehe nicht ein, was denn der Abg. Sander sonst gegen die Güte der Eisenbahnen für eine bedeutende Einwendung gemacht hat. Einen großen Theil seiner Rede verwendete er dazu, den Art. 2 des Gesetzes, über die Errichtung der Eisenbahn, zu bestreiten.

Ich glaube im Sinne der Kammer zu reden, wenn ich es theils dem Herrn Berichterstatter, theils den Mitgliedern der Regierungsbank überlasse, zuvor von diesem Puncte aus dem Abg. Sander zu antworten, und daß ich auf jeden Fall recht thue, wenn ich diesen Punct bis zur speciellen Discussion aussetze. Nur ein paar Momente, die nicht allein jene besondere Art der Ausführung der Eisenbahn berühren, will ich kurz hervorheben. Der Abg. Sander hat nämlich in seiner geistreichen Rede gesagt: wir sind ein ackerbautreibendes Volk, für ein solches hat es weniger Werth ein schnelles und leichtes Communicationsmittel zu erhalten; die Eisenbahnen werden überhaupt nicht allen Classen und Landestheilen gleich vortheilhaft, ja manchen sogar nachtheilig seyn. Wer zuviel beweist, der beweist gar nichts. Alle Mittel zur allgemeinen Erleichterung der Communication haben zwar einen Landes-

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

zweck, werden aber vorzüglicherweise für gewisse Classen, oder einen Landestheil vortheilhaft seyn, bald für die Ackerbauer und Handwerker, bald für die Kaufleute und Fabricanten, diese dem Oberland und jene dem Unterland. Es wird diese der Rheingegend und diese dem Gebirgstheil des Landes mehr entsprechen. Wenn nun aber ein Theil des Landes sich zum Wohlstand und Wohlhabenheit erhebt, so wird dieses auch dem Andern Vortheile gewähren, und die Gerechtigkeit der Regierung und der Stände wird Alles thun, um die Ungerechtigkeit auszugleichen. Ich bin auch überzeugt, daß der Abg. Sander recht gut weiß, daß da, wo große und frequente Straßen, wo ein lebendiger Verkehr vorhanden sind, auch Wohlstand der Landleute und des ganzen Volkes herrscht. Die Bewohner der durch die Eisenbahn zunächst beglückten Gegenden werden leichter und schneller ihre Producte zu Markt bringen können, und auf hundert Canälen wird der Wohlstand der so lebhaft Verkehrenden nicht blos in eines Menschen, sondern in Aller Taschen fließen.

Ferner hat der Abg. Sander geglaubt, daß uns dieses Unternehmen in so entsetzliche Schulden stecken werde; es sey ein Unternehmen, das nicht einmal einigermaßen sichern Ertrag gewähre, und wegen dessen alle anderen wohlthätigen Anstalten unterbleiben müßten. Wenn der Abg. Sander vergleicht, wie der erste Bericht des Comite so ganz niedrige Ansätze des Ertrags der Eisenbahn aufstellt, wie er noch gar nicht in Anschlag bringt, daß die Bahn in Norden und Süden fortgesetzt wird, auch nicht in seine Rechnung aufnimmt, daß ein so großer Theil bisheriger Fußgänger einen so großen Theil eben jener Landleute die Eisenbahn benützen werden; wenn er berücksichtigt, wie

auch der Commissionsbericht zwar schon viele Thatsachen anführt, die einen höheren Ertrag der Eisenbahn erwarten lassen, dennoch aber bei den bescheidendsten Ansätzen stehen bleibt, und doch zu vortheilhaften Resultaten kommt, so wird die Aengstlichkeit wegfallen, daß die Eisenbahn gar keinen Ertrag abwerfe. Ich bin der vollkommenen Ueberzeugung, daß die Eisenbahn, wenn auch nicht einen so großen Gewinn, wie mancher Speculant bei einem solchen Unternehmen voraussetzt, immerhin einen bedeutenden Ertrag geben werde, und daß wir das Unternehmen machen müssen, wenn auch die 1,200,000 fl., welche für Ablösung der Zehnten der Staatscasse eingehen, dazu nicht verwendet werden könnten. Mir scheint der Abg. Sander den Unterschied von zwei Arten der Verwendung von Staatsmitteln übersehen zu haben. Es gibt nämlich Verwendungen, die an und für sich nicht nutzbringend sind. Dahin gehört der Aufwand für Luxus oder für Krieg. Wenn zu diesen Zwecken der Staat das Geld bergibt und hergeben muß, so kann man allerdings jene Bedenklichkeiten äußern. Gibt aber der Staat für nutzbringende Anlagen das Geld her, welche jedenfalls einen Ertrag gewähren, so ist dies ein himmelweiter Unterschied. Wird vollends durch eine solche Anstalt zugleich des Volkes Wohlstand gehoben, und schon gleich durch die erste Anlage, wie hier, weil der größeste Theil der Kosten, vielleicht 16 Millionen, dem arbeitenden Theile des Volks in die Hände gegeben, so werden dadurch wahrlich nicht auf bedenkliche Weise die Schulden des Landes vermehrt.

Ich will es unterlassen, noch tiefer in die Ausführung der Rede des Abg. Sander einzugehen, dagegen aber bemerken, daß ich nur insofern für dieses Unternehmen

stimmen kann, als es auch durchaus vortheilhaft und zweckmäßig ausgeführt wird. Ohne mich näher in das mir ohnehin fremde technische Gebiet einzulassen, muß ich mir doch erlauben, gerade wegen der aus dem Munde der Regierungscommission vernommenen Aeußerung, einen Wunsch vorzüglich lebhaft auszudrücken: halten wir fest an der Idee, die die Commission ausgesprochen hat, es soll eine Eisenbahn werden von Mannheim bis an die Schweizergrenze; weit entfernt sey von uns der Gedanke: „wir wollen einen Versuch machen, ob das Unternehmen im Unterland nicht zu theuer wird; ist dieses der Fall, so können wir die Schienen verkaufen, und das Oberland brach liegen lassen." Diese Ansicht widerspricht dem, was uns in dieser Beziehung leiten muß, selbst auch dem, was die Commission als Hauptmoment aufgestellt hat. Sagt man uns denn nicht, die Bahn im Elsaß macht es nothwendig wegen der Concurrenz eine Eisenbahn anzulegen? Diese Concurrenz aber schadet dem Unterlande nicht, sondern dem Oberlande. Hier muß also gebaut werden, und zwar schnell; wir haben ein Recht auf diese Schnelligkeit zu dringen. Dieses Recht beweise ich dadurch, daß ich hinweise auf das, was ich früher über die Eisenbahnsachen gesprochen, was ich aus dem Munde der Regierung vernommen, und in der Erfahrung gesehen habe. Als ich im Jahr 1833 die erste Veranlassung fand zur Besprechung über die Eisenbahn durch die Uebergabe einer Petition des Hrn. v. Cotta und des amerikanischen Consuls List habe ich geglaubt, es wäre gut und heilsam, wenn von Seiten der Regierung alsbald mit Voruntersuchungen vorgeschritten würde.

Damals hatte man nicht daran gedacht, daß in einem Zeitraum von noch nicht fünf Jahren die Eisenbahnen zu

vollkommener Ausführung kommen würden. Das Leben hat uns über alle Erwartung vorwärts gedrängt. Als ich am Schlusse des vorigen Landtages die Regierungscommission dringend bat die Sache nicht länger mehr zu verzögern, und mich auf die Worte eines bairischen Ministers in der bairischen Kammer berief, welcher mit hohem Selbstgefühle und Stolz sich glücklich pries, Minister des Königs zu seyn, der in der Cultur in Deutschland voransteht, und die Besorgniß einer Bahn auf der linken Rheinseite hervorhob, da ertönte mir vom Ministertische der Vorwurf entgegen: „ich ließe mich von der Phantasie hinreissen." Doch diese Phantasie ist schnell in Erfüllung gegangen. Die Bahnen am linken Rheinufer und die bairischen Bahnen sind in voller Unternehmung, und gerade die Puncte, die uns am nächsten angehen. Die Elsasser Bahn ist bereits beschlossen. Ich will nicht beurtheilen, ob es möglich gewesen wäre, wie ich es glaube, diese Bahn zu verhindern. Zum Beweise dessen, will ich Sie auf eine Bemerkung aus dem in ihren Händen befindlichen Berichte des Eisenbahn-Comites aufmerksam machen; es heißt nämlich Seite 53 daselbst:

„Es möchte nun zwar scheinen, daß, wenn auf der einen oder auf der andern Seite die Umstände für eine solche Unternehmung günstiger wären, als im Großherzogthum, durch ein Zuvorkommen nichts gewonnen wäre, da in dem nämlichen Augenblick, da hier die Anlegung beschlossen würde, ein gleicher Beschluß dort gefaßt werden könnte, und in diesem Falle die Unternehmung da unterbleiben müßte, wo sie weniger Nutzen verspräche. Die Sache verhält sich indessen nicht ganz auf diese Weise. Man weiß, daß bedeutende Capitalien für eine

solche Unternehmung disponibel sind, und es ist daher zu erwarten, daß, wenn sie hier die gewünschte Anlage nicht finden, sie zu gleichem Zweck dort angeboten werden. Ist aber einmal eine Concession ertheilt, und die Verpflichtung übernommen, so werden schwerlich sich neue Unternehmer auf einer andern Seite finden."

Der Bericht beurtheilt die Sache so: die französische Regierung hat kein Interesse auf dem linken Rheinufer eine Eisenbahn zu machen. Das Unternehmen kann aber eine Privatgesellschaft nicht beginnen, wenn in Baden eine Eisenbahn besteht. Wenn wir am letzten Herbste zuvorgekommen wären, so wäre es sehr problematisch, ob jene Bahn zu Stande gekommen seyn würde. Die Materialien sind nun viel theurer, die Concurrenz wird einen großen Theil unseres Ertrages wegnehmen, und doch müssen wir bauen. Ein Beweis, daß man zu gewissen Zeiten recht hat, sich nicht abschrecken zu lassen, durch die Anregungen der Phantasie, und wenn man darauf dringt, daß eine Sache schnell ins Leben tritt. Man hat jetzt sehr bestimmte Gründe anzunehmen, daß ein Versehen begangen worden ist.

Ich bin weit entfernt, der Regierung dadurch einen Vorwurf zu machen, sondern will vielmehr mein Urtheil suspendiren, obschon man die Sache auch bereits in den Zeitungen so dargestellt hat. Ich beschränke mich auf die wiederholte Bemerkung, man soll mit Ernst und schnell bauen, und nicht blos versuchen, und zwar auf der ganzen Bahnstraße, soweit es bei einem ordentlichen Betrieb thunlich ist. Es ist auch jetzt noch ein Zuvorkommen möglich, es gibt Seitenbahnen nach allen Richtungen. Kommen wir zu spät, so können wir so manche Bahn, die auf unsere Hauptbahn geführt würde, verlieren. Es sind aber

auch noch andere Rücksichten vorhanden. Wenn eine Eisenbahn ins Leben getreten ist, so strömt 50 und 60 Stunden weit Alles dahin, und will auf der Eisenbahn fahren. Man hat die Erfahrung in Belgien gemacht, daß ein großer Theil der Kosten der Eisenbahnen schnell durch die Neugierigen gedeckt worden ist. Warum soll man nicht auch das Großherzogthum diese Wohlthat genießen lassen? Ich habe noch einen höher stehenden Grund, warum ich Beschleunigung des Unternehmens wünsche, und weil die Eisenbahn den Händen der Regierung übergeben ist, so möchte ich diesen Wunsch recht dringend der Regierung an das Herz legen. Sie hat nach gewiß reifem Bedenken die Nothwendigkeit einer Anlage der Eisenbahn anerkannt. Sie spricht es aus in der Rede des Ministers des Innern. Es ist ein großer Fortschritt der menschlichen Cultur, ein großes, bedeutendes Unternehmen. Zu allen Zeiten haben sich die Fürsten einen großen Ruhm gemacht, wenn sie vorangingen im Großen und Guten. Es ist muthig und großartig voranzugehen. Darauf gründete Baierns Minister seinen Stolz. Ich habe schon zu verschiedenen Zeiten in anderer Beziehung den Wunsch ausgesprochen, daß zur großen Befestigung des Thrones, zum großen Gewinn für das Fürstenhaus, für das Land und dessen Bewohner Baden, wie früher, vorangehen möge im Guten und Großen! Wenn in anderer Beziehung wegen der Kleinheit des Staates Hindernisse im Weg lagen, wenn politische Rücksichten dieses oder jenes nicht geschehen ließen, so war das nicht zu vermeiden. Hier aber sind wir Herren und Meister, lassen Sie uns also bauen, wie es unseres Fürsten und Fürstenhauses würdig ist; lassen Sie uns vorangehen in dem großen Werk, und nicht mühsam nachgeschleppt, und dazu

gezwungen werden, lassen Sie uns zeigen, daß wir auch Großes und Gutes thun können! Als Freund des Fortschreitens und der Freiheit der Menschheit, als Freund des Fürsten und des Vaterlandes wünsche ich der Kammer und der Regierung Glück zu diesem großen Unternehmen und hoffe, daß die Kammer dasselbe beinahe einstimmig beschließen werde.

Sander: Ich erlaube mir nur eine Bemerkung auf die Ausdrücke des Abg. Welcker. Ich habe vorausgesehen, daß meine Gründe, die ich hier vorbringen werde, Widerspruch, vielleicht, denn bis jetzt habe ich davon nichts vernommen, auch Widerlegung finden. Aber eines habe ich nicht vorausgesehen, daß meine Gründe verdächtigt werden. Es ist nicht schön, daß der Abg. Welcker einem Mann, der beinahe allein da steht, so entgegentritt und sagt, er ist ein advocatus diaboli. Abgeordneter Welcker! das ist nicht schön. Meine Gründe sind mir vollkommen Ernst, und ich bin ganz von dem durchdrungen, was ich gesagt habe, daß es ein Unglück für das Land sey, wenn die Eisenbahn auf Staatskosten gebaut wird, und nun will man meine Gründe verdächtigen und sagen, es sey nur der Geist des Widerspruches aus dem meine Worte hervorgegangen.

Uebrigens ist es wahr, und darin hat auch der Abg. Welcker recht, daß ich überhaupt kein großer Freund der doch nur das Haschen nach Reichthum und Erwerb fördernder Eisenbahnen bin, und namentlich nicht die Fortschritte in geistiger Beziehung von ihnen erwarte, welche er in seiner Phantasie uns zeigt. Unsern Uebergang eines ackerbauenden Volkes in den eines handeltreibenden hielte ich für ein Unglück, und wenn ein solcher durch die Einführung der Eisenbahn eintreten sollte, wenn wir also hierin England

nachahmen sollten, so hüten Sie Sich vor der zweiten Nachahmung, hüten wir uns vor dem Armengesetz Englands.

Welcker: Der Abg. Sander hat mich in der That mißverstanden. Ich habe ausdrücklich gesagt, daß ich die Gründe, die er gegen die Uebernahme der Eisenbahn auf Staatskosten vorbrachte, für ernste Gründe halte, und darauf beruft er sich. In Beziehung auf den Punct, von dem ich sprach, gibt er selbst es zu, daß er das Unternehmen für kein Unglück ansieht, nämlich in Beziehung auf den Bau der Eisenbahn. Indem ich ihn mit dem advocatus diaboli verglich, verglich ich ihn mit einer großen und ehrwürdigen Person, mit einem Cardinal.

Staatsrath Nebenius: Ueber die Frage, ob der Staat die Eisenbahn bauen soll, will ich kein Wort sagen. Dieser Gegenstand wird nochmal bei der speciellen Discussion vorkommen. Ich habe mich nur erhoben um über eine Aeußerung des verehrlichen Redners mir gegenüber (Abg. Welcker) zu antworten. Er hat sich auf eine Stelle in dem Berichte des Comites bezogen, und darauf eine Art Vorwurf gegen die Regierung gegründet. Da ich selbst als Mitglied der ersten Kammer den Wunsch geäußert habe, es möchte auf dem letzten Landtage eine Vorlage geschehen, so finde ich mich doppelt und dreifach verpflichtet, Ihnen zu erklären, daß nach meiner vollkommensten Ueberzeugung, und nach der vollständigen Kenntniß, die ich von der Sache, von allen bisherigen Arbeiten besitze, nicht ein Tag für den Vollzug des Baues verloren gegangen ist. Bei der größten Anstrengung hätte nicht mehr geleistet werden können, als wirklich geschehen ist.

Diese feierliche Versicherung kann ich Ihnen ertheilen Der Herr Abg. Welcker hat Zweifel geäußert, ob es

auch so ganz recht sey, die Bahn bis nach Basel fortzuführen?

Ich bitte, kein Mißtrauen in die Worte der Regierung zu setzen. Die Bahn wird bis Basel fortgesetzt werden, und das Oberland an den Vortheilen der Eisenbahn Antheil nehmen, wenn auch die Unternehmung selbst keinen Kreuzer Ertrag gewähren sollte. Mir ist der Fall denkbar, daß das ganze Anlagcapital nichts rentirt, und die Anstalt doch eine nützliche genannt werden kann, wenn nämlich nur die indirecten Vortheile eintreten, die wir Ihnen, zum Theil in Zahlen, in dem Berichte des Eisenbahn-Comites ausgedrückt haben. Es ist durch den dort nachgewiesenen Gewinn das ganze Capital mit seinen Interessen wenigst vollkommen gedeckt.

Der Herr Abgeordnete hat uns eines unbegreiflichen Uebersehens beschuldigt. Diese Beschuldigung beruht aber auf einem begreiflichen Uebersehen des Herrn Redners gegenüber. Es heißt nämlich in dem Berichte Ihrer verehrlichen Commission:

„das Gr. Eisenbahn-Comite hätte einige Umstände nicht berücksichtigt ꝛc."

Ich habe mich mit dem Herrn Berichterstatter über diese nicht begründete Bemerkung benommen, und er hat die Güte gehabt sie durch einen Zusatz, welcher mit klaren Worten sagt, daß auch wir jene Umstände angedeutet hätten, zu berücksichtigen. Bei der Beeilung des Drucks unterblieb jedoch nach jenem Zusatz die sich von selbst ergebende Abänderung, welche die folgenden Stellen des Berichts erhalten sollten. Ich hätte diese Sache nicht berührt, da sie aber zur Sprache gekommen ist, so mußte ich dieses bemerken. Das Eisenbahn-Comite hat keineswegs, wie der

Bericht Ihrer Commission sagt, übersehen, daß die Eisenbahn durch die große Zahl der Personen, die bisher zu Fuße reißten, einen Zuwachs erhalten werde. Im Berichte des Eisenbahn-Comite's wird vielmehr hievon S. 23 gesprochen und bemerkt, daß solche Reisende durch die Ersparniß an Zeit und Zehrungskosten, und durch die geringere Abnutzung ihrer Kleider mehr gewönnen als ihre Taxe für die Plätze letzten Rangs kosten, und daher für die Befreiung von einer beschwerlichen körperlichen Anstrengung in der That nichts bezahlen würden. Was will man mehr sagen?

Ueberhaupt stimmt Ihre Commission, und zwar mit allem Recht mit uns überein; nur in einer Rücksicht besteht eine Verschiedenheit, sie hegt nämlich größere Hoffnungen als wir, für einen günstigen Ertrag der Eisenbahn. Hierüber läßt sich nicht streiten. Wir haben durchaus nichts übersehen, nichts unberücksichtigt gelassen, und ausführlich von allen Verhältnissen gehandelt, welche eine bedeutende Vermehrung der Reisenden erwarten lassen. Es heißt S. 24 des Berichtes des Comite's für Eisenbahnen ausdrücklich: „damit, daß nämlich bei uns die natürlichen Bedingungen einer solchen Frequenz, welche mehrere ihren Aufwand lohnenden Eisenbahnen darbieten, nicht zu erwarten sey, soll nicht behauptet werden, daß in Folge der Herstellung der Eisenbahn die Zahl der Reisenden zwei- drei- und vierfach stärker werden könne ꝛc."

Wir haben auch den Einfluß nicht unberücksichtigt gelassen, welchen die Anlegung nur eines Schienenlagers und die Aufnahme der Capitalien zu 3 ½ Procent auf das Verhältniß der Kosten und des Ertrags auszuüben geeignet ist. Gerade weil es problematisch erschien, ob sich die Zahl der Reisenden so sehr vermehren werde, als nach den

Berechnungen des technischen Ausschusses vorausgesetzt werden mußte, um den calculirten Ertrag erwarten zu dürfen — eben deßhalb haben wir vorgeschlagen, daß nur ein Schienenweg gebaut werde. Gerade deßhalb, weil ein geringerer Zinsfuß für das Baucapital einen günstigen Einfluß auf das Verhältniß der Kosten und des Ertrags ausübt, haben wir unter andern Gründen für die Uebernahme des Baues auf Kosten des Staats auch des Umstandes ausdrücklich gedacht, daß der Staat überall Capitalien zu 3 ½ Procent erhalten könne.

Welcker: Der Herr Regierungscommissär hat gesagt, ich hätte die Regierung eines Versehens beschuldigt, dem ist aber nicht so. Ich habe im Bericht gelesen, daß ihr Bericht allerdings im Allgemeinen von Fußreisenden spricht, daß aber ihre Berechnungen die Fußreisenden nicht mit einschließen.

Der Herr Regierungscommissär hat ferner gesagt, daß ich der Regierung den ungegründeten Vorwurf gemacht habe durch die Behauptung, sie sey nicht fest entschlossen, gleich jetzt die Bahn vollends herzustellen. Auch den Vorwurf habe ich ihr nicht machen wollen.

Ich habe mich nur berufen auf die Worte des Regierungscommissärs, welcher sagte: „Wir wollen nun einmal den Versuch machen, mißlingt er, so können wir die Schienen wieder verkaufen."

Dagegen habe ich mich ausdrücklich erklärt, und namentlich ausgesprochen, daß bereits im Elsaß inzwischen die Bahn entstand, daß die Schienen theurer geworden sind, als sie im vorigen Herbst waren, und habe dies nur angeführt zur Bekräftigung meines Wunsches, daß nunmehr

unverweilt und schnell an's Werk gegangen werde. Dies war der Hauptgedanke meiner Rede.

Staatsrath Nebenius. Das, was ich sagte, ist in vollkommener Uebereinstimmung mit dem, was ich später äußerte. Das Oberland wird eine Eisenbahn erhalten, wenn nicht alle Berechnungen trügen, wenn sich bei den ersten Sektionen nicht zeigt, daß die Ausführung des Baues statt 13 Millionen, wie der Herr Abg Sander meint, 25 — 30 Millionen Gulden kostet, wenn nicht überhaupt nach den ersten Erfahrungen sich alles so unglaublich schlecht herausstellt, daß wir besser thun, die auf der ersten Sektion gelegten Schienen wieder zu verkaufen. Mit einem Worte: entweder erhält das ganze Rheinthal eine Ausbahn, und dann hat das Oberland auch eine, oder es wird das Unterland keine haben, und dann wird sie auch das Oberland entbehren.

Was die wachsende Zahl der Reisenden, und insbesondere den Zuwachs anbelangt, den die bisherigen Fußreisenden gewahren sollen, deren Aufnahme Sie in den Berechnungen der Commission vermissen, so befinden wir uns in demselben Fall, wie Ihre Commission. Wir haben sie nicht in unsere Berechnungen aufgenommen, und Ihre Commission ist ebenfalls eine Berechnung hierüber schuldig geblieben; wahrscheinlich aus dem nämlichen Grunde, aus welchem wir keine Schätzung in Zahlen gewagt haben. Wir, wie Sie, meine Herren, und Ihre Commission, wissen nicht, wie hoch eigentlich der Berg Sinai ist.

Müller. Mir geht es, wie dem Abg. Sander. Wenn man aber über eine Einrichtung, wie die der Eisenbahnen, von der in den höheren Kreisen der Gesellschaft und in einigen Gewerbsfächern sich mancher so segensreiche Fol-

gen verspricht, abweichende Meinung aussprechen, oder die Nachtheile, welche dieselben im Allgemeinen herbeiführen, berühren, oder die Ueberzeugung und Wünsche der Uebrigen, der großen Mehrzahl, aussprechen will, läuft man Gefahr, für zu kurzsichtig und beschränkt gehalten zu werden, um all die großen Vortheile und ihr großes Uebergewicht einzusehen; man hat sich zu verwahren, um nicht als Finsterling, der weit hinter der Zeit zurückbleibt, bezeichnet zu werden. Ich kann und darf mich aber dadurch nicht abschrecken lassen, meine feste Meinung auszusprechen, die sich durch Erfahrung und Prüfung unserer Verhältnisse festgestellt hat, die die Stimme des Kerns unserer Mitbürger, der Gewerbe- und Ackerbau treibenden Klasse ist.

Es ist nicht zu läugnen, daß wir uns bei Lösung unserer Aufgabe nicht mehr in jener vortheilhaften Lage befinden, in der wir vor einem Vierteljahre, bevor die Errichtung einer Eisenbahn auf dem linken Rheinufer beschlossen wurde, uns befanden; jedoch glaube ich auch nicht, daß sie sich so schlimm gestaltet hat, daß gerechte Besorgnisse größern Verlustes uns zwingen, mit einer diesseitigen Bahn entgegen zu wirken. Ich will nicht von den Vortheilen sprechen, die durch die Errichtung einer Bahn für uns herbeigeführt werden, denn der Ausspruch des größten Theils der Kammermitglieder, daß wir nur durch die jenseitige Bahnerrichtung zur Erbauung derselben veranlaßt und genöthigt seyen, bezeichnet am sichersten, welche Vortheile zu erwarten sind, und ist meiner Ansicht nach die beste Würdigung ihres Werthes; die Nachtheile aber, die für uns erwachsen, und die so unheilbringend auf unsern Wohlstand wirken werden, will ich etwas näher beleuchten.

Den Wohlstand unseres Landes verdanken wir haupt-

sächlich dem glücklichen Umstand, daß dasselbe seiner ganzen schmalen Länge nach von einer Heerstraße durchschnitten ist, die mit guten Gasthöfen und Wirthshäusern gleichsam besäet ist, welche sich oft auch in den unbedeutendsten Orten einer — Tag und Nacht — ununterbrochenen Einkehr von Reisenden und Güterfuhren jeder Gattung zu erfreuen haben; und daß nach dieser Frequenz der Gasthäuser, als dem sichersten Maßstab zur Beurtheilung des Verkehrs überhaupt, nicht für dieselbe allein, sondern für Einrichtungen, Gewerbe und Produzenten aller Art überall Gelegenheit zu nützlicher Thätigkeit, zum Verdienst und Erwerb vorhanden ist, daß sich Tausende theils ausschließlich, theils größtentheils davon nähren, viele sich Wohlstand verschaffen, braucht gewiß keiner weiteren Ausführung, und dennoch soll dieses lebendige Treiben, dieser unter allen Klassen Wohlhabenheit verbreitende Verkehr zernichtet werden.

Ich will mich nicht darauf einlassen, in Zahlen zu bestimmen, wieviel alle diese Gewerbe durch das Eingehen der Posten und Hauderer, durch die Verkürzung auf wenigstens den vierten Theil des Durchzugs von Fremden leiden, wieviel an der Consumtion jeder Gattung von Produkten schwindet und der Pferdezucht Nachtheile erwachsen, da aber in dem Gutachten des Eisenbahn-Comites der Betrag der zu transportirenden Güter auf 300,000 Ctr. jährlich angegeben ist, kann ich nicht umhin, den Verbrauch, den nur diese allein veranlassen, und der nun ganz aufhört oder doch nutzlos bleibt, zu zeigen.

Mit 300,000 Ctr. werden 2000 Güterwägen zu 6 Pferden und die Pferdelast zu 25 Ctr. gerechnet, beladen, mithin 12,000 Pferde, oder für die Fahrt von Frankfurt

nach Basel zu 6 Tazen (obschon sie länger dauert) angeschlagen, 72,000 Pferde erfordert, welche, für das Pferd nur 1½ Simri Haber und 25 Pfd. Heu gerechnet, einen Aufwand von 10,800 Malter Haber und 18,000 Ctr. Heu veranlassen. Dieser Aufwand, mit Zehrung der Fuhrleute, Vorspann und Ausgaben an andere Handwerker u. dergl. beträgt wenigstens jährlich 700,000 fl., die beinahe ganz vom Auslande eingebracht w:rden, w:lche durch die Hände der Wirthe für Einkauf von Produkten und Erzeugnisse jeder Art ihren Abfluß in die ganze Umgegend unserer Landstraße finden, und ein fruchtbares Mittel sind, einen erfreulichen Wohlstand zu verbreiten. Meine Herren! Sie werden es vielleicht für übertrieben halten, dürfen mir aber glauben, da ich aus Erfahrung spreche, daß wenn auch nur die Hälfte der 300,000 Centner gescholdert wird — was doch immer anzunehmen ist — allein von diesen 300,000 Ctrn. Gut 50,000 bis 60,00) fl. Trinkgelder bezahlt werden, ein Verdienst, durch den mancher brave Dienstbote die Mittel erwarb, sich als tüchtiger Staatsbürger häuslich niederlassen zu können.

Ich will der Summe, die jährlich den Postmeistern, Fuhrleuten und Wirthen für Ankauf von Pferden ausgegeben wird, nicht erwähnen, aber das glaube ich vorauszusehen, daß das bedeutende Heruntersinken der Güter, besonders der Wiesen, die nächste Frucht der Eisenbahn seyn wird, denn in dem Maße, als die Consumtion der Feld- und Wiesenerzeugnisse abnimmt, muß aus Mangel an Absatz der Werth der Grundstücke sinken.

Ich habe die Besorgnisse nicht, daß, wenn bei uns keine Bahn angelegt wird, wir von der linken Rheinseite überflügelt und so unsern ganzen Verkehr verlieren werden,

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

denn für Personen, die zum Vergnügen reisen, hat das linke Rheinufer wenig Einladendes, und diese werden sich, so wie jetzt, auch später, bei uns besser gefallen, und sich unserm schönen Vaterlande, in welchem Gelegenheit, schnell befördert zu werden, genug vorhanden ist, zuwenden, und ebenso werden auch noch Tausende Centner Gut zum lebhaften Verkehr auf unsern Landstraßen beitragen. Reisende, denen es nur darum zu thun ist, schnell durch's Land zu kommen, heben den Verkehr im Lande nicht, am wenigsten aber, wenn sie, wie Güter, auf einer todten, nichts consumirenden Maschine durcheilen.

Ohne Bahn stehen wir auf gleicher Höhe mit Würtemberg, und werden eben so wenig zu Grunde gehen, als dieses.

Ich glaube allerdings, daß die Städte Mannheim, Karlsruhe, Baden und Freiburg in Absicht auf fremden Verkehr Einiges — vielleicht Weniges — gewinnen werden, weil dieß die Hauptabstoßpunkte sind, aber alle Zwischenstationen, sammt der Schifffahrt in Leopoldshafen, zu Freistett und den daselbst wohnenden Spediteurs werden ruinirt, und wahrlich liegt das Glück Badens nicht in dem vom übrigen Land so theuer erkauften größeren Vortheil der genannten Städte, wohl aber darin, daß auch die übrigen Bewohner des Landes sich eines lebhaften Geschäfts-Verkehrs zu erfreuen haben.

Nicht jene Kluft zwischen reichen und armen Bürgern, wie in England, wohl aber ein wohlhabender Mittelstand, ist die Grundlage eines blühenden Staates, und dennoch eilen wir mit schnellen Schritten jenem gekünstelten Zustand entgegen. Ueberhaupt mögte ich es

nicht für eine glückliche Idee halten, uns England mit seinen Einrichtungen immer als Vorbild hinzustellen.

Nicht der gemilderte Ausdruck:

„in der Uebergangsperiode werden einzelne Gewerbe „in manchen Städten die Schmälerung eines ge„wohnten Verdienstes schmerzlich empfunden"

bezeichnet unsern künftigen Zustand, wohl aber die Voraussicht, daß unsere Landstraßen veröden, die Gewerbe und Güter heruntersinken, und mancher junge Mann, der mit theuren Summen ein Etablissement gekauft oder geschaffen, ruinirt wird, daß viele Familienväter ganz brodlos werden, noch mehrere keinen Verdienst haben und verarmen, und Tausende den Verlust auf's Empfindlichste fühlen

Und was erndten wir für alle diese Verluste? Keinen anderen Ersatz, als ein allgemeines Bedauern für die Nothleidenden, einen Aufwand nicht von 20 wohl aber von 30 Millionen Gulden, die schlechte Interessen abwerfen, der den steuerpflichtigen Gewerbs- und Landmann, dem ein bedeutendes Einkommen entzogen ist, vollends ganz niederbeugt und den Grund zur großen Verarmung legt; keinen andern Ersatz, als daß wir die durch die Zehntablösung eingegangenen Summen von Millionen — statt damit unsere Staatsschulden zu bezahlen, an ein unglückliches Unternehmen hängen, die Staatsschuld vermehren, und um den Ausfall zu decken, keinen andern Ausweg entgegen sehen, als die Gewerbe- und Gütercapitalien unserer Mitbürger später mit neuen Auflagen zu belasten. Ich kann mich mit dem schön ausgearbeiteten Commissionsbericht des Abg. Hoffmann, der uns beinahe auf allen Seiten desselben die großen Vortheile, die

uns bevorstehen, so rosenfarbig ausmalt, der uns zur Glückseligkeit der Belgier führen will, der aber der bedeutenden Zahl derer, die durch Errichtung der Eisenbahn geschmälert werden, keinen andern Trost zu geben vermag, als den Ausdruck: „die allgemeinen Vortheile werden sie hinlänglich entschädigen," oder mit andern Worten: „wenn mein Nachbar gut zu Mittag ißt, werde ich auch satt dabei," nicht befreunden. Ich vermag mich auch nicht auf den staatswirthschaftlichen Standpunkt zu stellen, wodurch die Aussicht eröffnet wird, daß später alle Interessen ausgeglichen werden.

Meine Herren! Ich kann nicht in die Zukunft sehen, aber dafür steht meine Ueberzeugung fest: daß durch die Eisenbahnen eher fünf Bürger bedeutend in ihrem bisherigen Verdienste geschmälert werden, als daß durch dieselbe einem einzigen aufgeholfen wird, und darum halte ich es im Interesse unserer Mitbürger für räthlicher, gegen die Errichtung der Eisenbahn zu stimmen.

Zum Schlusse will ich nach dem Sprichwort, welches der Abg. Hoffmann im Eingange seines Berichtes anführt: „Gut Ding will Weile haben," ein anderes beisetzen: „Es kommt selten etwas Besseres nach."

Martin. Ich bin den beiden Rednern, welche so eben gegen die Eisenbahnen gesprochen haben, für die Mittheilung ihrer Gegengründe sehr verbunden, vorzüglich aber dem Abg. Sander, der mit all dem Scharfsinn, den wir seit lange an ihm gewohnt sind, die Kehrseite der in Frage liegenden Maßregel auf eine mitunter so unerwartete Weise uns vor Augen geführt hat, auf eine Weise, sage ich, die mich in meinem Gewissen nun vollkommen beruhiget, und mir die Ueberzeugung gibt, daß jetzt, nach-

dem seine Einwendungen gehört sind, sich nichts mehr werde dagegen sagen lassen, was von großer Bedeutung wäre.

Der Gegenstand, über welchen wir in diesem Augenblick zu berathen berufen sind, ist übrigens von solcher Wichtigkeit, daß gegentheilige Bemerkungen, wie diejenigen des Abgeordneten Sander, der sorgfältigsten Beachtung werth sind. Er hat manche Nachtheile, welche die Eisenbahn-Anlage im Gefolge hat, herausgehoben und bezeichnet, die auch ich nach meiner Ueberzeugung für offenbare Nachtheile ansehe, obgleich ich im Ganzen für die Eisenbahn bin. Hauptsächlich ist es das große Einsatzkapital, welches der Staat aufwenden muß, um die Maßregel durchzuführen, was mich beunruhigt. Es ist dies ein Capital von solcher Größe, wie es die beste Finanzverwaltung in 25 Friedensjahren nicht zu ersparen im Stande ist. Diese Betrachtung könnte dahin führen, in der That etwas wankend zu werden in dem früheren Entschlusse, auf jeden Fall hat sie die sanguinischen Hoffnungen, mit mit denen ich hierher gekommen bin, bedeutend herabgestimmt.

Der gegenwärtige Standpunkt, auf dem wir uns befinden, mahnt mich in mancher Beziehung an jenen bei der Berathung über den Zollverein, damals hat man ebenfalls die Vor- und Nachtheile gegen einander abgewogen, damals hat man vorausgesagt, daß der Anschluß an den Zollverein für Viele segensreiche Wirkungen haben, aber auch andere wieder harte Wunden schlagen werde, und nur die Berücksichtigung des Umstandes, das wir durch den Drang der Verhältnisse zum Anschlusse gezwungen seyen, hat dazumal den Ausschlag gegeben.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Ich glaube, wir befinden uns jetzt wieder auf demselben Standpunkte, wie damals. Wir sind jetzt ebenfalls durch äußere Ereignisse gezwungen, diese, wenn auch noch so schwierige, Maßregel zu ergreifen. Es gibt ein Sprichwort, welches heißt: „Noth bricht Eisen.“ Wir werden jetzt sagen müssen: Noth bringt Eisen. Wir sind durch die Vorkehrungen unserer Grenznachbarn in die absolute Nothwendigkeit versetzt, einen Aufwand zu machen, der zwar nicht von der Art ist, daß, wie ein Redner in der französischen Deputirtenkammer sich äußerte, uns zurückbeben machen werde, aber immerhin bedeutend genug, um uns aller Mittel zu berauben, in Zukunft zu Gunsten anderer Zwecke über Staatsüberschüsse disponiren zu können; allein, wie gesagt, die eiserne Nothwendigkeit zwingt uns dazu, wir müssen mit dem Werke beginnen, wir können nicht ausweichen, wenn wir nicht bewirken wollen, daß nach und nach aller Handel und Verkehr aus unserm Lande verschwindet, wenn wir nicht zusehen wollen, wie die seither bei uns einkehrenden fremden Gäste in Zukunft an unsern Grenzmarkungen vorbei und jenseits von dem Nutzen gezogen würde, was wir verschmäht hätten. Solches, meine Herren! können wir nicht wollen, uud mag der Bau der Bahn auch ein Uebel seyn, wir sind dazu gezwungen, um einem größern Uebel zu entgehen.

Eines ist nur, was mich bei dieser hochwichtigen Sache tröstet und beruhigt, es ist dies die vollkommene Uebereinstimmung der Ansicht der Regierung mit jener der Commission. In zwanzig Commissions-Sitzungen haben sich nur in sehr unwesentlichen Dingen abweichende Meinungen gezeigt; glücklicher Weise sind dabei alle politischen Rücksichten, die schon oft störend einwirkten, entfernt geblieben, und es

hat jeweils eine solche Uebereinstimmung in den Berathungen der Commission geherrscht, die immer eine gute Vorbedeutung für das Gelingen einer Sache ist. Wenn ein Fehlgriff gemacht worden wäre, so ist er gemeinschaftlich gemacht worden. Uebereinstimmung in den Ansichten und Eintracht in den Beschlüssen sind die zwei Säulen, auf die ich die Hoffnung eines segenvollen Erfolges stütze.

Ich stimme für die Eisenbahn nach dem Antrage der Commission.

Staatsminister v. Blittersdorff: Es ist gesagt worden, es habe die Regierung aus Zwang die Anlage einer Eisenbahn beschlossen, weil jenseits des Rheins die nämliche Unternehmung Statt findet. Ich muß das Letztere bestätigen. Es unterliegt keinem Zweifel, daß wenigstens die Bahn von Basel nach Straßburg jedenfalls zu Stande kommt.

Wir haben uns aber Glück zu wünschen, daß bis auf den heutigen Tag gewartet wurde, wo dieser Zwang zu Tage liegt, weil dadurch zugleich eine übereinstimmende Ansicht gewonnen worden ist. Wir würden, wäre dies nicht eingetreten, nicht wenige absolute Gegner der Eisenbahn in der Kammer gefunden haben, während wir jetzt, außer den absoluten Freunden, auch noch viele relative Freunde derselben in der Kammer zu zählen haben.

Ich kann aber auch bestätigen, daß jenseits des Rheins die Eisenbahn von Basel nach Straßburg begonnen worden wäre, wir möchten gethan haben was wir wollten. Man muß den Speculationsgeist der Einzelnen wenig kennen, wenn man glauben wollte, daß derselbe von der Unternehmung hätte abgehalten werden können. Der Privatmann wird nur von seinem Particularvortheil geleitet,

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

und es ist ganz klar, daß Unternehmungen von solchen Werken immer mit der Hoffnung eines großen Gewinnes begonnen werden.

Dies ist auch der Hauptgrund, warum wir wünschen müssen, daß die Unternehmung in dem Großherzogthum auf Staatskosten geschieht. Die Gründe, welche der Abg. Sander dagegen angeführt hat, konnten uns vom Gegentheil keineswegs überzeugen. Wir hatten allerdings die Absicht, der Agiotage entgegenzutreten; ich bin aber überzeugt, daß diese bei dergleichen Unternehmungen von Privaten gar nicht einmal verhütet werden kann.

Es verhält sich damit einfach so: Wie schon bemerkt worden, werden die Vortheile einer Unternehmung der Art gewöhnlich übertrieben. Alles wird so eingeleitet, um den Gewinn zum Voraus zu ziehen, denselben zu anticipiren, ehe noch das eigentliche Unternehmen begonnen wird. — Nimmt das Geschäft später eine schlechte Wendung, so leiden nur die kleinen Capitalisten darunter, weil sie die letzten Besitzer der Actien sind. Es können zwar diese auch rechnen, aber nicht so gut, wie die großen Capitalisten; noch weniger aber vermögen sie die Künste anzuwenden, wie jene, um die Einbildungskraft zu steigern und sich der Actien zur rechten Zeit wieder zu entledigen. In denjenigen Ländern, wo der Reichthum so allgemein verbreitet ist, wie in England, hat dieses viel Weniger auf sich; dort werden die Verluste vertheilt, und meistens aus den sonstigen Ersparnissen, aus Zinsen anderer Capitalien bezahlt.

Wir sind nicht so glücklich; wir haben diese Capitalien nicht, und die Summe der in dem Großherzogthum gemachten Ersparnisse ist zu gering, um solche Verluste zu tragen. Würden wir ein solches Unternehmen begünstigen, so ge-

riethen wir in dieselbe Gefahr, wie von einem benachbarten Lande geschildert worden ist.

Diese Bemerkung wollte ich nur vorausschicken, weil später sich Gelegenheit geben wird, darauf zurückzukommen. Im Allgemeinen sind wir so ziemlich darüber einig, daß eine Nothwendigkeit vorliegt, die Bahn zu bauen. Nur über die Frage: wie, und auf wessen Kosten gebaut werden solle? herrscht eine Meinungsverschiedenheit. Diese Frage wird bei den einzelnen Gesetzesvorlagen ausführlich behandelt werden.

Kern: Ich wollte besonders den sehr wichtigen, für die Eisenbahn sprechenden Grund näher erörtern, welchen der Hr. Minister der auswärtigen Angelegenheiten und der Abg. Merk bereits vor mir erläutert haben.

Meine Herren! Ich theile weder die sanguinischen Hoffnungen, welche die Abg. Merk und Welcker wie in einer laterna magica in phantastischen-Gebilden an uns vorüberziehen ließen, noch die finstern ängstlichen Befürchtungen des Abg. Sander, welcher uns die Kehrseite mit so gräßlichen Farben malte, jedoch selbst für nothwendig erachtete, seine finstern Nachtstücke mit den Blitzen der Laune und des Scherzes zu erheitern. In der Mitte, glaube ich, möchte auch hier, wie überall, die Wahrheit liegen.

Wer in der badischen Eisenbahn eine reiche finanzielle Fundgrube zu finden glaubt, möchte wohl — wenigstens in den ersten Decennien — sich in seiner Rechnung gewaltig getäuscht finden. Ueberhaupt scheint mir, sind die vielgepriesenen staats- und volkswirthschaftlichen Vortheile der Eisenbahn noch sehr problematischer Natur. Hätten wir daher die Wahl, entweder die dermaligen Zustände, unter welchen sich unser Vaterland bisher so wohl befindet, fortan

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

zu erhalten, oder aber mit freiwilliger Aufgebung derselben Eisenbahnen zu bauen; so würde ich wohl in meiner Wahl nicht zweifelhaft seyn, und es räthlicher finden, die glänzenden Erscheinungen des blendenden Meteors noch ferner zu beobachten, statt sich schon dermal in seinen Zauberkreis zu stürzen.

Allein, das Bestehende kann nicht erhalten werden, und wenn nur auf dem linken Rheinufer eine Eisenbahn gebaut wird, so ist die erste nothwendigste Folge hievon, daß der Waaren- und Personentransport seinen Zug von uns abwendet und unsere Straßen verödet werden.

Es ist nicht die Frage: ob wir mit den bisherigen Transportmitteln und mit dem Ertrag derselben uns fortan begnügen wollen? — sondern: ob wir bei dem Verlust des Bestehenden nicht durch die Eisenbahn einen neuen Erwerbsweg uns eröffnen? oder: ob wir für das Verlorene nichts haben wollen? —

Wenn daher auch alle Befürchtungen des Abg. Sander sich erwahren sollten, so stellt sich nach meiner Ueberzeugung doch die Sache so heraus, daß wir von zwei Uebeln, die uns drohen, das kleinste wählen müssen, und die Errichtung einer badischen Eisenbahn scheint mir, wie dem Abg. Martin, als eine Nothmaßregel, welche wir einschlagen müssen, wenn nicht die größten Nachtheile für das Land eintreten sollen.

Ich stimme deshalb für die badische Eisenbahn, obwohl mir die Welt noch nicht zu enge geworden ist, und ich eine so prosaische Natur habe, daß es mich nicht gelüstet, mit dem Abg. Merk auf einem den ganzen Erdball umfassenden Gürtel von Eisenschienen der Poesie des Lebens nachzujagen.

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

Ich stimme für Errichtung einer badischen Eisenbahn, jedoch ausdrücklich nur in der Voraussetzung, wenn dieselbe von Mannheim bis zur Schweizergrenze erbaut wird, und daß dieses zuverläßig geschehen werde, dürfen wir bei den gegebenen Zusicherungen der Regierung mit vollem Vertrauen erwarten.

Schaaff: Fürchten Sie nicht, meine Herren! daß sich in Rastatt eine Verschwörung gegen die Eisenbahn gebildet hat. —

Ich fraterniſire nicht mit meinen Collegen Müller und Sander. — Meine Ansicht über den Gegenstand haben die Redner, welche Sie zuletzt hörten, ausgesprochen. Ich sehe die Eisenbahn als ein nothwendiges Uebel an, und, indem ich dafür stimme, bin ich weit entfernt, die sanguinischen Hoffnungen zu theilen, welche einige Redner und die Commission in ihrem Operat ausgesprochen haben.

Ich habe mich übrigens erhoben, um Einiges zu bemerken, wozu ich mich durch besondere Beziehungen aufgefordert fühle.

Wenn ich die gründlichen Arbeiten des Comite der Regierung durchgehe, wenn ich den ausführlichen Bericht unserer Commission lese, so finde ich, daß die Eisenbahnangelegenheit auf's Sorgfältigste erwogen, daß sie nach allen Richtungen hin betrachtet, daß allen Theilen des Landes Rechnung getragen ist bei Beurtheilung der Sache; hier wird das Unternehmen großen Nutzen bringen, dort sind Nachtheile zu befürchten, hier wird es so, dort auf andere Weise influiren. Nur einen District unseres schönen Vaterlandes suche ich vergebens; er ist nicht berührt, und auch kein Redner, der Regierung oder der Kammer,

so viele wir bis jetzt gehört, hat es der Mühe werth erachtet, ein Wort zu sagen in Bezug auf die Aemter zwischen dem Neckar und Main, Wertheim, Buchen, Borberg, Walldürn, Mosbach, Eberbach und wie sie alle heißen.

Lägen diese Bezirke auf der Küste Coromandel, wären sie eine russische Provinz jenseits des Kaukasus, man hätte in der That nicht schweigsamer darüber hinweggehen können; man sollte glauben, sie bildeten keinen Bestandtheil des Großherzogthums. Nirgends ist ihrer auch nur mit einer Sylbe erwähnt.

Man frägt nicht, wird das Unternehmen dort Nutzen, oder wird es Schaden bringen? während man mit großer Sorgfalt die ganze große Bahnlinie durchgegangen hat, während man die Seegegend mit ganz besonderer Aufmerksamkeit behandelte; ich sage, nicht mit einer Sylbe ist des Main- und Tauberkreises, wie ich den ganzen Landstrich kurzweg benennen will, erwähnt; nur bis an den Neckar gehen die Reflexionen der Regierung und der Commission; dort stehen sie still! Ich möchte wissen, welchen Einfluß das Unternehmen auf jene Gegend voraussichtlich haben dürfte.

Nach meinen, freilich unvollkommenen, Notitzen, muß ich annehmen, daß weder die producirende, noch die commercirende, noch die consummirende Classe jener hundert und fünfzig Tausend Seelen irgend einen Vortheil erringen wird. Der Menschenverkehr wird in jenem Landstrich nicht lebhafter werden. Dafür ist gesorgt. Die Strassen sind darnach angelegt. Man hütet sich, dort zu reisen, wenn man nicht muß. Die Waarenzufuhr wird auch nicht erheblich seyn; ich weiß nicht, was man im Odenwald und Bauland auf der Eisenbahn beziehen könnte;

ich weiß aber auch nicht, was auf der Bahn von dort aus abgeführt werden soll. Die Hauptproducte, welche aus jener Gegend ausgeführt werden, sind Wein und Früchte. Der Wein nimmt seine Richtung nach Norden und in das benachbarte Ausland, er hat keinen Zug nach der Mitte unseres Landes, oder gar nach dem Oberland. Es wird also kein Wein aus jener Gegend auf der Eisenbahn verführt werden.

Die Früchte dorther kommen jetzt bis auf den Markt von Durlach, früher gingen sie wohl auch nach dem Oberland bis Freiburg, ja bis Basel; vielleicht werden sie auch später noch bis nach Durlach kommen, und zwar ohne Benutzung der entlegenen Eisenbahn; vielleicht aber werden sie durch die Concurrenz mit den schwäbischen Früchten verdrängt, wenn erst eine Zweigbahn aus Würtemberg sich mit unserer Eisenbahn verbindet.

Ich wünschte sehr, daß die Herren Regierungscommissäre oder die Mitglieder der Commission nähern Aufschluß ertheilen und meine Ansichten berichtigen.

So lange eine Berichtigung nicht erfolgt, muß ich annehmen: „daß für die Provinz jenseits des Neckars im günstigsten Fall der Bau der Eisenbahn indifferent ist.“ Ich will mit dem Abg. Sander annehmen, sie bringt diesem Landestheile weder Nutzen noch Schaden, und nun ist mir aber doch wohl die Frage erlaubt: Wenn eine ganze Landesgegend zu einem Aufwand von Mindestens 13 Millionen beitragen soll, was wird auf der andern Seite in die Wagschale gelegt werden, um ihm einigen Ersatz zu gewähren?

Der Main- und Tauberkreis hat schon Vieles beigetragen zu gemeinnützigen Landesanstalten und Einrichtungen,

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

die ihm keinen Nutzen bringen. Das Unternehmen der Eisenbahn wird ihm auch keinen Nutzen bringen.

Ich bin weit entfernt, der Regierung einen Vorwurf deshalb machen zu wollen. Es liegt dies in der Oertlichkeit und sonstigen eigenthümlichen Verhältnissen; man kann es als ein Unglück für jene Landesgegend bezeichnen, aber gewiß ein unverschuldetes Unglück, und es sollte daher die ernste Aufgabe der Regierung seyn, da, wo sie helfen kann, die Zustände jener Gegend zu verbessern.

Ich will nur eines großen Uebelstandes erwähnen, wo Abhilfe dringend geboten und möglich ist.

Ich habe die schlechte Beschaffenheit der Landstraßen, die Correction und Vermehrung derselben im Auge, wodurch die Verbindung mit dem In- und Ausland befördert und erleichtert wird.

Der Ingenieur, welcher die Straßen im Main- und Tauberkreis angelegt hat, scheint sich zur ernstesten Aufgabe gemacht zu haben, für ihren Zug immer die höchsten Bergrücken zu suchen. Es ist dies auch ganz natürlich, man hat das Material für den Bau und die Unterhaltung überall gleich zur Hand, die Winde haben freien Spielraum, die Straßen trocken zu erhalten, und Gottes liebe Sonne wirkt dazu mit ungehemmter Kraft! Wo kümmerlich nur die erica vulgaris wächst, dort wird man nie versucht seyn, Schattenalleen zu pflanzen — das war ganz klug berechnet. Der Straßenbaumeister hat seine Aufgabe glücklich gelöst, und das Princip durchgeführt mit einer Consequenz, die ihres Gleichen sucht.

Der mit Extrapost Reisende fährt dort Schritt für Schritt Stunden lang den Berg hinauf, dann wieder Schritt für Schritt Stunden lang den Berg hinunter; achtet er sein Leben,

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

so wandelt er zu Fuß neben dem Wagen her, wenn gleich mehrere Hemmschuhe eingelegt sind. Von diesen Berghöhen schaut er in die schönsten Thäler hinab, wo volkreiche Ortschaften liegen durch welche die Straßen füglich ziehen könnten, während sie jetzt beschwerlich durch öde Landstriche führen.

(Bestätigung von mehreren Seiten.)

Correction der vorhandenen, Anlegung neuer Straßen ist dort dringendes Bedürfniß, und erst alsdann wird sich jene Gegend der Vortheile erfreuen, welche ihr mit dem Zollverein zugedacht waren.

Wenn hievon mit specieller Bezeichnung die Rede seyn wird, dann will ich die Antwort nicht hören: „Wir haben kein Geld, die Eisenbahn hat Alles verschlungen." Hiergegen verwahre ich mich zum Voraus auf das Entschiedenste. Alle meine Desiderien für den Main- und Tauberkreis fasse ich in den Wunsch zusammen: daß der Horizont der Wirksamkeit der erprobten Staatsweisheit unserer hohen Regierung sich an den Ufern des Neckars nicht schließen möge! —

Nun noch ein Wort auf die Rede meines ehrenwerthen und gelehrten Freundes aus Rastatt.

Er hat mir die Ehre angethan, meine fabelhaften Thiere herauf zu beschwören zur Unterstützung seiner Ansicht. Diese unglücklichen Vögel haben nun einmal, wie schon früher gesagt worden, in diesem Saale ihre Nester gebaut, sie werden — mag eine Eisenbahn bestehen oder nicht — die Häupter der Gesetzgeber umflattern, und sie mit unheimlichen Tönen für und für mahnen an die Erlösung. Und der Tag der Erlösung wird kommen! —

Buß: Meine Herren! Die Erfindung der Eisenbahnen hat in dem Verlauf ihrer Entwicklung so bezaubernd die

Völker ergriffen, wie kaum eine andere Erfindung des menschlichen Geistes.

Die Gründe dieser Erscheinung sind einmal die Weite der durch sie eröffneten Aussichten, welche durch die geheimnißvolle Erregung des Wunderbaren, der Phantasie, der Gefühle, wie der Einbildungskraft der Zahlen und Interessen die kühnsten Flügel leiht; sodann ist es die in dieser Erfindung gebotene Nahrung einer materiell und moralisch großen Idee, durch welche die in den Völkern lebende Sehnsucht, ihr Zeitalter zum Denkmal einer geschichtlichen Unsterblichkeit zu machen, rasch und unerwartet gestillt wird: durch den Riesenkampf, der den Schluß des letzten und den Beginn des laufenden Jahrhunderts erfüllte, schien die Geschichte sich ermüdet zu haben: allein, der sie schaffende Geist hatte sich nur von der Oberfläche in das Innere zurückgezogen, und die großen Erwartungen waren dem tiefern Beobachter des Lebens der Menschheit nicht entgangen, obwohl dieß große Ereigniß an dem Eingang des gegenwärtigen Jahrzehents sich in sich selbst verzehrt zu haben schien.

Vor Allem aber hat die Erfindung der Eisenbahnen so allgemeinen Enthusiasmus entzündet, weil sie den beiden Hauptrichtungen unserer Zeit entspricht, den Geist der Zeit in sich selbst abspiegelt. Unsere Zeit setzt nämlich einerseits ihre ganze Kraft in die Durchbildung eines Materialismus, der die riesenhaftesten Werke schafft, die Natur mit allen ihren Mächten und Widerständen zum Kampfe fordert, und als Waffe die Benützung elementarer Kräfte gebraucht, also die gleiche Macht zum Kampfe führt, mit welcher die Natur widersteht.

Wenn in diesen Mühen eine ungeheure Versinnlichung,

eine wahre Entäußerung des Geistigen eintritt, so muß die Entfaltung dieser materiellen Richtung bis zu ihrer höchsten Höhe am Ende in die entgegengesetzte Richtung einschlagen, der Sieg des Menschen über die Natur ist die Siegesfeier des Geistes: allein auch schon während des Kampfes tritt eine materielle Uebersättigung, zumal bei den Menschen des Gefühles, ein; eine Sehnsucht nach dem Höheren ergreift sie, und so finden wir, daß die Zeit, welche Manche einer gänzlichen Versunkenheit in den Materialismus anklagen, so ungeheure Anstrengungen auf geistigem Gebiete macht, daß sie sich selbst in religiöser Beziehung zur schärferen Spannung confessioneller Unterschiede gesteigert hat.

Diesen beiden Richtungen der Zeit, dem Materialismus und der Intelligenz, dienen die Eisenbahnen als Werkzeug und Ausdruck, und nur aus der ausschließlichen Berücksichtigung der einen Seite stammt ihre Verkennung.

Ich, meine Herren, sehe in dieser Erfindung einen großen Fortschritt der Gesittung, reich an öconomischen, geistigen und moralischen Vortheilen.

Ich will die wirthschaftlichen Vorzüge nicht aufzählen, wir haben ihre Aufzählung bis zum Eckel vernommen. Nur zwei Momente will ich herausheben, die man nur übersehen zu haben scheint. Durch den engern Verkehr der Eisenbahn wird ein größeres öconomisches Gleichgewicht zwischen den Völkern der Erde und zwischen den verschiedenen Zweigen der Arbeit, dem Landbau, der Industrie und dem Handel hergestellt, und zwar so, daß fortan jedes Volk und jeder Theil eines Volkes sich blos der ihm von der Natur specifisch angewiesenen Beschäftigung widmet; es bildet sich eine, das Erzeugniß der Arbeit wesentlich veredelnde Verhältnißmäßigkeit unter den einzelnen Zwei-

gen der Arbeit der Völker. Durch diese Theilung der Arbeit, die mehr Arbeiter fordert, was auch die weitere Verführung der Erzeugnisse bewirkt, wird auch der, bei der immer dichter werdenden Bevölkerung und der unserem Europa sonach immer mehr annahenden Uebervölkerung drohende Proletariat fern gehalten.

Neben den öconomischen Vortheilen bieten aber die Eisenbahnen hohe geistige und sittliche Segnungen.

Meine Herren! Die Geschichte zeigt es: der Handel, der durch die Eisenbahnen unmittelbar gefördert wird, war stets der Träger der Gesittung, in den Tagen des Alterthums, in der geheimnißvollen Zeit des Mittelalters, in der Neuzeit, wo die im Interesse des Handels unternommenen kühnen See- und Landreisen den Samen der Bildung in die fernsten Länder getragen haben.

Diese Thatsache ist schon beweisend: allein zergliedern wir diese Sache tiefer. Ich sage, die Bildung gewinnt durch den Eisenbahnverkehr in allen ihren Zweigen. Es gewinnt die öconomische Bildung. Wer diese sucht, läßt sich weniger durch Bücher, als durch die Anschauung belehren. Es sind die positiven Menschen, welche diese Bildung suchen: verschlossen in der Regel den unbestimmteren Speculationen der Wissenschaft, belehren sie sich an dem Erfolge: das practische Beispiel ist ihr Lehrer. Wem danken wir den allmähligen Aufschwung unseres vaterländischen Landbau's, zumal des Weinbau's? Wahrlich nicht den Büchern, sondern den Musterwirthschaften; wem dankt der deutsche Handwerkerstand seine gewerbliche Bildung? Dem Wandern der Gewerbsgenossen. Wo hat unser gebildeter Handelsstand seine Schule gemacht? Im handeltreibenden Ausland. Allein die Wenigsten haben die Mittel zu

ihrer Ausbildung durch Reisen. Wie manches Talent verschrumpft, brach und mit sich selbst zerfallen, zerbrochen und unglücklich, welches vom Strahl der in der Ferne gebotenen practischen Bildung, sich und seine Mitbürger beglückt hätte! Fortan aber wird auch der Aermere in das Land der Blüthe seines Gewerbes eilen, an dessen großer Entwickelung in fremden Ländern sich stärken und heranbilden; fortan wird der ärmere Landwirth nach Belgien und England gehen, um aus der Anschauung des dort hoch ausgebildeten Landbaues seine Verbesserungen für den heimischen Ackerbau zu holen: die Fabriken Frankreichs, Belgiens, Großbritaniens werden unsere Söhne aufnehmen und bilden: die großen Handelsplätze Europa's werden unsere Handelsleute locken, dort die Gewandtheit ihres beweglichen Geschäfts zu gewinnen, und die Absatzstätten für die vaterländischen Erzeugnisse zu erspähen. So wird gewerbliche Fertigkeit und Uebung aufhören das Monopol einzelner begünstigter Völker zu seyn: sie werden auch zu den andern Völkern wandern, und eine Bevölkerung, welche so gebildet ist, wie die unseres Landes, wird sich dieser Seite der Cultur gewiß bemächtigen.

Glauben Sie aber ja nicht, meine Herren, daß die durch den Eisenbahnenverkehr zu vermittelnde Cultur blos der industriellen Entwicklung des Volkes zuwachse; sie hebt eben so mächtig den Stand der höheren Wissenschaften. Wer wäre in der neuesten Literaturgeschichte so unbewandert, daß er nicht das Ringen der tiefern Geister der gebildetsten Nationen Europa's zur Gründung einer europäischen Gelehrtenrepublik gewahrt hätte? Hat sich nicht in allen Wissenschaften eine vergleichende Richtung geoffenbart, welcher Hunderte von Zeitschriften dienen, so, daß

mit Blitzesschnelle das große Gespräch der denkenden Geister über den Welttheil geht. Hat, um nur eine Erscheinung zu erwähnen, die vergleichende Staats- und Rechtswissenschaft in Frankreich allein in fünf Zeitschriften ihr Organ, und an mehreren Universitäten schon ihre Lehrstühle? Haben die Naturwissenschaften nicht, wie die Diplomatie, ihre Congresse, auf welchen in der persönlichen Kenntniß ihrer Kräfte die Wissenschaft sich selbst mehr erkennt: und haben nicht die Versammlungen der deutschen Naturforscher schon ihre Nachahmung bei den Landwirthen und Sprachforschern gefunden?

Allein nicht blos die Wissenschaften verlassen ihre speculative Einsamkeit; auch die practische Staatskunst muß sich dieser vergleichenden Richtung hingeben. Bedeutungsvoll ist in der Mitte des vorigen Jahrhunderts eine Wissenschaft entstanden, die bestimmt ist, die Zustände aller Völker nach allen nationalen Richtungen zu vergleichen — die Statistik.

Diese junge Wissenschaft, eine Tochter der neuesten Zeit, hat sich an das Ruder der Staaten gesetzt. Keine Regierung macht einen bedeutenden Schritt in der Gesetzgebung, ohne die entsprechenden Gesetze anderer Nationen berathen zu haben: keine Maßregel geht durch das Parlament an der Themse, ohne ihren Wiederhall in den gesetzgebenden Kammern an der Seine gefunden, und in den legislativen Körpern Deutschlands nachgeklungen zu haben. Diese Richtung ist so herrschend geworden, daß sie mehr als recht, die besondern Zustände der einzelnen Völker übersieht, und zu verderblichen Nachahmungen verleitet, so ist z. B. die administrative Centralisation in französischer Nachbildung den meisten deutschen Staaten zugekommen,

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

die übrigens durch die Erfindung der Eisenbahnen ihre Schädlichkeit wenigstens theilweise verliert.

Auf diesem Wege muß sich aber eine allgemeine europäische Gesittung und Wissenschaft bilden, wie sie im Mittelalter bestand; nur wird sie unsere Zeit vielseitiger und höher darstellen, eine allgemeine Gesittung, die der Menschheit gleichsam zum klaren Selbstbewußtseyn verhilft, in deren Luftkreis die höchsten Institutionen der Menschheit allein gedeihen. Man hat heute, gegen Erwarten, in der vorliegenden Erörterung kirchliche Beispiele gewählt: ich will als Beleg für meine Behauptung auch ein kirchliches Beispiel nehmen. Die katholische Kirche bedarf in ihrer Universalität neben der in dem Papst dargestellten Einheit als Vertretung des in den einzelnen Völkern lebenden kirchlichen Geistes die allgemeinen Kirchenversammlungen; diese große Institution ist zerfallen, als die europäische Gesammtbildung, die zugleich eine kirchliche ist, in besondere Nationalculturen sich auflöste. So kann das Größte nur wieder bei der Gründung einer europäischen Gesammtbildung erstehen, und selbst die Presse, diese Zunge der Völker, wird durch die in Folge der Eisenbahnen wachsende Selbstüberzeugung und Erfahrung ihre Berichtigung finden. So bildet sich eine wandernde Missionsanstalt der Cultur, welche mit ihrer Einheit die Nationalbildung der Völker nicht erdrücken, sondern vielmehr entbinden wird: es gestaltet sich ein geistiges Gleichgewicht, welches die Anmassungen des Materialismus in den Schranken halten, und die Unbehaglichkeit, welche durch die Entbehrung großer Ideen die Völker verstimmt, auf die Dauer beschwichtigen wird.

Vielleicht bedroht aber der durch die Eisenbahnen erweiterte Verkehr die Sittlichkeit?

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Meine Herren! Eine Einrichtung, welche, wie ich gezeigt zu haben glaube, dem wahren Geiste der Bildung dient, kann schon, wie sich von selbst versteht, die Sittlichkeit nicht gefährden: denn, wahre Bildung und Sittlichkeit sind enge verbunden. Der Beweis ist aber nicht schwer, daß die Sittlichkeit der Völker im Großen in der Einführung der Eisenbahnen einen mächtigen Hebel finden werde. Wahrlich, ein Volk ist nur sittlich, wenn es in der Erfüllung seines eigenen Berufes dem Geiste der Menschheit dient. Wie die Menschheit geschichtlich in den aufeinander folgenden Völkern sich offenbart, so lebt sie in der Gegenwart in den nebeneinander bestehenden Nationen. Von der Gesammtaufgabe des Ganzen übernimmt jedes Volk seinen besondern Theil: und diesen in den providentiellen Gesammtberuf eingreifenden besondern Beruf wird jedes Volk um so richtiger begreifen, um so sicherer erfüllen, als es an der Gesammtcultur mehr Theil nimmt; denn auf die Erkenntniß folgt in der Regel durch die Ueberzeugung die That. Durch den größern Verkehr lernen aber auch die Völker ihre Vorurtheile und Mängel kennen, und werden sie ablegen: sie erkennen aber auch ihre Vorzüge in der Selbstvergleichung mit andern Völkern, und dieses, meine Herren, entgegnet einem Haupteinwand, den man dem System des Eisenbahnen-Verkehrs macht, nämlich die Furcht, die nationalen Physingnomien, die Characterzüge der Völker möchten sich abschleifen und endlich verschwinden, und eine alles Nationale tilgende Monotonie die Erde erfüllen. Allein dieses fürchte man nicht: die Natur hat mit zu deutlichem Finger die Artung und Unterartung der Völker gezeichnet: die Völkerwanderung hat die entgegengesetztesten Stämme unter- und aufeinander geschoben, und scharf gezeichnet sind sie

gleichwohl aus der Mischung herausgetreten: in Folge der Annäherung würde sich durch den Nationalstolz die Individualität mit allen ihren schönen Früchten bewahren.

In Folge der sich herausstellenden größern Bedürfnisse und ihrer Befriedigungsmittel wird das Gefühl der Nothwendigkeit zur Handelsfreiheit führen: hat die halbe deutsche Nation die Handelsschranken unter ihren Staaten eingerissen, so wird die volle Handelsentfesselung für ganz Deutschland, die die Nationen wollen, und gleicher Wille verwandte Völker erfüllen. Die nationale Selbstsucht, diese Sünde gegen die Völkermoral, wird immer mehr weichen, und durch die erwachten nationalen Sympathien ein Völkerrecht vorbereitet werden, das nicht mehr auf dem Princip selbstsüchtiger Absperrung, sondern auf der Grundlage wechselseitiger Unterstützung unter der Hut der Humanität ruhen wird. Ohne selbst Träumer zu seyn, darf man hoffen, daß die Träume eines Saint-Pierre und Kant von einem Weltfrieden weniger Träume seyn werden, da das unterste und höchste Interesse im allgemeinen Weltfrieden ihre Befriedigung finden.

Steigen wir aber, meine Herren, von der Höhe der Menschheit zur deutschen Nation herab, und messen wir an ihren Interessen die Erfindung der Eisenbahnen, so dürfen wir kühn behaupten, daß sie diesem edeln Volke vielleicht mehr, als jedem andern nützen werden.

Die Geschichte zeigt Deutschland von jeher in Stämme getheilt, so in seiner Urgeschichte, so zur Zeit der Franken, so im Mittelalter, wo die sächsische, fränkische und schwäbische Erde sich besonders darstellen, ein Unterschied, der gegenwärtig in der Scheidung Deutschlands in Süd-, Mittel- und Norddeutschland hervortritt. Die Nation hat nie-

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

mals eine compacte Einheit gesucht, und bot sich auch einige Einheit dar, sie stets wieder gelockert. Man hat diesen Particularismus oft beklagt: ich theile diese Klagen nicht: diese Mitwirkung der einzelnen Stämme hat vorzugsweise den hohen Stand unserer geistigen Bildung gegründet: gleichwohl hat sich der Mangel politischer Einheit wiederholt in den großen Krisen des deutschen Volkes als verhängnißvoll erwiesen. Das deutsche Eisenbahnnetz bringt uns ohne politische Form die nöthige Einheit, und beläßt den Individualismus der Stämme mit seinem Segen.

Wird durch dieses Band des Verkehrs in Deutschland ein politisches Bedürfniß befriedigt, so bringt es aber gewiß auch Deutschland seinen frühern Handel wieder. Deutschland ist das Herz von Europa: die Adern des Verkehrs, Flüsse und Eisenbahnen werden ihm seine alte Nahrung wieder zuführen. Dieses Land war eine Hauptstätte des Handels, ehe der rasche Aufschwung der Seefahrtskunde Holland und England die Herrschaft der Meere übergab, von diesem Zeitpunkt sanken die Hansee- und die Handelsstädte im Süden, welche den Handel von Italien nach der Nord- und Ostsee vermittelten. Das Eisenbahnsystem leitet dem Landhandel einen Theil der Kräfte des Seehandels wieder zu.

Die Isolirungstendenz der Deutschen, deren Jeder einsam für sich das Seinige fördert, wird durch den Associationsgeist, der in Frankreich, Belgien, Holland, vor Allem aber in England, durch die Concentrirung der Einzelnkräfte, die Wunder der Industrie schafft, nach und nach überwunden werden, um in dieser Vereinigung die Kräfte, die Mitwerbung mit den andern Völkern Europa's bestehen zu können.

Allein auch in wissenschaftlicher Beziehung sagt dieses Mittel des Verkehrs dem Genius Deutschlands zu, und wird einen der eigenthümlichsten Züge des deutschen Volkes, dieses moralischen Riesen, zu seiner Vollendung bringen. Wir Deutsche sind bekanntlich das receptivste Volk der Erde; die Oberflächlichkeit hat diese Demuth der Nation oft verhöhnt, dadurch aber sich als leer erwiesen: eine bei dem sichersten Selbstbewußtseyn sich darstellende Resignation ist der höchste Adel einer Nation, das Wahrzeichen der nationalen Bildung.

Ja, meine Herren! wir Deutsche sind die Schüler der Welt, um mit Gewissenhaftigkeit die Lehrer der Welt seyn zu können. Wo hat ein Volk, das sinnige der alten Hellenen ausgenommen, das Anerkenntniß geistiger Huldigung in diesem Maße gewonnen, wie die Deutschen? Verehrt nicht Frankreich, das eitle, und England, das stolze, deutsche Wissenschaft und Kunst?

So sind wir Deutsche die Kosmopoliten der Erde, und wir, die wir uns der umfassendsten harmonischsten Bildung rühmen, wir sollten die unverkennbare Gabe und Förderung des edelsten Kosmopolitismus, die Erfindung der Eisenbahnen, abweisen? —

Kehren wir aber nach dieser weiten Wanderung an den Heerd der Heimath zurück, in unser Vaterland, das die Natur als verschwenderische Mutter bei seiner Schöpfung gesegnet hat: seine Reize beglücken nicht blos den Sohn des Landes, sie locken den Fremdling durch die Reize, die sie in reichem Wechsel von Ernst und Anmuth zwischen Main und Bodensee hingegossen hat. Aber auch dem vaterländischen Handel hat die Natur in der topographischen Gestaltung des Landes eine große Zukunft vorgezeichnet.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Das Rheinthal, in welchem unsere Eisenbahn in möglicher Anlehnung an das Gebirge hinziehen wird, ist von Natur zur Hauptbahn des Völkerverkehrs bestimmt, und denken Sie Sich eben so viele Straßenzüge von der Eisenbahn ab durch das Neckar-, Enz-, Rench-, Kinzig- und Höllenthal abgehen, und mit dem durch den Eisenbahnverkehr bereicherten Handel genährt: denken Sie die französischen Eisenbahnen mit der unsrigen in Uebereinstimmung gesetzt, wozu der Gang des Welthandels drängen wird, so sehen Sie in dem in unserem Vaterland zusammentretenden Strassennetz, wie es Ihnen der Bericht Ihrer Commission darstellt, eine große Zukunft für unsern Handel eröffnet. Erwägen wir, wie der Binnenverkehr sich heben wird, nachdem schon jetzt der Feldbau und die Industrie bei uns die Schwingen lüften, so ist nicht nur für eine leichtgläubige Phantasie, sondern selbst für die ruhigste Erwägung die Frage entschieden. Die Regierung hat bei der immer mehr einreißenden Begeisterung für das große Verkehrsmittel, in ruhiger Mäßigung die Expectativmethode geübt; allein, es gibt eine politische Zurückhaltung, welche durch zu langes Zögern als politische Feigheit sich erweist. Bauen wir dieses Werk der Wohlfahrt und Gesittung mit der Ueberzeugung einer guten That, und je mehr ein Nachbarvolk das in Ueberschätzung der eigenen Kraft leichtsinnig die fremde mißachtet, unsere Kräfte für das Werk verdächtigt hat, um so muthiger sprechen wir auf das kühne Wort des Hrn. Ministers des Innern: „Wir haben die Hand am Pulse der Zeit," das noch kühnere Wort: „„Legen wir die Hand an das Werk der Zeit!""

Ich stimme für den Bau der Eisenbahn von Mannheim bis an die Schweizergrenze.

Staatsminister Winter: Der Abg. Schaaff hat den Main- und Tauberkreis als etwas stiefmütterlich behandelt angegeben, und wenn es auch nicht seine Absicht war, der Regierung hiemit einen Vorwurf zu machen, so dürfte doch ein falscher Schein auf dieselbe fallen, als wenn Sie diesen Kreis wirklich vernachläßigt hätte. Dies ist aber nicht der Fall. Wir haben in unserem Berichte bereits erklärt, daß wir die Eisenbahn, diese Hauptlandstraße, auf Staatskosten ausführen wollen, weil sie zugleich die Pulsader unseres Handels ist. Die Regierung hat dabei schon im Voraus beabsichtigt, daß, wenn auf dieser Hauptstraße ein Gewinn über die gewöhnlichen Procente sich ergibt, derselbe verwendet werden soll für andere Theile des Landes. Wenn es nun möglich seyn sollte, eine Eisenbahn im Main- und Tauberkreis anzulegen, so kann nothwendigerweise früher nicht davon die Rede seyn, als bis wir mit dem angrenzenden Staate übereinkommen, daß er sie fortführe; denn nach dem ausdrücklichen Wunsche der versammelten Notablen sollen wir, sobald die große Bahn von Mannheim nach Basel vollendet seyn wird, vorher mit den rückwärtsliegenden Staaten übereinkommen, wie auch ihrer Seits dasselbe geschehen wird, wenn wir eine weitere Bahn zu errichten gedenken.

Wenn der Herr Abgeordnete die Straßen in einem solchen Zustande darstellt, als wenn man über Höhen und durch Klüften, über Berg und Thal, und zwar in einem gesteigerten Maße sich fortbewegen müßte, so habe ich die Ehre zu bemerken, daß früher jene Gegend, als sie unserem Lande anfiel, gar keine Straßen hatte, am wenigsten aber das Fürstenthum Löwenstein-Wertheim. Wir haben erst die Straßen erbaut, und es ist leider wahr, daß diese

Straßen nach dem alten System, das auch bei uns ehemals geherrscht hat, in Folge dessen man die Straßen über die Höhe wegführte, angelegt wurden. Sie werden auch bei uns eine Menge Straßen finden, welche man über die Gebirge führte, während man sie bequem im Thale anlegen konnte. Es ist also bei einigen Straßenanlagen der Zweck verfehlt worden. Was nun durch Verbesserung geschehen kann das geschieht.

Es ist eine Straße, die von Wertheim nach Würzburg führt, bereits beschlossen, die Mittel dazu sind bewilligt, und sobald man mit der baierischen Regierung übereingekommen ist, wohin sie führen soll, so wird sie augenblicklich ausgeführt.

Eine weitere Straße ist nach Mergentheim im Plan, auch diese soll zur Ausführung kommen. Findet sich, daß einige von diesen Höhen, auf welche die Straße hinführt, umgangen werden können, so sollen auch hier die nothwendigen Mittel ergriffen werden, um die Straße in der Ebene hinzuleiten.

Was das Lieblingsthema des Herrn Abgeordneten betrifft, nämlich die Aufhebung der dort noch bestehenden alten Abgaben, so hängt diese freilich von einem neuen Gesetze ab; was aber das neue Gesetz bewilligen werde, ist nicht vorauszusehen.

Finanzminister v. Böckh: Der Main- und Tauberkreis genießt gleiche Vortheile, wie die Staatsbürger in andern Theilen des Großherzogthums; es besteht keine wesentliche allgemeine Staatsausgabe, an der er nicht participirt, wie die Bewohner anderer Kreise; es ist keine öffentliche Anstalt im Großherzogthum, an der nicht auch er Theil hätte. In Beziehung auf die alten Abgaben aber geschieht

für keinen Kreis des Landes mehr als für den Main- und Tauberkreis. Wegen dieses Kreises müssen die meisten Entschädigungen aus der Staatscasse bezahlt werden; was freilich eine natürliche Folge davon ist, daß dieser Kreis aus standes- und grundherrlichen Besitzungen besteht. Unrichtig würde es daher seyn, wenn man behauptet, daß er in irgend einer Hinsicht stiefmütterlich behandelt würde. Er hat keine bedeutenden Städte, daher auch keine Anstalten, wie Freiburg, Mannheim und Heidelberg; es gibt aber auch noch andere Theile des Großherzogthums, wie z. B. der ganze Schwarzwald, die in demselben Verhältnisse sich befinden, sich aber über stiefmütterliche Behandlung nicht beschweren.

Alle diese Anstalten tragen zum Vortheil und Nutzen auch der entferntesten Gegenden bei.

Die Straßen im Main- und Tauberkreis sind allerdings nicht besonders zu rühmen, indessen hat der Abg. Schaaff ihren Zustand trauriger geschildert als er in der That ist. Ich bin mehrmals durch jene Gegenden gereis't, meistens im Trab gefahren, und ohne ein einziges Mal aus dem Wagen zu steigen.

Schaaff: (einfallend): Das war sehr kühn! (Allgemeines anhaltendes Gelächter.)

Staatsrath Nebenius: Nicht zur Widerlegung dessen, was der Herr Abg. Schaaff gesagt hat, sondern nur um einige Bemerkungen darüber zu machen, ergreife ich das Wort. Man könnte nämlich glauben, daß in seiner Behauptung ein Vorwurf gegen unsere Ingenieure liege Das ist aber keineswegs der Fall. Der Hr. Abgeordnete hat den Ingenieuren, dieser ganzen Classe von Staatsbeamten, ein Compliment gemacht; er hat seinen Begriff, wie eine

Chaussee seyn soll, wahrscheinlich abstrahirt von den Chausseen, die jetzt gebaut werden. Jene Straßen hat aber Jemand gebaut, der kein Ingenieur war. Man hat damals keine solche Auswahl von tauglichen Männern gehabt, wie jetzt. Auf die Frage des Hrn. Abg. Schaaff, ob der Main- und Tauberkreis ganz vergessen worden sey, erlaube ich mir nur kurz zu erwiedern, daß in dem Bericht über die Einführung der Eisenbahn angedeutet ist, welchen Einfluß sie auf die zur Seite gelegenen Landestheile haben werde. und die darin niedergelegten allgemeinen Betrachtungen finden auch auf den ehemaligen Main- und Tauberkreis ihre Anwendung. Auch dieser Kreis wird vielleicht eine Zweigbahn erhalten doch nicht gleich jetzt; er wird aber die Vortheile der Hauptbahn mittelbar mit genießen, wenn auch nicht in einem gleich hohen Maße, wie jene Städte und Orte, die unmittelbar an der Bahn gelegen sind. In Beziehung auf den Gütertransport wird der ehemalige Main- und Tauberkreis viele Güter erhalten, die bisher über Heilbronn gingen; sie werden über Tauberbischofsheim gehen, um in Heidelberg die Eisenbahn zu erreichen, und dann schleunig nach Basel oder Straßburg zu gelangen. Die Main- und Taubergegend wird auch noch den weitern Vortheil haben, daß seine Producte, die in das Rheinthal gebracht werden, von Heidelberg aus, für ihren weitern Transport, wie auch die dort hin kommenden Reisenden, sich der Eisenbahn bedienen können.

Schaaff: Vor allem danke ich der Regierungscommission für die gegebenen Aufschlüsse und Zusicherungen; sie enthalten viel Beruhigendes, und erheitern den Blick in die Zukunft. Fürs andere muß ich mich aber verwahren gegen einen Vorwurf von Seiten des Herrn Finanzmini-

sters, als hätte mich bei der Schilderung der Straßen im Main- und Tauberkreis die Phantasie fortgerissen, als hätte ich übertrieben. Wer die Straßen im Main- und Tauberkreis kennt, wird meine Behauptungen gewiß bestätigen. (Stimmen: Allerdings ganz wahr.) Der Redner führt beispielsweise die Straße von Mosbach nach Oberscheflenz an, und fährt denn fort: Für's dritte aber muß ich, wenn es einer Erläuterung bedarf, erläutern, daß ich auch im entferntesten nicht die Absicht hatte, der Regierung einen Vorwurf zu machen. Ich habe, wenn ich nicht irre, ausdrücklich bemerkt, die Schuld der Benachtheiligung liege in den örtlichen Verhältnissen der bezeichneten Gegend.

Das war meine Erklärung, und ich bin überzeugt, die hohe Regierung weiß recht gut, daß jenseits des Neckars in den Thälern des Odenwaldes, im Main und an der Tauber nicht minder gute, arbeitsame Menschen, und des Großherzogs treue Unterthanen wohnen, als zu finden sind, am Hafen bei Mannheim, an den Gestaden des Landgrabens (bei Carlsruhe), zu Freiburg und an den Ufern des Bodensee's. (Allgemeine Heiterkeit.)

Duttlinger: Ich stimme für die Anträge der Commission, deren Mitglied ich zu seyn die Ehre habe, und damit ist meine Rede über unsere Eisenbahn beendigt.

Ich bitte aber um die Erlaubniß, Ihnen einige Bemerkungen vorzutragen, die sich auf eine andere Eisenbahn beziehen, und zu welchem ich veranlaßt bin durch Aeußerungen, welche nicht in dieser Kammer, wohl aber in jener von Frankreich vorgekommen sind. Es sind dort viele Aeußerungen vorgekommen, die sich auf unsere Eisenbahn beziehen, auf unser Land, auf unsere Verhältnisse, die sammt und sonders in einem Punct übereinkommen, näm-

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

lich in einer merkwürdigen Urkunde Alles dessen, was bei uns vorkommt, und bei uns vorgekommen ist. Ich will auf diese Aeußerungen nicht eingehen; ich will nicht eingehen auf eine Aeußerung jenes ehemaligen französischen Ministers oder Pairs, welcher bemerkt hat auf das Anführen, daß auch Baden eine Eisenbahn baue: „Wer denn im Ernst daran denken wolle, Baden möchte die Lust anwandeln, eine Eisenbahn zu haben. Wenn man im Großherzogthum Baden einmal zur Kenntniß dessen komme, was eine Eisenbahn koste, so werde man dort von einer solchen Lust zurückbeben.“

Es hat uns, der edle Pair, die Ehre angethan, zu glauben, wir hätten noch nicht daran gedacht, was wohl der Bau einer Eisenbahn kostet. Ich will nicht eingehen auf die Aeußerungen des beredten Mitgliedes der französischen Deputirtenkammer:

„Ja, wenn man Eisenbahnen mit Wünschelruthen bauen könnte, so würde gewiß Baden auch daran denken, eine Eisenbahn haben zu wollen; aber das Großherzogthum Baden hat eine viel zu aufgeklärte Regierung, als daß sie nicht einsehen würde, daß es ihr an Mitteln gebricht, die nothwendig werden, eine Eisenbahn durch das Großherzogthum zu bauen.“

„Er berufe sich auf die Worte des Staatsministers Winter, die er in der Hand habe, und die dahin gingen, man wolle einmal anfangen mit einem Bau, und in der Folge werde man sehen, ob sich eine Privatindustrie finde, um dieselbe fortsetzen zu können. Er schließt, daraus gehe hervor, daß die badische Regierung geglaubt habe, sie sey ihrer Bevölkerung schuldig, mit der Ausarbeitung eines Entwurfes einer Eisenbahn, und durch die Zusammenberufung des außerordentlichen Landtags eine Art von Ge-

nugthuung zu geben. Um etwas Ernsthaftes könne es sich aber nicht handeln."

Ich will nicht eingehen auf eine Erwiederung eines französischen Ministers am nämlichen Tage, gelegenheitlich der Vorlage des Projects eines Canals, der gegen Straßburg führen soll:

„Die Regierungen von Baden und Würtemberg seyen entschlossen, den Rhein mit der Donau zu verbinden durch einen Canal, der bei Kehl anfangen, und ausmünden soll bei Ulm."

„Er könne die Ueberzeugung aussprechen, daß Baden und Würtemberg nur den Augenblick abwarten, in welchem die Deputirtenkammer einen Beschluß über diese Canalverbindung gefaßt haben werde, um Hand an die Ausführung zu legen."

Auf alle diese Aeußerungen etwas zu erwiedern, ist meine Absicht nicht, sondern eine Frage zu stellen in Beziehung auf eine fremde Eisenbahn, auf eine Eisenbahn, welche die französische Eisenbahn von Straßburg mit einer deutschen Bahn in Verbindung bringen soll, nämlich die projectirte Eisenbahn von Lauterburg an die Rheinschanze.

Der französische Minister erklärte in der Sitzung nach den Ausdrücken des Moniteurs vom 24. Februar d. J. ganz kategorisch, was zugleich auch etwas von der Genauigkeit der Länderkunde verräth, er habe ein königl. bairisches Rescript in Handen, wornach die bairische Regierung beschlossen habe, eine Eisenbahn durch eine Actiengesellschaft zu bauen, von Darmstadt über Mannheim an die französische Grenze (Gelächter), und er sey überzeugt, daß man von bairischer Seite die Bahn ausführen werde in dem Augenblick, wo die Deputirtenkammer das

Project einer Eisenbahn von Straßburg nach Lauterburg votirt haben werde.

Nun erlaube ich mir die Frage an die Regierungscommission, ob die hohe Bundesversammlung von dem Vertrage, worüber eine deutsche Regierung mit der französischen Regierung bereits seit achtzehn Monaten unterhandelt, keine Kenntniß genommen habe, und ob dies ihr in militärischer Rücksicht gleichgültig seyn werde. Ich frage mit desto größerer Kühnheit, als ich weiß, und wie Sie auch in öffentlichen Blättern gelesen haben werden, daß die hohe Bundesversammlung auf die Anträge der Bundesmilitär-Commission Baden nicht gestatte, eine unschuldige Verbindung durch eine einfache, hölzerne Schiffbrücke zwischen dem linken und rechten Rheinufer bei Breisach herzustellen, weil man besorgt, Baden sey im Fall eines Krieges nicht kräftig genug, diese Brücke abzutragen gegen den Willen der Franzosen.

Ich glaube freilich, wenn wir nicht mächtig genug sind, eine solche Brücke gegen den Willen der Franzosen abzutragen, sind wir auch nicht mächtig genug, den Bau einer Brücke von Seiten der Franzosen zu verhindern. Ich bin selbst Augenzeuge davon gewesen, wie die Franzosen verstehen, an demselben Platze in dreißig Minuten eine Brücke über den Rhein zu schlagen.

Wenn aber Baden an der Herstellung einer solchen einfachen, unschuldigen Verbindung des linken Rheinufers mit dem rechtseitigen, welche von dem größten Interesse für das Oberland und das ganze Land wäre, gehindert wird, so glaube ich, daß auch zureichende Gründe vorhanden sind, Kenntniß zu nehmen von der erwähnten Eisenbahnverbindung zwischen Lauterburg und Frankreich.

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

Wenn es aber nicht angeht, daß die Regierungscommission auf meine Frage eingeht, so beruhige ich mich damit, darauf aufmerksam gemacht zu haben; womit mein Zweck erreicht ist.

Staatsminister v. Blittersdorff: Ich finde mich berufen, darauf keine Antwort zu geben; wäre eine zu geben, so müßte sie auf den ordentlichen Landtag verschoben werden, wo die auswärtigen Verhältnisse, soferne sie in diesen Saal gezogen werden können, zur Sprache kommen mögen. Gegenwärtig handelt es sich von der Eisenbahn, die durch das Großherzogthum Baden angelegt werden soll, rücksichtlich dieses Gegenstandes bin ich bereit, alle Aufschlüsse zu geben, die dazu dienen können, ihre Beschlüsse zu bestimmen, sowie über Alles, was mit der gedachten Eisenbahn in unmittelbare Verbindung gebracht werden kann, somit auch über factische Verhältnisse rücksichtlich der jenseits des Rheins anzulegenden Eisenbahn. Auf die einzig und allein hieher gehörige Frage, ob die gedachte Eisenbahn gebaut wird oder nicht, werde ich erwiedern, was im Augenblick Ihnen zu wissen dienlich seyn kann. Bei der Publicität der Sache, vermögen Sie Sich indessen die Antwort selbst zu geben. Der Bau derselben ist beschlossen, und wird ohne allen Zweifel Statt finden. Neues zu sagen, bin ich nicht in der Lage. Auf politische Fragen, irgend einer Art, werde ich mich nicht einlassen, und muß vielmehr bitten, über solche hinwegzugehen.

Hoffmann: Auf die theils ernste, theils launige Rede des Abg. Sander wurde schon von verschiedenen Seiten geantwortet. Ich will nur noch einige Puncte hervorheben, die mir nicht genügend beantwortet zu seyn scheinen.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Er fragt: ist denn die Eisenbahn in den Händen der Privaten etwas anderes als in den Händen des Staates? Allerdings. In den Händen der Privaten ist sie ein Mittel sich zu bereichern, in den Händen des Staates ist sie ein Mittel die Landesinteressen zu fördern. Diese beiden Zwecke können sehr häufig in Collision mit einander kommen, und werden es namentlich bei unserer Bahn. Die Privaten werden es in ihrem Interesse finden, die Bahn am untern Theile schnell fertig zu bauen, sie aber vielleicht enden zu lassen, wenn sie nach Kehl kommt. Sie werden wenigstens die obere Bahn möglichst verkümmern und verspäten, das Einschreiten der Regierung auf alle Weise zu hindern suchen; daß aber gerade die Bahn im Oberlande zugleich und sobald als möglich gebaut werde, liegt im besonderen Interesse des Staates.

Auch in Beziehung auf den Tarif kann eine Collision der Interessen des Staates und der Privaten eintreten. Von Seiten der Privaten wird derselbe so regulirt werden, daß er am meisten einträgt. Von Seiten des Staates wird er lediglich nach den Landesinteressen festgesetzt werden. Wenn der Ertrag der Eisenbahn eine gewisse Höhe erreicht hat, so wird der Staat den Tarif herabsetzen, weil es unverantwortlich wäre, eine große Steuer auf den Verkehr zu legen. Privaten werden dieß nicht in ihrem Interesse finden. Es können die Concurrenzverhältnisse eine Minderung des Tarifes hervorrufen, die vielleicht nicht durch die Interessen der Privaten geboten ist.

Der Abg. Sander gibt zwar zu, daß die Würde des Staates verletzt werde, wenn er Privaten ein offenbar nachtheiliges Geschäft überläßt. Für diesen Fall, sagt er, soll aber auch der Staat nicht bauen. Ich gebe es al-

lerdings zu, wenn es die Landesinteressen nicht gebieten. Nun aber gebieten sie es im vorliegenden Fall. Wer daher, wie er die Ansicht hat, daß das große Werk, welches wir beantragen, in Beziehung auf den Ertrag ein nachtheiliges Geschäft ist, der kann ohne Verletzung der Würde des Staates nur für die Ausführung auf Staatskosten stimmen. —

Der Abg. Sander glaubt, es gibt Mittel genug, die Agiotage zu hindern, hat es aber unterlassen, diese uns näher an die Hand zu geben. Ich habe darüber nachgedacht, ob es wohl ein vollständiges Mittel dagegen gibt? Es muß dieß der Erfindung der Zukunft überlassen werden — für jetzt ist es nur dadurch vollständig zu beseitigen, daß der Staat selbst solche Unternehmungen macht.

Der Abg. Sander hat ferner bemerkt, die Commission habe es unterlassen, auf die Nachtheile der Eisenbahnen aufmerksam zu machen. Das ist aber keineswegs der Fall. Der Commissionsbericht enthält zehn Seiten über die Nachtheile der Eisenbahn, und verhehlt auf keine Weise, daß solche zu erwarten sind. Lange werden sie indessen nicht anhalten, sondern wohl nur die Uebergangsperiode treffen, und keinen Falls sind sie mit den Vortheilen zu vergleichen.

Der Abg. Müller hat die Schilderung von den Nachtheilen der Eisenbahnen in allzu scharfen Bildern gemahlt. Das Beispiel Belgiens zeigt, daß kein Gewerbe durch die Eisenbahn benachtheiligt worden ist, sondern daß alle sich gehoben haben. Selbst die Gewerbe, welche sich mit dem Transport von Personen und Waaren beschäftigen, haben nichts verloren. Durch den vermehrten Verkehr hat sich selbst der Gewinn der Wirthe bedeutend vermehrt. Das

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Hauptbedenken gegen die proponirte Eisenbahn hat der Abg. Sander von der Erträglichkeit und den Kosten des Baues hergenommen. Was die Baukosten betrifft, so wurde dieses Bedenken von den Herren Regierungscommissären bereits widerlegt. Ich will nur durch eine Vergleichung mit den Kosten der belgischen Eisenbahn zeigen, daß die Ausführung des Baues eher Ersparnisse erwarten läßt, als einen Mehraufwand gegen den Voranschlag. Es weisen die Rechnungen nach, daß die drei ersten Sectionen der Eisenbahnen in Belgien um 6 Millionen Franken vollkommen hergestellt wurden. Das macht auf die Stunde Wegs (jede Section ist zu fünf Stunden zu rechnen) einen Aufwand von 186,000 fl. Diese Kosten von 13 Millionen Gulden auf die 55 Stunden der badischen Bahn vertheilt, gibt einen Aufwand von 230,000 fl. per Stunde, also ist die badische Wegstunde um mehr als 50,000 fl. höher angeschlagen, als die Kosten der belgischen Bahnen betragen haben, während das Terrain beiderseits so ziemlich gleich seyn dürfte. Die spätern Sectionen in Belgien werden höher zu stehen kommen, als die unsrigen, weil bedeutende Einschnitte und Ausfüllungen nothwendig werden.

Was den Ertrag der Bahn betrifft, so bin ich der Ueberzeugung, daß sie sich rentiren wird. Ich gründe diese Ansicht nicht allein auf den Güterzug und den Verkehr der Menschen, wie er sich dermalen in unserm Lande bewegt, sondern will auch hier eine Vergleichung mit Belgien anstellen.

Wir befinden uns zwar nicht in der gleich günstigen Lage wie Belgien, wir haben namentlich nicht so große Städte; aber der wichtigste Moment, in Beziehung auf den Ertrag der Bahn, die Dichtigkeit der Bevölkerung,

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

namentlich im Rheinthale, ist nicht viel verschieden von der Bevölkerung Belgiens. In Belgien kommen auf eine Quadratmeile 7,000 Menschen, im Rheinthale, nach meiner Berechnung, 6,000, wobei noch einige Gebirgstheile eingerechnet sind, ohne welche die Bevölkerung noch dichter wäre.

Aus den Berechnungen, die in Belgien bei Vorlage des Budgets angestellt wurden, ist zu ersehen, daß für jede Section die Anzahl der Reisenden auf 500,000 angenommen ist. Wie eine neue Section geöffnet wird, werden weitere 500,000 Reisende als Frequenz der Bahn angenommen, das macht dann auch für die ganze Bahn eine Frequenz von 500,000 Personen. Bei uns ist es allerdings zweifelhaft, ob die Frequenz jene Höhe erreichen wird. Allein man zweifelt auch, ob 50,000 Reisende, ob der zehnte Theil der Frequenz der belgischen Bahnen, unsere Bahn befahren wird!!!

Man kann nun freilich sagen: „und dennoch bei dieser großen Frequenz rentiren die belgischen Bahnen nur 4½ bis 5½ Procent?“ Dem ist nicht also. Aus den mir mitgetheilten Rechnungen ergibt sich das interessante Resultat, daß die Bahn weit mehr als 5½ Procent rentirt. Die Angabe von 5½ Procent kommt lediglich daher, daß man das Baucapital von den einzelnen bereits schon eröffneten Sectionen nicht allein mit dem Ertrag dieser Sectionen verglichen hat, sondern das ganze verwendete Capital in Rechnung zog, selbst von jenen Sectionen, die erst angefangen, aber noch nicht vollendet und eröffnet sind; und ferner, daß Belgien bei Aufnahme des Baucapitals 8 Procent verlieren mußte.

Auf die Basis des belgischen Budgets pro 1838 berechnet

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

sich ein weit höherer Ertrag als 5½ Procent. Die Ausgaben belaufen sich nach der Erfahrung der Vorjahre für die drei Sectionen, die bereits über ein Jahr vollständig im Betriebe sind, auf 745,000 Fr.; die Einnahmen, nach der Budgetvorlage auf jede Section 500,000 Reisende, und für einen Reisenden 1 Franke gerechnet, betragen 1,500,000 Fr. Unter den 745,000 fl. Ausgaben sind die Unterhaltungs-, Erhebungs- und Transportkosten, nicht aber die Zinsen des Baucapitals mit inbegriffen. Es ergibt sich also ein reines Einkommen von 755,000 Fr. und als jährliche Rente — mit dem Capital von 6 Millionen Franken verglichen — 12½ Procent.

Dabei ist noch in Erwägung zu ziehen, daß der Waarentransport durchaus noch nicht eingeführt und der Personentransport außerordentlich gering tarifirt ist.

Wenn ich von dieser Vergleichung ausgehe, so kann ich durchaus nicht glauben, daß in Beziehung auf den finanziellen Punct unserer Bahn etwas zu besorgen wäre, ja selbst in dem Falle, daß sich im Ertrag bedeutende Ausfälle ergeben, dürfte jede Besorgniß schwinden. Die 450,000 fl. Zinsen des Baucapitals würden bald gedeckt werden können. Wir haben dermalen vom letzten Budget einen Ueberschuß von 90,000 fl. jährlich, und jede Budgetvorlage hat gezeigt, daß die Einnahmen bedeutend schneller anwachsen, als die Ausgaben. Und selbst für den Fall, daß der geringe Ertrag der Eisenbahn die Ausgaben über die Einnahmen stellen sollte, liegt eine Hilfe noch darin, daß sich manche Ausgabspositionen mindern werden, wie namentlich die Ausgaben auf die Chaussee. Endlich im Hintergrund steht noch das Papiergeld, aber nicht für die ganze Summe

von 13 Millionen, sondern für die Summe von 2 bis 3 Millionen.

Die Ausgabe von einer solchen Summe Papiergeldes könnte vielleicht im Interesse des Landes vorgenommen werden, wenn wir auch keine Eisenbahn bauten. Ich habe indessen über diesen Gegenstand noch nicht genügend nachgedacht, ich kann daher meine Meinung darüber auch noch nicht aussprechen, jedenfalls aber halte ich den Bau der Eisenbahn in finanzieller Hinsicht für unbedenklich, wenn auch der Ertrag meinen Erwartungen nicht entsprechen sollte.

Staatsrath Nebenius: Wir suchten bei unsern Arbeiten alle Thatsachen so genau als möglich festzustellen, und den Grundsatz zu befolgen, Alles was einer Berechnung unterliegt, eher zu nieder als zu hoch anzunehmen, damit man, wenn die gehegten Hoffnungen nicht in Erfüllung gehen, nicht sagen kann: ihr habt von dieser Unternehmung große, wohlthätige Folgen vorhergesagt, ihr habt in Bezug auf den Ertrag uns versichert, daß das Land vielleicht große Ueberschüsse erhalten werde; aber von all' dem ist nichts eingetreten, wenigstens nicht in dem Maße, wie ihr es vorhergesagt habt.

Wir haben allerdings auch die Hoffnung, daß die Bahn wenigstens in den untern Gegenden einen leidlichen Ertrag gewähre, und keine finanzielle Verlegenheit in Bezug auf die obere Bahn eintreten werde. Mit Recht bezieht man sich auf die Erfahrungen in Belgien. Auf diese hin kann man allerdings eine annähernde Berechnung über den wahrscheinlichen Ertrag bei uns wagen. Dabei ist aber nie zu vergessen, daß die Frequenz der Eisenbahnen unter sonst gleichen Umständen in einem umgekehrten Verhältniß

mit den Entfernungen, und in einem geraden mit der Volksmenge der Orte, insbesondere der Städte steht, die sie verbindet; dieser Satz hat sich in den Erfahrungen bestätiget. Wenn irgendwo eine Erfahrung gegeben ist, so untersuche man die Bevölkerung der Städte, welche mit einer Eisenbahn verbunden sind, messe die Entfernung und untersuche alle jene Verhältnisse, von welchen die Lebhaftigkeit der Geschäftsverbindungen abhängt, dann wird man ungefähr schätzen können, wie groß die Personenfrequenz seyn wird.

Wenn wir eine Eisenbahn von Mannheim nach Heidelberg errichten, so finden wir einen Anhaltspunct zu Vergleichungen in der Bahn von Brüssel nach Mecheln. Die Entfernung von Mannheim nach Heidelberg ist nicht größer, als die von Mecheln nach Brüssel. In dieser Beziehung sind die Verhältnisse gleich. Die Bevölkerung von Brüssel und Mecheln ist aber weit bedeutender, als die von Mannheim und Heidelberg. Geht man von der Zahl der Reisenden aus, die im ersten Jahre die brüsseler Bahn befahren haben, so wären nach dem Verhältniß der Bevölkerung dieser Städte, für die Bahn von Mannheim nach Heidelberg circa 164,000 Personen zu erwarten. Es ist aber zu beachten, daß das, nur 5 bis 6 Stunden von Mecheln entlegene volkreiche Antwerpen, auch auf die erste Section von Brüssel nach Mecheln einen günstigen Einfluß ausübte.

Man wird mir entgegen halten, ich stehe im Widerspruch mit den Aeußerungen des Comite. Aber abgesehen davon, daß die Strecke von Mannheim nach Heidelberg, wegen der geringen Entfernung dieser beiden Städte wahrscheinlich die fruchtbarste seyn wird, so stehen die Trans-

portpreise und die Frequenz in steter Wechselwirkung. Diese Frequenz wird nun noch einmal so groß, als das Comite bei seiner ersten Berechnung aufstellte, angenommen; allein die Taxen sind über die Hälfte niedriger, als die vom Comite berechneten Transportpreise. Uebrigens läßt sich darüber nicht streiten und nichts bestimmtes voraussagen. Es genügt, daß wir mit Ueberzeugung für den Bau sprechen können, daß wir den Schritt, den wir thun, nach reifer Ueberlegung aller Verhältnisse, als im wohlverstandenen Interesse des Landes liegend, betrachten können, dürfen und müssen, wenn auch der Erfolg nicht so glänzend ausfällt, als Mancher sich vorstellt.

Knapp: Nachdem wir bereits so viele gelehrte Reden über den Gegenstand der Eisenbahn gehört haben, dürfte es vielleicht etwas gewagt seyn, wenn ein schlichter Bürger denselben einige Worte beifügt, zumal, wenn ich erwäge, daß selbst die Gegner der Eisenbahn wieder in drei verschiedene Meinungen zerfallen. Der Eine wünscht eine Eisenbahn durch eine Actiengesellschaft, der Andere will gar keine, und der Dritte sieht die Eisenbahn als ein nothwendiges Uebel an. In demselben Verhältnisse befinden sich auch die Berichte der Commission, und es ist wirklich sonderbar, wie die Commission zu ein und denselben Beschlüssen kommen kann. Denn, wenn ich den einen Bericht vor mir sehe, so finde ich in dem Unternehmen nichts als Glück und Wohlhabenheit für das ganze Vaterland nicht allein in finanzieller Beziehung, sondern auch in wissenschaftlicher Hinsicht. Die Intelligenz macht dadurch, heißt es, außerordentliche Fortschritte; der andere Bericht aber sieht das Unternehmen als etwas an, das uns nothgedrungen auferlegt ist. Diese Ansicht ist auch die

meinige. Nur hätte ich gewünscht, wenn es der Regierung möglich wäre, durch Unterhandlungen dahin zu gelangen, daß auf dem jenseitigen Rheinufer der Bau einer Eisenbahn unterbliebe. Für diesen Fall will ich auch keine Bahn in unserem Lande; wir befänden uns noch lange wohl ohne Eisenbahn.

Die Bemerkungen, die ich machen wollte, sind größtentheils schon durch andere Mitglieder dieser Versammlung erwähnt, und ich bin kein Freund von Wiederholungen, weßhalb mir nur noch weniges zu sagen übrig bleibt.

S. 14 des Hoffmanni chen Commissionsberichts wird gesagt, daß wir sehr schnell und wohlfeil durch unser Land reisen.

In wie weit die badischen Unterthanen einen Vortheil davon ziehen, wenn die Reisenden schnell durch das Land kommen, vermag ich nicht zu bemessen. Ich glaube aber, daß dieß kein Vortheil, sondern ein Nachtheil für das ganze Vaterland ist, und nur Nutzen für die Schweiz, Italien, Holland ꝛc. hat.

S. 18 wird von den Vortheilen gesprochen, welche die Eisenbahn für die Consumtion herbeiführe. Aber ich sage, wenn die Consumenten das Wohl des Landes ausmachten, dann möchte diese Behauptung richtig seyn; allein die Consumenten sind größtentheils Angestellte, und hoch Besoldete. Ich glaube, die Wohlfahrt des Vaterlandes hängt davon ab, daß die producirende Classe im Wohlstande bleibe, daher auch diese, und nicht die Consumenten vorzugsweise berücksichtiget werden müssen.

Der Berichterstatter gibt uns zwar ein erfreuliches Auskunftsmittel. S. 76 spricht er von einer Ersparniß von 50,000 fl. an den Unterhaltungskosten unserer Landstraßen.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Noch habe ich aber nicht die Stimme vernommen, daß unsere Landstraßen in zu gutem Zustande sind, sondern vielmehr in der Regel noch manches an denselben zu verbessern nöthig wäre. Wenn also hier noch mehr gespart werden wollte, so würde ich das für keinen Vortheil, sondern im Gegentheil für Nachtheil und Schaden halten.

Eines Umstandes ist aber bisher noch nicht Erwähnung geschehen. Ich meine den politischen. Wer an den ewigen Frieden glaubt, hat seine Rechnung nicht richtig gemacht. Die Geschichte beweis't, daß, besonders am Rhein, der anhaltende Frieden nicht zu Hause ist. Es wird darum nothwendig seyn, die Bahn so viel wie möglich von dem Rhein entfernt anzulegen. Es ist bekannt, daß die Eisenbahn auf dem linken Rheinufer durch eine Reihe von Festungen gedeckt ist, während die Bahn von Mannheim bis Basel von keiner Seite Schutz hat, weder durch Festungen, noch durch Militär am Mittel- und Oberrhein.

Ja, man hätte im Fall der Noth nicht einmal einen festen Platz, die Schienen schnell in Sicherheit zu bringen, wenn also in dieser Beziehung nicht gesorgt wird, halte ich es für einen großen Nachtheil.

Zu einer Volksbewaffnung durch das Institut der Landwehr scheint man keine Lust zu haben, man fürchtet in diesem Institut etwas revolutionäres. Sehr im Irrthum würde man seyn, wenn man das jetzige Bürgermilitär genügend für die Vertheidigung des Vaterlandes halten würde.

Es ist über eine Petition eines gewissen Herrn v. Haynau leider so leicht weggegangen worden; ich glaube, daß dieselbe einer nähern Prüfung wohl werth gewesen wäre. Vielleicht hätten auf eine wohlfeilere Art unsre bisherigen

Communicationsmittel verbessert, und der nämliche Zweck erreicht werden können.

Was die Schätzung der Baukosten betrifft, so bin ich bei solchen Bauten gewöhnt, die Franken in Gulden zu verwandeln.

Nach beendigter Rede des Abg. Knapp wurde die Sitzung unterbrochen, und Nachmittags 4 Uhr wieder fortgesetzt, und zwar durch Uebergang zur speciellen Discussion über den Gesetzentwurf wegen Erbauung einer Eisenbahn von Mannheim bis an die Schweizer-Grenze bei Basel, und dabei vor Allem zur Berathung des Absatzes I. des von der Commission vorgeschlagenen Artikels I.; welcher lautet:

„Von Mannheim über Heidelberg, Carlsruhe, Rastatt, Offenburg und Freiburg bis zur Schweizer-Grenze bei Basel wird eine Eisenbahn erbaut."

v. Itzstein: Nicht um über den Hauptantrag zu reden, habe ich mir das Wort erbeten, sondern nur um eine kurze Bemerkung über einen Punct vorzutragen, der zwar schon in der Commission zur Sprache gekommen, wovon aber im Berichte nichts erwähnt ist.

Ich bin kein schwärmerischer Freund der Eisenbahnen, weil ich mich nicht zu der Höhe von Hoffnungen und Erwartungen erheben kann, wie Andere es zu thun vermögen. Ich verkenne aber die hohe Wichtigkeit der Sache, um die es sich hier handelt, keineswegs; ich erkenne die unermeßlichen und gar nicht zu berechnenden Folgen der Erfindung der Eisenbahnen mit Dampfwagen, und erkenne zugleich die Stellung, in welche Baden gekommen, durch die von Frankreich und von Rheinbaiern — Pfalz genannt — ge-

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

faßten Beschlüsse, in Betreff einer durch das Elsaß anzulegenden Eisenbahn. —

Auch weiß ich, daß die Vortheile der Eisenbahn nicht allein in pecuniären Interessen, sondern hauptsächlich in Beförderung der Industrie des Handels und Verkehrs, und der staatswirthschaftlichen Interessen überhaupt bestehen. Ich weiß endlich, daß es sich für Baden, nachdem sich die Sache also gestaltet hat, wirklich darum handelt, drohende Schäden abzuwenden; und da ich überhaupt ein Mann der Bewegung bin, so will ich mich auch auf der Eisenbahn bewegen, und daher für die Anlegung derselben stimmem. Möge sie bald in Vollzug kommen! Noch zur Zeit stehen wir aber beim ersten Absatze des ersten Gesetzartikels, und zwar bei dem Anfangspuncte der Bahn, bei Mannheim.

Mannheim, beglückt durch seine günstige Lage an dem Zusammenfluß des Neckars mit dem Rhein, und durch die Leichtigkeit, mit welcher die Dampfschiffe von Mainz dahin kommen, Mannheim, dessen Wohlstand, Handel und Verkehr in Folge dieser günstigen Verhältnisse und der Fürsorge der Regierung sich bedeutend heben, wird jedenfalls bei diesem Eisenbahnsystem eine Hauptrolle spielen. Wichtig, sehr wichtig, nicht allein im Interesse des Bahnertrages, sondern auch in jenem der Stadt Mannheim, ist daher die Frage über den Ort des dort anzulegenden Hauptstationsplatzes, und über die Art und Weise, wie er angelegt werden soll? ob, wie jetzt im Plane angezeigt ist, am Heidelberger Thor, oder wie früher die Idee war, am Hafen gegenüber dem Bassermann'schen Magazin. Die Sache ist um so wichtiger, als durch einen Vertrag mit Darmstadt die Fortsetzung der Eisenbahnen bis zum Stationsplatze

durch einen Staatsvertrag bereits verabredet ist, zu welchem Behufe denn auch eine Brücke über den Neckar geschlagen werden soll.

Der Herr Regierungs-Commissär gab in der Commission die Versicherung, daß die Regierung, bevor über die Anlegung des Bahnhofes ein definitiver Beschluß gefaßt wird, eine Commission nach Mannheim senden werde, um dort die Ansichten, Wünsche und die fernere Auskunft von Seite des Gemeinderathes und des Handelsstandes zu vernehmen. Die Verhandlungen in der Commission sind nicht öffentlich, sie verschwinden, wenn sie in der Kammer nicht einen Gegenstand der Erörterungen bilden, aus dem Gedächtniß; ich wünsche daher, daß die Erklärung von Seite der Regierung öffentlich in dem allgemeinen Interesse bei den heutigen Verhandlungen wiederholt würde, und zweifle nicht im Mindesten, daß Sie meiner Bitte entsprechen werde.

Staats-Minister Winter. Es ist doch wahrhaftig nicht unsere Absicht, die Eisenbahnen gewissermaßen herein zu schmuggeln, hinter dem Rücken der Bewohner des Landes. Ich habe schon gesagt und wiederhole es, daß nach Mannheim eine Commission geschickt wird, um zu untersuchen, wo der Stationsplatz am Besten anzulegen ist, und so wird es auf der ganzen Strecke der Eisenbahn gehalten werden.

Sie können sich darüber beruhigen. Es soll mir leid thun, wenn ich das, was ich hier sage, zehnmal wiederholen muß, wenn irgend Jemand Mißtrauen oder Verdacht erkennen läßt, daß die Regierung irgend etwas vernachlässigen werde.

Was den Art. 1 betrifft, so habe ich gegen denselben die Haupteinwendung, daß er viel zu viel enthält. Ich muß

von vorn herein bitten, den Artikel, wie ihn die Regierung gefaßt hat, wieder herzustellen. Wenn eine Straße, gleichviel zu welchem Zweck, zwischen zwei Orten hergestellt werden soll, so ist doch vor Allem die Frage: welches ist der kürzeste Weg? Die größte Schnelligkeit, mit der größten Wohlfeilheit verbunden, gibt der Straße den Vorzug. Jeder wird auf die Frage antworten: die gerade Linie zwischen zwei Orten ist der kürzeste Weg. Dieser Satz bleibt unter allen Umständen richtig und bei den Eisenbahnen muß man ihn besonders festhalten, weil hier die Schnelligkeit und Wohlfeilheit die Hauptbedingung ist. Freilich läßt sich die gerade Linie nicht überall anwenden, Naturhindernisse können die Nothwendigkeit der Abweichung von derselben herbeiführen, aber immer nur in dieser Beziehung, nämlich soweit, als die Regeln der Kunst sagen, soweit kann man noch gehen, eine solche Höhe läßt sich noch übersteigen, oder der Sumpf ist noch auszufüllen, ohne besondere Kunst anwenden zu müssen.

Nun hat man auch die Vortheile der Volkswirthschaft zu berücksichtigen. Ich kann nicht die Stadt an die Straße hinführen, sondern diese muß an die Stadt erbaut, oder wenigstens so viel als möglich nahe an derselben, immer jedoch nur soweit, daß der Hauptzweck, namentlich bei den Eisenbahnen, nicht verfehlt wird. Denn nur an solchen Orten, und unter diesen auch nur an gewissen, werden die Straßen hin-, oder soviel als möglich nahe daran gezogen werden, bei welcher ein lebhafter Personen- und Waaren-Transport Statt findet.

Wie viele Orte die Straße erreichen kann, ohne dem Hauptzweck zu schaden, darüber entscheidet allein das Urtheil der Kunstverständigen.

Wenn man es auch noch so sehr wünscht, daß eine Straße an einem Orte durchgeführt werden möchte, und die Kunstverständigen sagen, es ist nicht möglich, ohne einen Aufwand zu verursachen, der mit dem Zwecke in gar keinem Verhältniß steht, so muß es unterbleiben. Von diesen Grundsätzen sind wir ausgegangen. Die Regierung hat geflissentlich keine Orte genannt, wo die Bahn vorbeigeführt werden kann.

Glücklicher Weise können viele bedeutende Orte von derselben berührt werden, entweder ferner oder näher, das kommt Alles auf die Kunstverständigen an.

In dem Gesetzentwurfe der Regierung ist blos der Anfangs- und Endpunkt der Bahn bezeichnet; nun will man sie aber binden, indem man sagt: Von Mannheim über Heidelberg, Karlsruhe, Rastatt ꝛc. soll die Eisenbahn erbaut werden.

Auch muß ich mich gegen das Wörtchen „über" erklären; soll es so viel heißen als „neben," so ist es nicht richtig ausgedrückt, und es ist besser, wenn man sagt: „neben Heidelberg."

Ueberhaupt sehe ich nicht ein, wohin das führen soll? Ich kann nicht dafür stehen, ob die Bahn über alle die in dem von der Commission vorgeschlagenen Art. 1 angegebenen Orte kommen kann, auf die Weise, wie Sie erwarten, höchst wahrscheinlich nicht. Es ist zwar das höchste Interesse der Regierung, daß alle Orte, die hier genannt sind, von der Bahn berührt werden. Um aber alle Hoffnungen, alle Eifersucht zu vereiteln, sage man: „Von Mannheim nach Basel wird eine Eisenbahn errichtet.

Hoffmann: Es handelt sich hier blos um den ersten Absatz des ersten Artikels, nämlich um die Frage, ob die

Worte über Heidelberg, Carlsruhe ꝛc. in das Gesetz aufgenommen werden sollen. Die Regierungs-Commission, sowie sämmtliche Mitglieder unserer Commission sind darin einverstanden, daß die Eisenbahn über die genannte Orte geführt werden solle.

Die Commission hat die Aufnahme dieser Bestimmung in das Gesetz deshalb für nothwendig erachtet, weil ihre Weglassung zu der Besorgniß führen könnte, daß die Bahn vielleicht doch nicht dahin kommen werde, und die nunmehrige Weglassung würde diese Besorgniß noch mehr steigern.

Was das Wörtchen „über" angeht, so habe ich nichts dagegen, wenn ein besserer Ausdruck dafür gefunden wird, ich halte ihn jedoch noch immer für den besten, und glaube, daß er wohl bleiben kann.

Staats-Minister Winter: Offenburg habe ich nie zugestanden, sondern nur gesagt, die Bahn wird dahin gehen, (aber Heidelberg habe ich zugestanden), wenn Sie es durchaus wollen, jedoch in dem Sinne, in dem ich es verstehe.

Wegen Kehl werde ich später ein Wort sagen. Was die anderen in das Gesetz aufzunehmenden Orte betrifft, wie z. B. Rastatt, so ist es möglich, daß die Eisenbahn dort vorbei geht.

Rücksichtlich der angeregten Besorgnisse muß ich aber bemerken, daß schon deshalb die Aufnahme gewisser Orte in das Gesetz als unstatthaft erscheint. Die Regierung hat gesagt: wir legen eine Eisenbahn von Mannheim bis an die Schweizer-Grenze an, und das muß genug seyn. Schon die Natur der Dinge fordert, daß die Bahn so nah als möglich an allen denjenigen Orten, die auf der

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Route liegen, vorbeigeführt werden. Es bleiben viele Orte bei Seite liegen, die eine so große Bedeutung haben, als diejenigen, wo die Bahn vorbeiführt, wie z. B. die Orte des Amts Lahr, Reichenbach, Dundenheim, Meißenheim, welche eben so volkreich sind, als die Orte an der Bergstraße.

Ministerialrath v. Marschall. Auf alle Fälle, glaube ich, ist es überflüssig, die bezeichneten Orte in das Gesetz selbst aufzunehmen. Möglicher Weise würden sich nur diejenigen dazu eignen, für welche die vorliegenden Untersuchungen bereits hergestellt haben, daß bei ihnen die Bahn vorbeigeführt werden kann. Dies sind nun allerdings, mit Ausnahme von Offenburg, die Orte, die ihre Commission genannt hat, aber gerade deswegen liegt kein Grund vor, sie gesetzlich zu bezeichnen.

Wenn die Regierung sich einmal entschlossen hat, eine Bahn zu bauen, wie können Sie glauben, sie werde die hauptsächlichsten Städte des Landes übergehen. Die Regierung theilt mit Ihnen die Ueberzeugung, daß die Bahn diese Orte berücksichtigen muß, allein sie hat demungeachtet Gründe gehabt, dieselbe in das Gesetz nicht aufzunehmen. Consequent müßte man nämlich alle in den Zug fallenden Orte bezeichnen, und dies kann man nicht, da die Untersuchungen nicht vollständig genug sind. Die Unvollständigkeit der Untersuchung aber sollte keinen Grund abgeben, ein paar Orte gleichsam als bevorzugte hinzustellen. Die Regierung erachtet es daher fortwährend für genügend, lediglich zu sagen: „Von Mannheim nach der Schweizer-Grenze ꝛc. wird eine Eisenbahn erbaut.“ Sie müssen so vieles dem Urtheile der Regierung anheim geben, daß Sie ihr auch füglich diesen einfachen Punkt überlassen können.

Welcker: Ich muß zuerst im Allgemeinen den Gesichtspunkt hervorheben, den der Minister des Innern ausgesprochen hat, indem er sagte: Hauptzweck der ganzen Bahn sey möglichste Schnelligkeit und Wohlfeilheit, und deshalb könne weniger Rücksicht genommen werden selbst auf solche bedeutende Orte, die hier zur Sprache gekommen sind.

Ich glaube aber, daß Wohlfeilheit und Schnelligkeit für die Aufnahme eines Ortes in die Eisenbahn-Route nicht der entscheidende Moment ist, sondern daß die größtmöglichste Anzahl von Bürgern von der Eisenbahn Nutzen ziehen und möglichst viele Orte durch dieselbe ihren Wohlstand befördern können. Haben wir ja gegen die Eisenbahn sagen hören, wir wollen das nicht machen, daß die Leute zu schnell durch unser Land kommen. Ich glaube auch, daß wenn man die Eisenbahn auf der geradesten Strecke und durch Wälder führen, wir diesen Vorwurf verdienten. Auf die Eisenbahnen sollen nicht Rehe und Hasen, sondern Menschen geführt werden. Wenn bedeutende Orte bei Seite liegen, so werden Tausende nicht auf die Eisenbahn kommen, die dieselben sonst benützen würden, und die Eisenbahn wird weder finanziell noch ökonomisch einen Vortheil gewähren. Was ist es für ein kleiner Umweg, den man durch Annäherung der Eisenbahn an einen bedeutenden Ort zu machen hat, für die ganze Strecke von 55 Stunden, die das Locomotive in 5 bis 7 Stunden zurücklegt? Hier kann von einem Umweg von 2 oder 3 Stunden keine Rede seyn, und wenn dieses auch der Fall wäre, so würden die Reisenden dieses kleine Opfer nicht scheuen, das den Orten zu gut käme. Es ist also zu wünschen, daß selbst mit Aufopferung der Schnelligkeit und Wohlfeilheit die Bahn möglichst viele Orte berühre.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Ich muß mich gegen die Ansicht des Hrn. Ministers des Innern erklären, daß es nicht statthaft seye, bestimmte Orte in das Gesetz aufzunehmen, und wir der Regierung vertrauen sollen, daß sie von selbst die Bahn an die Hauptorte führen werde. Mit diesem Einwande werden wir bei jeder einzelnen Bestimmung des Gesetzes todt geschlagen. Wir sind in der Absicht da, um uns über das Gesetz mit der Regierung zu vereinigen, und zwar nicht blos über den Gedanken des Gesetzes, sondern über die einzelnen Artikel und wichtigsten Momente desselben. Da ist kein Mißtrauen vorhanden, wenn wir, die wir die Gelder des Landes bis zu einem Betrage von 13 Millionen verwilligen, auch fordern, daß die Bahn in den Augen unserer Mitbürger den Character an sich trage, daß man es der Mühe werth achtete, so viele Opfer zu bewilligen. Wenn die Rede ist von den oben benannten Orten, von Hauptstädten des Landes, welche zugleich an der Ausmündung von Communicationsstraßen mit den Nachbarländern und großentheils mit unserm eigenen Lande liegen, so wird Jedermann sagen, daß es an sich klar ist, diese Hauptorte mit der Eisenbahn zu berühren. Eine Eisenbahn, die nicht so beschaffen ist, würde sich nicht nur sonderbar ausnehmen, sondern auch den wesentlichsten Interessen des Landes widersprechen. Wäre die Sache noch gar nicht zur Sprache gekommen, so könnte eher von der Nichtaufnahme der gedachten Hauptorte in das Gesetz die Rede seyn; da aber die Commission, nach reifer Prüfung, nach genauer Erwägung aller Thatumstände und Ortsverhältnisse, die vollkommenste Ueberzeugung geschöpft hat, daß die Bahn über diese Orte führen kann, nachdem sie diese Orte selbst in dem von ihr vorgeschlagenen Artikel des Gesetzes aufgenommen hat, so würden bei der Wieder-

zurücknahme derselben die Leute denken, sie seyen ganz der Willkühr überlassen. Ringsum würde man die Frage hören, sollen wir auch von der Eisenbahn berührt werden? Wird wohl die Eisenbahn so wohlthätig wirken, oder soll sie uns, da sie uns von den Straßen abschneidet, zum großen Unglück werden? Ich würde meine Stimme nicht geben zu einer solchen Unzufriedenheit. Der Hr. Minister des Innern hat gesagt, daß Offenburg schwerlich von der Nähe der Bahn wird beglückt werden. Wenn man aber die Lage der Stadt betrachtet, so wird man sich von selbst überzeugen, daß die Eisenbahn wenigstens dicht an derselben vorbeiführen muß. Der Redner hinter mir (Abg. Merk) wird noch mehr Verpflichtungen haben, diese Interessen durchzuführen.

Ich stimme im Allgemeinen für den Entwurf des Gesetzes, wie die Commission ihn gefaßt hat. Alles Weitere überlasse ich den anderen Herren.

Staatsminister Winter: Der Hr. Abgeordnete vergißt, daß weder die Regierung noch die Kammer bestimmen kann, wohin im einzelnen Fall die Bahn geführt werden kann. Ich wünschte, daß er doch immer darauf Acht gebe, was gesagt wird. Ich bin ganz mit ihm einverstanden, nur habe ich gesagt, von den Kunstverständigen hängt es ab, wohin die Bahn gehen soll. Wenn man noch so sehr darauf dringt, und einen noch so hohen Werth darauf legt, daß die Bahn über einen gewissen Ort geführt werde, und die Kunstverständigen sagen, es ist nicht möglich, so muß man darauf verzichten. Die Regierung kann blos den Kunstverständigen die Hauptmomente angeben, warum es wünschenswerth ist, die Bahn da oder dorthin zu leiten, aber die Richtung selbst kann sie ihnen nicht vorschreiben.

Welcker: Gerade das ist es, wogegen ich mich aus-

sprechen will. Ich spreche nicht gegen die erste Bank der Herren Regierungscommissäre, sondern gegen die zweite. Ich begreife wohl, daß die Kunstverständigen so wohlfeil und so gerade bauen wollen, als möglich. Das ist ihre Pflicht, uns aber liegt daran, daß die Bahn nicht blos die geradeste sey, sondern daß sie am Meisten den Landesinteressen entspreche. Wird sie auch dadurch theurer und länger, so lassen sich andere Rücksichten in die Wagschale legen, die hier bei Weitem überwiegend sind.

Staatsminister v. Blittersdorff: Sie werden der Regierung so viel Vertrauen schenken, daß sie es nicht ganz den Technikern überläßt, wohin sie die Bahn führen sollen. Wenn aber von diesen ein absolutes Hinderniß nachgewiesen wird, an einen bestimmten Ort die Bahn hinzuleiten, so können Sie unmöglich verlangen, daß es dennoch geschehe.

Die Regierung ist mit Ihnen einverstanden, daß die Bahn an alle Hauptorte des Rheinthales so nahe, wie möglich, hingeführt werde. Das ist eine verstandene Sache, und braucht nicht besonders ausgedrückt zu werden. Will man es aber ausdrücken, so kann man es doch nicht in der Art, wie es im Commissionsberichte heißt: „über Heidelberg ꝛc.," sondern „durch" oder „so nahe, als möglich," hiemit ist zugleich ausgedrückt, daß die Bahn so zu führen ist, wie es nach den Umständen möglich ist. Es läßt sich hier durchaus keine cathegorische Bestimmung geben; es muß das Nähere dem Erwägen der Regierung und dem Gutachten der Sachverständigen überlassen bleiben.

Regierungscommissär Professor Bader: Der Hr. Abg. Welcker hat sich speciell an uns gewendet; wir müssen ihm daher antworten.

Ich glaube nicht, daß es jetzt nothwendig ist, die Principien auseinander zu setzen, die uns bei der Berathung der Eisenbahn geleitet haben. Sie sind in unserem Bericht weitläufig auseinander gesetzt. Nur so viel erlaube ich mir zu wiederholen. Eine Eisenbahn hat einen doppelten Character. Sie ist eine Linie des großen, aber auch des innern Verkehrs. Es ist immer schwer, das Mittel so zu finden, daß man aus der Combination beider Factoren das größte Resultat, d. h., den größten Nutzen erhält.

Wir müssen allerdings gewisse Puncte wählen, die wir der Bahn zu nähern suchen. Wir haben es auch gethan. Aber wir haben zwischen diesen Puncten und unserm Standpuncte als Techniker die vortheilhafteste und wohlfeilste Linie gesucht. Diese ist aber auch in der Regel diejenige, welche dem Verkehr am Meisten Vortheil bringt. Wir haben die Bedeutung der Orte soviel als möglich berücksichtigt. Wenn sich übrigens noch Differenzen ergeben, so wird eine nachträgliche Untersuchung eingeleitet werden.

Merk: Ich erkenne allerdings die Verpflichtung für die Stadt, welche mich zum Deputirten ernannt hat, insoferne an, als ich sie mit den allgemeinen Interessen vereinigen kann. Ich glaube, daß es sich mit Offenburg eben so verhält, wenn es auch im Gesetze genannt wird, wie mit anderen Städten.

Wenn dem Art. 1 der Sinn beigelegt wird, daß die Bahn nicht durch die Stadt, sondern ganz nahe an derselben vorbeigeführt werden soll, so wüßte ich nicht, warum Offenburg im Gesetze auszulassen wäre. Die Bahn hat nicht nur auf die Stadt allein Einfluß, sondern auch auf den Schwarzwald und das Kinzigthal. Wenn eine große Communication nach Frankreich von da aus Statt findet,

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

so ist es auch natürlich, daß auf einer solchen Eisenbahn dann Abstoßstationen seyn müssen, und hiezu wird sich nicht leicht ein Ort besser eignen, als gerade Offenburg. Ich bin kein Freund von Particularismus in dieser Materie. Hier hat er am Wenigsten seinen Platz.

Das Hauptprincip ist, die möglichst gerade Linie zu berücksichtigen, so weit es ohne Nachtheil des Landes geschehen kann, und nicht besondere Naturhindernisse eine Ausnahme erfordern. Ich kann daher die Ansicht des Redners vor mir nicht theilen, daß mit Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse bedeutender Orte die Eisenbahn an möglichst viele Puncte hingeleitet werden möchte, selbst wenn durch die Krümmungen desselben Umwege entstehen. Dadurch werden nicht blos die Kosten der Anlage selbst vermehrt, und die Benützung derselben permanent kostspieliger, sondern auch die Schnelligkeit wird vermindert. Eine solche verminderte Schnelligkeit wirkt aber höchst nachtheilig zurück. Daher bin ich der Ansicht, man solle nicht weiter gehen mit der Bezeichnung der Orte, als das Gesetz. Hier sind diejenigen Orte genannt, welche besondere Berücksichtigung verdienen, und zwar nicht blos in Rücksicht des allgemeinen, sondern auch des innern Verkehrs.

Wir haben ein Beispiel an der großen Bahn in Frankreich, wo die Richtung nach der Hauptstadt ebenfalls bezeichnet ist, und zwar im Gesetze selbst.

Ich stimme für den Artikel, den die Commission vorgeschlagen hat.

v. Rotteck: Ich habe an der allgemeinen Discussion keinen Antheil genommen, um dieselbe nicht unnöthiger Weise zu verlängern, da Dasjenige, was ich hätte darüber sagen können, theils von mir schon in der Commission vor-

gebracht wurde, theils in dem vortrefflichen Berichte des Berichterstatters, worin er zugleich seinen eigenen Reichthum von Ideen und Kenntnissen niedergelegt hat, schon so gründlich und ausführlich behandelt ist, daß alle etwaige Einwendungen, die man gegen die Sache vorbringen könnte, und auch wirklich vorgebracht hat, von selbst schon darin widerlegt sind.

Da nun aber die Discussion auf die einzelnen Artikel gekommen ist, so muß ich aus dem Anlasse das Wort ergreifen, weil der Hr. Minister den Antrag gestellt hat, den ersten Artikel der Commission zu streichen, und dafür den Entwurf der Regierung anzunehmen, welcher blos sagt: „von Mannheim bis an die Schweizergrenze bei Basel wird eine Eisenbahn erbaut."

Gegen diese Anforderung muß ich mich lebhaft erklären aus dem nämlichen Grund, welchen der Abg. Welcker angeführt hat; ich will mir nur in Beziehung auf einen Punct etwas beizusetzen erlauben. Man hat gesagt, daß der Ausdruck „über" nicht geeignet sey. Ich weiß nicht, ob ein besserer gebraucht werden könnte. Er ist deutlich und bestimmt, und drückt eben aus, daß die Bahn an den genannten Städten unmittelbar vorübergehen soll, und zwar jedenfalls so nahe, daß sie das Weichbild derselben berühre, damit die Einwohner dieser Stadt nicht nöthig haben, erst durch eine Seitenbahn mit der Hauptbahn in Verbindung zu kommen. Mit dem Ausdruck „durch die Stadt" wird zuviel verlangt, und der Ausdruck „so nahe, wie möglich" ist zu schwankend und unbestimmt. Da kann die Eisenbahn zwei bis drei Stunden von einem Orte entfernt geführt werden. Dies macht denn doch einen Unterschied.

Wenn ich recht vernommen habe, so hat der Hr. Mini-

ster des Innern die bestimmte Erklärung abgegeben, daß in Beziehung auf die Orte Heidelberg, Carlsruhe, Rastatt und Freiburg kein Anstand obwalte, die Eisenbahn dahin zu führen. Nur Offenburg sey aus dem Entwurfe gelassen, weil es hier noch ungewiß sey. Allein ungeachtet dieser Erklärung, daß die Regierung bereits entschlossen sey, die Bahn über jene Orte zu führen, so solle dies doch nicht in das Gesetz aufgenommen werden. Dagegen erkläre ich mich, und ich bitte die Kammer, an dem Antrage der Commission festzuhalten und die genannten Städte im Gesetze zu bezeichnen. Für die Stadt Offenburg hat bereits der Abg. Merk das Wort geführt. Was Freiburg betrifft, so will ich mich auf eine ausführliche Darstellung der Gründe für dasselbe nicht einlassen. Wenn es im Gesetze heißt, daß die Bahn über Freiburg ziehen werde, so versteht es sich von selbst, daß sie bei Freiburg in dessen Nähe, aber nicht bei Gottenheim oder Umkirch vorbeigehe. Ich glaube, es ist dieses ziemlich anerkannt, und ich würde mich schämen, für Freiburg zu sprechen und die Anforderung zu stellen: es soll eigens in das Gesetz aufgenommen werden, wenn es sich um eine der Stadt Freiburg zu erweisende Gunst handelt. Bei Gegenständen dieser Art, die, ihrem Begriffe nach, wegen des allgemeinen Interesse's in's Werk gesetzt werden, kann von der Gunst für einzelne Orte nicht die Rede seyn; und würde eine solche in Anspruch genommen, so würde man dagegen auch von der begünstigten Stadt einen Präcipualbeitrag fordern können. Wenn aber nach genauer Erwägung der Verhältnisse, sich die Ueberzeugung aufdringt, daß in staatswirthschaftlicher, volkswirthschaftlicher und selbst in finanzieller Hinsicht die Bahn über Freiburg ziehen muß, so kann es doch keinem Anstand unterliegen, Freiburg in das

Gesetz aufzunehmen, so, daß es über allen Zweifel erhaben ist, daß, nach der bestimmten Verfügung des Gesetzes, die Straße dahin ziehen werde. Eine solche Aufnahme in das Gesetz wünsche ich aber um so mehr, als die Aeußerungen der Regierung in der Commission und in der Kammer, selbst wenn sie auch in das Protocoll aufgenommen werden, dennoch nicht zur allgemeinen Kenntniß gelangen, und jedenfalls nicht denjenigen Grad von Gewißheit hervorbringen, dessen Herbeiführung sehr wünschenswerth und zur Beruhigung der Gemüther sehr geeignet ist. Es steht zu befürchten, daß bei Obwaltung einer Ungewißheit hierüber, diese in manchfacher Beziehung zur Beunruhigung der Gemüther mißbraucht und auch zu Zwecken benützt werden könne, die im höchsten Grade verwerflich, und namentlich für den moralischen Character des Volkes verderblich sind. Es wird sich nämlich ergeben, und es hat sich Aehnliches schon ergeben, daß Bösgesinnte, welche vielleicht dabei im diametralischen Gegensatz mit der Richtung der Regierung stehen, oder wenigstens durchaus keinen Auftrag dazu haben, sondern nur aus zuvorkommender Dienstbeflissenheit, oder aus eigener unlautern Absicht handeln, — es kann sich ergeben, sage ich, daß eine gewisse Partei, die sich gerne die ministerielle, oder Regierungspartei, nennt, obschon sie es im Grunde gar nicht ist, solche Unbestimmtheiten benützt, um die schwächern Bürger einzuschüchtern, ihnen z. B. weis zu machen, es sey noch lange nicht ausgemacht, daß die Straße hart bei Offenburg oder bei Freiburg werde vorübergeführt werden; sie könne wohl auch eine oder zwei Stunden davon vorbeiziehen; sie sollen sich deshalb hüten, etwas zu thun oder zu unterlassen, wodurch sie sich die Ungunst der Regierung

oder dieser oder jener Person zuziehen könnten, sonst würden sie die Eisenbahn verlieren.

Diese Besorgnisse sind durchaus nicht ungegründet. Ich habe leider die Erfahrung nicht ein, sondern zehn und zwanzig Mal schon gemacht, daß Vorspiegelungen dieser Art von Unterbeamten gemacht wurden, die jedoch, meiner Ueberzeugung nach, dabei nicht im Sinne der hohen Regierung sprachen, weswegen ich hoffe, daß die Regierung diese Aeußerung nicht übel deuten werde. Ich habe, sage ich, die Erfahrung schon oft gemacht, daß bei irgend einem Anlasse, wo eine Gemeinde pflichtgemäß eine Gesinnung auszusprechen, oder einen Beschluß zu fassen hatte, namentlich wo eine Wahl von Magistratsgliedern oder Wahlmännern oder eines Deputirten in Sprache war, geäußert wurde: nehmt euch in Acht, die Regierung will das oder jenes nicht haben! Wenn ihr das oder jenes thut oder nicht thut, so kömmt diese oder jene Stelle weg, oder es wird die Garnison weggenommen, oder wir verlieren die Hoffnung, demnächst eine solche wieder zu erhalten. Habe ich doch leider erfahren müssen, daß, als jüngst eine Einladung zur Nationalsubscription für die Göttinger Professoren herumging, von untergeordneten Beamten, oder von Mitgliedern der sogenannten Regierungspartei — wiewohl hier offenbar im Gegensatze mit der Intention der hohen Regierung — den Bürgern eingeflüstert wurde: sie sollten sich hüten, sich bei dieser Subscription zu unterschreiben, sonst würden sie die Garnison nicht wieder erhalten.

Um nun auch hier der sich darbietenden Gelegenheit oder Möglichkeit der Verschlechterung des moralischen und bürgerlichen Characters — denn durch dergleichen Bearbeitungen werden die Bürger wirklich schlecht — zu begegnen,

so wünschte ich dringend, daß eine genaue Bestimmung über die Richtung der Bahn nach den Hauptorten in das Gesetz aufgenommen werde. Ich habe die Zuversicht zur Regierung, daß sie nichts thun will, was zu irgend einer Beunruhigung Anlaß geben kann, und daß sie daher diesem Wunsche nicht entgegen treten wird.

Ich stimme für den Artikel, wie die Commission ihn vorgeschlagen hat.

Staatsminister Winter: Wenn sie die Städte in das Gesetz aufnehmen wollen, welche die Commission in Vorschlag brachte, so sehe ich nicht ein, warum Sie nicht auch eine der wichtigsten aufnehmen, nämlich die Stadt Lahr. Zwar kann die Straße unmittelbar bei Lahr nicht vorbeigehen, aber bei Dinglingen, welches gleichsam eine Vorstadt von Lahr bildet. Es kann der Stadt Lahr nicht gleichgiltig seyn, ob die Bahn nahe bei Dinglingen oder eine Stunde weiter davon vorbei führt. Jedenfalls müßte ich verlangen, daß sie so nahe als möglich bei Lahr vorbeigeführt wird. Die Stadt selbst hat es freilich nicht verlangt, und deshalb wurde sie wahrscheinlich auch im Commissionsentwurf ausgelassen. Ich erlaube mir nun eine andere Redaction vorzuschlagen:

„Von Mannheim bis an die Schweizer Grenze wird eine Eisenbahn errichtet, diese soll so nahe als möglich an den Hauptorten des Großherzogthums, insbesondere Heidelberg, Carlsruhe, Rastatt, Offenburg, Lahr und Freiburg gebaut werden."

Völcker: Ich mache diesen Vorschlag zu meinem Antrag.

Staatsrath Nebenius: Keine Stadt des Großherzogthums hat uns in Beziehung auf die Eisenbahn und ihren

künftigen Betrieb zu Gunsten des Landes und einzelner Städte so viele Sorgen verursacht, als Freiburg. Anfänglich hatte man die Ansicht, daß die Hindernisse, die Eisenbahn der Stadt Freiburg nahe zu bringen, unübersteiglich wären, nicht allein wegen der vermehrten Kosten des Baues, sondern hauptsächlich wegen des nachtheiligen Einflußes einer beträchtlichen Steigung der Bahn auf den künftigen Betrieb. Nun hat sich aber eine Linie ermitteln lassen, auf welcher die Bahn ohne wesentliche Nachtheile für die Frequenz der Route nahe an Freiburg gerückt werden kann.

Ich bitte recht sehr, den Sinn, in welchem die Regierung den Artikel ausgesprochen hat, nicht zu mißkennen. Sie glaubt, jede Abänderung des Inhalts oder der Fassung eines Gesetzentwurfs widersprechen zu müssen, sofern nicht die Nothwendigkeit einer solchen nachgewiesen werden kann. Nun schlagen Sie Verbesserungen vor, die in der That das Gesetz unverändert lassen, indem Sie beisetzen, was sich von selbst versteht, dies aber in Worten ausdrücken, die bestimmter lauten, als sie nach Ihrer und nach unserer Ansicht verstanden werden können.

Auch wir beabsichtigen, daß an denjenigen Städten, welche hier genannt sind, die Bahn so nahe wie möglich hinziehen möchte. Dieses im Gesetze besonders auszudrücken, scheint uns aber überflüssig. Wenn wir eine Straße anlegen wollen, und Sie uns hiezu die erforderlichen Gelder bewilligen, so werden Sie uns auch nicht sagen: führt sie doch nicht über die höchsten Gipfel der Berge!

Wir wissen, daß es schon im Interesse des Ertrags der Eisenbahn liegt, sie allen bedeutenden Orten soviel wie möglich zu nähern; nur sehr überwiegende technische Gründe

können die Abweichung von dieser Regel rechtfertigen. Bei Mannheim, Heidelberg und Freiburg hat die Sache keine Schwierigkeit. Bei Offenburg erheben sich technische Schwierigkeiten, es läßt sich jetzt noch nicht sagen, wie nahe man der Stadt kommen kann.

Eine andere ganz davon unabhängige Frage ist: soll Kehl mit der Hauptbahn über Offenburg nach Freiburg durch eine Seitenbahn verbunden werden, oder soll die Hauptbahn nach Kehl geführt und als solche nach Offenburg und Freiburg ꝛc. fortgesetzt werden?

Die Regierung hat nur gewünscht, daß eine Untersuchung dieser Frage vorbehalten werde. Ich glaube, man sollte gegen diesen Vorbehalt keinen Widerspruch einlegen. Ich theile vollkommen die Ueberzeugung, welche der Hr. Minister des Innern bereits ausgesprochen hat, daß nämlich das Resultat der Untersuchung dahin führen werde, daß die Hauptbahn nach Offenburg gehen und Kehl durch eine Nebenbahn in Verbindung gesetzt werden müsse. Nach meiner Kenntniß des Terrains werden die Schwierigkeiten in der Nähe des Rheines viel größer seyn, als am Gebirg, weil hier viel mehr Aufschüttungen gemacht werden müssen, welche große Kosten verursachen. Ein anderer Umstand ist, daß es in der Nähe des Rheins an Steinen fehlt, so, daß sie vier bis fünf Stunden weit und noch auf größern Entfernungen herbeigeführt werden müssen. Auch dieser Umstand wird den Bau ungleich kostbarer machen, wenn man das Gebirge verläßt. Wird aber Kehl durch eine Seitenbahn verbunden, so sprechen überwiegende Rücksichten dafür, daß sie nicht von Offenburg, sondern von Appenweier auslaufe. Für Offenburg und die Bewohner des Kinzigthales wird die Verbindung mit Kehl und Straßburg

dadurch nur um eine Stunde verlängert, für die Communication zwischen Kehl und Straßburg auf der einen, und für die unterländischen Städte Baden, Rastatt, Carlsruhe auf der andern Seite, werden aber zwei Stunden gewonnen, und überdies noch den Bewohnern des fruchtbaren Renchthales die Benützung der Eisenbahn zum Besuch des Straßburger Marktes erleichtert.

Finanzminister v. Böckh: Der Hr. Abg. v. Rotteck hat weitläufig auseinandergesetzt, wie wichtig es sey, die Stadt Freiburg in das Gesetz aufzunehmen. Ich glaube, über den Zug der Eisenbahn muß das ganze Großherzogthum beruhigt werden. Diese Städte machen aber das Großherzogthum noch nicht aus, und durch Aufführung derselben im Gesetze kann dem Großherzogthum noch keine Beruhigung gegeben werden. Eine Beruhigung kann es nur darin finden, daß die Regierung kein anderes Interesse hat als die Bahn so zu leiten, wie es dem Nutzen des ganzen Landes, in Erwägung der technischen, staatswirthschaftlichen und finanziellen Interessen am Meisten zusagt. Man sollte wirklich glauben, es handelte sich blos von dem Interesse einzelner Städte.

v. Rotteck: Wenn man sich überzeugt hat, daß es gut sey für das allgemeine Interesse, die Straße da- oder dorthin zu führen, so kann man es ja im Gesetze aussprechen, damit nicht das eintrete, worauf ich hingedeutet habe. Sonst verlange ich nichts. Ich habe keine Auseinandersetzung der Nützlichkeit und Räthlichkeit, die Bahn über Freiburg zu führen, gemacht. Dies enthält schon der Bericht und fällt von selbst in die Augen. Wenn aber staatswirthschaftliche und finanzielle Interessen für die Führung der Bahn über Freiburg oder über irgend eine

andere Stadt, z. B. Offenburg, sprechen, so sollen diese Orte auch bestimmt genannt werden, damit sie nicht darüber in Ungewißheit schweben. Sie müssen wissen: das haben wir zu erwarten, und wir brauchen nicht noch erst darum zu bitten.

Finanzminister v. Böckh: Es werden noch viele andere Orte das Recht haben, zu erwarten, daß die Bahn so nahe als möglich bei ihnen vorbeiführt.

Duttlinger: Ich erkläre mich für unveränderte Annahme des Antrags der Commission mit der einzigen Aenderung, daß den Orten, welche von der Eisenbahn berührt werden, auch das Dorf Dinglingen beigefügt werden soll.

Es ist jetzt die Sache nicht mehr so, wie sie war vor acht Tagen, wo dieser Artikel noch nicht vorgeschlagen war. Wenn die genannten Orte, Freiburg u. s. w., jetzt wieder aus dem Gesetze ausgelassen werden, so rufen Sie dadurch im Oberlande eine Beunruhigung hervor, die in's Große geht. Glauben Sie mir, meine Herren, daß es wirklich einer Maßregel bedarf, welche im Oberlande beruhigt, denn die Stimmung, die in dieser Hinsicht im Oberlande herrscht, ist leicht zu erklären. Sie kömmt nicht davon her, daß das Oberland etwa ein Mißtrauen gegen die Regierung hätte; nein, ein solches Mißtrauen ist dem Oberländer so fremd, als dem Bürger in der Residenz Carlsruhe; sondern es erklärt sich daraus, daß in dem während des vorigen Landtages erschienenen Gutachten des technischen Comite's die Meinung ausgesprochen worden ist, die Eisenbahn könne nicht über Freiburg geführt werden, es sey die Annäherung der Bahn bei Freiburg technisch unmöglich.

Wenn Sie nun heute einen Artikel in das Gesetz aufnehmen, in welchem Freiburg wieder wegbleibt, nachdem

diese Stadt von der Commission in das Gesetz aufgenommen war, so wird das Oberland den Artikel so interpretiren, die Stadt Freiburg soll gar nicht mehr daran denken, daß eine Eisenbahn je dorthin geführt wird. Es ist aber hier nicht allein die Rede von dem Interesse, welches die Stadt Freiburg hat, sondern es ist die Rede von dem Interesse des ganzen Oberlandes, welches in Beziehung auf Industrie und Verkehr in Freiburg seinen Centralpunct hat. Freiburg ist das große Comtoir des Verkehrs für's ganze Oberland.

Von der Stadt Offenburg gilt das Nämliche in Beziehung auf das Kinzigthal. Man würde auch dort, wenn diese Stadt im Gesetz jetzt nicht erwähnt werden sollte, die Meinung hegen, daß diese Straße von der Eisenbahn nicht berührt werden soll.

Wir sind aber, meine Herren, diesen Landestheilen schuldig, sie zu beruhigen. Ich bitte wiederholt um Annahme des Artikels, wie ihn die Commission vorgeschlagen hat. Der Artikel sagt nicht, die Bahn soll durch Rastatt, durch Offenburg, durch Freiburg geführt werden, sondern über Rastatt ꝛc., weil wir alle diese Städte kennen und wohl wissen, daß man keine Eisenbahn durch dieselben führen kann. Unter dem Begriff des Wörtchens „über" verstehen wir aber auch nicht, daß die Bahn über diesen Städten hingeführt werde, wie dies in London der Fall ist, wo die Eisenbahn in der Höhe über den Häusern hinzieht, sondern wir verstehen darunter, die Eisenbahn geht über die Gemarkungen von Offenburg, von Freiburg ꝛc. Sie geht noch über Freiburg, wenn sie zwischen dieser Stadt und zwischen Lehen durchführt. Man kann sie übrigens, wie mir der technische Regierungscommissär bezeugen

wird, der Stadt Freiburg so nahe bringen, daß sie in die Nähe des Pfauengartens kömmt.

Regierungscommissär Professor Bader: Ich habe mich keineswegs erhoben, um zu bestreiten, daß man die Bahn nach Freiburg führen könne, sondern nur um zu sagen, daß niemals bestimmt ausgesprochen worden ist, es sey dieses schlechterdings unmöglich. Es ist gesagt worden, daß die erste Untersuchung über die Höhe von Freiburg kein günstiges Resultat gab, und es hat uns in der That überrascht, als wir fanden, daß Freiburg um 172 Fuß höher liegt, als das Dorf Lehen, und 30 Fuß höher, als der Münsterplatz von Basel. Wir waren damals sehr ängstlich bemüht, ein Mittel zu finden, um die Linie dahin zu führen, wo wir die Schwierigkeit des Baues und des Betriebes der Bahn vorausgesehen hatten. Wir haben unsere Zweifel, aber keineswegs die Unmöglichkeit ausgesprochen, die Bahn nahe an Freiburg hinzuleiten. Indessen ergab sich bei einer weitern Untersuchung, daß mit einem gewissen Opfer Freiburg allerdings erreicht werden könnte; daß aber dieses Opfer nicht so fast in Beziehung auf den Bau, als auf den Betrieb bestehe. Ich habe schon Ihrer Commission erklärt, daß die Frage rücksichtlich der Stadt Freiburg jetzt keine technische mehr sey, sondern daß es sich davon handle, ob es sich lohne, Freiburg dies Opfer zu bringen.

Auch in Beziehung auf Offenburg habe ich schon in der Commission geäußert, daß sich bedeutende Schwierigkeiten gezeigt haben, mit der Eisenbahn unmittelbar der Stadt zu nähern; jedoch kann vielleicht eine genaue Untersuchung zu einem günstigen Resultat führen.

Staatsrath Nebenius: Ich bitte den Hrn. Abgeordneten, sich zu erinnern, daß bereits während des vorigen

Landtags der Bericht des Eisenbahnscomite gedruckt war, woraus die Bewohner der Stadt Freiburg vollkommene Beruhigung in Beziehung auf ihre vollständige Theilnahme an den Wohlthaten der Eisenbahn schöpfen konnten. Es ist im Berichte allerdings auch der Schwierigkeit erwähnt, welche die Beschaffenheit des Terrains bei Freiburg darbiete. Es wurde aber in einer Note bemerkt, daß unmittelbar nach der Vollendung der ersten Arbeit eine Revision vorgenommen wurde, und im Nachtrage des Berichtes heißt es, daß eine Freiburg dicht berührende Linie bereits gefunden sey.

Mördes: Ich habe gleichfalls mich erhoben für die Beibehaltung des Art. 1 nach dem Vorschlage der Commission.

Zur Beseitigung der formellen Einwendungen der Hrn. Regierungscommissäre verweise ich auf die im Auslande erschienenen Eisenbahngesetze, welche sich nicht darauf beschränken, den Anfang und Endpunct der Bahn zu bestimmen, sondern auch die Hauptpuncte der Tracé angeben. Wichtiger als diese Berichtigung scheint es mir aber, dem großen Irrthum, in welchem ich den Hrn. Minister des Innern befangen glaube, für die Zukunft die Wirkung zu verschließen, dem Irrthum nämlich, als ob es die Techniker seyen, welche hier vorzugsweise das Stimmrecht zu führen haben. Die Commission ist der Ansicht, daß die Entscheidung über die Bahnlinie aus dem Zusammenwirken dreier Factoren hervorgehen müsse, unter denen sich die Technik — so ferne nicht unübersteigliche Hindernisse anders gebieten, dem Verlangen der Finanzverwaltung und Staatswirthschaft unbedingt fügen muß. Bei Weitem wichtiger, als die nach den Regeln der Kunst auszumittelnde

Richtung, welche sowohl in Beziehung auf den Bau, als auf den Betrieb der Bahn den mindesten Kostenaufwand in Anspruch nimmt — und selbst über der finanziellen Abwägung des Erträgnisses steht die Rücksicht auf die volkswirthschaftlichen Interessen.

Diese Letztern zu vertreten sind aber die aus allen Theilen des Landes hier versammelten Deputirten ganz besonders berufen, da sie aus unmittelbarer Kenntniß der örtlichen Verhältnisse mehr noch, als die Regierung die Rückwirkungen der großartigen Unternehmung für einzelne Bezirke zu berechnen im Stande sind.

Ohne der technischen Commission über die Lösung der ihr zunächst liegenden Aufgabe mit einem Vorwurfe begegnen zu wollen, läßt sich doch nicht verkennen, daß bei ihrem Entwurfe gerade der höchste und wichtigste Gesichtspunct — die Beachtung des innern Verkehrs — vielfach außer Augen gesetzt wurde. Selbst ohne die Erhöhung des öconomischen Effectes der Eisenbahn in Anschlag zu bringen, mußte Ihre Commission, meine Herren, vor Allem darauf Bedacht nehmen, diesen wichtigen Zweck soviel immer thunlich zu befördern, und sah sich deshalb zu mehreren Anträgen bewogen, bei deren speciellen Erörterung ich namentlich in Beziehung auf die Stadt Bruchsal mir später noch das Wort erbitten werde.

Trefurt: Ich hatte mir vorgenommen, das was ich von der Stadt Bruchsal sagen wollte, später vorzubringen, aber der Gang der Discussion veranlaßt mich, schon jetzt das Wort zu ergreifen.

Es scheint mir allerdings, daß der Herr Staatsrath Nebenius in seinem Vortrage recht hat, wenn er sagt, daß, sowie der Antrag der Commission sich jetzt stellt, das

Gesetz nicht geändert wird. Es wird nichts geändert, weil man blos die Orte fest bestimmen will, rücksichtlich derer schon ausgemacht ist, daß sie unter allen Umständen von der Bahn berührt werden müssen.

Wenn das wäre, so würde eine wesentliche Aenderung im Gesetz nicht nöthig, wenn aber auch Orte hineingezogen werden, hinsichtlich derer noch nicht ausgemacht ist, daß sie von der Bahnlinie berührt werden, daß sie in den Zug kommen, wenn es die Verhältnisse gestatten, dann wird im Wesentlichen nichts geändert, denn es besteht immer die Clausel, insofern es thunlich ist.

Wenn aber auch die Stadt Lahr bezeichnet werden will, dann, glaube ich, ist es auch an der Zeit, die Stimme für Bruchsal zu erheben. Bruchsal ist die fünfte Stadt im Land, sie zählt 8,000 Seelen.

Ich kann hier nur bemerken, daß, wenn Bruchsal im Gesetz übergangen wird, der nämliche Eindruck und dieselbe Besorgniß hervorgerufen wird, wie dies in Beziehung auf Freiburg und Offenburg der Fall ist. Ich könnte mich mit dem Antrag der Commission nur dann vereinigen, wenn entweder Bruchsal in das Gesetz aufgenommen wird, oder aber, wenn alle Orte gestrichen werden, hinsichtlich deren noch keine specielle Untersuchung die Möglichkeit oder Räthlichkeit der Annäherung der Eisenbahn an dieselben dargethan hat.

Ich glaube überdies, daß in Beziehung auf Bruchsal die Vorarbeiten wenigstens so weit gediehen sind, um mit der nämlichen Wahrscheinlichkeit die Möglichkeit der Annäherung der Eisenbahn, wie bei Freiburg und Offenburg, bestimmen zu können. Nur der Kostenpunct scheint es noch zu seyn, welcher berücksichtiget werden will.

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Aber der höhere Kostenaufwand wird keinen so starken Anstand mehr finden, wenn man berücksichtigt, in welchem Verhältniß das Erträgniß der Bahn mit der Dichtigkeit der Bevölkerung steht. Wir haben heute von der Regierungscommission sowohl, als aus dem Munde des Berichterstatters gehört, daß dieses Verhältniß als ein mathematisch richtiges ausgemacht ist. Die Bevölkerung ist der sicherste Maßstab für das Erträgniß einer Bahn. Nun versteht sich von selbst, daß die Berührung einer Stadt von 8,000 Seelen ein größeres Erträgniß abwerfen wird, als wenn die Bahn weit davon vorbeizieht. Daß diese Stadt nicht wohlhabend ist, gibt aber noch einen weitern Beweggrund ab, solche in den Bahnzug zu bringen. Ich will nicht wiederholen, wie diese Stadt, so lange sie unter der Regierung Badens steht, immer nur Alles verloren hat.

Ich mache der Regierung damit keinen Vorwurf, ich weiß wohl, daß die meisten Verluste durch Zufall und Unglück herbeigeführt worden sind; wenn sich aber Gelegenheit darbietet, einer gesunkenen Stadt wieder aufzuhelfen, wenn sich die allgemeinen Interessen zugleich mit den Particularinteressen vereinigen, so sollte man keinen Anstand nehmen, diese Gelegenheit zu ergreifen, und wenn dieß geschieht, dann ist man auch überzeugt, daß eine Stadt nicht der Trostlosigkeit überlassen ist.

Ich mache den Vorschlag, nebst Dinglingen, auch die Stadt Bruchsal in das Gesetz aufzunehmen.

Finanzminister v. Böckh: Ich spreche nicht gegen Bruchsal, wenn Sie aber aus den angeführten Gründen Bruchsal aufnehmen wollen, so sehe ich nicht ein, warum man Ettlingen übergehen soll, das nach und nach eine

wahre Fabrikstadt werden wird. Aehnliche Gründe lassen sich für viele Orte angeben. Kurz ich sehe nicht ein, wo Sie mit Consequenz enden wollen.

Staatsrath Nebenius: Wir unterscheiden diejenigen Städte, von denen wir jetzt schon wissen, daß die Bahn nahe hinführt, und diejenigen, wo dieses noch zweifelhaft ist. Zu den letzten gehört auch Bruchsal. Ich erkenne allerdings an, daß diese Stadt zu denjenigen gehört, die durch die Zeitereignisse am meisten gelitten haben, und daß sie gewiß eine vorzügliche Berücksichtigung verdient. Wir haben aber auch ihr Interesse bei dieser großen Angelegenheit nicht außer Acht gelassen. Ueberhaupt ging die Regierung schon von vornen herein von der Ansicht aus, daß staatswirthschaftliche Rücksichten verlangen, die Bahn so nahe als möglich an dem Fuße des Gebirges zu führen. Daß wir diese Ansicht hatten, geht aus einem Rescript des Staatsministeriums über die vorzunehmende Untersuchungen zur Anlegung der Bahn hervor.

Die auf dieses Rescript hin eingeleitete Untersuchungen zeigten aber, daß besonders in den untern Gegenden, und namentlich bei Bruchsal große Schwierigkeiten sich darbieten. Die Techniker haben den Mehraufwand auf 500,000 fl. angeschlagen, sie haben ferner berechnet, daß, wenn Krümmungen gemacht werden sollen, welche nicht verträglich sind mit der Sicherheit der Fahrt, die Straße von Heidelberg nach Carlsruhe um eine Stunde verlängert werde. Dabei war nun zu erwägen, daß außer dem Kostenbetrag von 500,000 fl. für den Anbau, allein für den künftigen Transport von Personen und Waaren, der so lange die Eisenbahn besteht, Statt haben wird, eine Erhöhung der Taxe um ein Elftel für diese Route und eine

Vermehrung der Zeit, die für die Fahrt auf dieser Strecke erforderlich ist, ebenfalls um ein Elftel eintritt. Es war zu erwägen, ob es rathsamer sey, die geraden Linien zu erwählen, damit 73,000 Reisende (wie der Bericht des technischen Comites berechnete) eine Stunde Weges und die Taxen dafür ersparen, und überdies noch das Land 500,000 fl. weniger an Kosten aufzuwenden habe, oder ob Bruchsal unmittelbar an der Bahn Theil nehmen soll. Bei dieser Frage schien vorläufig die gerade Linie den Vorzug zu verdienen, zumal wenn Bruchsal durch eine Seitenbahn mit der Hauptstraße in Verbindung gesetzt würde Eine solche Seitenbahn von einer halben Stunde würde den Staat nicht die Hälfte von dem kosten, was der Mehraufwand durch die Hinleitung der Bahn nach Bruchsal beträgt; was überhaupt die Anwendung des Grundsatzes, den der Schluß dieses Paragraphen aufgestellt hat, betrifft, so dürfen wir nicht zu ängstlich jedem Localinteresse nachgeben, sonst steht zu befürchten, daß wir nicht im Stande seyn werden, den Bau rasch genug zu vollziehen, daß der Bauaufwand auf eine bedenkliche Weise erhöht und der Nutzeffect des Betriebs durch eine bedeutende Verlängerung der Bahnlinie wesentlich geschmälert werde.

In Beziehung auf Offenburg hat die Sache weniger Bedenklichkeit, aber wenn Sie Bruchsal in das Gesetz aufnehmen, so befindet sich die Regierung in größter Verlegenheit, und es muß mit allen Arbeiten dann gewartet werden, bis wieder ein Landtag zusammen kömmt. Sie können überzeugt seyn, daß die dort zu machende Untersuchung mit aller Gewissenhaftigkeit und Genauigkeit geführt wird, und die Techniker Alles anwenden werden,

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

um eine Linie zu finden, durch welche die Stadt Bruchsal mit der Hauptbahn in Verbindung gebracht werden kann.

Bekk: Ich bin auch der Meinung, daß man die Stadt Bruchsal nicht in das Gesetz aufnehmen solle.

Uebrigens hat der Herr Regierungscommissär Professor Bader eigentlich den wahren Stand der Sache bezeichnet. Die Bahn, von der es sich handelt, hat eine zweifache Eigenschaft. Einmal ist sie die Handelsstraße von Mannheim bis Basel, und dann aber auch zugleich die Straße für den Binnenverkehr. Wer die erstere Eigenschaft als die Haupteigenschaft betrachtet, wird dafür stimmen, daß die Bahn möglichst gerade Linien erhalte. Denn je gerader die Linie ist, desto kürzer und desto leichter ist der Verkehr von Mannheim bis Basel. Wer aber die andere Eigenschaft als die Haupteigenschaft der Bahn ins Auge faßt, daß die Eisenbahn nämlich zugleich für den Binnenverkehr bestimmt ist, wird von dem Grundsatz ausgehen, daß die Bahn so viel der bevölkertsten Orte berühren müsse, als nur immer möglich ist. Ich meinerseits muß bekennen, daß ich für entschieden richtig halte, daß die letztere Rücksicht die Hauptrücksicht ist.

Ich verweise Sie, meine Herren, in dieser Hinsicht auf Seite 61 des Commissionsberichts, wo eine Zusammenstellung enthalten ist über die Frequenz auf der Bahn von Antwerpen nach Brüssel. Es bestehen dort, wie Sie hier sehen, viererlei Plätze nach der Größe des Fahrgeldes: Berlines, Diligences, Chars a bank und Waggons.

Nun ist bekannt, und es geht dies auch aus den gedruckten Nachweisungen hervor, daß die geringeren Plätze, die Waggons und auch die Chars a banc, welche sich bei weitem der größten Theilnahme zu erfreuen hatten, gerade nur

von solchen benützt wurden, welche blos von einem Orte zum andern, wie sie in der Nähe der Bahn liegen, gereis't sind.

Wir sehen aus dieser Zusammenstellung, daß auf den ersten Plätzen, nämlich in den Berlines, nur 12,125, auf dem zweiten Platze 33,040, dagegen in den Chars a bancs 175,490, und auf den Waggons, die meistens für Landleute und Arbeiter bestimmt sind, sogar 508,890 Passagiere gefahren sind.

Meine Herren! darnach liegt klar am Tage, daß die Hauptsache darin besteht, daß der Verkehr der kleinern Orte unter sich und mit den nahegelegenen Städten hergestellt werden soll, indem hierin der Hauptertrag der Bahn selbst liegt. Diese Thatsache dient zugleich auch zur Widerlegung dessen, was die Abgeordneten Müller und Sander gegen die Eisenbahnen vorgetragen haben, indem sie sagten, die Eisenbahnen dienen nur dazu, die Vergnügungssüchtigen zufrieden zu stellen, und die Landleute hätten keinen Nutzen davon. Diese Zusammenstellung liefert nämlich den Beweis, daß die Landleute vielfach mehr Gebrauch davon machen, als andere.

Aus dieser ganzen Zusammenstellung geht für mich soviel hervor, daß man darauf sehen muß, den Binnenverkehr soviel möglich zu berücksichtigen. Daraus folgere ich ferner, daß man die Hauptstädte mit der Bahn in Verbindung setzen soll.

Was sodann Städte zweiten Rangs betrifft, worunter namentlich Bruchsal gehört, so sind dabei jene Gründe nicht in so hohem Grade vorhanden, daß man die Aufnahme dieser Städte in die Bahnlinie um jeden Preis beschließen, sie also ohne vorgängige Prüfung des Mehrauf-

wandes geradezu in das Gesetz aufnehmen könnte. Wenn es aber ohne ganz unverhältnißmäßige Kosten irgend geschehen kann, so ist es immerhin wünschenswerth, daß auch diese Städte mit der Eisenbahn in Verbindung gesetzt werden.

Da nun namentlich bei Bruchsal besondere technische Schwierigkeiten obwalten sollen, und da die Regierungscommission erklärt hat, es soll eine genaue Untersuchung eintreten; so glaube ich, könnte man von der Erwähnung Bruchsals im Gesetze Umgang nehmen.

Finanzminister v. Böckh: Die Bemerkung des Abg. Bekk ist ganz richtig. Der innere Verkehr ist viel wichtiger als der Verkehr durch das Land; indessen wäre es doch nicht geeignet, wenn die Bahn nicht unmittelbar an den größern Städten vorbeiginge, wenn diese von dem Genusse der Bahn ausgeschlossen würden. Wie von Seitenorten Wege zu den Landstraßen führen, so zu der Eisenbahn. Der Vergleichung mit den belgischen Städten möchte ich übrigens nicht beistimmen. Eine solche Frequenz dürfen wir nicht erwarten. Dort wird sich eine ungeheure Masse von Landleuten auf den Eisenbahnen bewegen, die den Märkten von fünf bis sechs großen Städten zuströmen, welche eine Bevölkerung von einigen 100,000 Seelen haben.

Bekk: Bei uns werden die Landleute allerdings nicht im nämlichen Maße, wohl aber verhältnißmäßig, nämlich nach dem Maßstab der Bevölkerung, die Eisenbahn benützen; man muß Alles cum grano salis auslegen.

Finanzminister v. Böckh: Wenn ohne bedeutende Krümmung die Bahn in der Art gegen Bruchsal hingeleitet werden kann, daß dieser Stadt ein erleichterter Gebrauch derselben zukommt und die technischen Schwierigkeiten nicht

zu groß sind, so sprechen allerdings viele entscheidende Gründe für Bruchsal.

Staatsrath Nebenius: Es ist allerdings richtig, daß der innere Verkehr die Hauptsache bleibt und vorzüglich berücksichtigt werden muß. Ich habe übrigens bereits der Schwierigkeiten gedacht, welche zugleich auf den innern Verkehr zwischen Mannheim, Heidelberg, Carlsruhe und Rastatt nachtheilig einwirken. Somit stand das Interesse des innern Verkehrs, dem Interesse des Verkehrs einer einzelnen Stadt gegenüber. Wenn indessen eine Linie gefunden wird, welche nicht die Nothwendigkeit eines großen Umweges herbeiführt, und der Mehraufwand nicht zu bedeutend ist, so wird das Ministerium den Antrag stellen, die Bahn unmittelbar nach Bruchsal zu führen.

Regierungscommissär Professor Bader: Ein Mehraufwand besteht immer in der größern Entwicklung der Linie; der Boden mag beschaffen seyn, wie er will.

Was übrigens der Abg. Mördes angeführt hat, ist richtig, wir haben, als die Sache zur Sprache kam, versprochen, eine Untersuchung anzuordnen, wir haben dies auch gethan.

Als wir die Linie zogen, hatten wir die Wahl, entweder sie den Orten am Rhein mehr zu nähern, oder aber der Stadt Bruchsal; im letztern Falle hätten wir dadurch 8,000 Einwohner einer Stadt begünstigt, zum Nachtheil anderer Orte, die seitwärts liegen. Hätte die Stadt Bruchsal eine bedeutendere Industrie, oder einen bedeutenden Verkehr, wir würden keinen Augenblick angestanden haben, auch bei der Voraussicht eines bedeutenden Mehraufwands uns für diese Linie zu entscheiden. So mußten wir aber vom rein technischen Standpunct aus, die geradeste und

wohlfeilste Linie suchen, weil wir die Ueberzeugung hatten, daß sich ein bedeutender Mehraufwand ergeben werde. Was die übrigen Details über die Fü rung der fraglichen Linie betrifft, so behalten wir uns vor, darauf zu antworten, wenn der Herr Abg. Mördes seine Materialien präsentirt haben wird.

Hoffmann: Die Linie ist noch nicht hinreichend untersucht, soviel ist ausgemacht. Die Gründe, die dagegen vorgebracht wurden, sind von großer Bedeutung, eine Stunde längerer Aufenthalt und 500,000 fl. Mehraufwand, ist keine kleine Sache, die Untersuchung wird zeigen, inwieweit die gehörten Gegengründe sich bewahrheiten.

Deswegen glaube ich, daß man bei den Anträgen stehen bleiben sollte, welche im Commissionsberichte enthalten sind.

Völker: Es ist wohl nicht zu verkennen, meine Herren, daß die Stadt Lahr rücksichtlich ihrer Handelsverhältnisse zu den wichtigsten des Landes gehöre, und Sie dürfen wohl einen freundlichen Blick darauf richten.

Ich habe in der Commission dahin gewirkt, daß das Dorf Dinglingen in den Zug aufgenommen werden möchte. Da man aber Offenburg in das Gesetz aufgenommen hatte, so habe ich geglaubt, daß gar kein anderer Zug mehr möglich sey, als an Dinglingen vorüber, und deswegen, weil ich ohnedies weiß, daß man von Seiten der Kammer der Stadt Lahr nicht immer freundlich entgegengekommen ist, habe ich mich beruhigt.

Weil nun aber darauf angetragen ist, auch Dinglingen aufzunehmen, so unterstütze ich diesen Antrag.

Der Präsident bringt hierauf die Frage zur Abstim-

mung, ob auch der Ort Dinglingen in das Gesetz aufgenommen werde solle?

Die Kammer bejaht dieses.

Sodann wird die weiter gestellte Frage: ob auch die Stadt Bruchsal im Gesetze auszudrücken sey, ebenso wie der vom Minister Winter ausgegangene und von dem Abg. Völker adoptirte Antrag, statt der Fassung der Commission, zu sagen: die Eisenbahn von Mannheim bis an die Schweizer-Grenze soll so nahe als möglich an den Hauptorten des Großherzogthums, insbesondere Heidelberg, Carlsruhe, Rastatt, Offenburg, Lahr und Freiburg gebaut werden, verneint.

Es kam nunmehr der Antrag der Commission zur Abstimmung mit dem Beisatz, daß auch „Dinglingen" in den Bahnzug aufzunehmen sey.

Dieser Antrag wurde angenommen, und damit die heutige Sitzung Abends halb 7 Uhr geschlossen.

Zur Beurkundung:

Der Präsident:

Mittermaier.

Der Secretär:

Bohm.

Siebente öffentliche Sitzung

der zweiten Kammer der Landstände.

Karlsruhe, den 10. März 1838.

In Gegenwart

der Herren Regierungskommissäre: Staatsminister Winter, Finanzminister v. Böckh, Staatsminister v. Blittersdorff, Staatsrath Nebenius, Obrist Fischer, Ministerialräthe v. Marschall und Brunner, Baurath Sauerbeck und Professor Bader;

sodann:

sämmtlicher Mitglieder der zweiten Kammer mit Ausnahme des Abgeordneten Lang.

Unter dem Vorsitz des Präsidenten Mittermaier.

Der erste Sekretär macht eine Eingabe der Geschwister Nepomuk und Nanette Streicher von Offenburg, um Flüssigmachung einer ihnen lebenslänglich bestimmten Pension, bekannt; welche an die Petitionskommission verwiesen wird.

Der Abg. Völker entschuldigt das bisherige Nichterscheinen des Abg. Lang in der Kammer mit dessen fortdauernder leidenden Gesundheit.

Der Präsident fordert den Abg. Hoffmann auf, über folgende 3 Petitionen Bericht zu erstatten:

1) von der Stadtgemeinde Offenburg, die von Mann-

heim bis zum Friedlinger Rain anzulegende Eisenbahn betreffend,

2) von den Gemeinden des Bezirksamtes Oberkirch, die Anlegung einer Seitenbahn von Urloffen nach Kehl betreffend, und

3) von den Gemeinden Kork, Auenheim, Neumühl, Adelshofen, Willstett, Legelshurst, Sand, Urloffen und Appenweier, die Anlegung der Eisenbahn, insbesondere die Führung der Zweigbahn zwischen Straßburg und der Hauptbahn betr.

Hoffmann erstattet Namens der Kommission hierüber mündlichen Bericht, wie folgt:

Die genannten drei Petitionen beziehen sich vorzüglich auf die Richtung der Seitenbahn nach Kehl. Nur die Petition der Stadt Offenburg enthält noch zwei andere Bitten, nämlich: daß Offenburg Stationsplatz der Eisenbahn werden, und daß die Eisenbahn jeden Falls bis Offenburg gebaut werden möchte. Die Genehmigung dieser Bitten ist bereits in den Vorlagen der Regierung und in den Anträgen der Kommission enthalten.

Die Hauptbitte der Stadt Offenburg besteht darin, daß die Seitenbahn nach Kehl von Offenburg ausgehe,

Die weitere Petition, nemlich die der Gemeinden Kork, Auenheim, Neumühl ꝛc. und die Bitte der Gemeinden des Bezirksamts Oberkirch dagegen sprechen sich für die Anlage der Seitenbahn nach Kehl in der Weise aus, wie der Zug derselben in der technischen Denkschrift eingezeichnet ist, nemlich von Appenweier ausgehend.

Die Gründe, welche die verschiedenen Bitten betreffen, sind am besten ausgeführt in der Petition der Gemeinden Kork, Auenheim ꝛc. Ich will daher dieser

Petition folgen; was die Petition von Offenburg dagegen einwendet, kann bei Anführung der einzelnen Gründe angegeben werden.

Die Petition von Kork sagt zuerst, die Eisenbahn von Offenburg direkte nach Kehl sey $^3/_4$ Stunden weiter. Diese Behauptung zeigt sich als richtig, wenn man die Karte vergleicht. Dann sagt sie, von Offenburg nach Kehl würde die Eisenbahn einen stärkern Fall haben, das mag richtig seyn, ist aber keinen Falls von Bedeutung. Sodann sagt sie, die Kosten seyen viel größer, wenn die Seitenbahn von Offenburg nach Kehl, statt von Appenweier dahin geführt werde, einmal gehe dieß schon daraus hervor, weil die Bahn länger würde, und dann, sagen die Petenten, werden mehr Uebergangswerke, Brücken und Dohlen gemacht werden müssen.

Diesen Punkt widerspricht die Stadt Offenburg, sie behauptet gerade das umgekehrte Verhältniß. Es scheint übrigens, wenn man die Karte anschaut, daß die Hauptstraße und die Kinzig überschritten werden muß, wenn die Bahn von Offenburg nach Kehl zieht, was, wenn die Seitenbahn von Appenweier ausgeht, nicht der Fall seyn wird.

Was die allgemeinen Gründe des Verkehrs betrifft, so sagt die Petition von Kork, es sey in dieser Beziehung weit vortheilhafter, wenn die Bahn von Appenweier, als von Offenburg nach Kehl zieht. Der Verkehr zwischen Straßburg und dem Unterland werde bei dem Zug über Offenburg durch einen Umweg von beinahe 3 Stunden Wegs verkümmert; sodann würde durch die Seitenbahn von Offenburg auch der Verkehr nach Straßburg nicht aufgenommen, welcher aus dem Renchthal kommt

und von den bedeutenden Orten an der Bergstraße, namentlich Achern und Bühl.

Die Gemeinde Offenburg führt dagegen an, es sey der Verkehr aus dem Kinzigthal sehr bedeutend, und wenn die Bahn von Appenweier aus nach Kehl gemacht werde, so werde ein bedeutender Umweg für diesen Verkehr nöthig.

Es ist allerdings richtig, daß bei Führung der Seitenbahn von Appenweier aus für den Verkehr aus dem Kinzigthal und vom Oberland nach Straßburg ein Umweg gemacht werden muß, aber dieser Umweg wird nur $^3/_4$ Stunden betragen, und wenn die Bahn nach dem von der Kommission ausgesprochenen Wunsch näher bei Offenburg münden kann, als das dermalige Projekt zeigt, und wenn, was sich ausführen läßt, die Bahn näher Appenweier zu gemacht wird, so wird dieser Umweg noch mehr verkürzt werden. Die Stadt Offenburg führt ferner an, es gingen jährlich 10 — 14000 Klafter Holz von Offenburg nach Straßburg, die Eisenbahn könne diesen Transport gleichfalls übernehmen, und dadurch ihre Einnahmen vermehren.

Die gegentheiligen Gemeinden sagen, das Scheiterholz werde schwerlich ein Transportgegenstand für die Eisenbahn abgeben, weil die Auf- und Abladkosten die Fuhrkosten auf die Bahn und von der Bahn ab zu viel betragen würden. Die Kommission ist auch dieser Meinung, dagegen führen die Gemeinden Kork ꝛc. an, daß der Marktverkehr der Orte an der Bergstraße und aus dem Renchthal mit der Stadt Straßburg ausserordentlich stark sey; gegen 180,000 Ctr. jährlich würden dorther verführt, die sämmtlich auf der Eisenbahn geführt

werden könnten. Auch sey bei Appenweier der geeignetste Ladplatz für den Wein, der in das Oberland und Unterland verführt werde, da bekanntlich in dieser Gegend der beste Wein wachse.

Die Kommission hat die gegenseitigen Gründe erwogen, und jene für weit überwiegend gefunden, welche für den Anfang der Seitenbahn bei Appenweier angeführt wurden. Entscheidend ist für sie der Grund, daß der Verkehr des Unterlandes mit Straßburg, Baden mit Straßburg einen Umweg von 3 Stunden machen müßte, und daß das Renchthal bei seinem lebhaften Verkehr mit Straßburg bei einem solchen Umweg die Eisenbahn gar nicht benutzen könnte, während der Verkehr des Kinzigthals mit Straßburg bei dem Umweg von etwa einer halben Stunde nicht wesentlich leiden wird.

Sie schlägt Ihnen vor, über alle 3 Petitionen zur Tagesordnung überzugehen, da das Projekt der Regierung bereits die Seitenbahn von Appenweier ausgehend enthält.

Die Diskussion wird eröffnet.

Christ: Ich weiß den Gründen des Berichtserstatters nichts weiteres beizusetzen; er hat alle Momente erwogen, die dafür sprechen, daß die Seitenbahn direkte von Appenweier nach Kehl geführt werden möge. Ich will denselben nur noch Weniges hinzufügen:

Die Stadt Offenburg nimmt ein Privilegium in Anspruch, weil sie von Offenburg aus eine Bahn nach einem Ort geführt wissen will, welcher von Offenburg weiter entfernt ist, als die Linie ausmacht, die von Appenweier nach Kehl führt.

Um die Ansprüche aber vom Norden und Süden

des Großherzogthums rechtlicher- und billigerweise zu vereinigen, ist und bleibt nur eine Linie die richtige, nämlich die, welche senkrecht auf der Hauptlinie aufsteht; denn wohin die Seitenbahn in einem Winkel sich neigt, da muß immer für die entgegengesetzte Richtung ein Nachtheil entstehen.

Von dieser Regel der senkrechten Aufstellung der Seitenbahn auf der Hauptbahn können nur dringende Gründe eine Ausnahme machen, und nun frage ich, welches sind die Gründe der Stadt Offenburg, die sie bei ihrer Petition leiten? kein anderer, als der, daß sie sagt, der Verkehr von Straßburg in das Kinzigthal sey sehr lebhaft, allein ebenso wahr ist, daß der Verkehr über Appenweier nach Straßburg von Badenbaden, Würtemberg und den bedeutenden Bädern des Renchthales her, weit bedeutender als jener aus dem bloßen Kinzigthale ist, welches überdieß mit Kehl durch die Kinzig verbunden ist, welche auch nach der Eisenbahn ein wichtiges Verbindungsmittel bleibt.

Ich glaube deßhalb — was ich von Anfang gewünscht hätte, als die Petition von Offenburg einigen Anklang gefunden hat —, von einem förmlichen Antrag die Gegend von Appenweier oder Urloffen in das Gesetz aufzunehmen, um so mehr wieder Umgang nehmen zu können, als die Natur der Sache und alle Umstände laut dafür sprechen, daß die Bahn von Offenburg nach Kehl nicht geführt werden könne, was mir gleiche Bürgschaft wie das Gesetz selbst gewährt.

Ich unterstütze daher einfach den Antrag des Herrn Berichterstatters.

Zentner: Es wird nicht leicht in der ganzen Länge

der Bahn einen Punkt geben, bei welchem die Rücksichten der Technik und die nationalwirthschaftlichen Rücksichten so miteinander übereinstimmen, wie auf der Strecke von Kehl nach Appenweier.

Es haben sich hierüber verschiedene Ansichten geltend gemacht.

In dem technischen Gutachten ist die Bahnrichtung von Appenweier nach Kehl als die bei weitem vorzüglichste dargestellt worden.

Die Kommission äussert sich im Wesentlichen auch für diese Richtung, jedoch sprach sie die Meinung aus, daß die Bahn näher an Offenburg hingezogen werden soll. Es liegen ferner hierfalls verschiedene Petitionen vor. Die Offenburger verlangen, wie natürlich, daß die Seitenbahn von Offenburg aus nach Kehl ziehe, dagegen sind andere Petitionen da, die für die Beibehaltung der im technischen Gutachten enthaltenen Linie sich erklären.

Ich glaube, daß keine andere Richtung jener der unmittelbaren Verbindung zwischen Appenweier und Kehl den Rang streitig machen kann.

Zwei wesentliche Gründe sind bereits von dem technischen Ausschuß und der Kommission herausgehoben worden. Der erste Grund ist der, daß die Strecke von Appenweier viel näher ist, als die von Offenburg nach Kehl. Bei den hohen Güterpreisen in dieser Gegend würde der Mehrbetrag der Kosten der Bahn von Offenburg nach Kehl in die Hunderttausende hineinsteigen, wobei weiter in Betracht kommt, daß wegen der größern Länge die Bahn auch theurer zu unterhalten ist.

Der andere Grund der Kommission ist der, daß der

bedeutende Güterzug aus dem Unterland über Offenburg einen großen Umweg machen müßte, den er im andern Fall nicht macht, da diese Linie die ist, welche senkrecht auf die Hauptbahn aufstößt. Diese Gründe brauche ich daher nicht weiter auseinander zu setzen.

Dagegen sind es einige andere Momente, mehr von nationalwirthschaftlicher Seite aufgegriffen, welche ich noch geltend machen wollte. Einmal ist es das Renchthal oder die Lage von Appenweier an der südwestlichen Ausmündung des Renchthals, welche für den Bahnzug von Appenweier aus spricht.

Das Renchthal hat eine Bevölkerung von mehr als 20,000 Seelen, es ist durchzogen von einer frequentirten Straße aus Würtemberg; sodann, es besteht überhaupt zwischen diesem Thal und der Stadt Straßburg ein lebendiger Verkehr, welcher begründet wird theils durch den Produktenreichthum des Renchthales, theils aber durch die vielen Heilquellen, mit welchen dieses schöne Thal gesegnet ist. Es wäre daher wirklich unpassend, wenn man den Bewohnern dieser Gegend zumuthen wollte, einen Umweg von 3 Stunden zu machen. Sie würden, glaube ich, lieber auf die Benutzung der Bahn verzichten, und das würde auf der andern Seite den Erfolg haben, daß die Bahn den Gewinn, den sie von dieser Gegend ziehen könnte, verlieren würde.

Es kommt ferner in die Wagschaale, daß die Seitenbahn, wenn sie von Appenweier nach Kehl zieht, ganz nahe an dem großen Ort Urloffen vorbei kommt, und wer die Landwirthschaft jener Gegend kennt, der weiß, daß der Ort Urloffen einen großen Verkehr mit

Straßburg unterhält. Endlich spricht für diese Bahn der Umstand, daß sie, ist sie einmal gemacht, leicht die Veranlassung geben wird, in das Renchthal hierin über Oberkirch bis zu dem Orte Lautenbach — weiter wird es des Terrain's wegen nicht wohl möglich seyn — die Eisenbahn zu führen. Diese ganze Gegend würde dann ein wahrer Garten, ein Promenadeplatz für Straßburg werden; welche Folgen dieß aber auf die Nationalwirthschaft jener Gegend haben müsse, leuchtet von selbst ein.

Ich stelle indessen, wie der Abg. Christ, keinen Antrag darauf, daß die Seitenbahn absolut nach Appenweier geführt werden soll, um so weniger, als es zur Zeit noch an hinreichenden Untersuchungen fehlt, welche die Frage zur Reife bringen können, wo die Bahn am zweckmäßigsten durchgezogen werden soll. Ich beschränke mich daher darauf, den Wunsch auszusprechen, daß die Regierung eine deßfallsige genaue Untersuchung eintreten lassen wolle.

Merk: Die Sache scheint mir noch untersucht werden zu müssen, und es wird sich aus der Untersuchung dann ergeben, welches Terrain sich besser eignet. Wenn man aber von den nationalwirthschaftlichen Vortheilen und dergleichen spricht, ob die Bahn da oder da angelegt werden soll, so geht man hierin viel zu weit. Die Bahn mag näher oder etwas weiter an einem andern Orte angelegt werden, so glaube ich, daß sie doch benutzt wird. Der kleine Raumunterschied ändert gar nichts, sey es, ob die Bahn von Appenweier oder von Offenburg nach Kehl geführt wird. Sonst aber kann man sagen, wäre es immer natürlicher, zwei Haupt-

Orte mit einander in Verbindung zu bringen, und diese wären Offenburg und Kehl. Ich weiß nicht, was man sich für Vorstellungen macht, die Bahn etwas näher an Orte zu führen. Man sieht das in Belgien, sie haben da gerade Linien gezogen, nur gestehe ich, daß sie dort den Satz der geraden Linie etwas zu streng durchgeführt haben. Diejenigen Leute, welche die Bahn benützen wollen, lassen sich durch eine kleine Entfernung der Bahn nicht abhalten. Man muß nur immer denken, rücke ich die Bahn näher an einen Ort, entferne ich sie dadurch wieder mehr von einem andern. Die Hauptsache ist immerhin die, die größern Orte dabei zu berücksichtigen, wo die Industrie und Fabriken sind.

Offenburg ist ein solcher Ort, und es steigt dort die Industrie seit neuerer Zeit gewaltig empor.

Das Kinzigthal, das läßt sich nicht abstreiten, hat einen weit größern Verkehr, als das Renchthal.

Ich glaube also, die Sache müsse noch näher untersucht werden.

Ich stelle keinen Antrag, will aber nur darauf aufmerksam machen, daß so entschieden, wie man etwa glauben möchte, die Sache noch nicht ist.

Staatsrath Rebenius: Die Frage ist für den Verkehr der Stadt Offenburg mit den der übrigen Städten des Landes ohne alle Bedeutung; die Seitenbahn influirt nicht darauf, oder nur in einem sehr unbedeutendem Maaße — nemlich auf die Verbindung mit Kehl.

Wenn es sich aber von einer Verbindung von Offenburg mit einer auswärtigen Stadt handelt, so entsteht die Frage: ob nicht andere inländische Städte, in Beziehung auf ihre Verbindungen mit dieser auswärti-

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

gen Stadt, ein anderes Interesse als Offenburg haben, und in diesem Fall, ob für das eine oder andere der im Conflikte befindlichen Interessen ganz entschieden überwiegende Rücksichten sprechen. In dieser Beziehung erlaube ich mir auf den Personenverkehr zwischen Baden und Straßburg hinzuweisen, der gewiß weit beträchtlicher ist, als der Verkehr zwischen Offenburg und jener Stadt.

Wir werden, ausser den bisherigen zahlreichen Badgästen, die längere Zeit in Baden zu verweilen pflegen, Tausende von Reisenden auf unserer Eisenbahn erblicken, die nur auf einen oder zwei Tage einen Ausflug aus Straßburg nach Baden machen wollen. Auf diese Frequenz wird eine Verlängerung der Bahn von 3 Stunden ohne Zweifel einen wesentlich nachtheiligen Einfluß üben.

Buß: In der zur Berathung vorliegenden Sache zieht sich ein beständiger Kampf zwischen dem allgemeinen Interesse und den örtlichen Interessen hindurch; bei der Anlage der Seitenbahn nach Kehl über Appenweier oder Urloffen stimmen aber beide Rücksichten überein, und wenn ich daher für das Renchthal spreche, so huldige ich dadurch gewiß auch dem allgemeinen Interesse des Landes.

Nachdem die Gründe, durch die Kommission in ihrem Berichte und durch die Abg. Christ und Zentner so ausführlich vorgetragen sind, vorzüglich aber durch die Petition von Kork, so will ich nicht mehr darauf zurückkommen, sondern nur auf einen Punkt aufmerksam machen, daß wir nämlich bei diesem großen Eisenbahnunternehmen nicht nur auf den gegenwärtigen Stand der

Verkehrsverhältnisse sehen, sondern auch die wahrscheinliche Zunahme des Handels, in Folge des Eisenbahnunternehmens im Auge haben müssen, und daß namentlich die Verkehrslinien, die vom Auslande auf die Hauptbahn ziehen, in Zukunft dem Handel eine ausserordentlich große Ausdehnung geben werden.

Insoferne wird auch der Zug, der durch das Renchthal geht, in Zukunft von größerer Wichtigkeit seyn, als er gegenwärtig ist. Würtemberg wird jetzt seine schöne Kniebisstraße nicht umsonst gebaut haben; Baden muß jetzt die bisher von ihm verwahrloste Kniebisstraße herstellen, und sie wird durch den von den Eisenbahnen geförderten Verkehr reiche Nahrung beziehen. Für das Kinzigthal habe ich von der über Appenweier zu führenden Seitenbahn keine Befürchtung. Der allgemeine Verkehr wird ihm in baldiger Zukunft eine Eisenbahn geben; dem Renchthal kann aber nur jetzt geholfen werden.

Ich unterstütze daher den Antrag der Anlegung einer, zwischen Appenweier und Urloffen nach Kehl gehenden Seitenbahn.

Völker: Die Gründe, die der Abg. Christ für den Zug der Bahn von Appenweier bis Kehl angeführt hat, sprechen auch ebensogut für die Stadt Offenburg. Die nämlichen Rücksichten, die für das Unterland in Anspruch genommen werden, dieselben walten auch ob für das Oberland. Der Abg. Christ führt aus, daß, im Falle des Zuges der Seitenbahn von Offenburg nach Kehl, das Unterland 3 Stunden weiter hätte, als das Oberland. Allein das nämliche Verhältniß tritt ein, wenn der Zug nicht von Offenburg ausgeht.

Nun ist aber doch unbestreitbar richtig, daß der

Verkehr von Offenburg mit dem Kinzigthal in jeder Beziehung wichtiger ist, als der mit dem Renchthal. Wenn Sie zurücksehen auf den Kommissionsbericht, so werden sie finden, daß darauf Rücksicht genommen wird, die Route durch das Kinzigthal nach Kehl so kurz wie möglich zu machen, und ich sehe auch nicht ein, warum man von der projectirten Gabel der Bahn, die das technische Komité eingezeichnet hat, abgehen will.

Die Hauptsache für den Seekreis ist, daß einst mit der Zeit der Gütertransport durch das Kinzigthal von Frankreich her, möchlichst erleichtert wird, daß man dahin trachtet, die Konkurrenz der Schweiz dadurch abschneiden zu können. Ich lege das den Herren sehr an das Herz.

Zudem wiederhole ich, daß der Zug von Offenburg nach Kehl mehr in der Lage ist, die Route zu beleben, als diejenige ist, welche nach Baden geht; von Baden werden zwar Tausende nach Straßburg reisen, sie werden aber in den Berlinen fahren, während auf der Offenburger Route die Waggons besetzt seyn werden, in denen die Landleute fahren. Es ist aber nachgewiesen, daß die Waggons mehr eintragen, als die Berlinen.

Ich lege deßhalb der technischen Behörde sehr ans Herz, Offenburg zu berücksichtigen, da das Oberland dieselben Ansprüche hat, wie das Unterland.

v. Notteck: Ich will den Antrag des Berichterstatters in etwas modifiziren, und zwar sowohl in seinem eigenen, als im Sinne der Kommission, indem ich beantrage, beiderlei Petitionen dem hohen Staatsministerium, und zwar jene des Renchthales, mit Empfeh-

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

lung, jene von Offenburg aber mindestens zur Kenntnißnahme zu übergeben.

Dieser Antrag folgt aus der Natur der Sache, denn die ersten Petitionen sind als zweckmäßig und vollkommen begründet anerkannt worden, und stimmen auch mit der Ansicht der Kommission überein; die letzte Petition aber müssen wir wenigstens zur Kenntnißnahme übergeben, weil wir sonst gewissermaaßen vom Standpunkt einer Parthei zu handeln scheinen würden.

Abg. Gerbel unterstützt diesen Antrag.

Hoffmann: Nur dem Abg. Völker will ich auf eine Bemerkung antworten. Es ist allerdings von Wichtigkeit, daß der große Verkehr durch das Kinzigthal nach Frankreich berücksichtigt werde, allein es widerstreiten sich hier zwei Interessen, die Bahn von Offenburg über Appenweier nach Kehl ist nur höchstens $^3/_4$ Stunden weiter, aber der Verkehr aus dem Unterlande hätte einen weitern Weg von 3 Stunden zu passiren, wenn die Bahn Offenburg direkt nach Kehl zöge. Hält man diese beiden Rücksichten gegen einander, so kann man nicht zweifelhaft seyn; 3 Stunden sind schon ein bedeutender Umweg, während $^3/_4$ Stunden dem großen Verkehr nicht wehe thun werden. Auf eine so große Eisenbahn von den Alpen nach Paris und Havre ist ein Umweg von $^3/_4$ Stunden Wegs in der Zeit kaum anzuschlagen, und wird im Frachtpreis nicht berücksichtigt werden.

Völker: Es wird wohl mehr als $^3/_4$ Stunden seyn, wenn es nicht weiter wäre, hätte ich nichts dagegen. Sodann will ich nur noch darauf aufmerksam machen,

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

daß es sich hier um eine Frachterhöhung von 2, 3 und 4 kr. handelt.

Hoffmann: Diese ¾ Stunden werden höchstens eine Frachtvermehrung von ½ kr. machen. Uebrigens, wie schon gesagt, wird man auf diesen Umweg bei Regulirung des Frachtpreises keine Rücksicht nehmen. Was die Entfernung betrifft, so wird sie nicht größer seyn als ¾ Stunden, besonders wenn die Hauptbahn näher nach Offenburg kommt und die Seitenbahn näher bei Appenweier abgeht.

Sander: Der Grund, meine Herren, der die Kommission bestimmt hat, im Vordersatz des Art. 1 ohne irgend einen Anstand, Offenburg in die Bahnlinie aufzunehmen, und über die Frage, ob es nicht rücksichtlich des Erträgnisses der Bahn zweckdienlicher seyn werde, die Bahn über Kehl zu führen, scheint mir darin zu liegen, daß man befürchtet, es möchten alsdann viele Reisende von Kehl aus von der badischen Bahn abspringen, nach Straßburg gehen, und auf der dortseitigen Bahn ihre Reise in die obern Gegenden weiter fortsetzen.

Mir scheint aber klar zu seyn, daß man das Erträgniß der Bahn dadurch, daß man sie nicht über Kehl führt, im Ganzen geschmälert hat.

Wer bekannt ist mit der Lebendigkeit von Baden-Baden während der Sommerszeit, der weiß, daß die meisten dort anwesenden ab- und zugehenden Fremden, Straßburger sind, die in immenser Anzahl zumal an Sonn- und Feiertagen in Baden erscheinen. Erwarten Sie aber nicht, daß diese Straßburger auf ihrer Seitenbahn über Appenweier nach Baden gehen werden. Man reist

gegenwärtig von Straßburg nach Baden in 5 — 6 Stunden. Wer nur von Straßburg nach Baden will, geht Morgens von Straßburg fort und ist Mittags in Baden, ob er nun um 10 oder 11 Uhr in Baden ankommt, ist ihm gleichviel, genug, wenn er nur Zeit hat, sich ein Logis und eine Mittagstafel zu suchen. Eine weitere Einrichtung für die Reise von Straßburg nach Baden ist damit getroffen, daß die Reisenden mit dem von Straßburg abgehenden Dampfschiffe bis Iffezheim fahren können, dort stehen schon Wagen zu ihrer Weiterreise nach Baden bereit, und auf diese Weise kommen sie schon Vormittags bei guter Zeit in Baden an.

Bedenken Sie aber dagegen, der Reisende, der auf der Eisenbahn von Straßburg nach Baden reisen soll, muß sich von Straßburg nach Kehl führen lassen, er muß da umladen, vielleicht wird auch nochmals auf dem Eintreten der Seitenbahn in die Hauptbahn umgeladen, jedenfalls aber muß umgeladen werden, ehe er nach Dos kömmt.

Das ist aber zu umständlich und beschwerlich, das thut kein Reisender, er will bequem reisen.

Bedenken Sie ferner, daß der Fahrtpreis der unausgesetzten Fahrt von Straßburg nach Baden auf 5 Franks herabgesetzt ist, und daß für das Fahren von Straßburg nach Kehl, von da auf der Eisenbahn bis gegen Dos, und von da wieder nach Baden nicht weniger wird bezahlt werden müssen, so werden Sie sich überzeugen, daß Sie vergebens erwarten, daß die Straßburger auf der Seitenbahn zwischen Kehl und Appenweier nach Baden reisen werden, wo sie gegen die andere Gelegenheit höchstens zwei Stunden Zeit gewinnen, dagegen nicht wohlfeiler, und jedenfalls unbequemer reisen.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Aber noch ein anderer Grund, aus den bestehenden Verhältnissen hergenommen, spricht gegen die Hoffnung einer großen Frequenz der Eisenbahn mit einer Seitenbahn nach Straßburg.

Es ist schon mehrmals gesagt worden, die Waggons, zu deutsch Wägen, wo die Landleute fahren, machen das Haupterträgniß der Eisenbahnen aus. Ja, Sie werden mir aber, wenn Sie die bestehenden Verhältnisse genau kennen, gestehen, daß auf der s. g. Dauphins-, und auf der durch das Hanauische ziehenden Rheinstraße, die große Anzahl der Landleute nach Straßburg auf den Markt geht, und diese Landleute sind es, welche, einzeln und zu Fuß auf die Stadtmärkte gehend, Butter, Eier und andere Victualien dahin bringend, hauptsächlich durch ihre große Anzahl ein bedeutendes Erträgniß für die Eisenbahn liefern.

Wenn man nun nur von Appenweier eine Querbahn nach Kehl führt, so können nur etwa die an dieser Querbahn liegenden Dörfer sie nach Straßburg benutzen, und was aus dem schon weit abgelegenen Renchthal kommt, ist nichts anderes, als hauptsächlich Wägen mit Holz, Obst und Heu, und diese bedienen sich der Eisenbahn schwerlich.

Dagegen werden alle jene, welche aus dem Hanauischen her und von der Dauphinsstraße kommen, und welche hauptsächlich Straßburg ernähren, von der Querbahn nicht berührt, können also auch nicht auf der Eisenbahn fahren. Es ist auch ganz natürlich, denn durch diese einzelne Querbahn schneiden sie nur eine Linie durch, während sie sonst einen großen Bogen auf- und

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

abwärts gegen Straßburg beschreibend, eine große Anzahl von Orten berühren, deren Bewohner tagtäglich nach Straßburg auf den Markt gehen, und tagtäglich auf der Eisenbahn fahren würden.

Diese letztern Gründe sind es auch, welche mich bestimmen, den Abgeordneten Bekk zu widerlegen. Der Abgeordnete Bekk, von den Verhältnissen Belgiens und dem dortigen Erträgniß der Eisenbahn sprechend, hat uns vorgelesen, soviel fahren dorten in den Berlinen, soviel in den Diligences, soviel in den chars-à-bancs, und eine immense Zahl in den Waggons, und dabei hat er mir zugerufen: „sind das Vergnügungssüchtige?“ Nein, Herr Abgeordnete Bekk, ich antworte, das sind Landleute, welche auf die Stadtmärkte fahren, aber wenn diese bei uns auf der Bahn fahren sollen, werden wir kein großes Erträgniß haben.

Der Herr Staatsrath Rebenius hat schon mit Recht darauf aufmerksam gemacht, daß die städtische Bevölkerung mit der Frequenz der Eisenbahnen in einem genauen Verhältnisse und Zusammenhang stehe. Das gebe ich zu, aber gerade weil dieses der Fall, so paßt das Beispiel von Belgien nicht auf uns, in Baden ist es anders. Meine Herren! in Belgien lebt eine Stadtbevölkerung von circa einer Million Menschen gegen eine Landbevölkerung von etwas über drei Millionen. Die Städte in Belgien treiben aber gar keinen Ackerbau und werden also vom anliegenden Lande gänzlich ernährt, weßhalb denn allerdings in Belgien die größtentheils von Städten lebende Landbevölkerung die Eisenbahn benutzt.

In unserm Lande dagegen sind nur zwei solcher Städte,

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

nämlich Mannheim und Karlsruhe, mit einer Bevölkerung von etwa 40,000 Seelen, welche gar keinen Landbau treiben, und nur etwa noch zwei Städte des Landes sind es, welche sich nicht ganz von ihrem Landbau selbst ernähren, nämlich Freiburg und Heidelberg, alle andern Städte und Orte unseres Landes, zumal im Rheinthal, treiben ihren eigenen Landbau, ernähren sich selbst, ohne die umliegende Landbevölkerung, bedürfen dieser nicht, so daß sie also, zumal wo sie die Bahn nicht nach Kehl führen, nirgends in unserem Lande erwarten können, daß die Landleute hauptsächlich die Bahn benutzen werden.

Es gibt aber noch einen andern Grund, welcher verhindert, die belgische Bahn als Beispiel für die unsrige anzuführen.

Die Kultur ist bei uns von den Bergen in das Rheinthal herabgestiegen, und eben deßhalb geht der Zug und die Richtung der landbautreibenden Bevölkerung hauptsächlich von den Bergen gegen den Rhein hin. Würde nun die Eisenbahn in dieser Richtung liegen, so könnte sie von der in dieser Richtung sich bewegenden Landbevölkerung benutzt werden. Aber dem gerade entgegengesetzt, schneidet die Bahn, der Länge nach das Land durchziehend, diese Richtung der Bevölkerung von den Bergen in das Thal quer durch, und verhindert, überall quer dem Zug in das Rheinthal aufstoßend, daß die Landbevölkerung den Zug der Bahn benutzen kann.

Meine Herren, lassen Sie uns zum Beweis dessen an die Thore von Karlsruhe stehen, um zu beobachten, woher die meisten Landleute auf den Markt kommen, sie kommen herein zum Durlacher und Ettlinger Thor, sie

kommen aus den Bergen, aus dem Pfinz-, aus dem Albthal, oder höchstens noch vom Ueberrhein. Alle diese stoßen auf die Bahn quer auf. Von allen diesen hauptsächlich Karlsruhe ernährenden Landleuten, kann auch nicht einer die Eisenbahn benutzen, und die Hauptstadt des Landes wird daher nicht viel Landleute auf die Bahn ziehen. Das Nämliche würde der Fall seyn mit der Bahn bei Mannheim. Führen Sie dieselbe gegen Philippsburg der Länge des Landes hin, so wird Niemand mitfahren, führen Sie die Bahn aber gegen Heidelberg, so wird sie, die volkreichsten Orte, Seckenheim, Edingen, berührend, der ganzen Straße nach befahren werden. Ein Beweis der Richtigkeit meiner Ansicht, denn diese Bahn führt alsdann quer durch das Land, führt in der Richtung des sich nach Mannheim bewegenden Landbaues, und nimmt also die in dieser Richtung sich bewegende Landbevölkerung in sich auf.

Wenn aber Sie etwa noch einen Faden haben, an welchen Sie die Verhältnisse der belgischen Bahn der unsrigen anzuknüpfen vermeinen, ich will Ihnen auch diesen zerreissen. Bedenken Sie es wohl, die belgische Bahn schneidet überall mitten durch das Land, und von beiden Seiten strömt die auf beiden Seiten liegende Bevölkerung auf die Bahn. Die badische Bahn dagegen durchschneidet das lang gesteckte Land der Länge nach. Aber die rechte Seite gegen den Rhein, gegen Frankreich, liefert Ihnen nichts auf die Bahn, von da aus ist kein Zufluß auf die Bahn zu erwarten. Ein halber Mann, gelähmt an der gegen Frankreich hin liegenden Seite, liegt da. Bei so ganz verschiedenen Verhältnissen Belgiens und Badens hoffen sie vergebens auf

einen großen Besuch der Bahn von unsern Landleuten, und auf einen daraus entspringenden Ertrag.

Habe ich Ihnen aber die Landleute aus dem Wagen heraus gerissen, so will ich versuchen, ob ich Ihnen die vornehmen Leute nicht auch aus den Berlinen heraustreiben kann.

Man sagt, 4000 Extrapostreisende werden der Eisenbahn zukommen. Mein Herren! Ich sage, es sitzt kein Einziger auf die Eisenbahn. Erwägen Sie es doch, der Extrapostreisende, der Reiche mit eigenem Wagen, will bequem, und als sein eigener Herr, reisen; er hat seinen eigenen Wagen, er führt in ihm seinen Schatz, seinen Mammon, seine Bequemlichkeit mit sich. Sie werden sagen, er kann seinen Wagen an den Zug anbinden oder aufsetzen. Allein glauben Sie denn, der reiche Mann wird sich der Nothwendigkeit unterziehen, Morgens um 6 Uhr aufzustehen, um mit der Eisenbahn zu fahren, und will er damit fahren, so muß er sich an die Zeit der Abfahrt halten. Bedenken Sie weiter, er will unterwegs halten, er kann nicht, oder er will an einem andern als dem Stationsplatz halten, es geht nicht; an der Station angekommen, muß er halten und warten, bis die Landleute auf und abgestiegen sind. Glauben Sie ja nicht, daß sich das ein reicher Mann gefallen läßt. Er will für sich fahren, und weil er dieses will, bindet er sich nicht an die Eisenbahn. Blicken Sie auf die englischen Bahnen, fragen Sie, ob ein Lord auf der Eisenbahn fährt.

Glauben Sie mir, die reichen Leute gehen nicht auf die Eisenbahn, und die armen Landleute auch nicht, weil bei uns die Verhältnisse nicht von der Art sind wie in

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

Belgien. Sie können sich also nicht auf die Beispiele von Belgien berufen, unsere Verhältnisse sind in jeder Beziehung anders, und eben deßhalb werden die Folgen der Eisenbahn auch anders seyn.

Staatsrath Rebenius: Es kommt allerdings nicht allein auf die Bevölkerung der Städte an, die eine Eisenbahn verbindet, sondern auch sehr viel auf die Geschäftsverbindungen, die zwischen den Bewohnern derselben bestehen, und in dieser Beziehung ist die Bemerkung des Abgeordneten Sander einigermaßen gegründet. Uebrigens sind die Verhältnisse in unserem Lande nicht so sehr verschieden, daß man bei Vergleichungen mit Belgien nicht von den Bevölkerungsverhältnissen annähernd auf die wahrscheinliche Frequenz schließen könnte. Ich will dem Herrn Abg. Sander nur auf eine seiner Bemerkungen antworten, nämlich auf die Behauptung, daß die reichen Leute die Eisenbahn nicht frequentiren werden, weil sie ihre eigene Wagen haben. Es gibt ein sehr leichtes Mittel, die reichen Passagiere anzulocken, man darf nämlich nur die Taxen abstufen, einen hohen Preis für die ersten Plätze bestimmen, und die Wagen, die sie aufnehmen sollen, gehörig dekoriren. Das ist das allerzuverlässigste Mittel, um sie geneigt zu machen, sich der Eisenbahn zu bedienen. Die Erfahrung, die man auf den verschiedenen Bahnen deßfalls schon gemacht hat, spricht für die Richtigkeit meiner Behauptung. Man bedient sich übrigens auf den Eisenbahnen einer ganz einfachen Vorrichtung, um auf dem Schienenweg auch die Privatreisewagen der Reisenden fortzuschaffen, so daß sie gar nicht auszusteigen brauchen.

Sander: Ja, und diese Vorrichtung ist hinten im

Zug der Wagen, hinter den Wagen und hinter den Viehställen. Es wird sich aber sonderbar ausnehmen, wenn Vieh mit dem Zug geführt wird und der Lord fährt in seinem Wagen hintenher. Wenn das so ist, so will ich getrost zu Grabe fahren, dann ist die Welt verkehrt.

Hoffmann: Man wird die Lords nicht mit dem Vieh zusammensetzen. Das Vieh wird mit den Gütern in besondern Zügen geführt werden. Daß aber auch die Reichen auf den Eisenbahnen fahren, haben wir erst kürzlich in den Zeitungen zu lesen Gelegenheit gehabt, und der beste Beweis ist der, daß in andern Ländern die Berlinen immer stark besetzt sind. Der Abgeordnete Sander hat ferner bemerkt, wenn er auch von der Voraussetzung ausgehe, daß die Landleute die Bahn benützen werden, so werden diese dennoch kein Erträgniß abwerfen, weil diese Leute arm sind. Dieß ist ein Widerspruch; wer mitfährt, muß die Taxen bezahlen, und wird den Ertrag der Bahn vermehren. Der Abgeordnete Sander hat dann wieder bemerkt, die Landleute werden nicht auf die Eisenbahn gehen, weil bei uns die Bevölkerung auf den Gebirgen am dichtesten sey. Vielleicht auf dem Schwarzwald und Odenwald?! Wohl hätte er recht, wenn er sagte, daß die Bevölkerung am Fuße der Gebirge am dichtesten sey, aber gerade deßwegen haben wir ja den Grundsatz in das Gesetz aufgenommen, daß die Bahn am Gebirge hinziehen soll. Warum kamen denn Petitionen von dem Renchthal und andern Gemeinden ein, wenn die Leute keine Lust haben, die Eisenbahn zu benützen. Sie führen an, daß sie sehr große Quantitäten von Markvictualien, Gerberrinde, Schnitt-

waaren ꝛc. etwa 180,000 Centner jährlich auf der Eisenbahn verführen wollen, und bitten deßhalb, die Eisenbahn zu ihnen zu führen.

Der Abgeordnete Sander führt an, daß der Verkehr zwischen Straßburg und Baden die Eisenbahn nicht sehr frequentiren werde, wenn eine Seitenbahn von Kehl nach Appenweier angelegt würde, und führt dafür als Grund den Umstand an, daß auf der Route mehrmals umgeladen werden müsse. Das ist aber nicht der Fall, sogar nicht einmal, wenn für die Seitenbahn ein besonderer Dienst eingeführt wird, was nicht einmal nothwendig ist. Die Wagen, welche von Kehl kommen, werden in Appenweier ohne Umladung dem Lokomotiv der Hauptbahn angehängt werden, oder es wird wohl im Sommer von Kehl bis Baden ohne Unterbrechung ein besonderes Lokomotiv in Bewegung gesetzt werden.

Der Hauptgrund gegen die Führung der Hauptbahn über Kehl liegt darin, daß der Verkehr des Unterlandes mit der Schweiz einen großen Umweg machen müßte von wenigstens zwei Stunden, was wohl in Anschlag zu bringen ist. Diese Rücksicht allein wäre für mich schon hinreichend, mich für die direkte Zuglinie nach dem Oberlande zu erklären, wenn auch nicht die weitere Rücksicht auf örtliche Verhältnisse zu nehmen wäre.

Sander: Der Abgeordnete Hoffmann hat von 180,000 Centner gesprochen, welche auf der Seitenbahn von Appenweier nach Kehl geführt werden. Er wird aber wahrscheinlich das Holz schon daran abgezogen haben, von dem er am Anfange der Sitzung dahin gesprochen hat, daß es nicht auf dieser Querbahn geführt

werden wird, und doch ist dieses die Hauptsache, welche von da nach Straßburg geführt wird. Was den weitern Widerspruch betrifft, daß man die Bahn an den volkreichsten Gegenden hinziehen wolle, so spricht dieses gerade für mich; denn wäre auf der andern Seite der Bahn die nämliche, große Bevölkerung, welche die Bahn benutzen könnte, dann hätte er Recht. Dieses ist aber nicht der Fall, und eben deßhalb ist nichts von der nur halben Bahn zu erwarten. Der Abg. Duttlinger gibt mir durch seine Bemerkung von gestern die Bestätigung. Wie hat er denn Freiburg beschrieben, hat er gesagt: Freiburg ist das Comptoir des Rheinthales? nein er hat gesagt: Freiburg ist das Comptoir des Schwarzwaldes.

Duttlinger: Ich habe gesagt, Freiburg ist das Comptoir des Oberlandes, wozu freilich der Schwarzwald auch gehört. Wenn ich vom Schwarzwald spreche, so spreche ich vom Schwarzwald, und wenn ich vom Oberland spreche, so spreche ich vom Oberland.

Sander: Nun wenn auch! Ich bezweifle sehr, ob die Handelshäuser in Lörrach ihr Comptoir in Freiburg haben, und ich halte dafür, daß in der Gegend von Freiburg ganz das nämliche Verhältniß, wie bei Karlsruhe, obwaltet. Diejenigen, die in jener Gegend bekannt sind, mögen sagen, ob nicht Freiburg hauptsächlich von dem Schwarzwald hinter ihm genährt wird, und ob sie also erwarten können, daß die abermals quer auf die Bahn aufstoßenden Schwarzwälder die Bahn benützen werden. Ich glaube es nicht, und es liegt darin ein abermaliger Beweis, wie wenig im gan-

zen Lande von einer Benutzung der Bahn durch die auf die Märkte gehenden Landleute zu erwarten ist.

Gerbel: Mir scheint, der Abgeordnete Sander hat die allgemeine Discussion wieder aufgegriffen, die bereits geschlossen ist. Hier handelt es sich um den zweiten Abschnitt des Art. 1.

Es ist von der Commission und von der Regierung auf eine schlagende Weise gezeigt worden, daß die Seitenbahn von Appenweier nach Kehl bei weitem den Vorzug verdiene. Der Hauptmoment ist der, daß die Wahl der Regierung überlassen werden soll, mit Anwendung der von der Commission vorgeschlagenen Grundsätze, wie die Kammer sie annehmen wird.

Nun glaube ich, bei der Seitenbahn von Appenweier wird kein Bedenken mehr vorherrschen; um aber den Petitionen eine praktische Folge zu geben, wollte ich den Antrag stellen, den der Abgeordnete v. Rotteck gestellt hat. Es bleibt mir also nur übrig, seinen Antrag zu unterstützen.

Ministerialrath v. Marschall: Ich möchte mir erlauben, Sie zu ersuchen, diese Bestimmung in eine solche abzuändern, wonach es der Regierung überlassen wird, Kehl durch eine Seitenbahn mit der Hauptbahn zu verbinden. Die Verhältnisse, welche hier in Betracht kommen, sind noch nicht so genau untersucht, daß mit vollkommener Bestimmtheit gesagt werden könnte, es werde schon in der ersten Zeit eine Seitenbahn wirklich nothwendig werden. Die Hauptbahn wird vielleicht nahe genug an Kehl vorbeiführen, daß eine Seitenbahn mit besonderem Dienst vielleicht nicht von sehr wesentlichem Nutzen erscheint. In Kehl und Straßburg entsteht je-

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

denfalls wegen des Ueberganges über den Rhein und wegen der Zollbehandlung, sowohl für Personen als für Waaren, ein so bedeutender Aufenthalt, daß die Beschleunigung, die durch eine Seitenbahn mit besonderem Dienst auf diese kurze Strecke erzielt werden will, im Verhältniß mit der Schnelligkeit, wie sie sich auf jeder guten Landstraße erreichen läßt, vielleicht nicht von solcher Bedeutung ist, daß sie besonders in Betracht kommen kann.

Da die Verhältnisse wenigstens noch nicht so genau erörtert sind, um darüber sogleich absprechen zu können, so dürfte es angemessen seyn, zu sagen:

„der Regierung wird es überlassen, Kehl durch eine „Seitenbahn mit der Hauptbahn zu verbinden.“

Dann wird jedenfalls das Nöthige geschehen, sobald es Zeit ist.

v. Itzstein: Weder heute, noch gestern, noch in der Kommission haben mich die Gründe, welche für die Ansicht vorgetragen wurden, die Hauptbahn nach Kehl zu führen, überzeugt. Der Gründe für eine Seitenbahn nach Kehl sind es mehrere, und alle sind wichtig. Die Regierung hat dagegen nur den einzigen Grund, daß nämlich durch eine Seitenbahn ein besonderer Dienst nothwendig wird, und dadurch vielleicht die Passage von Straßburg nach Baden erschwert werden könnte. Für die Ansicht der Kommission sprechen die, selbst von den Technikern zugegebenen, weit günstigeren örtlichen Verhältnisse, als jene, welche bei Führung der Hauptbahn nach Kehl und von da nach Offenburg zu überwinden wären; die daraus folgende größere Leichtigkeit der Arbeit und der geringere Kostenaufwand, welcher durch Anlegung der kürzeren Seitenbahn überhaupt er-

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

wächst, denn es wird unbezweifelt ein bedeutender Umweg dadurch vermieden, wenn die Hauptbahn künftig vom Unterland gerade gegen Offenburg aufwärts gehen wird. Daß aber einem allenfallsigen Aufenthalte des Verkehrs zwischen Straßburg und Baden leicht abgeholfen werden könne, hat die Kommission in ihrem Berichte schon gezeigt; aber ich will noch einen weiteren und sehr wichtigen Grund für die Ansicht der Kommission vortragen.

Man muß zugeben, daß, wenn die Bahn direkte durch das ganze Oberland zieht, die Hauptbahn zur Zeit eines Krieges weit mehr gesichert ist, als wenn sie nach Kehl geht, wo dann die Hauptbahn sehr leicht zerstört werden kann, während sie, längst der Bergstraße hinziehend, wieder leicht unterbrochen werden kann. Uebrigens scheint mir Appenweier der günstigste und bestgelegenste Ort für die Ausmündung der Seitenbahn, sowohl nach Oben als nach Unten, weßhalb ich vollkommen mit dem Antrage der Kommission einverstanden bin.

Ministerialrath v. Marschall: Der Herr Abgeordnete hat eine Frage wieder zur Sprache gebracht, die ich durch meine Bemerkung nicht von Neuem veranlassen wollte. Diese zielt nicht dahin, daß die Hauptbahn nach Kehl geführt werde, sondern nur dahin, daß es der Regierung anheim gestellt bleibe, wegen Verbindung von Kehl mit der Hauptbahn zeitgemäß das Nöthige anzuordnen.

Buhl: Der Abg. v. Itzstein hat bereits angeführt, was ich sagen wollte. Ich bin der Ueberzeugung, daß im Interesse des Staates und im Interesse der Sicherheit für die Eisenbahn es nicht möglich ist, die Haupt-

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

bahn nach Kehl zu führen. Kehl ist der wichtigste militärische Punkt in unserm Land, und es wäre sehr unvorsichtig, die Bahn einer solchen Gefahr auszusetzen, in Kriegszeiten durch militärische Operationen unterbrochen zu sehen.

Regenauer: Ich glaube allerdings, daß dem Wunsche, welchen der Hr. Regierungskommissär jetzt ausgesprochen hat, entsprochen werden kann; denn er enthält die Hauptideen, welche die Kommission in ihren Sitzungen geltend gemacht hat, daß nämlich unsere Eisenbahn so nahe wie möglich am Gebirge hingezogen, daß die Verbindung dieser Hauptbahn mit Kehl durch eine Seitenbahn nicht als etwas ganz Bestimmtes und absolut Nothwendiges in das Gesetz aufgenommen werden soll. In dieser Beziehung scheint mir der Vorschlag der Regierung allerdings beachtungswerth, und ich bin allerdings der vollkommensten Ueberzeugung, daß, wenn heute oder morgen eine Verbindung von Kehl mit der Hauptbahn hergestellt werden muß, dieses nicht dadurch zu geschehen hat, daß man die Hauptbahn nach Kehl hinzieht, sondern durch eine Seitenbahn, und zwar nach der Ansicht des Sprechers vor mir, mehr gegen Appenweier hin, indem mir dieses der zweckmäßigste Punkt für eine Eisenbahn zu seyn scheint.

Merk: Nach dem Absatz 2 des ersten Artikels kann nicht mehr die Frage seyn, ob die Seitenbahn über Kehl geführt wird, denn es ist dieses bestimmt darin ausgesprochen worden. Uebrigens stimme ich auch dafür, es der Regierung zu überlassen, da noch keine Nothwendigkeit besteht, zu bestimmen, daß eine Seiten-

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

bahn gemacht werden soll. Ich unterstütze daher den Antrag des Herrn Regierungskommissärs.

Regenauer: Ich würde die Idee des Hrn. Regierungskommissärs in folgender Fassung ausdrücken:

"Kehl wird, wenn es erforderlich seyn sollte, durch "eine Seitenbahn mit der Hauptbahn verbunden."

Hoffmann: Es bleibt dabei doch immer ein Bedenken, dem durch den dritten Satz des Artikels nicht mit Sicherheit abgeholfen wird, daß die Bahn am Gebirge hinziehen soll. Bleibt nämlich auch der erste Absatz stehen, wie er vorgeschlagen ist, so kann die Hauptbahn doch von Rastatt direkt nach Kehl, und von da nach Offenburg geführt werden, weil sowohl der dritte Absatz als auch der zweite Absatz, wie er vom Herrn Regierungskommissär vorgeschlagen wurde, Ausnahmen zuläßt.

Merk: Das scheint mir nicht richtig; durch die Fassung des ersten Artikels ist noch nicht bestimmt gesagt, daß die Bahn dem Gebirge entlang laufen soll.

Regenauer: Mir scheint das Bedenken des Hrn. Berichtserstatters durch einen Vorschlag beseitigt zu seyn, was nicht der Fall wäre, wenn der Absatz 2 des Kommissionsentwurfs stehen bleibt; durch die von mir beantragte Fassung ist schon ausgesprochen, daß die Hauptbahn nicht über Kehl geht.

Kuenzer: Dann möchte ich den zweiten Absatz so fassen: "Kehl kann nur durch eine Seitenbahn mit der Hauptbahn verbunden werden."

Sander: Das können wir nicht beschließen.

Staatsminister Winter: Der Beisatz in der von dem Abg. Regenauer vorgeschlagenen Fassung: "wenn

es nothwendig seyn sollte," muß wegbleiben; man kann eine Stadt mit 50,000 Seelen doch nicht ausser Acht lassen. Es ist nur die Frage, auf welcher Seite die Verbindung mit Kehl hergestellt werden soll. Das muß immer bestimmt werden.

Bekk: Diesen Einwand habe ich eben machen wollen. Ich meine die Frage, ob Kehl mit der Hauptbahn verbunden werden soll, kann man so wenig in Zweifel ziehen, als die Frage, ob Mannheim und Karlsruhe damit verbunden werden sollen.

Ich halte daher den Vorschlag des Hrn. Regierungskommissärs v. Marschall nicht für annehmbar. Meiner Ansicht nach muß kathegorisch ausgedrückt werden, daß entweder die Hauptbahn über Kehl geführt, oder dasselbe durch eine Seitenbahn mit dieser verbunden werden soll. Will man Ersteres nicht, so bleibt nun Letzteres übrig.

Ministerialrath v. Marschall: Wenn möglicher Weise eine Verbindung nur durch eine Eisenbahn hergestellt werden kann, so ist dieß allerdings richtig. Ist aber dieser Zweck gar nicht mehr durch eine gute Straße zu erreichen? Ich habe das Verhältniß in der Beziehung schon angegeben.

Der Uebergang über den Rhein und die Douane macht jedenfalls eine Umladung auf einen gewöhnlichen Wagen und einen Aufenthalt nothwendig, so, daß die Beschleunigung durch eine Seitenbahn, wenn nur die Hauptbahn nicht sehr weit von Kehl entfernt bleibt, keinen so großen Werth mehr haben dürfte. Ich kann mir denken, daß die Verhältnisse sich so gestalten könn-

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

ten, daß die Verbindung durch eine sehr gute Straße, wenigstens für die erste Zeit, genügen könnte.

Gerbel: Dieses widerspricht der Vorlage der Regierung selbst. Ein Gesetz soll so bestimmt als möglich seyn. Wenn man einmal über eine Sache einig ist, so weiß ich nicht, warum man eine bestimmte Sprache in eine schwankende verwandeln soll.

Staatsminister v. Blittersdorff: Es ist schon gesagt worden, daß die Straße nach Straßburg zu bedeutend ist, als daß nicht eine Verbindung durch eine Eisenbahn hergestellt werden sollte. Allein wie diese angelegt wird, das muß Sache der Regierung bleiben. Der Hr. Regierungskommissär, der vor mir gesprochen, hat nur eine größere Latutude gewünscht. Wir sind überzeugt, daß, ehe die Bahn von Mannheim bis nach Kehl geführt seyn wird, wir noch das Vergnügen haben werden, mit Ihnen in diesem Saale zusammen zu kommen.

Christ: Der Grund, warum wir eine Eisenbahn überhaupt wünschen, liegt in dem Verlangen nach einem vollkommnern Straßensystem. Ich sehe nun nicht ein, warum der Herr Regierungskommissär jetzt eine Verbindung von Straßburg und Kehl mit der Eisenbahn durch ein anderes Mittel haben will, als gleichfalls durch eine Eisenbahn. Ist für die Hauptverbindung durchs ganze Land eine Eisenbahn nothwendig, so wird dieß auch der Fall für den überaus wichtigen Verkehr mit Straßburg seyn müssen.

Die Abg. Regenauer und Kuenzer nehmen ihre Anträge zurück.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Der Absatz 2 des ersten Artikels des Kommissionsentwurfs also lautend:

„Kehl, wird durch eine Seitenbahn mit „der Hauptbahn verbunden."

erhält die Zustimmung der Kammer.

Der Antrag des Abg. v. Rotteck, bezüglich der Petitionen, wird angenommen.

Dem Absatz 3 des ersten Artikels, welcher lautet:

„Zwischen den genannten Orten an der Haupt„bahn soll dieselbe möglichst nahe dem „Gebirg mit besonderer Rücksicht auf die „Ausmündungen von Seitenstraßen an „den dort liegenden volkreichen Orten hin„geführt werden, wo nicht überwiegende „Gründe eine Ausnahme rechtfertigen—"

ertheilt die Kammer ohne vorausgegangene Diskussion ihre Zustimmung; ebenso dem ganzen Art. 1 mit dem Zusatze des Ortes „Dinglingen" — nach dem Worte Offenburg.

Art. 2.

Erster Absatz:

„der Bau wird auf Staatskosten ausge„führt."

Lauer: Ich stimme nicht nur für diesen Artikel, sondern ich danke auch der Regierung für diesen Grundsatz, den sie gleich Anfangs ausgesprochen hat. Ich erkenne es mit Dank an, daß von ihr dieses Prinzip adoptirt, und das schöne Unternehmen nicht zur Agiotage herabgewürdigt wurde. Ich will nicht sagen, daß gerade alle Privatgesellschaften verderblich seyen, ich kenne sogar solche, die sich zum Theil Verdienste um

das Land erworben haben, z. B. die Brandversicherungsgesellschaft des Phönix, die auf Privatverein beruht; allein diese haben eine ganz andere Natur. Es ist dabei kein so großer Gewinn voraussichtlich; denn aus früheren Erfahrungen kennt man ungefähr das Maaß, wie weit ihr Nutzen sich steigern kann. Solche Gesellschaften sind auch die Spinnerei- und Runkelrüben-Zuckerfabrikations-Aktien.

Es konnte sich dabei Niemand einen überaus großen Gewinn erwarten, denn zuletzt steht solchen Unternehmungen immer die allgemeine Konkurrenz gegenüber.

Ganz anders ist es mit diesen Concessionen, das sind wahre Lotterie-Concessionen. Der Beweis davon liegt in dem Mittel, Subscriptionen zu erwerben. Man hat in den Nachbarstaaten schon wahrnehmen können, wie selbst bei einfachen Bedingungen die Subscriptionen zurückblieben, wenn man sogleich 10 Prozent Einzahlung verlangte; man mußte das Unternehmen aufgeben, oder mit einem Prozente sich begnügen, deutlicher konnte man die Täuschung nicht ins Leben treten sehen.

Es ist die Agiotage durch den glücklichen Erfolg der Nürnberg-Fürther Bahn hervorgerufen worden, wo ausserordentliche Gewinne gemacht wurden, und Einzelne in ihren Erwartungen sich wirklich überrascht fanden. Dieses Beispiel kann aber überhaupt auf andere derartige Unternehmungen nicht angewendet werden, denn das ist vergleichsweise eine Kinderei, wenn ich mich so ausdrücken darf.

Man wird sich überzeugen, daß die neuere Subscription in Nürnberg auf eine an die erzgebirg'sche Grenze zu errichtende Bahn sich eines so glücklichen

Erfolges nicht zu erfreuen haben dürfte, vielmehr dasselbe Resultat erwartet werden kann, wie in Magdeburg.

Wenn bei Privatunternehmungen dieser Art Wahrnehmungen eines bedeutenden Verlustes gemacht werden, veranlaßt man eine Generalversammlung. Da erschallt plötzlich der Ruf: „sauve qui peut!“ und die Auflösung ist beschlossen.

(Sander unterbrechend: Aber der Staat muß aushalten!)

Als Beispiel kann auch angeführt werden die projectirte Bahn zwischen Dresden und Leipzig, deren Aktien nahe an 150 stunden und nun unter 90 pCt. gesunken sind. Ich habe aus neuern Erfahrungen die Ueberzeugung geschöpft, daß der Staat bei solchen Unternehmnngen weit besser administrirt, als die Privaten. Ich erlaube mir, Sie hier auf das aufmerksam zu machen, was jüngst in öffentlichen Blättern, in Bezug auf Besoldungen von Privatadministratoren zu lesen war, und wie eine Generalversammlung einer solchen Gesellschaft den Beschluß gefaßt hat, eine halbe Million zu verschenken. Ich unterlasse die nähere Auslegung dieses Geschenkes. Es lag eine andere Absicht darunter, und wer mit den Verhältnissen einer solchen Gesellschaft bekannt ist, wird von selbst diese Absicht erkennen.

Es ist aber nicht die gefährliche Folge der Agiotage allein, die mich bestimmt, mit voller Ueberzeugung der Regierung beizutreten, sondern ich behaupte, es ist in unsern Verhältnissen ganz und gar unmöglich, eine solche Bahn, die gleichsam die Pulsader des Verkehrs des Großherzogthums bildet, den Händen der Privaten

zu überlassen. Man sagt freilich, den Privatgesellschaften können ja Bedingungen gemacht werden, welche das Land gegen nachtheilige Folgen schützen; allein diesen Gesellschaften ist es zum Theil nur darum zu thun, die Konzessionen zu erlangen, um alsdann ihr Spiel zu beginnen. Die Regierung kann nicht ohne Weiteres feststellen, die Privaten müssen den Tarif nach Gutdünken der Regierung bestimmen. Bei Vollendung der Bahn wird bald der Fall eintreten, daß man nicht fragt, wie hoch der Bau, wie hoch der Betrieb der Eisenbahn sich belauft, sondern welche Konkurrenz hier statt findet, um welche Preise die Güter jenseits von Mannheim auf dem Rhein, von Kehl auf dem Kanal nach Basel oder auf der Eisenbahn von der Rheinschanze dahin gebracht werden? und darnach muß auch der diesseitige Tarif bestimmt werden. Ein solches Unternehmen kann durchaus einer Privatgesellschaft nicht überlassen werden. — Man hat gestern von der Nothwendigkeit der Eisenbahnen gesprochen, ich bin auch davon überzeugt. Man hat auch behauptet, im Unterlande wird sich die Eisenbahn rentiren, im Oberlande nicht. Das mag seyn, aber ich sage, wenn die Eisenbahn im Unterlande Nutzen gewährt, so ist sie um so nothwendiger im Oberland. In neuerer Zeit zieht eine Masse Güter von Mannheim nach Kehl oder Straßburg, und von da auf dem jenseitigen Kanal nach Basel. Im vorigen Jahre betrugen sie gegen 50,000 Ctr. nur von Mannheim aus. Noch mehr kam aber auch dahin von der Rheinschanze und von Mainz direkt über Straßburg. Es ist darum eine Bahn dringend nothwendig, um dieser gewiß in nächster Zeit noch kräftiger anwachsenden

Konkurrenz zu begegnen. Ich muß offen sagen, daß es mich wundert, daß man früher nicht daran gedacht hat, jenem Kanal nach Basel durch eine ähnliche Unternehmung die Stirne zu bieten. Was die Berechnungen über die Vortheile der Eisenbahn betrifft, so habe ich mich schon in der Kommission gegen jene Ausführungen, überhaupt gegen so hohe Erwartungen erklärt. Diese Berechnungen werden sobald nicht realisirt werden können; denn die Bahn von Havre nach Straßburg ist noch nicht entworfen, und auch der Kammer in Paris nicht vorgelegt. Auch werden die Bahnen im Auslande von Havre nach Straßburg an den Vogesen, und nach Triest an den Alpen unübersteigliche Hindernisse finden. Vorerst ist nur die Verbindung Straßburgs mit Havre durch einen Kanal im Vorschlag. Es wird noch eine geraume Zeit verstreichen, bis diese Verbindung durch eine Eisenbahn hergestellt wird. Für Frankreich sind Brüssel, Bordeaux und Marseille wichtigere Punkte. Mir ist es übrigens zweifelhaft, ob auf Eisenbahnen so billige Frachten gemacht werden können. Man sagt freilich, daß es bereits durch die geschöpften Erfahrungen einen Maaßstab gebe, und es sey auch der Gesellschaft welche die Bahn von Straßburg nach Basel übernimmt, ein bestimmter Maaßstab vorgeschrieben worden.

Es ist aber dann die Frage, ob die Gesellschaft das Unternehmen ausführen, und das nämliche nicht eintreten kann, was in Frankreich schon einmal der Fall war, daß man die Unmöglichkeit der Fortsetzung des Betriebes auf diese Weise anerkannte und die Gesellschaft auflöste. Wir haben ja selbst gesehen, wie in Frankreich Eisenbahnschinen versteigert wurden.

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

Zudem glaube ich, daß die Konkurrenz am Rhein unüberwindliche Hindernisse zu bestehen haben wird; denn die Schifffahrt auf dem Rhein wird immer große Vortheile darbieten. Diese Vortheile sind in neuerer Zeit so groß, daß man jetzt nichts mehr aus Havre, sondern fast alles aus den Niederlanden, auch nicht aus Hamburg und Bremen, bezieht. Es liegt dieß auch in einzelnen Commerzverhältnissen, Frankreich, Holland und England gegenüber. Frankreich begünstigt seine Kolonien beim Eingang so sehr, daß es die Produkte derselben absorbirt; von daher kann das Ausland keine mehr beziehen. Der Kolonialwaarenhandel Frankreichs beschränkt sich beinahe ganz auf Frankreich. Die Hauptplätze für Kolonialwaaren bleiben immer England und Holland.

Man hat vom Comptoir für das Oberland gesprochen; ich nenne England das Comptor für die fremden Welttheile. Es sind die größern Städte Englands die ersten Handelsstädte, und nichts gibt es, was man mit Liverpool, z. B. im Baumwollenhandel, vergleichen kann. Triest ist hier gar nicht in Anschlag zu bringen.

Nur in Holland findet sich der Umstand, daß es durch eigene Kolonieen einen großen Markt darbietet, wo vergleichungsweise gegen andere Seehäfen des Continents billiger gekauft werden kann, da der Rhein eine unvergleichliche Handelsstraße gewährt.

Aus diesen Gründen und aus Furcht vor einer Agiotage, welche ich bei diesem Unternehmen für ein Unglück halte, stimme ich unbedingt für die Uebernahme des Baues der Eisenbahn auf Staatskosten.

Merk: Die Frage, ob die Eisenbahn auf Staats-

kosten erbaut werden soll, ist schwieriger zu beantworten, als die Frage: ob überhaupt eine Bahn erbaut werden soll. Diese hat bis jetzt noch keinen Angriff erlitten; denn die Bekämpfung des Abgeordneten Sander bezog sich bloß auf die Uebernahme auf Staatskosten. Seine Bedenken und etwas exaltirten Betrachtungen wegen der Nachtheile des Unternehmens sind von der Regierungsbank gestern schon widerlegt worden. Er hat gesagt, das, was man gegen ihn vorgebracht habe, sey nichts. Das wäre eine bequeme Art Recht zu behalten. Ich glaube, daß sein Resonnement zwei Hauptfehler hat, nämlich die Voraussetzung, daß die Eisenbahn gar nichts ertragen wird. Ich gebe allerdings zu, daß die Berechnung des Ertrags nicht nach dem der belgischen Bahn bemessen werden kann, denn dort walten andere Verhältnisse ob. Die Kommunikation mit großen Städten bewirkt, daß ein Gewinn von 12 Prozenten möglich wird. Ich will für unsere Bahn mit dem 4ten Theil zufrieden seyn, daß sie aber etwas ertragen wird, das liegt klar am Tage.

Ein anderer Hauptfehler ist der, daß er nur die Nachtheile unserer Bahn heraushob, nicht aber auf diejenigen überging, die uns dadurch zukommen würden, wenn wir gar keine Bahn hätten. Wenn man vergleichen will, muß man beide Faktoren in Ansatz bringen, und dann wird sich ergeben, daß letztere Nachtheile weit bedeutender, ja ich möchte sagen für uns vernichtend sind, als diejenigen, welche etwa durch Uebernahme der Bahn auf Staatskosten entstehen.

Richtig ist, daß gewöhnlich solche Unternehmungen durch Aktiengesellschaften gemacht werden sollen, wenn

sie nur Lokalverhältnisse berühren und die Linien nicht groß sind. Die Aktiengesellschaften stellen die Sache schneller und wohlfeiler dar; hier handelt es sich aber um eine Linie, die durch das ganze Großherzogthum zieht, und alle Interessen des Landes berührt; hier begegnen sich zwei Gründe gegen die Aktiengesellschaft, erstens, daß eine so lange Linie durch eine Privatgesellschaft nicht exequirt werden wird, zweitens, daß die großen Interessen der Politik, des Verkehrs und der Landes-Vertheidigung erfordern, daß ein solcher Straßenzug nicht der unmittelbaren Verfügung der Regierung entgehe. In ersterer Beziehung hat die Erfahrung gezeigt, daß bei denjenigen Unternehmungen, die die Vorauslage eines großen Kapitals erforderten, und wo namentlich eine große Terrainaquisition nothwendig war, Privatgesellschaften mit der Ausführung des Werkes nicht durchsetzen konnten, und dasselbe in der Mitte stecken blieb. Wenn aber der Staat ein solches Unternehmen durchsetzen will, so überläßt ihm der Bürger viel leichter sein Eigenthum, als den Aktionären, die er als Monopolisten ansieht, und wogegen er natürlich Mißtrauen hat. Bedenken Sie, welche Terrains-Acquisitionen von Mannheim bis Basel statt finden werden. Hier nützt keine Clausel des Vertrages, keine Caution; denn welche Caution würde erfordert, wenn sie wirken sollte. Sie müßten, wenn sie eine solche Caution leisten wollten, wieder ihre Zuflucht zum Staate nehmen, hier allein könnten sie Mittel zu solchem Aufwande finden. Was der Redner vor mir sagte, artet bei solchen Unternehmungen, die ausserordentlich gewagt sind, in Agiotage und Aktienhandel aus. Man kann allerdings sagen, daß die

Gesellschaft das Ganze auf sich nehmen soll; allein bei solchen Unternehmungen, wie hier vorliegen, muß der Staat selbst Sorgfalt anwenden, daß nicht große Commerskatastrophen eintreten, wodurch nicht bloß das Kapital verloren geht, welches als Aktientheil erscheint, sondern am Ende auch nachtheilige Wirkungen für den allgemeinen Kredit hervorbringen. Beim Staat ist es ganz anders, denn, wenn auch durch die Bahn kein unmittelbarer Gewinn gemacht wird, so ist damit doch nicht Alles verloren, wie es für den Privaten seyn wird, dem seine Einlage zu Verlust geht, da die Beförderung der andern großen Interessen, die ein solches Unternehmen mit sich bringt, den allenfallsigen Nachtheil compensiren, welchen daher der Staat weit leichter tragen kann. Was den zweiten Grund betrifft, so scheint er mir der bei weitem überwiegende zu seyn. Es handelt sich hier um unsere größte und wichtigste Handelsstraße. Es handelt sich ferner um eine Mittelverbindung, welche in das große Eisenbahnnetz eingreift, und einen wohlthätigen Verkehr hin und her befördert. Endlich handelt es sich hier um eine Heerstraße, welche längs einer militärischen Vertheidigungslinie hinzuziehen hat.

Wie könnte eine solche Verbindung Privathänden überlassen werden; bei Kriegszeiten kann der Staat oft in die Lage kommen, diese Straße bloß für sich zu benützen. Welche Entschädigung müßte er aber nicht in einem solchen Fall den Aktionärs leisten.

Ein Hauptpunkt ist hierauf die Bestimmung des Tarifs. Von der Wohlfeilheit desselben hängt auch der Erfolg der Eisenbahn ab. Je wohlfeiler zu fahren ist, desto mehr wird die Eisenbahn benützt.

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

Der Staat kann allerdings auch einer Gesellschaft den Tarif vorschreiben, den sie einzuhalten hat, aber man weiß, wie es in der Folge geht. Der Abgeordnete vor mir hat schon ein Beispiel angeführt. Da ist keine genügende Sicherheit für das Publikum. Aus diesen, für meine Ansicht überwiegenden Gründen stimme ich für die Uebernahme der Eisenbahn auf Staatskosten.

Zentner: Obschon ich die Anlage einer Eisenbahn von Mannheim nach Basel für eine unabweisliche Forderung der Zeit und der Umstände halte, so müßte ich mich doch entschieden dagegen erklären, wenn nicht zugleich vorgeschlagen wäre, den Bau auf Staatskosten zu bewirken. Der Abgeordnete Merk hat durch seine Ausführung mich der Mühe überhoben, die wenigen Momente, die ich als mich vorzugsweise hiebei leitend herausheben wollte, näher zu begründen; ich brauche sie also nur noch kurz zu berühren. Fürs erste ist es der Umstand, daß diese ganze Linie für die öffentlichen Interessen des Staats, namentlich in politischer Beziehung, von der größten Wichtigkeit ist. Ich glaube, daß, ohne die wichtigsten Interessen des Landes zu gefährden, der Staat die Verfügungsgewalt dieser Linie auf keinen Augenblick aus der Hand geben könnte. Es fehlt uns noch an zureichenden Erfahrungen, wie wir es machen müßten, wenn wir den Bau einer so wichtigen Bahn einer Aktiengesellschaft überlassen, und gleichwohl die Interessen des Staates gehörig wahren wollten. Es kommt hier besonders in Betracht, daß diese Bahn nicht nur für das Großherzogthum Baden, sondern für das ganze Süddeutschland von größter Wichtigkeit ist, als eine Linie, die großentheils an Frankreich vorbeizieht.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Man vergleiche nicht, wie der Abgeordn. Sander, diese Linie mit der von Mannheim nach Frankfurt; denn fürs erste ist jene ganz kurz, und fürs andere liegt sie mehr im Innern von Deutschland. Der zweite Grund, der mich wesentlich bestimmt, für den Bau der Bahn auf Staatskosten zu stimmen, ist der, weil ich die Bahn ernstlich wünsche und nur darin für den Bau die gehörige Sicherheit und Garantie finde. Jede Aktiengesellschaft hat nur ein Interesse an der Eisenbahn als Finanzspekulation. Diese Herren sind nur gefährliche Bauherren, sie sehen mehr auf den Aktienkurs als darauf, ob die Bahn vorangeschritten ist; der Staat aber braucht nicht der Eisenbahn als eine solche Finanzspekulation zu gebrauchen, sie kann sich doch rentiren. Herr Staatsrath Nebenius hat gestern richtig bemerkt, daß möglicherweise sich eine sehr geringe, ich füge bei, selbst gar keine Dividende ergeben, und doch die Bahn vom größten Vortheil für den Staat seyn kann, durch Belebung des Verkehrs, durch Erhöhung der Steuerkräfte und durch Erhöhung des Werthes seiner eigenen Güter und Domänen.

Uebrigens steht es auch mit dem finanziellen Punkte hier nicht einmal so schlimm, als man mitunter behauptet hat. Man hat anderwärts den besondern Einwand geltend gemacht, daß nach einer durchschnittlichen Berechnung sämmtlicher überhaupt bestehender Eisenbahnen nur ein Interesse von 3 Prozent sich herausstelle. Das scheint mir aber gerade ein triftiger Grund für die Güte der Finanzspekulation, wenn wir berücksichtigen, daß diese Erfindung seit kaum einem Decennium erst ins Leben getreten ist, und gleichsam noch in der Wiege liegt, also

von der Zukunft ihre eigentliche Vervollkommnung zu erwarten hat. Dann finden auch nicht bei allen Bahnen die gleichen Verhältnisse statt. Unsere Bahn gehört zu denjenigen, welche der günstigsten Verhältnisse sich zu erfreuen hat. Es ist also mit der größten Wahrscheinlichkeit zu erwarten, daß diese Bahn, wenn sie ins Leben getreten seyn wird, nicht nur die durchschnittlichen Interessen von 3 Prozent, sondern weit mehr ertragen werde. Dieses sind ausser den von der Kommission vorgetragenen, die wesentlichen Gründe, aus denen ich für den Bau auf Staatskosten stimme.

Staatsminister Frh. v. Blittersdorff: Der Herr Abgeordnete hat von der politischen Wichtigkeit dieser Bahn gesprochen; ich muß aber dagegen erklären, daß wir, von nationalwirthschaftlichem Standpunkte ausgehend, zur Wahrung unserer Interessen das Unternehmen beschlossen, aber keineswegs andere Ideen, Voraussetzungen und Unterstellungen daran geknüpft haben. Wir haben die Sache von ihrer Wichtigkeit für das Wohl des Inlandes aufgefaßt, und alles andere, was sonst noch damit in Verbindung gebracht werden will, gehört nicht hieher.

Weil wir die Betrachtung anstellen mußten, daß die Bahn jene großen, pecunären Vortheile nicht gewähren werde, die man erwarten könnte, und daß der Ertrag derselben schwerlich einige Prozente übersteigen werde, so wurden wir zu der Ueberzeugung geführt, daß wir die Bahn einer Privatgesellschaft mit Vertrauen nicht überlassen können, indem dergleichen Gesellschaften, wenn sie sich konstituiren, gewöhnlich ihre Zuflucht zu allerlei Künsten nehmen, um Theilnahme zu gewinnen und

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

das benöthigte Geld ohne großes eigenes Risiko aufzubringen. Wir hielten die Agiotage für kein offenes, redliches Spiel; konnten aber auch die Unternehmung an und für sich zur Ueberlassung an Privaten nicht empfehlen, weil wir überzeugt waren, daß sie keine vortheilhafte in dem Sinne seyn werde, wie der Private sie betrachtet.

Ferner zog die Regierung in Erwägung, daß, wenn die Bahn auch nur zwei Prozente erträgt, noch andere Prozente in nationalwirthschaftlicher Hinsicht in Anschlag zu bringen seyen. Entsteht aber durch den erhöhteren Wohlstand ein indirekter Gewinn von vielleicht 5 Prozent, und werden gleichzeitig Nachtheile abgewendet, die man, in Zahlen ausgedrückt, zu 10 Prozent anschlagen müßte, so hätte das Großherzogthum ein vortreffliches Geschäft gemacht, obschon das aufgewendete Kapital eine keineswegs vortheilhaft direkte Rente abwirft. So kann aber der Private nicht rechnen. Uebrigens ist die Regierung keineswegs ein Gegner der Aktiengesellschaften im Allgemeinen. Sie erkennt an, daß diese Gesellschaften um die industriellen Unternehmungen das große Verdienst haben, und daß durch sie namentlich auch der Impuls zu Erbauung der Eisenbahnen gegeben worden ist. Bei uns sind aber die Verhältnisse anders. Wir konnten, wie hinreichend ausgeführt worden, zu keinem andern Beschluß kommen, als daß die Bahn auf Staatskosten zu übernehmen sey.

Welcker: Ich stimme vollkommen für Art. 2, Absatz 1 wie er hier gefaßt ist. Die Gründe für diese Ansicht sind überzeugend und vollständig von dem Herrn Minister der auswärtigen Angelegenheiten dargelegt worden.

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

Obschon es überflüssig wäre, sie noch weiter auszuführen, so möchte ich durchaus und lebhaft mich dagegen erklären, daß unsere Entscheidung in diesem Sinne irgend als ein Protest gegen Aktien-Gesellschaften überhaupt erschiene. Ich muß mich vielmehr im Gegentheile dahin aussprechen, daß alle weitern Eisenbahnen in Baden auf Aktien sollen unternommen werden. Dieß wünsche ich aus einem doppelten Grunde. Der Abgeordnete Sander hat in seinem Vortrage, was diesen Hauptpunkt betrifft, sehr bedeutende Momente hervorgehoben. Allerdings ist der Zustand unserer Finanzen jetzt so, daß wir, ohne Nachtheile befürchten zu müssen, das gegenwärtige Unternehmen auf Staatskosten machen können; aber bedenklich würde es werden, wenn noch mehrere Unternehmungen von Eisenbahnen auf dem Staat lasteten. Est modus in rebus, sunt certi denique fines!

Unsere Staatskasse ist nicht unerschöpflich. Eine zu große Ueberlastung derselben mit Kosten für die Eisenbahnen möchte wirklich die großen Nachtheile erscheinen lassen, die der Abgeordnete Sander in seiner geistreichen Rede gestern angedeutet hat.

Ich muß aber um so mehr jeden Protest gegen Aktiengesellschaften zurückweisen, als ich wünsche, daß Aktien-Gesellschaften sich vorläufig konstituiren und besprechen möchten über Eisenbahnen, die etwa durch andere Landestheile des Großherzogthums geführt werden können.

Dieser Wunsch gründet sich auf die lebhafte Ueberzeugung von der Güte der Eisenbahnen. Ich halte namentlich die jetzt zu errichtende für eine Wohlthat des Landes, und nicht für eine bloße Nothmaßregel. Nicht

weil wir durch Frankreich gezwungen werden, sollen wir bauen, das bestimmt mich nicht.

Zwar weiß ich, man hat dieses Phantasie geheißen, und selbst der Herr Berichterstatter und der Abgeordnete hinter mir sollen viel zu phantasiereich und sanguinisch von den Eisenbahnen gesprochen haben. Gestern war wirklich in diesem Saale ein wahrer Wetteifer, wer am wenigsten Phantasie, oder auch, wer am meisten Phlegma habe, wer am gemäßigsten oder am meisten ministeriell sey. Bei meiner Ueberzeugung aber halte ich es für eine Ungerechtigkeit, wenn wir nicht geneigt sind, auf Staatskosten zu bauen. Man sagt, wir müssen bauen, wenn uns nicht der Verkehr, den wir haben, genommen werden soll. Wir wollten nicht wie auf einer Insel der Seligen in der Mitte liegen, wenn Eisenbahnen sich rechts und links durchkreuzen. Der Seekreis will aber auch nicht als eine solche Insel der Seligen in unserem Lande liegen, wenn solche Communikationsmittel ins Leben treten. Reisen Sie in die Schweiz, so werden Sie finden, daß in Gegenden, wo vor 20 Jahren noch gar keine Straße gewesen, jetzt die schönsten Straßen angelegt sind, und dieselben im besten Zustand sich befinden, da, wo sonst die Regierung sehr phlegmatisch in der Verbesserung der Straßen war. Nun bauen sie künstliche Straßen über Berge, und zwar bloß deßwegen, weil sie auch anderwärts gebaut werden, und sie ohne wesentlichen Schaden nicht zurückbleiben können. Landstraßen aber können mit Eisenbahnen gar nicht verglichen werden.

Was der Abgeordn. Lauer von den Aktiengesellschaften sagte, das scheint mir wirklich übertrieben; es kommt

mir vor, als ob Mancher mit Schwindel von dem Aktienschwindel spreche. In England werden schon seit Jahrhunderten die großen Unternehmungen auf Aktien gemacht, und man hört nichts von den großen Nachtheilen. In Deutschland, namentlich in Sachsen, Preußen, Baiern, Hessen und Frankfurt, sind es auch Aktiengesellschaften, die die Eisenbahnen bauen, und wir haben bereits verschiedene Aktien-Gesellschaften in Baden, für Feuerversicherung, Zucker- und andere Fabriken. Es mögen sich vielleicht nicht alle als tadellos bewähren; allein nicht alle haben zu dem Vorwurfe Anlaß gegeben, der gegen sie ausgesprochen worden ist. In jenem Fall, wo es hieß, sauve qui peut, waren die vom Staat gemachten Schwierigkeiten der Grund der Auflösung. Es ist ferner auch bekannt, daß man dem Schwindel der Aktien entgegentreten kann. Es liegt gegenwärtig in Frankreich deßfalls ein Gesetz den Kammern zur Berathung vor, das aber freilich zu strenge Bestimmungen enthält. Die Regierung von Preußen hat auch Maaßregeln dagegen getroffen, wornach der ursprüngliche Aktionär tenent bleibt für alle Aktien, die er übernahm. Auf jeden Fall gibt es Mittel und Wege, um dergleichen Gefahren zu begegnen, und ich sehe nicht ein, wie die Regierung diesen Aktien-Schwindel nicht solle beseitigen oder gehörig beschränken können. Wenn aber allerdings die Regierung den Aktien-Schwindel zu beseitigen im Stande ist, in Bezug auf Unternehmungen, die im eigenen Lande gemacht werden, so kann sie diesen Schwindel nicht so beseitigen, rücksichtlich von Unternehmungen, die auswärts geschehen. Wie will sie nun aber unseren Bürgern verwehren, in der Schweiz Aktien zu nehmen

oder in Baiern oder in Würtemberg? Wollen wir nun, daß badische Bürger mit ihrem Gelde und mit fremdem in ihrem eigenen Lande eine wohlthätige Anstalt errichten, oder, daß badische Aktionäre mit badischem Gelde in der Fremde wohlthätige Anstalten gründen und dazu noch dem Aktienschwindel schutzlos Preis gegeben werde. Ich muß bekennen, daß es mir durchaus nicht vortheilhaft scheint, wenn wir uns zu sehr gegen die Aktienunternehmungen erheben. Sie werden der Hebel seyn für die zurückgesetzten Provinzen unseres Landes, sich ins Gleichgewicht gegen unsere große Eisenbahn zu versetzen. Ich bin dafür, daß man die Aktiengesellschaften ermuntere, und ich glaube nicht, daß bei guter Konzessionirung die Aktienunternehmer das Publikum im Stich lassen können. Sie werden es nicht in England, und bei den franz. Eisenbahnen von Köchlin hat man sich auch zu schützen gewußt.

Die Regierungen sind viel fiskalischer, als die Privatgesellschaften. Diese machen meist mehr mit industriellem Geist ihre Unternehmungen und auch wohlfeiler.

Die Frage, ob die überhohe Paquetwagentaxe abgeschaft werden soll, ist schon auf mehreren Landtagen zur Sprache gekommen, und wie sehr wir auch uns gegen dieselbe geäussert haben, es hat nichts geholfen, man läßt noch immer die alte Taxe.

Der Tarif wird in der Konzessionsurkunde bestimmt. Auch wird die Konkurrenz zwischen verschiedenartigen Unternehmungen stets wohlthätig wirken.

Das Publikum ist immer gedeckt durch die Kontrolle der Konkurrenz.

Staatsrath Nebenius: Die Regierung hat sich

durchaus nicht im Allgemeinen gegen Aktiengesellschaften erklärt.

Der Grund, warum wir den Bau der projektirten Bahn auf Staatskosten übernehmen wollen, besteht hauptsächlich theils darin, daß uns die Interessen des innern und äussern Verkehres zu gebieten schienen, dem Staate die freie Verfügung über die Hauptkommerzialstraße des Landes zu erhalten, theils darin, daß wir die Fortsetzung der Eisenbahn bis Basel auf eine Weise sichern wollten, wobei wir voraussichtlich nur die ungünstigen Wechselfälle zu tragen gehabt hätten. Wenn es sich bloß um eine Eisenbahn von Mannheim bis Straßburg gehandelt hätte, so würde man diese noch eher der Privatindustrie haben überlassen können, als die ganze Bahn bis Basel, Falls man, wenn einmal gebaut wird, ihre Fortsetzung bis an die Schweizer Grenze als unbedingt geboten ansieht, wie man in der That nicht anders kann. Man mußte besorgen, daß, wenn den Unternehmern der Bahn von Mannheim nach Basel, die untere Strecke bis Straßburg eine den gewöhnlichen Zinsfuß nicht übersteigende Rente gewährt hätte, die Gesellschaft, selbst dann, wenn ihr im Vertrage die Verbindlichkeit der Fortsetzung bis Basel auferlegt worden wäre, nach den Umständen von dieser Verbindlichkeit befreit werden mußte.

Wenn die zahlreichen kleinern Kapitalisten, die Aktien von 100 des Nominalwerths zu dem Preise von 110 fl. 120 und 130 fl. u. s. f. wie es zu geschehen pflegt, allmählig aus den Händen der ersten Unternehmer empfangen hätten, und nachdem sie sich in deren Besitz befanden, sich zuletzt gezeigt haben würde, daß

sie nur 3 oder 3½ pCt. des Nominalkapitals auf den untern Strecken erhalten, so würden sie, wenn man sie hätte anhalten wollen, auf der obern Strecke fortzubauen, die voraussichtlich weit weniger ertragen wird, ohne Zweifel die Regierung mit Bitten, um die Befreiung von ihrer Verbindlichkeit bestürmt haben. Wenn sie nun auch durch den Buchstaben des Vertrages gebunden gewesen wären, so würde die Regierung doch wohl Anstand genommen haben, auf ihrem Rechte zu bestehen, auf die Gefahr hin, daß viele Familienväter durch die erzwungene Fortsetzung des Baues sich ruiniren. Der Staat würde daher jedenfalls die Gefahr des Unternehmens getragen haben.

Finanzminister v. Böckh: Meine Herren! Sie dürfen nur die Motive lesen, um sich zu überzeugen, daß die Regierung nicht im Allgemeinen gegen das Konzessionssystem sich ausgesprochen hat, sondern nur, daß es jetzt nicht an der Zeit seyn möchte, das Unternehmen an eine Privatgesellschaft zu überlassen. Uebrigens dürfen Sie nicht befürchten, daß durch die Reden, welche hier in Beziehung auf die Aktiengesellschaften gehalten werden, diesen ein Schaden zugehe, oder, daß sich keine Aktiengesellschaften mehr bilden werden. Es ist diese Sache schon in ganz Deutschland und in den wichtigsten Journalen Europas besprochen worden, so daß sich Neues darüber nichts sagen läßt.'

Knapp: Ich habe schon gestern erklärt, daß ich das ganze Unternehmen als ein nothwendiges Uebel ansehe, und wenn man es beseitigen könnte, im ganzen Lande kein Klage seyn würde.

Dieses Uebel wurde hervorgerufen durch jenseitige

Operationen, wo man hier glaubte, daß man nicht zurückbleiben soll. Betrachte ich das Unternehmen als ein Uebel, so muß ich natürlich wünschen, daß dasselbe beseitiget, oder wenigstens dessen nachtheilige Folgen so viel wie möglich vorgebeugt werden. Nun berücksichtigt allerdings der Artikel, wie er vorliegt, die Interessen des Landes. Es freut mich, daß das Unternehmen vom Staat ausgeht; denn Privaten unternehmen dergleichen Bauten nur in der Erwartung, einen hohen Gewinn zu machen, und nicht zur Beförderung des allgemeinen Interesses.

Man hört von diesen Spekulanten klagen über die schlechten Zeiten, sie sagen, es ist das Geld vorhanden, und Niemand will mehr als 3 oder 4 pCt. zahlen.

In der Geschichte der früheren Jahrhunderte zeigt sich, daß, obschon nicht so viel Geld bestand, doch die alten Anlehen zu 3 pCt. waren, freilich später gab es eine Zeit, und zwar, wo, noch ehe wir eine Verfassung hatten, wenn der Bürger und Landmann Geld aufzunehmen genöthigt war, er sich an sogenannte Geldmäckler wenden mußte, die neben einer Provision auch noch dem Darleiher mitunter die Zinsen von zwei Jahren sich vorauszahlen ließen, so, daß jener für eine Hypothek von 100 fl. sehr oft nur 80 fl. nach Haus brachte, nachdem er alle diese andern Zahlungen machen mußte. Das war dann freilich eine goldene Zeit für die Geldmäckler und jene Kapitalisten, welche gerne sehr hohe Zinsen zu beziehen im Auge hatten, und diese würden wieder eintreten, wenn nicht die Bestimmung des Art. 2 so lautete; denn in dem Augenblick, wo ausgesprochen würde, daß die Bahn auf Aktien unter-

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

nommen werden soll, würde der frühere Uebelstand wieder sich ergeben.

Sander: Was den nächsten Punkt betrifft, welchen der Redner vor mir berührte, so spricht er nicht sehr gegen mich. Denn ich vermeine, daß auch die Regierung Geldanlehen zur Eisenbahn machen muß; und wenn nun durch die zum Bau der Eisenbahn verwendeten Gelder der Zinsfuß in die Höhe getrieben wird, so wird er ebenso gut in die Höhe getrieben, wenn eine Privatgesellschaft baut, als wenn der Staat von den Privaten das Geld leiht und damit die Bahn baut. Man hat heute mehreres zur Widerlegung meiner gestrigen Abstimmung vorgebracht, man hat die Zwischenzeit benutzt, einen ganzen Tag, um mich zu widerlegen — aber es ist nicht geglückt.

Der Abg. Lauer hat gegen mich die Fahne der Agiotage geschwungen, und auf die schlimmen Folgen aufmerksam gemacht, welche daraus entspringen würden, wenn man die Bahn durch eine Aktiengesellschaft bauen ließe, und diese Aktien dem Spiel der Agiotage überließe. Allein diese schlimmen Folgen sind nicht nothwendig, und wenn sie nothwendig hier eintreten, so spricht es um so mehr gegen den Bau der Bahn auf Staatskosten. Wenn ich eine Eintheilung der Aktiengesellschaften mache, so gibt es Aktiengesellschaften, deren Unternehmungen einen einträglichen Erfolg haben, ferner solche, wo der Erfolg im Ertrag aus der Unternehmung zweifelhaft ist, und endlich solche, deren Unternehmen einen nichts ertragenden Erfolg haben, und welche ganz schwindelhafter Art sind.

Was die ersten Aktiengesellschaften betrifft, so wer-

den Sie mir zugeben, daß durchaus kein Recht von Seiten des Staats besteht, gegen solche einzuschreiten. Einen erlaubten Vortheil zu machen, ist immer erlaubt. Hinsichtlich der zweiten Art der Aktiengesellschaft, hinsichtlich der im Ertrag Zweifelhaften, bin ich aber der Meinung, daß es dem einzelnen Bürger gestattet seyn muß, hierwegen in Gesellschaften zusammenzutreten, und sein Geld für dergleichen zweifelhafte Unternehmungen hinzugeben. Denn wenn man den Grundsatz aufstellen wollte, daß der Staat auch gegen dergleichen im Ertrag zweifelhafte Aktienunternehmungen einschreiten sollte, so müßte der Staat am Ende in alle Privathände und Handelsunternehmungen hineinsehen, und sich in den gesammten Handel einmischen, weil beinahe alle Handelsspekulationen zweifelhaft sind.

Was aber die schwindelhaften Aktiengesellschaften betrifft, so sind sie diejenigen, welche hauptsächlich das verderbliche Spiel betrügerischer Agiotage erzeugen, und welche der Staat allerdings unterdrücken kann und soll. Man hat die Frage gestellt, ob man dergleichen Aktiengesellschaften auch unterdrücken kann, ob die Staatsgewalt dazu Mittel habe. Ich sage ja, und will es mit einem mir vorgekommenen Beispiel beweisen. Neulich kam bei dem Hofgericht, dem ich anzugehören die Ehre habe, der Fall vor: ein armer Mann ging zum andern, gab sich für einen wohlhabenden Mann aus, und sagte zu ihm: höre, wir können einen vortheilhaften Handel schließen, wo viel zu profitiren ist, ihr müßt mir aber etwas auf die Hand geben um den Handel einleiten zu können, was dieser auch that. Nun stellte es sich aber heraus, daß von einem Geschäfte

weit entfernt gar keine Rede, sondern daß derjenige, welcher den Vorschlag machte, ein ganz armer Mann, der weder zu dem Geschäft im Stande war, noch es ernstlich versuchen wollte. Was geschah, der Geschäftsfreund wurde gepackt, und beim Hofgerichte wegen Prellerei gestraft.

So kann man es auch mit diesen schwindelhaften Aktiengesellschaften machen.

Wenn man heute will, so kann man Jeden, der ein solches Unternehmen beginnen will, wo der Verlust, die Schwindelei auf flacher Hand liegt, wo man also klar sieht, daß es nur aus Prellerei geschieht, vor Gericht ziehen. Man kann ihm nachweisen, daß es ihm mit dem Unternehmen nicht ernst war, daß er keine Vorbereitungen dazu traf, sondern, daß es ihm nur darum zu thun war, Aktien abzusetzen, sie auf eine schwindelhafte Höhe hinaufzutreiben, und alsdann das Geld, warum er Andere geprellt, zu behalten, und dafür kann man ihn strafen, wie man jeden Betrüger straft. Man sagt ja, man könnte es wohl, aber es geschieht eben nicht.

Das ist leider wahr, wenn es aber nicht geschieht, so kann man es mit dem bekannten Sprichwort erklären: „die Großen läßt man laufen, und die Kleinen hängt man auf.“

Wenn man nun hier bei dem Bau der Eisenbahn die Fahne der Agiotage schwingt, und so sehr ihr schlimmes Spiel fürchtet, nun denn, was muß ich daraus folgern? Nichts anders, als daß man damit bewiesen, wenigstens sehr gegründete Vermuthung beigebracht hat, daß diejenigen, die das Unternehmen beginnen wollen,

wissen, daß es zu den schwindelhaften Unternehmungen gehöre, und wenn also das der Fall ist, wenn also die Regierung nothwendig dagegen einschreiten muß, wie kommt man nun zum Schlusse, daß der Staat die Eisenbahn übernehmen muß, wie kommt man dazu, daß die Staatskasse die Gesammtheit Aller, welche diese schwindelhafte Unternehmung machen, seyn soll. Es scheint mir bedenklich zu seyn, wenn man hier so sehr von Agiotage und ihren schlimmen Folgen spricht.

Lauer: Ich kam zu diesem Schlusse, weil ich die Ueberzeugung habe, daß das Unternehmen nützlich für das Land sey, wenn es auch die Zinsen des auf den Bau verwendeten Kapitals nicht trägt. Ich habe allerdings einen Unterschied gemacht zwischen Aktiengesellschaften, und gesagt, daß die Regierung in dem Fall keine Konzession ertheilen soll, wo voraus zu sehen ist, daß dem Lotteriespiel das Feld geöffnet wird, das zum Glück unseres Landes bei uns nicht besteht. Man kennt die Gierde nach Konzessionen nicht genau genug.

Ich bin überzeugt, daß, wenn man die Konzession ertheilte, zum Bau einer Bahn vom Kniebis bis zum Melibokus über Berge und Thäler, und einzelne Redactionen von Zeitungen dazu benützt würden, die sich dazu brauchen lassen, nichts destoweniger sich im Auslande Subscribenten fänden und eine Aktiengesellschaft sich bildete, die dann freilich nicht die Absicht hätte die Bahn zu bauen, sondern nur einen augenblicklichen Gewinn zu machen.

Ich habe nicht gesagt, alle Aktiengesellschaften seyen nachtheilig, sondern nur diejenigen, welche einen momentanen Gewinn beabsichtigen.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Ich komme dadurch nicht in Widerspruch mit meiner Ansicht, daß ich nicht glaube, die Bahn werde sich rentiren, und dennoch verlange, daß sie der Staat baue.

Ich sage: der Bau ist nothwendig. Wenn sich uns Feinde gegenüber stellen, müssen wir auch zu den Waffen greifen.

Sander: Wenn der Bau der Bahn kein Schwindelaktienunternehmen ist, so gibt es keinen Grund, dem Bau der Bahn durch eine Aktiengesellschaft entgegen zu seyn, und wenn es ein schwindelhaftes Unternehmen ist, so soll es auch der Staat nicht beginnen. Was die Bemerkung des Abgeordneten Merk betrifft, so hat er ein Hauptgewicht darauf gelegt, daß man die Eisenbahnen deßhalb Privaten nicht überlassen könne, weil es Schwierigkeiten habe, die Grundstücke, welche nothwendig zur Eisenbahn acquirirt werden müßten, der Aktiengesellschaft zu überlassen. Mir scheint aber, daß schon ein großer Theil der Grundstücke des Landes in den Händen der Privaten sich befindet, und daß täglich ein großer Theil der Grundstücke von Hand in Hand geht, somit scheint mir auch diese Gefahr, welche durch Uebernahme der Eisenbahnen von Seiten der Privaten für den Staat entstehen sollte, hinlänglich widerlegt.

Merk: Das habe ich gar nicht gesagt, sondern nur, daß die Acquisition der Grundstücke, wenn der Bau von Privaten unternommen wird, vielen Schwierigkeiten unterliegen werde.

Sander: Der Abg. Merk hat weiters ein Nothgeschrei erhoben, und gesagt: wir sind gezwungen zur Eisenbahn, und dieses Nothgeschrei wurde schon mehrmalen hier vorgebracht. Es ist aber doch ein trostloser Grund, allein durch die Noth zum Bau der Bahn gezwungen zu wer-

den. Man erkennt damit an, daß die Eisenbahnen für sich nicht etwas Gutes, sondern etwas Zweckwidriges, etwas Schlimmes sind, und daß man nur durch die Noth dazu gezwungen wird. Ich muß gestehen, daß ich auf dieses Nothgeschrei kein großes Gewicht lege. Wo sind denn alle die vortrefflichen Schilderungen von der Schönheit unseres Landes, von den romantischen Gegenden, und von den freundlichen Städten desselben hingekommen? Sind sie denn alle unrichtig? Nein! Unser Land ist schön, und unsere Städte sind freundlich; und glauben Sie wohl, sie werden ohne Eisenbahn in eine Wüstenei verwandelt werden? oder glauben Sie nicht vielmehr, daß alle die vielen Reisenden die zum Vergnügen reisen, doch noch hierher kommen werden, ob wir eine oder ob wir keine Eisenbahn haben. Der Zug der Reisenden wird nach und vor zu uns sich wenden. Man sagt: wenn wir keine Eisenbahn erhalten, geht der Transithandel bei uns zu Grunde. Ich muß gestehen, daß ich keine so große Kenntnisse vom Transithandel besitze, aber hier ist mir der Abgeordn. Lauer beigesprungen, und hat mir geholfen. Er hat angegeben, daß 52,000 Zentner Waaren seit einiger Zeit nicht mehr durch das Land gehen, sondern auf dem Kanal im Elsaß fortgeführt werden. Kein Mensch hat dieses noch bemerkt, weder die Regierung noch die Kommission, und wenn also kein Unglück für das Land entstanden ist, daß diese 52,000 Zentner um das Land herumgeführt worden sind, wenn dieses kein Mensch bemerkt hat, so glaube ich nicht, daß es ein großes Unglück ist, wenn auch der Transithandel vollständig verloren ginge. So wenig ich vom Handel verstehe, so bin ich doch der Ansicht, daß sich derselbe in

Beziehung auf Eisenbahnen in zwei Arten eintheilen läßt, nämlich in den Handel, der im Innern des Landes selbst getrieben und von den daselbst befindlichen Fabriken und Produzenten unterhalten wird, und den Transithandel, der nur durch das Land in eine andere Gegend geht. Letzterer scheint mir nun nicht derjenige zu seyn, der hauptsächlich auf die Ernährung der Bevölkerung einen so großen und so vortheilhaften Einfluß hat, daß alles angewendet werden muß, ihn zu erhalten, und er scheint mir auch am leichtesten verschmerzt werden zu können. Der Handel im Innern, der seßhafte Handel, scheint mir auch ohne Eisenbahn fortzubestehen, und selbst der Transithandel kann auch durch andere Einrichtungen und Erfordernisse aufrecht erhalten und gebunden werden. Dahin gehört nämlich die Wohlfeilheit im Lande zu leben, gute Straßen, und mit beiden wird uns der Transithandel auch ohne Eisenbahn nicht ganz entzogen werden. Der seßhafte Handel wird uns keinen Falls entzogen werden. Die vielen neuen Fabriken sind entstanden ohne Eisenbahnen, und sie werden auch ohne diese nicht zu Grunde gehen. Es ist überdieß von Seite des Berichterstatters selbst bemerkt worden, daß der Güterzug sich schwerlich ganz auf die Eisenbahn werfen wird, und gibt man dieses zu, so muß man auch zugeben, daß der Theil des Transithandels, der nicht auf die Eisenbahn geht, fortbestehen werde. Und dann, wenn auch von Nachtheilen für den Staat aus Verlusten des Handels die Sprache ist, so frägt es sich auch, ob denn daraus die Staatseinnahmen einen großen Nachtheil erleiden werden. Mir scheint, daß nach der jetzigen Lage der Dinge der Staatskasse an ihren Einnahmen aus dem

Handel, auch wenn wir keine Eisenbahn haben, große Nachtheile nicht zu befürchten hat. Wir haben bisher aus unserm Anschluß an den deutschen Zollverein auch ohne Eisenbahnen aus dem Verkehr große Staatseinnahmen gewonnen, weil solche aus dem Verkehr im ganzen Gebiete des Zollvereins, und nicht allein aus dem Umschwung des Verkehrs bei uns entstehen. Mit der Eisenbahn werden sie wahrschrinlich nicht viel größer werden, und in Zukunft auch ohne Eisenbahn nicht viel geringer. Das Nothgeschrei ist also nicht so sehr gegründet, und mich will es überhaupt bedünken, daß diejenigen, die ein solches Nothgeschrei erheben und deßwegen die Eisenbahn bauen wollen, sich zu sehr vor besorglichen Nachtheilen fürchten, und daß diejenigen, welche sich fürchten, überhaupt nicht im Stande sind, klar und deutlich um sich zu sehen, und die Verhältnisse so zu ergreifen, wie sie in Wahrheit sich befinden. Und wenn auch das Nothgeschrei gegründet ist, so folgt daraus noch gar nicht, daß der Staat bauen muß, sondern dann müßten wir es versuchen, ob nicht eine Privatgesellschaft auf Aktien die Bahn baut, und erst wenn dargethan ist, daß sich keine Aktiengesellschaft dazu bildet, kann die Frage entstehen, ob der Staat nunmehr aus Noth bauen soll. Alles was ich hörte, kann mich nicht überzeugen, daß der Staat die Bahn bauen soll. Und wenn sie die Bahn bauen auf Kosten des Staats, so bauen sie sie zu Lasten des Staats.

Duttlinger: Ich stimme für den Bau der Eisenbahn auf Staatskosten, und füge den Gründen, die für diese Einrichtung ausgeführt worden sind, nur noch einen einzigen bei.

In einem großen Staate sind neulich, und im vori-

gen Jahre mehrere Eisenbahn-Entwürfe in Antrag gebracht worden, und zwar ein großer Theil derselben auf Staatskosten. Im vorigen Jahre sind sämmtliche Projekte im stillen Thal der Abtheilungen jener Deputirtenkammer liegen geblieben, und wenn nicht alle Zeichen täuschen, so wirds in diesem Jahre eben so gehen. Es werden nämlich nur jene Projekte sich einer Beschlußfassung zu erfreuen haben, welche von Aktien-Gesellschaften unternommen werden, und die übrigen werden begraben bleiben im stillen Thal der Abtheilungen oder nach dem dortigen Ausdruck in den Büreaux. Den Grund davon will ich nicht untersuchen, oder wenn ich ihn schon untersucht habe, so will ich ihn wenigstens hier nicht aussprechen. Ich will nur den Grund aussprechen, welcher mich bestimmt, ausser dem besprochenen, für den Bau der Bahn auf Staatskosten zu stimmen.

Es liegt dieser Grund — ich sage es mit Stolz — in unserer öffentlichen Administration, welche es möglich gemacht hat, daß wir vor 6 Monaten in diesem Saale aus dem Munde unseres erhabenen Fürsten die Worte vernehmen konnten:

„Kehren Sie zurück zu den Ihrigen, sagen Sie ihren „Mitbürgern, was Sie gefunden, Freiheit, Wahr„heit, Treue in allen Zweigen der Verwaltung."

Diese Worte sind es, die mich dafür bestimmen, für den Bau der Eisenbahnen auf Kosten des Staates zu stimmen.

Bekk: Ich will auch auf die Sache nicht weiter eingehen, sondern nur einen Grund berühren, der mich hauptsächlich bestimmt, für die Ausführung der Bahn auf Staatskosten zu stimmen.

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

Ich bin mit dem Abgeordneten Welcker einverstanden, und durchaus nicht gegen die Aktiengesellschaften im Allgemeinen. Was Eisenbahnen von minderer Wichtigkeit betrifft, so bin ich der Meinung, daß man sie unbedenklich Privatgesellschaften überlassen kann. Nur die Bahn, von der hier die Rede ist, ist eine solche, daß man sie einer Privatgesellschaft nicht überlassen kann. Es wird, wie schon in den Motiven der Regierung und im Kommissionsberichte ausgeführt ist, sehr häufig der Fall eintreten können, daß die staatswirthschaftlichen Interessen des Landes mit den finanziellen Interessen der Bahneigenthümer in direkten Widerspruch gerathen. Es kann der Fall sich ergeben, daß man im Interesse der Industrie und der Landwirthschaft den Tarif da oder dort so weit herabsetzen muß, daß der finanzielle Ertrag der Bahn entschieden darunter leidet. Es können durch staatswirthschaftliche Interessen spezielle Modifikationen des Tarifs nöthig werden, z. B. in der Art, daß man bergauf weniger verlangt, als bergab. Es kann sich ergeben, daß man wegen ausländischer Konkurrenz einzelne inländische Punkte besonders begünstigen muß. Alles das ist verloren, wenn eine Aktiengesellschaft Meister der Eisenbahn ist.

Der Herr Finanzminister hat ehemals das Chaussee-Geld dazu benützt, die Interessen der Straßenzüge und den Verkehr zu befördern. Ja, wenn eine Aktiengesellschaft zu finden wäre, welche sich die Bedingung gefallen ließe, daß die Regierung den Tarif nicht nur bestimmte, sondern nach dem Bedürfniß des Publikums, überhaupt nach den öffentlichen Interessen jederzeit wieder abzuändern befugt wäre, da würde ich sagen, wir

wollen den Bau der Bahn der Aktiengesellschaft hingeben.

Aber, meine Herren! eine Gesellschaft müßte wahrhaftig auf den Kopf gefallen seyn, wenn sie solche Bedingungen einginge. Solche Bedingungen werden nie und nimmermehr von einer Aktiengesellschaft angenommen werden.

Gerbel: Ich stimme gleichfalls für den Bau auf Staatskosten, obgleich ich auch dem beistimme, was der Abgeordnete Welcker über die Aktiengesellschaften gesagt hat. Es scheint mir etwas zuviel Vormundschaft gegen unsere Mitbürger ausgesprochen zu seyn, wenn man wegen Furcht vor der Agiotage eine Einsprache gegen die Aktiengesellschaften macht. Es werden zu andern und ähnlichen Zwecken viele Gelder hergegeben, und bei Verwendung der Kapitalien zu Ankauf von Staatspapieren ist es derselbe Fall, ohne daß man solche Hindernisse in den Weg legt. Eine Concession zu ertheilen, wird in vielen Fällen kein Bedenken erregen. Aber bei dem Unternehmen der Eisenbahn handelt es sich noch um etwas anderes, es muß nämlich das Expropriationsgesetz in Anwendung kommen, und deßwegen unterscheide ich zwischen der Eisenbahn und einem anderen Unternehmen.

Ich stimme mit dem Abgeordneten Lauer darin überein, daß der Vortheil, der durch die Eisenbahn herauskommt, nicht gerade in blankem Geld zu bestehen braucht, sondern die Opulenz des Volkes macht den wahren Reichthum des Staates aus. Wenn das Volk gewinnt, gewinnt auch der Staat von selbst; die Aktiengesellschaft

hätte bei der Eisenbahn, wie sie jetzt projectirt ist, nichts gewonnen.

Uebrigens die Nachklänge der gestrigen Klaglieder, die wir heute wieder vernommen haben, und in welchen sich der Abgeordnete Knapp auf die allgemeine Stimme des Volkes etwas zu vermessen berufen hat, werden, wenn nach Ansicht der Techniker die Bahn von Mannheim nach Heidelberg in 9 Monaten gebaut, und dieselbe einige Monate in Betrieb gesetzt ist, bis zum nächsten Landtage leicht zu widerlegen seyn.

v. Rotteck: Die Gründe, aus welchen die Eisenbahnen auf Staatskosten gebaut werden sollen, sind im Kommissionsberichte ausgesprochen. Ich schließe mich denselben schon als Kommissions-Mitglied an, und stimme für den Bau auf Staatskosten, wie die Redner vor mir, welche jedoch dadurch keineswegs im Allgemeinen, oder überall und in jeder Sphäre die Unternehmungen durch Aktiengesellschaften verworfen haben. Ich mache dabei den großen Unterschied zwischen Gegenständen, die von einer Gesellschaft unternommen werden zum eigenen Privatvortheil, und jenen, welche unternommen werden, zum Nutzen der Gesammtheit. Gegenstände dieser Art z. B. Straßen sind in der Regel kein Gegenstand für Privatunternehmungen; Seitenbahnen etwa ausgenommen, welche zunächst nur zum Vortheil einer Stadt oder eines kleinen Bezirkes zu errichten sind, um diese mit Hauptbahnen in Verbindung zu bringen. Sobald aber eine Hauptbahn als Mittel zum allgemeinen Verkehr anerkannt wird, so muß sie auch von Staats wegen errichtet werden.

Der Abgeordnete Gerbel hat auf einen Umstand auf-

merksam gemacht, den auch ich anregen wollte, nämlich auf den ungeheuern Unterschied zwischen den Gegenständen der Unternehmungen von Aktiengesellschaften. Wenn z. B. ein Dampfboot auf Aktien erbaut wird, so ist dieß unbedenklich, weil keines Andern Rechten nachtheilig. Wenn aber eine Aktiengesellschaft etwas unternimmt, wozu sie die Anwendung des Expropriations-Gesetzes verlangt, so sind dabei auch die Rechte und Interessen der Eigenthümer im Spiel. Es ist wohl an sich klar, daß im letzten Fall ein großes Bedenken hervorgerufen wird, denn die Gesellschaft macht das Unternehmen nicht zum Besten des Staates, sondern es ist bloß ihre Privat-Spekulation, und wenn auch der Staat einsieht, daß die Speculation zugleich zum Besten des Staats gereicht, so wäre es doch höchst bedenklich, das Expropriationsgesetz in die Hände der Privaten zu geben und die Mitbürger zu zwingen, ihr Eigenthum an die Gesellschaft abzutreten. Diese Bedenklichkeit würde sich heben, wenn sie ohne Anwendung dieses Gesetzes das Terrain kaufen wollte. Da würde sich aber schwerlich eine Aktiengesellschaft dazu finden.

Der Abgeordnete Sander hat in seiner geistreichen Ausführung in einem Punkte, wie ich meine, sich doch selbst widersprochen. Wenn er nämlich von der Ueberzeugung durchdrungen ist, daß die Eisenbahn, deren Bau wir vor haben, keinen oder nur einen geringen Ertrag geben wird, so ist es doch ein bloßes Träumen, die Möglichkeit vorauszusetzen, daß eine Aktiengesellschaft sich finden werde, die den Bau übernimmt. Das ist nicht möglich. Es kann daher seine Tendenz dabei nur dahin gehen, daß durch den Beschluß, den Bau der Eisenbahn

Privatgesellschaften zu übergeben, der Beschluß des Baues überhaupt nur ein scheinbarer werde, damit man etwa, wenn es sich später zeigt, daß das Werk aus Abgang einer Gesellschaft, die es unternehme, nicht zu Stande gebracht wird, gleichwohl sagen könne: wir haben den Beschluß des Baues gefaßt, er ist aber ohne unsere Schuld ohne Erfüllung geblieben.

Zu den Gründen, den Bau der Eisenbahn auf Staatskosten zu unternehmen, gehört auch das politische Interesse, bezüglich der größern Sicherheit für die Fahrt. Ich wenigstens würde mit weit mehr Zuversicht auf eine unter strenger Aufsicht des Staates stehende Eisenbahn mich begeben, als auf eine, die von einer Privatgesellschaft betrieben wird, deren Bestreben nothwendigerweise dahin geht, überall, also auch an der Aufsicht, zu sparen. Eine solche Eisenbahn kann in Beziehung auf solide Errichtung und Erhaltung, so wie auf sorgfältig zu regelnden und bewachenden Dienst, welcher nothwendig ist, um Gefahren abzuwenden, mit einer solchen nicht in Vergleich gesetzt werden, deren Errichtung und Betrieb vom Staate ausgehen.

Man hat erst kürzlich in der Zeitung von einem großen Unglück auf einer Eisenbahn gelesen, welches durch Mangel an Aufsicht entstand. Wenn ich nicht irre, war es eine Eisenbahn, durch eine Privatgesellschaft errichtet.

Ich kann mir nicht klar machen, wie der Abgeordnete Sander den ungeheuern Unterschied ausser Acht lassen konnte, der zwischen der Errichtung der Eisenbahn von Seite des Staates und von Seite einer Aktiengesellschaft statt findet. Ich kann nicht begreifen, daß er nicht erkennen will, daß der Staat von einer Eisenbahn un-

endliche Vortheile ziehen kann, die von einer Aktiengesellschaft gar nicht in Anschlag gebracht werden können. Es sind dieses die staats- und volkswirthschaftlichen Interessen, die weit höher geschätzt werden müssen, als der ganze finanzielle Ertrag; und wenn auch gar kein finanzieller Ertrag zu gewinnen wäre, so könnten doch für den Staat große Vortheile aus der Bahn hervorgehen. Ausserdem hat man bei dem Staat auch noch in Betracht zu ziehen, daß, wenn er auch ein großes Kapital auf Errichtung der Bahn verwenden muß, dieses doch nicht für ihn verloren geht. Er gibt es nicht aus der Hand, den Betrag der aus dem Ausland bezogenen Schinen etwa ausgenommen. Denn alle Ausgaben für Arbeitsleute, für Material ꝛc. kommen den Staatsangehörigen zu gut, es gehen dieselben so zu sagen bloß von einer Hand in die andere, wodurch eine wohlthätige Cirkulation hervorgebracht wird, mittelst welcher der Arme von dem Reichen das Geld bezieht. Dieses sind Betrachtungen, welche bei Aktiengesellschaften nicht statt finden können, und diesen Unterschied wollte ich besonders hervorheben. Ich stimme wiederholt für den Bau auf Staatskosten.

Hoffmann. Nur einen Grund, den der Abg. Sander angeführt hat, will ich wiederlegen. Die übrigen scheinen mir zur Genüge besprochen. Er sagte nämlich: wir können den Transithandel entbehren. Ja er hätte Recht, wenn der Transithandel nichts anderes wäre, als daß die Waaren auf der Eisenbahn durchs Land fliegen. Allein der Gewinn des Transithandels besteht hauptsächlich darin, daß sich an ihn jeder andere Handelszweig, daß sich der große Zug der Reisenden an ihn

anschließt. Der Kommissions- und Zwischenhandel folgt ihm zunächst, dann aber wird auch der Ein- und Ausfuhrhandel dadurch wesentlich verwahrt. Verschiedene Gewerbe knüpfen sich an denselben an, und ausserdem trägt der Waarentransit dazu bei, die Bahn rentabel zu machen.

Der Abg. Sander hat ferner bemerkt, daß ich selbst die Ansicht hätte, die Waaren würden nicht auf die Eisenbahn kommen. Ich aber habe gerade das Gegentheil behauptet. Ich glaube gerade, mit weniger Ausnahme, werden alle Waaren auf die großen Eisenbahnen kommen, wo nicht Kanäle oder leicht zu befahrende Wasserstraßen in Concurrenz sind. Es liegt im Interesse der Eisenbahn selbst, die Waaren anzuziehen; die Betriebskosten sind so gering, daß auch bei der mäßigsten Fracht immer noch ein Gewinn abgeworfen wird. Die Betriebskosten betragen nach der Berechnung des technischen Comité's auf der Strecke von Mannheim bis Basel nur etwa 14½ kr. pr. Ctr., und nach den Bedingungen, welche dem Fabrikant Köchlin für die jenseitige Bahn gestellt wurden, zu dem ausserordentlich geringen Frachtpreis von 9 Centimes, pr. Tonne und Kilometer berechnet sich die Fracht von Mannheim bis Basel pr. Ctr. auf 32 kr., wirft also immer noch einen bedeutenden Gewinn gegen die Betriebskosten ab.

Der erste Absatz des Artikel 2 wurde hierauf zur Abstimmung gebracht, und mit Ausnahme von 2 Stimmen (Müller und Sander) von der Kammer angenommen.

Art. 2.

Absatz 2.

„Ueber die Fortschritte der Bahn und über

„die Kosten der Arbeiten wird jedem Land-
„tage eine besondere Nachweisung vor-
„gelegt, die enthält, was zu dem Zeit-
„punkt der Zusammenkunft der Stände
„geschehen ist, und in der nächsten Bud-
„getsperiode geschehen soll."

Ministerialrath v. Marschall: Bei diesem Zusatz hat die Regierung nichts zu erinnern. Er dürfte sich übrigens von selbst verstehen. Ich erhebe mich nur, um zu bemerken, daß in der Motivirung dieses Artikels einige Worte stehen geblieben sind, die nicht so verstanden werden dürfen, wie sie lauten. Es ist nämlich an zwei verschiedenen Stellen von einem „detaillirten Rechenschaftsberichte" die Rede. Man hat sich bereits bei den Kommissionsverhandlungen darüber vereinigt, daß ein solches nicht verlangt und auch nicht gegeben werden kann. Der Ausdruck ist daher auch aus dem betreffenden Artikel des Gesetzes entfernt worden, und nur aus Versehen kann es unterblieben seyn, auch in der Motivirung die gehörige Abänderung zu treffen. Ich bemerke dieß nur, damit man nicht später darauf zurückkomme und irrige Folgerungen daraus ziehe.

Hoffmann. Allerdings soll es nicht so verstanden werden, als ob eine vollständige Rechnung vorgelegt werden soll, weil dieß nicht leicht möglich ist. Im Gesetze findet sich auch das Wort „Nachweisung", und dieser hätte auch in der Motivirung gebraucht werden sollen.

Gerbel: Eine Lücke scheint mir doch hier zu seyn, und bitte daher die Regierungskommission um Auskunft. Es heißt nämlich bei den drei letzten Punkten:

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

„Ohne Zweifel werden beim ersten Zusammentritt ꝛc.
doch werden 4 Millionen bewilligt ꝛc.“

Ich weiß nicht, welcher Grund hier dazu vorliegt. Auf jedem Landtage soll eine Nachweisung geschehen, und auch auf jedem ein Budget vorgelegt werden; was aber in Zukunft geschehen soll, das geht hier ab, davon ist nichts gesagt. Dieß betrachte ich als eine Lücke.

Nun erlaube ich mir noch eine Frage an die Herren Techniker. Es steht nämlich in öffentlichen Blättern — (dem Mannheimer Journal) — ich kenne die Quelle nicht, woraus sie es geschöpft haben — daß für den Bahnhof bei Mannheim 130,000 fl., und für den in Karlsruhe 280,000 fl. erforderlich sind. Es mag die Position irrig angegeben seyn, widrigenfalls wünschte ich aber die Gründe dieser Abweichung rücksichtlich der Kosten zu erfahren.

Bader: Der Kostenüberschlag der Bahnstrecke von Karlsruhe über Heidelberg und Mannheim ist Ihnen vollständig mitgetheilt worden. Dort finden Sie auch die Begründung des angeregten Kosten-Unterschiedes, worin namentlich gesagt ist, daß Karlsruhe als Hauptstation einer wahrscheinlichen Verbindung zwischen Frankfurt und Basel eine größere Ausdehnung des Etablissements nothwendig hat, als Mannheim.

Staatsminister Frhr. v. Blittersdorff: Man übersieht, daß in Mannheim, als dem Anfangspunkte der Bahn die Verbindung nur in einer Richtung zu unterhalten ist, während in Karlsruhe, als in der Mitte der Bahn gelegen, der Dienst nach ganz verschiedenen Richtungen eingerichtet werden muß.

Auch besteht die Wahrscheinlichkeit, daß noch andere

Anknüpfpunkte sich ergeben können, z. B. durch eine Fortsetzung der Bahn von hier nach Stuttgart. Deßhalb muß der Stationsplatz in Karlsruhe eine größere Ausdehnung erhalten, als der in Mannheim.

Gerbel: Es wird auch noch die Sprache werden, wo der Anfangspunkt der Bahn bei Mannheim angelegt wird. Die Ueberschläge der technischen Abtheilung der Regierung für Errichtungs- und Verwaltungskosten sind auf 250,000 fl. angesetzt. Ich habe gegen diese Summe nichts zu erinnern.

Auf den Landtagen von 1833 und 1835, wo ich Berichterstatter der Petitions-Kommission war, kam eine Petition mit einem sehr umfassenden und gediegenen Werke über die Eisenbahn ein. Ich möchte hiebei eine Pflicht der Humanität erfüllen und Ihnen den Verfasser dieses Werkes, dieser Petition dringend empfehlen. Diesem Manne, der so viel Mühe und Zeit auf dieses Werk und überhaupt auf das Unternehmen der Eisenbahnen geopfert hat, gebührt gewiß alle Berücksichtigung bei Verwendung der erwähnten Summe.

Welcker: Ich will mir nur ein Wort gegen die Ansicht des Herrn Regierungskommissärs erlauben. Derselbe hat nämlich gesagt, daß auf die letzten Worte dieses Artikels kein so großer Werth zu legen sey. Die Kammer hat das Recht ein fortdauerndes, gemeinschaftliches Zusammenwirken der Stände und der Regierung zu verlangen; die Kommission spricht dieses in ihren Motiven auch aus, und ich glaube, daß bei Abfassung dieses Gesetzes besondere Rücksicht darauf zu nehmen ist. Dabei soll auch der dringende Wunsch ausgesprochen werden, daß die Bahn so schnell als möglich ins Werk trete.

Man sagt, es werden Hindernisse eintreten; ich hingegen bin der Ansicht, daß, wenn die Sache so reiflich erwogen worden ist, was ich mit Dank gegen die Regierung anerkenne, die Bahn nun bald ins Leben gerufen werden kann. Es soll eine Eisenbahn, eine Schnellbahn, nicht eine Langsambahn ausgeführt werden. Wenn ein großes und gutes Werk von einem kleinen Staate beschlossen wird, so ist es heilsam, wenn er dasselbe kräftig und energisch durchsetzt, denn dadurch wird sich der kleine Staat große Achtung erwerben.

Hoffmann: Der Abgeordnete Gerbel vermißt ein specielles Budget für die vier Millionen, ein specielles Budget ist dafür allerdings nicht gegeben. Die Kostenüberschläge des ganzen Werkes wurden übrigens der Kommission eingehändigt. Der Grund dieses Mangels liegt darin, daß man bei Vorlage des Gesetzes noch nicht mit Bestimmtheit sagen konnte, was in der nächsten Zukunft geschehen wird.

Erst jetzt weiß man, daß nochmals die ganze Bahnlinie untersucht werden muß, daß das Terrain für den ganzen Bahnzug angekauft werden soll, daß in Mannheim und an den schwierigen Punkten angefangen werden soll; aber speziellere Angaben über diese Kosten können dießmal nicht gemacht werden. Bei künftigen Vorlagen ist dieß allerdings nothwendig.

Der zweite Absatz des Artikels 2 wird von der Kammer mit Ausnahme von zwei Stimmen einstimmig angenommen.

Art. 3.

"Der Fahrdamm der Bahn wird zu einem doppelten Schienenweg angelegt, für

jetzt aber wird nur ein Schienenweg vollständig ausgebaut."

"Der Regierung wird überlassen, auf einzelnen Strecken, wo und wann das Bedürfniß es fordert, den doppelten Schienenweg ausbauen zu lassen."

Bekk: Ich will mir nur die Bemerkung erlauben, ob vielleicht auf der Seitenbahn, die nach Kehl führt, ein Schienenweg genüge, oder ob auch hier gleich Anfangs die Anlage für eine doppelte Bahn gemacht werden soll?

Bader: Die Bahn von Appenweier nach Kehl wird allerdings eine einfache werden.

Bekk: Da trage ich darauf an, daß im 1ten Absatz gesetzt werde: "mit Ausnahme der Bahn nach Kehl."

Finanzminister v. Böckh: Es könnte aber gerade diese Bahn die frequenteste werden, denn der ganze Güterzug von Frankreich geht über sie; es ist jedenfalls kein Grund vorhanden, diesen Antrag zu stellen, vielmehr könnte gerade auf dieser Route eine doppelte Bahn zuerst nothwendig werden.

Der Art. 3 wird mit Ausnahme von zwei Stimmen einstimmig angenommen.

Art. 4

lautet:

"Die zur Ausmittelung des Bahnzugs erforderlichen Vorarbeiten werden sogleich für die ganze Bahnlänge vorgenommen, und sofort wird der Bau selbst in Mannheim und an jenen Punkten der Bahnlinie, deren Ausführung voraussichtlich längere

Zeit in Anspruch nehmen, namentlich in Freiburg und am Schliengener Berg angefangen."

"Gleich nach endgültiger Festsetzung des Bahnzugs wird das dazu erforderliche Terrain für die ganze Linie angekauft."

Ministerialrath v. Marschall: Wenn dieser Artikel, als lediglich Bestimmungen des Vollzugs enthaltend, nicht ganz unterdrückt werden will, so erlaube ich mir, eine kleine Abänderung in der Redaktion vorzuschlagen, jedoch nur in der Art, daß er noch mehr dem Sinne, den ihre Kommission damit verbindet, entsprechen dürfte. Dieser Sinn ist S. 73 des Berichtes ausgedrückt. Wenn man damit den Artikel vergleicht, so fällt vor allem das Wort "sofort" auf, denn man könnte darnach glauben, daß zuerst die Vorarbeiten durchgängig für die ganze Bahn fertig seyn müßten, ehe der Bau selbst irgendwo begonnen werden könnte.

Wenn sodann der Beginn der Arbeiten in Mannheim, Freiburg und am Schliengener Berg in Parallele gesetzt ist, so könnte man zu der Ansicht verleitet werden, daß die Bahn successive von drei Punkten ausgebaut, und so die drei Bahntheile endlich aneinander geschoben werden sollen. Das ist aber nicht die Absicht. Ich glaube daher, man könnte den Artikel füglich so fassen:

"die zur Ausmittelung des Bahnzuges erforderlichen Vorarbeiten werden sogleich für die ganze Bahnlänge vorgenommen, der Bau wird in Mannheim begonnen, und an jenen Punkten der Bahnlinie, deren Ausführung voraussichtlich längere

Zeit in Anspruch nimmt, namentlich in Freiburg und am Schliengener Berg, bald thunlichst — und zwar jedenfalls so früh ins Werk gesetzt, daß die Bahn in ihrem successiven Fortschreiten nirgends aufgehalten wird."

Schaaff: Gegen die vorgeschlagene Redaktionsveränderung habe ich nichts einzuwenden, es ist übrigens immer schwierig, wenn man in der Kammer redigiren will, ich habe aber einige andere Bemerkungen über den Art. 4. Der Artikel sagt: es soll an jenen Punkten der Bahnlinie, deren Ausführung voraussichtlich längere Zeit in Anspruch nehmen, namentlich bei Freiburg und am Schliengener Berg angefangen werden.

Nach meiner Meinung könnte dieser Artikel mit folgenden Worten schließen:

"Und sofort wird der Bau selbst in Mannheim und
"an jenen Punkten, deren Ausführung längere Zeit
"in Anspruch nimmt, angefangen,"

und der Zweck wäre erreicht. Es geschieht dieß aber nicht, sondern es werden einzelne Punkte bezeichnet, wo angefangen werden soll aus dem Grunde, weil die Ausführung der Arbeiten dort voraussichtlich längere Zeit in Anspruch nimmt, man nennt Freiburg und den Schliengener Berg. Wenn man nun einzelne Punkte herausheben will, so glaube ich, muß man alle nennen, welche diese ausserordentlichen Arbeiten fordern. Ich meine, es muß logisch richtig den Punkten Freiburg und Schliengener Berg auch der Punkt Rastatt aggregirt werden. Die technischen Herren Regierungskommissäre werden mir bestätigen, daß die Arbeiten bei Rastatt längere Zeit dauern werden.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Es wird nämlich ein Viadukt gezogen über eine große Niederung, in welcher die Murg fließt, der Gewerbskanal und die Oosbach.

Wenn diese Niederung überschritten ist, so gelangt man wieder auf das Hochgestade und dort muß dann die Bahn unter der Landstraße durchgeführt werden.

Das sind Arbeiten, die mehrere Jahre zur Vollendung brauchen. Wer die Genesis des Art. 4 kennt, wer bei der Geburt desselben assistirt hat, oder auch nur zugegen war, der weiß sich zu erklären, warum gerade Freiburg und der Schliengener Berg genannt werden. Man wollte damit kathegorisch aussprechen, die Bahn soll bei Kehl nicht enden, sondern das ganze Oberland bis Basel durchziehen.

Das ist auch mein Wunsch, und wenn man glaubt, daß man mit der Benennung jener Orte damit im Gesetze den Zweck erreicht, so bin ich auch dafür, aber alsdann verlange ich, daß auch der von mir bezeichnete dritte Ort genannt wird, auf welchen der im Gesetz aufgeführte Entscheidungsgrund mindestens ebensogut paßt, als auf Freiburg. Ich meine, man müsse sagen:

„deren Ausführung voraussichtlich längere Zeit in
„Anspruch nimmt, besonders bei Rastatt, Freiburg
„und am Schliengener Berg."

St.Minister Winter: Dinglingen und Freiburg sind in das Gesetz aufgenommen; ich sehe aber keinen Grund ein, warum die Städte überhaupt in das Gesetz gekommen sind. Ich habe mich schon damals dagegen erklärt, und muß es auch heute noch thun.

Ebenso muß ich mich auch gegen das Wort „sofort"

aussprechen, denn den Bau können wir nicht an den Punkten zugleich anfangen, die im Entwurf der Kammer bezeichnet sind. Der Beginn des Baues in Mannheim selbst unterliegt keinem Zweifel; bei der Ausführung der Bahn im Ganzen wird sich noch mancher Zweifel erheben. In Beziehung auf die Orte, die so eben angedeutet wurden, ist eigentlich noch gar nichts erledigt. Man weiß noch nicht, wie weit, oder wie nahe man von dieser oder jener Stadt vorbeikommt, und auf welchem Wege man über den Schliengener Berg kommt. Es soll mit dem Werke bei Mannheim angefangen, und dasselbe successive fortgesetzt werden, wenn die Bahnlinie ausgesteckt ist. Das haben wir zugestanden, mehr aber nicht.

Duttlinger: Ich gebe die Richtigkeit der Bemerkung zu, daß die Fassung der Kommission, wie sie vorliegt, den Gedanken derselben nicht ganz ausdrückt. Ich erlaube mir, eine Fassung vorzuschlagen, von der ich glaube, daß sie den Gedanken der Kommission genügend ausspricht. Ich verbinde nämlich damit zugleich den zweiten Absatz des Art. 4, und darnach werden alle diese Bestimmungen sich in drei §§. theilen, nämlich

1) über die Vorarbeiten,
2) über Ankauf des Grundeigenthums, und
3) über den Bau selbst.

Es würde daher die Fassung also lauten:

Art. 6. Der Bau wird streckenweise vollendet, und angefangen mit der Bahn zwischen Mannheim und Heidelberg; jedoch werden gleichzeitig die Arbeiten begonnen und ausgeführt, wo solche voraussichtlich eine längere Zeit in Anspruch nehmen werden,

wie namentlich bei Freiburg und dem Schliengener Berge.

Diesen Nachsatz will ich rechtfertigen gegen den Vorwurf des Abg. Schaaff, welcher behauptete, daß er eine Sünde gegen die Logik sey; wenn man Beispiele anführt, wählt man die schlagendsten.

St.Minister Winter: Auch gegen diese Fassung muß ich mich erklären. Wir haben nicht gesagt, wir wollen eine Eisenbahn oben anlegen, die wir von unten anfangen. Wir haben diese Arbeiten zu den Vorarbeiten gerechnet, die dann liegen bleiben, wenn sie fertig sind, bis man wieder weiter mit dem Bau hinaufgekommen ist.

Duttlinger: Ich will nicht, daß die Schinen schon in Freiburg gelegt werden, ehe der Bau hier begonnen hat, sondern daß die Arbeit, zu deren Vollendung man volle 3 Jahre braucht, jetzt schon angefangen wird.

Die Techniker haben erklärt, daß zu dem Bau der Brücke über die Kinzig drei Jahre erfordert werden, wenn der Bau ein Tüchtiger werden soll.

St.Minister Winter: Ich lasse die Stelle stehen, verstehe sie aber, wie ich sie verstehen will. Zum Bau der Kinzigbrücke sind indessen nicht drei Jahre erforderlich.

Finanzminister v. Böckh: Der Abg. Duttlinger hat gesagt, es sey nicht unlogisch, wenn man nur zwei Beispiele anführe statt drei. Ich wünschte doch zu wissen, was er sagte, wenn man statt Freiburg, Rastatt setzen würde.

Duttlinger: Ich antwortete darauf, daß darin keine Sünde gegen die Logik, sondern eine Sünde gegen meinen Wunsch liegen würde.

Staatsrath Rebenius: Wir sind darin einverstan-

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

den, daß an denjenigen Punkten, wo schwierigere Arbeiten vorkommen, die voraussichtlich längere Zeit erfordern, diese Arbeiten frühzeitig genug begonnen werden, damit der Bau, wenn er bis zu jenen Stellen vorgerückt ist, nicht aufgehalten werde. Wir sind auch einverstanden, daß insbesondere die Arbeiten am Schliengener Berge und bei Freiburg so früh als möglich beginnen sollen.

Was die übrigen Punkte betrifft, so wird nicht früher angefangen werden, als es gerade nothwendig ist, um den Bau nicht aufzuhalten; denn es wäre unökonomisch, ein Kapital in den Boden zu legen, früher als diese Nothwendigkeit es gebietet.

Ich kann mit den drei Sätzen des Abg. Duttlinger nicht übereinstimmen. Es wird verlangt, daß für alle Sectionen der ganzen Bahn der Bauplan gleichzeitig genau bestimmt, und daß das Terrain angekauft werde, ehe man eine Schauffel bei Mannheim ansetzen darf. Ich muß bemerken, daß wir die Leute nicht haben, um bis zu dem Zeitpunkt, wo wir voraussichtlich bei Mannheim den Bau beginnen können, zugleich für alle übrigen Sectionen die nöthigen Vorarbeiten zu machen.

Die Sache wird sich so machen: die Bahn von Mannheim nach Heidelberg wird zuerst gebaut. Die Bahn nach Karlsruhe wird eine längere Zeit erfordern. Während dieser Zeit kann man bei Freiburg und am Schliengener Berg die Vorarbeiten beginnen. Was die übrigen Punkte betrifft, wo ausserordentliche Bauwerke, wie Brücken ꝛc. erforderlich sind, so wird man den Anfang dieser Bauunternehmungen nach Maaßgabe des wahrscheinlichen Vorrückens der Bahn bis zu diesen

Punkten bestimmen. So werden wir bei Rastatt früher anfangen, als bei Offenburg.

Bei Freiburg und am Schliengener Berg finden besondere Verhältnisse statt. Wir werden vielleicht dort Veranlassung erhalten, eine größere Strecke in zwei Jahren auszuführen. Dieß wird sich zeigen.

Finanzminister v. Böckh: Es wird wesentlich darauf ankommen, was jenseits geschieht. Wir sind in dieser Beziehung nicht ganz unabhängig. Wir bauen eine Bahn, mit welcher eine andere rivalisirt, und darnach werden wir unsere Maaßregeln ebenfalls nehmen müssen.

v. Rotteck: Ich würde mich mit dem Antrag des Abg. Duttlinger vereinigen, wenn vielleicht von zwei Worten desselben eines weggelassen, und das andere verändert würde. Nämlich, ich möchte das Wort "streckenweise" weglassen, weil es die Idee in sich schließt, daß mit diesem Werke gerade so und nicht anders vorangeschritten werden soll, als von Mannheim nach Heidelberg, sodann nach Bruchsal, hierauf nach Karlsruhe, Rastatt, Offenburg, dann weiter nach Dinglingen, Freiburg und Schliengen, und endlich bis zur Basler Grenze. Zweitens steht das Wort "streckenweise" im Widerspruch mit dem Worte "ausgeführt".

Wenn nämlich die Arbeiten gleichzeitig bei Freiburg auch ausgeführt werden sollen, so kann von einer streckweisen Ausführung keine Rede mehr seyn. Diese beiden Bestimmungen passen also nicht zusammen, ich wollte daher vorschlagen, statt "ausgeführt," "fortgeführt" zu setzen. Dieß wollte ich vorläufig bemerken, um darzuthun, in wie ferne ich dem Antrage des Abg. Dutt-

linger beistimmen kann, der allerdings der Intention der Kommission entspricht.

Auf die Einwendung des Hrn. Regierungskommissärs, daß die im Kommissionsberichte citirten Punkte nicht hinreichen, dem im Art. 4 angedeuteten Grunde zu entsprechen, erlaube ich mir zu bemerken: ausser dem Grund, welcher im Kommissionsbericht ausgedrückt ist, und darin besteht, daß an denjenigen Orten, wo die Arbeit voraussichtlich größere Zeit in Anspruch nimmt, die Arbeit früher angefangen werden soll, um in gehöriger Zeit vollendet seyn zu können, hat die Kommission noch einen andern Grund gehabt, der aber aus einer falschen Delikatesse weggelassen ward, während man denjenigen aussprach, welcher bei weitem nicht so richtig ist, als der andere. Es scheint mir nämlich das Motiv vorzüglich wichtig, durch specielle Bezeichnung der Orte, eine Beruhigung des ganzen Oberlandes, mittelst der demselben dergestalt erwachsenden Zusicherung, daß die Bahn auch dort gewiß werde erbaut werden, herbeizuführen.

Es haben sich darüber schon manchfaltige Bedenklichkeiten erhoben, und ist so manche Besorgniß vom Volke deßhalb gehegt worden. Damit wird aber keineswegs ein Mißtrauen gegen die Regierung ausgesprochen, wenn man auch den Wunsch äussert, daß sie ihr ganzes Vorhaben frank und frei an den Tag lege. Es ist ein großer Unterschied zwischen Mißtrauen gegen die Regierung und einer Besorgniß, ob nicht später der Plan könne geändert, die Bahn unvollendet gelassen, oder nach einer andern Richtung, an andern Orten vorübergeführt, oder auch erst in unbestimmter ferner Zukunft

möchte vollendet werden. Denn, wenn die Bahn erst unsern Enkeln zugut kommen soll, so wird die Zufriedenheit und die Ruhe unter den jetzt Lebenden nicht hergestellt. Aus diesen Gründen glaube ich auch, daß Schliengen genannt werden muß.

Es ist bemerkt worden, daß man kein großes Kapital in den Boden hineinlegen soll, wovon erst in späterer Zeit ein Ertrag zu erwarten ist. Ich gebe dieß allerdings zu, allein nicht in der Ausdehnung wie der Hr. Staatsrath Nebenius meint; ich will nur, daß man an den bezeichneten Orten alsogleich so viel arbeite und verwende, daß daraus eine vollkommene Gewißheit des Fortbauens und Vollendens entstehe, nur so viel also, daß es dann unvernünftig wäre, davon noch abzulassen, und daß man daher überzeugt seyn könne, es wäre, wenn der Beschluß nicht fest gewesen wäre, das fragliche Kapital nicht aufgewendet worden. So würde es geschehen, wenn wirklich auch nur die Arbeiten gemacht werden, welche nothwendig sind, um mit dem Ausbau der Bahn überall, so wie sie an die schwierigsten Punkte vorgerückt ist, ohne weitern Aufenthalt, fortfahren zu können. Wenn auch einzelne Strecken unterdessen ganz vollendet würden, so sehe ich hierin keinen Nachtheil, und ich glaube, daß selbst die Behauptung, daß dadurch ein großes Kapital lange Zeit unfruchtbar bleiben würde, nicht ganz gegründet ist. Einerseits können ja gewisse Bahnstrecken, z. B. von Freiburg hinauf oder hinunter, schon ehe die große Bahn noch vollendet ist, mit Vortheil gebaut werden.

Der Verkehr Freiburgs mit den benachbarten Gegenden, sowohl hinauf als hinunter, ist schon so groß, daß

er allerdings eine sehr bedeutende Frequenz schon für die fragliche Strecke voraussehen läßt.

Das Kapital bleibt also nicht todt liegen, wenn an einzelnen Stellen die Bahn vollendet wird, man kann solche Strecken einstweilen benützen, und so wenigstens einige Zinsen aus dem aufgewendeten Kapitale erwerben. Wird streckenweise, d. h. an mehreren Strecken zugleich, gebaut, so fördert dieß auch das ganze Werk, und die Vollendung desselben wird schneller herbeigeführt, als wenn man von unten hinauf immer nur successive fortfährt. Es würde wohl die Vollendung der ganzen Bahn um mehrere Jahre früher geschehen können, wenn man an mehreren Orten zugleich baute, wodurch wir also den reichern oder vollständigen Ertrag früher bekommen würden, als durch eine successive Herstellung der Bahn; und die zeitlich verlornen Zinsen von dem kleinen Kapital, welches durch Anfang und Fortführung einiger Bahnstrecken aufgewendet wurde, würden dadurch wieder ersetzt werden. Ich wünsche daher sehr, daß nicht nur die Vorarbeiten ohne weitere Verzögerung fortgeführt werden, sondern daß auch die Arbeit noch weiter gebracht werde, ohne jedoch genau zu bestimmen, wie weit, sondern daß dieses dem Ermessen der Regierung vorbehalten bleibe. Ich bin zufrieden, wenn gesagt wird: die Bahn wird angefangen und fortgeführt, und in sofern unterstütze ich den Antrag des Abg. Duttlinger.

Regierungskommissär Bader: Man wird sich wahrscheinlich über diese Frage leicht vereinigen, wenn man die Bedeutung des Wortes "Streckenweise" so versteht, wie es verstanden werden muß.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Wenn man sagt, man will die Bahn streckenweise bauen, und zwar, z. B. von Mannheim an, so heißt das: es müssen alle Werke hergestellt, und der Bau nach aufwärts so fortgesetzt werden, daß man eine obere Strecke nicht eher in Betrieb setzt, als bis die unten gelegene gleichfalls hergestellt ist.

Wir haben bereits Ihrer Kommission erklärt, daß wir die Vorarbeiten sogleich beginnen wollen, wo sie zu beginnen sind. Auf der ganzen Linie zugleich anzufangen, ist nicht möglich, erstens, weil man die Masse Arbeiter, die dazu nothwendig sind, nicht erhält; dahin gehören die Ingenieurs und überhaupt die Techniker; zweitens, weil man nur zwischen gewissen Punkten spezielle Vorarbeiten einleiten kann. Wenn wir den Betrieb so einleiten, daß die Kommunikation von Mannheim aufwärts eröffnet wird, so muß der Bau natürlich so geführt werden, daß die Werke fertig werden, wenn das Lokomotiv auf den betreffenden Strecken in Gang gesetzt werden soll. Wo demnach ein Bau auszuführen ist, der einen bedeutenden Zeitaufwand erfordert, da muß man auch früher anfangen, um mit der Ausführung anderer Stellen gleichen Schritt zu halten. Was die speziell bezeichneten Orte betrifft, und namentlich Rastatt, so muß ich vor Allem bemerken, daß hier eine große Brücke gebaut werden muß, deren Herstellung wahrscheinlich 3 bis 4 Jahre erfordert.

Man wird also mit diesem Bau in dem Augenblick anfangen müssen, wenn man sich sagen kann, wir werden zu einer gewissen Zeit mit der Bahn von Karlsruhe so weit heraufgekommen seyn, daß für den Betrieb schon ein Uebergang über die Murg nothwendig wird.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Bezüglich der Stadt Freiburg ist bereits bemerkt worden, daß die Schwierigkeit nicht so fast im Bau als im Betriebe der Eisenbahn liegt. Jedoch ist auch hier ein Werk aufzuführen, welches eine ziemliche Zeit in Anspruch nimmt, aber nicht so groß, wie die Brücke bei Rastatt. Weiter oben ist es das Gebirge, das den schwierigsten Punkt der Ausführung darbietet, nämlich der Uebergang über jene Gebirgsvorsprünge, die von dem Schwarzwalde sich ablösen und längs des Rheines aufwärts hinziehen. Sey es, daß wir nun auf dem vorläufig projektirten Weg die Bahn fortführen, oder einen andern auffinden, werden immer große Arbeiten auszuführen seyn. Es ist daher ganz natürlich, daß der Bau in dem Verhältnisse früher angefangen wird, als eine größere Zeit nothwendig ist, um die Arbeiten zu enden. Diese Arbeiten werden aber nicht sowohl in Bezug auf Mittel groß, als sie zeitraubend seyn, namentlich in dem Fall, wenn der Isteiner Klotz durchbrochen werden muß.

Was die Erwerbung des Terrains betrifft, so versteht es sich von selbst, daß, wenn man einen Bau ausführen will, man auch die Mittel dazu haben muß, und ich glaube wohl, daß es gut seyn wird, sämmtliche Grundstücke anzukaufen, sobald die Linie bestimmt ist. Auch diese Vorarbeiten sind nicht so schnell auszuführen, wenn sie mit der Genauigkeit gemacht werden sollen, die eine gediegene Ausführung erfordert. Mehr Zeit wird aber in dem Falle verfließen, wenn sich mehrere Linien anbieten, wenn wir diese untersuchen, die Motive ihrer Wahl entwickeln, und am Ende die Sache der Regierung zur Entscheidung vorlegen müssen.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Sie wissen, daß mit Führung der angedeuteten Arbeiten eine ziemliche Zeit vergehen wird, und deßhalb dieselben oberhalb Freiburg zeitig begonnen werden müssen, wenn wir den Grundsatz festhalten, den Betrieb von den untern Strecken nach aufwärts herzustellen.

Dieß wenige wird hinreichend seyn, das Oberland, das auch mein Vaterland ist, zu beruhigen.

Hoffmann: Ich glaube, das Bedenken, welches der Abgeordnete v. Rotteck gegen den Antrag des Abgeordneten Duttlinger gemacht hat, wird am leichtesten dadurch gehoben, daß man den Vorschlag des Herrn Regierungskommissärs annimmt; darin ist weder der Ausdruck "streckweise" gebraucht, noch kommt das Wort "Ausführung" vor, wenn ich mich recht erinnere.

Ministerialrath v. Marschall: Mein Vorschlag stimmt mit dem Vorschlage des Abgeordn. Duttlinger überein, wenn man ein einziges Wort, das übrigens in seiner Fassung zweimal vorkömmt, supprimirt. Er will gleichzeitig die Vorarbeiten auf der ganzen Strecke vorgenommen wissen, und auch gleichzeitig den Bau in Mannheim und Freiburg und am Schliengener Berg beginnen lassen. Gleichzeitig, das ist nicht möglich.

Staatsminister Winter: Um diesen Artikel kann ich mich durchaus nicht bekümmern, es kann ja selbst der Fall eintreten, daß wir bei Basel den Bau anfangen.

Sander: Wenn man an allen Punkten zugleich anfangen soll, so muß man wie ein zweiter Philadelphia zu allen Thüren und Thoren auf einmal hinausfahren, und das ganze Land von oben bis unten auf- und umgraben. So groß ist aber die Noth doch noch nicht.

Mir scheint, beschließen Sie, was Sie wollen, gegen

den Drang der Umstände werden Sie doch nichts beschließen können. Sie sagen ja jetzt schon, die Noth zwingt uns, zu bauen; glauben Sie aber, daß in Zukunft nicht auch Noth und Drang der Umstände wirken, und Sie ebenso zum Aufhören des Baues, zur Aenderung der Richtung derselben zwingen kann, wie Sie jetzt selbst sagen, daß Sie zum Bau der Bahn gezwungen sind. Uebrigens haben Sie dieses selbst schon zugegeben und anerkannt. Denn im Art. 2 des jetzigen Gesetzes steht, es soll dem künftigen Landtage eine Nachweisung über das, was in der nächsten Budgetperiode zu bauen ist, vorgelegt werden. Sie sagen damit also selbst, daß die künftigen Kammern zu beschließen haben, was geschehen, und was und wo gebaut werden soll. Glauben Sie mir auch, daß ohnedieß das, was Sie jetzt beschließen, doch nicht für immer Gesetz ist, sondern von den spätern Kammern abgeändert werden kann, so, daß Alles, was Sie jetzt über den Anfang der Arbeiten im Oberland beschlossen haben, doch für die Zukunft keine Sicherheit gewährt.

Meine Herren! es gibt aber noch einen weitern Grund, der verhindern sollte, daß wir schon fest und für immer bestimmen, wie und wo gebaut werden soll. Es ist gesagt worden, daß die zeitraubenden Arbeiten früher gemacht werden müssen, als die leichtern, um das Unternehmen bald möglichst ins Leben zu rufen. Mir scheint aber, daß auch bei zeitraubenden Arbeiten zu bedenken und zu untersuchen ist, ob sie nicht umgangen werden können.

Haben Sie nun nicht gelesen in den Zeitungen, daß man erfunden hat, in geringeren Beugungen oder Bö-

gen von einem kürzern Radius mit Lokomotiven auf Eisenbahnen zu fahren? haben Sie nicht gehört, es sey eine Dampfmaschine erfunden worden, mit welcher eine größere Steigung, als die bisherige, überwunden werden kann?

Bei den vielen Bauten von Eisenbahnen in jetziger Zeit liegt es auf der flachen Hand, daß hierin manche Erfahrungen und Erfindungen gemacht werden. Diese sind an den schwierigsten Stellen am meisten zu benutzen, und deßhalb nicht am ehesten dorten anzufangen. Man hat sich schon so oft gegen mich auf die Beispiele von Belgien berufen. Nun denn! ich frage Sie aber, hat man in Belgien an den schwierigsten Punkten angefangen? Nein, sondern man hat sie ausgesetzt, um die in der Zwischenzeit gemachten Erfindungen und Erfahrungen benützen zu können, und baut sie jetzt zuletzt. Ich glaube, das ist ein Grund weiter, der Sie bestimmen sollte, nicht darauf zu bestehen, daß man jetzt gewisse Punkte bestimmt, wo zuerst gearbeitet werden soll, und wie gesagt, wenn Sie es auch beschließen, so wird ein solcher Beschluß keine Folge haben.

Staatsminister Winter: Um aus der Sache herauszukommen, erkläre ich, was mich betrifft, mich mit dem Antrag des Herrn v. Marschall einverstanden. Valeat quantum valere potest.

Welcker: Ich unterstütze den Antrag der Abgeordneten Duttlinger und v. Rotteck, welchen ich weit verschieden finde von dem Antrag des Herrn v. Marschall, welcher mir noch nicht genügt. Ich wünsche zur Erfüllung des Wunsches der Kommission, daß die Arbeiten nicht 10 Jahre dauern, sondern, daß so ge-

baut werde, wie in Belgien, wo man die Arbeiten in Bahnsectionen abgetheilt hat, und wenn es bei uns auch so gehalten würde, so würden wahrscheinlich alle Vorwürfe, daß das Geld unverzinslich im Boden liege, aufhören. Gesetzt, die Hälfte unserer Bahn d. h. 27 Stunden könnten in 3 Jahren gebaut werden und wir hätten die Bahn in zwei Hälften eingetheilt und der Bau würde gleichzeitig von Mannheim und von Basel aus begonnen, so würden sich in drei Jahren beide Strecken einander die Hände reichen und das Ganze fertig seyn. Dabei würden davon die ganzen Interessen vollständig in 3 Jahren gezogen werden, während wir sie jetzt nach dem gegenwärtigen Project nicht vollständig ziehen.

Man sagt uns, daß das ganze Bauwerk ein Nothwerk sey, daß wir es unternehmen müssen wegen der Konkurrenz mit der Bahn, welche im Elsaß im Entstehen ist. Allein mit welchem Landestheil ist eine Concurrenz der französischen Bahn zu befürchten? Mit dem Oberland, nicht aber mit Mannheim; wo anders sollen denn die drohenden Nachtheile entfernt werden, als im Oberland, also muß dort zuerst gebaut werden. Es ist nicht passend, daß wir im Unterland die Bahn machen und das Oberland lange hinausschieben sollen, wodurch die Fremden dem französischen Boden überwiesen werden. Man müßte also im Oberland zuerst anfangen, nachdem wenigstens die Vorarbeiten gemacht worden sind. Die Einrede, daß nicht so viele Arbeiter zu finden sind, um den Bau gleichzeitig auf mehreren Strecken zu beginnen, schlägt nicht an; denn die Arbeiter bei Basel werden nicht in Mannheim arbeiten.

Ich freue mich, daß mein erfahrungsreicher Nachbar

(Buhl) einen solchen Bau in Sectionen auch für zweckmäßig hält.

Die Regierung kann nicht wünschen, daß, wenn im Elsaß gebaut wird, es heißt: Aha, da sieht man, wie man mit Schnelligkeit durch Aktiengesellschaften im Elsaß baut, schneller, als die Regierung in dem kleinen badischen Ländchen.

Ich wünsche, daß die Unternehmung zu unserm Ruhm und Vortheil ausfallen möchte; denn es werden jährlich durch eine solche Konkurrenz dem Staate Tausende und abermals Tausende entzogen.

Ich glaube, es wäre vielleicht sogar noch möglich, daß durch einen schnellen Bau im Oberlande das jenseitige Unternehmen in Stockung geriethe. Ich sehe keinen Grund ein, warum man nicht die Bestimmung, die der Abg. Duttlinger vorgeschlagen hat, aufnehmen will, denn zu unmöglichen Bauten fordert auch diese Fassung die Regierung nicht auf. Nur so weit ihre Kräfte reichen, fordert sie, daß angefangen und fortgefahren wird, damit die beiden Sectionen sich die Hände reichen können.

Staatsrath Nebenius: Wir müssen wünschen, daß Sie der von uns vorgeschlagenen Fassung des Art. 4 beitreten; wir können diesen Artikel nur in der von uns angegebenen Fassung annehmen. Mir scheint der Herr Antragsteller keine andere Ansicht zu haben, als daß man gleichzeitig den Bau auf allen Sectionen beginne.

Dieß ist aber platterdings nicht möglich; hiefür gibt es gar kein Beispiel. Man hat in England streckweise gebaut, und in Belgien hat man zuerst die Section von Brüssel nach Mecheln, und dann die Bahn von

Mecheln nach Antwerpen fortgesetzt, und sofort den Bau streckenweise weiter geführt.

So müssen auch wir verfahren, so weit nicht in der obern Gegend besondere Verhältnisse zu berücksichtigen sind. Der Anfangspunkt muß Mannheim seyn.

Hierbei kommt ein wichtiger Umstand in Betracht. Wir müssen das Eisen voraussichtlich vom Rhein her beziehen. Der Abstoßplatz ist Mannheim. Wenn wir von da die Bahn successive fortsetzen, ersparen wir beträchtliche Transportkosten.

Wir werden finden, daß die Dampfwagen nicht bei jeder Fahrt eine volle ihrer ganzen Zugkraft entsprechende Ladung fortzuschaffen haben. Man kann dann die Ladung vervollständigen, um das nöthige Material an Ort und Stelle zu bringen, so daß uns der Transport so viel wie nichts kostet.

Staatsminister Winter: Ich muß nochmal wiederholen, daß sich darüber nichts Bestimmtes festsetzen läßt. Es kann der Fall eintreten, daß wir an zwei, vielleicht auch an drei Orten — trotz des Artikels anfangen müssen; das kann uns nicht abhalten. Ich finde mich zu dieser Aeusserung genöthigt, wenn Sie mir etwas aus Caprise auflegen wollen. Die Worte sind nur in den Artikel hineingekommen, um im Oberland Versicherung und Beruhigung zugleich zu geben. Wir haben gesagt, wir übernehmen den Bau der Eisenbahn auf Staatskosten, weil die Bahn, namentlich den Vortheil nicht gewährt, den das Unterland davon zieht; nun sollen wir erst noch eine Garantie geben, daß sie da oder dorthin führt. Dazu können wir uns nicht verstehen, ich werde auch in der ersten Kammer davon sprechen;

diese wird wohl so billig seyn, und den Artikel wieder abändern.

Weller: Aus dem Kommissionsberichte, aus den Erklärungen des Berichtserstatters und der Hrn. Regierungskommissäre geht hervor, daß sie sämmtlich darin, was eigentlich in der Hauptsache der Art. 4 sagen soll, übereinstimmen. Es wird sich daher nur um eine Fassung handeln, welche dieser erklärten Absicht entspricht. In dem ersten Satze scheint auch mir das Wort „sofort" zweckwidrig. Solches kann nämlich so gedeutet werden, daß der Bau im Unterland erst dann begonnen werden soll, wenn auf der ganzen Bahnstrecke die Vorarbeiten vollendet sind, was wohl noch längere Zeit erfordern kann. Dieß wäre aber zwecklos, und gegen die Absicht der Regierung und der Kammer. Beide wünschen, daß der Bau bei Mannheim bald möglichst begonnen werde, und solches kann geschehen unabhängig von den Vorarbeiten im Oberlande.

Ferner scheint mir darüber ein Einverständniß vorzuliegen, daß die im Unterland zu beginnenden Bahnstrecken in zusammenhängender Fortführung vollendet, und die Arbeiten im Oberlande inzwischen nur in soweit geführt werden sollen, daß durch besonders schwierige Baupunkte kein Aufenthalt in der Fortführung entsteht. Solches wäre im zweiten Satze auszudrücken.

Ich schlage hiernach folgende Fassung vor:

„die zur Ausmittelung des Bahnzugs erforderlichen Vorarbeiten werden sogleich für die ganze Bahnlänge vorgenommen. Der Bau selbst wird in Mannheim begonnen, und streckenweise von Unten nach Oben vollendet; zugleich wird an jenen Punkten

der Bahnlinie, deren Ausführung voraussichtlich längere Zeit in Anspruch nehmen, angefangen, z. B. in Rastatt, Freiburg und am Schliengener Berg."

v. Itzstein unterstützt diesen Antrag.

Finanzminister v. Böckh: Es würde am besten seyn, den Artikel ganz wegzulassen, und der Regierung anheim zustellen, in welcher Ordnung gebaut werden soll. Sie können dieses um so mehr thun, wenn Sie bedenken, daß in einem Jahr wieder Landtag ist.

Ich glaube, es ist nicht nützlich, in Dingen, welche so sehr von zufälligen Umständen abhängen, Alles voraus bestimmt festsetzen zu wollen. Begnügen Sie sich mit der Versicherung, daß die Regierung sowohl bei dem Beginnen als bei der Fortsetzung der Bahn diejenige Ordnung einhalten werde, welche unter vorliegenden Umstände dem wahren Interesse des Landes entspricht.

Buhl: Ich glaube, es wird zweckmäßig seyn, offen zu sagen, daß die Regierung nicht die Absicht habe, nur bis Kehl zu bauen.

Ich habe die Zuversicht, daß die Regierung die Hand am Puls der Zeit haltend, die Augen auf die Bewegungen jenseits des Rheins wenden wird. Davon wird es abhängen, wo, und wie schnell gebaut werden soll.

Wir haben gegen eine Konkurrenz zu kämpfen, die wir nicht vorauseilen lassen können, wir müssen wenigstens gleichen Schritt mit ihr gehen.

Staatsminister Winter: Ich glaube, es wird doch nichts helfen. Immer wird es Leute geben, welche leichtgläubig und bösartig sind, und Andern vorsagen, "wenn der Bau auch angefangen wird, man setzt den Bau doch nicht fort."

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

Welcker: Die Aeusserung des Hrn. Finanzministers, daß es in Beziehung auf den Bau der Bahn auf jenseitige Konkurrenz ankomme, scheint mir zweideutig, denn daraus ließe sich folgern, daß, wenn jenseits eine Konkurrenz nicht eintritt, auch wir keine Eisenbahn bekommen.

Finanzminister v. Böckh: Dieß wäre eine falsche Deutung meiner Worte, denn ich habe nur in Beziehung auf das schnellere oder langsamere Bauen, den frühern oder spätern Anfang an dem einen oder andern Punkte der Bahn gesprochen.

Mördes: Vorerst glaube ich, verbürgt uns die verfassungsgetreue Gesinnung des Hrn. Ministers des Innern, sowie das hohe Vertrauen, welches wir ihm zollen, daß er unsere Beschlüsse achten und berücksichtigen werde, daher seine Bemerkung wohl nur als ein Lapsus linguae zu betrachten ist.

Staatsminister Winter (einfallend): Ich will Ihnen gleich einen Fall sagen, wo wir von Ihrem Beschlusse abweichen müssen.

Wenn Sie fort sind, geht das Geschäft vor sich; Ingenieure werden einberufen zur Untersuchung und Beurtheilung der Sache. Diese sprechen nun aus, es kann nicht seyn, es ist unmöglich, es muß auf eine andere Weise angefangen werden. Hier erfordert es die Noth, es kann gar nicht angefangen werden, wo Sie beschlossen haben. Es bleibt kein anderes Resultat übrig; wenn die Regierung von ihrem Beschlusse abweicht, so wird sie sich, wenn Sie wieder zusammen kommen, schon rechtfertigen.

Mördes (fortfahrend): Die Regierung wird bei zu-

reichenden Gründen für solche Abweichungen stets auf die Einsicht und Loyalität der Kammer zählen können. Unser verfassungsmäßiges Recht auf Theilnahme an der Gesetzgebung aber werden wir gegen eine solche Nichtachtung der Beschlüsse gleichfalls zu wahren wissen, hätte der Hr. Minister mich übrigens nicht unterbrochen, so würde er gefunden haben, daß ich gerade für seine Wünsche sprechen wollte. Der Vorschlag, wie ihn der Hr. Regierungskommissär v. Marschall machte, beengt die Regierung in ihren Maaßregeln dadurch, daß ihr die Fortsetzung der Arbeiten nach einer fortlaufenden Richtung zur Pflicht gemacht wird, während die Verhältnisse es gebieten können, die Ausführung der Bahn in einzelnen von einander getrennten Sectionen anzuordnen. Will man ihr diese Befugniß einräumen, so wird es nothwendig, das Wort "successiv" zu streichen, worauf ich hiemit antrage.

Ministerialrath v. Marschall: Es könnte nach dieser Aeusserung scheinen, daß ich im Widerspruch mit dem Hrn. Minister des Innern sey; keineswegs. Ich bin vollkommen mit ihm einverstanden, daß es besser wäre, gar nichts über den Vollzug zu sagen, ja ich habe, nach allem, was verhandelt wurde, noch die Ansicht, daß es angemessener seyn würde, den Gesetzentwurf ganz so kurz zu fassen, als die Regierung gethan hat. Sollte es jedoch nicht möglich seyn, die Kammer hiezu zu bewegen, wie es mir fast scheint, so wünschte ich den Artikeln wenigstens eine solche Fassung zu geben, daß von der Regierung nicht nur nichts Unmögliches verlangt wird, sondern daß sie die jedenfalls nöthige Freiheit behält.

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

Duttlinger: Ich werde sehr kurz seyn. Mein Antrag ist aus dem Wunsche hervorgegangen, den Beschluß der Kommission genau so auszudrücken, wie er gemeint war, und wie er — wenn mein Gedächtniß nicht trügt — vereinbart war mit der Regierungskommission.

Es ist dieser Beschluß nicht aus einer Caprice hervorgegangen, sondern, weil man erstens Ernst und Entschiedenheit zeigen wollte gegen das Ausland, wo man ausgesprochen hat, es könne keine Eisenbahn im Großherzogthum Baden aufkommen, oder mit jener auf dem linken Rheinufer konkurriren. Deßwegen müssen wir zeigen, daß es uns damit Ernst sey, um die andern Projekte jenseits des Rheins zu entmuthigen.

Wir haben jetzt noch Gründe, in dieser Beziehung in der nämlichen Lage zu seyn, da wir gesehen haben, daß jene Bahn auf dem jenseitigen Rheinufer eine Begünstigung erhält von deutschen Regierungen, die jener Bahn die Hand bieten, Begünstigungen, die so weit gehen, daß — wenn ich anders recht unterrichtet bin — sogar eine deutsche Regierung die Gemeindekassen ermächtigt hat, Aktien von dieser Eisenbahn zu nehmen. Wenn dergleichen Dinge geschehen, so haben wir Grund genug, zu zeigen, daß wir ein für allemal bauen werden. Der zweite Grund war hergenommen von den Interessen des Oberlandes, oder von den besondern Verhältnissen, die dort vorhanden sind, nämlich von dem Umstand, daß man im Oberland der Meinung ist, daß nie und nimmermehr eine Bahn über Freiburg in das Oberland kommen solle, sondern daß diejenigen, welche die Rathschlüsse Seiner Königl. Hoheit des Großherzogs bestimmen, eine andere Meinung hätten. Deß-

halb entstand die Besorgniß im Oberland, und deßwegen glaube ich, ist Grund vorhanden, den Artikel so zu fassen, daß diese Besorgnisse schwinden.

Ich habe gemeint, daß die Kommission über folgende Sätze mit der Regierungskommission übereingekommen ist: erstens die Vorarbeiten sollen gleichzeitig angefangen werden. Dabei versteht es sich von selbst, daß damit nicht gesagt seyn soll, „in der nämlichen Viertelstunde", sondern, wie die Kräfte der Regierung dazu ausreichen. Fürs zweite, es soll, wenn die Linie gefunden ist, das Grundeigenthum erworben werden, wieder aus zwei Gründen, um einmal zu zeigen, daß es der Regierung Ernst sey, eine Eisenbahn zu bauen, und dann, um dem möglichen Wucher Einzelner zu begegnen. Drittens soll der Bau bei Mannheim angefangen werden. Gleichzeitig sollen auf all' denjenigen Punkten, bei welchen die Bauarbeiten eine längere Zeit fordern, die Arbeiten angefangen und fortgesetzt werden.

Ich würde deßhalb diesen Artikel trennen, und beantrage die Fassung auf folgende Weise:

Art. 4. „Die zur Ausmittelung des Zugs der Bahnlinie erforderlichen Vorarbeiten werden gleichzeitig für die ganze Bahnlinie vorgenommen."

Art. 5. „Gleich nach endgültiger Festsetzung des Bahnzugs wird das dazu erforderliche Grundeigenthum für die ganze Linie erworben."

Art. 6. „Der Bau der Bahnstrecke zwischen Mannheim und Heidelberg soll in thunlichster Bälde vollendet werden, dergestalt, daß gleichzeitig auch die Bauarbeiten auf der ganzen Linie von Mannheim bis Basel an allen jenen Punkten begonnen

und fortgeführt werden, wo solche voraussichtlich eine längere Zeit in Anspruch nehmen; wie namentlich bei Freiburg und am Schliengener Berg."

Schaaff: Ich komme auf meinen Antrag zurück. Die Gründe, die mich veranlaßt haben, ihn zu stellen, sind anderer Natur, als die Gründe, welche Freiburg und den Schliengener Berg in das Gesetz gebracht haben. Ich habe keine Angst, daß zwischen hier und Rastatt nicht gebaut wird, wenn dieß nicht in das Gesetz aufgenommen ist, dafür ist Bürgschaft genug vorhanden, sondern es ist der Grund der Logik, welcher mich bestimmt, zu verlangen, daß entweder keine Oertlichkeit aufgenommen werde, oder andernfalls auch Rastatt beigesetzt wird. Von Seite eines technischen Herrn Regierungs-Kommissärs wurde bestätigt, daß der Bau bei Rastatt mehr Zeit erfordere, als der bei Freiburg. Es würde also sonderbar scheinen, jene Punkte, an welchen die Arbeiten die meiste Zeit erfordern, zu übergehen, und dagegen andere, wo dieß im kleineren Maaße der Fall ist, anzuführen.

Der Abgeordnete Duttlinger sagt, wenn man Beispiele anführt, nennt man die schlagendsten, das gebe ich zu, läugne aber, daß die Kommission diese Regel richtig angewendet habe.

Ich wiederhole, die Logik fordert, daß Sie entweder Rastatt beifügen, oder aber alle Lokalitäten weglassen. Für den letztern Fall könnte ich mich mit dem Vorschlag des Herrn Regierungskommissärs v. Marschall vereinigen.

v. Rotteck: Ich will mich nicht entgegensetzen, daß Rastatt in das Gesetz aufgenommen wird. Es würde aber alles dieses verhütet worden seyn, wenn der eigent-

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

liche Sinn dieses Absatzes in dem Kommissions-Entwurf ausgesprochen worden wäre. Hätte man bloß schlechthin gesagt: gleichzeitig wird der Bau im Oberland, namentlich bei Freiburg und am Schliengener Berg angefangen, so wäre der Zweck erreicht und auch nicht gegen die Logik gefehlt worden.

v. Itzstein bittet den Präsidenten um nochmalige Verlesung des v. Marschall'schen Vorschlages; nachdem dieß geschehen, fährt er fort:

Ich habe den Antrag des Abgeordneten Weller unterstützt, ohne ganz genau zu wissen, ob dieser oder der Vorschlag des Herrn Regierungskommissärs v. Marschall den Vorzug darbietet. Jetzt aber bin ich der Meinung, daß der Antrag des Abgeordneten Weller der bessere ist.

In Beziehung auf den letzten Satz wird der Antrag des Herrn Regierungskommissärs v. Marschall und Abgeordn. Duttlinger sich beinahe vereinigen. Ich habe aber den Antrag des Abgeordneten Weller vorzüglich deßwegen unterstützt, weil er mit der Ansicht der Kammer übereinstimmt, und, meiner Ansicht nach, allen Interessen entspricht.

Den ersten Satz, welchen die Kommission aufgestellt hat, hat die Regierung selbst anerkannt, er lautet:

"Die zur Ausmittelung des Bahnzugs erforderlichen Vorarbeiten werden sogleich für die ganze Bahnlänge vorgenommen."

Der 2te Satz geht von der Ansicht aus, welche die Regierung ebenfalls zugibt, welche die Kammer will, und welche in der Natur der Sache begründet ist, daß man nämlich an dem untersten Punkte anfängt, welcher

wahrscheinlich zuerst Ertrag verspricht, daß man aber dort fortfährt und stellenweise aufwärts geht, wie der Antrag lautet: die Bahn selbst wird in Mannheim begonnen, und streckenweise aufwärts vollendet ꝛc., das scheint mir natürlich und sachgemäß. Wenn man verfährt, wie die Regierung erklärt hat, daß der Bau nothwendig seye, und daß man zugleich bei denjenigen Punkten anfängt, wo der Bau längere Zeit erfordert, so wird die Möglichkeit eines früheren Ertrages gegeben werden. Darüber sind wir ebenfalls einig. Vielleicht könnte man aber auch, wenn man Freiburg und den Schliengener Berg nicht nennen wollte, sagen: "namentlich die Section an der Schweizergrenze." Ich empfehle Ihnen den Vorschlag des Abgeordn. Weller.

Hoffmann: Ich erlaube mir nur zu erinnern, daß wir durch die Bestimmung, daß streckenweise gebaut werden solle, der Regierung die Hand binden, wenn sie im Oberland bauen will. Das ist nach dem Antrag des Herrn v. Marschall nicht der Fall. Sie kann es vielleicht im Interesse des Landes finden, zugleich auch im Oberland den Bau anzufangen; es wäre diesen Interessen zuwider, wenn man ihr darin die Hände binden wollte. Deßwegen erkläre ich mich für den Vorschlag des Herrn v. Marschall.

v. Rotteck: Ich möchte wissen, warum der Abgeordnete v. Itzstein den Weller'schen Vorschlag dem Duttlinger'schen vorzieht. Der Antrag des Abgeordneten Weller entspricht weder dem Antrag der Kommission, noch den Wünschen der meisten Mitglieder; er ist geradezu entgegengesetzt den Interessen, welche ich und mit mir eine große Zahl von Rednern für den

obern Landestheil gewahrt wissen wollen. Ich wiederhole, daß ich den Antrag des Abgeordn. Duttlinger unterstütze. Ich kann auch nicht begreifen, daß man von Seite der Regierung so große Schwierigkeiten machen will, denselben anzunehmen. Denn wenn nach der Erklärung des Herrn Ministers des Innern die Fassung dieses Artikels die Regierung nicht hindern wird, das zu thun, was unabweislich ist, und wenn anerkannt wird, es sey in der Wesenheit des Antrags kein großer Unterschied, so kann ich auch nicht begreifen, warum man sich so sehr gegen die Annahme desselben sträuben mag.

Weller: Ich möchte doch den Abgeordn. v. Rotteck fragen, was man denn mit einer stückweisen und ununterbrochen angelegten Eisenbahn thun soll?

v. Rotteck: Dieses habe ich schon früher auseinander gesetzt. Aber der Redner verlangt bloß, daß man von Mannheim anfange. Nur Mannheim hat er besonders in Schutz genommen. An allem Andern liegt ihm nichts. Wenn nun aber dieses der Fall ist, so darf auch ich verlangen, daß man die Interessen des Oberlandes berücksichtige.

v. Itzstein: Die Interessen des Oberlandes will gewiß Niemand gefährden, und sie werden nicht gefährdet, wenn man sagt: "durch das Oberland bis zur Schweizer Gränze" oder: "die Section an der Schweizer Grenze.

Die Diskussion wird hierauf geschlossen.

Der Antrag des Abg. Schaaff, daß Rastatt in den Art. 4 aufgenommen werden soll, wird angenommen.

Der Antrag des Abgeordn. Weller wird mit großer

Stimmenmehrheit verworfen; dagegen aber der des Abg. Hoffmann der zugleich der Antrag des Regierungskommissärs war, mit dem Zusatz von „Rastatt“ mit Stimmenmehrheit angenommen.

Der Abg. Welcker erklärt zu Protokoll, daß nach der ausgesprochenen Ansicht der Regierungsbank und der Antragsteller und der Mehrheit in der Kammer, das Fortschreiten von Mannheim nicht den Sinn hat, daß es ein successives Fortschreiten von Unten nach Oben seyn soll.

Der zweite Absatz des Art. 4 also lautend:

„Gleich nach endgültiger Festsetzung des Bahnzugs wird das dazu erforderliche Terrain für die ganze Linie angekauft,“

wird ohne Diskussion von der Kammer, mit der Abänderung angenommen, daß gesetzt werden soll, statt dem Worte Terrain: „Grundeigenthum“ und statt angekauft „erworben.“

Präsident: Es ist nun die Frage, ob die Regierung ihre Zustimmung dazu gibt, daß die bisher angenommenen Artikel als ein eigenes Gesetz sogleich an die erste Kammer übergeben werden können, oder, ob man sie mit dem andern Gesetzentwurfe, worüber der Abg. Bekk Bericht erstattet hat, in Verbindung bringen soll?

Staatsminister Winter: Es können die bisher berathenen und angenommenen Artikel allerdings an die erste Kammer gegeben werden.

Nachdem die Kammer diesen Artikeln als selbstständiges Gesetz ihre Zustimmung nach der in der Beilage

Nr. 1 enthaltenen Fassung gegeben hatte, schloß der Präsident die Sitzung und bestimmte die nächste auf Montag den 12. Merz 1838.

Zur Beurkundung.

Der Präsident:
Mittermaier.

Der Secretär:
Schinzinger.

Beil. Nr. 1 zum Protocoll der 7. öffentlichen Sitzung vom 10. März 1838.

Leopold von Gottes Gnaden, Großherzog von Baden, Herzog von Zähringen.

Mit Zustimmung Unserer getreuen Stände haben Wir beschlossen und verordnen, wie folgt:

Art. 1.

Von Mannheim über Heidelberg, Carlsruhe, Rastatt, Offenburg, Dinglingen und Freiburg bis zur Schweizer-Grenze bei Basel wird eine Eisenbahn erbaut.

Kehl wird durch eine Seitenbahn mit der Hauptbahn verbunden.

Zwischen den genannten Orten an der Hauptbahn soll dieselbe möglichst nahe dem Gebirge, mit besonderer Rücksicht auf die Ausmündungen von Seitenstraßen, an den

dort liegenden volkreichen Orten hingeführt werden, wo nicht überwiegende Gründe eine Ausnahme rechtfertigen.

Art. 2.

Der Bau wird auf Staatskosten ausgeführt.

Ueber die Fortschritte der Bahn und über die Kosten der Arbeiten wird jedem Landtage eine besondere Nachweisung vorgelegt, die enthält, was bis zu dem Zeitpuncte der Zusammenkunft der Stände geschehen ist, und in der nächsten Budgetperiode geschehen soll.

Art. 3.

Der Fahrdamm der Bahn wird zu einem doppelten Schienenweg angelegt, für jetzt aber wird nur ein Schienenweg vollständig ausgebaut.

Der Regierung wird überlassen, auf einzelnen Strecken, wo und wann das Bedürfniß es fordert, den doppelten Schienenweg ausbauen zu lassen.

Art. 4.

Die zur Ausmittelung des Bahnzuges erforderlichen Vorarbeiten werden sogleich für die ganze Bahnlänge vorgenommen. Der Bau selbst wird in Mannheim begonnen, und an jenen Puncten der Bahnlinie, deren Ausführung voraussichtlich längere Zeit in Anspruch nimmt, namentlich in Rastatt, Freiburg und am Schliengener Berg, baldthunlichst und zwar jedenfalls so früh ins Werk gesetzt, daß die Bahn in ihrem Fortschreiten nirgends aufgehalten wird.

Gleich nach endgültiger Festsetzung des Bahnzuges wird das dazu erforderliche Grundeigenthum für die ganze Linie erworben.

Gegeben ꝛc. ꝛc.

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

Die zweite Kammer nimmt vorstehenden Gesetzentwurf an.

Karlsruhe, den 10. Merz 1838.

Im Namen der unterthänigst treugehorsamsten zweiten Kammer der Ständeversammlung.

Der Präsident:
Mittermaier.

Die Secretäre:
Bohm.
Dr. Zentner.
Schinzinger.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Achte öffentliche Sitzung

der zweiten Kammer der Landstände.

Karlsruhe den 12. März 1838.

In Gegenwart

der Herren Regierungscommissäre: Finanzminister v. Böckh, Staatsminister Winter und v. Blittersdorf, Staatsrath Nebenius, Ministerialräthe v. Marschall und Brunner, Baurath Sauerbeck und Professor Bader, sodann:

sämmtlicher Mitglieder der Kammer mit Ausnahme des Abgeordneten Lang.

Unter dem Vorsitz des Präsidenten Mittermaier.

Das Secretariat macht folgende neue Eingaben bekannt:

1) des Frhr. v. Haynau in Baden, Erdpech und Eisenbahnen betr.;
2) des Carl Dietrich in Baden, Bitte um ein Gesetz gegen Ehrenräuber betr.

Beide Eingaben werden der Petitionscommission zur Berichterstattung zugewiesen.

Nach der vom Präsidenten in der Sitzung vom 9. März angezeigten Ordnung, wird zur Berathung über die im Berichte ausgesprochenen Ansichten und Wünsche geschritten, von welchen die Commission glaubte, daß sie ihrer Wichtigkeit wegen, zum Beschluß der Kammer erho-

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

ben, und in Form der Bitte in eine Adresse an Se. Königl. Hoheit aufgenommen werden sollten.

Der erste Wunsch (S. 64 des Berichts) geht dahin:

„daß die Bahn näher, als das Project andeutet, nach Offenburg geführt werden möchte."

Präsident: Nachdem hierüber bei der Discussion über den ersten Artikel, und namentlich über die Frage ,ob von Kehl nach Offenburg eine Seitenbahn errichtet werden soll, bei Gelegenheit des Berichtes des Abg. Hoffmann über die Petition die Stadt Offenburg betreffend verhandelt worden ist, so weiß ich nicht, ob die Kammer auf ihren Beschluß, daß Offenburg in das Gesetz aufgenommen werden soll, noch speciell darüber berathen will?

Hoffmann: Eine Berathung dürfte hier wohl wegfallen, da durch die Aufnahme ins Gesetz beschlossen worden, die Bahn soll über Offenburg, d. h. so nahe als möglich vorbei geführt worden.

Von der Berathung über diesen ersten Wunsch der Kammer wird Umgang genommen, ebenso von dem zweiten sub Nr. 2.: „die Verbindung der Stadt Kehl durch eine Seitenbahn mit der Hauptbahn betreffend," da bereits im ersten Artikel des Gesetzes ohnehin schon ausgesprochen ist, daß Kehl durch eine Seitenbahn mit der Hauptbahn verbunden wird.

Dasselbe ist der Fall bezüglich des dritten Wunsches, der dahin ging, daß die Bahn so nahe als möglich dem Gebirg entlang ziehen soll, indem auch diesem Wunsch in dem dritten Absatz des Art. 1 des Gesetzentwurfs entsprochen ist.

Der vierte Antrag bezieht sich auf die Richtung der

Bahn und geht dahin: „Es möchte die Bahn von Mannheim nach Heidelberg entweder mehr rechts gegen Schwetzingen, oder mehr links gegen Seckenheim sich wenden."

Präsident: Der Abg. v. Itzstein hat bei Berathung des ersten Artikels des Gesetzentwurfes in der Beziehung einen Antrag gestellt, ich weiß nicht, ob er es nothwendig findet, den von der Commission in gleichem Sinne ausgesprochenen Antrag noch mehr zu unterstützen.

v. Itzstein: Was ich damals zur Sprache brachte, betraf nicht die Richtung der Bahn von Mannheim nach Schwetzingen ꝛc., sondern den Bahnhof in Mannheim und die Bitte an die Regierung, sie möge nach Vernehmung des Gemeinderathes und Handelsstandes in Mannheim noch besonders in Erwägung ziehen, wo der Bahnhof am schicklichsten zu errichten wäre?

Ueber die Richtung der Bahn selbst aber habe ich meinen Wunsch schon in der Commission dahin ausgesprochen: Schwetzingen wo möglich zu berühren, weil es ein Ort ist, der eine nicht unbedeutende Wichtigkeit für den Verkehr darbieten würde. Es kommt wohl kein Fremder nach Mannheim, der nicht auch Schwetzingen und die dortigen Gartenanlagen sehen will. Namentlich im Sommer wird das Städtchen sehr häufig besucht, sowohl von Fremden, als auch von den Bewohnern der Umgegend.

Man hat mir in der Commission entgegnet, daß Heidelberg nicht wohl zu umgehen und daß die Verbindung von Heidelberg mit einer Seitenbahn allerdings eine Verfügung seyn würde, die einer so bevölkerten Stadt wie Heidelberg, wohin noch andere Landstraßen einmünden, bei weitem nicht genügen könnte. — Ich vermag nicht, das Gewicht

dieser Gründe zu verkennen. Da jedoch der Punct Schwetzingen von den Technikern selbst zuerst für die Richtung der Bahn gewählt und die Bahnlinie dahin gezeichnet worden war, so erscheint wenigstens mein Wunsch, die Regierung möge in Beziehung auf Schwetzingen die Sache nochmals technisch untersuchen lassen ꝛc., nicht ungegründet.

Staatsminister Frhr. v. Blittersdorff: Da kein eigener Antrag gestellt ist, so habe ich darauf nicht weiter einzugehen. Die Prüfung des Stationsplatzes in Mannheim ist eine selbstverstandene Sache. Ebenso wird man die Richtung der Bahn von Mannheim nach Heidelberg einer erneuerten Prüfung unterwerfen, und zusehen, ob von der bereits projectirten Richtung rechts oder links abgewichen werden könne.

v. Itzstein: Die Richtung gegen die linke Seite hin, hilft Schwetzingen nichts, wenn es aber durchaus unmöglich ist, die Bahn nach Schwetzingen zu lenken, so halte ich den in dem Commissionsberichte aufgestellten Antrag für das beste.

Lauer: Ich muß beklagen, daß der wichtige Ort Schwetzingen nicht berücksichtiget werden kann. Ich sehe freilich ein, daß Heidelberg vor Schwetzingen berücksichtigt werden muß. Später wird sich vielleicht Gelegenheit geben, Schwetzingen durch eine Seitenbahn zu verbinden, weil dort bereits die Localität sich so günstig dazu eignet, wie an keinem andern Orte des Landes. Jedenfalls wünschte ich, daß man von der frühern Richtung abgehe, nach welcher weder Schwetzingen noch Seckenheim in unmittelbare Berührung mit der Eisenbahn käme, und sich mehr Seckenheim nähere. Auch dieser Ort verdient schon wegen einer Lage und Verbindung mit Ladenburg Berücksichtigung.

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

Es ist in der Commission schon gesagt worden, daß Seckenheim nun eigentlich nicht berührt werde, und doch verdiene dieser Ort und die nahe volkreiche Gegend, auch die Influenz auf die Bergstraße Berücksichtigung. Man muß aber ganz in die Nähe von Seckenheim und nicht, wie nach dem jetzigen Entwurf, etwa in die Entfernung einer halben Stunde von Seckenheim, sonst lohnt es sich nicht mehr der Mühe, die Bahn bei Seckenheim nach Mannheim zu benutzen. Es ist nicht zu leugnen, daß dieser Bahnzug in der Zukunft von den wichtigsten Folgen seyn werde.

Staatsminister Frhr. v. Blittersdorff: Es wird dieses von der Frage abhängen, ob dort ein Anhaltpunct gemacht werden kann oder nicht, im letzten Falle wird es unnöthig seyn, dasselbe zu berühren; wenn die Techniker es für gut halten, daß dort eine Aufsteigestation gemacht wird, so wird auch die Bahn dahin geführt werden.

Lauer: Ich verstehe unter einem solchen Anhaltspunct oder Stationsplatz einen solchen, wo nur mit einem Aufenthalt von ein paar Minuten zum Zwecke der Aufnahme oder des Absteigens der Fahrenden verweilt wird.

Bekk: Von Brüssel nach Antwerpen sind nur zehn Stunden, und doch hält auf dieser Strecke das Locomotiv wenigstens fünf bis sechs Mal zum Zweck des Auf- und Absteigens für Personen, die nur von Landorten in die Stadt fahren und umgekehrt. Dies geht aber so schnell vor sich, daß sich der Wagen nur eine halbe Minute aufhält. Eine weitere kleine Verzögerung tritt auch dadurch noch ein, daß, wenn man sich einem Absteigeplatz nähert, twas langsamer gefahren wird, und ebenso beim Abfahren, weil die Maschine nicht sogleich mit der gehörigen Schnel-

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

ligkeit in Bewegung gesetzt werden kann. Im Ganzen macht dies jedoch keinen so bedeutenden Aufenthalt. Darum, und da der Verkehr der einzelnen Orte unter sich besondere Berücksichtigung verdient, wird es gut seyn, zwischen Mannheim und Heidelberg einen oder zwei Stationsplätze zu errichten.

Staatsrath Nebenius: Die Bahn zwischen Mecheln und Brüssel mit einer Zwischenstation, hat ungefähr die Länge unserer Bahnlinie zwischen Mannheim und Heidelberg. Zwischen Mecheln und Antwerpen bestehen zwei Anhaltsplätze, im Ganzen also drei auf eine Länge von zehn Stunden. Wenn wir von der ersten Erfahrung ausgehen, so werden wir zwischen Mannheim und Heidelberg auch am schicklichsten Puncte eine Zwischenstation anbringen.

Regierungscommissär Professor Bader: Allerdings hält das Locomotiv zwischen Brüssel und Antwerpen einige Mal an. Die Anhaltspuncte sind meistens von bewohnten Orten weit entfernt. Abgesehen aber davon, werden wir die nöthigen Untersuchungen einleiten, wenn die Kammer den Wunsch ausspricht, es möge sich die Bahn Ladenburg nähern. Wenn ein Ort, wie Seckenheim, einer Stadt, wie Mannheim, so nahe liegt, so wird die Eisenbahn seinem Verkehr mit dieser Stadt keinen bedeutenden Nutzen bringen; will aber dieser Ort auf größere Entfernung versenden, so ist sein Abstand von der Bahn, welcher nur 7000 Fuß beträgt, höchst unbedeutend. Wir könnten vielleicht eine gebrochene Linie ziehen, welche sich Ladenburg nähert, dort sich bricht und hierauf an Seckenheim vorüber nach Mannheim zieht.

Dagegen spricht aber ein wichtiger technischer Grund. Wir haben nämlich, wenn wir Mannheim auf der Höhe

der Dämme erreichen wollen, eine Auffüllung zu machen von nicht weniger als 5,000 Cubicfuß oder 100,000 Fuhren Erde, wozu wir das Material von den Hügeln im Seckenheimer Gemeindewald gewinnen können, welche die Linie trifft.

In Anbetracht, daß der Zug, wie er jetzt projectirt ist, dem eigentlichen Verkehr nicht nachtheilig seyn wird, daß aber eine andere Linie den Bau erschwert, so glauben wir im Interesse der Bahn selbst, diese Richtung einhalten zu müssen.

Eine andere Betrachtung ist folgende. Auf der Strecke zwischen Mannheim und Heidelberg ist der Bau so vorbereitet, daß, wenn die Kammer den Beschluß gefaßt hat, das Expropriationsgeschäft ohne Verzug beginnen kann; soll aber eine andere Linie bearbeitet werden, so werden mehrere Monate verfließen, ehe angefangen werden kann. Ob nun der Verlust dieser kostbaren Zeit unter den vorherrschenden Umständen durch andere Vortheile aufgewogen wird, überlasse ich Ihrem Ermessen. Ich will den Wunsch der Kammer nicht bekämpfen, die Bahn Seckenheim zu nähern, nur glaubte ich es Ihnen schuldig zu seyn, die Gründe anzugeben, aus welchen wir die projectirte Linie gewählt haben.

v. Itzstein: Soviel ich verstehe, wird es keinen bedeutenden Unterschied in der Zeit und Arbeit machen, zu prüfen, ob die Bahn gegen Seckenheim hin, oder auf der jetzt projectirten Strecke geführt werden soll. Auch erlaube ich mir den bescheidenen Zweifel vorzubringen, ob man schon auf der Bahn selbst die dazu nöthige Erde und sonstiges Material nach Mannheim führen kann.

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

Regierungscommissär Professor Bader: Es wird zu diesem Zwecke eine provisorische Bahn erbaut.

v. Itzstein: Mein Zweifel ist nicht gehoben. Auch scheint es mir kaum glaublich zu seyn, daß zu einer allenfallsigen Untersuchung daselbst zwei Monate erforderlich seyn sollen, wenn ich annehmen muß, daß richtig ist, was die Herren Techniker in der jüngsten Sitzung sagten; daß sie nach vernommenen Ansichten der Commission die Bahn über Bruchsal zu führen, alsbald den obern Theil der Bahn gegen Bruchsal in nähere Prüfung gezogen hätten, und auf den Grund dieser Untersuchung schon eine den Wünschen der Commission mehr entsprechende Antwort zu geben im Stande seyen. Wenn nun zu dieser Untersuchung so kurze Zeit erforderlich war, warum sollte man zwei Monate verwenden müssen, um die Bahn zwischen Mannheim und Heidelberg nochmals zu untersuchen? Ueberhaupt legen die Techniker eine ungeheure Schwierigkeit in die Ausführung des Werkes; so sprechen sie davon, daß man zum Bau einer Brücke vier Jahre brauche. Ich sehe auch anderswo Brücken und ähnliche Werke bauen, und man hat keine vier Jahre dazu nothwendig! Wäre dieses wahr, so könnte man mit der Bahn von hier bis Basel in langen Jahren nicht zum Ziele kommen. Mir scheint, man übertreibt die Sache. Mit Ernst und festem Willen kann man Alles.

Regierungscommissär Professor Bader: Ich denke Ernst und Willen haben wir bis jetzt an den Tag gelegt

Speyerer: Ich glaube, daß diesen Wunsch die Bewohner von Seckenheim nicht theilen; denn sie werden wohl nicht gerne ihre besten Gründe durch die Eisenbahn sich durchschneiden lassen.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Regierungscommissär Baurath Sauerbeck: Eine Abänderung, wie die Kammer sie wünscht, läßt sich nur bewerkstelligen, mit großer Verlängerung des Weges und einem verhältnißmäßig großen Aufwand. Dieser hat seinen Grund nicht blos in der größern Länge des Weges, sondern in den bedeutenden Kosten der Grundstücke, die desfalls acquirirt werden müssen. Ob der Vortheil, den man dadurch zu erlangen beabsichtigt, auch mit dem erforderlichen Aufwand im Verhältniß steht, vermag ich nicht zu beurtheilen. Ich glaube, wenn man abweichen will, von der geraden Linie, die doch immer sowohl in technischer Beziehung, als auch rücksichtlich eines ordentlichen, regelmäßigen Betriebes der Bahn vorzuziehen seyn wird, so würde es zweckmäßiger seyn, gerade auf der entgegengesetzten Linie die Bahn zu ziehen, wo man Schwetzingen in näherer Entfernung berühren könnte, und wodurch für Schwetzingen ein nahmhafter Vortheil erreicht würde, auch würden die Fiacres in Mannheim und in Heidelberg auf der Straße nach Schwetzingen und Ladenburg einen größeren Erwerb finden.

Gerbel: Ich glaube doch, daß dem beantragten Wunsche kein Hinderniß entgegensteht. Ich habe zwar immer gehört, daß gerade ausländische Techniker berufen werden sollten, um das Nivellement zu bemessen, und bei Anlage und Ausführung der Bahn alle im Wege liegenden Hindernisse einer genauen Prüfung zu unterwerfen. Wenn man von einer Bahn zwischen Mannheim und Heidelberg spricht, so denkt man an den Personentransport. Es ist bekannt, daß die Leute Caravanenweise von Seckenheim nach Mannheim sich begeben, ein sehr frequenter Personentransport nach Mannheim wird auch Statt finden, außer

Seckenheim, von Wieblingen, von Edingen, Neckarhausen und Neuenheim.

Wenn man nun alle diese Orte umgeht, um von Mannheim nach Heidelberg directe zu kommen, so begeht man einen Fehler.

Wenn auch ein größerer Kostenaufwand deshalb erforderlich ist, so wird er sich gewiß rentiren. Es gibt keinen bedeutenderen und wohlhabenderen Ort als Seckenheim, und gerade da würde die Bahn von größtem Nutzen seyn.

Staatsrath Nebenius: Wir sind vollkommen einverstanden. Es wurde bereits zugesagt, daß eine weitere Untersuchung Statt finden werde. Auch wir wünschen, daß möglichst viele Orte von der Bahn berührt werden. Auf der andern Seite ist aber auch der Kostenpunct zu berücksichtigen. Die Untersuchung wird zeigen, auf welcher Seite das Uebergewicht ist.

Schaaff spricht für die Beibehaltung der vom Comite projectirten Bahnlinie zwischen Mannheim und Heidelberg, indem er in den zur Sprache gebrachten Abänderungen des Zuges weder einen Vortheil für die Bahn, noch für die dortige Gegend, von woher keine hierauf bezüglichen Petitionen eingekommen seyen, erkennen will, und weitere Untersuchungen nur dazu dienen könnten, den Bau zwecklos hinzuhalten.

Lauer: Der Abg. Schaaff sagt, es lohne sich nicht der Mühe, von Ladenburg aus zuerst nach Seckenheim zu gehen, und die Eisenbahn nach Mannheim zu benützen, die Strecke sey zu kurz.

Darauf erwiedere ich ihm, daß es von Nürnberg nach Fürth auch nicht weiter ist, und doch ist dort die Bahn sehr frequentirt.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Hoffmann: Ich habe die Ansicht, daß die Bahn von Seckenheim aus stark befahren wird. Uebrigens möchte ich die Bemerkungen des technischen Hrn. Regierungscommissärs benützen, um den Antrag der Commission etwas zu modificiren.

Er sagt, es wäre vielleicht vortheilhafter und kein größerer Umweg, wenn man Schwetzingen näher zu kommen suche, statt Seckenheim. Ich glaube daher, man sollte den Antrag so stellen:

„entweder mehr rechts gegen Schwetzingen oder mehr links gegen Seckenheim sich zu nähern."

v. Itzstein: Durch diesen Antrag wird meinem Wunsche entsprochen; nach geschehener technischer Prüfung wird die Regierung die Bahnlinie auf die eine oder die andere Art bestimmen.

Mördes: Der Abg. Schaaff befindet sich durchaus im Irrthum, wenn er die Frequenz der Straße von Ladenburg über Seckenheim so unbedeutend hält. Ich muß ihm, aus genauer Kenntniß der Verhältnisse, hierin geradezu widersprechen, und berufe mich, zum Belege meiner Ansicht, auf daß Zeugniß des Abg. Leiblein, der als Beamter längere Zeit in dieser Gegend gewirkt hat.

Leiblein: Ich muß dem Abg. Schaaff erwiedern, daß die Einwohner von Ladenburg in der Regel ihren Weg nach Mannheim über Seckenheim nehmen.

Welcker: Ich habe den Antrag des Abg. v. Itzstein unterstützt aus dem Gesichtspuncte, den ich schon früher ausgesprochen hatte. Ich muß die Behauptung widersprechen, daß wir von den Anträgen und Wünschen, die vielseitig in die Kammer eingekommen sind, Umgang nehmen sollen, weil keine Petition eingereicht worden ist.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Wir sind die Vertreter des Volkes, wir haben die verschiedenen Wünsche hier vorzutragen, und wenn auch ihr Ausdruck in Petitionen unterlassen worden wäre, hier geltend zu machen. Die Regierung wird sich auch angelegen seyn lassen, diese Wünsche anzuhören.

Der Antrag des Abg. v. Itzstein erhielt durch den Berichterstatter eine Erweiterung, und ich werde mich auch diesem anschließen, weil ich die Verhältnisse nicht genau genug kenne, um entscheiden zu können, ob eine Abweichung nach Schwetzingen nicht manchen Vortheil hat. Namentlich ist mir aber bekannt, daß von Schwetzingen nach Graben der Weg zum Theil durch ein sehr ödes Land führt, und es könnten dadurch an Kosten erspart werden. Ich wünsche übrigens nicht, daß man die ersten Kosten der Anlage zu sehr hervorhebe gegen den finanziellen Nutzen, der dadurch entsteht, daß die Bahn mannigfaltige Orte berührt.

Was der Abg. Schaaff gesagt hat, erinnert mich an das, was ich in der gestrigen Zeitung las, daß auf der Brüsseler Bahn auf einmal 12 bis 1400 Menschen fahren. Glauben Sie nicht, daß dies fremde, weit herziehende Reisende sind, nein, es sind solche, die nur zwei Stunden und nicht viel weiter her entfernt sind.

Ich unterstütze den Wunsch der Techniker und der Regierung, daß ihre großen Verdienste um die Eisenbahn sich dadurch möglichst erhöhen mögen, daß sie dem Beispiele der Vorsehung nach der Vorstellung eines Geistlichen folgen möchten; dieser pries die Wohlthaten Gottes für sein Land, und sagte zuletzt: eine Hauptwohlthat der Weisheit und Güte der Vorsehung ist es, meine lieben Zuhörer, daß der liebe Gott an unseren blühenden Städten und Dörfern einen

schiffbaren Strom hat herfließen lassen. — Wir aber können wirklich den Strom, die Eisenbahn, an unseren blühenden Städten und Dörfern möglichst nahe herfließen lassen.

Der Antrag des Abg. Hoffmann, welchem auch der Abg. v. Itzstein beistimmte, und welcher so lautet:

„Es möge die Bahn von Mannheim nach Heidelberg mehr rechts gegen Schwetzingen oder mehr links gegen Seckenheim sich wenden,"

wurde angenommen.

Hierauf wurde zur Discussion über den auf S. 67 des Commissionsberichts sub Nr. 5 ersichtlichen Wunsch geschritten; er lautet:

„Die Bahn von Heidelberg nach Carlsruhe möchte sich der nicht unbedeutenden Stadt Bruchsal nähern, und dadurch zugleich die Städte Wiesloch und Durlach, das Bad Langenbrücken und den bedeutenden Marktflecken Weingarten erfassen, sowie, dem angenommenen Grundsatz gemäß, dem Austritt mehrerer Straßen aus den Gebirgsthälern und aus Würtemberg nahe kommen."

Mördes: Im Allgemeinen sind bereits in der vorgestrigen Sitzung die Gründe entwickelt worden, welche die Commission bestimmten, auf S. 67 ihres Berichtes ausgesprochenen dringenden Wunsch, Ihnen zur Aufnahme in die Adresse an Se. Königl. Hoheit zu empfehlen. Ich bezweifle zwar keinen Augenblick, daß Sie, meine Herren, diesem Antrag beitreten werden, gleichwohl halte ich es für angemessen, Ihnen einige Bemerkungen gegen die Einwendungen vorzutragen, welche von Seite der technischen Commission dem Bahnzug über Bruchsal entgegengesetzt wurden.

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

Ich bin dazu noch durch den besondern Umstand aufgefordert, daß mir die Stadt Bruchsal ihre Wünsche in einer Petition auszusprechen übertrug. Im Interesse der Zeit aber hielt ich es für passender, dieses Gesuches mündlich mich zu entledigen, und hoffe darum nicht weniger auf ihre Theilnahme rechnen zu dürfen.

Die Hindernisse, welche nach Angabe des technischen Comite's dem Bahnzuge über Bruchsal sich entgegenstellen sollen, sind:

die größere Länge des Schienenweges neben einer kostspieligeren Anlage desselben, verbunden mit den Besorgnissen einer Störung der Wiesencultur durch Unterbrechung der Wässerungsanstalten.

Die mir aus den Händen sach- und landkundiger Männer zugekommenen Notizen ergeben jedoch — ihre Wahrheit vorausgesetzt, und hieran zu zweifeln besteht auch nicht der entfernteste Grund — daß die Veränderung der Bahnlinie gegen die Stadt Bruchsal hin, nicht nur auf die befürchteten Terrainschwierigkeiten nicht stößt, sondern überdies durch Annäherung an das Gebirg eine Verminderung der Transportkosten für Steine und Erde von einem Drittel, vielleicht sogar auf die Hälfte, in Aussicht steht.

Nach dem vorliegenden Plan soll die Bahn unterhalb des Ortes Neidthardt hinziehen, weil man besorgt, daß die zwischen Bruchsal und dem zuletzt angeführten Orte liegende Niederung häufigen Ueberschwemmungen ausgesetzt sey, und man hier überdies sehr viele Wässerungsgräben durchschneiden müsse. Der Saalbach aber, welcher hierdurch seinen Lauf nimmt, fließt in einem 12 Fuß tiefen Bette, das sich zwar nach Carlsdorf hin verflacht, aber in der Gegend dieses Dorfes noch ein zum Mühlenbetrieb

hinreichendes Gefälle hat. Die Befürchtung also, hier auf stagnirendes Wasser zu gerathen, erweist sich schon dadurch als unbegründet.

Eben so wenig erhöht sich durch die angedeutete Richtung der Bahn der Aufwand für die Wiesenwässerung, weil die Anzahl der Durchschnittspuncte weder vermehrt noch vermindert wird, ob man näher oder entfernter von Bruchsal die bestehenden Gräben passirt.

Dazu kömmt, daß diese Wässerungsanstalt längst einer systematischen Rectification bedarf, was bei Anlage der Eisenbahn mit geringeren Kosten und zweckmäßiger geschehen könnte. Als positive Ersparniß stellt sich aber schon zum Voraus der hinwegfallende Bauaufwand für die über den sogenannten Saugraben projectirte nicht unbedeutende Brücke dar, da dieser Graben außerhalb des Bahnbereiches fiele.

Nach den Wünschen der Stadt Bruchsal würden zugleich auch die umliegenden belebtesten Orte, wie namentlich Forst, Roth, Walldorf ꝛc. auf der einen, sowie Weyer, Kronau, St. Ilgen, Leimen auf der andern Seite, der Bahn um Vieles näher gebracht, eben dadurch aber deren Verkehr auf der neuen Kunststraße erleichtert, und somit deren Ertrag erhöht.

Die Beschaffenheit des Terrains, welches die Bahn nach dieser veränderten Richtung durchschneiden würde, ist im Ganzen nicht ungünstiger, als an den bereits untersuchten Stellen. Wesentlich erspart würde an den berechneten Ausfüllungen in der Nähe Bruchsals, das etwa 10 bis 12 Fuß höher liegt, als der Punct, an welchem der Entwurf dessen Gemarkung durchzieht.

Vergegenwärtigen Sie Sich, meine Herren, endlich —

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

ganz abgesehen von den eminenten Vortheilen für den innern Verkehr — die Lage Bruchsals an dem Vereinigungspuncte der belebtesten Straßen von Ansbach über Heilbronn, sowie über Ulm und Stuttgart aus dem Königreich Würtemberg, dann aus dem bayerischen Rheinkreise anderer Seits, und zuletzt für die neue Straße aus Franken durch unsern Main- und Tauberkreis, so werden Sie ohne Zweifel zugestehen, daß die Interessen der Stadt Bruchsal so eng mit denen der Gesammtheit verflochten sind, daß wir die Zwecke der ganzen Unternehmungen fördern, wenn wir dem Antrag der Commission Folge geben.

Um nicht Andern meiner Collegen vorzugreifen, welche die Schicksale der Stadt Bruchsal, ihren Verfall durch die politischen Umgestaltungen der letzten dreißig Jahre, aus unmittelbarer Erfahrung kennen, schließe ich mit dem Wunsche, es möge für diese unglückliche Stadt auch einmal der Zeitpunct eintreten, sich einer Neuerung zu freuen, während ihr die jüngste Vergangenheit nur Drangsal und Noth brachte.

Regenauer: Meine Herren! Ich erhebe mich, um auf das Nachdrücklichste und mit aller Energie meiner Seele für das Gesuch der Stadt Bruchsal zu sprechen. Sie werden vielleicht denken, daß es ein Particularinteresse ist, das ich verfechte. Wenn es aber auch ein Particularinteresse wäre, so möchte ich hierin wohl am Meisten zu entschuldigen seyn.

Ich bin der Sohn eines Bürgers aus dieser Stadt. Mein Vater liegt dort begraben. Und wenn gerade ich für die Sache spreche, so geschieht es hauptsächlich deswegen, weil ich die Verhältnisse dieser Stadt besser kenne, als die Meisten von Ihnen. Jeder Andere aus Ihrer Mitte, dem

jene Verhältnisse so genau bekannt wären, würde mit mehr Energie noch die Interessen der Stadt Bruchsal zu verfechten im Stande seyn.

Diese Stadt ist in einer beklagenswerthen Lage. Als reichste Braut im Verbande des Großherzogthums ist das Fürstenthum Bruchsal einst in diesen Verband eingetreten. Große Capitalien hat es damals mitgebracht, welche zum Besten anderer Landestheile verwendet worden sind. Gerne hat es Alles niedergelegt auf den Altar des Vaterlandes. Aber diese Opfer sind dem Hauptorte des vormaligen Fürstenthums, der Stadt Bruchsal nämlich, nicht zu gut gekommen. Diese Gemeinde, der Bevölkerung nach die fünft größte im Lande, ist wirklich die einzige unter den größeren Städten, die im Laufe der Zeit sich nicht gehoben hat. Sie ist es, für welche von jeher alle Verhältnisse ungünstig gewesen sind. Sie ist es, die, einst eines glänzenden Hofes sich erfreuend, mit diesem so manche ergiebige Nahrungsquelle verloren hat. Sie ist es, die durch Launen einer späteren Zeit — ich sage Launen, denn ein vernünftiger Grund ist mitunter nicht wahrnehmbar — fast alle Behörden und Anstalten verloren hat, die sonst dort ihren Sitz hatten. Sie ist es, die forthin nur Verluste zu beklagen hatte, während alle andern, mit ihr der Größe und dem Umfang nach vergleichbare Orte nur Vortheile errungen haben. Diese Gemeinde nun wünscht, daß sie an der großen Anstalt, zu deren Gründung Sie, meine Herren, Ihre Zustimmung ertheilt haben, ebenfalls Theil nehmen dürfe, wie andere Gemeinden des Landes. Und wahrhaftig, meine Herren, der Wunsch ist so billig, als wie irgend einer.

Wenn ich inzwischen zur Unterstützung dieses Wunsches spreche, so spreche ich nicht allein ein Particularinteresse

im Auge habend; ich spreche vielmehr aus Gründen, die Sie Alle mit der Regierung theilen.

Ich bin kein phantastischer Verehrer der Eisenbahn. Ich will Sie nicht deswegen, damit man sagen kann, unser Vaterland sey eines der ersten, das eine Eisenbahn besitzt. Mir ist es ganz lieb, bei solchen Unternehmungen der Zweite oder Dritte in der Reihe zu seyn, wenn ein wohlverstandenes Interesse nachzufolgen, nicht voran zu gehen, gebietet. Ich wünsche die Eisenbahn auch nicht aus finanziellen Rücksichten; denn ich bin weit entfernt, zu glauben, daß der ökonomische Ertrag derselben so groß seyn werde, wie er uns aus den glänzenden Berechnungen der belgischen Bahnen vor Augen gestellt worden ist.

Es sind allein die staatswirthschaftlichen Rücksichten, die uns nach meiner Ansicht für die Eisenbahn bestimmen können, und ich bin lebhaft davon überzeugt, daß sie uns unter den gegenwärtigen Umständen dazu bestimmen müssen.

Wenn ich aber auf die staatswirthschaftlichen Rücksichten hinsehe, so ist es wahrhaftig nicht zunächst der Transit, den ich im Auge habe; nein, es ist der innere Verkehr des Landes, der in hundert-, ja in tausendfach stärkerem Maße die Eisenbahn beleben wird.

Wollen wir in dieser Hinsicht die Anlage fruchtbringend machen, so müssen wir das thun, was schon mehrere Redner in früheren Sitzungen so richtig ausgesprochen haben; wir müssen die größeren Orte im Rheinthal, wo immer möglich, mit der Bahn in Verbindung bringen; wir müssen den Grundsatz verwirklichen, die Eisenbahn in der Richtung zu führen, wo die Population am größten ist.

Geht man von diesem wohl unbestrittenen Gesichtspuncte aus, so wird man gewiß mit mir einverstanden seyn, daß

schon die Bevölkerung von Bruchsal bestimmen muß, die Bahn, wenn auch mit einigen finanziellen Opfern, über diese Stadt zu führen. Eine Stadt, welche die fünfte im Lande ist, eine Stadt, die eine Population von mehr als 7,000 Seelen hat, wird die Frequenz auf der Eisenbahn in dem Maße steigern, das allein schon im Stande ist, ihr einen Mehrertrag zu sichern, der für jene finanziellen Opfer mehr als entschädigen wird.

Sehen Sie jedoch hin auf die gewichtigen Bemerkungen des Abg. Mördes, so werden Sie Sich leicht überzeugen, daß es durchaus nicht die Stadt Bruchsal allein ist, um die es sich bei der Frage handelt.

Bei Bruchsal treten verschiedene Straßen aus dem Gebirge hervor. In der Nähe von Bruchsal, bei Mingolsheim, ist es, wo die Straße vom Main- und Tauberkreis nach dem mittleren Theile des Landes die Hauptstraße des Rheinthals trifft. Der Eisenbahnzug über Bruchsal macht es darum für den bedeutenden Verkehr aus jenem Landestheile möglich, in Bruchsal schon die Bahn zu betreten, was andernfalls erst in Carlsruhe geschehen könnte. Dieses Moment ist um so wichtiger, je weniger sonst der Main- und Tauberkreis von unserer Anlage Vortheile zu ziehen vermag.

Noch wichtiger aber sind die zahlreichen Frucht- und sonstigen Transporte, die aus meinem Wahlbezirke aus den Aemtern Bretten und Eppingen, aus der Kornkammer für den mittleren Theil des Landes, bis Durlach, Carlsruhe, Offenburg und Freiburg verbracht werden.

Führen Sie die Bahn über Bruchsal, so werden jene Transporte in bedeutenden Massen dort schon auf dieselbe gelangen; versäumen Sie dies aber, so wird die Bahn für jenen Verkehr, der sich zunächst bis zu den Märkten von

Carlsruhe und Durlach bewegt, fast werthlos, und Sie haben für einen ansehnlichen Theil des Landes in keiner Weise gesorgt.

Ein weiterer Punct kommt noch in Betracht. Ich muß ihn berühren, obwohl ich glaube, daß er meinen verehrten Collegen, den Abgeordneten von Carlsruhe, nicht ganz angenehm seyn wird.

Man wird mit Stuttgart über kurz oder lang eine Eisenbahnverbindung anknüpfen, und diese Verbindung wird — wenn ich über die Möglichkeit ihrer Ausführung gut unterrichtet bin — nicht über Carlsruhe kommen können; nein, sie wird zweckmäßiger über Bruchsal geschehen.

Nun denken Sie, man hätte Bruchsal gar nicht mit der Bahn in Verbindung gesetzt, oder nur durch eine ärmliche Seitenbahn, in welche Verlegenheit würde man alsdann kommen! Es scheint mir darum, daß die triftigsten Gründe dafür sprechen, Bruchsal in die Bahnlinie zu legen.

Es ist freilich Manches dagegen bemerkt worden. Es ist bemerkt worden, es werde dies ein Umweg von einer Stunde seyn. Ich weiß es nicht; ich habe nicht so viele mathematische Studien gemacht, wie die technischen Herren Regierungscommissäre, doch aber genug, um einen Zweifel in die Richtigkeit dieser Angabe zu setzen. Wenn es aber auch ein Umweg von einer Stunde ist, so ist es ja nur eine Weg-, keine Zeitstunde. Eine Wegstunde kömmt aber — wenn man auch nur eine mittlere Geschwindigkeit von 7 Wegstunden auf die Zeitstunde annimmt, nur auf 8 Minuten an Zeit. Aber die Annahme einer Geschwindigkeit von 7 Wegstunden auf eine Stunde Zeit ist zudem noch sehr gering, sie läßt sich wohl auf 10 Stunden erhöhen.

Es ist mir dieser Tage von einem sachkundigen Mann

erzählt worden, daß die Bahn von St. Germain nach Paris, die bekanntlich etwa fünf badische Stunden lang ist, in 29 bis 31 Minuten zurückgelegt werden kann — abgesehen davon, daß sie bedeutende Krümmungen hat, und unterwegs mehrmals anhält.

Die Stunde Umweg, von der bei Bruchsal die Rede ist, wird demnach, wäre sie auch richtig, einen Zeitaufwand fordern, der in der That nicht in Anschlag zu bringen ist gegen die großen Vortheile, die dadurch erzielt werden, daß die Bahn über Bruchsal geführt wird.

Ohnehin ist es ein Vorwurf, mit dem man von Seite unterrichteter Personen dem sonst so fleißig und tüchtig ausgearbeiteten Projecte der Herren Techniker entgegentritt, es ist, sage ich, ein Vorwurf, daß sie dem Principe der geraden Bahnlinie zu sehr huldigen. Das Princip der geraden Linie der Bahnen ist aus Nordamerika hergenommen, wo Urwälder zu durchschneiden sind. Da muß man freilich gerade Linien haben, um schnell hindurch zu kommen, weil man sich unterwegs nicht aufhalten will und nicht aufhalten kann. — Etwas Anderes ist es aber mit einer Bahn, die für den innern Verkehr des Großherzogthums bestimmt ist. Da glaube ich, daß Krümmungen nicht nur gemacht werden können, sondern sogar gemacht werden sollen.

Man sagt weiter, die Bahn werde 500,000 fl. mehr kosten. Das ist aber etwas schwer zu glauben. Nach den Ueberschlägen kömmt bei uns die Stunde auf 250,000 fl. zu stehen; daß aber die Stunde Umwegs bei Bruchsal schwieriger zu bauen sey, als die Strecken auf dem übrigen Terrain, davon kann ich mich nicht überzeugen. Ich weiß wohl, man sagt gewöhnlich, es würde das alte Rheinbett seiner ganzen Länge nach durchschnitten, und es würden

große Ausfüllungen nothwendig werden. Dem ist aber nicht so. Selbst wenn man von Heidelberg aus eine gerade Linie an den untern Theil von Bruchsal zieht, so bemerkt man bald, daß gerade die tiefen Stellen umgangen werden. Ich könnte zur Bestätigung meiner Aussage die Abgeordneten der Aemter Wiesloch und Bruchsal auffordern, sie würden, was ich behaupte, bezeugen können.

Man hat Bruchsal damit zu trösten gesucht, daß man sagte, es werde eine Seitenbahn angelegt werden. Allein die Anlage einer Seitenbahn würde nicht zweckmäßig, sie würde eine sehr karge Vergütung für den Verlust der Hauptbahn seyn, und schwerlich würde — wer von Bruchsal, Bretten und der Umgegend nach Carlsruhe gelangen will — die Seitenbahn bei Bruchsal benützen, um mittelst derselben auf die Hauptbahn zu kommen.

Ich weiß zudem nicht, welchen Gewinn es für das Unternehmen haben soll, die Hauptbahn, um eine Stunde zu ersparen, zwei Stunden weit von einer bedeutenden Stadt entfernt zu halten, und dann nach dieser Stadt eine zwei Stunden lange Zweigbahn zu führen.

Wenn der Fahrdamm der Letzteren auch etwas schmäler ist, so ist doch im Hinblicke auf ihre größere Länge nichts gewonnen, selbst abgesehen davon, daß für die Seitenbahn noch ein besonderer Dienst bestehen müsse.

Wenn ich nun alle diese Gründe erwäge, so glaube ich, es spricht Alles für die Bitte der Stadt Bruchsal und für den Antrag der Commission, und es ist nichts, was dagegen mit Grund angeführt werden könnte.

Der technische Herr Sprecher der Regierung hat freilich in einer früheren Sitzung geäußert, daß man Bruchsal aus dem Grunde übergangen habe, weil es keine industrielle

Bevölkerung besitze, weil eine Stadt von 7,000 Seelen meist armer Leute nicht in Anschlag gebracht werden könne, und weil man sich mit der Annäherung an Bruchsal von nicht unbedeutenden Rheinorten entferne. Diese Aeußerungen haben mich, ich gestehe es, etwas unangenehm berührt. Gerne möchte ich erwidern, daß, wenn auch keine größere Industrie dermal in Bruchsal ihren Sitz hat, doch der Fonds dazu, die Thätigkeit braver Bürger, und eine ausgedehnte Gemarkung, vorhanden sey. Früher oder später wird sich eine größere Industrie in Bruchsal bilden, sie wird es zumal dann, wenn man die Eisenbahn dahin zieht.

Ich möchte ferner bemerken, wie ein flüchtiger Hinblick auf die Charte zeige, daß die Rheinorte, durch welche die Bahn ziehen soll, mit den Orten an der Bergstraße, die man vermeiden will, irgend in Vergleich gebracht werden können, ja, daß man gerade den Hauptorten, durch deren Gemarkung die Bahn zieht, und besonders der Gemeinde, bei der ein Stationsplatz angelegt werden soll, hiemit keinen Gefallen erzeigt.

Ich stimme hiernach dafür, daß die Kammer, dem Antrage der Commission gemäß, der Regierung den Wunsch recht sehr ans Herz legen möge, daß der Bahnzug über Bruchsal geleitet werde.

Staatsrath Nebenius: Wir theilen diesen Wunsch, daß eine Linie für den Bau der Bahn über Bruchsal gefunden werden möge, der die Kosten sowohl der Anlage als des Betriebes, nicht zu sehr steigert.

Es ist nicht allein der bedeutend größere Kostenaufwand den die Führung der Bahn über Bruchsal erfordert, und der größere Zeitaufwand bei der Fahrt von Mannheim und Heidelberg nach Carlsruhe, sondern noch der weitere Um-

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

stand zu berücksichtigen, daß die Transporttaxen zwischen Heidelberg und Carlsruhe um $^1/_{11}$ bis $^1/_{12}$ erhöht werden müssen, wenn die Bahn durch ihre Lenkung über Bruchsal und Durlach um circa 1 Stunde verlängert wird. Aber, ich wiederhole, daß wir es selbst wünschen, es möchte eine Linie gefunden werden, welche günstigere Resultate darbietet, und bei deren Annahme erwartet werden darf, daß der Einfluß auf den Kostenaufwand durch den Vortheil einer größern Frequenz überwogen wird.

Bruchsal, Weingarten und Durlach haben zusammen eine Einwohnerzahl von etwa 15,000 Seelen, und mehr Seitenstraßen fallen auf dieser Seite in die Bergstraße ein. Die Frequenz der Reisenden zwischen Carlsruhe und Bruchsal dürfte leicht größer seyn, als zwischen Heidelberg und Carlsruhe.

Ich kann Ihnen die Versicherung ertheilen, daß wir selbst ein großes Gewicht auf die unmittelbare Verbindung mit Bruchsal legen. Sollten jedoch die Schwierigkeiten zu groß seyn, dann könnten wir freilich nicht darauf eingehen.

Regenauer: Ich habe in meiner Aeußerung etwas unberührt gelassen. — Dem Wunsche der Stadt Bruchsal könnte bei Manchen vielleicht die Besorgniß im Wege stehen, daß mit dem Umweg auch die Transporttaxe erhöht werden müsse. Diese Besorgniß wäre aber ganz ungegründet, da eine zweckmäßige Administration der Bahn bei Bestimmung jener Taxe für den größeren Verkehr solche Umwege nicht berücksichtigen, die Taxe überall nach der geraden Linie bestimmen wird. Den Aufwand für solche Umwege muß der Mehrertrag vergüten, der mit der hierdurch gesteigerten Frequenz gewonnen wird.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Staatsrath Rebenius: Wenn die Transporttaxe nach der geraden Linie bestimmt wird, so zahlt der Reisende allerdings die Taxe für den Umweg nicht; allein die Sache stellt sich deshalb nicht günstiger dar; denn die Verwaltung entbehrt alsdann die Vergütung für den Umweg, oder, mit andern Worten, die Rente des Baucapitals für eine Stunde Weges.

Merk: Der Antrag der Commission scheint mir nicht bekämpft zu seyn.

Trefurt: Ich danke dem Abgeordneten, der vor mir gesprochen hat, für die Beredtsamkeit und Wärme, mit welcher er die Interessen der Stadt Bruchsal vertheidigte. Er hat Alles gesagt, besser als ich im Stande wäre, es zu sagen.

Ich zweifle keinen Augenblick, daß die Kammer die Anträge der Commission annehmen wird, aber ich zweifle noch immer, ob der Wunsch der Kammer den erwarteten Erfolg haben wird. Ich zweifle schon nach dem Resultat, welches mein Antrag in der vorgestrigen Sitzung gehabt hat, weil der Herr Minister so entschieden zurückgewiesen hat die Aufnahme aller Städte, rücksichtlich deren die Vorarbeiten noch nicht geschehen sind.

Man hat die Bitte der Stadt Bruchsal zurückgewiesen.

Die Stadt Bruchsal hat aber seit einer Reihe von Jahren Dinge und Vortheile verloren, welche ihr schon zugewendet waren; sie hat seit der letzten Landtagsperiode durch ein Gesetz wieder einen Verlust erlitten, es ist dies nämlich die Verlegung des Landesgestüts, und so muß ich fürchten, wenn ich anders die Zukunft nach der Vergangenheit beurtheilen soll, daß auch diesmal der Wunsch der Kammer nicht werde berücksichtigt werden. Doch nach den triftigen Gründen, die hergenommen sind

aus den allgemeinen Interessen der Eisenbahn und des Landes, welche die Redner vor mir mit Ueberzeugung dargethan haben, erwarte ich, daß sie begünstigt werde; ich erwarte, daß man für diese längst verlassene Stadt thun werde, was die Nothwendigkeit fordert.

Weisser: Wie sehr es die Frequenz und das Interesse der Eisenbahn beleben muß, wenn solche über Bruchsal und von da aus über Durlach nach Carlsruhe geführt wird, darüber will ich nur einige Bemerkungen zu machen mir erlauben.

Durlach liegt an der Ausmündung des stark bevölkerten Pfinzthals, in dieser Stadt durchkreuzen sich vier sehr bedeutende Hauptstraßen, woher es auch kommt, daß täglich von da aus nach Carlsruhe und zurück einige tausend Personen gehen.

Jeder, der von Pforzheim, Stuttgardt ꝛc. auf die Eisenbahn sich begibt, und mit solcher nach Straßburg, dem Bade, Oberland oder Basel fahren will, muß durch Durlach, indem die kürzesten und besten Hauptstraßen von diesen Orten dahin gehen.

Auch befindet sich in Durlach einer von den bedeutendsten Fruchtmärkten im Land. Jede Woche werden auf solchem circa 600 bis 1,000 Malter Früchte verkauft, wovon der größte Theil nach Rastadt, Offenburg, Freiburg und Basel verführt wird. Wenn daher mit der Zeit, Waaren und sonstige Güter auf der Eisenbahn transportirt werden, so ist es wohl einleuchtend, daß die Früchte auch zugleich allda auf die Eisenbahn gebracht, und auf dieser nach obigen Städten versandt werden, was für die Bahn nur von großem Nutzen seyn kann.

Schließlich will ich noch auf einen weiteren Gegenstand,

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

der ebenfalls nur bedeutenden Nutzen für die Eisenbahn bringen kann, aufmerksam machen.

Die Saline Rappenau liefert nämlich das Salz nicht allein für die hiesige Gegend, sondern auch für die Städte und Umgegenden von Rastadt, Bühl, Achern, Offenburg und Kehl.

Wie allgemein bekannt ist, muß und wird das Salz in jedem Ort des Landes zum gleichen Preis verkauft, weßwegen auch die Regierung, um dies möglich zu machen, bedeutende Frachtvergütungen, welche jährlich mehrere tausend Gulden betragen, gestatten und leisten muß.

Diese Frachtvergütungen können nun, wenn das Salz in Durlach, wo es ohnedem durchgeführt wird, schon auf die Eisenbahn gebracht, und auf dieser nach obigen Städten verführt wird, bedeutend ermäßigt werden. Oder wenn man dies zu thun nicht für gut findet, und dagegen der Eisenbahn die bis daher bezahlte Frachtvergütung zukommen lassen will, so erhält dieselbe dadurch einen Zuschuß, der gewiß nicht unbedeutend ist.

Aus dem Gesagten geht wohl klar hervor, daß es sowohl für die Eisenbahn, als wie auch für die Stadt Durlach von besonderem Nutzen und Vortheil ist, wenn der Zug der Bahn von Bruchsal aus, über Durlach nach Carlsruhe geführt wird.

Welcker: Ich hatte mich zum Sprechen gemeldet, um lebhaft den Antrag der Commission in Beziehung auf den Zug der Bahn über Bruchsal zu unterstützen.

Die Redner vor mir haben mich dieser Mühe überhoben.

Ich bin überzeugt, die angeführten Gründe werden geeignet seyn, der Regierung Ueberzeugung von der Nothwen-

digkeit dieser Anordnung zu verschaffen. Ich bin überzeugt, daß kein Ort im ganzen Großherzogthum genannt werden kann, in Beziehung auf welchen die Gründe ihn zu berühren wichtiger seyn könnten. Ich glaube, daß dieser Zug über Bruchsal schon in Beziehung auf den Main- und Tauberkreis Berücksichtigung verdient.

Schließlich erlaube ich mir die Bemerkung, daß ich nicht eingesehen habe, wie der Redner mir gegenüber, der die Interessen von Bruchsal vertreten hat, sich hat mögen verleiten lassen, sich gegen die schöne Himmelsgabe der Phantasie zu vertheidigen. Soviel steht doch selbst vor seiner Phantasie, daß die Eisenbahn nationalwirthschaftlich vortheilhaft ist. Wenn aber das ist, so ist es gewiß rühmlich, eine Eisenbahn bald zu haben. Ich muß gestehen, ich theile die Ansicht des bayrischen Ministers, daß es für kleine Staaten von der größten Wichtigkeit ist, die Nachtheile, welche durch die Kleinigkeit derselben entstehen, aufzuwiegen durch Thätigkeit in großartigen Unternehmungen. —

Der berühmteste Fürst unseres Landes, Carl Friedrich, dem das Fürstenhaus und das Land die größte Ausdehnung seiner Macht, seines Wohlstandes und seines Ruhms verdanken, ging Andern in Bezug auf gute und große Unternehmungen voraus.

Regierungscommissär Professor Bader: Kein Mensch widerspricht dem Wunsch oder der Bitte, die Bahn nach Bruchsal zu führen, am wenigsten wir; das haben wir aber auch dargethan dadurch, daß wir eine schleunige Untersuchung des Terrains über Bruchsal eingeleitet haben. Aber zum Schlusse der Discussion ist es meine Aufgabe, auf einige Bemerkungen antworten zu müssen.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Die Aufgabe des Technikers besteht darin, die vortheilhafteste, d. h. diejenige Linie aufzusuchen, welche die kleinsten Baukosten veranlaßt, und den Betrieb begünstiget. Ohne in eine nähere Entwicklung der so ausgesprochnen Aufgabe einzugehen, bemerke ich nur, daß die von uns projectirte Linie die angegebenen Forderungen vollkommen erfüllt.

Man sagt, das Terrain über Bruchsal liege höher als jenes in der Gegend von Neuthardt, also sey der Kostenaufwand geringer; dagegen bemerke ich, eben weil das Terrain bei Bruchsal höher liegt, müssen wir an andern Puncten größere Auffüllungen machen, um diese Höhe mit geeignetem Steigen zu erreichen. Die Stunde Wegs kostet nicht (wie der Abg. Regenauer bemerkt) 250,000 fl., sondern nach dem neuern Ueberschlage über 300,000 fl. Der Umweg über Bruchsal ist nahe eine Stunde. Nicht die Zeit ist es, deren Mehraufwand wir berücksichtigen, sondern der größere Ausfall der Kosten.

Die gerade Linie durchschneidet die Straße von Speier in ziemlich gleicher Entfernung von Bruchsal nach Philippsburg, sie liegt also gerade dort, wo sie dem Verkehr die größten Vortheile bringt. Wenn wir übrigens gerade Linien zu führen suchten, so haben wir sie nicht, wie der Herr Abg. Regenauer glaubt, aus den Urwäldern von Amerika, sondern aus der Natur der Sache entnommen.

Eine Bahn, an welcher links und rechts ihrer ganzen Entwicklung nach 28 Ortschaften liegen, ist wohl keine Einöde. Sie können finden, daß die Franzosen alle die Orte, als im Bahnzuge liegend, betrachten, deren Entfernung von demselben nicht mehr als eine Lieue beträgt. In weitere

Details einzugehen, ist hier nicht der Ort. Gerade wir sind es, welche am meisten wünschen, daß die Resultate der Untersuchung des Bodens, welche wir in den letzten Tagen angeordnet haben, uns einen günstigen Zug auffinden lassen, welcher die Interessen von Bruchsal erfüllt.

Regenauer: Ich danke den Herren Regierungscommissären für ihre beruhigende Erklärung. Ich habe den Technikern auch keinen Vorwurf machen wollen, indem ich gegen die gerade Linie ankämpfte. Ich machte nur darauf aufmerksam, daß eine Bahn, die den innern Verkehr zunächst beleben soll, andere Rücksichten fordere als jene Bahnen, bei welchen gerade Linien am häufigsten vorkommen.

Anders, als in unserm Falle, verhält es sich bei Bahnen, durch welche nur zwei oder mehrere Hauptorte ohne Rücksicht auf die zwischen liegende Gegend in Verbindung gesetzt werden sollen. Wenn es sich darum gehandelt hätte, blos eine Bahn von Carlsruhe nach Mannheim oder Heidelberg zu ziehen, dann würde ich mit den Herren Technikern einverstanden gewesen seyn, daß man eine gerade Linie hätte wählen müssen.

Buhl: Ich muß der Erklärung der Regierungscommission eine Bemerkung beifügen, daß ich nämlich das Vertrauen habe, sie werde bei der Ausführung der Bahn soviel wie möglich nahe an die Debouchés der Seitenstraßen bringen, weil sich davon die größte Frequenz versprechen läßt.

Seltzam: Ich mache Gebrauch von der Güte des Präsidenten, um den Antrag der Commission von ganzem Herzen zu unterstützen.

Mohr: Ich will mich darauf beschränken, die Wünsche zu unterstützen, daß die Techniker den Grundsatz im Auge halten werden, immer darauf zu sehen, daß alle Landesinteressen möglichst berücksichtigt werden sollen.

Es erfolgte hierauf die Abstimmung über den Antrag der Commission sub Nr. 5. Derselbe wird mit Allen gegen drei Stimmen angenommen.

Unter Nr. 6 S. 68 des Berichts wird kein Antrag gestellt.

Nr. 7 S. 68 des Commissionsberichts:

„Die Bahn möchte dem Orte Oos, von wo die Straße nach dem im Seitenthale gelegenen Baden abgeht, mehr als die projectirte Linie zeige, sich nähern."

Jörger: Die Commission hat den Wunsch ausgesprochen, daß die Bahn sich dem Orte Oos nähern möge.

Ich schließe mich dem Wunsche der Commission an, und habe noch einen weitern, nämlich den, es möge zu gleicher Zeit auch die Seitenbahn nach Baden beginnen.

Die Commission sagt im Abschnitt 2, die Zeit wird lehren, „ob eine Seitenbahn nach Baden nicht angemessen erscheint, die etwa durch Pferde benützt werden könnte."

Ich glaube, die Zeit hat es schon gelehrt, indem man durch die häufige Frequenz mit Baden, zumal zur Badzeit, darauf rechnen kann, daß eine solche Seitenbahn sich gut rentiren werde. Eine Eisenbahn wird noch viele tausend Fremde mehr bringen. Auch ist schon in der Hinsicht eine Seitenbahn nach Baden nöthig, um dem unbequemen Umpacken der Effecten der Reisenden zu begegnen, wodurch viel Zeit verloren geht, und der Zug auf der Hauptbahn aufgehalten wird.

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

Ich hielte es daher für rathsam, daß der Bau der Seitenbahn nach Baden, sogleich mit dem Bau der Bahn auf der untern Strecke angefangen wird. Vorzüglich von der Residenz aufwärts, indem die Frequenz von da bis Kehl einen entschiedenen pecuniären Vortheil der Bahn zuführen wird.

Ich wünsche, wenn die Regierung und die Kammer nicht darauf eingehen sollten, eine solche Seitenbahn von Oos nach Baden auf Staatskosten zu bauen, daß wenigstens eine Gesellschaft dazu concessionirt werden möchte.

Regierungscommissär Professor Bader: Die Linie, welche in die Karte eingezeichnet ist, ist keineswegs eine fixirte. Wir haben die Wichtigkeit des Punctes Oos wohl erkannt, wir haben aber auch gefunden, daß es sehr schwierig ist, eine zweckmäßigere Linie herzustellen.

Wenn man von Rastadt aufwärts geht, und Oos nicht ganz berührt, so müssen wir, wenn keine andere Verbindung von Baden hergestellt wird, allerdings die Bahn so nahe als möglich an die Ausmündung des Thals legen. Stünde aber in Aussicht, daß von Baden her eine Verbindung aus dem Thal hervorkäme, so wäre man weniger genirt.

Das allein wollte ich bemerken, um Sie zu versichern, daß kein Mensch mehr von der Wichtigkeit des Punctes Oos überzeugt ist, als wir, daß aber eine künftige Bestimmung, ob eine Seitenbahn von Baden herausgeführt werde, das Nähere an die Hand geben wird.

Jörger: Wenn von Seiten der Regierung der Bau dieser Seitenbahn übernommen wird, so habe ich dem

Hrn. Regierungscommissär nichts entgegenzusetzen; wenn der Bau aber einer Actiengesellschaft überlassen wird, so ist das Unternehmen für dieselbe viel schwieriger, weil sie eine längere Bahnstrecke herzustellen hat.

Man dürfte für Baden umsomehr eine Rücksicht eintreten lassen, da schwerlich an einem andern Theil des Landes der Bahn mehr Einfluß und Lebendigkeit sich zeigen wird, als gerade auf dieser Bahn von Oos nach Baden. Ich stelle daher den eventuellen Antrag, eine Actiengesellschaft für den Bau der Seitenbahn von Baden zur Hauptbahn bei Oos unter vortheilhaften Bedingungen zu concessioniren.

Hoffmann: Ich glaube, der Antrag wird von Seiten der Regierung keinen Einwand finden. Damit aber auf die Verhältnisse von Baden die entsprechenden Rücksichten genommen werden, möchte ich wünschen, daß der Commissionsantrag angenommen werde, sich dem Orte Oos mehr zu nähern.

Staatsminister v. Blittersdorff: Es liegt im Interesse der Regierung, daß die Bahn nach Baden fortgesetzt werde. Die Regierung wird alle Verhältnisse in Erwägung ziehen, und es wird sich zeigen, ob der Staat den Bau unternimmt, oder ihn einer Actiengesellschaft überläßt. Vorderhand dürfte der Staat schon genug übernommen haben. Sie dürfen versichert seyn, die Regierung wird auf alle Weise für die Interessen des Landes sorgen.

Zentner: Der Herr Regierungscommissär Professor Bader hat nach meiner Ansicht den richtigen Gesichts-

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

punct aufgegriffen, von welchem man bei Beurtheilung dieser Sache ausgehen muß.

Steht in Aussicht, daß von Baden her eine Zweigbahn auf die Hauptbahn geführt wird, dann wäre es den richtigen Grundsätzen zuwider, daß man die Bahn von der geraden Linie ab und mehr gegen Baden einwärts führe; steht dies aber nicht in Aussicht, so dürfte allerdings zu erwägen seyn, wie man die Bahnlinie Baden näher bringen kann. Ich spreche aber hierüber meine unvorgreifliche Ansicht und Ueberzeugung nicht hypothetisch, sondern categorisch dahin aus, daß hier eine Zweigbahn Bedürfniß sey, und daß es gewiß nicht lange anstehen werde, bis man sich von der Nothwendigkeit überzeugt, eine Zweigbahn von Baden auf die Hauptbahn zu führen, und daher widersetze ich mich dem Antrage der Commission, mit der Hauptbahn gegen Baden hin, von der geraden Linie mehr abzuweichen. Daß aber diese Zweigbahn auf Staatskosten gebaut werden soll, dieser Ansicht bin ich nicht. Der Herr Minister des Auswärtigen hat mit Recht bemerkt, daß der Staat einstweilen mit der Hauptbahn genug zu thun habe. Die Regierung darf nur den Ausspruch thun, daß eine Zweigbahn nach Baden gebaut werden dürfe, so wird sich, ich bin es überzeugt, schnell eine Actiengesellschaft dafür finden. Es ist nicht zu besorgen, daß hier der gefürchtete, verderbliche Actienschwindel eintreten werde, denn das Unternehmen ist dazu zu unbedeutend.

Der Präsident Mittermaier brachte hierauf die beiden Anträge des Abg. Jörger zur Abstimmung, und zwar:

1) eine Seitenbahn von Baden zur Hauptbahn, auf Staatskosten zu erbauen, und

2) in eventum durch Concessionirung einer Actiengesellschaft.

Der erste Antrag wird verworfen, dagegen der zweite angenommen; ebenso wird der Antrag der Commission zum Beschlusse der Kammer erhoben.

Der Antrag sub Nr. 8 in Beziehung auf Berücksichtigung des Ortes Dinglingen, ist bereits bei Berathung des Gesetzesentwurfs erledigt worden.

Nr. 9 Seite 69 des Berichts, lautend:

„Bei dem Zug von Freiburg aufwärts, wurde zunächst das Bedenken erhoben, daß die projectirte Linie nach Bingen und Schlatt einen allzu großen Fall haben werde, daß man durch die Annäherung an Krotzingen dieses vermeiden, und zugleich den bedeutenden Orten an der Straße, sowie dem Münsterthale näher kommen werde."

Martin: Ich habe diesen Gegenstand schon bei der Berathung in der Commission in Anregung gebracht, und muß auch hier wieder einige Worte nicht sowohl im Interesse meines Wahlbezirkes, als vielmehr desjenigen des ganzen Bahnzuges beifügen.

Wie Sie aus der dem technischen Gutachten beigefügten Höhenkarte ersehen, zeigt sich, daß das Terrain von Freiburg landaufwärts bis in die Gegend von Schlatt, um etwa 150 Fuß fällt, was in der That sonderbar klingt, da sonst der ganze Bahnzug von Mannheim bis Basel ein allmäliges Steigen darbietet. Ich habe deßhalb, um wo möglich diesem Uebelstande auszuweichen, in der Commission die Sache in Anregung gebracht, und den Wunsch ausgesprochen, daß die Techniker eine neue und sorgfäl-

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

tige Untersuchung darüber anstellen möchten, ob nicht auf der Höhe fortgefahren werden könne. Dieselben haben auch die Versicherung ertheilt, daß ein genaueres Nivellement vorgenommen werden solle, indem es ihnen selbst lieb sey, wenn sie den bedeutenden Fall im Bahnzug vermeiden, und auf der gleichen Höhe bleiben können.

Regierungscommissär Professor Bader: Ich war so frei, Ihrer Commission zu bemerken, daß die Sache allerdings von Interesse sey, daß aber darüber nur eine specielle Untersuchung entscheiden könne.

Der Antrag der Commission sub Nr. 9 wurde zur Abstimmung gebracht und angenommen.

Da der Abg. Speyerer Berichterstatter über den Gesetzentwurf: die Aufbringung der zu dem Bau der Eisenbahn von Mannheim bis an die Schweizergrenze erforderlichen Mittel betreffend, durch wichtige Verhältnisse genöthigt ist, Carlsruhe heute noch zu verlassen, so wird auf Antrag des Abg. Duttlinger beschlossen, die vorhergegangene Discussion zu unterbrechen, und zu Berathung über den so eben bezeichneten Gesetzentwurf über zu gehen.

Art. 1.

lautend:

„Die Kosten des Baues der Eisenbahn von Mannheim bis an die Schweizer-Grenze bei Basel, nach dem Voranschlag zu 13 Millionen Gulden berechnet, werden von der Amortisationscasse bestritten, welche, von einer Budgetperiode zur andern, nach dem jeweiligen Bedürfnisse für Zinse und Tilgungsfonds, dotirt wird."

Finanzminister v. Böckh: Diesen Artikel enthält der erste Entwurf der Regierung nicht. Bei der Berathung mit Ihrer Commission habe ich denselben auch für noth-

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

wendig nicht erachtet, aus dem einfachen Grunde, weil auf jedem Landtage bestimmt wird, was geschehen soll, welche Mittel nothwendig, und wie sie aufgebracht werden sollen. Indessen hatte Ihre Commission einen besonderen Grund, den ich nicht näher erläutern will. Da sie auf diesen einen Werth legte, und der Artikel an sich ganz unbedenklich ist, so habe ich auch keinen Anstand genommen, die Aufnahme desselben in den Gesetzesentwurf zuzugeben.

Beschluß: Artikel 1 unverändert anzunehmen.

Art. 2.

lautet:

„Für den Bauaufwand, der sich während der gegenwärtigen Budgetperiode ergeben dürfte, ist dem Ministerium des Innern ein Credit bis zu 4 Millionen Gulden eröffnet, worüber dasselbe nach Bedürfniß verfügen wird."

Finanzminister v. Böckh: Dieser Artikel unterscheidet sich von dem Vorschlag der Regierung nur dadurch, daß statt der Summe von 2 Millionen 250,000 fl. eine unbestimmte Summe in dem Betrage bis zu 4 Millionen angenommen ist. Der Vorschlag des ersten Gesetzentwurfes gründete sich auf den Ueberschlag, welchen die technische Behörde gemacht, und das Ministerium des Innern dem Finanzministerium mitgetheilt hatte. Verschiedene Bestimmungen über die Art und Weise, wie gebaut werden sollte, führten ihre verehrliche Commission zu der Ansicht, daß es doch nothwendig seyn dürfte, eine größere Summe anzunehmen. Ich habe schon in meinem ersten Vortrage gesagt, daß es auf einige hunderttausend Gulden mehr oder weniger bei dieser Sache rücksichtlich der Zeit, in welcher der Aufwand gemacht werden solle, durchaus nicht ankommen könne. Ich habe Ihrer Commission geäußert, daß

3 Millionen wohl das non plus ultra seye, welches die technische Behörde in der kurzen Zeit von 1¼ Jahr verwenden könne; Ihre Commission setzte aber einen besondern Werth darauf, daß der Credit bis auf 4 Millionen ausgedehnt werde, und da darin, wenn auch etwas Ueberflüssiges, doch nichts Nachtheiliges liegt, so nahm ich keinen Anstand, im Namen der Regierung dazu die Einwilligung zu geben.

Der Art. 2 wird angenommen.

Art. 3

lautet:

„Von der darauf geleisteten Summe sind der Amortisationscasse 3½ Procent Zinse und ½ Procent Tilgungsfonds aus der Staatscasse zu vergüten, die das Finanzministerium im Voranschlag von 90,000 fl. auf die budgetmäßigen Ueberschüsse der gegenwärtigen Finanzperiode anweisen wird."

Dieser Artikel wurde von der Kammer ohne Erinnerung angenommen.

Art. 4.

lautet:

„In so weit die verfügbaren Mittel der Amortisationscasse zu Leistung der ihr nach Art. 2 obliegenden Verbindlichkeit nicht zureichen, ist sie ermächtiget, unter Beobachtung des Art. 10 des Gesetzes über die Verfassung und Verwaltung der Amortisationscasse, Anleihen zu machen."

Duttlinger: Ich erlaube mir die unbedeutende Aenderung in der Redaction vorzuschlagen, daß nach den Worten: „nicht zureichen" gesetzt werde: „würden", weil die Redaction anzuzeigen scheint, es sey schon ganz

ausgemacht, daß die Mittel nicht zureichen. Das ist aber nicht der Fall. Wir haben keine Ursache, das Publikum glauben zu machen, daß es wirklich so ist. Der Art. 4 wird, nachdem sich die Minister mit dem Antrag des Abg. Duttlinger einverstanden erklärt hatte, mit der vorgeschlagenen Abänderung angenommen.

Finanzminister v. Böckh: Ihre verehrliche Commission hat in ihrem Bericht auch einen Blick in die Zukunft geworfen; ich will Sie auf dieses Feld nicht begleiten. Ich prophezeihe nicht gerne, ich spreche nicht gerne von Planen für die Zukunft, ehe es nothwendig ist; denn Plane sind nur zweckmäßig, wenn sie zeitgemäß sind.

Hoffmann: Nachdem es einmal entschieden war, daß auf Staatskosten gebaut werden solle, so haben wir es für nothwendig erachtet, einen Blick in die Zukunft zu werfen, um zu ersehen, ob auch die Mittel dazu vorhanden seyn werden.

Finanzminister v. Böckh: Ich will nur wiederholen, daß ich mich nicht veranlaßt sehe, mich jetzt schon darüber zu erklären, was allenfalls in der Zukunft zu thun räthlich werden dürfte.

Der ganze Gesetzentwurf wird hierauf mit 50 gegen 3 Stimmen angenommen, wie solcher in der Beilage Nr. 1 enthalten ist.

Der Präsident eröffnet hierauf die Discussion über den Seite 69 des Berichtes sub Nr. 10 von der Commission angeführten Wunsch und Antrag, lautend:

„Darüber Untersuchung anstellen zu lassen, daß die gegen die Bahnerrichtung durch den Isteiner Klotz geäußerten großen Bedenken durch die Richtung der Bahn durch die Thä-

ler auf der östlichen Seite des Schliengener Bergs beseitigt, und dadurch die großen Vortheile erreicht werden, die Bahn den Städten Müllheim und Kandern, und wo möglich der Stadt Lörrach mit dem fabrikreichen Wiesenthale zu nähern.“

Blankenhorn: Ich stimme für den Antrag der Commission und zwar im Interesse der Bahn selbst. Nach dem vorgelegten Plan sollte solche von Müllheim süd-süd-westlich dem Abhang des Schliengener Bergs zu ihre Richtung bekommen, von da entlang dem Rhein nach durch den Isteiner Klotz und über ein Altwasser des Rheins geführt werden, wo sie sodann in die Rhein-Ebene wieder einlaufen würde.

Abgesehen davon, daß sie in bedeutender Länge so innerhalb Schußbereich vom jenseitigen Ufer her sich ziehen müßte, wäre dieser Zug jedenfalls sehr gefährlich, indem bei widrigem Zufall am Lokomotive in jenen Abgründen alles mit Mann und Maus zu Grunde gehen müßte.

Ich habe zwar nicht große Hoffnung, daß eine Zugslinie innerhalb dem Gebirge ausfindig gemacht werde, solches wäre aber vielleicht doch möglich, und darum bin ich dafür, daß nichts gespart werde, solche aufzufinden, und die Bahn wo möglich dahin zu verlegen.

v. Itzstein: Ich zweifle, ob sich hier eine gegentheilige Meinung zeigen wird. Wo die Wahrheit so offen vorliegt, da vereinigen sich die Ansichten bald.

Die Commission ist darüber einig, Regierung und Kammer werden es auch werden, der Bahn, wenn es möglich ist, eine solche Richtung zu geben, welche sie tiefer in das Land führt und dem innern Verkehr näher bringt, somit von dem Rheine, an dem sie nach der jetzigen Einzeichnung

dicht hinzieht, zu entfernen, wodurch entscheidende Vortheile sich herausstellen werden.

Es werden allerdings Schwierigkeiten entgegentreten, allein! auch die Bahn, wie sie jetzt bezeichnet ist, bietet, wie von den Technikern durchaus nicht mißkannt wird, ebenfalls große Schwierigkeiten dar. Sie nähert sich dem Flusse bei dem Isteiner Klotze. Diese Felsenmasse soll dann auf einige hundert Fuß lang durchbrochen und die Straße durch einen Tunnel geführt werden. Dann erst muß man über ein Altwasser des Rheins einen zuverlässig sehr kostbaren Brückenbau führen. Endlich ist die Bahn hier im Bereiche einer Schußweite von dem jenseitigen Ufer aus, und im Falle des Kriegs selbst mit Flintenschüssen erreichbar, wie es auch wirklich in den neunzigern Jahren vorgekommen seyn soll. Sie macht also einen sehr beschwerlichen und eben so gefährlichen Weg.

Ich muß indessen zugeben, daß bei der Bahn, so wie wir sie wünschen, und wie sie von den Technikern untersucht werden soll, ebenfalls große Schwierigkeiten zu überwinden sind. Bedeutende Höhen müßen vielleicht überstiegen und große Vertiefungen ausgefüllt werden. Indessen glaube ich doch, daß es durchaus Pflicht der Regierung ist, den Versuch zu machen und die Sache näher zu würdigen, was die Regierung selbst schon zugesichert hat, weil auch sie das hohe Interesse und die Wichtigkeit der Sache anerkennt. Es muß nicht die Idee, auch in Baden einen Tunnel zu haben, welcher zu der schönen Aussicht auf die Schweizer Gebirge führt, in die Wagschale gelegt werden, sondern die Beförderung des Verkehrs und der nationalwirthschaftlichen Interessen überhaupt.

Uebrigens ist es nothwendig, daß die Vorarbeiten soviel

als möglich beschleunigt werden, weil es wegen der Bahn auf der andern Seite des Rheins von dem höchsten Interesse ist, die Arbeiten an der Schweizer-Grenze und abwärts gegen Freiburg soviel als möglich zu beschleunigen, um im Ernst zu zeigen, daß man im Oberlande wirklich eine Bahn bauen wird. Ich unterstütze den Antrag der Commission.

Regierungs-Commissär Professor Bader: In Beziehung auf den Isteiner Klotz bestehen zwei Wünsche. Einmal, daß wir eine mehr vom Rheinufer entfernte Linie suchen sollen, und dann, daß der Bau alsbald beginne, wenn die nothwendigen Vorarbeiten vollendet seyn werden.

Der Abg. Blankenhorn hat die Linie längs des Rheins als sehr gefährlich dargestellt. Wenn ich ihn recht verstanden habe, so meint er, die Bahn ziehe in bedeutender Höhe über dem Wasserspiegel des Rheins, sey durch eine Stützmauer gehalten, und ziehe demnach längs eines schauderhaften Abgrundes hin. Ergäbe sich nun irgend ein Unfall, so würde die Maschine mit ihrem ganzen Wagenzug in diesen Abgrund stürzen und Alles müsse zu Grunde gehen.

Darauf habe ich die Ehre, zu bemerken, daß allerdings an mehreren Stellen die Bahn ziemlich hoch über dem Rhein geführt werden muß, daß aber dessen ungeachtet jene Gefahr nirgends besteht. Ein Unfall der Maschine ist bei gehöriger Beaufsichtigung ein seltener Fall, welcher nicht immer den Wagenzug verunglücken läßt. Wenn die Linie längs des Rheines einen Abgrund bildet, so wird dies nicht weniger, wahrscheinlich aber noch weit mehr der Fall seyn, wenn sie innen im Gebirge geführt wird, wo man ohne solche Stützmauern nicht auskommen kann. Ich weiß

wahrlich nicht, ob man eine andere Linie, als die bisher vorgeschlagene, wird finden können, aber das weiß ich gewiß, daß sie die kleinsten Schwierigkeiten darbietet, und den kleinsten Aufwand fordert, und daß ein anderer Zug die Construction ungemein großer Werke veranlassen wird. Es ist wahr, die Linie längs des Rheins macht einen Tunnel nothwendig, welcher den Isteiner Klotz auf eine Erstreckung von 300 — 400 Fuß durchbrechen soll. Wir können allerdings nicht in das Innere der Gesteinmassen sehen, aber wenn nicht alle Anzeichen trügen, so hat es der Bau dort mit einem festen massigen Gestein zu thun, die unterirdische Arbeit wird unter den günstigsten Verhältnissen geführt werden, der Tunnel wird keiner Wetterschächte, keiner Wasserförderung und vielleicht auch keiner Ausmauerung bedürfen. Die Arbeit wird nur eine verhältnißmäßig große Zeit in Anspruch nehmen.

Unsere Linie hat allerdings der Schwierigkeiten noch mehrere — ich verhehle Ihnen keine derselben. Die Ausmündung des Tunnels wird unmittelbar auf eine Brücke führen, welche über einen nicht unbedeutenden Altrhein von beträchtlicher Tiefe zu erbauen ist; es tritt aber auch hier wieder der günstige Umstand ein, daß der Fels selbst ein Widerlager bildet, folglich nur eine Landfeste eine kostspielige Gründung nothwendig macht.

Von der Brücke wird sich die Bahn über ein niedriges Rheingelände fortsetzen, welches gegen die Angriffe des Sturmes geschützt werden muß. Die beantragte Linie macht also Uferbauten nöthig, nicht nur hier, sondern auch weiter abwärts bei Rheinweiler, wo die Bahn über eine Rheininsel zieht, vielleicht auch an manchen anderen Stellen, die jetzt noch nicht alle bezeichnet werden können. Diese

Uferbauten sind aber wieder keine ungeheuere Arbeit, weil durch die Bildung des Planums so viel Steine gewonnen werden, daß man vielleicht über ihre Verwendung in Verlegenheit kommen dürfte.

Wenn der Zug über Istein bedeutende Auffüllungen, besonders von dem genannten Dorfe bis gegen Kirchen, nothwendig macht, so ist überall das Material zur Hand und die Gemarkung von Istein erhält einen Schutzdamm, welchen sie schon seit langer Zeit wünscht.

Wenn ich Ihnen, meine Herren! die Schwierigkeiten der Bahnführung von Schliengen bis oberhalb Istein aufrichtig bezeichnet habe, und wenn ich Ihnen selbst zugestehe, daß der beantragte Zug am Ende nur ein Nothmittel sey, so muß ich aber auch eben so offen erklären, daß wir es immer für ein Glück hielten, unter schwierigen Verhältnissen ein Auskunftsmittel gefunden zu haben, welches alle vernünftigen Bedingungen erfüllt, ohne unverhältnißmäßige Opfer zu fordern, und daß ich nicht glaube, daß im Gebirge eine Zugsrichtung sich werde auffinden lassen, welche mit ungleich größern Opfern eine gleich günstige Linie herstellt.

Sie werden bald sehen, meine Herren, daß wir jede Veranlassung benutzen werden, um den Wünschen der Kammer nachzukommen, d. h. um den wohl verstandenen Interessen des Landes zu entsprechen; Sie werden sehen, daß die gewünschte Untersuchung in all ihren Punkten mit möglicher Gründlichkeit geführt werden wird. Ich will Ihnen aber auch freimüthig bekennen, daß ich jetzt nicht glaube, daß diese Untersuchungen von dem gewünschten Resultate werden belohnt werden. Mit Gewißheit läßt sich freilich jetzt nichts voraussagen.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Ich habe öfters die Hoffnung aussprechen hören, daß manche Schwierigkeiten der Bahnführung durch die neuen in Nordamerika von Norris verfertigten Maschinen gehoben werden dürften. Ich habe über diese Maschine allerdings eine sehr detaillirte Nachricht in Händen, die uns von sehr achtbarer Hand zugekommen ist.

Es geht aus diesen Nachrichten hervor, daß die Maschine eine ziemlich lange schiefe Ebene erstieg, welche auf 2800 Fuß Länge auf 196 Fuß, also mit 7 auf 100 ansteigt.

Die Maschine zog nur etwa 21 Tonnen, während sie auf der ebenen Bahn 412 Tonnen zieht. Sie sehen also, daß bei so großen Steigen von 7 Prozent die Wirkung der Maschine auf $^1/_{20}$ herunterkömmt. Betrachten Sie, meine Herren, die Art des Dienstes auf einer Eisenbahn, so werden Sie gerne zugeben, daß auf solche Wirkung der Maschine bei der Anlegung einer Bahn jetzt noch die Zugführung nicht gegründet werden kann; erst eine spätere Zeit wird die wahren Resultate herausstellen. Was die Gefahr der Bahn im Fall eines Krieges gegen Frankreich betrifft, so will ich mir nur die Bemerkung erlauben, daß diese wohl nicht darin bestehe, daß einzelne Flintenkugeln oder auch einige Granaten auf die Bahn fallen, sondern wohl eher darin, daß Detachements über den Rhein gehen, welche eine Strecke der Communikation unpraktikabel machen.

Diese Detachements werden aber wahrscheinlich bei Steinenstadt über den Strom gehen und die Bahn bei Schliengen zerstören, wohin sie wohl in jedem Fall wird geführt werden müssen, wo sie zwischen Bellingen und Istein in die Bergwand eingeschnitten ist, ist sie fast überall durch

ihre eigenen 12 — 18 Fuß hohen Stützmauern geschützt, welche das Ersteigen der Bahn jedenfalls sehr beschwerlich machen. Den Wunsch, daß der Bau im Oberland bald beginnen möge, theilen wir herzlich mit Ihnen, und ich wiederhole die Erklärung, daß die Vorarbeiten zwischen Freiburg und Basel so bald begonnen werden, als es nur immer möglich ist, und daß wir unsrerseits hoffen, auch die Arbeiten der eigentlichen Bauführung ohne willkührlichen Verzug in Gang setzen zu können.

v. Itzstein: Die Erklärungen des Hrn. Regierungs-Commissärs sind allerdings beruhigend. Ich habe die Schwierigkeiten nicht verkannt, welche der Bahn hier entgegen stehen, sämmtliche Herren Regierungs-Commissäre werden aber auch nicht die Wichtigkeit der Vortheile verkennen, wenn die Bahn tiefer in das Land geführt wird, daher wurde unsrerseits auch schon in der Commission ausgesprochen, daß wir kein verhältnißmäßiges Opfer scheuen würden, wo möglich die neue Richtung der Bahn in's Leben zu führen.

Wenn der Herr Regierungs-Commissär gesagt hat, es sey der Weg durch den Isteiner Klotz nur ein Nothbehelf, so kann ich seine Ansicht nicht theilen. Ich handle in solchen Fällen anders. Zu einem Nothbehelf nehme ich nur dann meine Zuflucht, wenn mir die Untersuchung aller Verhältnisse gezeigt hat, daß es einen andern Ausweg nicht mehr gebe. Diese Untersuchung ist aber hier nicht geschehen. Der Herr Redner glaubt, es sey wegen der Flintenschüsse für die Communikation eben keine so große Gefahr vorhanden. Ich habe von den Flintenschüssen auch nur gesprochen, um zu zeigen, wie nahe die Bahn an das jenseitige Ufer hinführt. Indessen wird es der Herr Regierungs-Commissär

eben so wenig, wie Andere angenehm finden, in einem Wagen zu fahren, der von Flintenschüssen erreicht werden kann und die Personenfrequenz würde auf einer so unsichern Bahn bald verschwinden.

Regierungscommissär Professor Bader: Der Hr. Redner vor mir hat von Opfern gesprochen, welche man der Herstellung eines andern, wie er glaubt, mehr sichern, Zuges bringen müsse. Ohne auf die Größe dieser Opfer einzugehen, bitte ich, zu bemerken, daß die Opfer von verschiedener Natur sind. Sie sind entweder nur Opfer an Geld, oder sie sind Opfer auf Kosten des Zweckes der Unternehmung.

Die Erstern können durch viele Verhältnisse geboten werden, die Andern aber lassen sich selten rechtfertigen.

Sie mögen Sich es denken, daß man allerdings eine andere Linie finde; Sie mögen den wahrscheinlichen Mehraufwand, welchen diese Linie veranlaßt, gar nicht in Betrachtung ziehen, wenn Sie einen vollkommen guten Betrieb gestattet; aber Sie werden gewiß nicht wollen, daß man finanzielle Opfer bringe, wenn die neue Richtung den Betrieb bedeutend erschwert. Ich frage Sie, ob wir vernünftiger Weise die Unternehmung mit einem größeren Baucapital belasten, Kräfte unnütz verwenden, und den ganzen Verkehr durch einen unvortheilhaften Betrieb belästigen sollen, wenn im Nachbarlande für die gleiche Strecke unter günstigern Terrainverhältnissen eine gefährliche Concurrenz besteht? — Ich frage Sie, meine Herren, ob nicht vielmehr der umgekehrte Fall Statt finde, der uns Opfer zu bringen gebietet, um eine Linie herzustellen, welche einen vollkommneren Betrieb gestattet. Wir haben

es für ein Glück gehalten, daß die Gestaltung des Bodens eine solche Linie möglich macht.

Der Hr. Abg. v. Itzstein legt meinem Ausdruck „Nothbehelf“ einen anderen Sinn unter, als ich demselben geben wollte, und tadelt, daß nicht eine Untersuchung geführt worden sey, um tiefer im Lande liegende Linien aufzufinden.

Ich habe gesagt, daß der Zug über den Isteiner Klotz ein Nothbehelf sey, weil ich von jeher eingesehen habe, daß es besser wäre, die Bahn weiter vom Rheinufer zu entfernen, und sie den einwärts liegenden Ortschaften näher zu bringen; ich habe den projectirten Zug einen Nothbehelf genannt, weil er, unsrer Ueberzeugung nach, der einzige ist, welcher bei den gegebenen Terrainverhältnissen die Forderung der Communication erfüllt; dagegen aber andern Uebelständen unterliegt. Wenn der Hr. Redner vor mir aber glaubt, wir hätten die fragliche Linie ohne Betrachtung anderer Möglichkeiten und ohne Untersuchung der bestehenden Verhältnisse gewählt, so kann ich ihm darauf nur bemerken, daß die Discussion des betreffenden Gegenstandes, wie sie in unserm technischen Gutachten ausgeführt ist, ihn eines Andern hätte belehren können. Allerdings haben wir kein Netz von nivellirten Linien durch jene Thäler und Gebirgsgruppen gelegt, aber wir kannten jene Gegend sehr genau und jedes von den technischen Mitgliedern des Comite hatte sie schon gründlich studirt; wir waren demnach im Stande, Reflexionen zu machen, deren Resultat für eine Voruntersuchung hinreichend seyn durfte, wenn wir gleich nicht überall im Stand sind, dasselbe in Zahlen darzustellen. Wir hätten aller-

dings gewisse Linien annehmen und dieselben untersuchen können, wir waren aber dazu nicht ermächtigt.

Der Antrag der Commission Nr. 10 wird hierauf angenommen.

Hierauf wird zur Discussion über den S. 52 des Berichts gestellten Antrag der Commission geschritten, also lautend:

„Durch die proponirte Eisenbahn von Mannheim nach Basel stehen dem südöstlichen Theile des Großherzogthums große Nachtheile bevor, welche dringend Abhilfe und zu diesem Zwecke die genaueste Untersuchung fordern."

Der Abg. Hoffmann erstattet hier vorerst folgenden Bericht über die Petition der Bewohner der badischen Seegegend.

Die Petition ist von einer großen Anzahl Einwohner von Constanz unterzeichnet, welche die Bitte stellen:

„die Kammer wolle bei der Regierung den Antrag dahin stellen, daß die Errichtung einer Eisenbahnlinie, welche die bereits beschlossene auf dem geeignetsten Wege mit dem Bodensee verbindet, vorläufig genehmigt, und in der Art gleichfalls vollzogen werde, daß entweder der Staat die Anlage übernimmt, oder deren Bewilligung an eine Actiengesellschaft mit den Berechtigungen der gleichartigen Staatsunternehmungen ausspreche."

Die Gründe der Petenten sind dieselben, welche im Commissionsbericht ausgeführt wurden. Es sind die Gründe der Nachtheile, welche dem Seekreis durch Ableitung eines großen Theils des Verkehrs von der Kinzigstraße auf die Rheinstraße und über Zürich in Folge der

Eisenbahn im Rheinthal und bis Zürich drohen. Es sind die Gründe der Vortheile, welche eine Eisenbahn durch's Kinzigthal sowohl dem großen Verkehr durch Mitteleuropa, als insbesondere der badischen Seegegend und dem Schwarzwalde bringen wird. Es wird dabei noch besonders herausgehoben, daß in neuester Zeit zahlreiche Fabriken im Seekreis entstehen, welche eine Verbesserung der Communicationsmittel verdienen, und daß die Fortsetzung einer Eisenbahn vom Bodensee nach Chur den Interessen der benachbarten Schweizercantone entspreche und zu erwarten sey.

Die Commission hat bereits aus diesen Gründen den Antrag gestellt, in einer Adresse an Se. Königl. Hoheit den Großherzog, die Bitte auszusprechen:

„Eine genaue Untersuchung vorzunehmen, auf welche Weise den großen Nachtheilen, welche dem südöstlichen Theil des Großherzogthums durch die Erbauung der Eisenbahn von Mannheim bis Basel drohen, abgeholfen werden kann."

In Beziehung auf die Doppelbitte der Petenten glaubte nun die Commission, daß eine genaue Untersuchung auf Staatskosten jedenfalls vorausgehen sollte, es mag das Unternehmen selbst auf Staatskosten übernommen, oder einer Aktiengesellschaft überlassen werden. Sie glaubt, daß man dieß dem Interesse der betreffenden Landestheile schuldig sey.

Die Commission bezweifelt, ob das gleichzeitige Unternehmen zu einem so großen Werke, wie eine Eisenbahn von Mannheim bis Basel und aus dem Rheinthal an den Bodensee, den Finanzkräften des Landes entspreche. Zugleich sieht die Commission aber auch ein, daß eine baldige Entschei-

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

dung der Bitte der Petenten durch die Lage der Sache geboten sey, und stellt daher den Antrag:

„die Petition von Constanz der in Antrag gebrachten Adresse über die vorzunehmende Untersuchung mit dem Anfügen beizulegen, daß, nach geschehener Voruntersuchung, dieselbe in Erwägung gezogen, und dem nächsten Landtage die geeignete Vorlage wegen Abhilfe der dem Seekreis drohenden Nachtheile namentlich durch etwaige Concessionirung einer Actiengesellschaft für Erbauung einer Eisenbahn aus dem Rheinthal an den Bodensee gemacht werden wolle."

Aschbach: Nicht blos nützlich, sondern durchaus nothwendig, ist es für die Seegegend, daß durch eine Eisenbahn ihr der bisherige Verkehr erhalten werde, wenn nicht das kaum erwachte Leben dort wieder erstarren solle. Denn, würde die Rheinbahn von Basel nach Zürich fortgeführt, so verlassen Waaren und Reisende die nähere Strecke und folgen dem schnelleren Zug, der sie früher zur Stelle bringt.

Aus demselben Grunde aber, der uns drängt, den Bau der Rheinbahn ohne Verzug in's Werk zu setzen, damit nicht das Zuvorkommen auf der andern Seite des Rheins uns verderblich werde; aus demselben Grunde sey auch für die Seebahn rasches Voranschreiten die unerläßliche Bedingung zur Erreichung des Zweckes. Denn hier droht die Bahn von Zürch nach Basel uns zu überholen, die bekanntlich nicht mehr Project, sondern schon eine beschlossene Sache ist. Hier müssen wir uns von dem Sprüchlein: „gut Ding will Weil' haben," wegwenden, und auf die Mahnung hören: „Zeit verloren, Alles verloren!"

Nun halte ich es aber nicht für ausführbar, daß neben der kostbaren Hauptbahn, in derselben Zeit auch diese Bahn auf Staatskosten ausgeführt werde. Dies würde die Kräfte des Staates zu sehr anstrengen, den Staat furchtbar mit Schulden belasten.

Hier kann ich die Hilfe nur von einer Actiengesellschaft erwarten.

Daß Actiengesellschaften für solche Unternehmungen nicht durchaus verwerflich, daß Mittel, der Agiotage entgegen zu wirken, möglich seyen, — dies ist bereits in der vorigen Sitzung vielfach anerkannt worden; auch hat die hohe Regierung erklärt, daß sie für Nebenbahnen bei den Actiengesellschaften kein Bedenken finde.

Aber, höre ich fragen, wird sich für dieses Unternehmen, wobei das Erträgniß noch zweifelhaft ist, eine solche Gesellschaft finden? Warum nicht? Liegt es nicht im Interesse des nördlichen Theiles der Schweiz, sich den bisherigen Handelsweg zu sichern, und die für sie verderbliche Isolirung abzuwenden, und ihrem Handel und ihrer Industrie neuen Aufschwung zu verschaffen?

Die Erfahrung wird am Sichersten diese Frage beantworten.

Mir scheint daher die von der Commission im Bericht vorgeschlagene Bitte erweitert werden zu müssen, dahin:

1) daß namentlich auch die Prüfung der Frage beantwortet werde, ob, und unter welchen Bedingungen das Unternehmen an eine Actiengesellschaft überlassen werden könne;

2) daß für diese Vorarbeiten die möglichste Beschleunigung empfohlen werde;

3) daß auf dem nächsten Landtage auch dem Resultat

der Vorarbeiten über diesen Gegenstand den Kammern eine Vorlage gemacht werde.

Ich trage demnach darauf an, die zweite Bitte so zu erweitern:

daß schleunig eine genaue Untersuchung veranstaltet werde, auf welche Weise den großen Nachtheilen, welche dem südöstlichen Theile des Großherzogthums durch die Erbauung der Eisenbahn von Mannheim bis Basel drohen, abgeholfen werden könne, — mit besonderer Prüfung der Frage, ob und wie durch Ueberlassung an eine Actiengesellschaft der Zweck zu erreichen sey, und daß nach dem Ergebnisse den Kammern auf dem nächsten Landtage eine Vorlage gemacht werde.

Da ich gerade am Worte bin, so erlaube ich mir noch einen Moment zu bezeichnen, der mir für das Gedeihen des großen Unternehmens von der größten Wichtigkeit zu seyn scheint. Mir scheint nämlich Alles darauf zu beruhen, daß die Leitung einem Techniker übertragen wird, der bereits die Probe abgelegt hat, daß er einem solchen Geschäft vollkommen gewachsen ist. Denn bei einem solchen kostbaren Bau darf man es nicht darauf ankommen lassen, Lehrgeld bezahlen zu müssen. — Ich habe die Zuversicht, daß die hohe Regierung bei der Auswahl dieses Technikers ohne Rücksicht auf Kosten nur durch die erprobte Tüchtigkeit desselben sich bestimmen läßt.

Eichrodt: Ich bin mit Demjenigen einverstanden, was die Commission über die drohenden Nachtheile für den südöstlichen Theil des Großherzogthums ausgesprochen hat. Ich will mir in dieser Beziehung keine weitere Ausführung erlauben, ich will nur sprechen über die verschiedenen Vorschläge der Commission zur Abhilfe dieser Nachtheile und deren Präferenz.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Ich setze voraus, daß auch die Fortsetzung der Eisenbahn bis Constanz auf Staatskosten gemacht werde, weil ich glaube, daß gleich schlagende Gründe dafür sprechen, wie für die andere Bahn, weil ich der Ueberzeugung bin, daß sogar noch schlagendere Gründe dafür vorhanden sind.

Ich setze voraus, daß die Errichtung einer Zweigbahn von Offenburg durch das Kinzigthal neben einer solchen von Basel durch das obere Rheinthal nach Constanz unmöglich sey, weil die Kosten zu bedeutend seyn würden, und weil die eine dieser Bahnen sich nur auf Kosten der andern erhalten könnte, da der Verkehr auf keinen Fall so bedeutend ist, um zwei Eisenbahnen zugleich zu beleben.

Wenn ich die Gründe betrachte, welche die Commission hervorgehoben hat zur Begünstigung des Bahnzuges durch das Kinzigthal, so sind es im Wesentlichen dreierlei: die kürzere Wegstrecke, Rücksichten für den allgemeinen Verkehr, und die besondern Rücksichten für den hintern Schwarzwald und das Kinzigthal.

Ich kann mich aber mit dieser Ansicht nicht vereinigen.

Was den kürzeren Weg betrifft, so ist es zwar richtig, daß der Umweg von Offenburg über Basel nach Constanz 22 Wegstunden mehr als die Länge der Kinzigstraße beträgt; aber dieselbe reducirt sich auf der Eisenbahn auf drei Zeitstunden; ja, er verschwindet beinahe gänzlich, wenn man auf der andern Seite das Hinderniß in die Wage legt, welches durch den längern Aufenthalt bei dem unumgänglichen Steigen der Kinzigstraße veranlaßt wird; ein Hinderniß, das, meines Bedünkens, den Bahnzug in jener Gegend technisch-unausführbar macht.

Zugleich aber ist zur Paralisirung einer nachtheiligen Concurrenz, welche die Eisenbahn durch das obere badische

Rheinthal seiner Zeit in der Züricher Eisenbahn finden könnte, einer guten Administration das Mittel der Herabsetzung der Transportkosten für Reisende und Güter geboten, die sich der ganzen Bahnstrecke von Constanz über Basel nach Offenburg, und umgekehrt, bedienen. Der desfallsige Ausfall in der Einnahme wird bei Weitem nicht so groß seyn, als der Mehraufwand an Zinsen und Betriebskosten, die die Kinzigbahn veranlassen dürfte.

Was den Grund betrifft, welchen die Commission aus den Rücksichten für den allgemeinen Verkehr hervorgehoben hat, so scheint es mir, daß er auf irrigen Voraussetzungen beruhe, wenn man annimmt, daß die Bahn durch das Kinzigthal theilweise über würtembergisches Gebiet geleitet und in unmittelbare Verbindung mit der Wasserstraße der Donau gebracht werden könnte. Ich zweifle sehr, ob Würtemberg eine Eisenbahn begünstigen wird, die ganz besonders dazu geeignet ist, ihm seinen Verkehr über Ulm und Heilbronn zu entziehen.

Wenn aber besondere Rücksichten hervorgehoben werden zu Gunsten des Kinzigthales und des hinteren Schwarzwaldes, so stelle ich diesen die gleichen Rücksichten entgegen, die das obere badische Rheinthal für sich in Anspruch nehmen kann. Dasselbe ist ebenfalls mit Verlust bedroht, wenn man erwägt, daß die projectirte schweizerische Eisenbahn vom Romanshorn über Zürich nach Basel, in Verbindung mit der großen Bahn von dort nach Mannheim, ihm den bisherigen Verkehr aus Italien, Oesterreich und der östlichen Schweiz nach Frankreich gänzlich entziehen wird.

Wenn hiernach die Resultate der beiden Eisenbahnprojecte durch das Kinzigthal und obere Rheinthal in Rücksicht auf die volkswirthschaftlichen Interessen und Zeitauf-

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

wand sich die Wage halten, so scheint mir, daß die Bahn durch das obere Rheinthal vorzuziehen ist, wenn ich den Kostenpunkt und die Aussicht auf den Ertrag in Betrachtung ziehe.

Die Bahn von Basel bis Constanz beträgt höchstens 26 Wegstunden, während die durch das Kinzigthal über 36 sich erstrecken würde; zudem scheint es mir für den Anfang hinlänglich, die Bahn nur bis Schaffhausen zu führen, weil dort die Dampfschifffahrt nach dem Bodensee anfängt, deren Unternehmer den Dienst ihrer Schiffe gewiß bereitwillig mit dem Dienst der Eisenbahn in Verbindung setzen werden.

Hiernach wären die Kosten der Anlage einer Eisenbahn im ersten Fall nur zu zwei Drittel der Bahnkosten durch das Kinzigthal, im andern Fall nur zur Hälfte anzuschlagen, ein Umstand, der bei der Größe des Aufwandes sicher alle Berücksichtigung verdient.

Wenn ich aber von dem bessern Erträgniß der Bahn spreche, so liegt dieses auf platter Hand. Die obere Rheinthalgegend hat eine viel dichtere Bevölkeruug als das Kinzigthal, und namentlich als der Schwarzwald; es liegen dort eine Menge großer und kleiner Städte und bedeutende Ortschaften, wie Basel, Lörrach, Rheinfelden, Wehr, Seckingen, Lauffenburg, Waldshut, Thiengen, Zurzach, Eglisau, Kaiserstuhl, Schaffhausen ꝛc. bis Constanz. Der Zwischenverkehr, die Hauptnahrungsquelle der Eisenbahn, wird demnach auf dieser Strecke weit bedeutender, als auf einer Kinzigbahn seyn, ja, ich zweifle nicht, daß er den Verkehr zwischen Offenburg und Basel weit übertreffen wird. Dazu kömmt der eigenthümliche Güterzug, den die obere Rheinstraße bereits besitzt, und der ganze Verkehr,

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

der sich über die Kinzigstraße von Ulm und Heilbronn bisher bewegte, und der nun eine veränderte Richtung annehmen muß, die zugleich der großen Bahn von Basel nach Mannheim zu gut kommt.

Hiernach scheint es mir kaum zweifelhaft, daß die obere Rheinthalbahn in technischer, finanzieller und volkswirthschaftlicher Beziehung theils mehr, theils gleiche Vortheile darbietet, wie jene durch das Kinzigthal; und ich bin überzeugt, daß selbst eine Privatgesellschaft, wenn man ihr die Wahl zur Ausführung eines der beiden Projecte überließe, sich unbedenklich für das obere Rheinthal entscheiden würde.

Ich verkenne keineswegs, daß der Staat sich nur schwer entschließen soll, eine Landesgegend auf Kosten einer andern zu begünstigen; ich bin jedoch keinen Augenblick zweifelhaft, daß es geschehen muß, wenn das Interesse der Gesammtheit dadurch bedingt ist — oder wenn es unmöglich wird, gleiche Vortheile auf allen Seiten festzuhalten. — Dagegen erkenne ich eben so lebhaft an, daß der Staat die Pflicht auf sich habe, die verlangten Opfer, soviel in seinen Kräften steht, zu vergüten, und er wird dies für die Kinzig-, und mehr noch für die Schwarzwaldgegend, nicht besser thun können, als wenn er fortsetzt, was er bereits begonnen hat, nämlich durch Verbesserung und Vermehrung ihrer Straßen und durch Unterstützung und Hebung ihrer Industrie.

Was schließlich das weitere Project der Canalisirung des Rheins von Constanz bis Basel betrifft, wovon die Commission spricht, so ist dasselbe, wie mir scheint, nicht ausführbar, weil einmal Naturhindernisse bei Schaffhausen und Laufenburg dies unmöglich machen, und für's Andere, weil,

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

wie ich glaube, die Stadt Schaffhausen ihren berühmten Wasserfall, der durch den Besuch von so vielen Fremden derselben eine große Einnahme sichert, nicht aufopfern wird.

Ich knüpfe indeß an diese wenigen Bemerkungen keinen bestimmten Antrag, sondern ich wünsche sie blos zur Berücksichtigung bei der anzustellenden Untersuchung, welche von der Commission vorgeschlagen ist, dringend zu empfehlen. —

Bader: Meine Herren! Ich bin vollkommen gewiß, daß uns die Erbauung von Eisenbahnen in unserm schönen Vaterlande große volkswirthschaftliche Vortheile bringen wird. Ich bin überzeugt, daß die Erbauung von Eisenbahnen auf unsern Hauptstraßen ein Bedürfniß des gegenwärtigen commerciellen und industriellen Zustandes von Europa ist, welches ungestraft nicht unbefriedigt bleiben darf.

Wenn andere Völker, andere Gegenden um uns her sich wechselseitig einander durch Eisenbahnen nähern, wenn sie ihre bisherigen Berührungspuncte hundert- und tausendfach vervielfältigen, so dürfen wir allein uns nicht entfernt halten; wir dürfen nicht stille stehen, wenn Andere vorwärts schreiten. Ich habe deßhalb in den vorigen Sitzungen für den Bau der Eisenbahn gestimmt.

Wenn ich aber das Bedürfniß der Eisenbahn auf dem Zuge von Mannheim bis Basel anerkenne, so muß man es zweimal anerkennen auf der Straße, welche den Nordwesten mit dem Süden auf kürzestem Wege verbindet, nämlich auf der Straße von Offenburg an den Bodensee. Der Commissionsbericht faßt die Verhältnisse in dieser Beziehung so richtig auf und stellt sie so klar dar, daß Jeder, der dieser Darstellung einen prüfenden Blick wid-

met, versucht ist, zu fragen: warum wird nicht jetzt schon der Zug oder die Richtung durch das Kinzigthal eingeschlagen?

Wenn man das Schema ansieht, welches der Berichterstatter seinem Berichte über die verschiedenen Verbindungsstraßen angehängt hat, so wird Niemand ein Zweifel übrig bleiben, daß die Straße durch das Kinzigthal die Hauptstraße ist, und daß eine Eisenbahn, auf dieser erbauet, eine Hauptbahn seyn wird.

Ich will diese Darstellung der Verhältnisse nicht wiederholen; wie schon gesagt, sie ist so klar und richtig aufgegriffen und so deutlich angezeigt, daß meine Darstellung immer hinter der des Berichterstatters zurückbleiben müßte. Ich bin aber veranlaßt durch die Aeußerungen des Redners vor mir, auf einige Momente aufmerksam zu machen.

Der Abg. Eichrodt hat gesagt, die Differenz der Straßenlänge von Offenburg über Basel nach Constanz betrage zwar 15 bis 20 Stunden, aber man rechne nicht nach Weg-, sondern nach Zeitstunden. Meine Herren, die Taxen werden nicht nach Zeit-, sondern nach Wegstunden berechnet, und es ist schon in einer der frühern Sitzungen, bei einem andern Anlaß von der Regierungsbank aus der Kammer gezeigt worden, welche Differenz eine einzige Wegstunde in Beziehung auf die Transportgebühren für das angenommene Quantum der auf der Eisenbahn gehenden Waaren ausmache. Hiernach berechnet sich eine Stunde nach der wahrscheinlichen Frequenz schon auf eine viele Tausend Gulden erreichende Summe, wie viel werden aber erst 15 bis 20 Stunden ausmachen!

Die Behauptung, daß der Weg von Basel dem Rhein entlang weniger kosten werde, als die Bahn durch das Kinzigthal, ist nicht richtig, denn dort wird man größere

Umwege machen müssen, als man vor der Hand vermuthet, und wo nicht mehr, doch eben so viele Schwierigkeiten bekämpfen müssen, als auf der Straße durch das Kinzigthal.

Wenn die Straße durch das Kinzigthal mit Eisenschienen belegt wird, so wird dadurch nicht nur, weil der Weg abgekürzt ist, der größere Zug dahin gehen, sondern es wird auch der Stappelplatz im Lande bleiben, während er jetzt wahrscheinlich außer Land käme, nämlich auf das Schweizergebiet, welch' Letzteres für uns immerhin von sehr nachtheiligen Folgen seyn würde. Kurz, ich glaube, daß die Bahn von Kehl an den Bodensee durch das Kinzigthal für die Bahn jenseits des Rheins eine weit furchtbarere Nebenbuhlerin seyn würde, als die Bahn von Kehl nach Basel es immer werden kann. Durch die Bahn durch das Kinzigthal würde erst die Bahnstrecke von Mannheim bis Kehl recht belebt werden.

Der Abg. Eichrodt sagt auch, die Kinzigbahn müsse eine Strecke weit durch das Würtembergische geführt werden, Würtemberg werde aber nicht zugeben, daß eine Bahn durch sein Land geführt werde, die dasselbe auf einer andern Seite wieder verkürze. Dieses ist aber nicht so, denn nach den neuesten Untersuchungen ist das Terrain zwischen Villingen und Engen so beschaffen, daß die Bahn auf bad schem Gebiet von Villingen bis an den Bodensee fortgeführt werden kann, ohne daß man das würtembergische Terrain zu berühren braucht.

Ich unterstütze demnach den Antrag der Commission und namentlich auch den Antrag des Abg. Aschbach, oder überhaupt den Antrag, daß, wenn sich eine Gesellschaft bildet, welche die Bahn durch das Kinzigthal bauen will,

derselben die Concession hiezu ertheilt werden möge. Ich habe zwar die Ueberzeugung, daß die nationalwirthschaftlichen Interessen nur durch Eisenbahnen, welche auf Staatskosten erbaut würden, vollkommen befördert werden können. Ich bin gewiß, daß die Interessen einer Gesellschaft und die Interessen der Gesammtheit durch Bedingungen, wie man sie bis dahin den Concessionirungen gewöhnlich angefügt hat, sie mögen auch noch so klug und fein ausgedacht seyn, nie vollkommen miteinander vereiniget werden können, denn sie sind zu heterogen, und mit sich zu sehr im Widerspruch, als daß eine Vereinbarung erzielt werden könnte. Damit ist aber nicht gesagt, daß die volkswirthschaftlichen Interessen durch Privatunternehmungen gar nicht gefördert werden können. Die Beispiele anderer Länder zeigen uns, daß sie häufig auch durch Privatunternehmungen sehr gehoben werden.

Ich sage auch mit dem Abg. Aschbach: „Zeit gewonnen, Alles gewonnen"; d. h. wenn die Bahn an den Bodensee die erwarteten Vortheile bringen soll, so muß sie bald gebaut werden. Aber wenn man diese Bahn zu gleicher Zeit mit jener von Mannheim nach Basel auf Staatskosten bauen wollte, so würde, und wohl nicht ohne Grund, das Bedenken allgemein werden, daß die Staatscasse zu sehr beläftigt werden dürfte.

Also mich daran haltend, daß, wo man das Beste nicht erhalten kann, man deswegen das Gute nicht verschmähen muß, glaube ich, daß man die Erbauung einer Bahn durch eine Actiengesellschaft nicht zurückweisen sollte, und erkläre mich dahin, daß, wenn sich eine solche Actiengesellschaft finden sollte, die Concession unter Bedingungen ertheilt werden möge, welche die Landesinteressen möglichst wahren.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Buß: Nicht bloß als Vertreter eines Bezirkes des Kinzigthales, sondern vorzüglich im allgemeinen Interesse, unterstütze ich den Antrag der Commission. Man muß bei so großen und so allgemeinen Unternehmungen nicht blos die Gegenwart im Auge haben, sondern man darf auch, geleitet durch eine auf statistische Grundlagen gestützte Wahrscheinlichkeitsrechnung, den Blick in die Zukunft des großen allgemeinen Verkehrs werfen. Gewiß wird im Allgemeinen die weitere Ausdehnung eines Eisenbahnsystems den Zustand der Völker vor Allem in wirthschaftlicher Beziehung so ändern, daß unsere Bahnen als integrirende Bestandtheile des großen europäischen Verkehrsnetzes, des allgemeinen Eisenbahnen- und Canalsystems schon in ihrer Anlage nach dessen Richtung und so auch in ihren spätern Schicksalen, von demselben bestimmt und influirt werden. Unsere Zeit lebt nun einmal in den großen Ideen des Materialismus, und setzt ihre ungeheuer wachsende Kraft an ihre Ausführung. Namentlich sind Deutschland und Frankreich durch ihre geographische Lage zu solchen Werken berufen: letzteres Land auch durch die Politik, um seine neuerungsüchtige Nation zu beschäftigen; so steht die Anlegung einer Eisenbahn von Havre nach Paris und Straßburg in Aussicht. Diese fordert aber, und findet sicher auch die natürlichste Fortsetzung in das Kinzigthal, um dann in das Gebiet der mit Recht die Schlagader Europa's genannten Donau, und fort an das schwarze Meer zu dringen, was durch den allgemeinen Verkehr bedingt und gewiß den größten Einfluß üben wird.

Meine Herren! Der Welthandel in seiner Doppelbewegung von Norden nach Süden und von Westen nach Osten verheißt und sichert durch letztere Richtung dem Kinzigthal

und dem südöstlichen Theile des Großherzogthums in nicht zu weiter Ferne eine Eisenbahn, und in diesem Fall dürfte selbst die Behauptung nicht unbegründet seyn, daß die Eisenbahn des Rheinthales durch die des Kinzigthales werde überflügelt werden. Werfen Sie nur auf das dem Commissionsberichte angehängte Schema der Straßenzüge, welche auf die Kinzigthalstraße influiren, einen Blick, so wird sich Ihnen dieselbe Ansicht herausstellen, daß die schon gegenwärtig bestehende hohe Wichtigkeit der Kinzigthalstraße für den Handelszug von Osten nach Westen dieser Straße eine große Zukunft verbürge. Aber auch in Hinsicht auf den innern Verkehr wird sich die Nothwendigkeit dieser Eisenbahn herausstellen.

Ich sehe übrigens wohl, daß noch Jahre vergehen werden, ehe eine Verwirklichung dieser Aussicht eintreten wird. Indem ich nun in Beziehung auf die Vorbereitung dieses großen Werkes den Wunsch und die Bitte der Commission auf's Kräftigste unterstütze, will ich übrigens indessen an die Hoffnung des Großen nur den bescheidenen Wunsch knüpfen, daß einstweilen die Straße im Kinzigthal in einem bessern Zustand unterhalten werden möchte, als bisher geschehen ist, worüber ich schon am letzten Landtage laut geklagt habe.

Delisle: Ich habe mich schon in der Commission dahin ausgesprochen, daß die Kinzigthalstraße den Vorzug vor der Straße von Constanz nach Basel haben soll. Die Entscheidung hierüber überlasse ich jedoch den Technikern. Diese mögen untersuchen, welche zweckmäßiger und ausführbarer ist. Ich möchte nur dem Abg. Eichrodt mein Bedenken zu erkennen geben. Er will nämlich die Eisenbahn von Basel bis Schaffhausen fortgeführt, dieselbe hier geendet und durch die Dampfschifffahrt vertreten wissen. So

gerne ich für die Dampfschifffahrt spreche, so muß ich doch bekennen, daß dieses unausführbar ist, denn es erleidet die Dampfschifffahrt viele Störungen. Zur Winterszeit tritt das Eis auf dem Bodensee der Dampfschifffahrt in den Weg, so daß sechs bis acht Wochen die Ausübung derselben gehindert ist. In der Sommerszeit ist es der hohe Wasserstand, welcher es nicht erlaubt, die Brücken zu passiren, man müßte an dem Rhein jederzeit, um die Schifffahrt zu machen, drei Brücken abbrechen. Dieses sind Hindernisse, auf deren Grund hin man wohl sagen kann, daß die Schifffahrt als unausführbar zu betrachten ist. Solche Störungen können wohl nicht dazu beitragen, die Interessen der Eisenbahn zu fördern. Ich will also nicht sagen, daß die Eisenbahn durch das Kinzigthal geführt werden soll, aber noch weniger, wenn man eine Eisenbahn errichten will, daß sie von Constanz nach Basel bis an den Bodensee hingeführt werde.

Welcker: Erwarten Sie nicht, meine Herren, daß ich mich einlasse auf die Vorzüge der einen oder der anderen Straße. Ich bemerke kurz, daß ich den Antrag des Abg. Aschbach unterstütze, zumal aus der Ueberzeugung, daß die Sache an sich, möge sie ausgeführt werden, wie sie will, von der größten Wichtigkeit ist.

Es ist Pflicht der Billigkeit und Gerechtigkeit, dem großen Theile des Landes, der für die Hauptbahn beizutragen hat, durch diese aber Schaden leidet, auf die möglichste Weise unter die Arme zu greifen, damit der Schaden vermieden werde. Es liegt aber auch im Interesse des Landes selbst, daß das Eine oder Andere von dem geschehe, was die Commission vorgeschlagen hat.

Diese hat nämlich darauf hingewiesen, wie durch einen

Bahnzug vom Bodensee die Verkehrstraßen, die vom Osten und Südosten nach Westen und Nordwesten ziehen, auf unsere Bahn eingelenkt, und der Verkehr durch unser Land geführt werden kann, der ihm sonst verloren ginge. Ich glaube, daß man noch nicht genug in's Auge gefaßt hat, welche ungeheure Nachtheile durch die Eisenbahn ihm zur Seite für den Verkehr einer Gegend entgegen stehen können. In Beziehung auf die Chausseen ist dies eine unbestrittene Sache, aber welcher Vergleich findet hier Statt in Beziehung auf Eisenbahnen. Wo keine Chausseen sind, da kann man im Sommer so gut fahren, wie auf Chausseen; bei den Eisenbahnen aber ist eine Entschädigung auch nur einiger Massen für die, welche durch ihre Entbehrung leiden, gar nicht möglich.

Der Abgeordnete mir gegenüber hat den Wunsch ausgesprochen, daß die badischen Seegegenden mit der Hauptbahn durch eine Seitenbahn auf Staatskosten verbunden werden möchten. Wenn ich den Berichterstatter recht verstanden habe, so ist auch er dieser Ansicht; allein es dürften die Mittel hiezu nicht hinreichen. Wenn nun deshalb, weil die Mittel nicht ausreichen, das Unternehmen einer Actiengesellschaft überlassen werden müßte, so kann man einen Mittelweg einschlagen, und überzeugt von der Wichtigkeit der Sache, Concessionen ertheilen mit vortheilhafteren Bedingungen. Sollte eine Actiengesellschaft bei dem Unternehmen ihre Rechnung nicht finden, so würde die Regierung geneigt seyn, mit einem kleinen Opfer aus der Staatscasse jener unter die Arme zu greifen. Eine solche Unterstützung würde nicht blos im Interesse der Seegegend, sondern auch im Interesse des ganzen Landes seyn.

Wenn ich den Antrag des Abg. Aschbach unterstütze,

so verstehe ich den Punkt, wo er sagt: „es soll die Sache untersucht und beim nächsten Landtag ein Bericht vorgelegt werden," dahin, so ferne als nicht etwa früher eine Actiengesellschaft auf eine vortheilhafte Weise gestellt werden kann. Ich sehe kein absolutes Hinderniß, warum die Aufnahme der Unterhandlungen mit einer Actiengesellschaft bis zum nächsten Landtag verschoben werden soll.

Aschbach: Es war keineswegs der Sinn meines Antrags, daß bis dahin mit Ertheilung von Concessionen zugewartet werden solle; wenn sich in der Zwischenzeit eine Actiengesellschaft bilden sollte, so wünsche ich auch, daß die günstigen Umstände auf das Schnellste zu benützen seyen.

Nach genauerer Prüfung des neueren Antrags der Commission auf die Constanzer Petition erkläre ich, daß ich mich mit demselben vereinige, da er mit dem meinigen seinem Geiste nach übereinstimmt.

Staatsrath Nebenius: Ich habe mich erhoben, nicht in der Absicht, mich dem Antrag Ihrer Commission und der Redner gegenüber zu widersetzen, sondern lediglich nur einige Worte über die vermeintlichen großen Nachtheile zu sprechen, womit man den Seekreis durch die im Rheinthal anzulegende Eisenbahn und deren Fortsetzung bei Zürich bedroht glaubt.

Das Wohl aller Theile des Landes muß uns auf gleiche Weise am Herzen liegen; wir würden sehr zu beklagen haben, wenn die Unternehmung, die wir zum Besten des einen Theiles des Landes beschließen wollen, die Interessen des andern wesentlich gefährdete.

Wir besorgen dies in keiner Weise; der Seekreis wird, wie wir hoffen, keine Verluste, wenigstens keine nur

irgend erhebliche zu erleiden, sondern sich nur gleicher Vortheile, wie das Rheinthal, nicht zu erfreuen haben.

Sie kennen aus dem Berichte des Comite's bereits die Zweifel, die sich gegen die Meinung über die Dienste erheben, welche die größere Eisenbahnlinie dem großen Güterverkehr leisten werden.

Wir haben Erfahrungen über die Benützung der Eisenbahn zum Transport bedeutender Gütermassen von einem Platze zum andern auf kurze Distanzen, wir haben dagegen noch keine über einen regelmäßig unterhaltenen Dienst für den großen Güterverkehr auf einer ausgedehnten Eisenbahnlinie, die zahlreiche Abstoßplätze zählt. Ich will nicht näher in die Schwierigkeiten eingehen, die sich auf den Ladplätzen der Eisenbahnen in Beziehung auf den Zusammenfluß und die Vertheilung großer Gütermassen nach den Einrichtungen, die man bis jetzt kennt, voraussichtlich so lange zeigen werden, bis man etwa über die Mittel, sie zu besiegen, unterrichtet wird. Aber auf eine Thatsache erlaube ich mir Sie aufmerksam zu machen, auf die Thatsache nämlich, daß überall, wo ein Canal mit einer Eisenbahn parallel läuft, die Hauptmasse der Güter und insbesondere alle schwere Artikel dem Canal verblieben, und daß häufig solche in gleicher Richtung laufende Eisenbahnen durch ihren Einfluß auf den Verkehr überhaupt mittelbar der Vermehrung der Wassertransporte günstig waren. Mit den Canälen concurrirt leicht die Thalfahrt der Flöße und eine wohlfeile Thalfahrt unterstützt die schwierigere Concurrenz der Bergfahrt.

Unsere Land- und Wasserstraßen hatten von der Mündung des Kinzigthales an, bisher schon im großen Gütertransport die Concurrenz eines auswärtigen Canals zu be-

stehen. Dieser hat der Kinzigstraße nichts, wohl aber viele Güter unserer Bergstraße und hauptsächlich dem Rheine entzogen. Mit äußerster Anstregung kämpft unsere obere Rheinschifffahrt um den Rest ihrer Transporte einen Kampf, der bis jetzt nur wegen der leichtern und wohlfeilern Thalfahrt nicht mit unserer vollständigen Niederlage endigte.

Die Eisenbahn, meine Herren! wird, nach meiner Ansicht, diese Concurrenzverhältnisse für den großen Güterstransport wenig afficiren. Sie wird dem französischen Canale wenig oder nichts entziehen, sie wird unserm Handel hier nicht wiederbringen, was er verloren. Sie wird ihre Nahrung ziehen aus dem Transport der Personen und nebst den Marktwaaren, welche die Reisenden mit sich führen, von den Gegenständen des großen Verkehrs hauptsächlich nur die Eilfuhren sich aneignen.

Die Langsamkeit des gewöhnlichen Landtransports und die hohen Taxen, die sich die Post für die Versendung von Geld und Waaren bezahlen läßt, haben schon längst auf den meisten Hauptrouten die Einführung von Eilfuhrwesen hervorgerufen.

Man bezahlt für die schnellere Versendung durch Eilfuhren in der Regel 50 Procent über die gewöhnliche Landfracht. Ungleich höher sind die Taxen der Post, wenn ich nicht irre, verlangt sie für die Strecke von Mannheim nach Basel nicht weniger als 9 fl. für den Centner. Die Geschwindigkeit der Frachteilfuhren ist ungleich geringer, als die der Packwägen der Post; die Geschwindigkeit der Dampfwägen ungleich größer als die der Posttransporte.

Glauben Sie nicht, meine Herren, daß die Post zwanzig- und mehrfach mehr Güter erhalten würde, wenn sie statt 9 nur 3 fl. verlangte? Um so leichter wird die Eisen-

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

bahn alle jene Güter anziehen, auf deren schnellern Bezug der Kaufmann einen Werth setzt. Sie wird sich mit diesen Gütern begnügen, sie wird Taxen annehmen, die sie ihr sichern, und doch hoch genug bleiben, um ihr einen erheblichen Gewinn über die wirklichen Kosten des Transports zu gewähren, sich aber hüten, um den ganzen großen Waarentransport sich anzueignen, ihre Gebühren so nieder zu stellen, daß sie nicht einmal vergüten, was die schwer beladenen Wagen an der Bahn verderben.

Nach dieser Politik wird auch die Verwaltung der Züricher Bahn verfahren.

Wird diese Ansicht durch die Erfahrung bestätigt, so werden den Seekreis die besorgten Nachtheile nicht treffen, die im Rheinthal laufende Eisenbahn und deren Fortsetzung nach Zürich werden die große Masse der nach der östlichen Schweiz gehenden Güter jedenfalls nicht bedeutend afficiren, ja es bleibt problematisch, ob sie der Kinzigstraße auch nur die dorthin bestimmten sogenannten Eilgüter entziehen werden. Diese Güter können den untern Theil der Eisenbahn bis Offenburg benützen, von da an ist aber der Weg durch das Kinzigthal nach der östlichen Schweiz weit kürzer, als die Straße über Basel nach Zürich. Es frägt sich, ob die Unternehmer des kostbaren Baues der Züricher Bahn so niedrige Transportpreise stellen können, daß die Kinzigroute in Folge zweckmäßiger Einrichtungen von Eilfuhrwesen und in Folge der bereits begonnenen und rasch fortschreitenden Verbesserungen der den Schwarzwald durchschneidenden Straße, nicht auch in Beziehung auf Eilgüter Concurrenz zu halten vermag.

Also, meine Herren! entweder kommt der Bau der Züricher Bahn wirklich zu Stand oder nicht. Im letzten

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

Falle haben der Seekreis und seine Handelsstädte gar keinen Grund zu irgend einer Besorgniß; er wird vielmehr von der bis Offenburg laufenden Bahn wesentliche Vortheile ziehen.

Kömmt der Bau der Züricher Bahn zu Stande, so bestätigt sich entweder unsere Ansicht über den beschränkten Gebrauch, den der Handel von den Eisenbahnen für den großen Gütertransport auf weite Distanzen machen wird, oder die Eisenbahnen leisten wirklich die weit ausgedehnteren Dienste, welche ihre Commission und die verehrlichen Redner gegenüber erwarten. Im ersten Falle wird der Seekreis wenigstens die Hauptmasse seines Güterzugs nicht gefährdet sehen, und selbst für den Personentransport und für die Eilgüter bleiben ihm unter den angedeuteten Umständen noch günstige Wechselfälle und läßt sicher erwarten, daß alle drohende Nachtheile abgewendet werden können.

Im andern Fall, wenn nämlich die Vorhersagungen Ihrer Commission in ihrem ganzen Umfange eintreten, wenn die Eisenbahnen den großen Gütertransport wirklich leisten, was sie sich davon verspricht, werden wir hievon bald, und schon auf der untern Strecke belehrt werden. Dann sehen wir sogleich, daß wir ein gutes, ein großes Geschäft gemacht haben, dann fehlt es uns nicht an Geld, dann haben wir hinlängliche Mittel, Geld genug, meine Herren! um gleichzeitig mit dem Ausbau der obern Bahn im Rheinthal den Bau einer Bahn im Kinzigthal zu unternehmen.

Dann, meine Herren! werden alle großen Bauplane nach allen Hauptrichtungen des Verkehrs begonnen werden; dann wird unsere Bahn, ein wichtiger Theil der europäischen Verbindungsmittel, in Beziehung auf den schweizeri-

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

schen und italienischen Handel ein entschiedenes Uebergewicht behaupten; dann wird die von Frankfurt bis an den Bodensee führende Eisenbahnstraße in ihrer Fortsetzung bis an den Fuß der Alpen die kürzeste Verbindung mit Oberitalien herstellen.

Dies, meine Herren! ist es, was ich zur Beruhigung über die für einen bedeutenden Theil unseres Landes geäußerten Besorgnisse, die, wären sie gegründet, übrigens keineswegs von unserer Unternehmung im Rheinthal abgeleitet werden könnten, sondern beständen, wenn wir auch nicht bauen, und nur die Bahn jenseits des Rheins ausgeführt wird.

Zentner: Ich habe mich nur erhoben, um mich im Wesentlichen den Bemerkungen des Abg. Eichrodt anzuschließen.

Ich bin nicht gesonnen, einem Rangstreit zwischen den verschiedenen Landestheilen das Wort zu reden, ich pflichte vielmehr hierin der so eben von der Regierungsbank geäußerten Ansicht bei, daß allen Theilen des Landes so weit möglich gleiche Berücksichtigung werden soll. Es schien mir aber wirklich, daß bei dem vorwürfigen Capitel der Wünsche in diesem Saale ein Theil des Landes mehr Vertreter gefunden habe, als andere. Ich will durchaus nicht gegen all' das seyn, was irgend zum Vortheil des Kinzigthals geschehen kann; aber ich wünschte auch nicht, daß auf Kosten anderer Gegenden dieser Theil des Landes vorzugsweise berücksichtiget würde.

Ich will indessen in die einzelnen Momente, die für die im Interesse des südwestlichen Theils des Oberlandes schon von der Commission gemachten Vorschläge angeführt werden können, hier nicht eingehen, zumal da bereits der Abg.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Eichrodt die erheblichsten Puncte herausgehoben hat, sondern nur meinen lebhaften Wunsch aussprechen, daß die hohe Regierung ihre Untersuchungen auch ausdehnen möge auf den südwestlichen Theil unseres Landes oder das obere Rheinthal.

Kuenzer: Es ist bereits schon so viel für den Commissionsantrag gesprochen worden, daß ich es für unnöthig halte, die Discussion noch länger aufzuhalten, insbesondere da die wesentlichsten Gründe vorgetragen worden sind.

Nur über einen Punct möchte ich sprechen, es ist nämlich die Rücksicht für die Stadt Constanz und sodann auch die Rücksicht, welche daraus hervorgeht für die ganze obere Gegend.

Constanz war seiner Zeit ein blühender Ort, dessen Name überall und so weit genannt wurde, so weit der damalige große Handel ging. Dieser Ort ist aber in der Folge durch die Ungunst der Zeit und der sich daraus gestalteten Verhältnisse so tief herabgesunken, daß Jemand in der neueren Zeit sogar Veranlassung fand, eine flora constantiensis intra muros zu schreiben, und die Grasgattungen, welche auf den öffentlichen Plätzen und Straßen zu finden waren, zu sammeln und nach den Regeln der Botanik zu ordnen und zu beschreiben.

Wer die Lage von Constanz kennt, und weiß, was diese Stadt werden kann, ja, nothwendig werden muß, wenn sie, wie in Aussicht gestellt ist, mit einer Eisenbahn verbunden wird, der wird auch nicht daran zweifeln, daß Constanz seine ehemalige Bedeutung wieder erlangen wird.

Was eine blühende und wohlhabende Gewerbs- und Handelsstadt für die nahe und ferne Gegend ist, dafür

haben wir im eigenen Vaterland Beweise; darum, meine Herren! was für Constanz geschieht, geschieht auch für die ganze obere Landesgegend. Wir haben auf der Route von Mannheim bis Basel jeden etwas mehr bedeutenden Ort berücksichtigt, wir haben fast einstimmig den Wunsch ausgesprochen, die Bahn diesen Orten zu nähern. Ich irre mich also gewiß nicht, wenn ich mich der Hoffnung hingebe, daß Sie, meine Herren, auch die Interessen der Stadt Constanz und der ganzen oberen Gegend eben so berücksichtigen, und die desfallsigen Wünsche der Commission auch zu den Ihrigen machen werden. Es ist meine tiefste Ueberzeugung, wenn ich sage: Entweder jetzt, oder nie mehr.

Wenn jetzt nichts für Constanz gethan wird, und wenn zumal die Eisenbahn von Basel nach Zürich zu Stande kömmt, wie in Aussicht gestellt ist, welche den Weg bis an den Fuß der Alpen fortsetzen wird, dann, sage ich, wird Constanz nie wieder werden, was es einstmals war, ja, es wird noch tiefer herabsinken. Darum wollen wir im Interesse von Constanz und der ganzen obern Gegend, ja, ich sage, im Interesse des ganzen Landes, wenn wir nämlich die großen Vortheile betrachten, welche die Fortsetzung der Eisenbahn bis Constanz, und ihre unzweifelhafte weitere Verzweigung für unser Vaterland bringen wird, den Wunsch aussprechen, es möge die hohe Regierung die Anlage einer Eisenbahn nach Constanz in möglichst baldige Untersuchung ziehen, und hierüber dem künftigen Landtage die geeignete Vorlage machen.

v. Itzstein: Ich unterstütze den Antrag in Beziehung auf die Stadt Constanz, weil ich es für die Pflicht eines jeden Deputirten halte, alle Anträge zu unterstützen, die

das allgemeine Wohl des Landes betreffen. Aber zu verkennen ist doch nicht, daß wenn der Bau der Bahn durch das Kinzigthal realisirt wird, der Zug aufwärts auch gewissermassen leidet. Uebrigens glaube ich, daß die obere Gegend sich beruhigen kann, weil alle Reisenden, die nach Basel und der westlichen Schweiz oder in das angränzende Frankreich wollen, doch auf der Hauptbahn dahin fahren werden.

Magg: An den Wunsch, den der Abg. Kuenzer ausgesprochen, und den ich aus allen Kräften unterstütze, reihe ich noch den weitern, daß die hohe Regierung auch darauf Rücksicht nehmen wolle, für das andere Ufer des Bodensee's gefällige Sorge tragen zu wollen, daß die dortigen Wünsche wegen Straßenanlagen möchten berücksichtigt werden, damit nicht jene Gegend im ungünstigsten Falle verödet werden möge, und daß dort wenigstens zur Belebung des Verkehrs zweckmäßige Straßen möchten angelegt werden. Uebrigens unterstütze ich aus der lebhaftesten Ueberzeugung auch den Antrag der Commission.

Duttlinger: Ich unterstütze den Antrag der Commission im Bericht, und dann den Antrag der Commission in Beziehung auf die Petition, die Anlage einer Eisenbahn nach Constanz betr.

Staatsminister von Blittersdorff: Ich glaube, daß die Nachtheile, die man für den Seekreis durch die Eisenbahn besorgt, keineswegs so groß seyn werden, ich bin vielmehr überzeugt, daß dem Seekreis durch dieselbe eher Vortheile als Nachtheile zugehen. Sie tragen darauf an, daß eine Eisenbahn durch das Kinzigthal geführt werde, um sie dann nach der Schweiz fortzusetzen. Man könnte daher sagen, sie thun es, um dem Seekreis dadurch Vor-

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

theile zuzuwenden, aber nicht um von ihm Nachtheile zu entfernen. Erleidet der Seekreis Nachtheile, so geschieht dieß offenbar nicht durch die durch das Rheinthal anzulegende Eisenbahn, ohne welche ja auch die Fortsetzung derselben durch das Kinzigthal unmöglich würde, sondern nur durch die Fortsetzung der erstern von Basel nach Zürich. Ich wünschte daher, daß die in dem Commissionsbericht gebrauchte Ausdrücke etwas modificirt werden möchten, um Mißverständnissen vorzubeugen, die in den Verhältnissen, wie sie dermalen vorliegen, keine Begründung finden.

Finanzminister von Böckh: Wer den Transit über Konstanz kennt, der weiß auch, daß Konstanz in dieser Beziehung nur wenig verlieren kann. Konstanz hat sich bereits gehoben aber nicht durch vermehrten Transithandel. Die Konstanzer stehen jetzt früher auf, sie sind industrieller geworden, und werden durch Fleiß und Thätigkeit ihren Wohlstand immer mehr verbessern.

Kuenzer: Vor 300 Jahren war es schon einmal der Fall, daß Zürich auf Unkosten der Stadt Konstanz, durch Ungunst der Zeit und Umstände, an Gewerbsthätigkeit und Handel zugenommen hat, und in einen blühenden Zustand gekommen ist, es wird auch jetzt der Fall wieder eintreten, wenn für Konstanz nichts geschieht.

Hoffmann: Der Antrag ließe sich nach dem Wunsch der Regirungscommission dahin modificiren, daß man sagte: „bis Basel und durch die Fortsetzung nach Südosten", und sowie durch Weglassung des Wortes „große" in Beziehung auf die Nachtheile.

Kern: Der Abgeordnete von Itzstein hat mit Recht bemerkt, daß durch das Project einer Eisenbahn durch das Kinzigthal nur die obern Provinzen an Personen- und Waaren-

Transport von Hornberg nach Basel verlieren, ich möchte daher durchaus nicht darauf antragen, da durch Verbesserung des Projectes das obere Fürstenthum verkümmert werden kann, und möchte von Ferne nicht Veranlassung geben, daß die Stadt Konstanz in den Fall käme, noch zwei Foliobände zu ihrer flora intra muros herausgeben zu können. Ich unterstütze für meine Person, wenn auch für das Oberland ein Schaden hieraus erwachsen sollte, den Antrag der Commission.

Beschluß.

Der Antrag der Commission auf Seite 52 des Berichts, so wie auf die Petition der Stadt Konstanz, wurde einstimmig angenommen.

Die über die vorstehende Wünsche entworfene und der ersten Kammer mitgetheilte Adresse an Se. Königliche Hoheit den Großherzog liegt hier.

sub Nr. 2.

an.

Präsident: Es fragt sich nun, ob von Seiten einzelner Mitglieder der Kammer noch besondere Wünsche vorzutragen sind.

Mördes: Wir stehen jetzt auf dem unbegrenzten Gebiete der Wünsche; doch besorgen Sie nicht, daß ich Sie mit ausschweifenden Desiderien behelligen werde. Der Gegenstand, für den ich mich erhoben, steht vielmehr in der engsten, unmittelbaren Beziehung zu der heutigen Tagesordnung, er berührt den Wohlstand des ausgedehnten Landestheiles, auf welchen vor einigen Tagen der Abg. Schaaff Ihre Aufmerksamkeit gelenkt hat.

Ich verdanke meinen Sitz in diesem Hause der Wahl eines Bezirks im Main- und Tauberkreise, und hatte so-

mit den natürlichsten Beruf, als Mitglied der Commission, bei deren Vorberathung die Lage und besondern Verhältnisse meiner unmittelbaren Committenten zur Sprache zu bringen, diese Obliegenheit wurde von mir ebenso treulich erfüllt, als von meinen Collegen aufmerksam gewürdigt, nur schien es der Commission nicht angemessen, in ihrem Berichte über die Wirkungen der Eisenbahn auch auf jene Gegenden sich zu verbreiten, welche von dem Schienenwege so entfernt liegen, und daher nur an den generellen Umgestaltungen der Gewerbs- wie der Verkehrsverhältnisse Theil nehmen. In den Kreis der Ihnen vorgelegten Betrachtungen zog sie daher hauptsächlich nur diejenigen Landestheile, welche direct in ihrem seitherigen Zustand sich bedroht glauben, wie namentlich die Seegegend. Zur Anregung localer Wünsche und Bedürfnisse war die heutige Discussion vorbehalten, und ich bringe dieselbe, um der Regierung ein Mittel auf's Dringendste zu empfehlen, wodurch der Main- und Taubergegend, insbesondere dem fruchtreichen Baulande, der Vortheil bald und sicher zugeführt werden könnte, welche ihr jüngst einer der Regierungsredner verhieß, ich meine die Belebung ihres Verkehrs nach dem Rheinthal. Seit Jahrhunderten nahmen die Erzeugnisse des Baulandes ihren Abzug über Buchen, Walldüren, Miltenberg an den Main, auf dem sie dem Rheine und seinen benachbarten größern Märkten zugeführt wurden. Dieser, durch die Natur vorgezeichnete, wohlfeile kurze und segenreiche Canal, ist aber seit langen Jahren dem Landmanne verschlossen, durch Vernachläßigung und den jetzt eingetretenen unfahrbaren Zustand der dahin führenden Straße. Vergeblich wandten sich die Bewohner jener Gegend um Herstellung an die Regierung; ihren wiederholten

dringenden Bitten scheinen sich bisher eigenthümliche Erwägungen widersetzt zu haben. Sie zu würdigen bin ich nicht in der Lage, aber demohngeachtet verpflichtet, den gerechten, laut und oft wiederholten Ansprüchen der Interessenten aufs Neue in einem Augenblicke das Wort zu reden, wo ich im Begriff stehe, auch ihre Beiträge zu dem großen Nationalwerke zu bewilligen. Bei dem mehr und treffend durch den Abg. Schaaff geschilderten Zustand der dortigen Straßen sieht der Odenwälder seinen Verkehr mit den belebteren Rheingegenden bis jetzt auf das Empfindlichste erschwert, während ein, für die Wichtigkeit des Zwecks kaum erheblicher Aufwand hinreichen würde, dem Auslande seine Vorräthe auf der kürzesten Linie zuzuführen. Mag auch seiner Zeit die Verbindung mit dem bayerischen Franken auf Schienen sich bewegen, noch liegt diese Aussicht mit ihren Vortheilen für den nordöstlichen Theil unseres Landes zu entfernt, um es länger zu rechtfertigen, die von mir oben bezeichnete Straße ihrem gänzlichen Verfall zu überlassen.

Ich wende mich daher mit dem wiederholten dringenden Antrage an die Regierung, einem so wirksamen Hebel der Wohlfahrt jener Gegend die ernstlichste Aufmerksamkeit zu widmen.

Selzam: Ich muß gleichfalls zu den vielen bisherigen Wünschen den hinzufügen, daß bei dem vorwürfigen großen Unternehmen auch dem nordöstlichen Theil des Großherzogthums (dem vormaligen Main- und Tauberkreis), der zwar zur Zeit noch nicht selbst in das Eisenbahnnetz gezogen werden kann, wenigstens in anderer Weise möglichst Rechnung getragen, und daß sofort der dortige Verkehr sowohl an sich als mit der neuen Hauptrichtung in ein

besseres Verhältniß gebracht werden möge. Die darauf zunächst zielenden Andeutungen über Straßenverbesserung (sowohl Landes- als Vizinalstraßen), und über neue Straßenanlagen, wie solche so eben von dem Redner vor mir, und auch schon in der allgemeinen Discussion von dem Abg. Schaaff gegeben wurden, und wie solche nicht minder auch schon bei frühern Landtagen vielfältig zur Sprache kamen, kann ich fortwährend nur theilen.

Ich weiß, daß gerade auch in dieser Beziehung von der hohen Regierung bereits die sorgsamsten Unterhandlungen angeordnet worden sind. Der ganze Bezirk erkennt gewiß sowohl dieses, als auch die vielen andern ihm schon gewordenen Wohlthaten mit dem treusten und innigsten Dank. Aber das Fortschreiten der Zeit trägt in sich auch das Fortschreiten der Wünsche; und selbst das Erneuern und Verstärken der Wünsche gewährt ja oft schon vorläufige Erleichterung! Nur in Beziehung auf eine Wohlthat, welche aber dadurch gewiß nichts an ihrem Werthe verliert, möchte ich mir, da ich denn doch im Besitz des Wortes bin, gegen eine dieser Tage schon mehrmals in dieser Kammer vorgekommene und erst vor einigen Tagen wiederholte Aeußerung, diese Wohlthat seye vorzugsweise und auf Präcipualkosten des übrigen Ganzen dem Main- und Taubergkreis zugeflossen, noch eine kurze Berichtigung erlauben. Es ist dieses die Aufhebung der sogenannten alten Abgaben, welche bei dem in der allgemeinen Discussion von dem Abg. Schaaff zu Gunsten des Main- und Tauberkreises ausgesprochenen Wunsch mit zur Sprache kam.

Nach den 1831, 1833, 1835 und 1837 aufgestellten und gedruckten Verzeichnissen war nämlich die Gesammtsumme der bis letzten Juni 1836 angewiesenen Ent-

schädigungsrenten für aufgehobene alte Abgaben 215,709 fl. 26 kr. Davon finde ich nach meiner summarischen Zusammenrechnung, auf den vormaligen Main- und Tauberkeis, oder dessen betreffende Orte, consignirt, circa 15,615 fl. Der Main- und Tauberkreis umfaßt beiläufig ein Zwölftel der ganzen Bevölkerung des Großerzogthums. Ein Zwölftel von 215,709 fl. 26 kr. wäre also 17,975 fl. 47 kr. Verhältnißmäßig zur ganzen Population erscheinen also in gedachter Periode für die im Main- und Tauberkreis aufgehobenen alten Abgaben an Entschädigungsrenten weniger assignirt 2,360 fl. 47 kr. Also der That nach das Gegentheil der bisherigen Supposition!

Aber auch in den übrigen Landestheilen waren es nicht blos standes- und grundherrliche oder andere Cororations-Bezirke, welche durch Aufhebung der alten Abgaben erleichtert wurden, es waren dieses nicht minder die sogenannten unmittelbaren Lande.

Schon die erste Liste — bis zum März 1831 reichend, weißt auch für den Großherzoglichen Domänenfiscus eine Entschädigungsrente von 57,893 fl. 40 kr. für ebenso aufgehobene alte Abgaben nach, welche früher gleichmäßig von den eingesessenen Domanialunterthanen zu entrichten waren.

Indem ich für diese kurze Digression, welche ich insbesondere als erwählter theilweiser Vertreter jener Gegend, selbst vielleicht auch für eine nähere Aequilibrirung der gegenwärtigen vielfachen Wünsche, hier nicht ganz umgehen zu dürfen glaubte, um Vergebung bitte, wiederhole ich schließlich einfach meine Desiderien zu der berührten Ergänzung in der Hauptsache.

Welcker: Die Commission sagt zu Artikel 4 des Gesetzentwurfs, daß die schnelle Ausführung des Baues im

angelegenheitlichen Interesse des Landes liege, und daß »außerordentliche Anstrengungen die Arbeiten bedeutend beschleunigen können, und daß solche im vorliegenden Falle wohl begründet seyen.«

Ich habe wiederholt in wahrhaft patriotischer und treuer Gesinnung gegen Regierung und Land die Ueberzeugung ausgesprochen, daß die möglichste Beschleunigung des Werkes allerdings im höchsten Grade zu wünschen sey. Keine Stimme hat sich dagegen erhoben.

Auch hat die Kammer den Wunsch auf Beschleunigung nicht für überflüssig gehalten, er ist schon im Artikel 4 des Gesetzes enthalten. Es ist bestimmt, daß möglichst gleichzeitig in verschiedenen Landestheilen der Bau Statt finden soll. Dadurch ist der Wunsch, der hier von der Commission ausgesprochen worden ist, in das Gesetz selbst hinterlegt, daher dürfte es überflüssig seyn, einen besondern Antrag zu stellen; wenn sich gleich Stimmen erheben sollten, die gegen diesen Wunsch sprechen, oder dem Gesetze eine andere Deutung geben wollten, so würde ich einen besondern Antrag stellen.

Staatsminister Winter: Dieser Wunsch ist überflüssig, es liegt ja im Interesse der Regierung, den Bau so viel als möglich zu beschleunigen. Sie gibt das Geld her aus den öffentlichen Cassen, will also so viel als möglich und bald ihre Interessen daraus ziehen und sich und dem Lande so viel möglich ersparen. Es kommt nur darauf an, daß wir uns über das Wort Beschleunigung verstehen. Sie werden nun nicht der Meinung seyn, daß wir naturwidrig bauen sollen, so daß in acht Jahren wieder zusammenfällt, was wir vor sechs Jahren gebaut haben. Es gibt gewisse Bauten die ihre Zeit verlangen, diese können gar nicht über-

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

eilt werden. Wir müssen, wenn wir solid bauen wollen, auch die gehörige Zeit darauf verwenden. Die Dämme selbst, auf welche die Schienen gelegt werden, müssen sich vorher setzen. Man kann nicht einen Damm aufwerfen, und die Schienen darauf legen; denn dann würden sie an einem Platze tief, auf dem andern wieder tiefer sinken. Man kann es nicht erzwingen; wenn Sie nun ihren Wunsch in dieser Art verstehen, so verspreche ich, daß das Werk auf's möglichste beschleunigt werde.

Platz: Es hat mich in der vorgestrigen Sitzung gefreut, aus dem Munde des Herrn Ministers vernommen zu haben, daß der Bau der Straße, zu deren Erbauung auf dem vorigen Landtage die Mittel bewilligt worden sind, die Straße von Wertheim nach Würzburg, möglichst beschleunigt werde.

Es ist dieselbe aber auch ein großes Bedürfniß für jene Landesgegend; denn wenn der Main- und Tauberkreis überhaupt, so ist Wertheim insbesondere in Bezug auf Straßen und Postverbindungen mehr als irgend ein anderer Landestheil benachtheiligt; der übrige Theil des ehemaligen Main- und Tauberkreises besitzt wenigstens eine Land- und Poststraße nach Würzburg, während die bedeutendste Stadt desselben alle oder doch die bedeutendsten Vortheile ihrer Lage neutralisirt sieht durch den Mangel irgend einer direkten Fahrverbindung, und den Mangel einer Landstraße, den jene erst möglich macht.

Ich wünschte daher auch meinerseits, daß diesem Mangel endlich abgeholfen werde. Man hat bei Berathung des Zollvereins den Deputirten aus dem ehemaligen Main- und Tauberkreis wohl den Vorwurf gemacht, daß sie aus Particular-Interessen für denselben gestimmt hätten; die Er-

fahrung hat aber gezeigt, daß jene große nationale Maßregel nicht einem Theil von Baden, sondern dem Ganzen wohlthätig und nothwendig war, ja daß gerade die Gegenden, aus denen die lautesten und ungestümsten Stimmen sich dagegen erhoben, als sey derselbe eine wahre Landescalamität, am Grellsten und im ausgedehntesten Maße die segensreichen Folgen empfanden, die nach dem Urtheil des Unbefangenen sich an dieselbe knüpfen mußten. Und auch jetzt kommt wieder die Eisenbahn, die ohne allen Zweifel, wenn es auch nicht im Bericht steht, nur eine Folge des Zollvereins ist, diesen Gegenden vorzugsweise zu gute, während die Gegend um Wertheim auch an diesem durch den Zollverein gewonnenen Gewian keinen Antheil hat. Unter diesen Umständen scheint es doppelt Pflicht zu seyn, durch Anlegung von Straßen und Postverbindungen eine in dieser Hinsicht allerdings gegen alle anderen Landestheile zurückstehende Gegend zu entschädigen.

Staatsminister Winter: Ich muß nochmals wiederholen, man kann die Sache nicht ganz so, wie Sie es wollen, ausführen, wir hängen von auswärts ab, ob man uns nämlich von da entgegenkommen will, aber erzwingen läßt sich das nicht.

Platz: Die bayerische Regierung ist wohl bereit dazu; und es steht dem Bau der Straße mainabwärts, wo es sich von einer erst zu bestimmenden Richtung der Straße nicht handeln kann, da es nur eine gibt, durchaus nichts im Wege, wenn von badischer Seite guter Wille gezeigt wird.

Martin: Ich trete den von meinem Nachbar so eben geäußerten Wünschen vollkommen bei, die dahin gehen, daß die ganze Bahn möglichst schnell vollendet werden

möchte, und reihe denselben noch etwas weiteres an, worauf ich die Aufmerksamkeit der Kammer hauptsächlich zu lenken wünsche. Ich besorge nämlich, daß eine Unterbrechung, die Statt finden wird, wenn die eine Strecke gebaut und die andere noch nicht angefangen ist, große Nachtheile herbeiführen möchte. Namentlich erfüllt mich diese Besorgniß, wenn der Bau der Eisenbahn längere Zeit unterbrochen werden sollte, bei Kehl. Der Bau der Eisenbahn wird begonnen in Mannheim, und über Heidelberg fortgesetzt bis Carlsruhe. In der lieben Residenz wird man den Wunsch haben, mit möglichster Schnelligkeit auch nach Baden, und vielleicht nach Straßburg zu kommen.

Dort, meine Herren! besorge ich einen Stillstand, dort befürchte ich, daß, wenn ein längerer Zwischenraum Statt findet, bis die Bahn von Kehl aufwärts über Freiburg nach Basel fortgesetzt wird, große Nachtheile für Handel und Verkehr, und für die Interessen der oberen Landestheile.

Ich will den Fall annehmen, daß die Oberelsässer Bahn früher oder gleichzeitig mit der untern Strecke der Unsrigen fertig wird, dann ist ganz natürlich, daß der Zug der Reisenden und Waaren über Kehl und Straßburg gehen wird. Ich muß deßhalb sehr wünschen, daß keine große Pause im Bau der Eisenbahn eintreten möchte, wenn die Bahnlinie bis Kehl vollendet seyn wird, weil es eine anerkannte Sache ist, daß der Handel, wenn er einmal irgend wohin eine Richtung genommen hat, nicht so leicht wieder davon abzubringen ist.

Staatsminister Winter: Das habe ich ja gesagt, daß wir noch nicht wissen können; wo wir zuerst anfangen

werden zu bauen. Deßwegen habe ich dort bemerkt, daß der Art. 3 nichts taugt, Sie hätten ihn weglassen sollen.

Finanzminister v. Böckh: Meine Herren! Zu meiner lebhaften Freude, hat Ihnen der Abg. Welcker in der letzten Sitzung zugerufen:

„est modus in rebus sunt certi denique fines."

Sollte dieser Satz nicht auch auf das Wünschen Anwendung finden?

Buhl: Ich wünsche, daß man denjenigen Gegenden des Landes, welche das Unglück haben, durch ihre Lage von der Eisenbahn getrennt zu seyn, wenigstens Gelegenheit verschaffe, auf eine erleichterte Weise an die Eisenbahn zu kommen, durch bessere Unterhaltung der Chausseen, als es jetzt der Fall ist.

Finanzminister v. Böckh: Nach einem Winter, wie der gegenwärtige, sind alle Straßen mehr oder weniger schlecht.

Der Präsident eröffnet die Berathung des Commissionsberichts des Abg. Bekk über den, die Zwangsabtretungen betreffenden Art. 2 des Gesetzentwurfes wegen dem Bau einer Eisenbahn von Mannheim nach Basel.

Der Artikel 1 (im Commissionsbericht Art. 5) lautet:

„Für die Zwangsabtretungen, welche hinsichtlich des in die Zugslinie der Eisenbahn fallenden Eigenthums nöthig werden, kommen statt der im II. Titel des Gesetzes vom 28. August 1835 enthaltenen Vorschriften folgende Bestimmungen zur Anwendung."

Bekk: Es ist bekannt, daß die Regierung uns einen Vertrag vorgelegt hat, der zwischen Frankfurt und Darmstadt über die Fortsetzung der Bahn von Mannheim nach

Darmstadt, und von da nach Frankfurt abgeschlossen wurde. Nun hat ihre Commission beschlossen, daß in dem vorliegenden Gesetz ein Artikel nachgetragen werden soll, wornach die Bestimmungen des Gesetzes über die Zwangsabtretungen auch Anwendung finden sollen, auf die Strecke von Mannheim bis an die hessische Grenze. Da nun übrigens beschlossen wurde, daß die Artikel über die Zwangsabtretungen einen besonderen Gesetzesentwurf bilden sollen, so kann man füglich sagen, daß dieses Gesetz überhaupt für die Eisenbahn gilt, welche von der hessischen Grenze bei Mannheim bis an die Schweizer-Grenze bei Basel errichtet werde.

Ich schlage daher vor: den Artikel 1 so zu fassen:

„Für die Zwangsabtretungen, welche hinsichtlich des in die Zuglinie der Eisenbahn von der hessischen Grenze bei Mannheim bis an die Schweizer-Grenze bei Basel fallenden Eigenthums nöthig werden, kommen statt der im 2. Titel des Gesetzes vom 28. August 1835 enthaltenen Vorschriften folgende Bestimmungen zur Anwendung."

Sander: Bei Mannheim gibt es keine hessische Grenze, sie ist von Mannheim wenigstens 4 Stunden entfernt.

Bekk: Die Schweizer-Grenze ist auch nicht bei Basel an der Stadt, sondern von derselben entfernt. So gut man nun sagt, bis an die Schweizer-Grenze bei Basel kann man auch sagen, „bis zur hessischen Grenze bei Mannheim."

Staatsminister v. Blittersdorff: Ich glaube, man soll noch dazu fügen: „mit Einschluß der Zweigbahn nach Kehl."

Finanzminister v. Böckh: Es frägt sich, ob man nicht allgemein sagen sollte: „für Eisenbahnen?"

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Gerbel: Man kann dies Wort, bei Mannheim, nicht umgehen, weil es manche Grenze gegen Hessen gibt, die nicht bei Mannheim endet.

Welcker: Ich glaube, daß das zu berathende Gesetz für alle Eisenbahnen gilt. Eine Eisenbahn kann ohne Staatsconcession nicht gebaut werden. Finden Zwangsabtretungen Statt, so wird jede einzelne Abtretung durch eine vom hohen Staatsministerium ausgehende Entscheidung ausgesprochen. Wenn das Gesetz für die gegenwärtige Eisenbahn passend ist, warum soll es in Zukunft, wenn eine neue Bahn gemacht wird, nicht anwendbar seyn? Ich trage daher ebenfalls darauf an, daß man sagt: „für Eisenbahnen."

Duttlinger: Das Gesetz über Zwangsabtretung des Eigenthums ist ein Ausnahmsgesetz, welches die Heiligkeit und Unverletzlichkeit des Eigenthums für die Fälle beschränkt, wo es sich um einen öffentlichen Zweck handelt. Wir werden aber wohl erlauben, daß künftig im Großherzogthume Eisenbahnen angelegt werden, wie anderwärts, im Privatinteresse, im Interesse von Bürgern, im Interesse zweier verschiedenen Orte. Für diese Interessen das Ausnahmsgesetz auch gelten lassen zu wollen, wäre unverantwortlich und verfassungswidrig. Ich stimme für die beiden Vorschläge, die die Herren Minister gestellt haben, und nehme sie zur Abänderung der Fassung des Art. 1 indem ich vorschlage, zu setzen statt: „bei Mannheim" „über Mannheim"; welche wir beim ersten wir in die nämliche Sprachform, denn dadurch kämen Gesetze gewählt haben.

Sodann bin ich auch der Meinung des Hrn. Ministers der auswärtigen Angelegenheiten, daß man beifügen soll: „und der Seitenbahn nach Kehl."

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

Welcker: Ich sehe nicht ein, wie ferne die Ansicht des Redners vor mir eine Einwendung gegen meinen Vorschlag enthält. Zwangsabtretungen können nur im öffentlichen Interesse Statt finden. Wird eine Eisenbahn gebaut, wo nur Privaten ein Interesse haben, so findet natürlich eine Zwangsabtretung nicht Statt.

Staatsminister Winter: Es ist ganz richtig im Gesetze über die Expropriation selbst gesagt, daß dasselbe auch zu Gunsten der Gemeinden angewendet werden kann. Ist einmal erkannt, daß der Bau im Interesse einer Gemeinde liege, also im öffentlichen Interesse nothwendig sey, so kann das Gesetz auch in diesem Fall Anwendung finden.

Duttlinger: Das muß aber geschehen durch ein ausdrückliches Gesetz, oder durch die Entscheidung des Staatsministeriums; wenn man aber im Gesetze die Bestimmung aufnehmen wollte, daß es für den Bau von Eisenbahnen angewendet werden kann, so würde dieses gegen die Verfassung anstoßen.

Staatsminister Winter: Es muß immer untersucht werden, ob ein öffentliches Interesse vorliege; wenn nun das Staatsministerium entscheidet, daß ein öffentliches Interesse vorhanden sey, so muß die Abtretung geschehen.

Welcker: Ich stimme ganz dem bei, was der Herr Minister des Innern gesagt hat, daß das Expropriationsgesetz zur Anwendung komme, sobald es sich von einem öffentlichen Interesse handelt, allein der Herr Minister irrt sich, wenn er glaubt, daß das vorliegende Gesetz auch so gefaßt seye. Dieses ist ein ganz specielles Gesetz, für einen besondern Fall gegeben, abweichend von dem Expropriationsgesetze vom 28. August 1835.

Gerbel: Der Abg. Welcker ist mit dem Abg. Dutt-

linger darin einig, daß nur für öffentliche Zwecke Zwangsabtretungen Statt finden dürfen. Nur soll in dem Gesetze, das wir jetzt berathen, nicht gesagt werden: für Eisenbahnen sey es anwendbar, denn dadurch würde ein specielles Ausnahmsgesetz für alle Eisenbahnen anwendbar erklärt, was in keiner Weise beabsichtigt werden will.

Gegenwärtiges Gesetz soll nur für die Anlage der Eisenbahn von der hessischen Grenze über Mannheim bis an die Schweizergrenze gelten, und zwar Behufs der schnellen Beförderung des Werkes, und zur Beseitigung aller großen Anstände.

Es kann manche Bahn ins Leben gerufen werden, wo es keineswegs die Nothwendigkeit gebietet, zum Nachtheil der Güterbesitzer ein so schnelles Verfahren anzuwenden; hier findet dann das Expropriationsgesetz Statt, aber nicht das, welches wir jetzt berathen.

Staats-Minister Winter: die Entscheidung des Staats-Ministeriums und die Entschädigung gehen immer vorher, weiter wird in der Verfassung nichts gefordert. Eine Verfassungswidrigkeit läge daher nicht vor.

Der Abgeordnete Bekk schlägt nunmehr nachstehende Fassung vor: In Bezug auf die Zwangsabtretungen für die Eisenbahn von der hessischen Grenze nach Mannheim und für die Eisenbahn nach der Schweizer Grenze, so wie für die Seitenbahn nach Kehl kommen, statt der ꝛc.

Es wurde hierauf beschlossen, daß

1) auch der Seitenbahn von Kehl im Gesetze gedacht, und
2) die Fassung des ganzen Artikels, nach dem Vorschlag des Abg. Bekk, und damit der Artikel 1 angenommen werden solle.

Art. 2 (Art. 6 im Commissionsentwurf), lautend:

„Wenn die vorgeschlagene Bahnlinie nach ihrer Grundfläche ausgesteckt ist, in der Art, daß nach den angebrachten Grenzzeichen sichtbar ist, welche Güter oder Gutstheile zur Anlage der Bahn gefordert werden, — so begibt sich eine Commission in die Gemeinden der durch die Bahnlinie durchschnittenen Gemarkungen, um die etwaigen Einsprachen und Anträge zu prüfen, welche von den betheiligten Eigenthümern oder sonst Berechtigten gemacht werden mögen."

Sander: Ich hätte sehr gewünscht, daß, in Beziehung auf diesen Artikel, morgen die Discussion eröffnet worden wäre, weil die Abänderungen, welche ich die Ehre haben werde vorzuschlagen, mit den Bestimmungen des Gesetzes über Zwangsabtretungen zusammen hängen, und zwar so, daß ich dieselben nicht deutlich genug entwickeln kann, ohne das Gesetz selbst bei Handen zu haben.

Wenn ich nichtsdestoweniger nun den angenommenen ersten Artikel betrachte, so geht er dahin, daß für Eigenthumsabtretungen hinsichtlich der Eisenbahn die Bestimmungen nicht mehr angenommen werden sollen, die in dem angeführten Gesetze enthalten sind. Nun kommt in diesem der Paragraph vor, der von der Commission, welche aufgestellt ist, um die Einsprachen und Anträge zu prüfen, in jedem Falle auch eine Uebereinkunft mit den Betheiligten über die Abtretung und Entschädigung zu Stande zu bringen, spricht.

Wenn ich nunmehr eine Commission niedersetze und ihre Competenz bestimme, so muß diese vollständig bestimmt werden. Ich frage nun, hat die Commission auch die

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Pflicht und das Recht solches Uebereinkommen zu Stande zu bringen? Das versteht sich, wird man sagen; allein ich glaube, daß es nothwendig seyn wird, dieses beizufügen, denn sonst kann aus dem ersten Artikel geschlossen werden, es habe die Commission das Recht nicht, ein Uebereinkommen zu Stande zu bringen.

Ein weiteres Bedenken besteht darin: Das Gesetz über Zwangsabtretung, in der Voraussicht, daß eine Abtretung nicht so bald geschehen werde, schreibt vor, daß, bis die Abtretung geschieht, innerhalb der Zeit von vier Monaten von der öffentlichen Bekanntmachung an, daß der die abzutretende Liegenschaft bezeichnete Plan in dem Rathhause niedergelegt sey, an dem Grundstücke nichts geändert werden darf.

In dem letzten Artikel scheint mir bestimmt zu seyn, daß die öffentliche Bekanntmachung in dem Regierungsblatte dieselbe Wirkung habe, wie die Verkündung eines Staats-Ministerial-Erkenntnisses; ich glaube aber, daß ein Paragraph in diesem Gesetze ist, welcher noch andere Zeitpunkte bestimmt, wo Abänderungen zulässig sind. Dieses wäre aber nach dem vorliegenden Gesetze nicht der Fall, weil durch die Bestimmung, daß die Vorschriften des früheren Gesetzes nicht mehr in Anwendung kommen sollen, man sich nicht mehr darauf berufen kann

Indessen heißt es im Art. 2, wenn die vorgeschlagene Bahnlinie nach ihrer Grundfläche ausgesteckt ist, in der Art, daß nach den angebrachten Grenzzeichen sichtbar ist ꝛc., so begibt sich eine Commission in die Gemeinde der durch die Bahnlinie durchschnittenen Gemarkungen, um die etwaigen Einsprachen und Anträge zu prüfen ꝛc.

Mir scheint aber, hier nicht hinreichend bestimmt zu seyn,

wie zu erfahren ist, daß wirklich eine Bahnlinie ausgesteckt sey. Ich denke, daß eine solche Linie vorbereitend lange zuvor von den Geometern ausgesteckt werden kann, ohne daß doch von da an der Zeitpunkt lauft, wo man prüfen kann, welche Linie denn eigentlich ausgesteckt ist.

Mir scheint, es wäre gut, wenn man das Amt als die Stelle benennen würde, welcher von der Baubehörde die Anzeige geschieht, daß die Baulinie wirklich ausgesteckt sey, und daß man von dieser Anzeige an zugleich die Wirkung eintreten lasse, daß vier Monate lang nichts mehr am Grundstück geändert werden darf.

Bekk: Auch ich hätte gewünscht, daß die Berathung verschoben worden wäre, daß sich der Abg. Sander noch besser hätte informiren können über das Gesetz vom 28. August 1835, besonders was den letzten Punkt betrifft, wo er von einem Verbot der Commission spricht, ein Ueberkommen zu versuchen.

Im § 10 des Eigenthumsabtretungs-Gesetzes ist speziell das Bedenken des Abg Sander gehoben, denn da heißt es:

„Die Tagfahrt findet in der Gemeinde Statt, in deren Gemarkung die abzutretenden Güter liegen, oder in der Nähe derselben, und wenn sie zu den Gemarkungen verschiedener Gemeinden des nämlichen Amts gehören, nach Umständen entweder in einer eben derselben, oder in derjenigen, welche hiefür als die angemessenste erscheint."

Der § 37 des Gesetzes vom 28. August 1835 bezeichnet gerade die Wirkung von der der Abg. Sander sprach, daß nämlich vom Eigenthümer innerhalb der bezeichneten Frist kein Neubau unternommen werden dürfe. Was also

der Abgeordnete bezweckt, ist im Art. 10 speziell ausgedrückt. Der Abg. Sander sagt zwar, im Art. 1 seyen die Bestimmungen des Gesetzes vom 28. August 1835 ausser Wirkung gesetzt, daher könne man sich darauf nicht berufen. Das ist aber nicht richtig. In unserm Art. 1 sind nur die Bestimmungen des II. Titel jenes Gesetzes ausser Anwendung gesetzt; das ganze übrige Gesetz bleibt wie es bisher bestanden hat.

Was sodann die zu versuchende Uebereinkunft betrifft, so ist es wahr, daß dieses Gesetz der Commission die Verbindlichkeit nicht auferlegt, ein Uebereinkommen zu versuchen. Es benimmt ihr aber auch nicht das Recht, eine solche zu schließen. Man könnte allerdings sagen: Hat man es im Gesetze vom Jahr 1835 nothwendig gefunden, speziell die Vorschrift zu ertheilen, daß die Commission Uebereinkommen versuchen soll, so kann man dieß auch hier bestimmen. Ich meines Orts hätte hiergegen auch nicht viel zu erinnern; allein die Regierung wird von selbst, ohne daß man durch das Gesetz der Commission die Verbindlichkeit auflegt, diese anreihen, daß sie das thue, was sie nach den jeweiligen Umständen für angemessen findet.

Ferner wurde gerügt, daß im Gesetze nicht gesagt ist, auf welche Weise die Commission zur Kenntniß komme, daß die Bahnlinie wirklich ausgesteckt sey. Das wäre aber in der That doch gewiß leeres Stroh gedroschen, wenn man im Gesetze erst noch sagen müßte, wie die Commission es erfahren soll, daß die Bahnlinie schon gesteckt sey, und daß man das Bezirksamt als Organ dazu wähle, durch dessen Vermittlung die Commission von den in ihrer Mitte

befindlichen Technikern, welche die Bahn ausstecken, erst erfahre, daß die Bahn wirklich ausgesteckt sey.

Wollte man hierüber in das Gesetz Bestimmungen aufnehmen, so könnten aus den 11 Artikeln 1100 werden. Ich glaube, daß die Bestimmung des Gesetzes genügt.

Regierungscommissär Ministerialrath Brunner: Die Regierung muß dagegen protestiren, daß Sie eine Bestimmung in den Gesetzesentwurf nehmen, welche eine Verbindlichkeit für die Commission enthält, mit den einzelnen betheiligten Eigenthümern ein Uebereinkommen zu versuchen. Es müßten auf diese Weise alle Eigenthümer, Nutzeigenthümer und alle Inhaber von Dienstgerechtigkeiten vorgeladen werden. Dieß ist aber fast gar nicht ausführbar. Sie würden dadurch der Regierung Schwierigkeiten in den Weg legen, welche die Ausführung des Baues ausserordentlich erschwerten. Alle Vortheile des Gesetzesentwurfs wären damit zernichtet.

Ich glaube deshalb, man sollte es der Regierung überlassen, da ein Uebereinkommen zu versuchen, wo man es für räthlich erachtet; aber der Commission zuzumuthen, dieses bei jedem Grundstücke anzuwenden, ist, ich wiederhole es, mit dem Zweck der Commission nicht vereinbarlich.

Bekk: Ich habe nur gesagt, wenn die Commission es nothwendig findet, ein Uebereinkommen zu versuchen, so soll sie dazu befugt seyn. Die Bestimmungen lauten so, daß die Commission an Ort und Stelle es unternehmen könne.

Knapp: Ich habe noch ein Bedenken, es heißt nämlich: es begibt sich eine Commission in die Gemeinden der durch die Bahnlinie durchschnittenen Gemarkungen ꝛc. Wenn nun die Bahnlinie so durchzogen wird, daß der Eigenthümer gerade einen Theil seines Eigenthums auf

der andern Seite bekömmt, so ist die Frage, ob der Staat verbunden sey, die ganze Strecke zu übernehmen, oder für das was das Gut werth ist, Entschädigung zu geben.

Bekk: Das Gesetz vom Jahr 1835 gibt darüber ganz bestimmten Aufschluß.

Sander: Was die Bedenklichkeit des Herrn Regierungscommissärs betrifft, daß die Regierung durch Erwähnung eines Uebereinkommens im Gesetz in Verlegenheit komme, so scheint die Regierung den Grundsatz so aufzustellen, daß ihr lieber ist, im Wege des Zwangs, des Zugriffs zu dem Eigenthum des Bürgers zu kommen, als im Wege des Vergleiches.

Ich glaube nicht, daß eine Regierung Anstand nehmen sollte, zur Beseitigung des Zwangs der Abtretung, eine beruhigende Bestimmung in das Gesetz aufzunehmen, wornach das Uebereinkommen vorgezogen wird.

Warum hat man dann im Art. 15 des Gesetzes über Zwangsabtretung gesagt?

„In allen Fällen versucht die Commission bei der „Tagfahrt oder nach derselben über die Abtretungen „und Entschädigungen mit den erschienenen Betheiligten ein Uebereinkommen zu Stande zu bringen."

Das versteht sich übrigens doch von selbst, daß man nur mit denen übereinkommen kann, die da sind.

Ein gütliches Uebereinkommen ist, glaube ich, die schnellste und sicherste Weise, über eine Zwangsabtretung hinweg zu kommen; ich kann aber nicht einsehen, wie dieß eine Verlängerung der Sache seyn sollte.

Staatsrath Nebenius: Ich muß mich auch entschieden dem Antrag widersetzen, den der Abg. Sander gestellt hat. Der Grund besteht darin, daß wir nicht gebunden

seyn wollen, wegen dieser Vereinbarung uns an die Commission zu halten.

Wir werden wahrscheinlich häufig in dem Fall seyn, andere Beamte zu beauftragen, gütliche Uebereinkünfte zu treffen.

Wenn die Leute einmal wissen, daß die Eisenbahn gebaut wird, so machen sie keine Einsprache mehr.

Also nicht deßwegen, weil wir gar keine Uebereinkunft treffen wollen, sondern nur, weil wir nicht an die Commission gebunden seyn wollten, haben wir Ihnen diese Fassung vorgeschlagen.

In Belgien wurde eine Eisenbahn von 4½ Stunden Länge gebaut, ohne daß auch nur in einem einzigen Fall die Anwendung des Expropriationsgesetzes nothwendig geworden ist. So wird es auch bei uns kommen.

Schaaff: Der Abg. Sander kann sich vollkommen beruhigen. Auch die Commission scheint daran gedacht zu haben, daß man ein „Uebereinkommniß" versuche, sonst würde sie nicht im Art. 14 davon sprechen. Aber der Regierung zur Pflicht zu machen, mit jedem einzelnen Eigenthümer zu unterhandeln, das hieße, die Sache ad calendas græcas verschieben. Alle Güter müßten vorerst verzeichnet werden, und jedes Uebersehen führte Nullitäten im Gefolge, und forderte neues Verfahren.

Das will aber gewiß der Abg. Sander nicht, wenn er auch noch so ein entschiedener Gegner der Eisenbahn wäre. Das Gesetz mag übrigens sagen, was es will, in der Ausführung wird sich zeigen, daß man meistens gütlich mit den Leuten übereinkommt. Die Praxis in ähnlichen Fällen spricht dafür.

Duttlinger: Man konnte dort vorschreiben, in allen

Fällen soll durch die nämliche Commission das Uebereinkommniß versucht werden, weil in allen Fällen alle Betheiligten durch spezielle Insinuationen vorgeladen werden. Hier wollte man diese Vorladungen umgehen, weil man die 20,000 Eigenthümer nicht zum Voraus schon verzeichnen zu müssen gezwungen seyn wollte, bevor festgesetzt ist, daß eine Abtretung erfolgen müsse. Es handelt sich in jedem einzelnen Fall um zwei Fragen: 1) um die Abtretung, und 2) um die Entschädigung.

Was die erste Frage betrifft, so brauchten wir gar kein Gesetz, was aber die zweite Frage angeht, nämlich die Frage der Entschädigung, da wird man im Wege der Administration diese Frage zu entscheiden suchen in allen Fällen, weil das richterliche Verfahren, welches Sie festgesetzt haben, ein solches ist, daß uns der Ankauf des Grundeigenthums gewiß dreimal höher kommen würde, als wenn man sich mit den Betheiligten abfindet. Uebrigens sind unsere Mitbürger geneigt, mit uns übereinzukommen. Wir haben im Oberland diese Erfahrung gemacht. Beim Canalbau der Elz durch eine Gegend von mehreren Stunden ließen sich diese Abtretungen bewerkstelligen, ohne daß das Expropriationsgesetz auch nur bei einem einzigen Eigenthümer hätte angewendet werden müssen.

Kern: Ich habe mich erhoben, um das zu bestätigen, was der Abg. Duttlinger bemerkt hat. Ich glaube nämlich, bei dem ersten Act, wo es sich darum handelt, ob der Eigenthümer zur Abtretung eines Grundstückes verbunden seyn soll, kann und darf von keinem Vergleich die Rede seyn; denn wenn Sie dem Eigenthümer etwas in die Hand geben, um ihn zur Abtretung zu vermögen, so ist das eine Aufforderung an alle Andere.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Ich glaube, die Commission hat nichts Anderes zu thun, als die Gründe der Eigenthümer anzuhören, aus welchen sie eine Einsprache machen. Die Commission wird ihnen dann schon das Uebrige begreiflich zu machen suchen, aber ein Vergleich braucht nicht abgeschlossen zu werden.

Ich muß ferner bestätigen, was der Abg. Duttlinger bemerkt hat in Beziehung auf die Erwerbung des Terrains für den Elzcanal, wo man es mit mehr als 1700 Eigenthümern zu thun hatte, und auch nicht in einen Fall kam, von dem Gesetze Gebrauch zu machen. Das Nämliche werden wir auch zu erwarten haben bei dem Bau der Eisenbahn.

Etwas Anderes ist es mit der Entschädigung, dort lassen sich allerdings Vergleiche denken.

Sander: Wenn es der Abg. Kern durch die Erfahrung bestätigt gefunden hat, daß die Gütereigenthümer bei dem Elzcanalbau sich alsbald mit der Commission abgefunden haben, ohne von dem Gesetze Gebrauch machen zu müssen, so begreife ich wahrhaftig nicht, daß es hier bei der Eisenbahn schneller gehen soll, wenn man der Commission verbietet, sich in einen Vergleich einzulassen, und dem Eigenthümer bemerklich gemacht werden soll, man werde erst einen Commissär später zu einem etwaigen Vergleich absenden.

Der Art. 2 kam hierauf zur Abstimmung und wurde angenommen.

Ebenso wird der Art. 3 (Art. 7 im Commissionsbericht) lautend:

„Diese Commission besteht

1) aus einem Vorstande, welchen das Ministerium des Innern ernennt;

2) in jedem Bezirke aus dem Beamten oder seinem Stellvertreter;

3) aus einem oder mehreren vom Ministerium des Innern dazu beauftragten Ingenieuren oder Baumeistern;

4) in jeder Gemeinde aus dem Bürgermeister oder dessen Stellvertreter.

Der Commissionsvorstand kann zur Berathung oder zur Ertheilung von Aufklärungen noch andere Personen beiziehen, und auch dem Bürgermeister steht das Recht zu, zur Ertheilung von Aufklärungen andere, der Sache kundige, Personen beizurufen."

ohne Discussion zum Kammerbeschluß erhoben.

Präsident: Soviel ich weiß, soll dem Entwurfe noch ein Artikel nach dem Antrag des Berichterstatters beigefügt werden, nämlich nach dem Art. 9, jetzt Art. 5, Ich ersuche den Abg. Bekk, uns den Artikel vorzutragen.

Bekk: Man hat bemerkt, daß es vielleicht in vielen Gemeinden ganz unnöthig seyn wird, daß die Commission erscheine, weil oft Niemand Einsprache machen werde; und es wäre deshalb zu wünschen, daß die Commission nur dann erscheine, wenn eine Einsprache bereits erhoben sey. Ich glaube nun, daß dies im Allgemeinen nicht der Fall seyn wird, und daß namentlich wegen Verlegung von Wegen und Wasserleitungscanälen oft Einsprachen werden erhoben werden, bis die Betheiligten an Ort und Stelle von der Commission über die künftige Einrichtung beruhigt seyn werden. Und hiebei möchte es nun die Sache oftmals verzögern, wenn ein eigenes Verfahren vorausginge, um die Erhebung von solchen Einsprachen zu veranlassen, auf welche hin die Commission alsdann erst an Ort und Stelle gienge.

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

Es kann nach Umständen sehr dringend seyn, eine Commission sogleich abzusenden, um die Sache auf der Stelle ins Reine zu bringen. Aus diesem Grund würde ich den Artikel nur facultativ dahin stellen, es soll der Commission erlaubt seyn, voraus eine Art von schriftlichem Verfahren einzuleiten, daß Diejenigen, welche Einsprachen machen wollen, innerhalb einer gewissen Frist sie dem betreffenden Bezirksamt vorzutragen haben, so, daß die Commission nur dann, wenn wirklich Einsprachen erhoben werden, sich zu deren Prüfung an Ort und Stelle begibt.

Aus diesem Grunde würde ich zwischen den Artikeln 9 und 10, resp. 5 und 6 den Satz aufnehmen:

„Der Vorstand der Commission kann auch, ehe eine Tagfahrt angeordnet wird, in der Gemeinde verkünden lassen, daß Diejenigen, welche gegen die ausgesteckte Bahnlinie oder gegen die etwa beabsichtigte Verlegung eines Wegs oder Canals Einsprache machen wollen, dieselben innerhalb acht Tagen dem Bezirksamte vorzutragen haben, worauf nun, wenn innerhalb dieser Frist Einsprachen erhoben werden, eine Tagfahrt zur Prüfung derselben von der Commission angeordnet wird."

Hiemit wurde die heutige Sitzung geschlossen, und die nächste auf Morgen angekündigt.

Zur Beurkundung.

Der Präsident:

Mittermaier.

Der Secretär:

Dr. Zentner.

Beil. Nr. 1 zum Protocoll der 8. öffentlichen Sitzung vom 12. März 1838.

Leopold von Gottes Gnaden, Großherzog von Baden, Herzog von Zähringen.

Mit Zustimmung Unserer getreuen Stände haben Wir beschlossen und verordnen, wie folgt:

Art. 1.

Die Kosten des Baues der Eisenbahn von Mannheim bis an die Schweizer Grenze bei Basel, nach dem Voranschlage zu 13 Millionen Gulden berechnet, werden von der Amortisationscasse bestritten, welche, von einer Budgetperiode zur andern, nach dem jeweiligen Bedürfnisse für Zinse und Tilgungsfond dotirt wird.

Art. 2.

Für den Bauaufwand, der sich während der gegenwärtigen Budgetperiode ergeben dürfte, ist dem Ministerium des Innern ein Credit bis zu vier Millionen Gulden eröffnet, worüber dasselbe nach Bedürfniß verfügen wird.

Art. 3.

Von der darauf geleisteten Summe sind der Amortisationscasse 3 ½ Procent Zinse und ½ Procent Tilgungsfonds

aus der Staatscasse zu vergüten, die das Finanzministerium im Voranschlage von 90,000 fl. auf die budgetmäßigen Ueberschüsse der gegenwärtigen Finanzperiode anweisen wird.

Art. 4.

Insoweit die verfügbaren Mittel der Amortisationscasse zur Leistung der ihr nach Art. 2 obliegenden Verbindlichkeit nicht zureichen würden, ist sie ermächtigt, unter Beobachtung des Art. 10 des Gesetzes über die Verfassung und Verwaltung der Amortisationscasse Anleihen zu machen.

Gegeben zu ꝛc.

Die zweite Kammer nimmt vorstehenden Gesetzentwurf an.

Karlsruhe, den 12. Merz 1838.

Im Namen der unterthänigst treugehorsamsten zweiten Kammer der Ständeversammlung.

Der Präsident:
Mittermaier.

Die Secretäre:
Bohm.
Dr. Zentner.
Schinzinger.

Beilage Nr. 2 zum Protocoll der 8. öffentlichen Sitzung vom 12. März 1838.

Durchlauchtigster Großherzog,
Gnädigster Fürst und Herr!

In der achten öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer Höchst Ihrer getreuen Ständeversammlung wurde bei Berathung des Gesetzentwurfes wegen Erbauung einer Eisenbahn von Mannheim bis zur Schweizergränze bei Basel

I. hinsichtlich der Richtung der Bahn beschlossen:

in Erwägung der Wichtigkeit der anzulegenden Eisenbahn in staatswirthschaftlicher und vorzüglich in commercieller Hinsicht, sowie in Berücksichtigung, daß besonders auch der innere Verkehr durch die Eisenbahn befördert wird, dieß aber am Besten bewirkt werden kann, wenn die Bahn möglichst über volkreiche Orte geführt wird und die aus den Gebirgsthälern tretenden Straßen auf die angemessenste Weise aufnimmt,

in fernerer Erwägung, daß, wenn auch durch die Abweichung von der geraden Linie größere Ausgaben verursacht werden, theils die Opfer der finanziellen Rücksichten durch volkswirthschaftliche Interessen gerechtfertigt werden, theils durch den höheren Ertrag der Bahn auch für die größeren Kosten der Erbauung eine Entschädigung begründet wird,

Eure Königliche Hoheit ehrerbietigst zu bitten: die genaueste Untersuchung unter Beiziehung localkundiger Personen, und Abwägung der technischen, finanziellen und volkswirthschaftlichen Rücksichten gnädigst anordnen zu wollen, um zu bewirken, daß

a) die Bahn von Mannheim nach Heidelberg entweder mehr rechts gegen Schwetzingen, oder mehr links gegen Seckenheim zu geleitet werde, als in dem Project vorgezeichnet ist;

b) daß der Bahnzug über Bruchsal und Durlach geführt werde;

c) daß die Hauptbahn dem Orte Oos, von wo die Straße nach Baden abgeht, mehr, als die projectirte Linie zeigt, sich nähere, und daß, wenn sich für die Anlegung einer Seitenbahn von Oos nach Baden eine Actiengesellschaft bilden sollte, die erforderliche Concession ertheilt werden möge;

d) daß bei dem Zuge von Freiburg aufwärts durch die Annäherung der Bahn an Krotzingen der Nachtheil eines zu großen Falles vermieden und die Bahn den bedeutenden Orten an der Straße, sowie dem Münsterthale näher komme;

e) daß die gegen die Bahnrichtung durch den Isteiner Klotz geäußerten großen Bedenken durch die Richtung der Bahn durch die Thäler auf der östlichen Seite des Schliengener Bergs beseitigt, und dadurch die großen Vortheile erreicht werden, die Bahn den Städten Müllheim und Kandern, und wo möglich der Stadt Lörrach mit dem fabrikreichen Wiesenthale zu nähern;

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

II. In Bezug auf die Wirkung der Eisenbahn auf den südöstlichen Theil des Großherzogthums wurde

in Erwägung, daß die Bahn von Mannheim nach Basel mit der wahrscheinlichen Fortsetzung nach Südosten dem Verkehr auf den Straßen durch das Kinzigthal nach Zürich, Schaffhausen und an den Bodensee Abbruch zu thun geeignet ist, ohne daß die genannten Gegenden einen unmittelbaren Vortheil von der anzulegenden Eisenbahn erhalten,

beschlossen:

a) an Eure Königliche Hoheit die ehrerbietigste Bitte zu stellen:
die genaue Untersuchung darüber zu verfügen, auf welche Weise den Nachtheilen, welche dem südöstlichen Theile des Großherzogthums durch die Erbauung der Eisenbahn von Mannheim bis Basel und in der weitern Fortsetzung nach Südosten drohen, abgeholfen werden kann;

b) unter Beifügung einer Petition mehrerer Bewohner der badischen Seegegend Eure Königliche Hoheit weiter unterthänigst zu bitten: daß nach geschehener Voruntersuchung der Inhalt jener Petition in Erwägung gezogen und dem nächsten Landtage eine geeignete Vorlage wegen Abhilfe der dem Seekreise drohenden Nachtheile, namentlich durch etwaige gnädigste Ertheilung einer Concession an eine Actiengesellschaft für Erbauung einer Eisenbahn aus dem Rheinthal an den Bodensee gnädigst angeordnet werden wolle.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Wir legen diese unterthänigsten Bitten vor dem Throne Eurer Königlichen Hoheit in tiefster Ehrfurcht nieder.

Karlsruhe den 12. März 1837.

Im Namen der unterthänigst treugehorsamsten zweiten Kammer der Ständeversammlung

Der Präsident:
Mittermaier.

Die Secretäre:
Bohm.
Dr. Zentner.
Schinzinger.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Neunte öffentliche Sitzung
der zweiten Kammer der Landstände.

Karlsruhe, den 13. März 1838.

In Gegenwart

der Herren Regierungskommissäre: Staatsminister Winter und Staatsminister Frhr. v. Blittersdorff, Staatsrath Nebenius, Ministerialräthe v. Marschall und Brunner, so wie Professor Bader;

sodann:

sämmtlicher Mitglieder der zweiten Kammer mit Ausnahme der Abgeordneten Lang und Speyerer.

Unter dem Vorsitz des Präsidenten Mittermaier.

Der Präsident macht eine Mittheilung der ersten Kammer bekannt, wornach für die Dauer des gegenwärtigen ausserordentlichen Landtags die am letzten Landtage gewählten Sekretäre

Freiherr von Göler und
Geheimer Hofrath Rau,

in derselben Eigenschaft von der ersten Kammer bestätigt worden seyen.

Der Präsident eröffnet sodann die Berathung des Kommissionsberichts des Abgeordn. Bekk über den, die zwangsweise Eigenthumsabtretungen betreffenden Art. 2

des Gesetzentwurfes wegen Anlegung einer Eisenbahn von Mannheim nach Basel, und zwar über Art. 4, resp. Art. 8 des Kommissionsentwurfs.

Derselbe lautet:

"Der Tag des Erscheinens der Kommission wird wenigstens acht Tage vorher in den gedachten Gemeinden öffentlich bekannt gemacht, mit dem Anhange, daß Jeder, welcher gegen die ausgesteckte Bahnlinie gegründete Einsprachen zu machen habe, dieselben bei der Tagfahrt der Kommission vortragen könne."

"Die Kommission kann diese Tagfahrt an einem und demselben Orte für mehrere Gemeinden gleichzeitig abhalten."

Sander: Ehe ich über diesen Artikel spreche, erlaube ich mir, dem Hrn. Präsidenten hinsichtlich der Festsetzung der Tagesordnung etwas vorzutragen. Es scheint, daß nach dem Schlusse der heutigen Sitzung mehrere Abgeordnete vorhaben, den Landtag zu verlassen, und doch muß ein neuer Ausschuß gewählt werden. Ich muß daher der Kammer zu bedenken geben, ob nicht heute schon diese Wahl statt finden soll. Wenn übrigens die Herren zweifeln, daß ein solcher gewählt werden muß, so bitte ich nur den §. 51 der Verfassungsurkunde zu lesen.

Der Präsident schlägt vor, diesen Punkt bis zum Schlusse der Sitzung auszusetzen, womit auch die Kammer einverstanden ist.

(Es wird sofort zur Berathung des Art. 4 übergegangen.)

Sander: Ich wage es kaum, meine Erinnerungen

gegen diesen Paragraphen vorzutragen. Denn, wenn ich auch bedenke, daß meine gestrigen Erinnerungen über den §. 2 mit dem eben so schönen als hochpoetischen, wahrscheinlich aus dem Liede Salamonis geschöpften, und nicht parlamentarischen Satze aus dem Wege geraumt wurden: daß es leeres Strohdreschen heiße, wenn man darauf eingehen wollte, so muß ich auch heute etwas Aehnliches befürchten. Nichts destoweniger erlaube ich mir doch einige Bemerkungen.

Ich habe bei Art. 2 bemerkt, daß es schon gut wäre, wennman öffentlich bekannt machte, daß die Bahnlinie ausgesteckt sey, als die erste Handlung, von wo an die Betheiligten sich umsehen, und ihre Einwendungen gegen die Bahn sich selbst zuerst sammlen und aufstellen können. Man ist darauf nicht eingegangen, sondern im Art. 4 kommt die zur Prüfungen der Beschwerden niedergesetzte Kommission alsbald, und ohne daß man auch nur weiß, wer sie zusammenruft.

Diese Kommission ist zwar wahrscheinlich in der Betrachtung, daß unsere Beamten schon so sehr das Vertrauen des Volks genießen, zur Steigerung dieses Vertrauens noch durch einen vom Ministerium des Innern ernannten Vorstand verstärkt worden, und genießt also alles Vertrauen. Allein, es wird aber doch immer noch nothwendig seyn, auch das Erscheinen der Kommission allen Betheiligten bekannt zu machen. Hier im Art. 4 wird nun nur von einer öffentlichen Bekanntmachung des Tages des Erscheinens der Kommission gesprochen, und am Ende des Paragraphen wird gesagt, daß die Tagfahrt für mehrere Gemeinden abgehalten werden könne. Mir scheint nun, daß nicht nur der Tag des

Erscheinens, sondern auch der Ort, der Platz des Erscheinens bekannt gemacht werden müsse, denn, da für mehrere Gemeinden zusammen an einem bestimmten Orte die Tagfahrt abgehalten werden kann, so müssen diese mehrere Gemeinden alsbald den Ort dieser gemeinschaftlichen Tagfahrt wissen, daher mein Antrag dahin geht, auch den Ort des Erscheinens bekannt zu machen. Ferner wird nur von einer öffentlichen Bekanntmachung gesprochen. Das Gesetz über Zwangsabtretung vom Jahr 1835 enthält hierüber einen sehr ausgedehnten Paragraphen.

Dieser lautet:

"Wenigstens acht Tage vor der Tagfahrt läßt der "Bürgermeister die dieselbe anordnende amtliche "Verfügung durch öffentlichen Anschlag zur allgemeinen, und durch mündliche Eröffnung oder schriftliche Einhändigung zur besondern Kenntniß der "bekannten im Orte anwesenden Betheiligten bringen, mit der weitern Nachricht, daß der Plan "durch eben diese Zeit zu Jedermanns Einsicht im "Rathhause niedergelegt sey. In der Zwischenzeit "ist jene Verfügung überdieß durch Ausschellen, "so wie durch Einrücken in das Kreisanzeige- und "das im Orte etwa erscheinende Verkündigungsblatt bekannt zu machen."

Sie werden mir sagen: Es versteht sich von selbst, daß die öffentliche Bekanntmachung auf diese Weise geschieht. Allein der §. 1 des vorliegenden Gesetzes schreibt vor, daß statt der im Titel II. des Gesetzes vom 28. August 1835 enthaltenen Vorschriften folgende Bestimmungen zur Anwendung kommen. Diese Bestimmung

über die öffentliche Bekanntmachung ist hier nicht näher bezeichnet, und da es doch vor Allem daran gelegen seyn muß, daß das Erscheinen der Kommission den Betheiligten, welche ohnedieß nicht immer in der betreffenden Gemeinde wohnen, bekannt werde, so würde ich wünschen, daß man sagt: "durch öffentlichen Anschlag," denn sonst könnte der Bürgermeister es ausschellen lassen, und die Leute, welche betheiligt sind, und gerade nicht an ihrem Orte anwesend seyn, wissen und erfahren nichts davon.

Staatsminister Winter: Wenn man alle diese Bestimmungen in das Gesetz aufnehmen wollte, welche durch die Instruktion nothwendiger Weise noch regulirt werden müssen, so bekämen wir ein Gesetz von 30 bis 40 §§. statt von 8 oder 9 §§. Ueberhaupt wird es nicht einmal angehen, daß man solche Vorschriften in das Gesetz aufnimmt.

Der Herr Abgeordnete sagt: Es soll der Platz bestimmt werden, wo die Tagfahrt abgehalten wird. Das kann man aber gar nicht; denn entweder werden sich die Leute wahrscheinlich, wenn es schön Wetter ist, auf freiem Felde, oder bei ungünstiger Witterung auf dem Gemeindehaus versammeln.

Ferner machte der Herr Abgeordnete die Einwendung, man müsse im Gesetz vorschreiben, daß, wenn mehrere Gemeinden an einem Orte zusammen kommen sollen, dieß in allen diesen Gemeinden bekannt gemacht werden müsse. Der Beamte, der diese Kommission ausschreibt, wird wahrhaftig dieß doch ohne besondere Vorschrift im Gesetz deutlich genug ausdrücken, weil es ihm der gesunde Menschenverstand nach der Natur der Sache eingeben

wird. Ueber alles dieß, und über manche andere, das Verfahren betreffende Punkte, die hier noch gar nicht erwähnt sind, muß die Instruktion das Nähere enthalten.

Ministerialrath Brunner: Was den Ort der Zusammenkunft betrifft, so wird dieser in der Bekanntmachung der Kommission angezeigt. Das versteht sich von selbst, und eben deßwegen wird es nicht nothwendig seyn, solches in das Gesetz aufzunehmen.

Die Art der Bekanntmachung überhaupt anlangend, so ist die Fassung des §. 8 des Entwurfs dem §. 18 des Gesetzes vom Jahre 1835 über die Expropriation nachgebildet. Dort heißt es ebenfalls nur: „die Kommission soll spätestens bei ihrem Eintreffen in den Gemeinden durch die Bürgermeister öffentlich bekannt machen ꝛc.“ Hat diese allgemeine Bestimmung damals genügt, so wird sie wohl auch jetzt genügen.

Kern: Ich bin ebenfalls ganz der Ansicht, daß die Art und Weise der öffentlichen Bekanntmachung sich zur Aufnahme in die Instruktion eignet, dabei erlaube ich mir aber doch zu bemerken, daß mir die Bestimmung des Gesetzes vom Jahr 1835 über die öffentliche Bekanntmachung nicht genügend zu seyn scheint. Es sind in manchen Gemeinden sehr viele Ausmärker, die nicht wissen, was der Bürgermeister bekannt macht, und doch sollten auch diese Ausmärker von dem Tag, wann die Kommission erscheint, verständiget werden, und dafür ist nach meinem Erachten eine Bestimmung zu treffen.

Ferner glaube ich, daß mit der Bekanntmachung zugleich ein Präjudiz verbunden werden soll, dahin nämlich, daß von demjenigen, der bei der bestimmten Tag-

fahrt nicht erscheint, und also der Kommission kein Bedenken gegen die ausgesteckte Bahnlinie vorbringt, angenommen wird, daß er damit einverstanden sey, und mit einer Einwendung künftig nicht mehr gehört werde.

v. Rotteck: Ich stimme für den Antrag der Kommission, und glaube, daß man sich wohl damit begnügen könne.

Wir haben in der Kommission alle denkbaren Gefahren sehr sorgfältig und genau erwogen, die dadurch entstehen könnten, daß ein Bürger ohne hinreichende Entschädigung, d. h. ohne vollkommene Vergütung jedes Schadens, sein Eigenthum abtreten müßte.

Ich lobe zwar den Eifer des Abg. Sander, daß er um genaue und vollkommene Sicherstellung des Eigenthums vor Gefahren bekümmert ist, die seiner Phantasie vorschweben mögen; ich glaube aber, daß diese füglich durch die dem Gesetze beizugebende Instruktion gehoben werden.

Es ist aber eine andere Besorgniß, die ich hier hege, nämlich die, daß vielleicht eine gar zu große Sorgfalt in das Gesetz hineinkomme. Die Gesetzgebung soll überhaupt in einer Harmonie unter sich selbst stehen; der allgemeine Geist, der eine ganze Staatsgesetzgebung durchdringt, soll aus einer und derselben Quelle hervorgeflossen erscheinen. Das Gesetz soll gewissermaßen der Ausdruck des ganzen Volkswillens, oder der unter Volk und Regierung herrschenden Gesinnung seyn. Was wird nun ein Amerikaner, was wird späterhin ein Bürger unseres eigenen Landes von der heute bestehenden oder in Herrschaft bestehenden Gesammtgesinnung unseres Volkes denken, wenn man wahrnimmt, daß man auf Sicherstellung

des Eigenthums (was zwar nun für sich sehr schön und löblich ist) auf die Entfernthaltung der geringsten, der Phantasie möglicherweise vorschwebenden Gefahr irgend eines kleines Verlustes so unendlich viel Mühe angewendet hat, während man mit Gleichgültigkeit in Beziehung auf unendlich kostbarere Güter verfährt, und die Sicherheit der Freiheit, der Ehre und des Lebens der Personen unbedingt den Händen eines Individuums, nicht einer Kommission anvertraut. Wenn Jemand Jahrelang ohne Grund seiner Freiheit beraubt wird (bloß etwa unter dem vagen Titel des öffentlichen Wohles, weil gegen ihn ein Verdacht vorschwebt), da denkt kein Mensch hintenher, wenn er auch schuldlos erklärt wird, an eine Entschädigung. Handelt es sich dagegen um das Wort: Eigenthum, da können nicht genug Barrieren aufgeführt werden. Ich sage dieses im Interesse der allgemeinen Gesetzgebung und zu Vermeidung allgemeiner Disharmonie in derselben. Ich will nicht, daß noch weitere Formen oder Caudelen angewendet werden sollen. Was die Kommission vorgeschlagen hat, dürfte genug seyn; ich hätte mich selbst mit dem Vorschlag der Regierung begnügt, denn ich bin der Ueberzeugung, daß durch die Instruktion noch alle weitern Vorsichtsmaßregeln werden getroffen werden, daß nie und nimmermehr einem Bürger ein Nachtheil zugehe. Ich stimme für den Antrag der Kommission.

Sander: Wenn man die heute gehaltenen Reden mit den schönen Reden vergleicht, die gehalten worden sind, wie das Expropriationsgesetz von 1835 diskutirt wurde, so sollte man kaum glauben, daß man es damals so Ernst gemeint hat. Damals hat das Wort Sicherheit, Hei-

ligthum des Eigenthums, die Hauptrolle gespielt, damals hat man für das Eigenthum nicht genug schützende Formen auftreiben können, und heute wird am Ende alles einer Instruktion der Regierung anheim gegeben, und jede, auch die geringste in das Gesetz gelegt werden wollende Garantie wird verworfen. Wenn es aber dem Abg. v. Rotteck so sehr Ernst ist um die Sicherstellung anderer, höherer Güter, als das Eigenthum, wie z. B. das der persönlichen Freiheit, der Ehre, so scheint mir, daß der Weg, den er einschlägt, daß er nämlich jetzt beim Eigenthum anfängt, dasselbe von der schützenden Garantie zu entkleiden, nicht der ist, der zum Schutz dieser höhern Güter, der Freiheit und Ehre, führt. Wenn man erwarten will, daß die persönliche Freiheit gleichmäßig wie das Eigenthum geschützt werde, so wird es gut seyn, wenn man darauf hinweist, wie sehr das Eigenthum gesichert ist, und um wie viel mehr erst die Freiheit der Person gesichert seyn müsse, und wenn man dagegen auch das Eigenthum seiner schützenden Garantie beraubt, so wird man nur noch weniger Aussicht haben, für Freiheit und Ehre Schutz und Schirm zu erhalten. Alles, was ich hier vorbringe, wird übrigens von der Seite angesehen, als sey mir bloß darum zu thun, die Einführung der Eisenbahn zu erschweren, und Hemmnisse derselben in den Weg zu legen. Wenn man aber bedenkt, daß ich nichts haben will, als eine nähere Bestimmung des Orts des Erscheinens der Kommission, wenn sie für mehrere Gemeinden eine gemeinschaftliche Tagfahrt abhält, und eine genauere Bestimmung über die Bekanntmachung der Tagfahrt, damit doch die Betheiligten diese Tagfahrt erfahren, so sollte man nicht

meinen, daß solche Ammendements die ganze Eisenbahn verhindern könnten.

Staatsrath Nebenius: Der Abg. Sander kann freilich nach den Gründen fragen, auf welchen die Abweichungen vom frühern Gesetze beruhen. Sie sind folgende: es ist an sich klar, daß die Beachtung der Formen, welche das frühere Gesetz vorschreibt, in diesem Fall zu großen Weitläufigkeiten führen werden. Es hat ein verehrter Redner mir gegenüber (Abg. Kern) vorgeschlagen, daß man alle Ausmärker namentlich benachrichtigen soll, und hat zugleich bemerkt, daß in mancher Gemeinde 12 — 1400 Ausmärker Güter besitzen. Sie sehen wohl ein, meine Herren, daß eine solche Notifikation an 1400 Personen mit sehr vielen Schwierigkeiten verbunden ist, und bei einem so weitläufigen Act leicht eine Nullität herbeigeführt werden kann, wenn nur eine Insinuation unterbleibt. Man kann allerdings sagen, daß das Eigenthum in diesem Fall so heilig ist, wie in jedem andern, und daß das Recht jedes Einzelnen geschützt bleiben muß. Ich glaube, daß bei unsern Formen das Eigenthum vollkommen geschützt bleibt, und daß es der vorgeschlagenen weitern Formen nicht bedarf, um das Interesse des Einzelnen bei der Eisenbahnunternehmung zu wahren. Es geschieht in andern Fällen häufig, daß das Eigenthum in Anspruch genommen wird für öffentliche Zwecke, von welchen das Publikum nicht früher unterrichtet wird, als bis die Arbeiten wirklich beginnen.

Zum Beispiel es wird ein Grundstück verlangt zu einer kleinen Veränderung einer Straße; hier erfährt das große Publikum von einem solchen Projekte nichts, so lange die Sache in den Akten bei der Administration verhandelt

wird. Ganz anders verhält es sich aber mit der Eisenbahn. Es ist wohl kein Bürger im Großherzogthum, der nicht seine lebhafte Theilnahme dieser wichtigen Angelegenheit zuwendet; es wird keiner sein in den Bezirken, welche die Eisenbahn durchschneidet, der nicht frägt: wo führt sie hin.

Dazu kommt noch, daß der Zug wirklich ausgesteckt wird. Ich glaube, daß sich die Kommission wohl an keinem Orte versammeln wird, wo nicht jeder Einwohner genau weiß, wohin die Bahn führt. In der Beziehung glaube ich also, daß keine Gefahr vorhanden sey.

Was den speziellen Antrag des Berichtserstatters betrifft, so bitte ich zu bedenken, daß wir gewiß eine solche Weise der Bekanntmachung wählen, daß der beabsichtigte Zweck erreicht wird. Dieß kann namentlich geschehen durch einen Anschlag am Gemeindehaus; ich glaube, es ist aber besser, wenn die Bekanntmachung noch auf eine andere Weise geschieht, da nicht alle Ortseinwohner gewohnt sind, nach den Anschlägen am Gemeindehaus sich umzusehen. Indessen bin ich der Ansicht, daß sich eine solche Bestimmung zur Aufnahme in das Gesetz nicht eignet.

Wenn verlangt wird, daß in dem Falle, wo die Betheiligten aus mehrern Gemeinden an einem Orte sich versammeln sollen, zugleich der Ort bezeichnet werde, wo die Versammlung statt findet, so wäre eine solche Vorschrift fast eine Beleidigung für die Administration. Wie kann sie voraussehen, daß sich die Bewohner verschiedener Orte auf die Ladung bei ihr einfinden werden, um ihre Einwendungen, Wünsche und Verlangen vorzubringen, wenn sie nicht einmal sagt, wo die Kommission zu finden sey? Wenn Sie solche Bestimmungen treffen wol-

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

len, so wird das eintreten, was gestern der Herr Berichtserstatter gesagt hat, wir müssen aus 8 Artikel 1200 machen.

Bekk: Ich habe bemerken wollen, daß eine Verordnung, vom Ministerium des Innern verkündet, im Regierungsblatt von 1833 erschienen ist, welche bestimmt, wie die öffentliche Bekanntmachung in Gemeinden zu geschehen habe.

Es sind darin verschiedene Arten solcher Bekanntmachungen vorgeschrieben, weil man nicht in allen Orten die nämliche Art der Bekanntmachung anwenden kann, indem die Verhältnisse selbst gar verschieden sind.

Merk: Der Zweck des gegenwärtigen Gesetzes ist, diejenigen Modifikationen eintreten zu lassen, welche die Natur der Sache mit sich bringt. Ich bin der Meinung, die der Abg. v. Rotteck ausgesprochen hat.

Was sodann die Form der Verhandlungen betrifft, so ist es natürlich, daß der 2te Abschnitt eine analoge Anwendung für den Richter finden muß. Dann muß ich mich auch gegen den Antrag erklären, daß die einzelnen Ausmärker alle sollen vorgeladen werden, das würde viele Umstände veranlassen. Ausserdem halte ich nicht für nothwendig, daß diese Aussteckung einer Linie erst noch bekannt gemacht werden soll. Das Ausstecken der Linie selbst ist eine solche Offenkundigkeit, daß ich sie jeder andern Art von öffentlicher Bekanntmachung vorziehe, sie mag geschehen, wie sie will. Das ist die wahre Oeffentlichkeit und Jeder, der glaubt, ein Interesse dabei zu haben, wird aufmerksam darauf werden. Ich glaube also, daß diese Bekanntmachung überflüssig ist. Ich glaube selbst — und insofern gebe ich dem Abg.

Sander Recht — es ist zu viel und zu wenig im Gesetz. Es ist zuviel, weil einzelne Bestimmungen kommen aus dem Gesetz von 1835, und wenn man sich einläßt in diese Form des Verfahrens, so hätte man die andern Bestimmungen auch nicht weglassen sollen.

v. Rotteck: Ich wollte dem Abgeordn. Sander, welcher mich mißverstanden zu haben scheint, oder mißverstehen wollte, nur bemerken, daß der Satz, den ich aussprach, nicht der war, den er mir in den Mund legte, sondern vielmehr so lautete: Das Eigenthum ist durch das Gesetz, wie es die Kommission vorgeschlagen hat, hinreichend gesichert, es läßt sich hierbei gar keine Gefahr denken, wenn man sich nicht Gespenstergesichten und Phantasieen überläßt. Es verräth ein zu großes Mißtrauen und zu große Aengstlichkeit, wenn man sich nach weiteren Garantieen umsieht.

Est modus in rebus, sunt certi denique fines!

Wenn der Abgeordnete Sander sagt: Wenn man die Rechte der Freiheit, Ehre ꝛc. besonders schützen will, so muß man damit anfangen, das Eigenthum mit rechtlich schützenden Formen zu umgeben, so will ich das zugestehen; indessen bleibt doch mein Satz unerschütterlich: wenn man in einer ganzen Gesetzgebung wahrnimmt, wie einerseits das Eigenthum mit einer ungemeinen Aengstlichkeit gewahrt und gegen alle der Phantasie nur irgend möglich vorschwebenden Gefahren geschirmt ist, anderseits die wichtigsten, heiligsten Rechte (die nämlich unendlich wichtiger und heiliger sind, als das Eigenthum) so sehr der Gefahr Preis gegeben werden, so ist das ein Uebelstand, und ein Beurtheiler unserer Gesetzgebung muß glauben, das Volk, die gesetz-

gebende Autorität ist in Abgötterei gegen das Eigenthum verfallen, und ganz gleichgültig gegen die Freiheit. Es muß dieß einen eben so widerlichen Eindruck machen, als wenn man einen, der vier Groschen stiehlt, aufhängen, und einen Mörder auf 8 Tage ins Gefängniß sperren wollte.

Der Abgeordn. Sander hat mich also nicht widerlegt. Wenn er sich auf die Verhandlungen, die im Jahr 1835 über das Expropriationsgesetz statt fanden, beruft, so glaube ich, daß das, was ich damals über das Gesetz gesprochen habe, in vollkommener Uebereinstimmung mit dem steht, was ich heute sagte.

Sander: Ich kann mich erinnern, daß damals ein großer Streit über die Einführung eines Schwurgerichtes, anstatt einer von Staatsbeamten zusammengesetzten Kommission erhoben worden ist. Damals war ich gleichfalls mit dem Abg. v. Rotteck für das Schwurgericht, und damals habe ich nicht gehört, daß er der, aus Staatsbeamten, unter dem Vorsitz eines Ministerialrathes zusammengesetzten Kommission ein so großes Vertrauen schenkte, wie er es jetzt ausspricht.

Gerbel: Ich bin gleichfalls der Meinung, daß die Insinuation das zweckmäßigste und beste Mittel sey, um gewiß zu gehen. Der Bürgermeister des Orts wird hier am meisten thun können; wenn ihm bekannt wird, daß die Kommission kommt, wird er sich seine Leute merken, und sie vorladen. Es ist ja auch der Möglichkeit gegeben, bei Wahlen z. B., daß man Tausende vorladet, warum denn nicht auch Einzelne.

Der Staat steht hier allen einzelnen Güterberechtigten gegenüber. Der Eine entschuldigt sich damit: ich

habe das Ausschellen nicht gehört; der Andere: ich war nicht auf dem Rathhaus, ich weiß von der Sache nichts, man nimmt mir mein Eigenthum weg, ohne mich zu fragen u. dgl. Es liegt eine offenbare Nullität des Verfahrens vor.

Ich würde unaufgefordert jedem Einzelnen es sagen lassen, und wenn ich auch nicht von jedem Einzelnen die Vorladung mir attestiren ließe, so würde ich es mir wenigstens durch den Gerichtsdiener bescheinigen lassen. Dann müßte freilich auch zugleich gesagt werden, wo verfahren wird. Es ergibt sich das aber auch von selbst. Wie gesagt, wenn auf solche Weise die Eröffnung geschieht, ist es keine schwierige Aufgabe, und man erreicht damit auch das, daß die Ausmärker etwas davon erfahren.

Ich glaube, der Beamte wird wissen, wer Einsprache zu machen hat, und wird Alles so verbreiten, daß die Kommission schnell fertig ist; aber nothwendig ist, daß jeder einzelne Güterbesitzer davon Kenntniß habe, wann und wohin die Kommission kommt.

Ich würde, um dem Gesetz so viel Inhalt zu geben, daß man nicht mit Nullitätsklagen behelligt werden kann, vorschlagen, es soll nicht nur öffentlich bekannt gemacht, sondern jedem einzelnen Betheiligten unter Androhung des Präjudizes insinuirt werden, daß, wenn er in der Tagfahrt nicht erscheint, er mit seiner Einsprache ausgeschlossen wird. Darauf stelle ich meinen Antrag.

Sander: Gegen ein Präjudiz im Gesetz muß ich mich verwahren. Es kann nur da angedroht werden, wo auf das unzweifelhafteste bestimmt ist, daß die Bekanntmachung wirklich geschehen ist. Wie Sie ein Prä-

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

judlz in das Gesetz aufnehmen, sind Sie genöthigt, auf jede Weise die Bekanntmachung eintreten zu lassen. Sie wollen das nicht; Sie wollen die Art der Bekanntmachung einer Instruktion überlassen, und dann müssen Sie auch die Folgen des Nichterscheinens bei der Tagfahrt dem Ermessen der betreffenden Stellen und Richter überlassen.

Gerbel: Ich will dem Abgeordneten Sander erwiedern, es wird ja jedem Einzelnen gesagt, was geschehen soll. Es wird nichts gesagt, als: du hast an dem und dem Tag zu erscheinen.

Knapp: Weder das Ausschellen noch das Anschlagen einer Bekanntmachung ist von der Art, daß man sich darauf verlassen kann. Es wird ausgeschellt zu einer Zeit, wo der eine oder der andere nicht zu Hause ist. Aber die Art und Weise der Bekanntmachung, wie sie der Abgeordnete Gerbel vorgeschlagen hat, scheint mir die zweckmäßigste zu seyn. Die Leute sind daran gewöhnt, und es ist dieses auch die Gerichtsform.

Ich unterstütze den Antrag des Abgeordn. Gerbel.

Bekk: Dem Antrag des Abgeordneten Gerbel muß ich mich widersetzen. Der Grund, warum wir ein von dem Gesetze 1835 abweichendes Verfahren vorgeschlagen haben, besteht darin, daß man nicht voraus alle Eigenthümer ermitteln und die Güter vermessen lassen muß. Das ist keine Kleinigkeit. In der Zeit, bis eine Vermessung der Gutstheile geschehen wäre von 1000 und noch mehr kleinen Parzellen, könnten wir ohne solchen Aufenthalt das ganze Verfahren zu Ende bringen, während wir in derselben Zeit kaum in zwei einzelnen Gemeinden des Großherzogthums fertig würden, wenn

wir nach dem Vorschlag des Abgeordneten Gerbel verfahren wollten.

Also der Zweck der Beschleunigung fordert durchaus, daß man nicht warte, bis solche Vorbereitungen geschehen sind. Es ist dieß aber auch gar nicht nothwendig. Der Herr Staatsrath Rebenius hat dieß klar gemacht. Wenn die Aussteckung der Eisenbahn von einem Ort zum andern, landauf und landab, geschehen ist, so ist Jedermann informirt; es gibt gar keine größere Sicherheit, um die Absicht, welche Güter verlangt werden sollen, den Betheiligten bekannt zu machen, als auf diese Weise. Jeder erhält davon Kenntniß. Ja in andern Fällen, wo es sich zum Beispiel um die Anlage eines Schulhauses handelte, und die Kommission käme auf einmal ohne vorausgegangene Benachrichtigung in die Gemeinde, und würde diesen oder einen andern Platz für das Schulhaus aussuchen, und die Betheiligten wären im Voraus nicht davon informirt, könnte das eintreten, was der Abgeordn. Gerbel vermeiden will. Wenn aber die Eisenbahn ausgesteckt ist, und die Linie geht über das Gut des Ackerbesitzers, dann weiß er gewiß schon Monate und Wochen vorher, was im Plane liegt und ob er Einsprache zu machen habe.

Knapp: Ich glaube gerade, daß der Antrag des Abgeordn. Gerbel zur Ersparung der Zeit beiträgt. Wenn die Partheien beisammen sind, läßt sich mehr mit ihnen ausrichten, als wenn man sie wieder entläßt. Denn im letzteren Fall werden sie sich an die Advokaten wenden und prozessiren.

Gerbel: Ich weiß nicht, wie das Verfahren, das ich vorgeschlagen habe, das Geschäft erschweren soll;

es sey denn, daß man in der Absicht in die Gemeinden gehen will, um die Beschwerden nicht zu hören. Der Ortsvorstand muß doch wissen, wem die Güter gehören, durch welche die Linie zieht.

Es setzt die Aussteckung der Bahn keine Verbindlichkeit voraus, daß man es wissen muß, wo der Zug durchgeht. Man kann dem Eigenthümer nicht sagen, du mußt es wissen, du hast zu erscheinen; kommst du nicht, so wirst du dafür angesehen, daß du nicht kommen willst.

Der Ortsbeamte wird die Sache schon so vorbereiten, daß es der Kommission leicht seyn wird, die Sache auf schnelle Weise zu erledigen. Es müssen die Rechte gewahrt seyn, man kann nicht so stracks darüber hinaus gehen, ohne daß es die Leute wissen.

Der Antrag des Abg. Gerbel, „daß jedem einzelnen Betheiligten die Tagfahrt insinuirt werde, unter dem Präjudiz, später nicht mehr mit seiner Einsprache gehört zu werden", wurde zur Abstimmung gebracht, und verworfen, dagegen der Antrag der Kommission angenommen.

Zu Art. 5, resp. Art. 9 des Kommissionsentwurfs, lautend:

„Wenn ein bereits bestehender Weg oder Wasserleitungs- oder Abzugskanal, welcher die Bahnlinie durchschneidet, eingehen oder verlegt werden soll, so ist dieß an der Stelle, wo der Weg oder Kanal und die Bahnlinie sich durchkreuzen, durch öffentlichen Anschlag bekannt zu machen, und ferner bei Bestimmung der Tagfahrt in der Gemeinde selbst zu verkünden, mit dem Anhang, daß der Kommission auch die etwaigen Einsprachen gegen die Auf-

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

hebung oder Verlegung des Weges oder Kanals zur Prüfung vorgetragen werden können."

Sander: Vorerst bin ich mit dem Ausdruck "Wasserleitungskanal" nicht einverstanden. Es scheint mir eine Tautologie zu seyn. Kanal ist eine Röhre, und wird hauptsächlich für Wasserleitung gebraucht. Ich glaube, man kann geradezu sagen: Wasserleitung.

Wenn ich übrigens den Paragraphen recht verstehe, so wird der öffentliche Anschlag da gemacht, wo ein bestehender Weg oder Kanal die ausgesteckte Bahnlinie durchschneidet; das ist aber nicht hinreichend, denn, wenn ein bestehender Weg verlegt wird, so muß auch ausgesteckt werden, wohin der Weg verlegt wird, weil man sonst gegen die Verlegung, die man nicht kennt, auch keine Einwürfe machen kann. Es muß also der Platz, der jetzt durchschnitten wird, und der neue Weg zugleich bezeichnet werden. Auch will mir die bloße Bekanntmachung durch öffentlichen Anschlag ohne Bestimmung der Zeit dieses Anschlags nicht genügen. Die Verlegung der Wasserleitungen und Wege ist eines der schwierigsten Geschäfte bei der ganzen Ausführung der Eisenbahn. Es muß daher dafür gesorgt werden, daß man auch bei Zeiten überlegen kann, wohin der Weg zu verlegen und fortzuführen ist; dazu sind aber lange Vermessungen und die Anlegung von Planen über die ganze Gemarkung nothwendig. Wenn nun die Verlegung und Durchschneidung eines Wegs und der Bahnlinie nur 8 Tage vor Erscheinen der Kommission ausgesteckt wird, so ist diese Zeit viel zu kurz. Mir scheint, zur Verlegung eines Weges gehört eine längere Zeit, um den rechten Platz zu finden, wohin der neue Weg zu führen sey; um so mehr, als die Behörde sich

nicht darum bekümmert, wie der Weg verlegt und fortgeführt wird, sondern sich nur darauf beschränkt, die Linie zu ziehen, welche der neue Weg durch die Eisenbahnstrecke zu nehmen hat. Ich wünschte daher den Beisatz: "durch öffentlichen Anschlag bei Aussteckung der Linie"; dann hat man von da die ganze Zeit frei, und kann genugsam die Verlegung des Wegs berathen, welcher, von vielen benützt, auch mehr Einwürfe und Bedenken erregen wird, als die Wegnahme der einzelnen Grundstücke.

Noch erlaube ich mir eine allgemeine Bemerkung hier vorzutragen.

Die Verlegung der Wasserleitungen und Wege werden bedeutende Kosten machen; so wird es nothwendig seyn, daß die meisten Gemarkungen, durch welche die Eisenbahn zieht, neu vermessen werden müssen; denn dadurch, daß ein Weg verlegt wird, tritt eine Veränderung des ganzen Gewanns ein, der durch diesen Feldweg begränzt wird. Durch die Verlegung der Wege, durch Anlegung neuer, werden Gutstücke abgetreten, und dafür Entschädigung geleistet werden müssen. Eine ganze Gemarkung kann auf diese Weise durcheinander geworfen werden. Die Vermessung in einer Gemarkung kann sich leicht auf eine Summe von 2 bis 3000 fl. belaufen.

Nun bedenke man, daß die Eisenbahn durch 115 Gemeinden zieht, und dann unterliegt es wohl keinem Zweifel, daß die Kosten, welche durch die Verlegung von Wegen und Kanälen sich ergeben, sehr bedeutend sind, in die Hunderttausende laufen, und nicht auf die Gemeinden gelegt werden können, sondern als Folge

der Anlage der Eisenbahn auch auf Rechnung dieser kommen.

Ich glaube, es war um so nothwendiger, dieses hier zu sagen, als wenigstens im technischen Gutachten nichts davon enthalten ist, und man also auf die Ansicht kommen würde, daß die Gemeinden gezwungen wären, diese Kosten auf sich zu behalten.

Die dadurch nothwendige Ausmessung von ganzen Gemarkungen in den Händen von unsern Geometern liegt aber im Argen. Man kann es ohne Rückhalt sagen. Ueber unsere Geometer besteht keine Aufsicht. Man hat nichts als einen Obergeometer, und dieser allein stehende Mann, ist, trotz alles Fleißes, nicht im Stande, alle die Arbeiten zu prüfen, die ihm vorgelegt werden. Er müßte, wenn die Prüfung gehörig geschehen soll, wenigstens hie und da an den Platz sich begeben müssen, wo die Arbeit vorgenommen wird. Das ist aber unmöglich; denn er müßte im ganzen langen Jahr im Lande herumreisen. Er muß sich also auf Prüfung der Aufnahmen nach den in seinen Händen liegenden allgemeinen Planen beschränken. Das ist aber so viel als nicht geprüft; denn wenn er auch findet, daß der von einem Geometer aufgenommene Plan nicht übereinstimmt mit dem, welchen er selbst hat, so weiß er nicht, wo der Fehler steckt. Es kann auch der Fall seyn, daß der Fehler in seinem Plane liegt, und daraus folgt, daß er sich auf die Prüfung nicht einlassen kann, sondern die Prüfung sich auf nichts erstreckt, als auf eine Kostendekretur.

Man hat keine Instruktion für die Geometer entworfen; sie können sogar nach der Magnetnadel orientiren.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Das ist gerade soviel als nichts. Wenn man trianku-
lirt, so muß man von festen Punkten ausgehen, und
von hieraus die Messungen anstellen; da wir aber noch
keine vollständige trigonometrische Vermessung besitzen, und
selbst da, wo wir sie besitzen, die Geometer nicht angehalten
sind, sich nach diesen trigonometrischen Punkten einzurich-
ten, so nehmen sie alle ihre einzelne Arbeiten ohne be-
stimmten Plan auf. Alsdann passen diese Aufnahmen
nirgends zueinander, können keine Grundlage für fer-
nere Arbeiten bilden, so, daß alle die großen Summen,
welche jährlich für Aufnahmen von Gemarkungen und
Wäldern verwendet werden, rein vergeblich verwendet
sind; während auf der andern Seite, wenn man die
Geometer anhalten würde, nach gleichen Regeln und
von festen und sichern Punkten auszuarbeiten, mit der
Zeit durch ihre alsdann zusammenpassende Arbeiten von
selbst eine Katastrirung des Landes erhalten könnte.

Ich wünschte, daß die Regierung ihre Aufmerksam-
keit darauf richtete, daß, wie es früher der Fall war,
wo die Straßen- und Wasserbaudirektion um die Ar-
beiten der Geometer sich annahmen, eine Instruk-
tion aufgestellt werde für sämmtliche Landesgeometer,
und, um diesen Leuten auch den Weg eines Vorwärts-
kommens zu eröffnen, geometrische Bureau's errichtet
werden, welche die Bestimmung haben, die Arbeiten aller
Geometer zu prüfen, und sich deßhalb selbst an Ort
und Stelle zu begeben. Gerade die Führung der Ei-
senbahn durch das ganze Land, und die dadurch noth-
wendige Vermessung der meisten Gemarkungen des Rhein-
thals, wodurch die Bahn zieht, würde es möglich ma-
chen, wenn hierbei nach festen und bestimmten Grund-

sätzen gearbeitet würde, eine Grundlage für die Katastrirung des Rheinthals zu erhalten.

Ministerialrath Brunner: Was den, für das Wort „Wasserleitungskanal“ vorgeschlagenen Ausdruck „Wasserleitung“ betrifft, so habe ich im Wesentlichen nichts dagegen zu erinnern; ich glaube aber, daß der im Gesetze gebrauchte Ausdruck mit Vorbedacht gewählt wurde und wohl stehen bleiben kann, weil sich das Wort „Kanal“ nicht bloß auf „Wasserleitung“ sondern auch auf „Abzug“ bezieht, weil es in der Verbindung mit letzterem Worte dem erhobenen Bedenken nicht unterliegt, und weil dadurch angedeutet werden sollte, daß bei dem Ausstecken nicht jedes kleine Gräbchen, sondern nur größere solche bezeichnet werden sollen.

Die weitere Bemerkung, daß in Beziehung auf die Verlegung der Wege und Wasserleitungen eine frühere Bekanntmachung als acht Tage vor dem Erscheinen der Kommission nothwendig sey, halte ich nicht für richtig.

Es wird sich, ehe die Kommission in die Gemarkung kömmt, durch die Vorarbeiten Anlaß genug dazu geben, daß Jeder sich darüber orientiren kann, wohin die Bahnlinie zieht. Es kann vorher schon Jeder sehen, ob sie über sein Grundstück führt. Ist dieses aber der Fall, so wird der Zeitpunkt der Bekanntmachung, wie solcher im Gesetz im Allgemeinen vorgeschrieben ist, auch rücksichtlich der Verlegung der Wege genügen.

In Hinsicht auf die Nothwendigkeit neuer Vermessungen wird Ihnen der Hr. Regierungskommissär Bader das Geeignete mittheilen.

Staatsminister Winter: Es heißt im Gesetze ausdrücklich: „wenn ein bereits bestehender Weg ꝛc. verlegt

werden soll, so ist an der Stelle, wo der Weg und die Bahnlinie sich durchkreuzen, durch öffentlichen Anschlag bekannt zu machen u. s. f.

Wenn nun der Besitzer eines Grundstücks an Ort und Stelle hinkommt, und ihm gezeigt wird, daß hier die Eisenbahn den Weg oder den Kanal durchkreuzt, so wird natürlich auch davon die Rede seyn, seine Vorschläge, seine Wünsche u. s. w. zu vernehmen. Ist es nicht ein einzelner, sondern eine große Anzahl von Besitzern, die hier betheiligt sind, so muß man auch diese hören. Dabei wird auch die Sprache davon seyn, wohin der von der Bahn durchschnittene Weg nun künftig führen soll, das ist doch das Natürlichste von der Welt. Nicht, daß die Bahn den Weg oder Kanal durchkreuzt, sondern das muß den Betheiligten am meisten interessiren, wohin der Weg oder Kanal in Zukunft geleitet wird.

Ministerialrath Brunner: Ich glaube, daß die Andeutung der Stelle im Anschlag, wohin der Weg verlegt werden soll, durch die Fassung des Entwurfs nicht ausgeschlossen ist.

Ich habe im Gegentheil den letzteren nicht anders verstanden, als daß wo möglich schon im öffentlichen Anschlag zugleich anzudeuten sey, wohin der neue Weg führen soll.

Sander: Es ist wenigstens nicht genau gesagt. Der Hr. Minister des Innern erkennt selbst an, daß in der Bekanntmachung der Verlegung des Weges die Hauptsache liege, und doch weiß Niemand vorher, wohin der Weg verlegt wird, wenn man es nicht im Anschlage ausdrückt.

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

Bekk: Das liegt ja schon im Gesetze; wenn durch einen öffentlichen Anschlag bekannt gemacht wird, wo ein die Bahnlinie durchkreuzender Weg verlegt werde, so versteht sich ja doch von selbst, daß damit auch gesagt wird, wohin der Weg verlegt werden soll.

Sander: Dann soll man wenigstens sagen "an den Stellen" und es sind hier zwei Anschläge zu machen.

Bekk: Das halte ich keineswegs für nothwendig, es kann ja in einem Anschlage gesagt werden, wohin der Weg führt.

Regierungskommissär Prof. Bader: Wenn die Bahnlinie innerhalb einer Gemarkung verschiedene Wege durchkreuzt, so sind drei Fälle möglich, entweder werden sie in unveränderter Richtung über die Bahn geführt, und dann genügt der Anschlag an dem Punkte, wo die Bahnlinie den Weg durchschneidet; oder der Weg muß in einer andern Richtung fortgesetzt werden. Diese wird von lokalen Interessen, von den Verhältnissen der Kultur bestimmt, die Kommission kennt sie nicht, und begibt sich an Ort und Stelle, um zu prüfen, in welcher Richtung der neue Weg zu führen sey. Erst, wenn man darüber übereingekommen ist, kann die Baubehörde den Kreutzungspunkt bezeichnen.

Endlich kann es geschehen, daß ein Weg ganz aufhören wird. In diesem Falle ist der Anschlag da zu machen, wo der betreffende Weg die Bahnlinie trifft, und die Entscheidung über die Unterdrückung des bestehenden Weges ist nun ein Gegenstand der Verhandlung mit der Gemeinde.

Was den Ausdruck "Wasserleitungskanal" betrifft, so wurde derselbe von der Kommission deßhalb gewählt,

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

weil man ausdrücken wollte, daß man eine schon künstliche Leitung von größerer Bedeutung darunter verstehe, weil man sonst jeden Schlitzgraben ausstecken müßte.

Die Nothwendigkeit, ganze Gemarkungen zu vermessen, wird wohl nirgends vorkommen. Es ist wohl nicht nothwendig, dieses weitläufig auszuführen. Die Administration hat im Laufe von 12 Jahren viele Stunden Straßen geführt, und man hat nie gehört, daß deßwegen ganze Gemarkungen vermessen werden mußten. Wohl aber wurde manchmal eine andere Eintheilung einzelner Gewanne nöthig, was allerdings auch eine unmittelbare Folge des Unternehmens der Eisenbahn seyn wird.

Was die Art der Vermessungen betrifft, von welcher der Abg. Sander gesprochen, so anerkenne ich, daß es allerdings vielleicht wünschenswerth wäre, die Geometer einer strengeren Aufsicht zu unterwerfen. In unserm Lande wird keine Katastralvermessung ausgeführt, warum? habe ich hier nicht zu erläutern, aber viele Gemarkungen sind gut aufgenommen worden.

Die Arbeiten der Geometer liegen so sehr nicht im Argen, wie der Hr. Abgeordnete sagt. Sie nehmen die Punkte nicht mit der Magnetnadel auf, sondern mit dem Tische. Das Großherzogthum ist wie topographisch vermessen, es ist ein Dreiecknetz über das ganze Land geworfen, und jeder einzelne Geometer erhält von dem topographischen Bureau die nöthigen trigonometrisch bestimmten Punkte, und wenn er diese zu gebrauchen weiß, so kann er sie auch gebrauchen.

Wir haben für die Vermessung bei der Eisenbahn die Punkte vom topographischen Bureau benutzt und

vortreffliche Resultate erhalten. Die Kontrole der Vermessung endlich anbelangend (ich spreche hierüber etwas länger, obwohl der Gegenstand nicht hierher gehört, weil er allerdings beachtenswerth ist), so ist dieselbe den betreffenden Wasser- und Straßenbauinspektionen überwiesen. Es mag allerdings vorkommen, daß im Geschäftsdrange eine solche Controle vielleicht manchmal nicht sehr genau geführt wird; aber Reklamationen können nicht unberücksichtigt bleiben. Wenn der Abg. Sander von einer Instruktion für die Geometer spricht, so mag er nicht Unrecht haben, wenn er verlangt, daß man die Materialien, welche man durch Vermessung der einzelnen Gemarkungen gewonnen hat, sammle und zusammentrage; so erkenne ich auch dieß als zweckmäßig an; wenn er aber glaubt, daß die Unternehmung der Eisenbahn als die Basis einer durchgreifenden Katastervermessung benützen könne, so irrt er doch sehr.

Zentner: Was zuerst den Ausdruck "Wasserleitungskanal" betrifft, so bin ich nicht gesonnen, der Diskussion hierüber einen neuen Kanal zu eröffnen, und will daher auch keinen Vorschlag machen, obschon ich der Meinung bin, daß die Bezeichnung Wasserleitungskanal nicht die glücklichste und dem Sprachgebrauch angemessenste ist, und man besser "Wasserleitung" allein sagen würde, da dieß der generelle Begriff, Kanal aber davon eine Spezies ist.

Auch das vom Abg. Sander weiter angeregte Bedenken, daß nicht nur der Weg, der eingehen soll, sondern auch der neu anzulegende ausgesteckt und bekannt gemacht werden müsse, scheint mir an sich völlig gegründet. Ich habe aber die Sache nie anders verstanden,

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

und glaube, daß man sie bei richtiger Auslegung nicht anders verstehen kann, als wie wir es von der Regierungsbank und vom Berichtserstatter so eben gehört haben. Mir scheint die Sache durch das Wort "verlegt" hinlänglich bezeichnet, und eine Abänderung daher nicht nothwendig zu seyn.

Die übrigen Einwürfe und Bedenken des Abg. Sander kann ich nicht theilen, will mir aber erlauben, einige andere Verbesserungen vorzuschlagen.

Es heißt im Gesetze:

"Wenn ein bereits bestehender Weg ꝛc."

Hier scheint mir, daß das Wort "bestehender" wegfallen soll; denn es kann ja kein Weg verlegt werden, wenn er nicht besteht.

Eine weitere Abänderung, die ich mir vorzuschlagen erlaube, betrifft die Bekanntmachung der Tagfahrt zum Erscheinen der Kommission.

Der Art. 8 bestimmt:

"Der Tag des Erscheinens der Kommission wird "wenigstens acht Tage vorher bekannt gemacht."

Ich glaube, daß die Bekanntmachung in den Fällen des Art. 9 gleichfalls acht Tage vor dem Erscheinen der Kommission geschehen sollte, und sehe nicht ein, warum man dieß hier weniger bestimmt bezeichnen soll, als in den Fällen des Art. 8. Da ich indessen, der Meinung des Abg Sander entgegen, acht Tage für einen hinreichenden Zwischenraum halte, so wünschte ich, schon wegen der Konsequenz, dieselbe Frist auch hier eingehalten. Ich möchte daher vor den Worten:

"Durch öffentlichen Anschlag bekannt zu machen"

den Zusatz vorschlagen:

„wenigstens 8 Tage vor dem Erscheinen der Kom-
„mission."

Ferner schlage ich vor: anstatt: „bei Bestimmung ꝛc." zu setzen: „mit der Tagfahrtsbestimmung in der Gemeinde ꝛc."

Hiermit ist wohl das richtiger ausgedrückt, was die Kommission will. Es läßt sich nicht denken, daß bei der Bestimmung der Tagfahrt, die ja nur von der Kommission ausgeht, die Bekanntmachung entfernter geschehe. Denn der Sinn ist wohl nur der:

Wenn die Tagfahrt zum Erscheinen der Kommission bestimmt wird, so wird zugleich die projektirte Verlegung des Wegs ꝛc. durch öffentlichen Anschlag bekannt gemacht.

Das sind die Vorschläge, die ich zur Verbesserung dieses Artikels der Würdigung der Kammer unterstelle.

Reg.-Kommissär, Ministerialrath Brunner: Wenn bei Bestimmung des Tags, an welchem die Kommission in der Gemeinde erscheint, um das Geschäft vorzunehmen, zugleich verkündet werden soll, daß der, die Verlegung der Wege und Wasserleitungen betreffende öffentliche Anschlag bereits an Ort und Stelle gemacht sey, wie dieß der Artikel vorschreibt, und wenn aus Artikel 8 bekannt ist, daß die Bestimmung der Tagfahrt acht Tage vor dem Eintreffen der Kommission in der betreffenden Gemeinde verkündet werden müsse, so ist damit eo ipso gesagt, daß der in Art. 9 erwähnte öffentliche Anschlag wenigstens acht Tage vor dem Eintreffen der Kommission gemacht, und darauf hingewiesen werden müsse. Ich sehe also nicht ein, wozu die beantragte nähere Bestimmung dienen soll.

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

Staatsminister Winter: Es ist ja die nämliche Kommission; diese muß 8 Tage vorher die Zeit ihrer Ankunft bestimmen, und bemerken, daß sie auch wegen der Wege und Wasserleitungen kommen werde.

Merk: Ich halte diesen Artikel eigentlich für überflüssig, denn was er enthält, ist schon durch Art. 2 bestimmt. Dieser sagt: "wenn die vorgeschlagene Bahnlinie nach ihrer Grundfläche ausgesteckt ist, in der Art, daß nach den angebrachten Gränzzeichen sichtbar ist, welche Güter oder Gutstheile zur Anlage der Bahn gefordert werden, so ꝛc. ꝛc."

Wenn nun von Gütern und Gutstheilen die Rede ist, so versteht es sich, daß alle Einsprachen, die daraus gezogen werden können, hier statt gegeben sind, also auch in Beziehung auf Wege und Wasserleitungen ꝛc., die dazu gehören.

Was die angeregte Gefahr betrifft, so hebt sich diese durch die Bestimmung dieses Paragraphen von selbst.

Bekk: Es kann der Fall eintreten, daß ein Gutstheil nach Paragraph 2 abgetreten wird, und doch der Weg bleibt, indem man ihn über die Bahn hinüber leitet; so kann auch eine Wasserleitung durch Anlegung einer Dohle bewahrt werden.

Daraus, daß ein Stück von einem Gut gefordert wird, geht also noch nicht hervor, daß man diesen Weg oder Kanal eingehen lassen will.

Sander: Die Bemerkung des Abgeordneten mir gegenüber (Merk) wird vielleicht auch schon damit widerlegt, daß der Paragraph 2 nur von Gütern und Gutstheilen, die zur Anlage der Bahn etwa erforderlich sind, spricht, wenn aber diese die Grabung neuer Wasserlei-

tungen oder Herstellung von Wegen verlangt, so braucht man wieder Gutstheile zur Führung der Wege und Ableitung des Wassers; von solchen Gütern kann man nicht sagen, daß sie zur Anlage der Bahn gefordert werden. Die Abtretung solcher Guthstheile ist aber eine Folge der Bahnanlage, und für diesen Fall muß auch eine Bestimmung sich im Gesetze finden.

Was die Bedenken des technischen Hrn. Regierungskommissärs gegen meine Vorschläge betrifft, insbesondere gegen den, daß man (nicht durch einen öffentlichen Anschlag) näher bezeichnen soll, wohin der zu verlegende Weg zu führen sey, so scheint er mit dem juristischen Regierungskommissär in Widerspruch zu stehen. Wenn ich ihn recht verstanden habe, so hat er einen Fall genannt, wo es vor Erscheinen der Kommission noch nicht bekannt sey, wohin der neue Weg geführt werden soll. Ich erlaube mir die Frage, ob das seine Meinung war.

(Regierungskommissär Bader: Ja!)

Aber dann scheint es mir um so nothwendiger, eine genaue Vorschrift über einen Anschlag wegen Verlegung des Weges zu treffen, daß dieser Fall nicht eintreten kann. Es soll und darf nichts vorkommen, daß man die Aussteckung der Bahnlinie und das Erscheinen der Kommission bekannt macht, ohne nicht zugleich auch bekannt gemacht zu haben, wohin der neue Weg geführt und verlegt werden soll. Wie können Sie denn denken, daß Jemand eine Einwendung gegen die Anlegung des neuen Weges machen wird, wenn vor Ankunft der Kommission Niemand weiß, wohin der Weg verlegt werden wird. Was also der Herr Regierungskommissär gegen mich gesagt hat, das spricht gerade für mich.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Regierungskommissär, Prof. Bader: Allerdings kann es seyn, daß man nicht weiß, wie der neue Weg geführt werden wird.

Staatsminister Winter: Der Abg. Sander scheint mich unrichtig verstanden zu haben. Im Interesse der Gemeinden wird die Kommission wohl nicht im Vorhinein schon die neuen Wege bestimmen wollen, sondern sie wird fragen: wohin wünscht ihr, daß der Weg komme, steckt also provisorisch den Weg aus.

Sander: Gerade deßhalb, daß die Gemeinden ihre Einwendungen vorbringen können, muß durch einen Anschlag vorher bekannt worden seyn, wohin nach der Meinung der Techniker bei Aussteckung der Linie die neuen Wege kommen sollen.

St.-Minister Winter: Der Abg. Sander kann einen doch wahrhaft zur Verzweiflung bringen; es sind 2, 3 und 4 Fälle möglich, wie der Weg verlegt werden kann. Nun kommt die Kommission und sagt: der Weg kann auf 2, 3 und 4 Arten verlegt werden, welche von diesen haltet ihr für den nützlichsten und zweckmäßigsten, wer kann nun dagegen etwas sagen? Warum soll die Kommission schon im Voraus bestimmen, da oder dorthin führt der Weg, das ist gar nicht nothwendig, es gibt Mittel genug, um hier abzuhelfen.

Staatsrath Nebenius: Gerade der Umstand, daß es oft sehr schwierig seyn kann, zu bestimmen, wohin die nothwendig werdenden Wege zu führen, oder welche Abänderungen in den Wasserleitungen zu treffen seyen, bestimmte uns, dem Vorschlag der Kommission, wegen Absendung einer Regierungskommission an jeden Ort, unsern Beifall zu schenken. Jene Fragen werden bei die-

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

sen Verhandlungen in den Gemeinden zur Zufriedenheit aller Betheiligten erledigt werden. Ausserdem erwarte ich von dieser Kommission gar keinen erheblichen Nutzen; denn, Einsprachen gegen die Nützlichkeit und Nothwendigkeit der Eisenbahnen fallen von selbst weg. Die Gesetzgebung hat sie bereits diktirt. Auch über den Bahnzug kann ein Einzelner, der 20 Rth. Ackerland hingeben soll, nichts sagen; man kann ihr keine Krümmungen von kurzen Radien machen.

Sander: Ich bin schon lange in Verzweiflung, daß wenn ich irgend etwas spreche, es keinen Anklang findet. Ich erlaube mir aber, meine Bemerkung vorzutragen, weil ich es für Pflicht erachte, meine Ueberzeugung auszusprechen, mag sie auch Manchem vielleicht nicht angenehm und willkommen seyn. Uebrigens will ich jetzt kurz seyn, und nur bemerken, daß ja nach einem vordern Paragraphen die Kommission sich gar nicht in ein Uebereinkommen mit den Betreffenden einlassen soll, also auch nicht über die Verlegung des Wegs erst nach den Wünschen der Betreffenden bei der Tagfahrt Vorschläge machen wird. Das muß schon vorher durch den Techniker geschehen seyn. Was die Widersprüche betrifft, welche der technische Herr Kommissär hinsichtlich meiner Bemerkungen über den Stand der Geometer machte, so will ich ihm nur bemerken, daß mein Vorbringen nicht an ihn, sondern an die Regierung gerichtet war. Wenn er übrigens sagt, es sey das Land schon trigonometrisch ganz bemessen, so habe ich mich wahrscheinlich in dem Budget vom Jahre 1837 in einem Irrthum befunden, welcher aber durch die Regierung veranlaßt worden ist; denn dort ist noch eine Summe für die fernere trigonometrische Vermessung des Landes

verwilligt, und noch auf mehrere Jahre diese Verwilligung in Aussicht gestellt.

Duttlinger: Ich trage auf unveränderte Annahme des Kommissionsantrags und auf Abstimmung an; erlaube mir dabei, einer Bemerkung des Abgeordn. Sander eine andere Bemerkung entgegen zu setzen, daß er unser Gesetz gegen den Abgeordneten Merk falsch ausgelegt hat. Dieser hat nämlich von Uebergangswegen gesprochen; der Abgeordnete Sander ist aber bei seiner Widerlegung nicht auf einen Uebergangsweg, sondern auf einen Abweg gekommen, indem er glaubte, daß auf diejenigen Abtretungen, welche in der Folge nothwendig werden, damit man weitere Wege neben der Eisenbahn finden und zu dem Uebergang hinleiten kann, das gegenwärtige Gesetz angewendet werden soll.

Sander: Das ist noch die Frage.

Duttlinger: Er hat gesagt, im Art. 2 ist die Rede von Gütern und Gutstheilen, die für Wege und Wasserleitungen abgetreten werden sollen, also von denjenigen Abtretungen, die neben der Straße gemacht werden müssen. Das ist ein Irrthum, und dem muß man jetzt gleich entgegen treten.

Regenauer: Der Abgeordnete Sander hat vorhin von der mangelhaften Bildung der Geometer gesprochen. Ich habe selbst schon mehrmal diese Klage gehört, und es möchte fast scheinen, daß der Regierung hier irgend etwas zu Schulden komme. Ich glaube aber, daß dieß nicht der Fall ist, daß vielmehr z. B. hier an der polytechnischen Schule alle möglichen Mittel dargeboten werden, tüchtige Geometer zu bilden. Wenn dieß demungeachtet nicht geschieht, so trägt die Regie-

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

rung keine Schuld. Der Abgeordnete hat gesagt, es sey für die Revision der Plane der Geometer nicht gesorgt, es sey nur ein Obergeometer dafür da, und der habe nicht die Revision der Privatarbeiten. Darauf muß ich erwiedern, daß dieser Obergeometer nur für die Revision der Plane bestimmt ist, welche an die Directionen der Forstdomänen und der Forstpolizei gelangen, und daß er meines Wissens diese Aufgabe füglich besorgen kann. Was die Forstvermessungen betrifft, so habe ich in dieser Beziehung noch durchaus keine Klage gehört. Gegenwärtig ist die obere Leitung dieses Vermessungsgeschäftes in den Händen eines Mannes, der ausgezeichnet ist in seinem Fache.

Der Abgeordnete Sander hat auch von der Errichtung eines geometrischen Bureaus gesprochen. Ich glaube, daß ein solches nicht nothwendig ist. Die Revision von Planen, die nicht das Waldeigenthum betreffen, kann und soll von den Bezirksingenieuren besorgt werden.

Rücksichtlich der Erinnerung gegen die Landesvermessung muß ich mir zu bemerken erlauben, daß der Abgeordnete Sander, wenn er nähere Kenntniß von den Arbeiten dieser Anstalt hätte, gewiß anerkennen würde, daß hier mit aller Sorgfalt, Genauigkeit und Vorsicht verfahren wird. Eine Katastervermessung ist sie freilich nicht, sie gewährt keine Plane der einzelnen Güter. Dieß ist aber gerade mit Ihrer Zustimmung so. Wollten Sie eine Katastervermessung haben, so müßten Sie weit größere Summen verwilligen.

Staatsrath Nebenius: Eine partielle Vermessung würde bei uns zwei bis drei Millionen kosten; wir würden den Gemeinden eine neue, bedeutende Last auflegen.

Es wurden den Gemeinden durch das Schulgesetz bereits große Ausgaben verursacht. Wir dürfen nicht zuviel auf einmal unternehmen, sonst machen wir am Ende Banquerot.

Staatsminister Winter: Ich habe dem Hrn. Abgeordneten nicht geantwortet; dieser Gegenstand gehört nicht hieher, ist auch nicht zum Fach des Herrn Abgeordneten gehörig; dagegen sind mehrere Herren in der Kammer, in deren Gegend die Vermessung vorgenommen wurde, und von diesen habe ich noch kein Wort gegen die Art, wie die Vermessungen begonnen werden, gehört. Wäre ein Versehen begangen worden, so würde schon von diesen eine Aeusserung gemacht worden seyn.

Sander: Ich habe kein Wort gegen die trigonometrische Landesvermessung gesagt, ich habe nicht angedeutet, daß ich über den Mann, der diese Arbeit leitet, nur die geringste Unzufriedenheit vernommen hätte, ich habe nur von den Geometern gesprochen, und wenn der Abgeordnete Regenauer mich zu widerlegen glaubte, so hat er mich nur in meiner Meinung über den Hauptübelstand bestärkt, nämlich darin, daß die Arbeiten der Geometer für Privaten und Gemeinden unter gar keiner Aufsicht und Controle im ganzen Lande stehen.

Regenauer: Es besteht allerdings schon eine solche Aufsicht, ganz besonders in Bezug auf die Waldvermessungen.

Ministerialrath Frhr. v. Marschall: Diese Aufsicht besteht gerade nur für Revision der geometrischen Aufnahme der Gemeindewaldungen.

Eichrodt: Ich wollte mir nur eine Frage an den technischen Hrn. Regierungskommissär erlauben, die gerade hier am besten eingeschaltet werden kann: Welches sind

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

die Gründe, die eine so auffallend geringe Zahl von Uebergangspunkten bei der Eisenbahn bedingen? sind sie technischer Natur oder walten finanzielle Rücksichten dabei ob? Ist namentlich der Uebergang über die Eisenbahn für die Fußgänger überall erlaubt, oder muß er beschränkt werden?

Ich stelle diese Fragen, weil sie von höchster Wichtigkeit für die Landwirthschaft sind. Sind die Gründe meistens finanzieller Natur, so glaube ich, daß man nicht so sparsam mit Uebergangspunkten seyn soll, weil hierbei das Interesse für die Landwirthschaft höher als der Kostenpunkt stehen dürfte; auch glaube ich, daß in diesem Falle viele Gemeinden, namentlich die vermöglicheren, recht gerne solche Uebergangspunkte auf ihre Kosten bilden und die erforderlichen Wegwärter dabei aufstellen würden.

Regierungs-Kommissär Professor Bader: Es sind von hier nach Heidelberg und Mannheim 46 Uebergänge. Von allen bestehenden Wegen sind vielleicht nur 4 oder 5 als unterdrückbar zu nennen. Uebrigens ist nicht zu läugnen, und ich habe manches Beispiel dafür, daß Vicinalwege einzelner Gemeinden so nahe in gleicher Richtung neben einander laufen, daß man wirklich nicht begreifen kann, wozu sie nothwendig sind. Finanzielle Gründe werden uns nicht bestimmen, einen Uebergangspunkt zu unterdrücken; allein es gibt einen anderen Punkt, der denjenigen, welcher ein solches Unternehmen ausführt, bestimmen muß, mit den Uebergangspunkten nicht allzufreigebig zu seyn, das ist ein wichtiger Punkt; er betrifft die Sicherheit der Bahn, es ist der Polizeipunkt. Jeder Uebergangspunkt muß be-

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

wacht werden, bei jedem ist es möglich, daß Jemand auf die Bahn tritt, und ein solches Unglück eintritt, wie kürzlich auf der Bahn von London nach Birmingham vorgefallen ist. Es ist dieses in der mangelhaften Polizeiaufsicht zu suchen.

Der finanzielle Punkt ist jedoch nicht so unbedeutend, denn die Bewachungskosten werden sich hoch belaufen, da es nicht wohl möglich seyn wird, daß ein Mann mehrere übersehen kann, wenn sie einigermaßen weit von einander entfernt sind. Auf die Frage, ob auch für die Fußgänger Uebergangspunkte über die Bahn führen, habe ich zu antworten, daß die Bahn für diese nur in dem Augenblick geschlossen ist, wenn der Wagenzug auf der Bahn kommt, sonst ist aber die Bahn auf beiden Seiten ungeschlossen und der Weg offen.

Kern: Ich habe mit dem Abgeordneten Duttlinger dieselbe Ansicht und erkläre, daß ich mit dem Artikel 9 vollkommen einverstanden bin.

Nach meiner Erfahrung muß ich glauben, daß man zu viele Bedenken hat, die in der Wirklichkeit gar nicht existiren werden. Dessenungeachtet muß ich auf einen Nachtrag zu diesem Artikel antragen. Der Sinn des Paragraphen ist nämlich der, daß nicht nur der Gutseigenthümer seine Einwendungen vorbringen kann, sondern auch Derjenige, der seinen Weg verliert oder seine Wässerung. Nun glaube ich, dasselbe Recht der Einsprache muß auch dem Besitzer einer Realdienstbarkeit zustehen.

Im Expropriationsgesetz heißt es im §. 6:

"Handelt es sich um die Abtretung von Grund-
"stücken, auf welchen im Grundbuch eingetragene

„Dienstbarkeiten lasten, die mit der Abtretung auf-
„hören sollen, oder wird die Abtretung von Dienst-
„barkeiten oder sonstigen Berechtigungen für sich
„allein begehrt, ohne die Grundstücke, zu deren
„Vortheil sie bestehen; oder gehören die Grund-
„stücke, auf welchen sie lasten, der die Abtretung be-
„gehrenden Verwaltung, Staatsanstalt oder Ge-
„meinde selbst, so sind neben den Eigenthümern
„auch die Inhaber dieser Berechtigungen auf dem
„Plane zu bemerken."

Ich glaube, daß dieser Zusatz auch dem Artikel 9 angehängt werden sollte, was sich ganz leicht thun läßt, man darf bloß beisetzen:

„Das Nämliche gilt auch in Betreff der in das Grund-
„buch eingetragenen Realdienstbarkeiten, welche durch
„die Eisenbahn aufhören sollen."

Bekk: Der nämliche Grund steht diesem Antrag entgegen, welcher gegen den Antrag des Abgeordneten Gerbel angeführt wurde. Man will nämlich die Eigenthümer der abzutretenden Güterstücke nicht ermitteln. Wenn die Bahnlinie ausgesteckt ist, so sieht jeder schon, ob er dadurch etwas verliert, und dann mag er sich rühren.

Der Art. 5 (9) wird nach dem Antrage der Kommission bei der hierauf erfolgten Abstimmung angenommen, der des Abgeordneten Kern dagegen verworfen.

Duttlinger: Ich will mir nur kurz erlauben zu bemerken, warum der Antrag des Abg. Kern nicht angenommen worden ist.

Nicht deßwegen, weil die Berechtigten nicht gehört

werden dürfen, sondern, weil dieß schon im Art. 8 gesagt ist.

Ich bemerke dieß, damit man nicht meint, den Berechtigten sey der Mund verschlossen.

Art. 6 (welcher neu eingeschaltet wird, und worüber der Abg. Bekk in der Sitzung vom 12. März Bericht erstattet hat.)

Derselbe lautet:

"Der Vorstand der Kommission kann auch, ehe eine Tagfahrt angeordnet wird, in der Gemeinde verkünden lassen, daß diejenigen, welche gegen die ausgesteckte Bahnlinie oder gegen die etwa beabsichtigte Verlegung eines Wegs oder Kanals Einsprache machen wollen, dieselben innerhalb 8 Tagen dem Bezirksamte vorzutragen haben, worauf nur, wenn innerhalb dieser Frist Einsprachen erhoben werden, eine Tagfahrt zu Prüfung derselben von der Kommission angeordnet wird."

Schaaff: Dieser neue Artikel wird allerdings eine Stelle im Gesetz verdienen. Es wird dadurch das Verfahren sehr erleichtert, und viele Weitläufigkeiten abgeschnitten werden in doppelter Beziehung.

Wenn die Aufforderung ergangen ist, und es meldet sich Niemand, dann theilt das Bezirksamt dieß der Kommission mit, oder aber, wenn die Eigenthümer Anstände erheben, so können die bezüglichen Momente vorbereitet werden, so daß, wenn die Kommission kommt, sie die Sache schnell zu beurtheilen weiß.

Ich stimme darum für diesen Artikel, aber ich glaube, es wird ein Präjudiz angedroht werden müssen, ungefähr des Inhalts:

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

"sie haben ihre Einsprache innerhalb 8 Tagen vor-
"zubringen, indem sie später nicht mehr damit
"werden gehört werden."

Die Leute müssen ein incitamentum haben, wird kein Präjudiz angedroht, so kommen sie hintennach, und die Prozedur wird langwieriger als ohne den Artikel.

Merk: Es wird zu keiner Weitläufigkeit führen, wenn sie auch hintennach kommen wollen; die Kommission ist dann nicht mehr da.

Duttlinger: Ich erkläre mich gegen den Antrag, weil ich nicht glaube, daß derselbe zur Abkürzung führen wird, sondern gerade umgekehrt zu Weitläufigkeiten. Man braucht nur die Leute aufzufordern, wenn man Einwendungen haben will.

Bekk: Ich würde mich auch dagegen erklären, wenn er eine bestimmte Vorschrift enthielte, daß Einsprache gemacht werden muß. Es ist aber der Regierung nur die Erlaubniß gegeben, vorerst verkünden zu lassen, daß Diejenigen, welche Einsprache zu machen gedenken, dieselben beim Amt angeben sollen.

Ich bin auch der Meinung, daß nach der Verschiedenheit der Lokalität durch solche Verkündungen eher noch Einsprachen hervorgerufen werden; aber es wäre auch bei andern Lokalitäten möglich, daß man auf diese Weise eine ganze Bahnstrecke weit gar keine Verhandlungen nothwendig hätte. Wenn Jemand einsieht, die Bahnlinie muß so gezogen werden, man kann von einer Einsprache keinen Erfolg erwarten, so wird er sich nicht mehr sträuben. Es wäre also allerdings ein Gewinn.

Sieht die Kommission, daß es zu nichts führt, so

läßt sie es bei andern Strecken eben bleiben. Aber unverfänglich ist die Bestimmung auf jeden Fall.

Duttlinger: Ich schlage vor, daß die Berechtigten aufgefordert werden sollen, nur anzuzeigen, ob sie Einwendungen zu machen gesonnen sind.

Schaaff: Der Abg. Duttlinger formirt sich etwas, woran Niemand denkt.

Der Bürgermeister, oder ein Betheiligter, kommt auf Amt, und zeigt an: wir haben den und den Anstand, und darüber wird ein Protokoll aufgenommen. Das ist kein schriftliches Verfahren.

Duttlinger: Ich wünsche überhaupt, daß die Sache nicht schriftlich gemacht, sondern mündlich erörtert werden soll vor der Kommission, welche die Entscheidungen gibt, die illapellabel sind.

Eichrodt: Ich unterstütze den ersten Antrag des Abg. Duttlinger auf den Strich dieses §. aus dem Grund, weil sonst in vielen Fällen die Kommission gar nicht an die Bahn kommt.

Ich möchte aber um keinen Preis, daß die Kommission nicht überall an die Bahnlinie kommt. Diese Kommission ist das Auge des Ministeriums des Innern, sie wird an Ort und Stelle Manches sehen, was ihr die Gleichgültigkeit oder die Scheu der Interessenten verschwiegen hatte; sie wird besonders berufen seyn, die nationalwirthschaftlichen Rücksichten aufzufassen, und ihnen im Kampf mit technischen Bedenken den Sieg zu verschaffen.

Reg.-Kommissär Ministerialrath Brunner: Wenn Sie das erreichen wollen, was der Hr. Abg. Eichrodt will, so brauchen Sie den Artikel nicht gerade zu streichen.

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Er bindet die Regierung nicht, gestattet ihr vielmehr nur eine Alternative. Uebrigens bin auch ich der Ansicht, daß von dieser Alternative nicht leicht Gebrauch gemacht werden sollte.

Gerbel: Es ist Regel, im Gesetz das wegzulassen, was sich als überflüssig darstellt. Das ist hier der Fall, eine Bestimmung, wornach der Regierung etwas facultativ überlassen wird, ist rein überflüssig.

Bekk: Das ist ein Mistverständniß. Wenn der Artikel nicht da steht, so hat die Regierung nicht das Recht zu dem, was man ihr durch den Artikel einräumen will.

Ministerialrath Brunner: Die Bemerkung des Abgeordn. Bekk ist vollkommen richtig. Es wird indessen die Regierung durch die Erfahrung bald belehrt werden, welche Verfahrungsweise die bessere sey, und da sie nur die bessere und zweckmäßigere beibehalten wird, so kann der eingeschaltete Artikel auf keinen Fall schaden.

Staatsminister Winter: Meine Herren! Diese Kommissionen sind kostspielig. Wenn nun eine Kommission in eine Gemeinde hinfährt, so soll sie warten den ganzen Tag, es kommt kein Mensch. Für was ist denn die Diät, wenn die Kommission schon zum voraus weiß, daß Niemand sich melden wird. Wenn dagegen die Gemeinde beim Beamten angezeigt hat, daß Einsprache gemacht wird, so geht sie nicht vergebens hin. Ich muß doch auch bitten, auf die Kostenersparung Rücksicht zu nehmen.

Auf besonderes Verlangen des Abg. Mördes verliest der Präsident Mittermaier nochmals den Paragraphen, worauf Mördes äussert: dadurch bestätigt sich das Bedenken des Abgeordn. Duttlinger, nämlich durch

den Ausdruck "vorzutragen haben" es schiene mir besser zu heißen: "vortragen können."

Duttlinger: Anzuzeigen, daß sie der Kommission Einwendungen vortragen wollen.

Ich bitte Sie, meinen Herren! wie viel Zeit wird man brauchen, ein Protokoll aufzunehmen, wodurch eine einzige Einsprache klar gemacht wird, ohne einen Augenschein eingenommen zu haben. Es greift dieß nach allen Richtungen ein. Die Herren wissen Alle, daß man nicht zurecht kommt in dergleichen Sachen, wenn man die Lokalverhältnisse nicht kennt.

Hier ist aber die Sache durch eine bloße Angabe zu Protokoll nicht klar zu machen, deßhalb erlaube ich mir den Verbesserungsvorschlag, daß dem Vorstand der Kommission überlassen seyn soll, wenn er will, die Gemeinde aufzufordern, anzuzeigen, ob, und wer eine Einwendung vortragen wolle mit dem Präjudiz, daß, wenn keine derartigen Anzeigen erfolgen, die Kommission nicht kommen werde.

Bekk: In der Sache selbst ist es das Nämliche. Ich hielte für vortheilhaft, wenn der Betheiligte auch noch angeben würde, welche Einsprache er zu machen gedenke. Es ist aber unrichtig, daß, wenn der Betheiligte dem Amt angezeigt hat, daß er Einsprache machen wolle, dann ein schriftliches Verfahren eintreten müsse; nein, sobald eine Einsprache erhoben wird, so muß die Kommission an die Stelle. Die Einsprache mag noch so unklar oder grundlos seyn, so muß man eben die Sache doch untersuchen lassen.

Ministerialrath Brunner: Wenn die Kommission jedenfalls hingehen muß, so halte ich es für zweckmäßig,

daß die Einsprache nicht gleich zu Protokoll gegeben, sondern nur das Vorhaben, Einsprache zu erheben, angezeigt werde. Ich schlage daher vor, zu setzen: „Derjenige, welcher Einsprachen zu erheben gedenkt, hat sein Vorhaben, dieses thun zu wollen, dem Amte innerhalb 8 Tagen anzuzeigen.“

Schaaff: Der Antrag des Abg. Duttlinger gefällt mir nicht übel, und ich kann mich auch damit vereinigen. Zeigen die Betheiligten dem Beamten an, sie haben einen Anstand, so ist diesem unbenommen, zu fragen: worin besteht derselbe? findet er es geeignet, so kann er darüber ein Protokoll instruiren und die Sache wird dadurch vorbereitet.

Der Antrag des Abg. Duttlinger gefällt mir besonders darum, weil er ein Präjudiz in sich schließt. Wenn sich Niemand meldet, so kommt die Kommission nicht. Er hat den Vorzug vor dem Antrag des Berichterstatters auch darum, weil es in letzterem heißt: der Vorstand kann das thun, ehe die Tagfahrt festgesetzt wird.“ Daraus geht hervor, daß jedenfalls eine Tagfahrt festgesetzt werden muß. Das fällt nach Duttlingers Vorschlag weg.

Es wird sofort der Antrag des Abgeordneten Duttlinger, wonach der Pargraph so lauten würde:

„Der Vorstand der Kommission kann auch, ehe eine „Tagfahrt angeordnet wird, in der Gemeinde ver„künden lassen, daß Diejenigen, welche gegen die „ausgesteckte Bahnlinie oder gegen die etwa beab„sichtigte Verlegung eines Weges oder Kanals Ein„sprache machen wollen, davon innerhalb 8 Tagen „dem Bezirksamt die Anzeige zu machen haben, in-

„dem nur, wenn innerhalb dieser Frist diese An„zeige geschehe, eine Tagfahrt zur Prüfung der „Einsprachen durch die Kommission werde angeord„net werden"

zur Abstimmung gebracht und von der Kammer angenommen.

Art. 7. (Artikel 10 des Kommissionsentwurfs.)

„Die im Art. 8 vorgeschriebene öffentliche Bekanntmachung hat in Bezug auf die Verbindlichkeiten der Eigenthümer der in die ausgesteckte Bahnlinie fallenden Grundstücke dieselben Wirkungen, wie nach §. 37 des Gesetzes vom 28. August 1835 die Bekanntmachung, daß der die abzutretende Liegenschaft bezeichnende Plan in dem Rathhause niedergelegt sey."

Schaaff: Nachdem wir den neuen Artikel angenommen haben nach dem Vorschlage des Abgeordneten Duttlinger, so wird nun in diesen Art. 7 einzuschalten seyn:

„sowie die Aufforderung nach Maaßgabe des Ar„tikels 6 hat in Bezug ꝛc."

denn es muß das Präjudiz auch hier eintreten, da diese Aufforderung die öffentliche Bekanntmachung vertritt. (Unterstützt.)

Der Artikel 7 wurde sofort mit der vorgeschlagenen Verbesserung des Abgeordn. Schaaff angenommen.

Ebenso wird

Art. 8 (resp. Art. 11 des Kommissionsentwurfes) lautend:

„Erst auf die Vorlage dieser Verhandlungen, welche die Kommission mit ihrem Gutachten an das Ministerium des Innern einsendet, gibt das Staats-

ministerium das Erkenntniß, welches die Richtung der Bahn nach sicheren Merkmalen bestimmt, und da, wo eine Abweichung von der zuerst bezeichneten Bahnlinie (Art. 6) beschlossen wird, dieses ausdrücklich erwähnt."

Das Erkenntniß des Staatsministeriums wird, soweit es jeden Kreis betrifft, durch das Anzeigeblatt des Kreises bekannt gemacht"

mit der Redactionsänderung, daß statt des darin citirten Art. 6 mit Rücksicht auf die bisherigen Beschlüsse Art. 2 zu setzen ist: "ebenso"

Art. 9 (resp. Art. 12 des Kommissionsentwurfs) lautend:

"Soweit die Güter und Gutstheile, welche nach der vom Staatsministerium bestimmten Linie zur Herstellung der Bahn erforderlich sind, nicht durch gütliches Uebereinkommen erworben werden, sind sie von der Kommission nach ihren Eigenthümern, ihrer Lage, ihrem Maaße einzeln zu verzeichnen und für jeden Kreis durch das Anzeigeblatt bekannt zu machen"

mit der vom Abgeordneten Duttlinger beantragten Redactionsverbesserung statt "zu verzeichnen" zu setzen: "verzeichnen zu lassen" angenommen. Dem

Art. 10 (resp. Art. 13 des Kommissionsentwurfs), welcher so lautet:

"Diese Bekanntmachung hat in Bezug auf die Abtretungs-Verbindlichkeit und auf das darauf einzuleitende Entschädigungsverfahren dieselben Wirkungen, wie die im §. 22 des Gesetzes vom 28ten

August 1835 erwähnte Verkündung eines Staats-ministerial-Erkenntnisses«

tritt die Kammer ohne Diskussion bei.

Zu

Art. 11 (14)

lautend:

»Auf die abzutretenden Güter, deren Preis durch Uebereinkommen bestimmt wird, sind in der im Art. 12 (oder wie es nach den bisherigen Kammerbeschlüssen heißen muß im Art. 9) bezeichneten Weise durch das Anzeigeblatt bekannt zu machen, wenn der Erwerb mit Erhebung des im §. 40 — 44 des Gesetzes vom 28. August 1835 erwähnten Gemeinderathszeugnisses geschehen, und darnach in Gemäßheit des §. 45 mit den im IV. Titel jenes Gesetzes bezeichneten Wirkungen verbunden seyn soll«

bemerkt

Ministerialrath Brunner: Es scheint mir, daß dieser Artikel füglich aus dem Gesetze weggelassen werden könnte. Wir haben mit Ihnen die gemeinschaftliche Absicht, lediglich in Bezug auf den II. Abschnitt des Gesetzes vom Jahr 1835, also lediglich über die Frage: ob zwangsweise abzutreten sey, ein abgekürzteres Verfahren für den Bau der Eisenbahn vorzuschreiben; alle anderen Bestimmungen des Gesetzes von 1835 bleiben auch für die Eisenbahnen in Wirksamkeit.

Die Kommission hat nun geglaubt, die Regierung darauf aufmerksam machen zu müssen, daß sie dafür besorgt seyn solle, auch jene Güter, welche sie nicht auf dem Wege des Zwangsverfahrens, sondern auf jenem der Vermittelung erwerben würde, nach Zahlung der

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Entschädigungssumme, frei von allen darauf haftenden dinglichen Lasten in den Besitz zu erhalten. Die Kommission hat sich dadurch zwar ein Verdienst erworben, allein ich glaube nicht, daß es nothwendig sey, deßfalls den Art. 14 in den Entwurf aufzunehmen, denn er enthält nur eine Hinweisung auf das, was ohnehin nach dem unverändert fortbestehenden Theil des Gesetzes von 1835 forthin Rechtens ist; daher wünschte ich, daß derselbe aus dem Entwurfe wegbleibe.

Merk: Ich mache diesen Wunsch zu meinem Antrag; denn die Wirkung des ganzen 3ten Abschnittes des Gesetzes vom Jahr 1835 bleibt, und da hier nur von dem Verfahren, wie es im 2ten Abschnitte vorgeschrieben ist, abweichende Bestimmungen enthalten sind, so bleiben natürlich jene Bestimmungen dieselben, namentlich die Artikel 35 bis 40.

Bekk: Die Wirkung des Artikel 45 bleibt allerdings; es frägt sich aber nur, unter welcher Voraussetzung sie eintrete; übrigens bin ich auch der Ansicht, daß der Artikel nicht nothwendig ist. Die Regierungskommission hat sich gegen die Aufnahme desselben erklärt, nicht, als ob er etwas Unrichtiges enthalte, sondern, weil dieß, was er bezweckt, schon im Gesetze von 1835 liege.

Die Kammer beschließt, nach dem Antrag des Abg. Merk, die Weglassung des Artikels aus dem Gesetze.

Artikel 12, jetzt 11 (resp. 15) des Kommissionsentwurfs, lautend:

„Wenn ausser den zur Anlage der Eisenbahn selbst erforderlichen Grundstücken noch andere Plätze zum Zwecke dieses Unternehmens, z. B. zu Bahnhöfen, zu Verwaltungsgebäuden ꝛc. in Anspruch genommen

werden müssen, so sind in Bezug auf ihre Abtretung die im Gesetze vom 28. August 1835 enthaltenen Vorschriften anwendbar."

Sander: Es ist zwar wünschenswerth, daß dieser Paragraph angenommen wird, indem er erwirkt, daß die Bestimmungen des Gesetzes vom Jahr 1835 nicht so ganz tumultuarisch ausser Augen gesetzt werden; jedoch habe ich dabei das Bedenken, daß die Interessen Derjenigen, welche verlangen, daß die Eisenbahn auch benützt werde, durch Nichtannahme dieses Artikels leiden. Mir ist sehr gedenkbar, daß mehrere Verwaltungsgebäude, nachdem selbst die Eisenbahn schon hergestellt ist, im Augenblick erbaut werden müssen, um die Bahn administriren zu können. Man wird später auch darauf kommen, daß man neue Stationsplätze augenblicklich anlegen muß. Nun tritt das langsame Verfahren des Gesetzes von 1835 ein, während es doch sehr nothwendig ist, kurz darüber wegzukommen. Ich will es Ihnen überlassen, zu bedenken, ob der Paragraph 11 so kurzweg angenommen werden kann?

Noch will ich mir auch eine Frage an den Herrn Berichtserstatter erlauben. Der Paragraph 85 des Gesetzes vom Jahr 1835 von Fällen, wo die Verwaltungsbehörde zum Behuf eines öffentlichen Unternehmens ein Gut unentgeldlich verwenden will, welches ihr bestritten wird, sagt: hier, ist der Streit von der zustehenden Behörde in besonderem Wege zuerst auszutragen, ehe das Verfahren über die Verbindlichkeit zur Abtretung und die Entschädigung eingeleitet wird. Daraus läßt sich schließen, daß, wenn ein Weg oder eine Wasserleitung aufgehoben werden soll, und der Staat der Mei-

nung ist, daß darauf kein Privatrecht bestehe, sondern ein öffentliches Recht, und er dafür keine Entschädigung zu geben habe, es geschehen könne, daß man mit der ganzen Eisenbahn nicht fortfahren dürfe, bevor der Streit selbst besonderes geschlichtet wäre. Der folgende Paragraph gibt dem Staate das Recht, ein vorläufiges Verfahren hier eintreten zu lassen. Insofern wird es daher gut seyn, wenn die Kommission nur äussert, daß gerade dieser §. 86 hier überall eintreten müsse, und von §. 85 keine Rede seyn könne.

Bekk: Ich glaube ebenfalls, daß der §. 85 für sich allein sehr hemmend wäre, wenn nicht der §. 86 einen sehr entsprechenden Ausweg bezeichnete. Der §. 86 macht aber Alles wieder gut.

Daß übrigens hier nach Maßgabe des letztern Paragraphen immer das bezeichnete eventuelle Verfahren eingeleitet werden muß, unterliegt keinem Zweifel, weil das Unternehmen Eile gebietet.

Was den Artikel 15 (jetzt 11) betrifft, so wäre er auch nicht nothwendig, weil, wenn nichts gesagt wird, das, was er ausspricht, sich von selbst versteht, weil das jetzt zur Berathung vorliegende Gesetz sich nur auf das zur Bahnlinie erforderliche Terrain bezieht, woraus dann von selbst folgt, daß hinsichtlich aller der im Paragraphen genannten Plätze das Gesetz vom Jahr 1835 fortgelte. Um aber allen Zweifel zu beseitigen, hat die Kommission die Aufnahme des Paragraphen für zweckmäßig erachtet, und dabei nicht, wie der Abg. Sander, geglaubt, daß ein summarisches Verfahren hinsichtlich dieser Nebenplätze Anwendung finden soll, weil hier nicht so dringende Verhältnisse vorhanden sind,

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

wie bei Bestimmung der Bahn selbst, und weil immer anerkannt und behauptet werden muß, daß man ohne ganz überwiegende Gründe von dem Gesetze von 1835 nicht abgehen soll. Wenn nun solche Gründe in Bezug auf den Bahnzug vorlagen, so ist es dagegen anders in Bezug auf die Plätze, von denen der vorliegende Paragraph spricht, und die nicht zur Bahn, sondern nur zur Verwaltung derselben erforderlich sind. Rücksichtlich dieser ist so viel richtig, daß man eine große Auswahl hat. Man kann sie rechts oder links, eine Strecke weiter vor oder nach anlegen, je nachdem die hiezu nöthigen Gutstheile mit weniger Nachtheil für den Eigenthümer gefordert werden können; und deßhalb reicht in Bezug auf diese Plätze das Gesetz von 1835 vollständig aus.

Der Artikel 12, jetzt 11 (15) wird hierauf nach dem Antrag der Kommission angenommen.

Der ganze Gesetzentwurf, wie die Anlage Nr. 1 solchen enthält, kommt alsdann zur Abstimmung, und wird von der Kammer mit allen, gegen 3 Stimmen, angenommen.

Der Präsident Mittermaier gibt hierauf dem Abg. Sander das Wort.

Sander: Da ich vorausfehe, daß nach dem Schlusse der heutigen Sitzung mehrere Mitglieder dieser Kammer sich entfernen werden; so wollte ich die Kammer und den Herrn Präsidenten darauf aufmerksam machen, ob es nicht räthlich wäre, die durch den §. 51 der Verfassungsurkunde vorgeschriebene Wahl eines ständischen Ausschusses vorzunehmen.

Der §. 51 der Verfassungsurkunde spricht sich über

die Nothwendigkeit der Wahl eines Ausschusses auf eine unzweideutige Weise aus, er sagt:

„Es besteht ein ständischer Ausschuß aus dem Präsidenten der letzten Sitzung, und drei andern Mitgliedern der ersten, und sechs Mitgliedern der zweiten Kammer; dessen Wirksamkeit auf den, namentlich in dieser Urkunde ausgedrückten, Fall, oder auf die von dem letzten Landtage, mit Genehmigung des Großherzogs, an ihn gewiesenen Gegenstände beschränkt ist.

Dieser Ausschuß wird vor dem Schlusse des Landtags, auch bei jeder Vertagung desselben, in beiden Kammern durch relative Stimmenmehrheit gewählt. Jede Auflösung des Landtags zieht auch die Auflösung des, wenn gleich schon gewählten, Ausschusses nach sich."

Nun ist klar, daß, wenn der Ausschuß schon frisch gewählt werden muß nach jeder Vertagung eines Landtages, daß dieses um so mehr eintreten muß, wenn ein Landtag nicht vertagt, sondern geschlossen wird. Der Inhalt des §. 51 ist zu klar, als daß man nur den geringsten Anstand haben könnte.

Schaaff: Es fragt sich vor Allem, ob der Abgeordn. Sander einen Antrag auf eine neue Ausschußwahl gestellt hat oder nicht. Im letztern Fall habe ich nichts zu sprechen, einem förmlichen Antrag aber müßte ich mich widersetzen.

Sander: Ich stelle diesen Antrag wirklich.

Schaaff: Ich spreche also meine Ueberzeugung dahin aus, daß ich glaube, daß kein frischer Ausschuß zu wählen ist. Die Verfassung ist ganz klar. Der §. 51 spricht vom regelmäßigen Landtage, nicht vom auffer-

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

ordentlichen, es ist hier weder vom Schlusse eines regelmäßigen Landtages die Rede, noch von einer Vertagung, somit ist die Wahl eines neuen Ausschusses auch nicht angezeigt. Unser alter Ausschuß mag seine guten Dienste fortleisten, bis zum nächsten ordentlichen Landtag. Sollte der Antrag des Abg. Sander eine Unterstützung finden, alsdann schlage ich vor, diese wichtige Verfassungsfrage, worüber wir nicht kurzweg nach flüchtiger Berathung einen Beschluß faßen können, vor Allem zur Berathung in die Abtheilungen zu verweisen.

Mördes: Ich glaube zwar nicht, wie mein Kollege mir gegenüber (Abg. Schaaff), daß die vorliegende Frage nach der Ansicht über das höhere oder geringere Vertrauen, das unser Ausschuß verdiene, sondern nach §. 51 der Verfassungsurkunde zu entscheiden sey.

(Schaaff: Ich auch.)

Der Text dieses Paragraphen scheint mir aber gerade das Gegentheil von dem zu sagen, was der Abg. Sander daraus ableitet. Der Grund, als welchen, sowohl bei Vertagung als beim Schlusse eines Landtages, die Verfassung einen Ausschuß zu wählen vorschreibt, ist kein anderer, als der, ein interregnum, d. h. nicht eine Unterbrechung der Volksrepräsentation eintreten zu lassen. Durch diesen Fall sind wir aber jetzt nicht bedroht. Wir haben am Schlusse des vorigen Landtages einen Ausschuß gewählt. Seines Auftrages ihn zu entheben, scheint mir durch keinen Umstand motivirt; er wird bleiben bis zum nächsten Landtag, vor dessen Schlusse dann eine neue Wahl statt finden wird.

Weller: Ich wiederspreche, daß verfassungsmäßig ein Unterschied zwischen ordentlichen und ausserordent-

lichen Landtagen bestehe. Ich habe schon einmal bei einer frühern Gelegenheit angeführt, daß der §. 46 der Verfassung nichts weiter sagt, als, daß alle zwei Jahre eine Ständeversammlung statt finden müsse, solche kann hiernach aber auch öfter statt finden, ohne gerade gesetzlich etwas Ausserordentliches zu werden. Ist der Landtag aber berufen und eröffnet, so hat derselbe alle Kompetenz und alle jene Folgen, welche die Verfassungsurkunde hieran knüpft.

Wenn daher der §. 51 derselben ganz allgemein sagt, daß der Ausschuß vor dem Schlusse des Landtags, auch bei jeder Vertagung desselben gewählt werden müsse, und daß jede Auflösung des Landtages auch die Auflösung des Ausschusses nach sich zieht; so muß das am Ende eines jeden Landtages geschehen, gleichviel, ob derselbe erst nach Ablauf von zwei Jahren oder schon vorher einberufen worden ist.

Ich unterstütze daher den Antrag des Abg. Sander.

Staatsminister v. Blittersdorff: Es ist nun wiederholt die Diskussion auf einen Verfassungsstreit zurückgeführt worden. Sie haben aber gleich am Anfange Ihrer Sitzungen von Seite der Regierung die Erklärung vernommen, und ich muß sie hier wiederholen, wir werden, wenn Sie auf diesem ausserordentlichen Landtage Verhandlungen pflegen sollten über Gegenstände, die sich nur für den ordentlichen Landtag eignen, mithin über solche Gegenstände, die die Regierung an Sie gebracht oder zu deren Berathung sie ihren Census nicht gegeben hat, nicht darauf eingehen, und keine Ihrer deßfallsigen Beschlüsse anerkennen, keine

Mittheilung über sie annehmen. Das ist unsere feierliche Erklärung.

Merk: Ich glaube, daß der Sinn des §. 51 der Verfassung kein anderer ist, als der, daß damit ein ordentlicher Landtag gemeint sey.

Inzwischen könnte die Sache durch einen Umstand doch bedenklich werden. Wenn nämlich der §. 51 bestimmt:

"Es besteht ein ständiger Ausschuß aus dem Präsidenten der letzten Sitzung und drei andern Mitgliedern der ersten Kammer ꝛc."

und es geschehen würde, daß ein ausserordenlicher Landtag einberufen, für denselben aber vom Großherzog ein anderer Präsident der ersten Kammer ernannt würde, so wäre der Ausschuß aufgelöst; er hätte nämlich keinen Präsidenten der ersten Kammer mehr.

In diesem Falle glaube ich, müßte zur Wahl eines neuen Ausschusses geschritten werden.

Die Sache scheint zweifelhaft zu seyn, so, daß ich glaube, daß sie in die Abtheilungen verwiesen werden sollte.

Sander: Wenn bestritten wird, ob wir das Recht haben, über diese Frage zu entscheiden, deßwegen, weil es eine Verfassungsfrage sey, die sich für den ordentlichen Landtag eigne; so antworte ich darauf, so gut die Kammer unternommen hat, einen Präsidenten und ihre Sekretäre zu wählen, ebenso gut und mit dem nämlichen Fug und Recht kann sie es auch unternehmen, über diese Frage der Wahl eines Ausschusses zu entscheiden. Denn für Beides bestehen die gleichen Grundsätze.

Staatsminister v. Blittersdorff: Sie müssen die

Ansicht der Regierung kennen, damit auch Sie ihr Benehmen darnach bemessen können. Wenn indessen etwas aus der Verfassung oder aus ausserordentlichen Verhältnissen abgeleitet werden kann, was darauf hinführt, daß auch auf einem ausserordentlichen Landtage diese oder jene Frage vorzunehmen ist, wenn — sage ich — dieß aus einer näheren Prüfung hervorgehen wird, dann wird die Regierung natürlich Ihre Entscheidungsgründe nicht verwerfen und wohl auch ihren Census zu ausserordentlicher Vornahme des fraglichen Gegenstandes ertheilen.

v. Rotteck: Es thut mir leid, daß die Frage des Abg. Sander in einige Verbindung gesetzt wurde, mit der andern Frage, ob zwischen dem ausserordentlichen und ordentlichen Landtag der Unterschied besteht, daß auf dem ersten von nichts Anderem die Rede seyn darf, als was unmittelbar den Gegenstand betrifft, weßhalb er zusammengerufen wurde. Ich glaube, daß die vom Abg. Sander aufgeworfene Frage gar wohl entschieden werden kann, ohne zugleich auf die zweite Rücksicht zu nehmen. Wäre ich nicht selbst Mitglied des fraglichen Ausschusses, so hätte ich das Wort schon früher ergriffen, oder ausdrücklich dem beigestimmt, was der Abg. Mördes vorher gesagt hat. Da nun aber der Streit einmal erregt worden ist, so muß ich meine unbefangene Ansicht freimüthig aussprechen. Wir können, wenn wir auf dem Standpunkt der unbefangenen Beurtheilung die Frage ins Auge fassen, dem §. 51 der Verfassungsurkunde keine andere Auslegung geben, als daß hier nur vom ordentlichen Landtage die Rede ist. Daß bei einem jeden ordentlichen Landtage ein Aus-

schuß gewählt wird, hat seinen wichtigen Grund darin, daß das Volk niemals ohne alle Repräsentation sey. Hat nun der Ausschuß mit dem nächsten Landtage, wo er Bericht erstatten muß über die Amortisationskasse-Rechnung, seine Wirksamkeit verloren oder erfüllt, so ist es natürlich, daß dieser, nachdem er den Bericht des Ausschusses vernommen und beurtheilt hat, einen neuen Ausschuß wähle, denn sonst wäre beim Auseinandergehen des Landtages gar kein Ausschuß vorhanden. Tritt während eines ordentlichen Landtages eine Vertagung ein, so muß das Nämliche geschehen, weil jedenfalls die Existenz des vorigen Ausschusses aufgehört hat, und das Volk fortwährend wenigstens durch einen Ausschuß repräsentirt seyn muß. Es kann z. B. der Fall eines nothwendigen Anlehens vorkommen, wozu der Ausschuß zuzustimmen hat. Bei jeder Vertagung also muß ein neuer Ausschuß gewählt werden.

Wird nun aber am Schlusse eines ordentlichen Landtages ein Ausschuß gewählt, so ist dabei die Intention, daß er fortdaure bis zum nächsten ordentlichen Landtage. Dieses müssen wir sagen, damit nicht aus der Entscheidung der Frage: es kann auf dem ausserordentlichen Landtag ein Ausschuß nicht gewählt werden, ein Präjudiz entnommen werde für den Grundsatz, welchen der Hr. Minister der auswärtigen Angelegenheiten mit der in Frage stehenden Sache in Verbindung gesetzt hat. Man kann die gegenwärtige Frage vom Gesichtspunkte des §. 51 der Verfassung allein und unabhängig prüfen, ohne auf die andere Frage Rücksicht zu nehmen.

Soll jedoch eine förmliche Entscheidung darüber statt

finden, so ist es natürlich, daß die Sache an die Abtheilungen verwiesen werden muß, denn es handelt sich hier um die Auslegung der Verfassung und hier muß vollständige und reifliche Erwägung statt finden.

Staatsminister Winter: Ich glaube nicht, daß die neue Wahl des Ausschusses Platz greifen könne. Wollen Sie ihn wählen, so müßte der alte aufgelöst seyn. Nun hat dieser Ausschuß zum Theil schon seine Verpflichtung erfüllt, namentlich die Amortisationskasse-Rechnungen abgehört, worüber er dem künftigen Landtag Bericht erstatten wird, und dem er auch alle seine Arbeiten zur Prüfung vorlegen muß.

Wenn also dieser Ausschuß aufgelöst wird, so ist er Ihnen kein gutes Wort mehr schuldig. Seine Wahl hängt mehr mit der Budgetperiode zusammen, alle zwei Jahre muß ein neuer Landtag sich versammeln, dem jener Vortrag erstattet.

Staatsrath Rebenius: Soll der Ausschuß aufgelöst werden, so hätte die Kammer gleich bei Eröffnung des ausserordentlichen Landtags den Ausschuß, der nicht ein ausserordentliches, sondern ein regelmäßiges Geschäft hat, zum Berichterstatter über seinen Befund bei der Amortisationskasse auffordern sollen. Das hat sie aber nicht gethan, weil sie denselben gewählt hat für die nächste Budgetperiode, dessen Geschäft bis zur parziellen Erneuerung der Kammer dauert.

Kuenzer. Die so eben ausgesprochene Ansicht mag allerdings diejenige seyn, welche mit dem Zwecke am meisten übereinstimmt; allein sie steht auf keinem Falle mit den Worten der Verfassung im Einklange. Ein klares Wort erklären wollen, heißt wahrhaftig die Sache

verdunkeln und ohne Noth soll man darum in eine Berathung darüber nicht eingehen.

Der §. 51 der Verfassungsurkunde, Absatz 2, lautet:

"Dieser Ausschuß wird vor dem Schlusse des Landtages, auch bei jeder Vertagung desselben in beiden Kammern durch relative Stimmenmehrheit gewählt. Jede Auflösung des Landtages zieht auch die Auflösung des, wenn gleich schon gewählten, Ausschusses nach sich."

Man müßte nun geradezu behaupten wollen, ein ausserordentlicher Landtag sey kein Landtag. Hätte man den ausserordentlichen Landtag, an den die Verfassung doch auch gedacht hat, davon ausschließen wollen, so müßte die Verfassung sagen: "der Ausschuß wird vor dem Schlusse des ordentlichen Landtages gewählt."

Indessen glaube ich nicht, daß es nothwendig ist, die Frage an die Abtheilungen zu überweisen und darüber Beschluß zu fassen; man kann über die Schwierigkeit leicht wegkommen. Die Kammer bestätige den Ausschuß, der bisher bestand. Dadurch wird die Verfassung gehandhabt, und die Sache geht den ordentlichen Gang.

Welcker: Ich habe keinen Zweifel, daß der Ausschuß fortbesteht, den wir bisher hatten, und nach dieser Ansicht muß ich darauf antragen, daß über den ganzen Antrag zur Tagesordnung übergegangen werde. Wenn die Mehrheit anderer Meinung ist, dann muß freilich die Sache an die Abtheilungen übergehen.

Der Ansicht des Abgeordn. Kuenzer muß ich mich aber entgegensetzen, indem ich nimmermehr zugestehen kann, daß wir die Verfassung nur allein buchstäblich

auslegen sollen; bei allen Rechtsgeschäften, Rechtsurkunden und Gesetzen steht — soferne nicht eine Ausnahme besteht — immer die vernünftige Auslegung über der buchstäblichen. Wenn mir sonnenklar ist, was der Gesetzgeber wollte, so werde ich die Verfügung des Gesetzes nach dem Geiste, nach der Absicht des Gesetzes, und nicht buchstäblich befolgen.

Kuenzer: Durch das Wort spricht sich der Geist aus; das Wort muß uns den Gedanken offenbaren, und darum müssen wir uns in der Regel an das Wort halten, wenn wir den Geist begreifen wollen.

Staatsminister Winter: Wohin würde das führen? Dann hätte die Kammer auch das Recht gehabt, zu sagen: das Budget wird im Ganzen festgesetzt von einem Jahre zum andern. Wenn ein ausserordentlicher Landtag so viel verlangen kann, so müßten ihm auch die Rechnungen vorgelegt werden vom letzten Landtage bis daher; nun sind aber alle Bestimmungen in der Verfassungen darauf berechnet, daß sie nur von 2 zu 2 Jahren vorgelegt werden, wo immer ein Landtag statt findet. Das ist so klar wie der Tag.

Sander: Was man gegen meinen Antrag vorbringt, gründet sich darauf, daß man sagt: der Ausschuß sey gewählt für die ganze Budgetsperiode, welche 2 Jahre dauert. Nun frage ich: kann denn eine Vertagung des Landtages über diese Landtagsperiode von 2 Jahren hinausgehen? Sie werden sagen: nein! Und dann muß auch bei zwei Landtagen in der Periode von 2 Jahren ein neuer Ausschuß gewählt werden. Wenn im Jahr 1837 der Landtag statt geschlossen, vertagt worden wäre, so wäre ein Ausschuß gewählt worden. Der vertagte Land-

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

tag wird zusammen berufen auf 2 Monate. Nachdem diese Zeit vorüber ist, wird dieser Landtag zum zweitenmal vertagt, weil er seine Geschäfte nicht zu Ende brachte; was geschieht, es wird nach der ausdrücklichen Bestimmung des Gesetzes, daß bei jeder Vertagung ein neuer Ausschuß gewählt werden muß, ein neuer Ausschuß gewählt. Es kann während einer zweijährigen Budgetsperiode wohl eine Vertagung, möglicherweise selbst bei einem sogenannten ausserordentlichen Landtag eine solche Vertagung eintreten, wo jederzeit wieder ein neuer Ausschuß gewählt werden muß. Und nun will man behaupten, am Schlusse eines ausserordentlichen Landtages gilt das nicht, während doch der Ausschuß bei jeder Vertagung, die öfter vorkommen kann, als die Zusammenberufung eines ausserordentlichen Landtags, die Wahl eines neuen Ausschusses nach den klaren, keiner andern Auslegung fähigen, Worten der Verfassung statt finden muß. Auch in andern deutschen Verfassungen, wo der ständische Ausschuß eine größere Wirksamkeit hat, als bei uns, besteht die Bestimmung, daß bei jedem Schluß oder Vertagung eines Landtages ein neuer Ausschuß gewählt werden muß. Diese Bestimmung ist in dem §. 51 unserer Verfassung klar und deutlich enthalten; und wenn Sie dieses nicht klar und deutlich finden, so sollten Sie wenigstens bei einer so wichtigen Verfassungsfrage nicht so geradehin darüber zur Tagesordnung übergehen, sondern die Frage nach dem Antrag des Abg. Schaaff in die Abtheilungen weisen. Hüten Sie sich, einen Beschluß so schnell zu fassen, den Sie morgen schon bereuen könnten.

Staatsrath Rebenius: Treten Sie, meine Herren,

dem Antrage des Abg. Welcker bei. Nach der Vertagung eines Landtages muß allerdings ein neuer Ausschuß gewählt werden, weil bei solcher Vertagung die Funktionen des Ausschusses, woher er gewählt wurde, schon beendigt sind; der gegenwärtige Ausschuß hat seine Funktionen, woher er gewählt wurde, noch nicht vollendet, die Zeit seiner Wirksamkeit ist noch nicht abgelaufen, es ist also auch keine neue Wahl vorzunehmen. Meine Herren! schon der Ausdruck: "ausserordentlicher Landtag" deutet an, daß die Regeln, welche die Verfassungsurkunde aufstellt, nicht für den ausserordentlichen Landtag gelten, der eine Ausnahme von der Regel ist Sie selbst, meine Herren, obschon nicht ganz einverstanden mit den Ansichten der Regierung, bei denen wir beharren, haben anerkannt, daß wenigstens nicht alle Geschäfte und nicht alle Petitionen hier berathen werden können, wie auf einem gewöhnlichen Landtage.

Kröll: Ich habe dem Abg. Sander bemerken wollen, daß mir gerade das Wort "Vertagung" darauf hinzudeuten scheint, daß nur von einem ordentlichen Landtage die Rede ist, und nicht von einem ausserordentlichen. Die Funktion des ständischen Ausschusses dauert eine Budgetsperiode hindurch, und während der Zwischenzeit von einem ordentlichen Landtage zum andern, hat der Ausschuß seine Funktion anzutreten.

Mohr: Ich glaube, daß wir uns nicht nach dem richten werden, was der Herr Minister des Auswärtigen angeführt hat, denn darüber werden wir alle einig seyn, daß in dieser Kammer die ausgesprochenen Ansichten der Hrn. Regierungskommissäre nur solche, aber kein Gesetz sind, daß vielmehr, wenn es sich um

gesetzliche Bestimmungen, oder um Abänderungen und Beschränkungen derselben handelt, diese Kammer eben so gut als die Regierung als Faktor der Gesetzgebung mitzuwirken und ihre Ansichten geltend zu machen hat.

Vorderhand also kann die bloße Ansicht der Herren Regierungskommissäre die Kammer in ihrem verfassungsmäßigen Wirken nicht hindern. Dagegen glaube ich, daß wir an der Ansicht festhalten müssen, jeder Landtag muß seine Wirkungen haben, die theils ordentliche, theils ausserordentliche sind. Nehmen wir nun an, daß der vorige Landtag verfassungsmäßig seine derartigen Wirkungen fortdauernd erhalten muß, so bestehen die ordentlichen Wirkungen des geschlossenen Landtages darin, daß der dort gewählte Ausschuß für die Epoche von einem ordentlichen Landtage zum andern gewählt ist, und diese Wirkung, eben so wie das Budget, bis zum nächsten ordentlichen Landtage fortbestehen muß. Nehmen wir dieses als richtig an, so werden wir dem Antrag des Abg. Welcker beitreten müssen, den ich unterstütze.

Weller: Der Herr Minister des Innern will den dermaligen Landtag dadurch als "ausserordentlichen" qualifiziren, daß auf demselben keine Nachweisungen und kein Budget vorgelegt werden.

Allein diese Ausnahme ist speciell durch die Verfassungsurkunde begründet, deren Artikel 54 besagt:

"Das Auflagengesetz wird in der Regel auf zwei "Jahre gegeben."

In dieser Beziehung ist daher ein Unterschied des dermaligen Landtages und des nach zwei Jahren wiederkehrenden durch die Verfassungsurkunde selbst ausnahms-

weise gegeben. In Beziehung auf die Wahl des Ausschusses, und alle übrige Kompetenz und Verrichtungen dieses sogenannten ausserordentlichen Landtages gibt aber die Verfassungsurkunde keinen Unterschied an. Für die Nothwendigkeit einer neuen Wahl desselben hat die Großherzogliche Regierung selbst schon ein bedeutendes Präjudiz gegeben.

Der Ausschuß besteht nämlich aus dem Präsidenten der ersten Kammer und drei Mitgliedern derselben. Durch die beim Beginn dieses Landtages neu erfolgte Ernennung des Präsidenten und acht Mitgliedern der ersten Kammer, deren Funktionen als erloschen betrachtet wurden, ist auch der Ausschuß aufgelöst, welchen Sie theilweise bildeten; und es tritt die Nothwendigkeit ein, den ganzen Ausschuß neu zu wählen.

Ich vereinige mich jedoch, um über diesen Streit hinweg zu kommen, mit dem Antrag des Abg. Kuenzer.

v. Rotteck: Ich will nur mit zwei Worten auf die siebente Rede des Abgeordneten Sander antworten. Wenn er das Gleichniß von der Vertagung, die möglicher Weise zwei und dreimal vorkommen könnte, auch noch bis zum hundertstenmal fortgesetzt hätte, so würde er meine Ueberzeugung nicht im Mindesten schwankend gemacht haben. Der Unterschied zwischen dem Schlusse eines ausserordentlichen und der Vertagung eines ordentlichen Landtages springt von selbst in die Augen. Daß die Verfassung die Wahl eines neuen Ausschusses bei jeder Vertagung angeordnet hat, hat seinen vernünftigen Grund, wie bereits der Abgeordnete Mördes bemerkt hat; dagegen ist ein solcher nach dem Schlusse eines ausserordentlichen Landtages nicht vorhanden. Im

§. 51 ist nach der vernünftigen Auslegung desselben nur von einem ordentlichen Landtage die Rede, wonach der gegenwärtige Ausschuß fortbesteht und kein neuer gewählt zu werden braucht. Erst dann, wenn der Ausschuß öffentlich seine Rechnung abgelegt hat, muß ein neuer gewählt werden, damit keine Unterbrechung der Repräsentation Statt finde. Der Abg. Sander hat sich übrigens geirrt, wenn er sich die Möglichkeit vorstellte, daß während eines ordentlichen Landtages eine gar oftmalige Vertagung geschehen könne. Bevor ein neues Budget vorgelegt wird, muß ein neuer Landtag zusammengerufen werden; man kann den Landtag nicht ins Unbestimmte verlängern, und es kann daher auch die Vertagung nicht länger dauern, als die Budgetperiode, d. h. nicht öfter wiederholt werden, als während einer solchen Periode gedenkbar ist. Nach dem Schlusse von zwei Jahren tritt auch ein neues Viertel der Abgeordneten in die Kammer, und ihr wird das Budget vorgelegt; sie muß also auch einen neuen Ausschuß wählen, weil der frühere sie nicht mehr vorstellt. Beim ausserordentlichen Landtag dagegen sitzen die nämlichen Mitglieder, wie am nächstvorhergegangenen ordentlichen.

Daraus geht hervor, daß die Parallele des Abgeordneten Sander unrichtig ist. Ich wiederhole mein Bedauern, diese Frage, die man nach dem vernünftigen Sinne des §. 51 der Verfassung von der andern leicht hätte getrennt lassen können, damit in Verbindung haben setzen zu wollen.

Wenn der Abgeordn. Sander uns nun gar Schreckbilder vormalt von den schlimmen Folgen, die da ent-

stehen sollen, wenn jetzt kein neuer Ausschuß gewählt wird, so leuchtet Jedermann das Richtige derselben ein. Ich habe eine ganz andere Besorgniß, daß nämlich auf diesem ausserordentlichen Landtag Discussionen vorgenommen werden, die nur gehässig seyn müssen. Wenn wir dem Antrag des Abg. Sander Gehör geben, so würde und müßte die Regierungskommission schon der Konsequenz wegen dagegen protestiren; sie kann nicht anders, die Kammer wird dann zwar auf ihrer Ansicht beharren, aber was hätten wir dann gewonnen? Die Sache wird in den Abtheilungen besprochen, kommt in die Kommission zur Berathung, und dann sagt die Regierungskommission: wir lassen keinen Bericht erstatten, die Folge ist ein Unfriede in der Kammer, unangenehme und gehässige Reibungen wegen dieses unnöthig aufgeregten Streites. Ja, selbst wenn wir einen neuen Ausschuß wirklich wählten, so würde die I. Kammer ihrerseits es nicht thun, und dann hätten wir gar keinen anerkannt gesetzmäßig gebildeten Ausschuß.

Diese Betrachtungen, glaube ich, werden hinreichen, um uns zu bestimmen, dem Antrage des Abgeordneten Welcker beizutreten.

Knapp: Ich theile die Ansicht des Abgeordneten von Konstanz (Kuenzer) und jenes von Mannheim (Weller.) Im Interesse der Zeitersparniß, d. h. weil wir keine mehr dazu hätten, um die Sache in den Abtheilungen zu berathen und an die erste Kammer hinüber zu geben, vereinige ich mich mit dem Antrage des Abgeordneten Kuenzer. Ich glaube, daß die Kammer durch die Annahme dieses Antrags kein Recht vergibt.

v. Itzstein: Der Antrag des Abgeordn. Sander

ist von größter Wichtigkeit. Er betrifft eine tiefgreifende Verfassungsfrage. Eine Verschiedenheit der Ansichten in der Kammer hat sich gezeigt; der Widerspruch der Regierung liegt ebenfalls vor. Es ist deßwegen der Würde der Kammer angemessen, die Sache genau zu prüfen, und zu diesem Ende in die Abtheilungen zu verweisen. Dafür spricht aber auch noch ein weiterer Grund. Soll nämlich ein Beschluß alsbald, ohne vorgängige Verweisung in die Abtheilungen, gefaßt werden, so beschließen wir, entweder den Ausschuß des letzten Landtages zu bestätigen oder einen neuen zu wählen.

Eines wie das Andere ist eine definitive Entscheidung der Frage. Wissen Sie aber auch gewiß, meine Herren! daß die erste Kammer derselben Ansicht ist? Wenn nun die erste Kammer anderer Meinung ist und keine Mitglieder zum Ausschuß wählt, dann haben Sie gar keinen Ausschuß!

Der Antrag des Abgeordneten Welcker, über den Vorschlag des Abgeordneten Sander zur Tagesordnung überzugehen, wurde hierauf zur Abstimmung gebracht und mit 33 gegen 24 Stimmen angenommen.

v. Itzstein bemerkt, daß durch diesen Beschluß die Frage, welche eine Verfassungsfrage sey, für welche $^2/_3$tel der Kammermitglieder stimmen müssen, was nicht geschehen sey, keineswegs als entschieden zu betrachten sey.

Welcker: Meine Absicht konnte unmöglich seyn, eine Verfassungsfrage jetzt zu entscheiden.

(Zustimmung der Kammer.)

Die Abgeordneten Sander und Schaaff verlangen die Bemerkung zu Protokoll, daß sie sich in der

Minorität befunden haben; der Abgeordn. v. Itzstein schließt sich dieser Erklärung an.

Hiermit wurde die öffentliche Sitzung geschlossen und in eine geheime Sitzung verwandelt.

Zur Beurkundung:
Der Präsident: Mittermaier.
Der erste Sekretär:
Bohm.

Beilage Nr. 1 zum Protokoll der 9ten öffentlichen Sitzung vom 13. März 1838.

Leopold von Gottes Gnaden,

Großherzog von Baden, Herzog von Zähringen.

Mit Zustimmung Unserer getreuen Stände haben Wir beschlossen und verordnen, wie folgt:

Art. 1.

In Bezug auf die Zwangsabtretungen für die Eisenbahn von der Hessischen Gränze nach Mannheim und für die Eisenbahn von Mannheim nach der Schweizer-Gränze, so wie für die Seitenbahn nach Kehl kommen, statt der im II. Titel des Gesetzes vom 28. August 1835 enthaltenen Vorschriften, folgende Bestimmungen zur Anwendung.

Art. 2.

Wenn die vorgeschlagene Bahnlinie nach ihrer Grundfläche ausgesteckt ist, in der Art, daß nach den ange-

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

brachten Gränzzeichen sichtbar ist, welche Güter oder Gutstheile zur Anlage der Bahn gefordert werden, so begibt sich eine Kommission in die Gemeinden der durch die Bahnlinie durchschnittenen Gemarkungen, um die etwaigen Einsprachen und Anträge zu prüfen, welche von den betheiligten Eigenthümern oder sonst Berechtigten gemacht werden mögen.

Art. 3.

Diese Kommission besteht

1) aus einem Vorstande, welchen das Ministerium des Innern ernennt;
2) in jedem Bezirke aus dem Beamten oder seinem Stellvertreter;
3) aus einem oder mehreren, vom Ministerium des Innern dazu beauftragten Ingenieuren oder Baumeistern;
4) in jeder Gemeinde aus dem Bürgermeister oder dessen Stellvertreter.

Der Kommissionsvorstand kann zur Berathung oder zur Ertheilung von Aufklärungen noch andere Personen beiziehen, und auch dem Bürgermeister steht das Recht zu, zur Ertheilung von Aufklärungen andere, der Sache kundige Personen beizurufen.

Art. 4.

Der Tag des Erscheinens der Kommission wird wenigstens acht Tage vorher in den gedachten Gemeinden öffentlich bekannt gemacht, mit dem Anhange, daß Jeder, welcher gegen die ausgesteckte Bahnlinie gegründete Einsprachen zu machen habe, dieselben bei der Tagfahrt der Kommission vortragen könne.

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

Die Kommission kann diese Tagfahrt an einem und demselben Orte für mehrere Gemeinden gleichzeitig abhalten.

Art. 5.

Wenn ein bereits bestehender Weg oder Wasserleitungs- oder Abzugskanal, welcher die Bahnlinie durchschneidet, eingehen oder verlegt werden soll, so ist dieß an der Stelle, wo der Weg oder Kanal und die Bahnlinie sich durchkreuzen, durch öffentlichen Anschlag bekannt zu machen, und ferner bei Bestimmung der Tagfahrt in der Gemeinde selbst zu verkünden, mit dem Anhang, daß der Kommission auch die etwaigen Einsprachen gegen die Aufhebung oder Verlegung des Weges oder Kanals zur Prüfung vorgetragen werden können.

Art. 6.

Der Vorstand der Kommission kann auch, ehe eine Tagfahrt angeordnet wird, in der Gemeinde verkünden lassen, daß diejenigen, welche gegen die ausgesteckte Bahnlinie oder gegen die etwa beabsichtigte Verlegung eines Weges oder Kanals Einsprache machen wollen, davon innerhalb acht Tagen dem Bezirksamte die Anzeige zu machen haben, indem nur, wenn innerhalb dieser Frist diese Anzeige geschehe, eine Tagfahrt zur Prüfung der Einsprachen durch die Kommission werde angeordnet werden.

Art. 7.

Die in Art. 4 und die in Art. 6 vorgeschriebene öffentliche Bekanntmachung hat in Bezug auf die Verbindlichkeiten der Eigenthümer der in die ausgesteckte Bahnlinie fallenden Grundstücke dieselben Wirkungen, wie

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

nach §. 37 des Gesetzes vom 28. August 1835 die Bekanntmachung, daß der die abzutretende Liegenschaft bezeichnende Plan in dem Rathhause niedergelegt sey.

Art. 8.

Erst auf die Vorlage dieser Verhandlungen, welche die Kommission mit ihrem Gutachten an das Ministerium des Innern einsendet, gibt das Staatsministerium das Erkenntniß, welches die Richtung der Bahn nach sicheren Merkmalen bestimmt, und da, wo eine Abweichung von der zuerst bezeichneten Bahnlinie (Art. 2) beschlossen wird, dieses ausdrücklich erwähnt.

Das Erkenntniß des Staatsministeriums wird, soweit es jeden Kreis betrifft, durch das Anzeigeblatt des Kreises bekannt gemacht.

Art. 9.

Soweit die Güter und Gutstheile, welche nach der vom Staatsministerium bestimmten Linie zur Herstellung der Bahn erforderlich sind, nicht durch gütliches Uebereinkommen erworben werden, sind sie von der Kommission nach ihren Eigenthümern, ihrer Lage und ihrem Maaße einzeln verzeichnen zu lassen, und für jeden Kreis durch das Anzeigeblatt bekannt zu machen.

Art. 10.

Diese Bekanntmachung hat in Bezug auf die Abtretungsverbindlichkeit und auf das darauf einzuleitende Entschädigungsverfahren dieselben Wirkungen, wie die im §. 22 des Gesetzes vom 28. August 1835 erwähnte Verkündung eines Staatsministerialerkenntnisses.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Art. 11.

Wenn auſſer den zur Anlage der Eisenbahn selbst erforderlichen Grundstücken noch andere Plätze zum Zwecke dieses Unternehmens, z. B. zu Bahnhöfen, zu Verwaltungsgebäuden ꝛc. in Anspruch genommen werden müssen, so sind in Bezug auf ihre Abtretung die im Gesetze vom 28. August 1835 enthaltenen Vorschriften anwendbar.

Gegeben ꝛc. ꝛc.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Zehnte öffentliche Sitzung
der zweiten Kammer der Landstände.

Karlsruhe, den 24. März 1838.

In Gegenwart

der Herren Regierungskommissäre: Staatsminister Winter, Staatsminister Frhr. v. Blittersdorff und Staatsrath Nebenius; sodann:

sämmtlicher Mitglieder der zweiten Kammer mit Ausnahme der Abgeordneten: Bassermann, Bekk, Christ, Cläß, Delisle, Duttlinger, Greiff, Helmreich, Kern, Kröll, Lang, Lauer, Magg, Obkircher, Peter, Speyerer, Stösser, Trefurt und Völcker.

Unter dem Vorsitze des Präsidenten Mittermaier.

Der Präsident bringt zur Kenntniß der Kammer, daß nach einer Mittheilung der ersten Kammer dieselbe in folgenden Gegenständen den Beschlüssen der zweiten Kammer beigetreten sey:

1) dem Gesetzentwurf wegen Erbauung einer Eisenbahn von Mannheim bis zur Schweizer Gränze bei Basel mit allen gegen 4 Stimmen;
2) dem Gesetzentwurf über den, die Zwangsabtretungen zu der Eisenbahn betreffenden Gesetzentwurf, einstimmig;

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

3) dem Gesetzentwurf über die Deckung der Baukosten der Eisenbahn von Mannheim bis zur Schweizer Gränze bei Basel, mit 16 gegen 4 Stimmen;

4) der Adresse, wodurch die zweite Kammer den Staatsvertrag mit der hessen-darmstädtischen Regierung angenommen hat, einstimmig; und endlich

5) der von der zweiten Kammer beschlossenen Adresse an Seine Königliche Hoheit den Großherzog,

a. wegen der Richtung der Bahn über Offenburg, und

b. wegen genauer Untersuchung, auf welche Weise den Nachtheilen, die dem südöstlichen Theil des Großherzogthums durch die Erbauung der Eisenbahn von Mannheim bis Basel drohen, abgeholfen werden kann; mit allen Stimmen gegen zwei.

Diese Entwürfe werden heute durch eine Deputation Seiner Königl. Hoheit überbracht werden, wozu übrigens noch zwei Mitglieder der Kammer durch das Loos bestimmt werden müssen, was am Schlusse der Sitzung geschehen soll.

Sodann sind 1) eine Eingabe des Hofbuchdruckers Hasper und des Buchhändlers Gutsch wegen des Drucks der Protokolle, und 2) eine Petition des Freiherrn v. Drais in Mannheim, die Eisenbahn betreffend, so wie 3) eine Petition des Frhrn. v. Haynau zu Baden, Erdpech und Eisenbahnen betreffend, eingekommen.

Ich darf annehmen, daß die Kammer zustimmen wird, daß die letztern zwei Petitionen, da sie auf die Eisenbahn selbst Bezug haben, der für diesen Gegenstand niedergesetzten Kommission überwiesen werden. Ich habe dieß vorläufig

gethan, und ersuche den Abg. Hoffmann, den Bericht hierüber zu erstatten.

Hoffmann erstattet hierauf mündlich folgenden Bericht:

Die Petition des Freiherrn v. Drais betrifft die Beförderung des Verkehrs auf Eisenbahnen. Er setzt die Kammer von mehreren Ideen in Kenntniß, die ihm eingegeben wurden, indem er dieselben in zwei Abtheilungen bringt.

Die erste Idee besteht darin, durch Anwendung viel leichterer Lokomotive für Personen und leichte Packete, sowohl Eisen an den Schienen als Ausgaben beim Betrieb zu ersparen.

Die zweite Idee besteht darin, durch eigene Composition und Präparation des Eisens, viel von diesem Metall zu ersparen.

Ueber diese zweite Idee gibt er kein näheres Detail an, aber für die erste Idee bringt er vier neue Erfindungen in Vorschlag:

1) für tägliche große Gesellschaftswagen mit Sälen, schlägt er leichtere und einfacher konstruirte Dampfwagen vor, welche durch seinen früher erfundenen Heizapparat gefeuert werden sollen;
2) für stündliche kleine Gesellschaftswagen, bringt er Lokomotive in Antrag, wodurch bewirkt wird, daß man durch ein im Schritt gehendes Pferd in Galoppschnelle von einer Entfernung zur andern kommen kann. Er stellt nämlich das Pferd auf den Wagen, so, daß dasselbe darauf angespannt, einen künstlichen Boden unter sich herumtreibt.
3) Die 3te Erfindung ist für geringere Personentransporte, für 1, 2 und 3 Personen — für Extra-

posten geeignet. Er schlägt denselben Mechanismus vor, nur nicht durch Pferde, sondern durch einen Esel oder durch Hunde in Bewegung gesetzt, die man ihrer Häßlichkeit wegen bedecken könne, während das Pferd auf dem Wagen majestätisch paradiren würde.

4) Der letzte Antrag handelt von der Fortschaffung von einzelnen Personen, Estaffeten u. dgl. Hierzu schlägt er die Draißine vor.

Die Kommission glaubt um so mehr den Uebergang zur Tagesordnung vorschlagen zu müssen, als der Petent sagt, daß er auch das hohe Ministerium des Innern von seinen Erfindungen in Kenntniß gesetzt habe.

Der Antrag der Kommission auf Tagesordnung wird angenommen.

Was die in der letzten Sitzung eingekommene Petition des Freiherrn von Haynau zu Baden betrifft, so bezieht er sich auf eine früher eingereichte Petition gegen Einführung der Eisenbahnen im Großherzogthum Baden, und stellt nun die Bitte:

„Sollte die hohe Kammer in den Bau der Eisenbahn einwilligen, obgleich der Nachtheil für viele Steuerpflichtige augenscheinlich, und die Vortheile der so kostspieligen Eisenbahn problematisch sind, so möchte doch eine praktische Prüfung der Erdpechbahn durch Kunstverständige vorangehen, da ein praktischer Versuch einer Erdpechbahn so leicht zu bewerkstelligen sey.“

Er will also haben, daß dem Bau der Eisenbahn eine Prüfung der Erdpechbahn vorangehen soll. In der Petition selbst beschreibt er die Art und Weise, wie die Erdpechbahn gebaut werden könne.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Er empfiehlt sie zuerst als Fußweg, wie sie bereits in Paris besteht, sodann als Fahrweg, der in Paris eingerichtet werden soll. Eiserne Kasten werden mit klein zerschlagenen Steinen gefüllt, mit Erdpech übergossen und damit wird dann gepfästert. Nach seiner eigenen Erfahrung sey kein Eisen erforderlich. Die beste Bauart wäre, wenn die Erdpechbahn wie die Chausséen gebaut würde, nämlich eingefaßt mit Quadern von Granit, in der Mitte ausgefüllt mit kleingehauenen Steinen, und übergossen mit Erdpech.

Die gleiche Petition hat er auch an die erste Kammer abgegeben, allein dort ging man darüber zur Tagesordnung, indem der Berichtserstatter ausführte, daß angestellte Untersuchungen bereits die Festigkeit der Erdpechbahnen für schwere Fuhrwerke nicht genügend gefunden haben, daß dieselben bei uns auch zu theuer zu stehen kämen, und wir besser und wohlfeiler Granitbahnen bauen könnten. Die Kommission hat bereits dieser Erfindung in ihrem Hauptberichte Erwähnung gethan. Sie hat zwar die Ueberzeugung, daß die Vortheile der Eisenbahnen nie dadurch erreicht werden können, doch ist die Erfindung noch interessant genug, um sie noch näher zu prüfen, da sie vielleicht für Wege, welche nicht durch schweres Fuhrwerk befahren werden, mit Vortheil gebraucht werden könnten.

Die Regierung kennt übrigens diese Erfindung, und wird aus der Petition nichts Neues kennen lernen, daher die Kommission Ihnen vorschlägt, zur Tagesordnung überzugehen.

Der Antrag der Kommission auf Tagesordnung wird von der Kammer angenommen.

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

Der Abg. Grimm erbittet sich das Wort und trägt vor: Meine Herren! In der Rede, womit der Herr Minister des Innern diesen ausserordentlichen Landtag eröffnet hat, forderte er uns auf, den Gegenstand, der die Zusammenberufung der Stände veranlaßte, frei von allen kleinlichen Rücksichten auf Lokalitäten zu berathen, und nur im Interesse des allgemeinen Wohles des ganzen Landes unsere Beschlüsse darüber zu fassen; eine Aufforderung, die schon in dem Eide des Deputirten liegt, den wir alle geschworen haben, eine Aufforderung, der — wie mir dünkt — volles Genüge geschehen ist. Alle Abgeordneten, auch derjenigen Bezirke, welche durch die Erbauung der Eisenbahn von dem Süden nach dem Norden des Großherzogthums voraussichtlich nicht nur keine Vortheile haben, sondern bedeutende Nachtheile, wenigstens in den ersten 10 — 20 Jahren empfinden werden, haben dieser Maaßregel ihre Zustimmung ertheilt. Auch ich. Ich habe dieß gethan in der Ueberzeugung, daß die Anlage einer Eisenbahn durch unser schönes Vaterland eine Maaßregel ist, welche durch die mächtigen Fortschritte des Entwickelungsganges der Zeit, so wie durch die Verhältnisse, wie sie sich in unsern Nachbarländern gestaltet haben, geboten wird.

Bei der Berathung des Gegenstandes haben aber viele meiner verehrten Kollegen Wünsche ausgesprochen, welche sich darauf beziehen, die Nachtheile, die durch diese Maaßregel ihren Bezirken zugehen werden, auszugleichen, oder wenigstens möglichst zu mindern. Sie haben diese Wünsche freundlich aufgenommen, und größtentheils zu den Ihrigen erhoben. Auch ich habe zwei Wünsche und Bitten auszusprechen. Möchten ihnen gleiche Gunst von Ihnen zu

Theil werden! Ich werde mich indessen damit begnügen, sie nur ausgesprochen zu haben; und verlange nicht, eine Diskussion darüber oder einen Beschluß zu veranlassen. Ich spreche sie erst heute aus, weil mir erst bei meiner jüngsten, kurzen Anwesenheit in meiner Heimath die Veranlassung dazu gegeben wurde. Ich habe dort nämlich die zwar nicht verbürgte, aber mir doch höchst wahrscheinlich dünkende Nachricht erhalten, daß man im Großherzogthum Hessen-Darmstadt anfange, denselben Ansichten zu huldigen, von welchen wir bei der Berathung der Zugslinie unserer Eisenbahn ausgegangen sind, daß man nämlich nicht immer die geradeste und kürzeste Linie für die den Interessen des Landes wie der Bahn entsprechendste halte, sondern daß man die Bahn lieber den volkreichsten Städten und Orten zuwenden wolle. In dieser Ueberzeugung soll dort die herrschende Ansicht seyn: man dürfe die Bahn nicht in gerader Linie durch öde Waldgegenden, Sand und Moor führen, sondern müsse sie längs den zahlreichen und volkreichen Flecken und Städten, an der hessischen Bergstraße hinführen, u. s. w.; sodann in einem Bogen von der letzten hessischen Stadt Heppenheim, nach Mannheim zu schwingen. Wenn diese Nachricht sich bestätigen sollte, so bin ich der Ueberzeugung, daß diese Abweichung von der nach dem Staatsvertrage früher projektirten Linie nicht ohne Wissen und Genehmigung der Großherz. Badischen Regierung geschehen kann. Ich wünsche deßhalb, es möchte unserer hohen Regierung gefallen, in dem Fall, wenn wirklich von dem Projekte, die Bahn in gerader Linie von Darmstadt nach Mannheim zu führen, abgewichen werden sollte, auch die untere Bergstraße unse-

res Landes möglichst zu berücksichtigen, und durch ihren Einfluß dahin zu wirken, daß die Bahn nicht schon von Heppenheim direkt nach Mannheim, sondern von Weinheim, oder doch nicht in zu großer Entfernung daran vorüber, dahin geführt werde. Technische Schwierigkeiten werden sich da keine, jedenfalls weniger finden, als bei einer frühern Abweichung von der Bergstraße.

Für den Fall aber, daß entweder diese Nachricht sich nicht bestätigen sollte, oder daß das Projekt, die Bahn über Weinheim nach Mannheim zu führen, nicht ausführbar wäre, hätte ich einen eventuellen zweiten Wunsch, eine zweite Bitte an unsere hohe Regierung zu richten. Man hat die Eisenbahn, welche künftig das Großherthum seiner Länge nach durchziehen soll, wie ich glaube, nicht mit Unrecht, eine Hauptpulsader des Verkehrs genannt. Eine solche Hauptpulsader muß sich aber in Aeste und Zweige theilen, wenn sie dem Körper das nährende Blut zuführen soll. Nun entbehrt aber unsere Gegend eines solchen Zweiges, sie entbehrt noch immer eine gute Verbindungsstraße mit der Stadt Mannheim; keine Hauptstraße führt dahin. Zwar besteht ein dürftiger Vizinalweg, der unter den frühern Zollverhältnissen entstand, wo man ängstlich vermeiden mußte, das gegenenseitige Gebiet zu berühren. Daher kommt es, daß dieser Weg beinahe um den vierten Theil weiter ist, als der frühere natürliche Weg über das hessische Dorf Viernheim.

Vielleicht ist es Ihnen bekannt, daß die Großherzogl. Hessische Regierung, in Vereinbarung mit ihren Ständen, auf dem letzten Landtage die Anlage von vielen Straßenzügen beschlossen hat. Unter diesen ist auch eine

Straße, welche von dem Main über Erbach durch den hessischen Odenwald führt. Es war das Projekt, diese Straße bei Fürth im Odenwald in zwei Zweige zu theilen. Der eine Zweig sollte bei Heppenheim die Bergstraße berühren, und wahrscheinlich an den Rhein nach Worms führen. Wegen des andern Zweiges hat, wie mir mit Bestimmtheit bekannt ist, die Großh. Hessische Regierung mit der unsrigen bereits Unterhandlungen angeknüpft, um sie bei Birkenau auf das Großh. Badische Gebiet zu führen, wenn Baden sie auf demselben fortsetzen würde. Von Weinheim hätte sie die Richtung nach dem Hessischen Dorfe Birnheim genommen, sich dann nach Käferthal und Mannheim gezogen. Ob die angeknüpften Unterhandlungen zu einem Resultat geführt, ist mir nicht bekannt. Ich vermuthe, daß sie nicht fortgesetzt wurden. Gleichwohl wäre die Ausführung dieses Projektes sehr wünschenswerth. Diese Straße wäre nicht allein für die Bergstraße, sondern sie wäre hauptsächlich im Interesse des Verkehrs mit Mannheim, und für die Eisenbahn selbst, der sie eine viel vermehrtere Frequenz zuführen würde, von unberechenbarem Vortheil. Ich wünsche darum eventuell für den Fall, daß es nicht möglich wäre, die Eisenbahn bis in die Nähe von Weinheim zu führen, es möge unserer Regierung gefallen, die untere Bergstraße dadurch zu begünstigen, daß sie die Unterhandlungen wegen der Fortsetzung der angedeuteten Straße wenigstens wieder aufgreift und zu einem erwünschten Ziele führt. Die Ausführung dieser Straße auf Badischem Gebiet ist nicht allein nicht schwierig, da jetzt schon die hinlängliche Breite für eine Landstraße vorhanden ist, und das Material dazu in der

Nähe gewonnen werden kann, sondern die Kosten des Baues sind auch schon bewilligt. Sie haben auf dem vorigen Landtage eine Summe, wenn ich nicht irre, von 20,000 fl. zur Erbauung einer Straße von Mannheim nach dem Großherzogthum Hessen bewilligt. Diese Straße sollte wahrscheinlich in einer andern Richtung als der von mir angedeuteten geführt werden. Der Bau der Eisenbahn macht aber die Ausführung der Straße in jener Richtung überflüssig, da es nicht zweckmäßig wäre, eine Eisenbahn und in gleicher Richtung auch eine Landstraße zugleich anzulegen.

Würden nun diese 20,000 fl. auf die von mir bezeichnete Straße nach dem Großherzogthum Hessen, nämlich über Virnheim nach Weinheim und dem Hessischen Odenwalde, verwendet, so würde der nämliche Zweck erreicht; es würde eine zweckmäßige Verbindung zwischen Mannheim und dem Großherzogthum Hessen hergestellt, die überdieß von größerem Vortheil seyn würde, als jene früher projektirte. Dazu kommt, daß die Strecke, welche Baden zu bauen hätte, nicht einmal sehr groß wäre, indem die Hessische Gemeinde Virnheim zwischen Weinheim und Käferthal eine große Gemarkung inne hat, wo also auch Hessen die Kosten des Baues tragen würde.

Von Käferthal nach Mannheim besteht aber schon ein chausséeartiger Weg, der nur als Staatsstraße unterhalten werden muß, um völlige Chaussée zu seyn.

Staatsminister Winter: Was die Wünsche des Abgeordneten Grimm betrifft, so will ich die Ehre haben, zu bemerken: die Verbindung des Großherzogthums mit dem Großherzogthum Hessen hängt von der Uebereinstimmung der beiderseitigen Regierungen ab. Es ist mir

davon, daß das Großherzogthum Hessen von seinem früheren Project abgehen wolle, die Bahn in gerader Richtung gegen Mannheim zu führen, noch nichts bekannt, wenigstens offiziell nicht; wenn es aber geschieht und Hessen es ausführen will, und diese Abänderung Vortheil bringen sollte, so werden wir allerdings die Hand dazu reichen.

Was sodann den zweiten Punkt betrifft, so ist es nicht nur schon lange der Wunsch; von Mannheim diese Straße zu erhalten, sondern auch des unteren Theils, von dem der Abgeordnete Grimm gesprochen hat. Die bisherigen Anstände waren nur die, auf welcher Seite die Straße geführt werden soll. Es ist richtig, daß im vorigen Budget eine Summe aufgenommen wurde, aber für die Führung einer Straße in einer andern Richtung, als der Herr Abgeordnete wünscht. Das Vorhaben ist aber durch die Eisenbahn zurückgeschoben worden. Die Anlegung einer Straße von Mannheim nach Weinheim wird aber jedenfalls eine Sorge der Regierung bleiben, die Sache mag werden, wie sie will.

Grimm: Ich danke dem Herrn Minister für die beruhigende Zusicherung, die er so eben gegeben hat, und füge meinen geäusserten Wünschen nur noch die Bemerkung bei, daß durch die Führung der Eisenbahn bis in die Nähe von Weinheim auch eine Frage, die jetzt zwischen der Regierung und der Gemeinde von Weinheim noch in der Schwebe steht, auf eine Weise entschieden würde, die gewiß der hohen Regierung, wie der Stadt Weinheim gleich erwünscht seyn müßte.

Gerbel: Ich glaube, es kann den Bewohnern Badens nur angenehm seyn, wenn Hessen die Bahn an

der Bergstraße hinführt in der Weise, daß sie bei Mannheim mündet. Ich zweifle aber noch daran, denn diese Linie wäre dann ein wahres Zickzack. Ich glaube, dazu wird sich die Aktiengesellschaft nicht verstehen wollen, und es wird daher schwerlich geschehen. Geschieht es aber nicht, dann stimme ich mit dem Abgeordneten Grimm dafür, daß die 20,000 fl., welche bereits im Budget für eine Verbindung mit Hessen bewilligt sind, auf eine parallele Chaussée von Weinheim nach Mannheim verwendet werden. Denn der nämliche Zweck wird dadurch erreicht.

Knapp: Ich finde die Wünsche des Abgeordneten Grimm sehr begründet, und ich glaube, es wäre sogar unrecht, wenn denselben nicht entsprochen würde.

Der Redner hat aber noch einen andern Gegenstand zur Sprache gebracht. Diesen Wunsch werden noch viele Gemeinden des Landes haben, daß sie Vortheile einer Eisenbahn genießen könnten.

Mit Vergnügen habe ich in der ersten Kammer der Rede eines Mitgliedes derselben zugehört. Derselbe Redner hat alle Verhältnisse, wie sie der Wahrheit gemäß sind, für die Stadt Bruchsal vorgebracht; er hat gezeigt, mit welchen Vortheilen die Stadt Bruchsal an Baden übergegangen ist.

Bei dieser Gelegenheit will ich Veranlassung nehmen, zu sagen, daß auch noch ein anderer Landestheil in gleicher Lage ist, wie Bruchsal. Es wird doch endlich einmal an der Zeit seyn, demselben Gerechtigkeit widerfahren zu lassen. Ich meine den Ortenauischen Landestheil.

Eichrodt: Ich bin beauftragt, die Petitionen meh-

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

rerer Gemeinden des Schwarzwaldes — die Strohdächer betreffend — zurückzunehmen.

Der Abgeordnete Bader, vom Präsidenten aufgefordert, erstattet sofort Namens der Petitionskommission folgenden Bericht über mehrere, die Anlegung einer Eisenbahn nicht betreffenden, Eingaben:

Meine Herren!

Ihre verehrliche Kommission hat mir den Auftrag ertheil, Ihnen über diejenigen Petitionen, welche nicht die Eisenbahnangelegenheit betreffen (die anderen wurden nämlich, wie Sie wissen, sämmtlich an die für die Berathung dieses Gegenstandes aufgestellte Kommission verwiesen), Bericht zu erstatten. Ich entledige mich dieses Auftrages durch nachstehenden, kurzen Vortrag.

Die eingekommenen Petitionen sind folgende:

1) Petition der Vorgesetzten der Pfarrgemeinden Görwihl, Rickenbach, Hörischried, Todtmos und Wilfingen, das Decken der Häuser mit Stroh betreffend.

Dieser Gegenstand wurde auf dem letzten Landtage mehrmals erörtert und Beschlüsse darüber gefaßt, nämlich bei Berathung der Motion des Abgeordn. Christ, die Revision der Brandversicherungsordnung betreffend, sodann auf einen von dem Abg. v. Rotteck über mehrere in ähnlichem Betreffe eingekommene Petitionen in der 71ten Sitzung erstatteten Bericht.

Die Petenten, deren gegenwärtige Beschwerde nur gegen eine über einzelne vorliegende Fälle erfolgte Regierungsverfügung gerichtet zu seyn scheint, würden ihren Zweck vielleicht besser erreicht haben oder noch erreichen können, wenn sie sich, statt an die Kammer, an das Großherzogliche Ministerium des Innern, unter Berufung

auf die eben angerufenen, ihren Ansichten entsprechenden, Kammerbeschlüssen, gewendet hätten oder noch wenden würden.

2) Nikolaus Vögele von Heidelberg bittet um Vermögensauslieferung und um einstweilige Anweisung von 2000 fl. auf die Staatskasse. Auch dieser Gegenstand wurde schon wiederholt in diesem Saale verhandelt, und namentlich in der 60ten öffentlichen Sitzung vom 29. Juli 1837 zwei Vorstellungen des Petenten an das Großherzogliche Staatsministerium überwiesen; es scheint auch, daß in Folge dessen die von dem Petenten früher verlangte Untersuchung darüber, wohin sein unter vor- und obervormundschaftlicher Verwaltung gestandenes Vermögen gekommen, angeordnet wurde, daß sie aber bis daher nicht zu dem von dem Petenten gewünschten Ziele geführt habe. Eine nähere und genaue Prüfung der Sache gestattet der unvollständige Vortrag und die Mangelhaftigkeit der damit gemachten Vorlagen nicht, noch viel weniger ist eine Begründung des gestellten Begehrens um Anweisung eines Provisoriums von 2000 fl. auf die Staatskasse daraus zu entnehmen.

3) Petition des Obergerichts-Advokaten und Baumeisters Dr. Hundeshagen zu Bonn. Der Vortrag dieses Petenten ist so unklar, daß wir nicht einmal sein eigentliches Begehren daraus zu entziffern und Ihnen anzuzeigen vermögen.

4) Aehnliche Bewandtniß hat es mit einer Petition des Karl Dietrich von Baden, wovon sich Jeder überzeugt haben wird, der nur das Rubrum der Petition gelesen hat.

5) Petition des Joseph Krüll zu Hardheim. Rück-

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

forderung eines Stück Feldes betreffend. Der Petent hat sein Anliegen dieser Sache wegen schon der Kammer von 1837 vorgetragen, und diese hat auf den darüber erstatteten Bericht in der 71ten öffentlichen Sitzung vom 31. Juli die Tagesordnung beschlossen, weil der Gegenstand, als eine reine Rechtssache, sich nicht zur Einschreitung von Seite der Kammer vereigenschaftet.

6) Beschwerde des Gastgebers Sebastian Lauer zur Rose in Freudenberg gegen die Verlagshandlung der Landtagsverhandlungen von 1837, wegen unordentlicher Zusendung der letztern. Daß die bisherige Art und Weise, wie die Kammerverhandlungen bis dahin redigirt, und wie sie dem Publikum übergeben wurden, an wenig Orten Beifall gefunden, sondern von vielen Seiten Klagen hervorgerufen hat, ist eine bekannte Sache. In Bezug auf die Verhandlungen von 1837 kann man nun aber die Sache als erledigt ansehen, da nach der von dem Archivariate erhaltenen Auskunft, alle Verhandlungen gedruckt und an die Abonnenten versendet sind. Was die Beseitigung dieser Beschwerden für die Zukunft betrifft, so muß man der Kammer von 1839 überlassen, eine zweckmäßigere Einrichtung, als die bisherige, oder wenigstens die der letzten Zeit war, für die Folge zu treffen.

7) Petition des Gemeinderaths und Bürgerausschusses von Müllheim, die Errichtung von Schiedsgerichten betreffend. Wie Ihnen, meine Herren! noch wohl erinnerlich ist, so wurde auch dieser Gegenstand vor wenigen Monaten in diesem Saale verhandelt, und auf die von dem Abgeordneten Welcker gestellte Motion und den von dem Abgeordneten Merk darüber erstatteten Bericht eine Adresse an Se. Königl. Hoheit den Groß-

herzog beschlossen, dem auch die andere Kammer beigetreten ist. Eine weitere Einschreitung für diese Sache würde also vor der Hand in keinem Fall erforderlich seyn.

8) Beschwerde des Wilhelm Müller zu Freiburg über Justizverzögerung. Petent sagt, daß er eine Forderung, welche er an die Gantmasse des Rosenwirths Neumeier zu Heitersheim zu machen habe, seit 26 Monaten betreibe, aber bis dahin noch nicht zu derselben habe gelangen können. Nachdem wiederholte, gegen das Amt Staufen nachgesuchte und bewirkte, hofgerichtliche Beförderungsbefehle ohne Erfolg geblieben, habe er sich vor 6 Wochen beschwerend an das Großherzogliche Justizministerium gewendet. Ob und welche Entschließung von dieser Stelle erfolgt, gibt Petent nicht an; nur bemerkt er, daß die Sache gegenwärtig noch nicht erledigt sey. Ob eine wirkliche Justizverzögerung vorliege, läßt sich aus diesem Vortrage nicht entnehmen. In jedem Falle müßte sich Petent, wenn Großherzogliches Justizministerium seine Beschwerde unbeachtet lassen sollte, sich damit an das hohe Staatsministerium wenden, bevor er eine Verwendung der Kammer in Anspruch nehmen kann.

9) Bitte des Nepomuck und der Nanette Streicher zu Offenburg, um Pensionserhöhung. Im Jahr 1831 wurde eine Petition dieser Petenten, wegen Anspruch auf eine Pension von 175 fl. jährlich zur Prüfung und nach Erfund zur Gewährung an das Großherzogliche Staatsministerium überwiesen. In Folge dessen erhielten sie auch eine Pension von 150 fl., womit sie sich bis dahin begnügt zu haben schienen. Nun verlangen sie, sich lediglich auf die Petition von 1831 berufend, und ohne weitere Gründe anzugeben, auch die damals weiter ge-

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

forderten 25 fl. und deren Nachzahlung von jener Zeit an. Da man annehmen muß, daß die erfolgte Pensionsanweisung von 150 fl. das richtige Resultat der im Jahr 1831 gewünschten Prüfung sey, so müßte die Bitte um weitere Verwendung der Kammer immerhin durch das Gegentheil nachweisender Thatsachen begründet werden.

Dieses sind nun die, die Eisenbahnsache nicht berührenden, eingekommenen Petitionen.

Das darüber Vorgetragene wird hinreichend seyn, Sie, meine Herren! in den Stand zu setzen, wo nicht über den Gehalt, doch darüber urtheilen zu können, ob Gründe vorliegen, sich mit einer oder der andern dieser Petitionen, oder den darin bewährten Gegenständen auf gegenwärtigem, ausserordentlichen Landtage zu beschäftigen. Ihre Kommission glaubt nämlich an der, schon unlängst in der Kammer mehrseitig ausgesprochenen Ansicht festhalten zu müssen, daß einer verfassungsmäßig versammelten Kammer, sie mag zu einem ordentlichen oder ausserordentlichen Landtage berufen seyn, auch alle verfassungsgemäßen Rechte und Befugnisse zustehen, da die Verfassung in dieser Hinsicht zwischen einem ordentlichen und ausserordentlichen Landtage keinen Unterschied mache; daß somit die Kammer sich auf einem Landtage letzterer Art nebst dem Gegenstande, welcher die Veranlassung der ausserordentlichen Versammlung ist, auch mit anderen Gegenständen befassen dürfe und könne; daß es aber jedoch in der Natur des ausserordentlichen Landtages liege, daß sie sich nur ausnahmsweise und nur dann auch mit solchen anderen Gegenstande befasse, wenn hinreichende Gründe der Wichtigkeit und Dringlichkeit dafür vorliegen.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Solche Gründe liegen bei keiner der oberwähnten Petitionen vor, vielmehr sind die Materialien und Formalien fast durchaus so beschaffen, daß, würden sie auch der Gegenstand der Berathung auf einem ordentlichen Landtage seyn, wahrscheinlich bei keiner dem gestellten Begehren Folge gegeben werden könnte. Ihre Kommission schlagt Ihnen demnach für alle obige Petitionen lediglich die Tagesordnung vor.

Welcker: Ich gehe ganz von dem Grundsatz aus, welchen die Kommission am Schlusse ihres Berichtes ausgesprochen hat.

Ich habe mich daher nicht erhoben, um über eine einzelne Petition einen andern Antrag zu stellen, als der Hr. Antragsteller im Namen der Kommission ausgesprochen hat.

Ich erlaube mir bloß, zur Beseitigung eines Mißverständnisses, eine kleine Bemerkung über die Erklärung der Petitionskommission in Beziehung der zuerst erwähnten Petition.

Dort heißt es, daß die Petenten, welche früher einen für sie günstigeren Antrag von der Kammer an die Regierung erhalten hätten, sich besser an das hohe Staatsministerium gewendet haben würden. Wenn das so viel heißen soll, als: es hätte genügt, wenn die Petenten sich an das hohe Staatsministerium gewendet haben würden, so bin ich vollkommen damit einverstanden. Dem Wortlaute nach, heißt es aber etwas anders.

Wenn die Petenten das Vorwort der Landesvertreter bei der Regierung in Beziehung auf eine Angelegenheit in Anspruch nehmen, so ist gewiß vorauszusetzen, daß dieses Vorwort bei der Regierung eine gute Auf-

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

nahme sich zu erfreuen haben wird, und daß dasselbe durchaus niemals der Sache schaden kann.

Ich glaube also auch, daß die Petenten, deren Wunsch nicht befriedigt worden ist, zum zweitenmal an die Kammer sich wenden konnten, und nicht, daß sie besser gethan hätten, wenn sie sich an das Staatsministerium gewendet hätten.

Was die Sache betrifft, so wird es vollkommen genügen, wenn die Regierung vom Wunsche der Petenten in Kenntniß gesetzt wird, denen es übrigens überlassen bleibt, die Sache später an die hohe Regierung unmittelbar zu bringen.

Unter den Anträgen, die hier genannt worden sind, ist auch einer der von einer achtbaren großen Gemeinde auf Erfüllung eines Wunsches gestellt ist, der von der Kammer auf dem vorigen Landtage ausgesprochen worden ist.

Ich will nicht darauf antragen, daß die Petition der hohen Regierung empfohlen wird; obwohl ich nicht zweifle, daß, wenn wir keinen ausserordentlichen Landtag haben würden, sondern einen ordentlichen, die Kammer die Petition der Regierung empfohlen hätte, nicht bloß in Beziehung auf die Gründe, die in der Sache selbst liegen, sondern auch in Beziehung auf die Bitte um baldmöglichste Berücksichtigung dieser Gründe; da aber dieses die einzige Petition ist, die vielleicht dem Ministerium empfohlen werden würde, wenn der gegenwärtige Landtag kein ausserordentlicher wäre, und da ich gar nicht die Absicht habe, etwaige Prinzipienstreitigkeiten, in Beziehung auf den Punkt, der schon früher verhandelt wurde, in Anregung zu bringen, so begnüge

ich mich damit, hier das volle Vertrauen zur Regierung auszusprechen, daß die Wünsche dieser Gemeinde die geneigteste und baldigste Rücksicht finden mögen. Es ist auf dem vorigen Landtage dem Antrag auf Friedens- oder Vergleichsgerichte das seltene Glück zu Theil geworden, in dieser, wie in der ersten Kammer einstimmig unterstützt, und der Regierung empfohlen zu werden.

Ich wünsche, daß die Regierung bald thunlichst diesen Wunsch, ich darf wohl sagen, des ganzen Landes, befriedigen möge.

Staatsminister v. Blittersdorff: Es ist durchaus nicht meine Absicht, bei dem bevorstehenden Schlusse des Landtags einen Prinzipienstreit hervorzurufen; ich werde denselben auch zu vermeiden wissen.

Die Kommission hat darauf angetragen, bezüglich der verschiedenen Petitionen zur Tagesordnung überzugehen, weil sie für die Umgangnahme einer Petition keine andere Form zu haben scheint.

Dagegen hat die Regierung an und für sich nichts zu erinnern; obwohl auch die Form hätte gewählt werden können, daß die Petitionen auf sich beruhen sollen, was deutlicher und der Geschäftsordnung angemessener gewesen wäre, als die Form des Uebergangs zur Tagesordnung.

Die einzige Tagesordnung, die man jetzt noch kennt, ist der Schluß des Landtages. In dieser Lage der Geschäfte würde daher ohnedieß nichts mehr vorgebracht werden können, und alle Petitionen hätten ohne weiters auf sich zu beruhen.

Die Kommission hat aber wenigstens historisch er-

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

wähnt, daß sie auf ihrer Ansicht beharre, welche in diesem Saale rücksichtlich der Kompetenz eines ordentlichen Landtages laut geworden seye.

Wenn die Kammer den Antrag der Kommission auf Uebergang zur Tagesordnung genehmigt, so eignet sie sich, streng genommen, nicht die Motive der Kommission an, und wir könnten daher auch darüber hinweggehen, doch muß ich gleichfalls historisch erwähnen, daß auch die Regierung auf ihrer Ansicht beharre, nämlich, daß auf einem ausserordentlichen Landtag kein Gegenstand zur Sprache gebracht werden darf, als wegen dessen derselbe zusammen berufen wurde, und wozu die Regierung nachträglich ihren Consens gegeben hätte.

Ich wiederhole, es ist nicht meine Absicht, einen Prinzipienstreit hervorzurufen, weil wir keine andere Tagesordnung kennen, als den Schluß des Landtags, ich wollte daher nur die Ansicht der Regierung wiederholt aussprechen, weil die Kommission nun einmal dazu Anlaß gegeben hat.

Bader: Ich will dem Abg. Welker auf seine Bemerkung, bezüglich der ersten Petition, nur mit einigen Worten erwiedern.

Eichrodt: (unterbrechend) Nachdem ich, wie oben bemerkt, beauftragt worden bin, die fragliche Petition zurückzunehmen, so glaube ich, daß weder eine Diskussion statt finde, noch ein Beschluß von Seite der Kammer gefaßt werden kann, der diese Petition betrifft. Ich wollte diese Bemerkung mir nur erlauben, damit kein Präjudiz für die Petenten daraus abgeleitet werden möge.

Bader fährt fort: Wenn die Petition der Pfarr-

gemeinden Görrwil ꝛc. ꝛc. auch zurückgenommen wird, so wird dem Berichtserstatter deßhalb doch nicht verwehrt seyn, auf eine Bemerkung, welche von einem Kammermitglied gegen die Kommission oder vielmehr gegen ihren Vortrag gemacht wurde, zu antworten.

Der Abg. Welcker hätte ganz recht, wenn hier die Sache im Allgemeinen zur Sprache gebracht worden wäre, wenn nämlich die Petenten die Abänderung der bestehenden Verordnungen über die Bedeckung der Dächer mit Stroh überhaupt wieder in Anregung gebracht hätten, allein der Gegenstand ihrer Beschwerde ist nur eine über einzelne vorgekommenen Brandfälle ergangene Regierungsentschießung; also hätte doch gewiß die Natur der Sache und die Ordnung erfordert, daß sie sich, um eine Abänderung dieser Verfügung zu erlangen, an das Ministerium resp. Staatsministerium und nicht an die Kammer gewendet hätten.

Welcker: Wenn sich die Petition nur auf eine spezielle Regierungsentschließung bezog, so mußte zur Tagesordnung übergangen werden, weil sich die Petenten noch nicht an die Regierung gewendet haben.

Eichrodt: Daß ist gerade der Grund, warum die Petition zurückgenommen wurde.

Bader: Bezüglich auf die Aeusserung des Herrn Ministers der auswärtigen Angelegenheiten erlaube ich mir die kurze Bemerkung: Nach der bisherigen Praxis wurde die Form der Tagesordnung gewählt, wenn die Materialien einer Petition nicht so beschaffen waren, daß man auf das Begehren derselben eingehen konnte, wenn es an den Formalien fehlte, oder, wenn man überhaupt bei einer Petition oder irgend einem andern Gegenstande

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

diesen ohne Beschlußnahme verlassen wollte. In diesem Sinne muß auch hier der Antrag der Kommission genommen werden.

Was das Prinzip selbst betrifft, so ist es natürlich, daß hier die Prinzipienfrage nicht wieder angeregt werden will, sondern die Kommission läßt sie hier gleichsam unberührt, sie spricht nur ihre Ansicht aus, die übrigens gewiß auch die der Majorität der Kammer ist.

Wenn diese auch nicht mit der Ansicht der Regierung oder deren Herren Regierungskommissären übereinstimmt, so sollte dieses nach meinem Ermessen doch nicht befremden; beruht ja doch das Repräsentativsystem an sich auf einem Kampfe zwischen zwei entgegen gesetzten Prinzipien, und die Repräsentativverfassung besteht nur so lange, als dieser Kampf besteht.

Wenn dieser Kampf aufhört, wenn ein Prinzip einen vollkommenen Sieg über das andere gewonnen hat, dann hört auch die Repräsentativverfassung auf. Dieser Kampf zwischen den beiden Prinzipien ist also die Bedingung des Lebens der Repräsentativverfassung, und es darf daher niemals befremden, wenn er in dieser Kammer oft erhoben und bekämpft wird.

v. Rotteck: Nicht eben als Mitglied der Petitionskommission, um etwa die im Berichte derselben enthaltenen Ausführungen über die Kompetenz der Kammer zu rechtfertigen, nehme ich das Wort, sondern überhaupt als Mitglied der Kammer, in deren Mitte gleichwohl, wenn auch nicht ein Prinzipienstreit hervorgerufen, doch wenigstens die Aufstellung von Prinzipien geschehen ist, welcher Aufstellung gegenüber die Kammer nicht stillschweigend bleiben kann, ohne die Meinung

hervorzurufen, daß sie den von der Staatsregierung aufgestellten Grundsatz anerkenne. Ich halte also für nothwendig, daß nun auch ein oder das andere Mitglied auf den Grundsatz zurückkomme, wornach die wirkliche Kompetenz der Kammer, auf einem ausserordentlichen Landtage wie auf einem ordentlichen, über Alles, was überall hier vorkommen mag, in so fern es nach der Verfassung in den Geschäftskreis der Kammer gehört, berathen zu können, vindizirt wird.

Ich will jedoch die Gründe nicht wiederholen, die wir schon früher dafür angegeben haben; die öffentliche Meinung wird darüber richten, auf welcher Seite das Recht oder die Wahrheit sey. Nur eine einzige Bemerkung will ich mir noch erlauben. Ich glaube, daß der Abgeordnete, welcher auf dem Rednerstuhl sich befindet, das Wesen der Repräsentativ-Verfassung dadurch nicht richtig bezeichnet hat, daß es in einem fortwährenden Streite zwischen beiden Gewalten bestehe, im Gegentheil scheint mir die Wechselwirkung dieser beiden Autoritäten eine sich gegenseitig und fortwährend befreundete zu seyn, indem beide ein gleiches Ziel sich setzen, und zur Erreichung desselben einander entgegen gehen sollen. Das Wesen der Repräsentativ-Verfassung besteht aber darin, daß so viel als möglich, d. h. überall und immer, wo nicht bedeutende Hindernisse, oder andere Bedenklichkeiten und Nachtheile im Wege liegen, der Regierung immer eine Volksvertretung vertraulich gegenüber stehe, es würde daher der Natur dieser Verfassung entsprechen, daß für und für, oder fortwährend, eine Kammer von Volksvertretern, d. h. eine Volksrepräsentation vorhanden sey, welche nach Erforderniß der Um-

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

stände, wenn etwas vorkömmt, was in den verfassungsmäßigen Wirkungskreis der Kammer gehört, das Volk vertritt. Daß aber solche Wechselwirkung zwischen Ständen und Regierung gleichwohl nicht immer, oder nicht ununterbrochen statt finde, dafür sprechen andere wichtige Gründe. Das Hinderniß der steten Fortdauer jener Wechselwirkung liegt zum Theil in natürlichen Verhältnissen. Wer wollte den Volksvertretern zumuthen, immerwährend von der Heimath entfernt, und ihren Privatgeschäften entzogen zu seyn; oder wer würde ohne hinreichenden entsprechenden Nutzen dem Volke die Last aufbürden wollen, welche durch eine fortwährende Versammlung der Stände herbeigeführt würde? Auch wäre es unvermeidlich, daß bei immerwährendem Beisammensitzen derselben es an Geschäften fehlte, welche ihre Thätigkeit hinlänglich in Anspruch nähmen, und wobei sie auf Geschäfte verfallen könnten, die unnötig, nachtheilig oder bedenklich seyn könnten. Eine zu große Geschäftigkeit der Kammern würde Nachtheil bringen.

Dieß sind die Gründe, aus welchen die Kammern nicht immer versammelt seyn können, und daher die Regierung nur alle zwei Jahre, namentlich zur Berathung des Budgets und der von der Regierung sonst noch vorzulegenden Gesetze und übrigen Gegenstände, zugleich aber auch — wiewohl solches bei der ordentlichen Einberufung so wenig als bei der ausserordentlichen eigens ausgesprochen wird, sondern bloß aus der Natur der Dinge mit sich fließt, — zur Vornahme aller Geschäfte, die zum verfassungsmäßigen Wirkungskreis der Kammer gehören. Ein ausserordentlicher Landtag ist in Beziehung auf Competenz einem ordentlichen ganz gleich, weil die Kammern

hier versammelt sind, wie sie auf einem ausserordentlichen Landtage auch faktisch versammelt sind, daher sie auch das Recht haben, Beschlüsse zu fassen über Alles, was zu ihrem Wirkungskreis gehört, ohne irgend eine Beschränkung, nur mit dem Unterschiede, daß sie, in vernünftiger Berücksichtigung der Umstände und Verhältnisse, insbesondere der kürzern Dauer der Versammlung, sich selbst dazu bestimmen wird, mitunter eine Sache, namentlich eine minder wichtige oder minder dringende, entweder gar nicht oder nicht so umständlich zu behandeln, die dann auf dem ordentlichen Landtage ihre Erledigung findet. Die Regierung fordert die Stände auch beim ordentlichen Landtage nicht auf zur Erhebung von Motionen, oder das Volk zur Einreichung von Petitionen; und eben so beim ausserordentlichen Landtag. Sie ruft diesen zusammen, wenn ein Vorkommniß sich ergibt, welches die Berathung der Kammer wünschenswerth oder nothwendig macht; hier wie dort aber muß sie es der Kammer überlassen, in einem wie in dem andern Fall auch eigene Wünsche und Anträge vorzubringen, denn diese sitzt hier im Namen des Volkes; und zwar nach dem Gesetze, nach der Verfassung und nach dem ausdrücklichen Willen der Regierung, die sie zu berufen die Befugniß hat. Nun ist es mir aber durchaus unbegreiflich und dem Wesen der Verfassung ganz diametralisch entgegengesetzt, wenn die Regierung sagt: Jetzt seyd ihr zwar versammelt, seyd berufen, in Auftrag und Namen des Volkes zu handeln und zu sprechen, ich will aber durchaus nichts anderes hören, als was sich auf die einzelne, von uns zur Vorlage gebrachte Frage bezieht.

Die Regierung ist schuldig, sie ist heilig verpflichtet,

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

die Stimme des Volkes in jedem Augenblick zu vernehmen, und es soll sie freuen, wenn die Kammer auch bei einem ausserordentlichen Landtag die Gelegenheit benützt, Wünsche vorzutragen, welche den Interessen des Volkes nach der Ueberzeugung seiner Vertreter gemäß sind; es soll die Regierung freuen, wenn sie auf diese Weise Veranlassung findet, durch geeignete Beschlüsse den an sie gestellten Bitten oder gemachten Anforderungen zu entsprechen. Dieses wollte ich nur bemerken, damit es nicht scheine, als ob man stillschweigend den Grundsatz der Regierung genehmige. Dabei will ich noch einen, freilich etwas minder wichtigen Umstand berühren, der jedoch auch mit dem Hauptgegenstand in Verbindung gesetzt werden kann.

Bei einem ordentlichen (und daher gewiß auch bei einem ausserordentlichen) Landtag ist es anerkannter Grundsatz, daß kein Deputirter, ohne um Urlaub bei der Kammer eingekommen zu seyn und diesen erhalten zu haben, sich entfernen darf; es kann zwar der Präsident einen Urlaub ertheilen auf 3 (oder 8) Tage, aber nicht darüber hinaus. Nun aber war auf diesem ausserordentlichen Landtag eine bedeutende Anzahl von Deputirten über 8 Tage abwesend, und ich habe niemals vernommen, daß von einer Seite um Urlaub wäre nachgesucht und darüber entschieden worden; doch ich will davon abstrahiren, und nur bemerken: daß der Abg. Lang gar nicht erschienen ist, und die Kammer nicht gewürdigt hat, ihr die Ursache seines Ausbleibens anzuzeigen. Ich glaube daher, es sollte die Kammer die Mißbilligung dieses Unterlassens in das Protokoll aufnehmen.

Präsident: Der Abg. Lang hat sich wiederholt

durch den Abg. Völker entschuldigen lassen, die Kammer hat die Gründe seiner Abwesenheit anerkannt, und stillschweigenden Urlaub ihm bewilligt.

Was den gegen mich gemachten Vorwurf betrifft, so erlaube ich mir nur zu bemerken: Auf einem ordentlichen Landtage sind die Geschäfte im Lauf, auf einem ausserordentlichen Landtage tritt mit Beendigung der Berathung des speziellen Gegenstandes großer Stillstand in den Geschäften ein; es ist nun begreiflich, daß währenddessen viele der Herren in die Heimath zu ihren Berufsgeschäften sich zu begeben wünschen. Die Kammer war nicht versammelt, es war auch nicht möglich, sie deßhalb eigens zusammen zu berufen, und es würde ungerecht gewesen seyn, den Urlaub zu verweigern. Ich ertheilte jedoch Urlaub immer mit der ausdrücklichen Aufforderung, bei der nächsten Sitzung sogleich zu erscheinen.

Staatsminister Freiherr von Blittersdorff: Die Kammer wird es billigen, wenn ich auf die Rede des Abgeordneten v. Rotteck nichts erwiedere; ich würde durch eine Erwiederung in Widerspruch mit dem gerathen, was ich gleich anfangs ausgesprochen habe, daß ich mich nämlich hier in keinen Prinzipienstreit einlassen wolle. Die Sache scheint mir abgethan. So weit entfernt wir sind, Ihnen unsere Ansicht aufdringen zu wollen, eben so entfernt werden auch Sie seyn, Ihre Ansicht der Regierung aufzudringen. Mit meiner Aeusserung habe ich mehr nicht bezweckt, als wiederholt auszusprechen, daß die Regierung von ihren gefaßten Entschlüssen nicht abgehen werde, Ihre Ansicht möge seyn, welche sie wolle.

Staatsminister Winter: Ich habe der Kammer noch zu eröffnen, daß bis künftigen Montag Seine Königl.

Hoheit der Großherzog den Landtag durch eine Kommission schließen läßt.

Das Sekretariat verliest hierauf den Antrag und die Bitte des Hofbuchdruckers Hasper und des Buchhändlers Gutsch dahier um Entschädigung wegen einiger nachtheiligen Vorkommnissen, welche bei Abschließung des Druckvertrags nicht vorauszusehen waren; z. B. Verspätung der Protokolle und vollständige Aufnahme der Berichte in die Zeitungen, was die Zahl der Subscribenten bedeutend gemindert habe.

Mördes: Ein angemessener Nachlaß scheint mir in der Billigkeit zu liegen. Die Gründe, welche die Petenten dafür anführen, sind allerdings gewichtig, und liegen leider in der fehlerhaften Einrichtung der Protokolle, wogegen ich schon auf den früheren Landtagen, aber immer vergeblich angekämpft habe, daher solche Anstände immer wiederkehren werden. Problematisch scheint mir deßhalb überhaupt jede Buchhändlerspekulation mit unsern Protokollen, so lange nicht für eine passendere Redaktion derselben Sorge getragen wird.

Welcker: Ich bin auch der Ansicht, daß die Gründe der Petenten zum Theil ganz evident zu ihren Gunsten sprechen; nur scheint mir ihre Anforderung etwas zu stark; sie hätten auch nicht mit Sicherheit berechnen können, alle Exemplare bis auf den letzten Bogen zu verkaufen. Uebrigens läßt sich im Allgemeinen hierüber in der Kammer nichts verhandeln, und ich glaube, es muß der Druckkommission überlassen werden, wie billige Männer mit diesen Petenten zu unterhandeln; und ich erlaube mir daher, den bestimmten Antrag zu stellen, daß diese Kommission im Zusammentritt mit dem Bureau gemeinschaftlich

nach Billigkeit und Recht die Sache erledige, und bemerke noch, daß, wenn die Protokolle noch mehr kosten, ich die ächten Protokolle bloßen Auszügen vorziehen würde.

v. Rotteck: Ich muß mich gegen die Aeusserungen des Abgeordneten Mördes erklären.

Nicht die Art und Weise, wie die Protokolle verfaßt werden, sind Schuld an den Nachtheilen, worüber sich die Petenten beschweren, sondern das Verhältniß des ausserordenlichen Landtages, wo während 14 Tagen kein Protokoll aufgenommen, nämlich keine Sitzung gehalten wurde. Wenn übrigens ein Mitglied der Kommission dem Verleger versprochen hat, Tag für Tag einen Protokollbogen zu liefern, so mag er sich an dieses richten, denn dasselbe hätte wohl selbst berechnen können, daß auf einem Landtag dieser Art solches nicht Statt finden werde. Dieses Hauptbedenken wäre auf diese Weise zurückgewiesen. Gegen die Ansicht des Abgeordneten Mördes erhebe ich mich aber aufs entschiedenste, und zumal aus dem Grunde, welchen der Abg. Welcker zwar nicht bestimmt ausgesprochen, jedoch gewissermaßen angedeutet hat, aus dem Grunde nämlich, daß, wenn Abänderungen in der Art, wie die Protokolle verfaßt werden, gemacht würden, bald alle Zuverlässigkeit und Treue der Protokolle verloren gehen und der Publizität der Verhandlungen der Todesstreich versetzt werden würde.

So lange auswärtige Blätter, das heißt, Blätter in Staaten, welche durch den deutschen Bund miteinander vereinigt sind, nach einem unbegreiflichen, ja unglaublichen, und von unseren Nachkommen auch sicherlich kaum zu glaubenden Beschluß von den öffentlichen Verhandlungen anderer Staaten nichts aufnehmen darf, als

was in den offiziellen oder halb offiziellen Zeitungen des betreffenden Staates gedruckt sich findet, so lange stehen die Deputirten rechtlos, nach einem früher vom Abgeordneten Welcker gebrauchten — und obschon ungern vernommenen, doch hier vollkommen wahren — Ausdruck. Zwar ist es allerdings richtig, daß die Fassung der Zeitungen, bezüglich des gegenwärtigen ausserordentlichen Landtages rebus sic stantibus so erträglich war, als ich mir es nicht vorgestellt habe; aber es kam eben nichts von eigentlich politischen Dingen vor, die einzige hannövrische Frage ausgenommen. Ich wiederhole also: Wenn man einmal bei Abfassung der Protokolle vom Prinzip der Vollständigkeit und Ausführlichkeit abgeht, und einmal das Recht zu streichen einräumt, so wird bald nicht mehr gestrichen werden, was unzweckmäßig, langweilich oder nicht hieher gehörig ist, sondern ganz etwas Anderes; daher ich mit dem Abgeordneten Welcker übereinstimme, daß wir immer auf Vollständigkeit unserer Protokolle sehen müssen. Was die Klage der Verleger betrifft, so haben sie ihren Schaden etwas zu groß dargestellt. Wenn auch seit zwei Wochen keine Bestellung mehr eingekommen, so soll sie das nicht abschrecken. Diejenigen, die die Verhandlungen bogenweise beziehen wollten, sind zwar nicht zahlreich. Wenn jetzt aber die Verleger öffentlich bekannt machen, daß nunmehr die Verhandlungen unseres Landtags fertig seyen, dann wird sich eine große Menge, namentlich im Auslande, finden. Im Uebrigen stimme ich dem Antrag des Abgeordneten Welcker bei, daß die Kommission in Verbindung mit dem Büreau die Sache auf eine freundliche Weise ex æquo et bono behandle und bereinige.

Staatsminister v. Blittersdorff: Der Hr. Abgeordnete v. Rotteck hat auch bei dieser Gelegenheit eine Beschwerde gegen die Censur oder den Preßzwang geäussert. In seiner Rede habe ich gewisse Ausdrücke mit Bedauern vernommen; weil wir aber schon am Schlusse des Landtags stehen, so glaube ich nicht darauf antworten zu sollen, wie ich sonst mit einem Nachdrucke darauf antworen würde, der ganz an seiner Stelle wäre. Glaubt der Herr Abg. v. Rotteck diese Beschwerde vorbringen zu sollen, so vertage ich ihn damit auf die nächste Ständeversammlung, dort werde ich ihm Rede stehen über Alles, was er vorzubringen für nothwendig findet, und werde das Interesse und das Recht der Regierung zu vertreten wissen. Vor der Hand glaube ich aber mich nicht weiter einlassen zu sollen.

Mördes: Der Abgeordnete v. Rotteck, wie die Kammer kennt meine Gesinnung zu genau, als daß er mich in dem Verdacht halten könnte, ich würde jemals die Hand zur Verkümmerung der Publizität unserer Protokolle bieten. Ich glaube übrigens, daß es, unbeschadet des Rechts des einzelnen Mitgliedes, den wahren Sinn seiner Rede wieder zu finden, möglich sey, eine zweckmäßige Abkürzung der Protokolle zu erzielen.

Ein Versuch dieser Art, wie er durch mich vor vier Jahren gemacht wurde, hat dieß bewiesen und damals die volle Zustimmung des Herrn v. Rotteck selbst erlangt. Die Schwierigkeiten sind nicht leicht zu überwinden, aber doch nicht unübersteiglich, sobald man Sekretäre von eben so viel Intelligenz als gutem Willen und rechtlich unbefangener Gesinnung wählt. Dann und nur dann wird sich das Interesse an unseren Ver-

handlungen steigern, der wahren Publizität also sicher mehr genügt, als durch Vergrabung unserer bänderei-chen Acten in bestäubten Registraturen.

v. Rotteck: Die öffentlichen Protokolle müssen die Quelle seyn, aus denen die öffentlichen Blätter schöpfen. Wenn ich früher mit einer Abkürzung des Abgeordne-ten Mördes zufrieden war, so folgt daraus nicht, daß ich mit Allem zufrieden seyn kann; dabei schwebt noch immer das Bedenken vor, daß bei einer Abkür-zung die Regierung, eine Kommission oder ein Einzelner auf den Inhalt einen verschiedenen Einfluß äussern kann, der mich keineswegs befriedigen könnte.

Der Antrag des Abg. Welcker wird angenommen.

Präsident: Unser Wirken in diesem Saale ist für dießmal beendigt.

Ein Gegenstand, bedeutungsvoll an sich, erfolgreich für unser Vaterland hat unsere Berathung veranlaßt. Durch die Beschlüsse der Kammer, durch welche den vorgelegten Gesetzentwürfen die Zustimmung gegeben wurde, nimmt unser Vaterland Theil an jener großen Anstalt, welche der menschliche Erfindungsgeist der neue-ren Zeit dargeboten hat. Die Verkettung der Umstände hat den Entschluß der Regierung, die mit Gründlich-keit und Vorsicht den Gegenstand vorbereitet hatte, zur Reife gebracht. Wer, der sein Vaterland liebt, freut sich nicht, daß Baden das erste Land in Deutschland ist, in welchem die Eisenbahn, und zwar auf eine groß-artige Weise auf einer von einer Gränze des Landes bis zur andern durchziehenden Strecke eingeführt wird.

Die Zeit ist es, die alle großen Anstalten, welche durch die Fortschritte der Civilisation, durch die Ent-

wickelung der menschlichen Kräfte gefördert werden, ohne die Menschen und oft wider ihren Willen einführt; die Zeit ist es auch, die Alles recht stellt und ins Geleise bringt; die Zeit ist es, welche die Wunden heilt, die nothwendig der Uebergang vom Alten zum Neuen schlägt; die Zeit ist es, die die Interessen ausgleicht; sie wird auch bei dem Unternehmen, welches in unserem Vaterlande ins Leben geführt werden soll, wohlthätig wirken; sie wird die Klagen Derjenigen, die vielleicht zu ängstlich den Blick nur auf die Gegenwart gerichtet haben, in Zukunft verstummen machen; sie wird die Besorgnisse entfernen; sie wird der Industrie eine neue Richtung geben; sie wird den menschlichen Kräften, die durch die neue Einrichtung gezwungen sind, auf neuem Wege ihr Glück zu versuchen, auch neue Erwerbsquellen eröffnen.

Eines aber wissen wir gewiß: das Volk wird zu der neuen Unternehmung dadurch Vertrauen schöpfen, daß es weiß, mit welcher Besonnenheit und Gründlichkeit die Regierung den Gegenstand vorher abgewogen und vorbereitet, mit welcher Gründlichkeit, mit welcher Beachtung aller Interessen aber auch die Kammer den Gegenstand einer ernsten und sorgfältigen Prüfung unterworfen hat.

Sie haben beschlossen, daß diese Eisenbahn auf Staatskosten erbaut werden soll; Sie haben durch diesen Beschluß konsequent der Ansicht gehuldigt, daß die Eisenbahnen nur veredelte und vervollkommnete Kommunikationsmittel sind; Sie haben durch Ihren Beschluß, meine Herren, aber auch die Bürgschaft gegeben, daß die Bahn auch auf allen jenen Strecken sicher gebaut werde, wo vielleicht eine Privatgesellschaft, nur den reichen Gewinn

überrechnend, momentan diesen Gewinn nicht sehend, vielleicht nicht mit jener Energie und Schnelligkeit bauen würde.

Sie haben durch Ihren Beschluß der Regierung die Möglichkeit gegeben, durch geringen Ansatz des Tarifs den Verkehr zu beleben, zeitweise, nach den Bedürfnissen, selbst den Tarif zu ändern, und selbst im Interesse lokaler Rücksichten für einzelne Bahnstrecken den Tarif herabzusetzen.

Vor Allem haben Sie dadurch die Möglichkeit gewährt, daß die Regierung im Stande ist, immer im Interesse der Landwirthschaft und des Landes überhaupt Modifikationen bei der Einrichtung dieser Eisenbahn eintreten zu lassen, welche, wenn einer Privatgesellschaft Konzessionen ertheilt werden sollen, voraus unberechenbar, nicht so beachtet werden könnten, weil nur zwei Fälle eintreten, nämlich, daß die Regierung entweder voraus präveniren im öffentlichen Interesse eine solche Masse von Bedingungen setzen müßte, die vielleicht manche Aktiengesellschaft zurückschrecken könnte, oder daß die Regierung der Gefahr sich aussetzen muß, daß sie durch Nichtbeachtung dieser Verhältnisse und Bedürfnisse, die die Erfahrung erst lehren wird, die Hände sich selbst gebunden hat, und dann so für die allgemeinen Interessen Nachtheile entstehen.

Wohl öffnet sich für die Bahn, die in unserm Vaterlande entstehen soll, ein Feld der Konkurrenz mit Nachbarbahnen; wir scheuen den Wettkampf nicht. Die Bürgschaft des Gelingens unseres Unternehmens liegt gerade in dem Umstande, daß auf Staatskosten gebaut wird; sie liegt in dem blühenden Zustande unserer Finanzen, die es möglich machen, mit Beharrlichkeit und

Sicherheit den Plan durchzuführen; sie liegt in der Energie der Regierung, die, das Beste erwägend, mit Schnelligkeit und Gründlichkeit den Plan ausführen wird; sie liegt in der Lage unseres Vaterlandes, die die Möglichkeit darbietet, von einer Gränze zur andern, ohne daß eine Zollschranke im Wege steht, den Reisenden zu führen; sie liegt im Zauber der Reize, die unser schönes Land auf allen Punkten den Reisenden darbietet, und sie zur Benutzung unserer Bahn einladet. Mögen auch die Berechnungen, die Erwartungen und Wünsche der Einzelnen bei der Gründung dieses Unternehmens noch so verschieden seyn — in einem Wunsche begegnen sich Alle, die in diesem Saale durch ihre Stellung vereinigt sind, in dem Wunsche nämlich, daß das Unternehmen heilbringend für unser Vaterland werde, daß es die Industrie belebe, daß es als neues Mittel des Fortschreitens und der Entwickelung menschlicher Kräfte, ein Mittel zur Zivilisation werde, daß es dastehe als ehrendes Zeugniß des Fortschreitens unseres Vaterlandes, zum Ruhme Badens — ein würdiges Zeugniß der Regierung, die ihre Sorgfalt dem Wohl des Landes zuwendet; ein erhabenes Denkmal des unermüdlichen Strebens unsers geliebten Herrschers, für das Wohl seines Landes thätig zu seyn, das Beste des Volkes zu befördern — des Strebens des Herrschers, für den wir mit heißen Segenswünschen wieder den Saal verlassen, mit dem Freudenrufe:

Hoch lebe der Großherzog!

Nachdem die Kammer diesem Freudenrufe aufs lebhafteste beigestimmt hatte, spricht:

Merk: Ich wurde in der letzten Sitzung des vorigen Landtages durch deren Schließung in der Art über-

rascht, daß ich einen Antrag, den ich beabsichtigt gehabt, nicht mehr stellen konnte. Ich kann aber diesen Antrag füglich und mit vollem Rechte auf den gegenwärtigen, wenn gleich ausserordentlichen Landtag übertragen.

Ich habe nicht nothwendig, Ihnen, meine Herren! die vortrefflichen Eigenschaften hervorzuheben, welche unsern verehrten Präsidenten auf seinem Stuhle, so lange er ihn schon eingenommen hat, zierten. Sie waren alle selbst Zeugen, wie in jeder Sitzung solche hervorleuchteten. Würde, Thätigkeit, Ernst, Freundlichkeit, ein humaner, stets conciliatorischer Sinn, was er alles stets an Tag legte, haben unstreitig zu dem erfreulichen und friedlichen Gang unserer Verhandlungen Vieles beigetragen, und es kann sein großes Verdienst, welches sich derselbe auf seinem Stuhle, sowohl um die Regierung, als das ganze Land erworben hat, als allgemein anerkannt angesehen werden.

Es wird daher ohne Zweifel mein Antrag die Unterstützung der ganzen Kammer finden, der Antrag nämlich, daß solche ihrem verehrten Präsidenten ihren Dank votiren.

Hierauf wurde, nach Zustimmung der Kammer, zu dem, von dem Abg. Merk beantragten Danke, die Sitzung für geschlossen erklärt.

Zur Beurkundung:

Der Präsident: Mittermaier.

Der erste Sekretär:

Bohm.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Protokoll

über

die Schließung des ausserordentlichen Landtages.

Karlsruhe, den 26. März 1838.

In Gemäßheit ausgetheilten Programms fanden sich heute Vormittag um $9^3/_4$ Uhr die Mitglieder beider Kammern (mit Ausnahme der Abgeordneten zur zweiten Kammer: Bassermann, Bekk, Christ, Cläß, Delisle, Duttlinger, Helmreich, Kern, Kröll, Lang, Lauer, Magg, Obkircher, Peter, Speyerer, Trefurt und Völker) in dem Sitzungssaale der zweiten Kammer ein.

Der um 10 Uhr mit sämmtlichen Mitgliedern des hohen Staatsministeriums erschienene, mit Schließung dieses Landtages beauftragte Großherzogliche Kommissarius — Herr Staatsminister Winter — sprach zu der Versammlung folgende Worte:

„Es ist ein freudiges Gefühl, ein Land zu sehen, das seine Größe und seinen Umfang nur nach hunderten von Quadratmeilen, und seine Bevölkerung nur nach hunderttausenden zählt; — ein Land das vor kaum einem halben Menschenalter durch schwere Kriege und deren Folgen niedergedrückt, dessen öffentliche Haushaltung nicht geordnet, dessen Gemeinden und Privatfamilien mit schweren Schulden überladen waren, —

ich sage, es ist ein freudiges Gefühl, ein Land zu sehen, und es ist erhebend, Bewohner dieses Landes zu seyn, das nach kaum einem halben Menschenalter, ungeachtet seines nicht großen Umfangs, und trotz aller erlittenen Unfälle, die bedeutendsten Summen zur Entfeßlung seines Bodens, für die Gerechtigkeitspflege, für Kirchen und Schulen, für Wasser- und Straßenbau, für Künste und Wissenschaften, für Gebäude aller Art, aus eigener Kraft verwendet hat, und nun das größte Unternehmen auf dem europäischen Continent auszuführen im Begriffe steht, und das Alles aus öffentlichen Mitteln, auf gemeinschaftliche Kosten.

Woher sind aber diese Mittel geflossen? und wie war es möglich, bei diesen Mitteln so Großes zu leisten?

Es ist allerdings die herrliche Lage unseres Landes, es ist sein fruchtbarer Boden, es ist der Fleiß und die Gewerbsthätigkeit seiner Bewohner, die diese Mittel gewährt haben.

Aber es ist nicht die Größe der Staatseinkünfte zunächst, die das Wohl des Landes fördert; es ist die redliche Verwaltung, die getreue Verwendung, es ist, insbesondere der in diesem Zweige unserm erhabenen Fürstenhause seit Jahrhunderten eigene Geist der Ordnung und der weisen Sparsamkeit, — der Sparsamkeit, die den Anstand wahrt, allen Prunk verschmäht, alles Ueberflüssige, alles Nutzlose, alle nichtfruchtbringenden Anlagen vermeidet; dagegen mit vollen Händen ausstreut, wo es wohlthätige Früchte trägt; die ohne Vorliebe, ohne Vorneigung jedem Zweige des öffentlichen Wohles und der öffentlichen Ordnung in gleichem Maaße die Mittel zuwendet, nicht mehr den materiel-

len als den geistigen Interessen, nicht mehr den Künsten des Krieges als den Künsten des Friedens.

Aber auch dieses würde nicht hinreichen zur Ausführung des großen Planes, zu welcher die Einkünfte der Zukunft verwendet werden sollen.

Es tritt noch etwas Anderes hinzu, es ist die schönste Blüthe im Leben der Völker und der Fürsten — es ist vor Allem das wechselseitige Vertrauen. Nimmermehr würde die Regierung Ihnen so große Summen zugemuthet haben, wenn sie nicht das Vertrauen zu Ihnen gehabt hätte, und Sie würden diese nicht bewilligt haben, wenn Sie nicht das nämliche Vertrauen zu der Regierung belebt hätte. Und das ist es, was das Herz Seiner Königl. Hoheit des Großherzogs erfreut hat — dieses persönliche Vertrauen, dieses Vertrauen, auf die Rechtlichkeit, Wahrheit und Offenheit Seiner Verwaltung.

Seine Königl. Hoheit der Großherzog erkennen es an, und haben mir aufgetragen, Ihnen wiederholt dafür Seinen Dank auszudrücken; Seine Königliche Hoheit erkennen es an, daß Sie, die Ihnen zur Berathung vorgelegte Frage in möglichst kurzer Zeit, mit Gründlichkeit, Ruhe, Umsicht und Gewissenhaftigkeit berathen haben. Und wenn auch noch Zweifel gegen dieses Unternehmen statt finden mögen — und es ist verzeihlich, wenn sie statt finden; so mögen Sie gleichfalls darin — in dieser ruhigen und gewissenhaften Berathung, die alle Verhältnisse erwogen hat, Beruhigung finden. Auch das Land, dessen Interessen Sie von allen Seiten beleuchtet und besorgt haben, wird Ihnen seinen Dank entrichten.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Das Ausland, welches Ihren Verhandlungen gefolgt ist, wird Ihnen seine Achtung nicht versagen.

Und so möge denn das Werk gedeihen, fortschreiten und vollendet werden, und unsere späteste Nachkommenschaft Zeuge seyn, was wechselseitiges Vertrauen zwischen Fürst und Volk — was Einigkeit hervorzubringen vermag."

Hierauf erklärte Herr Staatsminister Winter im Namen und aus Auftrag Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs den gegenwärtigen ausserordentlichen Landtag für geschlossen.

Damit war dieser Akt beendigt.

Zur Beurkundung:
Der Präsident: Mittermaier.

Der Sekretär:
Bohm.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Beilagen,

welche den Protokollen nicht unmittelbar beigedruckt sind.

Commissionsbericht des Abg. Hoffmann über den Art. 1 des Gesetzentwurfs wegen Erbauung einer Eisenbahn von Mannheim bis zur Schweizer Grenze bei Basel. (Beil. Nr. 1 z. Prot. d. 5. öffentl. Sitzung v. 5. März 1838) . . . . . 1—87

Commissionsbericht des Abg. Bekk über den, die Zwangsabtretungen betreffenden Art. 2 des Gesetzentwurfs wegen Erbauung einer Eisenbahn von Mannheim bis Basel. (Beil. Nr. 2 z. Prot. d. 5. öffentl. Sitzung v. 5. März 1838) . . . . . 89—107

Commissionsbericht des Abg. Speyerer über das Finanzgesetz zur Deckung der Baukosten einer Eisenbahn von Mannheim bis Basel. (Beil. Nr. 3 zum Prot. d. 5. öffentl. Sitzung v. 5. März 1838) . 109—128

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

Beil. Nr. 1 zum Protocoll der 5. öffentlichen Sitzung vom 5. März 1838.

Commissions-Bericht

über

den Art. 1 des Gesetzentwurfs wegen Erbauung einer Eisenbahn von Mannheim bis zur Schweizer-Grenze bei Basel.

Erstattet von dem Abg. Hoffmann.

Meine Herren!

„Gut Ding will Weil' haben." Es ist daher eine gute Vorbedeutung für den Gegenstand unserer Berathung, daß er schon seit dem Jahr 1833 in Druckschriften und Petitionen, durch die Verhandlungen der beiden Kammern der Landtage von 1833 und 1835, durch Untersuchungen eines besondern Comite's von Mitgliedern der Ministerien und von Technikern, und endlich in einer Versammlung unterrichteter Männer, welche aus verschiedenen Theilen des Landes von der Regierung einberufen wurden, ausführlich und gründlich vorbereitet worden ist.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Aber für den Bericht, welcher das zahlreiche Material mit den Ansichten der Commission einfach und klar darstellen sollte, muß das angeführte Sprichwort zur Nachsicht angerufen werden. Die Zeit ist zu kurz, welche ein außerordentlicher Landtag, für einen einzigen Gegenstand berufen, dem Berichterstatter vergönnt, und das Gefühl, daß eine zahlreiche Versammlung auf seine Arbeit wartet, ist nicht erhebend für unbefangene Gedankenmittheilung. Nur die Bezugnahme auf die ausgezeichneten Vorarbeiten des Comite's, deren Hauptresultate in zwei Brochüren schon auf dem letzten Landtage Ihnen übergeben wurden, läßt erwarten, daß Sie, meine Herren, genügend unterrichtet werden, um über die so höchst folgereiche Frage, die Ihrer Entscheidung unterstellt wurde, zu beschließen.

Von dem Erscheinen der Druckschriften des Comite's bis zu dem Zeitpunct, wo Se. Königl. Hoheit der Großherzog beschloß, die Stände des Großherzogthums zu einem außerordentlichen Landtag zu versammeln, war man in allen Theilen des Landes, so wie in nahen und fernen Gegenden des Auslandes, der gespanntesten Erwartung, ob und wann etwas, so wie auch was geschehen wird. Als Actiengesellschaften auftraten, um Eisenbahnen auf dem linken Rheinufer von Straßburg nach Basel, von Basel nach Zürich zu erbauen, bei uns aber noch alles ruhig blieb, stiegen Besorgnisse auf für den Wohlstand des Großherzogthums. Die Besorgniß mehrte sich, als die Großherzogl. Regierung einer Actiengesellschaft zu Herstellung einer Eisenbahn von Frankfurt nach Mannheim die Erlaubniß versagte, die französische Bahn aber immer eifriger betrieben, und selbst eine Fortsetzung zur Rheinbayerischen Grenze berathen wurde.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Schon fing man an zu fürchten, das stolze Wort unseres verehrten Herrn Ministers des Innern beim letzten Landtag:

„wir haben die Hand am Puls der Zeit"

werde compromittirt, als plötzlich, gleichzeitig mit dem Erscheinen der Bayerischen Verordnung zur Aufforderung einer Actiengesellschaft für die Erbauung einer Eisenbahn von der Rheinschanze bei Mannheim an die französische Grenze bei Lauterburg, der Ruf Sr. Königl. Hoheit des Großherzogs zu einem außerordentlichen Landtag ertönte. Es verschwand die Furcht vor einer Lähargie unserer Regierung, es verschwand die Furcht vor der Concurrenz unserer Nachbarn.

Die Vorlagen der Regierung bestehen

a) in einem Gesetzentwurf zur Erbauung einer Eisenbahn von Mannheim bis zur Schweizer-Grenze bei Basel auf Staatskosten;

b) in einem Gesetzentwurf zur Aufbringung der Mittel für die Ausführung des Baues dieser Bahn, und

c) in einem Vertrag zwischen der badischen Regierung und jenen von Hessendarmstadt und Frankfurt über die Bildung einer Actiengesellschaft zu Erbauung einer Eisenbahn von Frankfurt über Darmstadt nach Mannheim.

Ich habe Ihnen nur über den ersten Artikel des ersten Gesetzes, über die Frage zu berichten,

ob, wann und wie das Großherzogthum Baden Eisenbahnen erhalten soll?

Ueber den zweiten Artikel des ersten Gesetzes, über die Modification des Expropriationsgesetzes zur Ausführung des Baues der Eisenbahn, wird Ihnen der Abg. Bekk,

und über den zweiten Gesetzentwurf wird Ihnen der Abg. Speyerer Bericht erstatten.

Der Vertrag wurde in geheimer Sitzung vorgelegt.

Noch keine Zeit war so reich an Erfindungen zur Steigerung der menschlichen Wohlfahrt, als die unsrige, und noch keine Erfindung war so reich an Folgen für alle menschlichen Zustände, als diejenige, über deren Einführung in dem Großherzogthum wir zu berathen haben.

Dampf und Eisen sind die Elemente, auf welche die neue Zeit ihr Glück zu gründen sucht. Jener als bewegende Kraft, dieses als hülfreiches Werkzeug. Große Resultate sind durch den Erfindungsgeist der Menschen aus ihrer Combination schon hervorgegangen. Die Erfindung der Dampfmaschinen hat der Industrie einen Aufschwung gegeben, welcher früher nicht geahnet wurde; sie hat Unternehmungen hervorgerufen, an welche der kühnste Muth früher nicht denken konnte. Ihre Anwendung zur Förderung des Verkehrs in den Dampfschiffen hat man als ein Wunder angestaunt, und noch höher steht die neueste Erfindung, die Combination zweier großer Erfindungen,

Dampfwägen auf Eisenbahnen.

Noch keine Erfindung hat die Gemüther so sehr beschäftigt, als diese. Ganz Europa, so wie Amerika, theilweis selbst Asien und Afrika sinnt auf deren Anwendung im ausgedehntesten Maßstab. Es wird die Zeit kommen, wo Dampfschiffe und Dampfwägen auf Eisenbahnen die einzigen Communicationsmittel des großen Weltverkehrs der civilisirten Nationen seyn werden.

Welches sind die mächtigen Vorzüge der neuen Erfindung vor den übrigen Transportmitteln?

und

welches sind die Folgen dieser Vorzüge für das Wohl der Völker,

daß die Welt so sehr in Bewegung gesetzt wird, daß so ungeheure Kapitalien zu deren Gewinnung aufgewendet werden?

Man kann nicht wohl die Vorzüge und Folgen der Eisenbahnen allein in Beziehung auf ein kleines Land betrachten. Es scheint zweckmäßiger, zuerst einen kurzen Blick auf die Wirkungen im Allgemeinen zu werfen, und die Anwendung auf den vorliegenden Fall folgen zu lassen. Die Beantwortung der uns aufgegebenen Hauptfrage kann dann einfacher und klarer gefaßt werden. Wir werden uns bei diesen allgemeinen Betrachtungen in den Schranken zu halten suchen, welche die Hinweisung auf die in Ihren Händen befindlichen Arbeiten des technischen Comite's erlaubt, und welche die Natur der Versammlung, zu welcher wir sprechen, gebietet.

Wir müssen aber zur Rechtfertigung vor der Kammer, zur Rechtfertigung vor dem ganzen Lande in die Sache selbst nach allen ihren Richtungen eingehen, da eine für das Großherzogthum so höchst bedeutende Summe, 13 Millionen Gulden für eine einfache Bahn, und 20 Millionen für eine Doppelbahn aus Staatsmitteln beigebracht werden soll. Wenn es auch unmöglich ist, alle Folgen in ihrem Detail zu überschauen, so müssen wir doch nach unsern Kräften die Gesetze kennen zu lernen suchen, nach welchen die großen Veränderungen erfolgen werden, zu welchen unsere Entschließung mitwirken wird.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

I.

Welches sind die Vorzüge der Dampfwägen auf Eisenbahnen vor den übrigen Transportmitteln?

Jedes Transportmittel zerfällt in zwei Haupttheile, nämlich die Bahn, auf welcher die Last bewegt werden soll, und dann die bewegende Kraft in Combination mit dem Bewegungsapparat. Je weniger Widerstand die erste der bewegenden Kraft bei gleichen Kosten der Herstellung entgegensetzt, desto größer sind deren Vorzüge; und je stärker, zuverlässiger und sicherer die letzte bei gleichem Kostenaufwand für deren Erzeugung und Anwendung ist, desto mehr Vorzüge bietet sie dar.

Die möglichen und ausführbaren Combinationen der verschiedenen Bahnen mit den verschiedenen bewegenden Kräften, bilden die verschiedenen Transportmittel.

Das wichtigste Moment bei Vergleichung der verschiedenen Transportmittel ist der Widerstand, welchen die Bahn der bewegenden Kraft zur Fortbringung der Last entgegensetzt. Die Technik nimmt diesen Widerstand auf horizontalen Bahnen, nach angestellten Versuchen bei einer Geschwindigkeit von einem Meter auf die Secunde an:

auf Kanälen zu $^1/_{600}$ der Last,
" Eisenbahnen zu $^1/_{200}$ der Last, und
" Chausseen zu $^1/_{30,3}$ der Last;

das heißt, wenn ein Pferd auf horizontaler Chausse 18 Centner in einer Zeitstunde $^8/_{10}$ Wegstunden weit zu transportiren vermag, so kann dasselbe Pferd auf horizontaler Eisenbahn 118 Centner, und auf dem Canal 354 Centner mit gleicher Geschwindigkeit transportiren. Bei

vermehrter Geschwindigkeit ändert sich das Verhältniß in Beziehung auf die Kanäle, indem nach angestellten Versuchen der Widerstand nach dem Kubus der Geschwindigkeiten sich vermehrt, während er bei den Chausseen und Eisenbahnen nur im einfachen Verhältnisse der Geschwindigkeit zunimmt. Das heißt, wenn ein Pferd auf horizontaler Chaussee sechs Centner in einer Zeitstunde $2^4/_{10}$ Wegstunden weit zu transportiren vermag, kann es auf horizontaler Eisenbahn $39^1/_3$ Centner, und auf dem Canal ebenfalls nicht mehr mit gleicher Geschwindigkeit transportiren; und wenn ein Dampfwagen in einer Zeitstunde eine Last von 360 Centner acht Wegstunden weit zu transportiren vermag, so kann ein Dampfschiff auf einem Canal mit gleicher Kraft und gleicher Geschwindigkeit nur 106 Centner transportiren.

Anders verhält sich die Sache auf geneigter Bahn, weil der Widerstand hier nicht bloß in der Reibung, sondern zugleich in einem Theil des Gewichtes, nach Verhältniß der Steigung der Bahn besteht, welches von der bewegenden Kraft gehoben werden muß. Dieses Gewicht wirkt gleichmäßig auf der Eisenbahn wie auf der Chaussee, weßhalb mit der Mehrung der Steigung der Bahn, der Widerstand auf der Eisenbahn jenem auf der Chaussee immer mehr sich annähert. Auch ist die Wirkung des Gewichts auf geneigten Bahnen bei Dampfwägen stärker als bei Pferden, weil das Gewicht des Dampfwagens selbst, welches wie das der Pferde ebenfalls durch die bewegende Kraft gehoben werden muß, im Verhältniß zur bewegten Last weit stärker ist, als das Gewicht der Pferde.

Durch diese beiden Umstände wird es dann bei starker Steigung der Bahn vortheilhafter, Pferde statt Dampf-

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

wägen zu verwenden, oder man muß feststehende Dampfmaschinen anbringen, deren Gewicht dann nicht zu überwinden ist.

Die Technik hat hieraus, nach dem dermaligen Stand der Erfindung, das Resultat gezogen, daß Dampfwagen am zweckmäßigsten bei Steigungen bis auf ein Procent der Länge, Pferde bei Steigungen von 1 Procent bis 1½ Procent der Länge, und feststehenden Dampfmaschinen bei beträchtlicheren Steigungen gebraucht werden sollen.

Eine andere Bedingung der Technik bei Anlegung von Eisenbahnen besteht darin, daß die Krümmungen der Bahn einen Halbmesser von 1,500 Fuß haben müssen, wenn der Widerstand nicht allzusehr vermehrt werden soll; es sey denn, daß eine, erst in neuester Zeit zur Sprache gekommene, Erfindung in der Praxis sich als brauchbar bewähren sollte, wonach Krümmungen, auch von ganz kleinen Halbmessern, ohne große Schwierigkeiten befahren werden können.

Mit diesen Resultaten der Technik wollen wir nun zur Vergleichung der üblichsten Transportmittel schreiten, deren Vorzüge nach folgenden Eigenschaften bemessen werden: Wohlfeilheit, Schnelligkeit, Regelmäßigkeit und Sicherheit.

Auf den natürlichen Wasserstraßen ist im großen Verkehr, von dem wir hier allein reden, die Kraft des Dampfes in den Dampfschiffen bereits überall, wo seine Wirksamkeit möglich ist, durch größere Geschwindigkeit, Regelmäßigkeit und Sicherheit gegen die Segelschifffahrt siegreich aufgetreten, obgleich diese wenigstens dermalen noch wegen größerer Wohlfeiheit den größten Theil der Waaren verführt.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

In Vergleichung mit Dampfwagen auf Eisenbahnen wird aber die Dampfschifffahrt, wo Concurrenz möglich ist, und ein starker Verkehr die Interessen des Bauaufwandes auf ein Minimum reducirt, zurückstehen; einmal, weil beim Wassertransport die gewöhnliche Geschwindigkeit des Personentransports auf Eisenbahnen nur durch mehrmals größeren Kostenaufwand erreicht werden kann, wie wir oben gesehen haben, dann, weil die Sicherheit, zumal beim Seetransport, wie die Assecuranzprämien zeigen, mit jener auf den Eisenbahnen nicht zu vergleichen ist, und endlich, weil bei der Flußschifffahrt durch Eisgang, Fluth oder Wassermangel zeitweise Unterbrechungen eintreten.

Die Schifffahrt auf Canälen wird in der Regel nicht durch Dampfschiffe betrieben, weil, abgesehen von dem engen Bau derselben, die häufigen Schleußen und der Widerstand des Wassers die Geschwindigkeit zu sehr hemmen. In Beziehung auf Wohlfeilheit des Transports bei geringer Geschwindigkeit, wird die Canalschifffahrt stets vor allen andern Transportmitteln den Vorzug haben, wenn auch die Baukosten des Canals jener der Eisenbahn nicht nachstehen, weil der zu besiegende Widerstand der Bahn also auch die erforderliche Transportkraft, wie wir gesehen haben, um ein Vielfaches geringer ist, als bei allen andern Transportmitteln.

In Beziehung auf Regelmäßigkeit und Sicherheit erscheinen auch hier noch mehr als bei der Flußschifffahrt, die öftere Unterbrechungen nachtheilig.

Auf sehr frequenten Routen können die Eisenbahnen und Canäle, wie die Erfahrung zeigt, neben einander bestehen, indem die Eisenbahn den Transport der Personen und jener Güter übernimmt, bei welchen wegen ihres Werthes

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

oder wegen Handelsconjuncturen die Geschwindigkeit des Bezugs in Rechnung gezogen wird, der Canal aber die gröbern Güter führt. Ja sie werden sich wechselseitig unterstützen, indem der durch die Vortheile vermehrte Verkehr neue Gewerbe hervorruft, welcher den Bezug an gröbern Gütern steigert, und indem umgekehrt, der leichtere Bezug der gröbern Güter wiederum die Gewerbe begünstigt.

Der Transport auf den gewöhnlichen Chausseen ist zwar auf einen hohen Grad von Vollkommenheit gebracht und hat den Vorzug vor den Eisenbahnen, daß der Bauaufwand vielfach geringer ist. Nach dem Bericht des Comites beträgt der Bauaufwand im Großherzogthum im Mittel 30,000 fl. für die Stunde Chaussee, während der Aufwand für die Eisenbahn im Rheinthal zu 174,000 fl. für eine einfache Schienenbahn, und zu 276,000 fl. für eine doppelte Schienenbahn, berechnet ist. Die Unterhaltungskosten auf frequenter Chaussee stehen aber jener auf solider Eisenbahn nach der Angabe des Comites ungefähr gleich, nämlich 1,600 fl. für die Stunde Eisenbahn, und 1,564 fl. für die Stunde Chaussee im Rheinthal. Der Widerstand auf horizontaler Chaussee ist, wie wir oben gesehen haben, ungefähr sieben Mal stärker als auf der horizontalen Eisenbahn, also muß auch die bewegende Kraft für die gleiche Last sieben Mal stärker, und bei gleich kostspieligen Kräften sieben Mal kostspieliger seyn. Da nun ferner die Versuche mit Dampfwagen auf den gewöhnlichen Chausseen zu fahren nicht glücklich ausgefallen sind, so muß die Kraft der Pferde fortan in Uebung bleiben, und diese ist bei gleicher Geschwindigkeit in der Regel weit kostspieliger als die Kraft des Dampfes, und kann nie zu

gleich großer Geschwindigkeit gesteigert werden. Selbst bei uns, wo die Steinkohlen in so hohem Preise stehen, hat das technische Comite die Dampfkraft wohlfeiler gefunden, als die Kraft der Pferde, indem es die Förderungskosten durch Dampfwagen per Stunde und Tonne, 20 Ctr. auf 3 $^{742}/_{1000}$ kr., durch Pferde auf der Eisenbahn aber auf 4 $^{308}/_{1000}$ kr. berechnet.

Der Transport auf Eisenbahnen durch die Kraft der Pferde kann ebenfalls nie die Geschwindigkeit des Transports durch Dampfwagen erreichen. Nur dann wird dieses Transportmittel Vortheil gewähren, wenn die Größe der Last zu gering ist gegen die Kraft und Last eines Dampfwagens, oder auf kurzen Strecken, auf welchen die Kraft des Dampfes sich nicht gehörig entwickeln kann, oder bei Steigen von mehr als ein Procent.

Das neuerfundene Transportmittel des Herrn Thomassin, die Straße von Bèton, ist noch nicht genügend untersucht, als daß wir sie in unsere Vergleichung der verschiedenen Transportmittel mit Sicherheit aufnehmen könnten. Bewährt sich deren Dauerhaftigkeit, so dürfte sie vor den gewöhnlichen Chausseen den Vorzug haben, daß der Widerstand, welchen sie der bewegenden Kraft entgegensetzt, weit geringer ist, und daß der Dampfwagen mit Leichtigkeit auf derselben sich bewegen kann. Gegen die Eisenbahnen hätte sie den Vortheil der wohlfeilern Anlagskosten, aber die Schnelligkeit und Wohlfeilheit der Bewegung auf den Eisenbahnen kann sie nie gewähren, da der Erfinder selbst den Widerstand als 2 $^1/_2$ Mal stärker angibt.

Bei weitem das vorzüglichste Transportmittel ist der Dampfwagen auf der Eisenbahn. An Schnelligkeit, Regelmäßigkeit und Sicherheit seiner Fahrten kommt

ihm kein anderes bestehendes Transportmittel gleich, die Dampfschifffahrt allein nähert sich ihm, alle übrigen bleiben weit zurück. An Wohlfeilheit des Transports, abgesehen von dem Baucapital, wird er nur von der Schifffahrt auf Kanälen und andern leicht schiffbaren Wasserstraßen übertroffen, während er alle übrigen Transportmittel auch darin weit zurückläßt. In Beziehung auf Wohlfeilheit der Transporte muß übrigens auch ein großes Gewicht auf den indirecten Gewinn gelegt werden, welcher aus dem mächtigsten Vorzug der Eisenbahnen aus der Schnelligkeit abfließt. Beim Transport der Waaren kommt hier der Gewinn an Capitalzinsen von dem Werth der Waaren für die Abkürzung der Versendungszeit in Anschlag, welcher auf große Strecken, wo es sich um eine Verkürzung der Zeit von Wochen und Monaten handelt, und insbesondere bei werthvollen Gegenständen von Gewicht ist. Von weit größerem Gewicht ist aber beim Transport der Personen der Gewinn an Zehrungskosten und Arbeitszeit, ein Gewinn, der selbst, wenn er der einzige Vorzug der Eisenbahn vor den übrigen Transportmitteln wäre, für das Wohl der menschlichen Gesellschaft Großes zu wirken vermöchte.

Um ein anschauliches Bild von den Vorzügen der Eisenbahn mit Dampfwägen vor den übrigen Transportmitteln zu geben, stellen wir hier verschiedene in den Berichten des Comite's zerstreute Resultate über Schnelligkeit und Wohlfeilheit der Transportmittel zusammen, wobei das mittlere Gefäll der im Großherzogthum projectirten Eisenbahn zu $^{6}/_{10000}$ Fuß, und die im Großherzogthum üblichen Preise, namentlich der Steinkohlen, zu 54 kr. per Ctr., der Cooks zu 1 fl. 21 kr. per Centner angenommen sind.

Gütertransport.

Transportmittel.	bei einer Last von	reine Förderungskosten auf die Weg-Stunde.	Geschwindigkeit in einer Zeit-Stunde.
Dampfwagen auf Eisenbahnen	1 Tonne od. 20 Ctr.	3 $^{742}/_{1000}$ Kreuzer	3 $^{6}/_{10}$ Wegstund
Pferde auf Eisenbahnen	dito	4 $^{308}/_{1000}$ "	1 $^{6}/_{10}$
Lastwagen auf Chausseen	dito	37 $^{2}/_{10}$ "	$^{8}/_{10}$
Packwagen der Post	dito	230 "	1 $^{6}/_{10}$
Rheinschifffahrt (von Mannheim bis Basel)	dito	30 "	—
Kanal (Kanal von Languedoc) . .	dito	1 "	$^{8}/_{10}$

Personentransport.

Dampfwagen auf Eisenbahnen	einer Person	1 $^{905}/_{1000}$ Kreuzer	$7^{29}/_{100}$ Wegstund
Eilwagen der Post	dito	18 $^{5}/_{10}$ "	2
Extrapost (4 fl. 35 kr. per Station 2 Personen)	dito	34 "	2 $^{5}/_{10}$
Hauderer (7 fl. 12 Stunden 4 Personen)	dito	9 "	1 $^{5}/_{10}$

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Zu den angegebenen Förderungskosten auf Eisenbahnen muß noch ein verhältnißmäßiger Antheil an den Kosten für Bedienung und Administration geschlagen werden, welcher nach dem technischen Gutachten für die Person auf höchstens ½ kr., und für die Tonne Waaren auf höchstens 1½ kr. anzuschlagen ist.

Hieraus geht hervor, daß die Güter vier bis fünf Mal so schnell bei einer sechs bis sieben Mal geringern Fracht auf den Eisenbahnen, als durch Güterwagen auf Chausseen — und daß die Personen drei bis vier Mal so schnell bei einem sieben bis acht Mal geringern Preis auf Eisenbahnen, als in Eilwagen, und fünf Mal so schnell bei einem drei bis vier Mal geringern Preis auf Eisenbahnen als durch Hauderer gefördert werden können, wenn einer Seits die Bau- und Unterhaltungskosten der Eisenbahnen, und anderer Seits die Bau- und Unterhaltungskosten der Chausseen nicht in Anrechnung kommen.

Diese eminenten Vorzüge des Transports werden übrigens in annäherndem Maße nur auf jenen Routen ins Leben treten, wo der Verkehr so stark ist, daß die Interessen des Baucapitals, für die Einheit der Person und der Last berechnet, auf ein Minimum sich reducirt, und wo nicht bedeutende Steigen und Krümmungen der Bahn die Förderungskosten wesentlich vermehren. Allein auch nur ein Theil dieser Vorzüge, selbst bei gleichen Kosten mit andern Transportmitteln nur die gesteigerte Geschwindigkeit zu erreichen, ist von hohem Werth.

Nur da wird man bei Erbauung von Eisenbahnen Anstand nehmen, wo sich voraussichtlich das Baucapital nicht rentirt, und selbst da wird es oft der Staat in seinem Interesse finden, Opfer zu bringen, um die Vortheile, welche

eine so enorme Verbesserung des Verkehrs erzeugen, zu erringen, wie er namentlich in Baden 5 bis 600 Stunden Chaussee um 15 bis 18 Millionen gebaut hat, und mit jährlichen 4 bis 500,000 fl. unterhält, ohne deshalb eine Anforderung an die Gebrauchenden zu machen.

Uebrigens ist die Erfindung der Dampfwägen auf Eisenbahnen noch in ihrer ersten Kindheit, indem erst seit dem Jahre 1830 die geschickten Maschinenbaumeister ihre Aufmerksamkeit auf dieselben gerichtet haben. Man kann nicht zweifeln, daß die oben angegebenen Vorzüge des neuen Transportmittels in Kurzem viel höher gesteigert werden, wenn man in der Allgemeinen Zeitung Nr. 13 vom laufenden Jahr die Beschreibung des Dampfwagens „Philadelphia" lies't, welcher für die Eisenbahn von Triest nach Wien bestimmt ist. Er wird den ganzen Weg in neun Stunden mit einer Geschwindigkeit von 35 bis 40 englischen Meilen in der Zeitstunde zurücklegen, und bei der Probefahrt ist er mit zwei Personenwagen eine Anhöhe von 2,804′ Länge und 369′ Steigung, also mehr als 13 Procent in 3 Minuten 40 Secunden hinauf, und in 8 Minuten, mit zweimaligem Anhalt von je einer Minute, hinabgefahren

Bleiben wir übrigens vor der Hand bei den dermaligen Vorzügen der neuen Erfindung stehen, und beantworten die zweite Frage:

II.

Welche Vortheile hat die menschliche Gesellschaft aus den Vorzügen der Dampfwagen auf Eisenbahnen zu erwarten?

Früher wurden die Vorzüge der Eisenbahnen nur benutzt,

um einzelne Gewerbsetablissements, besonders Bergwerke, einem allgemeinen Communicationsmittel, einem Canal oder Fluß zu nähern, oder zwei Orte, welche in starkem Verkehr mit einander standen, zu verbinden.

Erst in der neuesten Zeit beginnt man, sie als Straße für den großen Verkehr zu benutzen, und schon sind in Nordamerika, England und Belgien nach allen Richtungen des großen Verkehrs Eisenbahnen in Arbeit. Frankreich hat durch seine jüngste Vorlage an die Kammern die gleiche Absicht zu erkennen gegeben. Oestreich schreitet in seinen deutschen und italienischen Staaten mit glänzendem Beispiel voran, und in dem übrigen Deutschland ist man nach allen Richtungen hin theils im Bau begriffen, theils eifrig mit Projecten beschäftigt. Auch der solide Unternehmungsgeist der Schweiz hat sein Augenmerk auf die Erbauung von Eisenbahnen gerichtet. Und selbst das ausgedehnte Rußland, sogar Egypten, wollen denselben nicht fremd bleiben. Es ist nicht mehr zu bezweifeln, Deutschland, Europa, wie Amerika, wird in nicht sehr ferner Zeit nach allen Hauptrichtungen des Verkehrs mit einem Netz von Eisenbahnen durchzogen seyn.

Diesen Standpunkt wollen wir festhalten bei unserer Aufgabe, die Folgen der neuen Erfindung für die menschliche Gesellschaft zu betrachten.

Es ist schon längst anerkannt, daß die Herstellung guter Communicationsmittel sehr vortheilhaft auf den Wohlstand und die Civilisation der Völker wirkt, und es muß daher die vollständige Einführung eines neuen Transportsystems, welches alle bisherigen in einem so hohen Grade an Vorzügen jeder Art übertrifft, in einem noch ganz unberechneten Maß vortheilhaft wirken. Die materiellen, wie die geistigen

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

und gemüthlichen Interessen der Völker, sowie die Sonder-Interessen der Staatsverwaltung werden dadurch mächtig ergriffen. Eine ganz neue Gestaltung der Dinge wird die Zeit offenbaren.

Wir wollen nicht versuchen, die Wirkungen ausführlich darzustellen, welche die ungemeine Erleichterung des Verkehrs auf die geistigen und gemüthlichen Interessen der Völker äußern wird. Es wäre vergebliche Mühe. Nur andeuten wollen wir, daß diese Interessen in doppelter Weise gefördert werden, einmal mittelbar als Folge des erhöhten allgemeinen Wohlstandes, wovon wir bei Prüfung der Wirkungen auf die materiellen Interessen sprechen werden, und dann unmittelbar durch die vielfach gesteigerte Berührung der Menschen aus nahen und fernen Ländern. Und diese Förderung der Interessen ist um so höher zu achten, als sie sich bis zu der zahlreichsten Classe der Völker erstreckt. Das mächtige Culturmittel, der reiche Freudenspender, der sicherste Sorgenbrecher, das Reisen, welches bisher nur den vermöglichen Classen zugänglich war, wird Gemeingut für die Gesammtheit der Bevölkerung. Der erleichterte Austausch der Ideen, der Kenntnisse und Erfahrungen, die vielfachere Benutzung der Bildungsanstalten, der Schätze der Kunst und Litteratur, der wohlfeilere Zugang zu den Heilquellen, der vermehrte Umgang ferner Freunde und Verwandten wird von unberechenbaren Folgen für die Bildung und das Glück der Menschen seyn. Für Deutschland insbesondere wird die erleichterte Vereinigung der Gelehrten und Künstler, in Beziehung auf Wissenschaft und Kunst, den bisher gefühlten Mangel einer gemeinsamen Hauptstadt ersetzen.

Auch bei den Wirkungen auf die Sonder-Interessen der Staatsverwaltung werden wir nur kurz verweilen. Sie halten gleichen Schritt mit den Interessen des Volkes. Die Verbesserung der Finanzen direct durch Verminderung der Ausgaben und indirect als Folge des erhöhten Wohlstandes, der vermehrten Production und Comsumtion ist in die Augen fallend. Ebenso die erleichterte Administration, indem die entferntesten Theile des Landes der Hauptstadt nahe gerückt werden. Am folgereichsten werden die Wirkungen auf die Militäradministration seyn, besonders in Zeiten des Kriegs. Schon die Erleichterung der Zufuhren von Lebensmitteln und Kriegsbedarf wird große Wirkungen hervorbringen, aber der Transport von Truppenmassen der im Kleinen jetzt schon möglich, im Großen aber durch die Fortschritte der Mechanik zu erwarten ist, dürfte eine vollkommene Veränderung der Strategie zur Folge haben.

Den Wirkungen der neuen Erfindung auf die materiellen Interessen wollen wir eine etwas ausführlichere Betrachtung widmen, weil die Gesetze hierzu sich leichter auffinden lassen und weil sie theilweis die Basis bilden, auf welche die Folgen für die geistigen Interessen, sowie für die Sonder-Interessen der Staatsverwaltung sich gründen.

Die erste Wirkung des neuen Systems sind die Ersparnisse, welche der wohlfeilere und schnellere Transport der Menschen und Güter veranlaßt. Sie bestehen in dem Minderbetrag der Frachtkosten für die Waarensendungen, in dem Minderbetrag der Voitur-Kosten der Reisenden, und in dem Anschlag des Zeitgewinns, welcher beim Transport der Waaren eine Zinsersparniß, insbesondere aber beim Transport der Menschen eine Ersparniß

von Zeit und Zehrungskosten zur Folge hat. Der Bericht des Comite's berechnet diese Ersparnisse in höchst mäßigem Anschlag, bei allzu geringer Minderung der Transportpreise, für die Bahn von Mannheim nach Basel auf 600,000 fl. jährlich. Nimmt man an, was man wohl kann, daß die Eisenbahnen in Deutschland sich in dem Verhältniß zu der Bevölkerung vermehren, in welchem die Länge der in Frage stehenden badischen Eisenbahn von 55 Stunden zur Bevölkerung von Baden zu 1,200,000 Menschen steht, so berechnet sich für 40 Millionen Deutsche eine jährliche Ersparniß von 20 Millionen Gulden, die sich bei schärferer Rechnung und angemessener Minderung der Transportpreise bedeutend erhöht.

Die weitern Wirkungen des neuen Transportsystems liegen in den Folgen dieser Ersparnisse und beziehen sich eines Theils auf die Consumenten, deren Genüsse dadurch ungemein erweitert und andern Theils auf die Production und den Handel, deren Geschäfte in verschiedenen Beziehungen gefördert werden.

Verfolgen wir die Wirkungen auf die Production (Urproduction und Fabrication) und den Handel, und betrachten zunächst die Vortheile des wohlfeileren Waarentransportes in Beziehung auf die Production, so finden wir diese auf vielfache Weise begünstigt.

Die Kosten der Production werden durch den wohlfeilern Bezug der Rohstoffe und Hilfsmaterialien vermindert. Der Absatz jener Producte, welche in die Ferne versendet werden, vermehrt sich, indem die Consumtion auf dem entfernten Marktgebiet, in Folge der größern Wohlfeilheit, zunimmt. Insbesondere aber wird der Absatz jener Erzeugnisse vermehrt, welche bisher in einer gewissen Entfernung wegen allzu großer

Transportkosten nicht verbraucht wurden, indem das Marktgebiet derselben sich erweitert. Eine Steigerung der Einnahmen der Produzenten, eine Erhöhung des Werthes ihrer Realitäten, insbesondere des Grundes und Bodens, ist die Folge dieser Erscheinungen.

Einer besondern Beachtung bedürfen die Concurrenzverhältnisse verschiedener Bezirke, welche dieselben Erzeugnisse liefern. Jener Bezirk, welcher bisher seine Erzeugnisse im Verhältniß zu deren Qualität am wohlfeilsten lieferte, wird seinen Markt erweitern, während jener der concurrirenden Bezirke sich verkleinert. In diesen Fällen wird nun zwar der eine Bezirk verlieren, was der andere gewinnt, allein der Gesammtheit wird der große Vortheil zu Theil werden, daß die Production in ihren zahllosen verschiedenen Zweigen, sich mehr nach der natürlichen Beschaffenheit und den besondern günstigen oder ungünstigen Verhältnissen der Localitäten richten wird. Jede Gegend, jeder Ort wird mehr als bisher, und zwar bei einer Frachtminderung von 50 Procent, in einem bedeutenden Maß mehr als bisher, die den Localverhältnissen am meisten entsprechende Production ausüben. Es ist dieß die Theilung der Arbeit im höchsten Maßstab nach der natürlichen Beschaffenheit und den eigenthümlichen Verhältnissen der Gegend. Der Gewinn, welcher dadurch der Gesammtheit zugeht, in der Verminderung der Productionskosten und in der bessern Qualität der Produkte, ist sehr groß, wenn auch, wenigstens im Anfang mit mancher Störung gewohnter Verhältnisse, mit manchem Verluste einzelner Gegenden am Werth ihres Vermögens, ihres Grund und Bodens vermischt. Doch auch diese speciellen Uebel werden sich bald in der Hebung des allgemeinen Wohlstandes verlieren.

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

Betrachten wir die Vortheile des wohlfeileren Waarentransportes in Beziehung auf den Handel, so finden wir auch diesen sehr begünstigt.

Dem Handel kommen zunächst alle jene Vortheile zu gut, welche nach der bisherigen Darstellung für die Vermehrung der Production aus der wohlfeilern Versendung der Waaren entspringen, indem sich die Masse seines Betriebes im gleichen Verhältnisse vermehrt. Größeren Vortheil für die Masse seines Betriebes hat aber die zweckmäßigere Vertheilung der Production, nach den Eigenthümlichkeiten der Localitäten. Am mindesten günstig ist nämlich die Lage des Handels, wenn jede Gegend so viel möglich alles Dasjenige erzeugt, was sie consumirt, also nichts durch den Austausch sich zu verschaffen braucht. Am glänzendsten erscheint der Handel, wenn jede Gegend nur einzelne Gegenstände, aber in weit größerm Verhältniß als ihr eigener Bedarf producirt, indem dann jede Gegend veranlaßt ist, durch den Austausch des Ueberflusses ihrer Erzeugnisse sich ihren Bedarf an andern Gegenständen zu verschaffen.

Abgesehen von der bisher allein behandelten Frage, über die Folgen der wohlfeilern Waarenversendung, haben auch die zunächst folgenden Vorzüge des neuen Transportsystems, „die schnellere, regelmäßigere und sichere Waarenversendung" großen Einfluß auf das Wohl der Gesammtheit, indem sie größere Gleichmäßigkeit der Preise, größere Regelmäßigkeit in der Production veranlaßt und dem Spekulationshandel eine sicherere Basis gibt. Bei der vier- bis fünfmaligen und, wenn es Noth thut, zehnmaligen Verkürzungszeit und der Regelmäßigkeit des Eintreffens, wird der Handel dem Mangel an einzelnen Produkten schnell abhelfen, ungleiche Preise bald ausgleichen. Eine Hungers-

noth kann nicht mehr vorkommen, da sich Mißwachs einzelner Jahre nie in dem Maß auf ganze Welttheile verbreitet hat, daß ein Jahrserzeugniß mit dem Vorrath früherer Jahre zur Milderung der Nothdurft nicht hingereicht hätte.

Durch die Vorzüge der Schnelligkeit, Regelmäßigkeit und Sicherheit des Transports auf Eisenbahnen, gegen den Seetransport selbst mit Dampfschiffen, und durch die bedeutende Minderung der bisherigen Landfrachten, tritt der Landtransport mit dem Seetransport wiederum wie in der alten Zeit in Conkurrenz, und wird ihn da, wo der letztere große Umwege zu machen hat, um zu seiner Bestimmung zu gelangen, besiegen. Dieser Sieg ist ein Gewinn für die Gesammtheit, weil er auf Ersparnissen an Transportkosten und größerer Zuverlässigkeit im Waarenbezug basirt ist. Er ist aber insbesondere auch ein Gewinn für die Binnenländer, durch welche künftig diese Waaren passiren und namentlich für Deutschland, welches, in der Mitte von Europa gelegen, den Verkehr der dasselbe umringenden Völker vermitteln und damit seinen alten Handelsruhm wieder gewinnen wird.

So bedeutend auch die Vortheile sind, welche aus den Vorzügen des neuen Transportsystems in Beziehung auf den Waarentransport abfließen, so sind doch die Vortheile, welche aus den Vorzügen, die in Beziehung auf den erleichterten Transport der Personen, sowie deren Correspondenz entspringen, schon in materieller ziehung noch viel bedeutender.

Wenn der Geschäftsmann seine Correspondenz in drei bis vier Mal kürzerer Zeit und um verhältnißmäßig geringeren Preis erhalten und versenden kann, wenn er selbst in drei bis vier Mal kürzerer Zeit um die Hälfte oder

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

den dritten Theil des Preises, und, was weit höher anzuschlagen ist, mit Ersparniß der entsprechenden Zeit und Zehrungskosten, ohne besondere körperliche Anstrengung zu reisen vermag, wie ungemein wird dieß seine Geschäfte fördern. Unübersehbar sind die Vortheile, die daraus dem Einzelnen und damit der Gesammtheit zu Theil werden.

Eine Menge Geschäfte sind durch die Schnelle der Correspondenz und des Reisens bedingt; viele Geschäfte werden dann mündlich statt schriftlich, und also viel besser und schneller abgethan werden; es werden dadurch neue persönliche Bekanntschaften, neue Geschäftsverbindungen angeknüpft; der Geschäftskreis kann viel leichter erweitert, die Vorzüge der Geschäftsbehandlung in den verschiedenen Gegenden können viel leichter übertragen werden; die häufigere Berührung mit Geschäftsleuten der gleichen Art erweitert die Geschäftskenntniß; Einseitigkeit, beschränkte Ansicht und Vorurtheil werden vertilgt; neue Lust zum Geschäft erwacht; mit Leichtigkeit kann man für sein Geschäft den passendsten Wohnsitz wählen; die Geschäftsunabhängigkeit wird ungemein gefördert; Geschäftsverbindungen zu gemeinsamen Unternehmungen, die in neuerer Zeit so große Rolle spielen, kommen viel leichter zu Stande ꝛc.

Und diese Vortheile kommen nicht blos dem Geschäftsmanne höherer Stufe, nicht blos dem eigentlichen höhern Gewerbsmanne zu gut. Alle Classen der menschlichen Gesellschaft werden daran Theil nehmen; die Männer der Wissenschaft wie jene der Kunst, die Kaufleute wie die Fabrikanten, die Landwirthe, die Handwerker und die Lohnarbeiter. Gerade die untern Classen werden am Meisten dabei gewinnen, weil ihnen bei dem bisher erforder-

lichen Aufwand von Zeit und Geld eine Ortsveränderung von Bedeutung nicht möglich, und weil gerade bei ihnen Beschränktheit, Einseitigkeit, Vorurtheil, Trägheit und Abhängigkeit am Meisten vorhanden war. Wenn man annimmt, daß der Preis des niedersten Platzes auf dem Dampfwagen zu 4 Kr. per Stund regulirt wird, was höher ist, als der dermalige Preis in Belgien, so kann der Arbeiter an einem Sommertag, wenn er sein Mittagbrod in die Tasche steckt, ohne weitere Ausgaben als 6 fl. 40 Kr. für Transportkosten, und ohne alle Anstrengung in einer Entfernung von hundert Stunden von seiner Heimath, ein neues Geschäft beginnen, während jetzt zu Fuß bei 10 bis 14 Tagen Zehrung und Zeitversäumniß nicht daran zu denken war. Anfangs wird er durch die Geschäftsunternehmer dazu veranlaßt werden, später wird er durch eigene Speculation seine Lage zu verbessern wissen. Seine Geschäftsunabhängigkeit wird dadurch mehr als durch jedes andere Mittel begründet. Das Wandern der Handwerker, das einzige Gute, was der alte Zunftzwang in die neuere Zeit übertrug, wird keine Zwangsanstalt mehr seyn; mit Leichtigkeit und Freude wird man die gesteigerten Vortheile derselben einernten.

Immer mehr und mehr werden die Vorzüge der Gewerbs- und Handelsfreiheit in die Augen fallen, selbst die untersten Classen, die Massen des Volks, werden das Bedürfniß danach immer mehr fühlen — die öffentliche Meinung wird mit immer neuer und vermehrter Kraft auf die Erreichung dieser Güter dringen; das Widerstreben dagegen wird immer mehr und mehr in engere Kreise eingeschlossen werden.

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

Mit Zuversicht wiederholen wir den Ausruf des Comite's für die badische Eisenbahn:

„Vielleicht kommt eine Zeit, wo der Dampfwagen in seiner wachsenden Kraft die hemmenden Schranken eines freien Güterumlaufs durchbricht, und, über ihre Trümmer rollend, die Manen Huskissons versöhnt."

Wie alles Gute seine Schattenseiten hat, so bietet das bis jetzt gezeichnete Bild materieller und geistiger Glückseeligkeit einige Nachtheile dar, die jedoch nur die Uebergangsperiode aus dem Alten zum Neuen treffen werden, und da dieser Uebergang nicht plötzlich, sondern nur allmählig geschehen kann, weil der Bau der Eisenbahnen an sich schon lange Zeit in Anspruch nimmt, während welcher sich gleichzeitig die Wohlthaten des neuen Systems entwickeln, so werden die Nachtheile nicht stark gefühlt werden.

Die eine Schattenseite haben wir bereits oben beleuchtet, nämlich die Nachtheile, welche manche Productionsbezirke dadurch erleiden, daß sie von andern Productionsbezirken, welche im Verhältnisse zur Güte der Erzeugnisse wohlfeiler produciren, durch Verminderung der Fracht in der Concurrenz gedrückt werden. Diese Nachtheile wurden bereits dadurch beseitigt, daß gerade diese erleichterte Concurrenz an sich und in ihrer Folge durch eine angemessenere Arbeitstheilung große Vortheile für die Gesammtheit darbietet. Auf gleiche Weise könnte man beklagen, daß durch erleichterte Concurrenz die schlechten Arbeiten durch die guten verdrängt werden.

Als zweite Bedenklichkeit sucht man die Verminderung des Werthes des Grundeigenthums darzustellen, welche durch die Abschaffung einer großen Anzahl von Pferden

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

und den dadurch veranlaßten Minderverbrauch an Futter herbeigeführt werden soll. Diese Bedenklichkeit erscheint bei näherer Betrachtung unbegründet. Die Zahl der überflüssig werdenden Pferde ist im Verhältniß zum gesammten Viehstand nur unbedeutend, und wird nicht viel größer seyn, als das Verhältniß des zu den Eisenbahnen selbst erforderlichen Grund und Bodens zum gesammten Grund uud Boden. In Beziehung auf die badische Bahn von Mannheim bis Basel kann man die Zahl der überflüssig werdenden Pferde, angenommen daß eine Vermehrung des Seitenverkehrs nicht Statt findet, nach den Notizen im Berichte des Comité annehmen:

von Hauderern zu	300 Stück
von Posthaltern (je für 4 Stunden der Straße 10 Pferde angenommen)	150 "
von Frachtführern (200,000 Ctr. 60 Stunde weit zu führen, 10 Ctr. pr. Pferd, 8 Stunde pr. Tag und 300 Tage im Jahr) . . .	500 "
also im Ganzen zu	950 Stück

während der Gesammtviehbestand an Pferden und großem Rindvieh 367,692 Stück beträgt; also ein Verhältniß von 1 zu 387 bildet. Der Aufwand für den Ankauf des Grund und Bodens ist für die Eisenbahn auf 1,523,000 fl. angeschlagen, während das Gesammtsteuercapital von Grund und Boden circa 450,000,000 fl. beträgt, also ein Verhältniß von 1 zu 300 bildet. Zieht man nun ferner in Erwägung, daß der Verkehr auf den Seitenstraßen sich bedeutend vermehrt, so kann man die angeregte Bedenklichkeit nicht begründet finden.

Eine weitere Verminderung des Werthes des Grundeigenthums will man darin erblicken, daß die Eisenbahn

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

theilweis die Orte von ihren Gemarkungen abschneidet, und durch Störung der Feldwege und Wässerungen, Durchschneidung der Grundstücke ꝛc. den Feldbau hindert. Diese Bedenklichkeit kann und muß durch eine vollkommen genügende Anzahl von Uebergangswegen und Dohlen, Verlegung der Feldwege ꝛc. beseitigt werden. Aber wenn auch einige Unbequemlichkeit dadurch veranlaßt werden sollte, so ist der Gewinn der Orte, welche um die Eisenbahnen liegen, in der erleichterten Versendung ihrer Erzeugnisse, in dem bedeutend verminderten Kostenaufwand, um dieselben selbst auf ferne Märkte zu bringen, in der Möglichkeit, bisher werthlose Erzeugnisse zu Markt zu tragen, so bedeutend, daß jene Unbequemlichkeit dagegen gar nicht in Betracht kommt.

Bedenklicher kann man die Nachtheile finden, welche den Gewerben zugehen, die mit dem Transporte der Menschen und Waaren zu thun haben, als der Fuhrleute, Hauderer, Posthalter, Schiffer und Spediteure, so wie der Wirthe, Schmiede, Wagner ꝛc. Sie verlieren nicht blos was der Gesammtheit an ersparten Fracht- und Zehrungskosten zu gut kommt, sie verlieren die vollen Frachtkosten, wenn man annimmt, daß nichts davon durch einen vermehrten Transport ersetzt wird. Mit Recht wird die Eisenbahn im Bericht des Comités mit einer Maschine verglichen, sie ist wirklich eine Maschine, und zwar die größte, großartigste, die existirt; doch hat sie die Eigenthümlichkeit, daß sie die Einrichtungen und Werkzeuge, so wie das ganze Gewerbe, an dessen Stelle sie tritt, nicht werthlos macht, nicht aufhebt, sondern nur in seiner Anwendung und Ausdehnung beschränkt; indem sie den kleinen Verkehr, den Verkehr auf kurzen Strecken in der Hauptrichtung, sowie

den Verkehr auf den Seitentraßen, dem bisherigen Gewerbe beläßt, und zwar nicht bloß beläßt, sondern vermehrt und vielleicht in einem Maße vermehrt, daß es zweifelhaft ist, ob die concurrirenden Gewerbe, im Allgemeinen betrachtet, abgesehen von der Concurrenz der einzelnen Orte und Gegenden, überhaupt beeinträchtigt werden. Eine weitere Eigenthümlichkeit der Eisenbahn als Maschine besteht darin, daß sie weniger die Arbeit der Menschen, als jene der Thiere, ablöst, und daß die abgelöste Menschenarbeit nicht gerade zu der kunstreichen gehört. Mit Rücksicht auf die Vermehrung der Transporte auf den Eisenbahnen selbst und auf den Seitenstraßen werden die Eisenbahnen übrigens nicht viel weniger Menschen beschäftigen, als an Fuhrleuten, Hauderern und Postillons außer Arbeit kommen. Für die badische Bahn werden nach dem Comite-Bericht 17 Haupt- und Zwischenstationen und 120 Bahnwarte nöthig. Uebrigens hat man in Belgien die Erfahrung gemacht, daß die Leute, welche Pferde halten, nichts verloren, sondern nur ihrem Gewerbe eine andere Richtung gegeben haben. Namentlich wird angeführt, daß eine Menge neuer regelmäßiger Verbindungen zwischen den zur Seite gelegenen Orten nach den Stationsplätzen eingerichtet, daß selbst auf den Hauptrouten Reisegelegenheiten für die Nachtzeit eingerichtet wurden, da auf den Eisenbahnen nur bei Tag gefahren wird, und daß in allen Städten eine große Anzahl sogenannter Omnibuswagen entstanden, welche zu allen Stunden der Ankunft und Abfahrt der Dampfwagen in Thätigkeit sind, um die Reisenden von und zu den Abfahrtsorten zu führen. — Das Gewerbe der Schiffer auf Flüssen, welche schwierig zu befahren sind, so daß sogar der Transport auf den Chauß-

scen concurriren kann, wird verlieren; doch sind in der Regel solche Flüsse nicht stark benutzt, die Personen, welche dadurch außer Beschäftigung kommen, können sehr leicht anderswo, namentlich beim Betrieb der Eisenbahn selbst, Unterkunft finden. Die Schifffahrt auf leicht schiffbaren Flüssen, und insbesondere auf Kanälen, kann stets den Vorzug geltend machen, daß sie die Frachtkosten weit geringer, selbst als die Eisenbahn, stellen kann, und wird daher nur die Eilgüter und jene Güter verlieren, welche sie bisher auf beträchtlichen Umwegen der Concurrenz der Chausseen entziehen konnte. Sie kann aber durch die allgemeine Zunahme des Verkehrs an groben Gütern den Verlust leicht ersetzt erhalten, wie die Beispiele in Amerika und England bewähren. — Das Gewerbe der Spediteurs wird zwar dadurch verlieren, daß die Waaren künftig ohne Zwischenspedition vom ersten Versender bis zum definitiven Abnehmer gelangen, indem im Interesse der Gesammtheit die Eisenbahn- und Dampfschifffahrts-Anstalten ohne Zwischenhändler, wie die Posten, die Waaren sich selbst übergeben. Allein an den Stationen, wo die Waaren aufgegeben und abgestoßen werden, wird das Geschäft der Spediteurs sich in Folge der allgemeinen Vermehrung des Verkehrs vermehren. In Belgien ist es den Spediteurs überlassen, die Waaren und Paquete bis zur Eisenbahn zu führen, hier Wagen zum Transport zu miethen, am Bestimmungsort dieselben wieder in Empfang zu nehmen und an ihre Adressen zu befördern. — In Beziehung auf das Gewerbe der Wirthe kann zwar nicht geläugnet werden, daß die Reisenden auf Eisenbahnen das Land so schnell durchfliegen, daß sie sich an Zwischenorten, wo sonst etwas verzehrt wurde, nicht aufhalten werden; allein die Vermeh-

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

rung der Reisenden überhaupt, und insbesondere die Vermehrung des innern Verkehrs, wird diesen Verlust ersetzen, wenn man die Sache im Allgemeinen, und nicht in Beziehung auf die einzelnen Orte betrachtet. Wenigstens hat man in Belgien diese Erfahrung gemacht; die Zwischenstationen werden dort viel häufiger besucht, als früher, sowohl in Geschäftssachen, als zum Vergnügen. — Von einem Verlust der Gewerbe der Schmiede, Wagner ꝛc. kann gar keine Rede seyn. Abgesehen von der bereits früher gemachten Bemerkung, daß die Gewerbe, welche Pferde halten, nichts verlieren werden, die Unterhaltung der Eisenbahnen, und der dazu gehörigen Geräthe allein werden ihnen mehr Beschäftigung geben, als sie bisher hatten.

Nach diesen Erörterungen erscheinen die gefürchteten Nachtheile für die Gewerbe, welche sich mit dem Transport der Menschen und Waaren beschäftigen, für die Allgemeinheit um so mehr ohne Gewicht, als ihnen die Vortheile, welche der Bau und der Betrieb der Eisenbahnen, als Gewerb betrachtet, gewährt, entgegen gehalten werden können.

Eine weitere Besorgniß vor den Folgen der Eisenbahnen besteht darin, daß die Landleute und die Bewohner der kleinern Städte ihre Ankäufe künftig mehr als bisher in den größern Städten machen werden. Insofern dies im Vortheil der Consumenten liegt, weil sie in den größern Städten im Verhältniß zur Güte der Waare wohlfeiler bedient werden, ist dies nur ein Gewinn für die Gesammtheit, von dem wir schon früher gesprochen haben. Allein die Kleinhändler an den kleinern Orten erhalten durch die Eisenbahn auch den Vortheil, ihre Einkäufe mit mehr Leichtigkeit und Auswahl besorgen zu können, so, daß sie mit

den Händlern in den großen Städten leichter zu concurriren vermögen, zumal da diese in der Regel größere Ausgaben als jene haben. Eher könnte man als Nachtheil für den Großhandel anführen, daß der Detailleur künftig mehr als bisher aus den Quellen seine Einkäufe besorgen wird, allein dies ist ein Gewinn für die Allgemeinheit, wofür der Großhandel auf andere Weise, wie wir gesehen haben, entschädigt wird.

Die letzte Schattenseite, die Nachtheile, welche einzelne Orte, oder ganze Landestheile dadurch erleiden, daß sie die bisherige Eigenschaft als Haltstation des Menschen- und Waarenverkehrs verlieren, daß sie von der Hauptstraße des Verkehrs durch die Richtung der Eisenbahnen ganz entfernt werden, daß ihr bisheriger Verkehr auf den Hauptlandstraßen durch die vortheilhaftere Concurrenz der Eisenbahnen verkürzt wird; diese Schattenseite kann bei der allgemeinen Betrachtung der Folgen des neuen Transportsystems, insofern dieses in seiner Anlage dem großen Verkehr entspricht, nicht in Anschlag gebracht werden, weil die Allgemeinheit nichts dadurch verliert, weil die Verluste auf dieser Seite sich als Gewinn auf der andern Seite zeigen.

Bis jetzt haben wir die Licht- und Schattenseiten des neuen Transportsystems lediglich von dem cosmopolitischen Gesichtspunct aus, bei der Annahme der vollständigen Ausführung des Systems im Allgemeinen betrachtet. Anders können sich die Verhältnisse bei der Betrachtung der Licht- und Schattenseiten in einem einzelnen Lande, besonders in einem kleinen Lande gestalten. Es können hier die Schattenseiten greller hervortreten. Es können die Nach-

theile rücksichtlich des Verkehrs einzelner Orte und Landestheile größer seyn, als der Gewinn der andern, es können auch die übrigen oben angeführten Nachtheile einzelner Productionsbezirke, der Gewerbe, welche bisher den Transport der Menschen und Waaren besorgten, sich in einem Lande so anhäufen, daß sie in materieller Beziehung sich den allgemeinen Vortheilen annähern. Es kann dies um so eher da geschehen, wo der öconomische Effect des neuen Transportsystems für den Unternehmer nicht günstig ausfällt, oder wo der gewinnreiche Betrieb des neuen Gewerbes mehr in den Händen der Ausländer als Inländer sich befindet Es können sich hierdurch die Nachtheile für ein einzelnes Land auf eine Weise combiniren, daß man zu der Behauptung gedrungen wird, in materieller Beziehung wird das neue Transportsystem dem fraglichen Lande, wenigstens auf lange Jahre, bis die allgemeine Steigerung des Wohlstandes auch auf es zurückwirkt, nicht vortheilhaft seyn.

Aber selbst wenn dieser Ausspruch erfolgte, und wenn man die Vortheile des neuen Systems in Beziehung auf die höhern geistigen Interessen der Menschheit nicht in Rechnung ziehen wollte, so wäre damit doch noch nicht ausgesprochen, daß das fragliche Land nicht beitragen soll, durch Anlagen von Eisenbahnen das allgemeine System zu vervollständigen. Es könnte durch diese Unterlassung die Umgehung seines Gebiets veranlassen, und dadurch die Vortheile verlieren, ohne die Nachtheile zu beseitigen. Nur das wäre ausgesprochen, daß es nicht voranschreiten soll, das neue System ins Leben zu rufen, daß es zuwarten soll, bis die Umstände es dazu auffordern.

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

Wir werden diese Umstände in Beziehung auf das Großherzogthum Baden im folgenden Abschnitt untersuchen.

III.

Ob, wann und wie soll das Großherzogthum Baden Eisenbahnen erhalten?

Diese Frage hat die Großherzogl. Regierung in dem zu unserer Berathung vorgelegten Gesetzentwurf, wie schon früher bemerkt, dahin beantwortet, daß

„für jetzt eine Eisenbahn von Mannheim bis zur Schweizergrenze bei Basel auf Staatskosten gebaut werden soll."

Die Prüfung dieser Antwort, ist unsere Aufgabe, welche wir in der Erörterung folgender Fragen zu lösen suchen wollen.

A. Entspricht eine Eisenbahn von Mannheim bis zur Schweizergrenze bei Basel, sowie deren alsbaldiger Bau, den Interessen des Großherzogthums?

B. Soll der Bau dieser Bahn auf Staatskosten unternommen werden?

C. Welche Richtung soll die Eisenbahn in ihrem Lauf von Mannheim bis zur Schweizergrenze bei Basel einhalten?

D. Welche Anordnungen werden in Beziehung auf die Ausführung des Baues und auf den Betrieb der Bahn zu treffen seyn?

E. Wird die Bahn den Bauunternehmern von ökonomischem Nutzen seyn?

Der Grund, warum wir die Frage über den ökonomischen Nutzen zuletzt gesetzt haben, wird aus der Erörterung der

Fragen selbst klar werden. Jedenfalls ist sie leichter und richtiger zu beurtheilen, wenn die Verhältnisse, die einen Einfluß auf die Erträglichkeit haben, vorher dargelegt wurden.

Nach Beantwortung dieser Fragen werden wir zum Schluß der Fassung des Art. 1 des Gesetzes eine kurze Betrachtung widmen.

A.

Entspricht eine Eisenbahn von Mannheim bis zur Schweizergrenze bei Basel, sowie deren alsbaldiger Bau, den Interessen des Großherzogthums?

Es ist nicht die Frage, ob die badische Bahn, für sich allein stehend, den Interessen des Landes entspricht. Als solche könnte man mit dem Comite leicht versucht werden, sie als eine Anstalt zu bezeichnen, welche bezweckt, die Reisenden und fremden Güter so schnell wie möglich durch das Großherzogthum zu bringen. Bei kleinen Ländern bestehen die Vortheile des Eisenbahnsystems mehr darin, daß die Zufuhren und Abfuhren erleichtert werden, als in der Erleichterung des innern Verkehrs. Solche Länder könnten eher veranlaßt seyn, eine Eisenbahn-Anlage auch dann zu unterlassen, wenn dergleichen Anstalten sich ihrer Grenze nähern, als eine isolirte Bahn zu bauen, die auf keine Seite hin verlängert wird, wenn es nicht gerade eine Bahn wäre, welche zur Verbindung eines inländischen Bergwerks, oder Fabrikorts mit der Hauptcommunicationsstraße, oder zur Verbindung zweier miteinander im starken Verkehr stehenden inländischen Orte dient, was bei der in Frage stehenden Bahn des Großherzogthums nicht der Fall ist.

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Allein, wie gesagt, es handelt sich nicht von Erbauung einer isolirten Bahn. Schon früher, bevor die Fortsetzung nach Norden gewiß war, konnte man diese doch schon voraussehen, und auch ohnedies war die Verbindung mit der Dampfschifffahrt von Mannheim aus als eine Fortsetzung zu betrachten, die das Unternehmen von großer Wichtigkeit für den Verkehr von Mitteleuropa machte. Jetzt aber, wo die Fortsetzung nach Norden bis Frankfurt und Mainz nicht mehr zu bezweifeln und eine Fortsetzung nach Süden bis Zürich in nahe Aussicht gestellt ist; jetzt, wo die bereits begonnenen oder in nahe Aussicht gestellten Bahnen im übrigen Deutschland, in Oesterreich und Italien, in der Schweiz, in Frankreich und Belgien es unzweifelhaft machen, daß das Festland von Mitteleuropa, ein nach allen Richtungen des Hauptverkehres vervollständigtes Eisenbahnsystem erhalten; jetzt, wo auf der für das Großherzogthum wichtigsten Straße des Welthandels, der Verbindungsstraße zwischen dem adriatischen und mittelländischen Meere einerseits und der Nordsee andrerseits, zwischen Italien einerseits, den Niederlanden und England andrerseits die Herstellung einer ununterbrochenen Linie von Eisenbahnen und Dampfschiffen, von Ostende und Antwerpen bis Zürich und Wallenstadt einerseits der Alpen, und von Triest und Venedig über Mailand bis Como andrerseits der Alpen, theils vollendet, theils geschlossenen Actiengesellschaften übertragen ist; jetzt kann man von einem isolirten Unternehmen durchaus nicht mehr sprechen.

Jetzt handelt es sich um die Abwägung der Vortheile und Nachtheile, welche dem Großherzogthum durch die Ausführung eines allgemeinen Eisenbahnsystems für Mitteleuropa zugeht, jedoch in der Unterstellung, daß die Bahn

von der hessischen Grenze bis Basel die einzige im Großherzogthum bleibt. Alle Vortheile, welche wir im zweiten Abschnitt für den Wohlstand und die Civilisation der Völker als Folge eines allgemeinen Eisenbahnsystems dargestellt haben, werden dem Großherzogthum zu Theil werden, und theilweise in einem höheren Grade als anderen Ländern; dagegen wird es auch die Nachtheile empfinden, welche wir oben im Allgemeinen ausgeführt haben, und zwar ebenfalls in einem hohen Grade.

Wir wollen nunmehr, unter Beziehung auf den allgemeinen Theil (Abschnitt II.) unseres Vortrags, diese Vortheile und Nachtheile summarisch überschauen, indem wir dabei nicht jene wiederholen, welche das Großherzogthum in gleichem Verhältniß mit andern Ländern treffen:

1) an den großen Ersparnissen von Frachtkosten der Waaren sowie von Transportkosten, Zehrungskosten und Arbeitszeit der Reisenden, wird dem Großherzogthum nach seiner Lage ein größerer Antheil zufallen, als andern Staaten, indem einerseits ein großer Theil unserer Bezüge wie unserer Versendungen einen längern Weg zu durchlaufen haben, als die Bezüge und Versendungen jener Länder, welche mehr der See zu gelegen sind, und weil anderer Seits durch die Lage des Großherzogthums in der Mitte des europäischen Transportsystems, die Bewohner unseres Landes Gelegenheit erhalten, nach allen Richtungen des Verkehrs sich der Eisenbahnen zu bedienen, während die Bewohner an der Seeküste nur landeinwärts dieselbe benutzen können.

In Beziehung auf die Ein- und Ausfuhr von Waaren gewährt uns zwar der Rhein, ohngeachtet seiner schweren Belastung durch das Rheinoctroi, dermalen schon sehr wohlfeile Frachten. Demohngeachtet werden dieselben in

Folge des neuen Transportsystems noch bedeutend gemindert werden, wenn die Transportpreise auf den Eisenbahnen so regulirt werden, wie sie in den neuesten französischen Gesetzentwürfen als Durchschnittssatz gestellt wurden, zu 12 Centimes auf den Kilometer und die Tonne. Die Lieferungszeiten aber werden ungemein verkürzt. Wir wollen einige Beispiele von den zu erwartenden Ersparnissen in dieser Beziehung anführen.

Für Zucker und Caffee beträgt die Fracht bis in die Mitte unseres Landes, bei Offenburg, von Amsterdam und Rotterdam (bis Leopoldshafen zu Wasser) 2 fl. 20 kr. per Centner, in 3 bis 4 Wochen Lieferungszeit; auf einer Eisenbahn von Havre bis Offenburg wird sie sich aber stellen auf 1 fl. 40 kr. in zwei Tagen Lieferungszeit. Nehmen wir, mit Rücksicht auf die Runkelrübenzuckerfabrication, in unserm Land den Bedarf an Colonialzucker noch zu 25,000 Centner, und jenen an Caffe ebenfalls zu 25,000 Centner an, so resultirt immer noch eine Ersparniß von 35,000 fl.

Baumwolle kommt regelmäßig von Triest in die Gegenden des Bodensee's. Wird, in Folge von Eisenbahnen, die Fracht, welche dermalen 4 fl. 30 Kr. per Centner beträgt, um die Hälfte gemindert, so ist diese Minderung stärker als dermalen die ganze Fracht zwischen Ludwigshafen und Mannheim, und es wird vortheilhaft, den Bedarf des ganzen Landes aus Triest zu beziehen, soweit nicht auch auf den Straßen von der Nordsee Frachtminderungen eintreten. — Der Bedarf an Baumwolle kann nach der Zunahme unserer Fabriken künftig wohl auf 20,000 Ctr. angenommen werden, und aus den Frachtminderungen davon

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

resultirt eine Ersparniß von 45,000 fl. jährlich lediglich zu Gunsten unserer Fabriken.

Der wohlfeilere Bezug der Steinkohlen ist für das Großherzogthum von großer Wichtigkeit. Gegenwärtig kostet der Centner Steinkohlen in Mannheim 48 Kr. Wenn die projectirte Eisenbahn von Saarbrücken nach Mannheim, sowie die badische Bahn nach Basel gebaut ist, so wird der Verbrauch im badischen Oberlande sich bedeutend vermehren, da sie dermalen schon auf der Achse bis nach Schaffhausen, Zürich und St. Gallen verbracht werden. Auch der Verbrauch der badischen Steinkohlen bei Offenburg wird sich ausdehnen. Nimmt man den künftigen Verbrauch nur auf 100,000 Ctr. und die ersparten Transportkosten durchschnittlich auf 30 Kr. an, so resultirt eine Ersparniß von 50,000 fl.

2) Abgesehen von den Vortheilen, welche der badischen Production aus den Ersparnissen abfließen, nimmt dieselbe an den Vortheilen, welche aus der vermehrten Consumtion, der Erweiterung des Marktes, und aus dem erleichterten persönlichen Verkehr entspringen, mindestens in gleichem Maße, mit Rücksicht auf die Lage in der Mitte von Europa, und auf die besonderen Verhältnisse des Landes aber in einem höheren Verhältnisse als in den übrigen Ländern Theil. Unser Land zieht dermalen schon durch seine Bäder und Naturschönheiten, durch die Wohlfeilheit und Annehmlichkeit des Lebens eine Menge Fremder an, es wird dies aber noch weit mehr der Fall seyn, wenn sie von Berlin und Hamburg, von Paris und Ostende auf Eisenbahnen bis zu uns kommen können.

Was insbesondere die Concurrenzverhältnisse der verschiedenen Länder betrifft, so dürften nach den Eigenthüm-

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

lichkeiten des Großherzogthums besonders in Beziehung auf folgende Artikel günstige Resultate zu erwarten seyn.

Handelsgewächse nebst deren Fabrikate: Tabak, Cichorie, Krapp, Hopfen, Hanf;

Uhren vom Schwarzwalde;

Wein: Die Concurrenz der einzelnen Productionsbezirke von Wein unter einander verschwindet bei der ungemeinen Ausdehnung ihres gemeinsamen Marktes.

Ungünstige Resultate besorgt man für:

Getreide, jedoch nicht durch die Bahn im Rheinthal, da in der Mitte unseres Landes die Märkte des Süden und Norden sich scheiden. Nachtheile können erst dann eintreten, wenn Eisenbahnen aus Nordosten die wohlfeilere schwäbische und baierische Frucht auf den gemeinsamen Markt der Schweiz bringen; doch wird dieser Nachtheil bei dem allgemeinen Steigen des Wohlstandes vorübergehend seyn.

Eisen, indem nunmehr die Werke im Ueberrhein und am Unterrhein mit den badischen in der Schweiz leichter concurriren können, doch die Güte unseres Oberländer Eisens als Schmiedeeisen und die bedeutende Zunahme des Verbrauchs, werden die Nachtheile der wohlfeilern Fracht ausgleichen.

Die Nachtheile, welche man für die Gewerbe erwartet, die sich mit dem Transport der Menschen und Güter beschäftigen, sind in Beziehung auf die badischen Fuhrleute, Hauderer, Posthalter und Spediteure im Rheinthal aus dem im allgemeinen Theil des Berichts ausgeführten Gründen nicht hoch anzuschlagen. Doch die Schiffer auf dem Rhein werden wesentlich beeinträchtigt, indem ihre Fracht

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

von 1 fl. 20 Kr. pr. Ctr. von Mannheim bis Basel höher ist, als die Fracht der Eisenbahn seyn wird. Nach Verhältniß der Bestimmungen der neuen französischen Gesetzentwürfe über Eisenbahnen würde sie auf 42 Kr. per Ctr. zu stehen kommen. In annäherndem Maße werden auch die Neckarschiffer verlieren wegen des Abzugs eines Theils der Güter von der Neckarstraße.

Eine Berücksichtigung bei Besetzung der Eisenbahndienste wird hier am Platz und kann nicht schwierig seyn, da mit der Schifffahrt am Oberrhein sich nur 21 Familien beschäftigen. Auf der andern Seite aber wird die Verwendung eines Capitals von 13 oder 20 Millionen zum Bau der Bahn, und ein jährlicher Aufwand von einer halben Million zum Betrieb derselben eine ungewöhnliche Thätigkeit unter den Gewerben und Arbeitern des Rheinthals verbreiten.

Auf die Nachtheile, welche diesen Gewerben auf dem Schwarzwald und am Bodensee zugehen, kommen wir später zurück.

3) Der Handel im Großherzogthum wird im gleichen Verhältniß mit der Zunahme der Consumtion und Production, sowie mit der zweckmäßigeren Vertheilung der Productionszweige nach der Eigenthümlichkeit der Gegenden wachsen. Insbesondere aber wird der Handel des Rheinthals bis Frankfurt und Mainz durch die Zunahme des Verkehrs zwischen dem Süden und Norden von Mitteleuropa durch die Verwandlung des Seetransports in Landtransport gewinnen, indem es die wichtigste Verbindungsstraße zwischen den Seehäfen am mittelländischen Meere, Marseille, Genua, Venedig und Triest einerseits, und den deutschen, niederländischen und französischen Häfen von

Stettin bis Havre, anderer Seits darbietet. Erwägt man dabei den Umstand, daß es durch die großen Eisenbahnverbindungen dem Handelsstande in den Binnenländern durch die gleichzeitige Ueberschauung der Verhältnisse der verschiedenen Seeplätze möglich wird, weit mehr als bisher an der Speculation des Welthandels Theil zu nehmen, so werden die Erwartungen von dem neuen Transportsystem für den Handel des Rheinthals hoch gesteigert.

4) Diejenige Schattenseite des neuen Transportsystems, welche schon im allgemeinen Theil unseres Vortrags als die bedenklichste bezeichnet wurde, die Nachtheile, welche einzelnen Orten und Landestheilen durch die veränderte Richtung des Verkehrs zugehen können, ist auch für das Großherzogthum die bedenklichste, wir möchten sagen, die einzig bedenkliche. Wir rechnen dahin weniger die Verluste der einzelnen Orte im Rheinthal, welche bisher Stationsorte des Handels und Verkehrs waren, und nun nicht Stationsorte des Eisenbahnverkehrs werden, da die Anlage der Bahn diese Orte soviel möglich berücksichtigen wird. Alles auszugleichen aber bei großen Maßregeln ist nicht möglich. Die allgemeinen Vortheile werden sie hinlänglich entschädigen. Wir rechnen aber dahin vor allen andern die Verminderung des Verkehrs auf den Hauptstraßen von Offenburg durch das Kinzigthal nach Zürich, nach Schaffhausen und an den Bodensee. Eine Eisenbahn von Frankfurt und Mainz bis nach Offenburg wird zwar sehr vortheilhaft sowohl für den Verkehr nach Basel als jenen durch das Kinzigthal wirken; die Fortsetzung der Eisenbahn bis Basel und Zürich aber, ohne gleichzeitige Fortsetzung durch das

Kinzigthal, wird die Reisenden und den Handel des großen Verkehrs von der letzten Route abziehen.

Selbst für die Ufer des Bodensee's kann die Route über Zürich mit der Route durch das Kinzigthal in Concurrenz treten, jedoch müssen dann die Transportpreise auf eine nicht wahrscheinliche Weise gemindert werden. Die dermalen schon in Arbeit begriffenen und noch zu erwartenden Verbesserungen der Chausseen nach dem Bodensee, in Verbindung mit den guten Postanstalten werden der so bedeutend kürzeren Route von Offenburg bis Constanz zu 36 Stunden, gegen die beinahe doppelte Entfernung von Offenburg über Zürich nach Constanz zu mehr als 60 Stunden, auch wenn die Eisenbahn bis Zürch ausgeführt seyn wird, den Sieg belassen. Nur wenn die schon zur Sprache gekommene Verbindung von Zürich mit dem Bodensee bei Romanshorn, Kantons Thurgau, durch eine Eisenbahn, welche jedoch nicht unbedeutenden Schwierigkeiten begegnen wird, zu Stande kommt, würde die Route über Zürich für die Ufer des Bodensee's selbst den Vorzug behaupten.

Jedenfalls wird aber der Verkehr von und nach der östlichen Schweiz, sowie der Verkehr von und nach Italien die Kinzigroute verlassen. Er wird von den Alpen über Chur nach Wallenstadt ziehen, von dort die Dampfschifffahrt bis Zürich und hier die Eisenbahn benützen, während er bisher größtentheils das obere Rheinthal hinab an den Bodensee kam.

Der Verkehr von und nach dem nordwestlichen Frankreich bis Havre, welcher bisher bei Straßburg das Großherzogthum betrat, um die Kinzigthalstraße zu befahren, wird künftig das Land ganz vermeiden, selbst nicht die Bahn von Kehl bis Basel benutzen, weil Straßburg und

Basel in Beziehung auf diesen Verkehr von jeher Concurrenten waren, und ein Vortheil, wie die Eisenbahn von Basel nach Zürich genügend ist, Basel den Sieg über Straßburg zu gewähren.

Der Verkehr zwischen der östlichen Schweiz, Tyrol, Vorarlberg und den Donauländern einerseits, und der westlichen Schweiz, dem Elsaß und dem südlichen Frankreich andererseits, wird künftig, wenn eine Eisenbahn von Romanshorn nach Zürich zu Stande kommt, seine bisherige Straße vom Bodensee das Rheinthal hinab bis Basel verlassen, um über Zürich zu ziehen.

Die Nachtheile, welche diese veränderte Richtung des großen Verkehrs dem ganzen südöstlichen Theile des Großherzogthums zufügt, wollen wir nicht ins Einzelne verfolgen, sie liegen nahe. Wir wollen auch nicht behaupten, daß diese Nachtheile, so wie überhaupt die Nachtheile, welche die Ausführung des neuen Transportsystems für das Großherzogthum zur Folge haben, die Vortheile desselben ausgleichen oder denselben auch nur nahe kommen.

5) Und wenn auch die Vortheile von den Nachtheilen überwogen würden, die Eisenbahn von Mannheim bis Basel müßte dennoch gebaut werden; die unverzügliche Ausführung dieses Baues ist eine Nothwendigkeit für die Interessen des Großherzogthums geworden, seitdem das Project einer concurrirenden Bahn auf dem linken Rheinufer mit Ernst betrieben wird. Bei Unterlassung des Baues würden die bezeichneten Nachtheile nicht beseitigt, im Gegentheil auf das ganze Land ausgedehnt, ohne daß die Vortheile des neuen Systems in gleichem Maße, wie bei dem Bau, zu erreichen wären. Der große Verkehr, welcher sich gegenwärtig im Rheinthal bis Basel, sowie durchs Kinzigthal

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

bewegt, würde größtentheils dem linken Rheinufer zu Theil werden.

Der gleichzeitige Bau von Eisenbahnen auf beiden Rheinufern wird, in Beziehung auf die Concurrenz, mindestens das bisherige Verhältniß belassen, höchst wahrscheinlich aber zu Gunsten der badischen Bahn ausfallen, zumal wenn sie eine Unternehmung des Staats wird, der die Preise nach den Interessen des Landes reguliren, nöthigenfalls auf die Zinse des Baucapitals verzichten kann.

Die vorgeschlagene Bahn auf dem rechten Rheinufer ist kürzer, als die für das linke Rheinufer projectirte Bahn; sie geht ohne Unterbrechung bis Frankfurt und Mainz, wird künftig wohl auch bis Leipzig, Berlin und Stettin einerseits, und bis Cassel, Hannover, Hamburg und Bremen anderseits fortgesetzt werden, und hat nur eine Douanenlinie beim Austritt von Basel zu passiren, während eine Bahn auf dem linken Rheinufer entweder bei Kehl oder bei Mannheim durch den Rhein unterbrochen ist, und drei, mindestens zwei Douanenlinien, einmal beim Austritt von Basel die französische Douane, und dann bei Kehl oder Lauterburg die französische und die deutsche Douane zu passiren hat. Selbst die Güter aus Südfrankreich, welche weiter als Straßburg bestimmt sind, werden in Basel die Bahn auf dem rechten Rheinufer betreten, um eine doppelte Umladung zu umgehen, einmal auf die französische und dann auf die deutsche Bahn.

Wir sprechen nunmehr mit innigster Ueberzeugung unsere Ansicht dahin aus: daß

„die projectirte Eisenbahn von Mannheim nach Basel den Interessen des Großherzogthums entspricht, daß

sie durch dieselben geboten ist, und ohne Verzug in Ausführung gebracht werden sollte."

Die von der Regierung zur vorläufigen Prüfung der Sache aus allen Theilen des Landes einberufenen Männer haben sich unter Voraussetzung der jetzt eingetretenen Verhältnisse ebenfalls für die Erbauung der Eisenbahn ausgesprochen.

6) Was nun aber die Nachtheile betrifft, welche dem südöstlichen Theil des Großherzogthums durch die Ausführung der projectirten Bahn bis Basel drohen, so sind sie von der Bedeutung, daß dringende Veranlassung vorhanden ist, auf Abhilfe zu denken.

Bei der Untersuchung, auf welche Weise diese Abhülfe geschehen kann, darf man nicht blos nach den badischen Interessen, man muß auch nach den europäischen Interessen des Handels und Verkehrs fragen, denn nur insofern zugleich diese gefördert werden, können Maßregeln von großem Umfang begründet erscheinen. Um diese zu erforschen, und überhaupt die Sache erschöpfend zu behandeln, muß man sich zunächst diejenigen Märkte des europäischen Handels vor Augen stellen, in deren Verbindungslinien die badischen Hauptstraßen, und die mit diesen concurrirenden fremden Straßen als Theile eingreifen, und dann muß man untersuchen, auf welche Weise diese Märkte durch verbesserte Communicationsmittel, insbesondere durch Eisenbahnen, am zweckmäßigsten und mindest kostspieligsten verbunden werden können.

Daß zur vollständigen, gründlichen und definitiven Erörterung dieser Sache technische Kenntnisse verschiedener Art und genaue Terrainuntersuchungen gehören, ist nicht zu bezweifeln. Dies kann die Aufgabe Ihrer Commission

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

nicht seyn; sie kann Ihnen blos eine Anleitung geben, um über die Möglichkeit eines Einschreitens gegen die große Benachtheiligung der südöstlichen Theile des Großherzogthums ein vorläufiges, nicht entscheidendes Urtheil zu fällen.

Das beiliegende Schema dürfte Ihnen, meine Herren, ein genügendes Bild geben, auf welche Weise die badischen Hauptstraßen dermalen dem großen Verkehr von Mitteleuropa dienen, und in welcher Concurrenz mit fremden Straßen dieselben stehen.

Dem Verkehr, welcher sich auf der Straße durch das Kinzigthal, sowie auf den concurrirenden Routen durch das Würtembergische über Heilbronn bewegt, werden die in nächste Aussicht gestellten Eisenbahnen von Zürich nach Basel, und von Basel nach Frankfurt und Mainz unzweifelhaft in der Weise gute Dienste leisten, daß er die Kinzigroute, sowie die würtembergischen Straßen verlassen wird, um die Eisenbahn zu benutzen. Ob nicht eine andere Eisenbahn die gleichen oder bessere Dienste dem allgemeinen Verkehr leisten kann, ohne dem südöstlichen Theil des Großherzogthums nachtheilig zu seyn, oder ob nicht eine andere Communication der fraglichen Landestheile mit der projectirten Eisenbahn hergestellt werden kann, welche die zu fürchtenden Nachtheile abwendet oder ersetzt, das ist jetzt die zu lösende Aufgabe. Die Commission hat drei Vorschläge hierüber ins Auge gefaßt:

a) eine Eisenbahn von Constanz über den Schwarzwald durchs Kinzigthal;

b) eine Eisenbahn von Constanz über Schaffhausen dem Rhein entlang nach Basel; und

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

c) die Schiffbarmachung des Rheins von Constanz bis Basel.

Eine Eisenbahn über den Schwarzwald! ruft man aus; konnte die Commission sich mit solchen Phantasiegebilden beschäftigen?

Allerdings, und sie hat sich überzeugt, daß die Sache einer näheren Untersuchung werth ist, und sie hofft, daß sich die Kammer ebenfalls davon überzeugen wird.

Die Nützlichkeit der Sache für den Seekreis, die Nützlichkeit für den allgemeinen Verkehr wird nach näherer Betrachtung nicht in Zweifel gezogen werden. Eine solche Bahn würde nicht allein den bisherigen Verkehr der Kinzigthalstraße aufnehmen, sie würde den Verkehr der concurrirenden Straßen an sich ziehen, sie könnte und würde höchst wahrscheinlich bis an den Fuß des Splügen fortgesetzt werden, und dadurch eine ununterbrochene Linie von Eisenbahnen und Dampfschiffen vom Fuße des Splügen bis nach Antwerpen und Ostende, und seiner Zeit eine zweite ununterbrochene Linie von Eisenbahnen, eine einzige Eisenbahn vom Fuß des Splügen bis Paris und Havre herstellen. Solche Linien würden zuverläßig gleiches Streben in Italien hervorrufen, wo großartige Eisenbahnen von Triest nach Wien, von Venedig nach Mailand schon im Bau begriffen sind, und neuerlichst eine Bahn nach Como die Genehmigung erhielt. Die weitere Ausbildung des Eisenbahnsystems vom adriatischen Meer an den Fuß der Tyroler Alpen, und vom mittelländischen Meer an den Fuß der Schweizer Alpen wird nicht ausbleiben. Ein bekannter Ingenieur der Schweiz sagt in einer jüngst herausgegebe-

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

nen Broschüre nach einer Bereisung der französischen, englischen und belgischen Eisenbahnen:

„die Anlegung von Eisenbahnen zwischen den Bergen der Schweiz und des Tyrols bis zum Fuß der Alpen ist mit weit weniger Schwierigkeiten verbunden, als jene waren, die in Frankreich, in England und Belgien zu gleichem Zweck überwunden werden mußten. Unsere Flüsse, welche zu den Alpenpässen führen, haben kein beengtes Gebiet und die günstigsten Niveauverhältnisse, indem das Gefäll von keinem Hauptfluß vom Fuß der Alpen an das Gefäll von 2 pro Mille im Durchschnitt übersteigt, und es nicht schwer ist, demselben zu folgen. Namentlich ist das Gefäll von Chur bis Basel nicht ganz 1½ pro Mille. In der Schweiz werden der Julier, der Splügen, der Bernhardin und der Gotthardt; in Tyrol wird der Arlberg und der Brenner der Eisenbahnen Ziel und Ende seyn. Gute Straßen und zweckmäßige Einrichtungen müssen den Ring zwischen dem nördlichen und südlichen Eisenbahnsystem bilden."

Von den genannten sechs Uebergangspunkten über die Alpen berührt der Brenner das Gebiet des Verkehrs, von welchem wir gegenwärtig handeln, nicht. Die vier Uebergänge, Arlberg, Julier, Splügen und Bernhardin münden in dem obern Rheinthal, und würden von einer Eisenbahn an den Bodensee aufgegriffen. Drei davon können auch von einer Eisenbahn von Chur nach Zürich erfaßt werden, — doch bietet diese dem allgemeinen Verkehr nicht so viele Vortheile dar, als eine Bahn durch das obere Rheinthal an den Bodensee. Sie bietet dem allgemeinen Verkehre nicht so viele Vortheile dar, einmal weil sie von

Chur bis Offenburg um 10 Stunden weiter ist, dann weil sie die Route von Triest und Venedig durch Tyrol über Trient, Feldkirch, nach Frankreich, Belgien und Holland nicht erfaßt, und endlich weil die Route von Chur an den Bodensee nicht blos den Verkehr begünstigt, von welchem wir gegenwärtig handeln, nämlich den Verkehr aus Italien nach Frankreich, Belgien, Holland, und umgekehrt, sondern auch für den Verkehr aus Italien über Lindau oder Ulm nach Nürnberg, Leipzig, Berlin, Hamburg und Bremen von Nutzen ist. — Die Bahn von Chur nach Zürich soll auch nicht so leicht auszuführen seyn, als jene an den Bodensee. Es würden wahrscheinlich in Wallenstadt Umladungen zu Wasser Statt finden müssen, während die Führung der Bahn von Chur an den Bodensee und weiter ohne wesentliche Schwierigkeiten bewerkstelligt werden kann.

Was die Ausführung einer Eisenbahn von Constanz über den Schwarzwald durch das Kinzigthal nach Offenburg anbelangt, so kann man an der Möglichkeit der Ausführung nicht zweifeln, wenn man die Anlagen in andern Ländern, insbesondere in Amerika, ins Auge faßt. Nur das Verhältniß der Kosten des Baues und des Betriebes zu dem Ertrag der Bahn bilden die Hauptanstände. Von Constanz bis Engen einer Seits, und von Offenburg bis Hornberg andererseits, bieten sich gar keine wesentlichen Schwierigkeiten dar. Das Gefäll erreicht nirgends $^1/_2$ pCt. Auch zwischen Engen und Donaueschingen beträgt die Höhendifferenz nur 500 Fuß, was, gleichmäßig vertheilt, $^1/_2$ pCt. nicht übersteigt; allein der zwischen liegende Bergrücken bietet die erste Schwierigkeit, welche jedoch wahrscheinlich durch Verfolgung der bei Engen befindlichen Seitenthälchen ohne Anwendung außerordentlicher Hülfsmittel beseitigt

werden kann. Auch wird behauptet, daß man auf einem andern Wege, von Singen über Binningen, Komingen ꝛc. mit noch geringeren Schwierigkeiten in das Donauthal gelangen kann. Die größte Schwierigkeit bleibt die Uebersteigung des Hochgebirges zwischen Hornberg und Villingen, wo wahrscheinlich stehende Dampfmaschinen aushelfen müssen. Vielleicht wäre die Bahn am leichtesten auszuführen, wenn von Offenburg aus das Kinzigthal verfolgt wird, bis auf das Plateau im Würtembergischen, welches die Höhe zwischen Hornberg und Villingen nicht erreicht.

Hat man das Plateau des Schwarzwaldes erreicht, so wird dadurch für den allgemeinen Verkehr der Vortheil herbeigeführt, daß von dort aus nicht blos an den Bodensee, sondern zugleich auch durch das Donauthal eine Eisenbahn nach Ulm geführt werden könnte, welche jedenfalls weniger Schwierigkeiten darbietet, als von Ulm über Stuttgart nach Carlsruhe, und am directesten und leichtesten die Donau mit dem Rhein, Wien mit Paris, das schwarze Meer mit der Nordsee bei Havre verbindet. Für die Bahn durchs Kinzigthal würde der Vortheil gewonnen, daß sich dieselbe leichter rentiren wird. Und eine solche Eisenbahn würde mehr Vortheile darbieten, als der schon öfter in Anregung gekommene Canal zwischen der Kinzig und Donau, und wäre gewiß auch leichter auszuführen.

Wir haben den ersten Vorschlag zu Beseitigung der Nachtheile, welche dem Seekreis aus der Bahn nach Basel drohen, etwas weitläufig behandelt, weil er diese am sichersten beseitigt, und dem allgemeinen Verkehr zugleich die bedeutendsten Vortheile darbietet. Nicht die Hoffnung einer alsbaldigen Realisirung war es, die uns bewegte; die Kosten der Ausführung, die bedeutenden Betriebskosten wegen

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Uebersteigung der Bergrücken, geben starke Waffen gegen den Vorschlag an die Hand, doch wollen wir für jetzt auch nur eine genaue Untersuchung.

Der zweite Vorschlag zu Beseitigung der Nachtheile des Seekreises, die Anlegung einer Eisenbahn von Constanz über Schaffhausen den Rhein entlang nach Basel, bietet zwar dem allgemeinen Verkehr, welcher sich in der Richtung des Kinzigthales bewegt, nicht die gleichen Vortheile dar, wie der erste Vorschlag, indem er einen Umweg von 22 Stunden nothwendig macht. Auch ist er nicht, wie der erste, einer Eisenbahn von Chur über Zürich nach Basel vorzuziehen, weil diese um 12 Stunden kürzer wäre. Allein demungeachtet wird sie nur den kleineren Theil des Verkehrs der Kinzigstraße an die Züricher Bahn kommen lassen, da sie ohne Umladung wird befahren werden können, und zugleich den Verkehr von Triest über den Adlerberg nach den Niederlanden und Frankreich erfaßt. Sodann wird sie den Verkehr, der gegenwärtig auf der Straße vom Bodensee und Ulm nach Basel sich bewegt, außerordentlich begünstigen, die Concurrenz einer Eisenbahn von Romanshorn nach Zürich vereiteln, und der Seegegend, wenn auch nicht dem Schwarzwald, die drohenden Gefahren vollständig abwenden. Die Ausführung und der Betrieb der Bahn wird bedeutend weniger Schwierigkeiten zu besiegen haben, und geringere Kosten veranlassen, als die Bahn über den Schwarzwald; und aus diesem Grund, so wie aus dem weitern, daß diese Bahn zugleich den Verkehr von Tyrol, Baiern, Böhmen, nach der westlichen Schweiz und dem östlichen, so wie südlichen Frankreich erfaßt, größere Wahrscheinlichkeit für eine dem Unternehmer vortheilhafte Capitalanlage gewähren. Ferner wird sie für die

Eisenbahn von Basel bis Offenburg den Vortheil bringen, daß sie deren Verkehr bedeutend vermehrt, wenn auch die Personen und Güter, deren Bestimmung ins nördliche und westliche Frankreich, nach Paris und Havre, geht, schon in Basel die badische Bahn verlassen werden.

Der dritte Vorschlag zu Beseitigung der Nachtheile des Seekreises, die Schiffbarmachung des Rheins von Constanz bis Basel, so daß er ohne Unterbrechung mit Dampfschiffen befahren werden kann, wird durch Canäle bei weitem am leichtesten und mit mäßigen Kosten, in Vergleich der Kosten für Eisenbahnen, ausführbar seyn. Er wird der Seegegend wenigstens den Verkehr erhalten, welcher sich dermalen auf den Straßen vom Bodensee nach Basel bewegt, und ihr einigen Ersatz für die drohenden Verluste gewähren, wenn er auch nicht im Stande seyn sollte, die Concurrenz der Züricher Eisenbahn für den Güterverkehr nach und von Italien abzuweisen. Die Annehmlichkeiten, welche eine ununterbrochene Dampfschifffahrt von Lindau und Bregenz bis Basel in der reizendsten Gegend Europas gewährt, wird die Zahl der Reisenden ungemein vermehren.

Nach dieser Erörterung über die Art und Weise, wie die Interessen des Seekreises gewahrt werden können, sprechen wir unsere Ueberzeugung dahin aus, daß

„durch die proponirte Eisenbahn von Mannheim nach Basel dem südöstlichen Theil des Großherzogthums große Nachtheile bevorstehen, welche dringend Abhülfe und zu diesem Zweck die genaueste Untersuchung fordern."

Auch hierüber haben sich die von der Regierung zur vor-

läufigen Prüfung der Sache aus allen Theilen des Landes einberufenen Männer auf ähnliche Weise ausgesprochen.

B.

Soll der Bau der Eisenbahn von Mannheim bis zur Schweizer-Grenze bei Basel auf Staatskosten unternommen werden?

Wir setzen diese Frage jener über die Erträglichkeit der Bahn voraus, weil es sich bei der Erbauung derselben nicht darum handelt, finanzielle Vortheile zu erringen, weil dabei selbst eine Abwägung der etwaigen finanziellen Verluste gegen die zu erwartenden volkswirthschaftlichen Vortheile nicht erforderlich ist.

Die Interessen des Landes gebieten den Bau der Bahn. Sie verlangen dringend, daß er schnell gut und vollständig ausgeführt werde, und daß der Betrieb nicht blos nach den finanziellen Interessen des Unternehmers geschehen. Es wäre daher für dieselben sehr gefährlich, das Unternehmen an Private zu überlassen.

Private würden die Ausführung des Baues, wie den Betrieb der Bahn lediglich nach den Rücksichten der Erträglichkeit einrichten; diese können aber leicht den volkswirthschaftlichen Interessen des Landes widerstreiten. Die Bahn wird unzweifelhaft auf der einen Strecke einträglicher werden, als an der andern; die einträglicheren Strecken würden nun gewiß mit Eifer ausgeführt, allein die voraussichtlich weniger einträgliche Strecken, oder gar die Strecken, von denen man den Glauben hegt, daß sie das Baucapital nicht rentiren werden, würden auf alle Weise verzögert und verkümmert, vielleicht ganz unterlassen werden.

Die Größe des Tarifs kann für die Erträglichkeit der

Bahn ganz zweckmäßig eingerichtet seyn, ohne den volkswirthschaftlichen Interessen zuzusagen. Es kann der Fall kommen, daß derselbe wegen Concurrenz-Verhältnissen niederer gestellt, ja sogar so eingerichtet werden sollte, daß er lediglich die Betriebskosten deckt, und daß von den Interessen des Baucapitals ganz Umgang genommen wird. Es kann der Fall kommen, daß im Interesse des Landes die Zahl der Fahrten vermehrt, daß andere Einrichtungen getroffen werden sollten, wozu der Ertrag der Bahn nicht auffordert. Es kann der Fall kommen, daß die Erträglichkeit der Bahn eine Minderung der Tarife gestattet, die stets nur vortheilhaft auf die Interessen des Landes wirkt; sie kann sogar zugleich dem öconomischen Nutzen der Bahn günstig seyn; allein Private werden sich, wenn sie einmal im Bezug einer angemessenen Rente sind, wegen des stets zweifelhaften Erfolgs nicht leicht dazu entschließen, und nie, wenn es sich darum handelt, die Grenze der Erträglichkeit zu überschreiten, weil man im Interesse der Allgemeinheit den Verkehr nicht besteuern möchte.

Die Vergebung der Eisenbahn ist die Gewährung eines Monopols, welches in Privathänden alle Nachtheile dieser, die Vertheurung und Verschlechterung seiner Erzeugnisse, zur Folge hat. Weit eher könnte man die Chausseen, die Canäle in Privathände übergeben, weil dabei doch der Betrieb, die Benutzung Jedem frei steht, was bei Eisenbahnen nicht möglich ist, und weil dabei leichter Concurrenzen einzurichten sind, als bei Eisenbahnen.

Die Haupteinwendung, welche man gegen den Bau auf Staatskosten vorbringt, besteht in der Behauptung, daß der Staat theurer baue und administrire, als Private. Wenn auch diese Behauptung auf Unternehmungen paßt,

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

welche von Einzelnen ausgeführt werden können, so ist dies doch auf Unternehmungen von dem Umfang, wie die Erbauung der Eisenbahn von Mannheim bis Basel, nicht anwendbar, und am wenigsten anwendbar auf Unternehmungen durch große Gesellschaften, insbesondere durch Actiengesellschaften. Auch sie müssen, wie der Staat, durch Beauftragte die Leitung und den Vollzug besorgen lassen, haben aber nicht die gleichen Mittel in der Hand, welche dem Staat zu Gebot stehen, die Beauftragten zu ihren Pflichten anzuhalten. Das Interesse der Actionäre, den guten Vollzug zu überwachen, ist bei Unternehmungen, wie der in Frage stehende Bau, von welchen nur wenige Actionäre genügende Kenntniß besitzen, nicht höher anzuschlagen, als die Controle der Oeffentlichkeit des Unternehmens, als das Interesse der Staatsbeamten für ihre Ehre, für ihre Verantwortlichkeit. Der Staat hat in allen Theilen der Bahnstrecke seine Beamten, die nicht mit dem Bau selbst zu thun haben, die zur Controlirung aufgefordert werden können. Der Staat braucht eben so wenig als die Actiengesellschaft das Unternehmen im Selbstbau auszuführen, er kann wie diese durch Accordbegebung die einzelnen Arbeiten ausführen lassen. Der Staat kann dagegen um geringeren Preis als Private die Capitalien beischaffen, und die Behörden zur Leitung der Arbeit sind schon in seinem Sold.

Wenn man sich gegen die Uebernahme auf Staatskosten auf fremde Beispiele berufen will, so muß man die Verhältnisse der betreffenden Staaten wohl unterscheiden, namentlich auch deren Größe. Was in großen Staaten blos Provinzialinteresse, was dort schon im Allgemeinen von untergeordnetem Interesse seyn kann, weil fremde Concur-

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

renz weniger zu besorgen ist, kann in kleinen Staaten für die Gesammtinteressen des Landes von ungemeinen Folgen seyn. Zudem aber können die fremden Beispiele für das System der Staatsunternehmungen eben so gut angerufen werden, als für die Begebung an Actiengesellschaften.

In den americanischen Staaten sind beide Systeme, sowohl für Canäle, als für Eisenbahnen, in Uebung. In England wäre das System der Staatsunternehmungen ein neues Beispiel; dort sind alle Unternehmungen der Art, die Chausseen, die Canäle, die Fahrposten dem Privaterwerb überlassen. Vielleicht ist dies eine Mitursache der ungeheuer gesteigerten Vermögensungleichheit, und deren Folgen. Und demohngeachtet wurde die Frage, ob die Eisenbahnen, welche im allgemeinen Interesse liegen, auf Staatskosten hergestellt werden sollen, im Parlament lebhaft zur Sprache gebracht. In Frankreich hat man das System der Staatsunternehmung, in Beziehung auf Canäle, schon längst in Uebung, und die neuesten Vorlagen an die Kammern beweisen, daß das gleiche System auch auf jene Eisenbahnen angewendet werden soll, welche im Interesse der Gesammtheit liegen. In Belgien, dessen Verhältnisse den unsrigen am nächsten kommen, wird das ganze Land nach allen Richtungen des größern Verkehrs mit Eisenbahnen auf Staatskosten durchzogen, obgleich es schon reich mit Kanälen versorgt ist.

Wenn ein reicher Gewinn des Unternehmens offen vorläge, so würde wohl Niemand anrathen, dasselbe an Private, zumal an ausländische Theilnehmer, zu überlassen. Es wäre dies gegen die Staatsgesammtheit nicht zu verantworten; nur die Reichen könnten Theil an dem Gewinn nehmen, nicht die Armen. Wenn ein beträchtlicher Verlust

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

offen vorläge, so wäre es der Würde des Staates nicht angemessen, durch Ueberlassung an Private diese zu benachtheiligen; er müßte das Unternehmen selbst ausführen, wenn es die Landesinteressen verlangten. Welcher Grund ist nun vorhanden, zweifelhafte Unternehmungen der Privatspeculation heimzuweisen? Der Staat hat bessere Hülfsmittel zu einem richtigen Urtheil über die Erträglichkeit, als die Privaten. Die Hingebung an Private heißt die Sache dem Spiel hingeben, dem verderblichsten aller Spiele, das die Reichen reicher, die Mittelclasse aber ärmer macht. Das Unternehmen wird dann nicht seiner innern Güte wegen unternommen, die Speculation bemächtigt sich desselben, um in dem Actienspiel seine Vortheile zu suchen; hat sie diese, so überläßt sie das Unternehmen selbst seinem Geschicke. Der Reiz des Spiels, gesteigert durch die unzweifelhaften Vorzüge des neuen Systems, durch die unzweifelhaften Vortheile für die gemeinsamen Landesinteressen, ergreift selbst die Bedächtigen, ergreift der Mehrheit nach Solche, welche in das Getriebe der Speculation keine genügende Einsicht haben, und überläßt endlich ihnen die etwaigen Verluste. Durch die Hervorrufung dieses Spiels, und überhaupt durch die Ueberlassung solcher umfassenden Werke an die Privatindustrie, wird die Ungleichheit des Vermögens, ein Hauptübel der Völker, gefördert, und dadurch der bedeutendste Vorzug der Eisenbahnen geschmälert, der Vorzug, daß sie die Armen mehr als die Reichen begünstigen, daß sie den Armen gewähren, was die Reichen schon haben, daß sie den Armen größere Unabhängigkeit und Gelegenheit giebt, sich ein besseres Loos zu bereiten. Der finanzielle Erfolg des Unternehmens, mag er auch noch so gering ausfallen, kann uns nicht abschrecken. Der

Betrag des erforderlichen Capitals, so groß es ist in Vergleichung mit unserm Lande, der Betrag der Zinse desselben sind, abgesehen auch von jedem Ertrag, keinen Falls dem Nutzen zu vergleichen, den das segenreiche Werk hervorrufen wird. Die Aufbringung des Capitals, die Deckung der Zinse, sind bei dem günstigen Stand unserer Finanzen kein Gegenstand der Besorgniß. Wir verbreiten uns über diesen Gegenstand nicht weiter, er gehört dem besondern Bericht an, welcher über den Gesetzentwurf wegen Aufbringung der nöthigen Mittel zur Vornahme des Baues erstattet werden wird.

Bei Anlegung von neuen Chausseen, bei Einrichtung neuer Postrouten, hat man bis jetzt nie gefragt, ob das Unternehmen rentabel seyn werde, wenn es von den Landesinteressen geboten war. Der Staat hat in diesem Fall, ohne weitere Untersuchungen über den Ertrag, den Bau unternommen, die Einrichtung getroffen — er hat bei Straßenanlagen sogar auf jeden Ertrag des Capitals, auf jeden Ersatz für die jährlichen Unterhaltungskosten verzichtet. Er hat ein Capital von 15 bis 18 Millionen auf den Bau der Straßen verwendet, er giebt jährlich zu deren Unterhaltung gegen eine halbe Million aus, ohne irgend eine directe Einnahme davon zu haben. Die Ueberzeugung von dem Nutzen für die Gesammtheit bestimmt ihn dazu. Warum sollte man nun bei der Frage über die projectirte Eisenbahn den Ertrag als Bedingung des Unternehmens für den Staat festsetzen; bei einer Eisenbahn, welche die Interessen des Landes in einem unvergleichlich höheren Maße berührt? Die Größe des erforderlichen Capitals kann den einzigen Grund nicht abgeben, da der indirecte Nutzen weit größer, und seine Aufbringung und Deckung

keinem Anstand unterliegt. Man müßte nur die Absicht haben, auch die Chausseen und Posten in Privathände gelangen zu lassen! — Die Eisenbahnen sind nichts anderes, als eine im höchsten Grad vervollkommnete Anstalt einer combinirten Straßen- und Posteinrichtung; — dafür aber werden schwerlich viele Stimmen in der Kammer sich erheben. Es hatte schon mancher Staat zu bereuen, daß er das Monopol der Posten in Privathände kommen ließ. — Die gleiche Reue dürfte in späterer Zeit wegen der Eisenbahnen eintreten.

Man kann und sollte zwar unterscheiden, zwischen Straßen, welche die Gesammtinteressen des Landes berühren, zwischen solchen, welche die Interessen der einzelnen Provinzen betreffen, und zwischen solchen, welche blos einzelne Localitäten verbinden; man kann und sollte dann hienach gesetzlich aussprechen, welche Straßen aus Mitteln der Gesaramtheit, welche aus Mitteln der Provinzen, und welche aus Mitteln der einzelnen Localitäten zu bauen und zu unterhalten, oder welche der Privatindustrie zu überlassen seyn werden. Auf ähnliche Weise könnte man bei den Eisenbahnen verfahren. Daß aber die proponirte Eisenbahn von Mannheim bis Basel in die erste Classe gehört, wird Niemand bezweifeln.

„Wir sind so sehr überzeugt, daß der Bau dieser Bahn auf Staatskosten übernommen werden muß, daß wir der Reservation in dem Gesetzentwurfe und in dem Vortrag des Herrn Ministers, den Bau vor der Hand nur auf Staatskosten zu beginnen und fortzusetzen, bis etwa eine andere Entschließung gefaßt werde, nicht zustimmen. Wir sind der Ansicht, daß die für das ganze Unternehmen erforderliche Summe jetzt schon, soweit

es die Verfassungsurkunde zuläßt, als eine feststehende Verwilligung genehmigt werde. Wir sind um so mehr dieser Ansicht, als aus einer solchen Reservation die Meinung entstehen könnte, man habe den Willen nicht, den Bau vollständig auszuführen."

In ähnlichem Sinne haben sich die zur vorläufigen Prüfung der Sache aus allen Theilen des Landes einberufenen Männer ausgesprochen.

C.

Welche Richtung soll die Eisenbahn in ihrem Lauf von Mannheim bis zur Schweizergrenze bei Basel einhalten?

Bei dieser Frage kommen verschiedene Interessen zur Sprache, das Interesse der Volkswirthschaft, das der Finanzen, das der Technik, und zuweilen selbst das der Strategie. Das Interesse der Volkswirthschaft theilt sich in jenes der einzelnen Orte, und das der Gesammtheit. Während es im Interesse der einzelnen Orte liegt, von der Bahn berührt zu werden, und deshalb Krümmungen und sonstige Hindernisse nicht zu scheuen, liegt es im Interesse der Gesammtheit, dem großen Verkehr den kürzesten also geradesten Weg anzubieten. In einigen Fällen wird das Interesse der einzelnen Orte so entschieden hervortreten, daß weitere Untersuchungen überflüssig werden; in den meisten Fällen aber wird das finanzielle Interesse entscheiden, basirt einerseits auf den aus der technischen Untersuchung hervorgehenden Kostenaufwand für den Bau und den Betrieb der Bahn nach den verschiedenen Directionslinien und andererseits auf die Größe der Frequenz, bemessen nach der Bedeutenheit der Orte, welche in die verschiedenen

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Directionslinien fallen. Wenn man auch das Interesse des großen Verkehrs bei Bahnen, welche ihm ihre Entstehung verdanken, hauptsächlich im Auge behalten muß, so darf man doch kleine Abweichungen von der geraden Linie nicht allzusehr fürchten, weil bei der großen Schnelligkeit der Bewegung auf Eisenbahnen, solche Abweichungen keinen Aufenthalt von Bedeutung veranlassen.

In Belgien ist man Anfangs allzustreng bei den geraden Linien stehen geblieben; die Erfahrung hat nunmehr gelehrt, daß kleine Abweichungen von der geraden Linie im Interesse des Ganzen liegen. Wie sehr der innere Verkehr des Landes die Frequenz der Bahn belebt, geht aus folgender Darstellung hervor, die aus officiellen Actenstücken entnommen ist. Auf den belgischen Eisenbahnen gibt es vier verschiedene Wagen für den Transport der Personen, welche sehr verschieden tarifirt sind, für die Route von Brüssel nach Antwerpen, ungefähr zehn Stunden, nämlich Berlines zu 3 ½ Fr., Diligences zu 3 Fr., Chars a bancs zu 2 Fr., Waggons zu 1 $^{2}/_{10}$ Fr., oder auf die Stunde 9 $^{8}/_{10}$ kr., 8 $^{4}/_{10}$ kr., 5 $^{6}/_{10}$ kr. und 3 $^{4}/_{10}$ kr.

Während nun auf dieser Route für die Zeit vom 4. Mai bis 31. December 1836, also in 8 Monaten, im Ganzen 734,545 Personen die Eisenbahn benutzten, fuhren davon

in den Berlines	12,125
„ „ Diligences	33,040
„ „ Chars a bancs	175,490
und auf den Waggons	508,890

Personen, und zwar auf den Waggons fast ausschließlich Landleute und Arbeiter. Und während die Einnahme im Ganzen 734,736 Fr. betrugen, gingen von den Waggons allein 365,980 Fr. ein. Ebenso interessant für die

Wirkungen der Eisenbahnen auf den innern Verkehr ist das weitere Verhältniß, wonach von der Gesammtzahl der Personen 352,714 die ganze Route von 10 Stunden, 376,831 Personen aber dieselbe nur theilweise befuhren.

Um zur Entscheidung über die angemessenste Directionslinie zu gelangen, muß zunächst die Technik ihre Aufgabe lösen, welche darin besteht, zwischen zwei gegeben Puncten die Linie aufzusuchen, welche sowohl in Beziehung auf den Bau, als den Betrieb der Bahn, den mindesten Kostenaufwand in Anspruch nimmt, zugleich aber auch den Kostenaufwand für jene Linien zu bestimmen, welche durch die volkswirthschaftlichen Interessen an die Hand gegeben sind. Nach diesen Untersuchungen ist es die Aufgabe der Finanzen, durch Vergleichungen zu ermitteln, welche Linie einerseits mit Rücksicht auf die Kosten des Baues und Betriebs der Bahn, und andererseits mit Rücksicht auf die wahrscheinliche Frequenz der verschiedenen Routen, die einträglichste seyn wird. Und endlich hat die Volkswirthschaft zu untersuchen, ob die finanzielleinträglichste Linie ihren Interessen entspricht, oder ob diese so sehr vorherrschend sind, daß ein finanzielles Opfer angemessen erscheint.

Die vollkommene Lösung dieser drei Aufgaben ist noch nicht so weit vorbereitet, daß wir über die ganze Directionslinie unsere Ansicht definitiv auszusprechen vermöchten. Es ist bis jetzt von Seiten der Technik in Beziehung auf die Route von Mannheim über Heidelberg bis Carlsruhe nur die Linie aufs genaueste ermittelt, welche nach den Kosten des Baus und des Betriebs der Bahn die wohlfeilste seyn soll, und in Beziehung auf die Route von Carlsruhe bis Basel ist nur eine vorläufige Untersuchung über die Linie angestellt, welche nach der gleichen Rücksicht einge-

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

halten werden könnte. In Beziehung auf Freiburg sind besondere Untersuchungen über die Vorzüge verschiedener Linien für den Fall, daß die Bahn nicht nach Freiburg geführt werden müßte, vorgenommen worden.

Wir müssen uns daher darauf beschränken, in Beziehung auf die volkswirthschaftlichen Rücksichten und die wahrscheinliche Frequenz unsere Ansichten über die Richtung, welche die Bahn einhalten sollte, in Zusammenhalt mit den muthmaßlichen Angaben der Regierungscommission über das Resultat vorzunehmender technischer Untersuchungen vorzutragen, indem wir dabei die in dem technischen Gutachten bezeichnete Linie im Auge behalten:

1) Als unzweifelhaft für die Regierung, wie für die Commission sprechen wir aus, daß die Bahn von Mannheim über Heidelberg, Carlsruhe, Rastadt, Offenburg und Freiburg bis zur Schweizergrenze bei Basel geführt werden soll.

Die volkswirthschaftlichen Interessen sprechen hier zu laut, als daß tschnische Bedenken, oder finanzielle Opfer ein anderes bestimmen könnten. Es wurden auch nur in Beziehung auf den Zug über Freiburg finanzielle Opfer zur Sprache gebracht, indem derselbe den Bauaufwand um 4 bis 500,000 fl., und den Aufwand für den Betrieb um ungefähr 10,000 fl. jährlich vermehren soll. Allein der höhere Preis für den größern Weg, wenigstens für die nach und von Freiburg Reisenden, und die Vermehrung der Frequenz in Folge dieses Bahnzugs, insbesondere rücksichtlich des innern Verkehrs, wird den Mehraufwand decken. Neuere Ansichten behaupten sogar, daß der Bau über Freiburg keinen größern Aufwand in Anspruch nehmen werde, weil das Terrain günstiger sey, als weiter im Thal.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

In Beziehung auf die Berührung von Offenburg wurde der Wunsch geäußert, daß die Bahn näher, als das Project andeutet, dahin geführt werden möchte, und von Seiten der Regierungscommission wurde dies auf eine genauere Untersuchung ausgesetzt.

2) Nach Ansicht der Commission soll Kehl durch eine Seitenbahn mit der Hauptbahn verbunden werden. Von Seiten der Regierungscommission soll es von einer weitern Untersuchung abhängen, ob Kehl nicht in der Weise in den Zug der Hauptbahn zu bringen wäre, daß dieselbe schon früher von den Bergen ab sich nach Kehl, und von da nach Offenburg wende. Der Hauptgrund dafür ist, daß die Seitenbahn einen besondern Dienst von Kehl zur Hauptbahn erfordere, welcher die Betriebskosten wesentlich vermehren, und dem Verkehr von Straßburg nach dem Unterland, und nach dem Oberländ nicht die gleichen Vortheile, wie die Hauptbahn selbst verspreche. Uebrigens wurde zugegeben, daß die Führung der Hauptbahn über Kehl großen Terrainschwierigkeiten begegne, welche den Aufwand für den Bau bedeutend höher stellen würde.

Die Commission begründet ihre Ansicht mit folgenden Bemerkungen, ohne dabei jene Gründe auszuführen, welche bei einer Veränderung des friedlichen Zustandes dem Fortbestehen der Hauptbahn, und damit der Verbindung des Oberlandes mit dem Unterlande drohen.

Die Führung der Hauptbahn über Kehl erleidet durch den bedeutenden Umweg für den Verkehr zwischen dem badischen Oberland und dem Unterland, und selbst für den großen Verkehr nach und von der Schweiz bedeutendere Nachtheile, als dem Verkehr von und nach Straßburg durch die Einrichtung eines besonderen Dienstes zugehen, und selbst diese können

durch die Fortführung des Dienstes, namentlich im Sommer bis Baden, vielleicht beseitigt, jedenfalls aber dadurch ganz unbedeutend gemacht werden, daß die Transportwagen nicht umgeladen, sondern nur dem Locomotiv der Hauptbahn angehängt werden. Zudem aber ist der große Verkehr von und nach der Schweiz ꝛc. von größerer Wichtigkeit für die Interessen des Großherzogthums, als der große Verkehr durch das Rheinthal von und nach Straßburg. Dem großen Verkehr durch das Kinzigthal mit Straßburg wird aber durch die kurze Strecke von Kehl bis Offenburg noch kein wesentlicher Dienst geleistet, und wenn später einmal eine Fortsetzung der Bahn ins Kinzigthal erfolgt, so ist es für den Verkehr des Kinzigthals gleichgültig, ob Kehl durch eine Seitenbahn, oder durch die Hauptbahn mit Offenburg in Verbindung steht, weil dann jedenfalls der Dienst von Kehl aus ins Kinzigthal ohne Unterbrechung fortgeführt werden wird. — Was den kleinen Verkehr mit Straßburg betrifft, so wird diesem durch eine Seitenbahn, welche bei Appenweiher auf die Hauptbahn stoßt, ein besserer Dienst geleistet, als durch die Führung der Hauptbahn über Kehl, weil diese Seitenbahn am leichtesten den Verkehr aus dem Kinzigthal und aus dem Renchthal zusammen faßt, und zwar ohne beträchtlichen Umweg von Offenburg aus, zumal wenn nach dem Wunsch der Commission die Bahn näher zu Offenburg geführt werden kann. Diese Gründe erscheinen der Commission so gewichtig, daß sie selbst dann von ihrer Ansicht nicht abgehen zu können glaubt, wenn eine nähere Untersuchung darthun sollte, daß der Mehraufwand für den besondern Dienst der Seitenbahn von größerer Bedeutung wäre, als der Mehraufwand für den schwierigern Bau

der Hauptbahn, was jedoch noch sehr problematisch erscheint.

Die Stadt Offenburg hat in einer besondern Petition den Wunsch ausgesprochen, die Seitenbahn von Kehl nicht nach Appenweier, sondern direct nach Offenburg zu führen. Allein dagegen sprechen nicht blos die bereits angeführten Gründe, rücksichtlich des kleinen Verkehrs mit Straßburg, sondern noch der weitere des größern Kostenaufwandes für die bedeutend weitere Strecke, und insbesondere der Umstand, daß durch den hieraus folgenden bedeutenden Umweg der Verkehr des Unterlandes mit Straßburg allzusehr beeinträchtigt würde.

3) Nachdem, den vorgetragenen Ansichten gemäß, die Hauptrichtung der Bahn angegeben ist, glaubte die Commission, daß im Uebrigen der Grundsatz angenommen werden sollte, daß die Bahn stets so nahe als thunlich dem Gebirg entlang ziehen soll, um die dort liegenden volkreichern Städte und Orte zu berühren, und die aus den Gebirgsthälern tretenden Straßen auf die angemessenste Weise aufzunehmen, wo nicht überwiegende Gründe der Finanzen, gestützt auf technische Untersuchungen, dagegen vorliegen.

Die Regierungscommission erklärt sich mit diesem Satz in seiner Allgemeinheit einverstanden.

Im Detailverfolg der Bahn kamen nun noch folgende Wünsche zur Sprache:

4) Die Bahn von Mannheim nach Heidelberg, welche ermalen gar keinem bedeutenden Ort nahe kommt, möchte sich entweder mehr rechts gegen Schwetzingen, oder mehr links gegen Seckenheim wenden.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Die Commission sprach sich für die zweite Richtung aus, weil der Umweg über Schwetzingen zu bedeutend sey, durch eine Annäherung an Seckenheim aber man auch dem Städtchen Ladenburg näher komme.

Die Regierungs-Commission sagte deshalb eine nähere Prüfung zu.

5) Die Bahn von Heidelberg nach Carlsruhe möchte sich der nicht unbedeutenden Stadt Bruchsal nähern, und dadurch zugleich die Städte Wiesloch und Durlach, das Bad Langenbrücken und den bedeutenden Marktflecken Weingarten erfassen, so wie dem angenommenen Grundsatz gemäß dem Austritt mehrerer Straßen aus den Gebirgsthälern und aus Würtemberg nahe kommen.

Von Seiten der Regierungs-Commission wurde bemerkt, daß diese Annäherung wegen Schwierigkeit des Terrains wohl einen Mehraufwand von 4 bis 500,000 fl. für den Bau der Bahn erfordern werde, und daß durch diese Annäherung der Wiesenwässerung der dortigen Gegend Nachtheile zugehen dürften. Uebrigens sey man zu einer nähern Untersuchung der Sache geneigt.

Terrainkundige Männer von Bruchsal äußerten gegen mehrere Mitglieder der Commission, daß die Schwierigkeiten nicht von so großer Bedeutung seyn werden, daß aber durch die Annäherung an das Gebirg das Material zu den Erd- und Steinbauten bedeutend wohlfeiler bezogen werden könne; für die Wiesenbewässerung sey nichts zu besorgen.

Die Commission wünscht dringend die nähere Untersuchung der Sache unter Beiziehung localkundiger Personen, und glaubt, daß selbst ein mäßiges Opfer der Finanzen durch volkswirthschaftliche Rücksichten gerechtfertigt werden

könnte, indem der Umweg für den großen Verkehr nicht von Bedeutung seyn werde; daß aber die vermehrte Frequenz der Bahn durch die Annäherung an so bedeutende Orte, und an die Gebirgsthäler einen nicht unbeträchtlichen Mehraufwand für den Bau zu ersetzen vermag.

6) Bei dem Lauf der Bahn von Carlsruhe aufwärts, kam auch die Berührung von Ettlingen zur Sprache, als sehr wünschenswerth wegen des Städtchens an sich, wegen der daselbst entstandenen bedeutenden Fabriketablissements und wegen der Auffassung der Straße aus dem Albthal. Allein die Commission glaubte aus Rücksichten für den großen Verkehr, wegen des dadurch veranlaßten bedeutenden Umwegs, und da die hohe Lage des Ortes die Betriebskosten der Bahn bedeutend steigern würde, nicht darauf eingehen zu dürfen.

7) Ein dringender Wunsch wurde dahin geäußert, die Bahn möchte dem Orte Oos, von wo die Straße nach dem im Seitenthale gelegenen Baden abgeht, mehr als die projectirte Linie zeige, sich nähern. Die Commission hielt diese Rücksicht für den glänzenden Badort von europäischem Ruf begründet, und die Regierungs-Commission sagte eine nähere Untersuchung zu.

Die Zeit wird lehren, ob eine Seitenbahn nach Baden nicht angemessen erscheint, die etwa durch Pferde benutzt werden könnte. Wann der Staat dies nicht in seinem Interesse findet, so wird einer sich etwa bildenden Gesellschaft die Genehmigung dazu nicht erweigert werden.

8) Daß Dinglingen, der Schlüssel der im Seitenthal liegenden bedeutenden Fabrik- und Handelsstadt Lahr, durch

die Bahn so nahe wie möglich berührt werde, daß dieselbe sich sofort so viel möglich den an der Hauptstraße gelegenen bedeutenden Orten, namentlich aber der Stadt Emmendingen, mehr als die projectirte Linie anzeige, nähere, wird nach Angabe der technischen Mitglieder der Regierungs-Commission bei der noch vorzunehmenden genauen Untersuchung des Bahnzugs keine wesentliche Schwierigkeiten haben.

9) Bei dem Zug von Freiburg aufwärts, wurde zunächst das Bedenken erhoben, daß die projectirte Linie nach Bingen und Schlatt einen allzu großen Fall haben werde, daß man durch die Annäherung an Krotzingen dieses vermeiden, und zugleich den bedeutenden Orten an der Straße so wie dem Münsterthal näher kommen werde.

Die Commission fand diese Rücksichten der nähern Untersuchung werth.

10) Das größte Bedenken aber wurde gegen die Bahnrichtung durch den Isteiner Klotz geäußert, einestheils in strategischer Beziehung, weil dieser Zug dem linken Rheinufer allzu sehr blos gestellt ist, anderntheils weil die Richtung durch die Thäler östlich des Schliengener Berges durch die Berührung bedeutender Orte, namentlich der Städte Müllheim und Kandern und insbesondere, wenn dieß ausführbar ist, der Stadt Lörrach mit dem fabrikreichen Wiesenthal große Vortheile in volkswirthschaftlicher Beziehung darbietet.

Die Commission ist der Ansicht, daß die Erreichung dieser Zwecke eines bedeutenden finanziellen Opfers werth ist, und wünscht aufs Dringendste genaue Untersuchung unter

Beiziehung lokalkundiger Personen und Abwägung der technischen, finanziellen und volkswirthschaftlichen Rücksichten.

Von Seiten des Comite's ist die Sache in technischer Beziehung zwar allerdings schon vorläufig untersucht worden, so weit dieß durch Anschauung der betreffenden Localitäten geschehen konnte; auch sind die Gründe für den Vorschlag des Bahnzugs durch den Isteiner Klotz in dem gedruckten Auszug des technischen Gutachtens treffend herausgehoben. Allein die Sache erscheint der Commission von der Wichtigkeit, daß nach ihrer Ansicht durch detaillirte Nivellirungen und Berechnungen über die Kosten der verschieden möglichen Linien und Betriebsarten zunächst die finanzielle Differenz hergestellt, und dann diese mit den Rücksichten der wahrscheinlichen Frequenz und der volkswirthschaftlichen Vortheile auf den verschiedenen Routen verglichen werden sollte.

D.

Welche Anordnungen werden in Beziehung auf die Ausführung des Baues und auf den Betrieb der Bahn zu treffen seyn?

Es wird Niemand erwarten, daß wir bei dieser Frage in kritische Bemerkungen über die technische Construktion der Bahn, oder über die Kostenüberschläge eingehen. Soweit diese Gegenstände der Beurtheilung des Laien in der Technik hingegeben sind, haben wir bei Durchgehung der Vorlagen der Regierung nichts zu erinnern. Ob es zweckmäßig ist, daß die Schienen auf ein ununterbrochenes Lager von Quadern aufgelegt werden, oder ob steinerne oder hölzerne Pfeiler als Unterlagen, oder ob die sogenannten Holzeisenbahnen gewählt werden sollen, wissen wir nicht zu beur-

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

theilen. Der Gesammtaufwand für eine Doppelbahn, welcher in dem gedruckten Gutachten des technischen Ausschusses des Comite's auf 17½ Millionen angegeben war, hat sich durch neue Berechnungen, besonders in Folge der gestiegenen Preise des Materials, auf 20 Millionen, mit Einschluß des Betriebskapitals, erhöht.

Wir heben nur wenige Punkte heraus, die unserer Beurtheilung zustehen.

1) Die Vorlagen der Regierung handeln theils von einer einfachen Bahn, theils von einer doppelten Bahn.

Mit dem Ausspruch des Comite's halten wir die Anlegung einer doppelten Bahn für keinen Gegenstand des Zweifels; sind aber auch mit ihm der Ansicht, daß der gleichzeitige vollständige Ausbau beider Schienenwege für jetzt noch nicht nöthig, und der schnellen Förderung der Sache hinderlich ist.

Nach Ansicht der Commission genügt es für jetzt, auszusprechen, daß der Grund der Bahn zu einem doppelten Schienenweg angelegt, für jetzt aber nur einer vollständig ausgebaut werden soll, und daß es der Regierung anheim gestellt werde, auf einzelnen Strecken, wo und wann das Bedürfniß es fordert, den doppelten Schienenweg ausbauen zu lassen.

2) Es ist bereits früher in diesem Bericht herausgehoben worden, wie sehr der Betrieb der Landwirthschaft dadurch gestört werden kann, daß die Eisenbahn Theile der Gemarkungen von den Orten abschneidet, und andere Unbequemlichkeiten für den Bau der Felder herbeiführt.

Diesem Uebelstande kann aber einestheils durch eine neue

Eintheilung der Gemarkungswege, und anderntheils durch eine genügende Anzahl von Uebergängen und Dohlen abgeholfen werden.

Die Commission spricht den Wunsch aus, daß an der Herstellung solcher Uebergänge nach dem wirklichen Bedürfniß durchaus nicht gespart werde.

3) Bei einem so großen Werk, wie der Bau einer Eisenbahn von Mannheim bis Basel, können unzweifelhaft bei Fertigung des Plans in allen seinen Theilen, sowie bei Ausführung des Baues nach allen Beziehungen kleine Umstände von großen Folgen in Beziehung auf Solidität, Zweckmäßigkeit oder Kostenbetrag seyn.

Wir glauben nicht zu fehlen, wenn wir behaupten, daß das zahlreiche Detail bei solchen Werken erst durch die Ausführung von Bauten selbst genügend beurtheilt werden kann. Es wird daher sehr zweckmäßig seyn, wenn der von unsern Technikern zu entwerfende Plan einem fremden Techniker, der schon Eisenbahnen gebaut hat, zur Prüfung gegeben und wenn derselbe sofort auch in der ersten Zeit bei der Ausführung des Baues zu Rathe gezogen wird. Sowie es auch von großem Nutzen seyn wird, mehrere Arbeiter, die bei Eisenbahnen schon beschäftigt waren, beizurufen.

Die Regierungs-Commission hat sich in dieser Beziehung im ähnlichen Sinne ausgesprochen.

4) Die schnelle Ausführung des Baues liegt, wie wir gesehen haben, im angelegentlichen Interesse des Landes. Es wäre eine viel zu lange Periode, wenn der Bau 10 bis 12 Jahre dauern sollte, wie im technischen Gutachten bemerkt ist. Zur möglichsten Beschleunigung nehmen wir

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

die weitere Bemerkung des technischen Gutachtens in Anspruch,

„daß außerordentliche Anstrengungen die Arbeit bedeutend beschleunigen könnten, wenn dieselbe an mehreren, nicht zu nahe liegenden Punkten der Linie zu gleicher Zeit begonnen würde."

Die Commission ist der Meinung, daß solche außerordentliche Anstrengungen im vorliegenden Falle wohl begründet seyen.

Die Regierungs-Commission hat zugesagt, daß die Vorarbeiten für die ganze Bahn ohne allen Verzug unternommen, und gleich nach deren Beendigung der Bau selbst in Mannheim und an jenen Stellen, an welchen die Arbeiten wegen Schwierigkeit des Terrains voraussichtlich längere Zeit in Anspruch nehmen, in der Weise begonnen werde, daß dieselben fertig sind, wenn die übrigen Theile der Bahn in ihrem successiven Fortschreiten dahin gelangen.

Einer der wesentlichsten Punkte bei diesem Beginnen des Baues ist der Ankauf des ganzen dazu erforderlichen Terrains, gleich nach Festsetzung des Bahnzugs, um dasselbe dem Wucher zu entziehen, welcher eine solche Gelegenheit nicht unbenutzt vorbeilassen würde.

Der Kauf wird, wo es ausführbar, am angemessensten dadurch geschehen, daß der Verkäufer vor der Hand noch die Benutzung behält.

5) Ob der Betrieb der Bahn vom Staate besorgt, oder in Privathände gegeben werden soll, ist eine Frage, die erst in späterer Zeit der Erörterung unterworfen zu werden braucht. Bis zum Ausbau der Bahn wird dieselbe wohl

vom Staat besorgt werden müssen, und die dabei gesammelten Erfahrungen werden dann bei Erörterung jener Frage entscheidend seyn.

6) In den Vorlagen der Regierung ist nichts erwähnt von dem Tarif, der auf der Eisenbahn eingehalten werden soll, wahrscheinlich aus dem Grunde, weil bis zum nächsten Landtage, der im Anfang des nächsten Jahres beginnt, noch keine bedeutende Bahnstrecke befahren werden kann. Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß dieser Tarif, der den Ertrag eines so großen Theils des Staatsvermögens regulirt, der von so großer Wichtigkeit für die Interessen des Landes ist, als Gegenstand der Gesetzgebung betrachtet werden muß.

Die Commission ist ebenfalls der Ansicht, daß dieser Gegenstand bis zum nächsten Landtage ausgesetzt bleiben kann, da ohnehin auch der nächste Landtag neue Summen für die Fortsetzung des Baues zu bewilligen hat.

7) Die Verfassung sagt zwar schon, daß den Ständen über die Verwendung aller verwilligten Gelder Nachweisungen gegeben werden sollen. Allein bei der Größe und hohen Wichtigkeit der hier in Frage liegenden Ausgaben, und insbesondere, weil die gewöhnlichen Nachweisungen stets eine Zeitperiode betreffen, die volle zwei Jahre von dem Anfange eines jeden Landtages zurücksteht, glaubte die Commission in Antrag bringen zu dürfen, daß, abgesehen von den fraglichen allgemeinen Nachweisungen, ein vorläufiger ganz detaillirter Rechenschaftsbericht über die Fortschritte der Bahn, über die Kosten der Arbeiten und über den Ertrag der Einnahmen jedem Landtage für die Periode bis zum Beginnen desselben vorgelegt werde. Doch

wird dieser Gegenstand, soweit er die Einnahmen betrifft, bis zum nächsten Landtage ausgesetzt bleiben können.

E.

Wird die Bahn den Bauunternehmern von öconomischem Nutzen seyn?

Es wurde bereits bemerkt, daß die Commission der Beantwortung dieser Frage nicht bedarf, um sich für die Proposition der Regierung zu entscheiden, auch ist sie der Ansicht, daß bei der großen Mangelhaftigkeit der von der Regierung gesammelten Notizen über den dermaligen Verkehr, und bei der stets höchst problematisch bleibenden Schätzung der Vermehrung des Verkehrs, jede Berechnung über die Erträglichkeit der Bahn, ohne genügende Basis erscheint. Allein wir glauben doch aus den ausführlichen Betrachtungen des Comite's in dieser Beziehung auch jene Seite hervorheben zu müssen, welche ein günstigeres Resultat erwarten läßt, da die Schlußbetrachtung des Comite's den Gegnern der Sache Waffen in die Hände gegeben, und die für die Finanzkräfte Besorgten betrübt hat.

Das Comite geht bei seiner Schlußbetrachtung von der Unterstellung aus, daß die Baukosten 17½ Million betragen, daß eine Last von 60,000 fl. jährlich Entschädigung an die Post abgegeben werden muß, daß der Preis der Steinkohlen auf 54 kr., und der Cooks auf 1 fl. 21 kr. per Centner, stehen bleibe, daß der Tarif im Durchschnitt für die ganze Bahnstrecke von 55⁴/₁₀ Stunden für einen Reisenden auf 10 fl., und für einen Centner Waaren auf 1 fl. gestellt werde, und daß eine Capitalrente von 4 % bezogen werden soll; und berechnet dann nach dieser Unter-

stellung das Erforderniß an Reisenden auf 81,000, Personen und an Waaren auf 300,000 Centner, für die ganze Bahnlänge.

Es ist begreiflich, daß dieses Erforderniß sich ändert, sowie die Unterstellung in den einzelnen Factoren sich ändert. Betrachten wir daher diese etwas näher.

Wenn man auch der entschiedenen Meinung ist, daß die Ausführung einer Doppelbahn nothwendig werde, so soll vorerst doch nur eine einfache Bahn zur Vollendung kommen, um möglichst schnell fertig zu werden. Sollte sich dann nach Fertigung der einfachen Bahn gegen Erwarten zeigen, daß der Verkehr so unbedeutend ist, daß er einer doppelten Bahn nicht bedarf, so kann dann die Ausführung einer solchen unterbleiben. Vorerst hat man daher auch nur den Aufwand für eine einfache Bahn mit 13 Millionen in Anrechnung zu bringen.

Die Entschädigungsrente der Post zu 60,000 fl., können wir als eine gerechte Last der Eisenbahnverwaltung nicht betrachten; sie kann als ein Verlust an den Staatseinkünften angesehen werden, welcher schon durch die Ersparniß an den jährlichen Chausseebaukosten, die zu 50,000 fl. angenommen sind, ausgeglichen wird.

Der Preis der Steinkohlen wird bedeutend geringer sich stellen, wenn die Eisenbahn von Saarbrücken an den Rhein gebaut seyn wird, da der Centner dann für höchstens 30 kr. an den Rhein geliefert wird.

Der Tarif, im Durchschnittssatz zu 10 fl. für die Person und 1 fl. für den Centner, scheint für eine möglichst glückliche Ausbeutung der Bahn eher zu hoch als zu nieder gestellt, allein wenn man bloß beabsichtigt, die dermalen

auf der Route von Mannheim nach Basel in Lohn-Equipagen Reisenden zu gewinnen, so kann auch ein bedeutend höherer Preis festgesetzt werden, weil die Schnelligkeit und Bequemlichkeit der Reise diese dennoch anziehen wird.

Die Capitalrente von vier Procent ist höher als der Zinsfuß, um welchen Baden Anlehen machen kann. Und da jeden Falls anzunehmen ist, daß die Zukunft die Frequenz der Bahn steigert, wenn man auch bei den Vorausberechnungen bei der dermaligen Frequenz stehen bleiben will, so kann man sich vor der Hand mit einer Rente von 3½ Procent begnügen.

Wird die Verminderung des Baucapitals und der Abzug der Postentschädigung allein in Rechnung gezogen, so mindert sich nach Verhältniß des verminderten Capitalbetrags das Erforderniß zur Deckung einer Rente von 4 Procent schon auf 52,600 Personen, und auf 200,000 Centner Güter, und zur Deckung einer Rente von 3½ Procent, sind nur 41,000 Personen und 200,000 Centner nöthig. Setzt man nun auch noch den Durchschnittssatz des Tarifs von 10 fl. auf 15 fl. hinauf, was immer noch niederer als die Eilwagentaxe zu 18 fl. 23 kr. ist, so ist das Erforderniß zur Deckung einer Rente von 3½ Procent nur noch 20,500 Personen, und 200,000 Centner Waaren.

Dieses Erforderniß ist bedeutend geringer als derjenige Theil der gegenwärtigen Frequenz auf den Straßen zwischen Mannheim und Basel, welcher nach dem Inhalt des Comiteberichtes, ohne Rücksicht auf die zu erwartende Vermehrung, von der Eisenbahn angezogen werden wird. Und auch ohne Steigerung des vom Comite angenommenen Durchschnittssatzes des Tarifs, wird das zu 41,000

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Personen und 200,000 Centner berechnete Erforderniß auf der untern Bahnstrecke, durch denjenigen Theil der gegenwärtigen Frequenz der Straßen zwischen Mannheim und Offenburg, welcher nach dem Bericht des Comite, mit einer Berichtigung durch neuere Thatsachen, von der Eisenbahn angezogen werden wird, übertroffen.

Derjenige Theil der gegenwärtigen Frequenz, welcher durch die Eisenbahn angezogen werden wird, beträgt nämlich nach Ansicht des Comite für die untere Bahnstrecke 36 bis 44,000 Reisende, und für die obere Bahnstrecke 15,000 Reisende, und für die ganze Bahn 200,000 Centner Waaren. In einem der Commission übergebenen Nachtrag zu dem Comitebericht, betrug im Jahr 1835 die Frequenz der Reisenden auf den Eilwagen 34,600 Personen, während sie im Bericht selbst, nach dem Ergebniß eines frühern Jahrs auf 29,700 angegeben ist; und diese Vermehrung nach dem gleichen Grundsatz wie im Bericht auf die ganze Route reducirt, ergiebt eine Vermehrung der Frequenz von 1,600 Personen. Ferner ist im Bericht des Comite die Zahl der mit den Dampfschiffen zu Mannheim zu Thal angekommenen, zu Berg abgefahrenen, und an Mannheim vorübergefahrnen Personen nach früheren Jahren auf 6,300 angegeben, während sie in neuester Zeit zu 12,000 Personen angegeben wird, was, die Länge der Reise zur Hälfte der untern Route angenommen, die Frequenz der untern Route um 6,000 Personen vermehrt. Nach dieser Berichtigung stellt sich die dermalige Frequenz der Reisenden auf der untern Bahnstrecke zu 45,600 bis 51,600 Personen, und auf der obern Bahnstrecke auf 16,600 Personen heraus, und da man beide Strecken für gleich lang annehmen kann, so

beträgt die dermalige Frequenz für die ganze Bahnlänge 34,000 Personen und 200,000 Centner.

Wenn nun schon durch die bisherigen Vergleichungen aus den eigenen Vordersätzen des Comite's, die von demselben ausgesprochene Schlußbetrachtung über einen nicht genügenden Ertrag des Eisenbahnunternehmens nach der dermaligen Frequenz nicht mehr in dem angegebenen Maß begründet erscheint, so geschieht dieß noch mehr durch folfolgende vom Comite ebenfalls angedeuteten Bemerkungen:

1) Bei den Berechnungen des Comite's über die dermalige Frequenz auf den Straßen von Mannheim bis Basel, wurden nur jene Personen berücksichtigt, welche mit den Eilwagen, mit Extraposten, mit Hauderern und mit den Dampfschiffen reisten, nicht aber jene, welche mit eigenen Gefährten, mit Wägelein und Wagen reisten, sowie nicht die Fußreisenden. Wie sehr aber die Eisenbahnen von den untern Classen Reisender frequentirt werden, dürfte aus den Notizen über die belgischen Bahnen zu entnehmen seyn. Dort fuhren, wie schon früher bemerkt, in acht Monaten auf der Bahn zwischen Brüssel und Antwerpen im Ganzen 734,736 Personen theils die ganze Linie theils nur einzelne Strecken, und davon benutzten nur 118,313 die zwei ersten Plätze, alle andern die zwei letzten Plätze, und zwar 365,980 die Wäggons.

2) Bei den obigen Angaben über die wahrscheinliche Benutzung der Eisenbahn, soweit sie aus der dermaligen Frequenz der Straßen des Rheinthals zu erwarten ist, wurde noch nicht in Rechnung gezogen, daß die Erfahrung in überraschenden Beispielen bewiesen hat, wie sehr jede Erleichterung des Verkehrs die Frequenz an Reisenden und

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

Waaren vermehrt. Die zweite, dritte und mehrfache Vervielfältigung des Personenverkehrs ist die gewöhnliche Erscheinung bei den bestehenden Eisenbahnen.

3) Eine Vergleichnug der für unsere Eisenbahn zu erwartenden Frequenz mit der Frequenz auf Eisenbahnen, die nur auf kurzen Strecken zwei große Städte verbinden, die in besonders lebhaftem Verkehr mit einander stehen, ist freilich in Beziehung auf den Personenverkehr nicht zuläßig, allein für den Waarenverkehr werden kurze Strecken nur wenig benutzt, weil die Vervielfältigung des Auf- und Abladens die Vortheile der Eisenbahnen vernichtet. Je größer dagegen die Eisenbahn ist, desto mehr wird der Waarenverkehr sich ihr zuwenden.

4) Auch ist eine Vergleichung mit Eisenbahnen, welche Länder von dichterer Bevölkerung durchziehen, zugleich große Städte verbinden, und von Seeplätzen ausgehen, nicht zulässig, doch darf man das obere Rheinthal auch nicht allzusehr zurücksetzen.

Was namentlich das wichtigste Moment der Frequenz, die Dichtheit der Bevölkerung betrifft, so giebt sie im Rheinthal, von Mannheim bis Basel, der Durchschnittsbevölkerung von Belgien nicht viel nach. Diese wird zu 7,150 Menschen auf eine Quadratmeile angegeben, und berechnet sich von den 29 Aemtern, welche ihre Amtssitze im Rheinthal haben, denen aber noch bedeutende Theile des Gebirgs zugetheilt sind, auf 5,912 Menschen.

Mit diesen Betrachtungen wollte die Commission nicht die Sicherheit eines genügenden Ertrags unserer Eisenbahn darthun. Sie wiederholt, daß auf die mangelhaften Materialien hin keine genügende Berechnung basirt werden

kann. Sie wollte nur zeigen, daß das Comite, welches in seinem Bericht die Modification der Unterstellungen angedeutet hat, mit Rücksicht auf den Zufluß der Fußreisenden und auf die Vermehrung der Frequenz, welche ebenfalls von ihm erwartet wird, auf eine andere Schlußbetrachtung gekommen wäre, wenn damals schon die Modification der Unterstelllungen so begründet gewesen wäre, wie jetzt.

Schließlich gehen wir nun zur Beurtheilung des

Gesetzentwurfs,

und zur Stellung unserer Anträge über.

In dem Vortrag des Herrn Ministers ist ausgesprochen, daß alle Bestimmungen über die Richtung der Bahn, über die Art und Weise der Bauführung, über die Construction der einzelnen Theile, über die Zeit zum Beginn und Vollendung der Arbeit, sowie über die Priorität im Bau der einzelnen Bahnstrecken der Regierung überlassen werden müssen, und daß nur die Frage, ob das Unternehmen auf Staatskosten ins Werk zu setzen, oder einer Actiengesellschaft zu übertragen ist, Gegenstand der Gesetzgebung seyn könne.

So sehr auch die Commission die Ansicht theilt, daß alles Detail, insbesondere aber alle technischen Fragen der Beurtheilung der Regierung, dem Vollzug überlassen werden müssen; so hält sie doch der hohen Wichtigkeit der Sache wegen für nöthig, daß einige Hauptbestimmungen, einige Grundsätze über den Vollzug des Details in das Gesetz aufgenommen werden. Sie glaubt, daß die Regierung allzuviel begehre, wenn ihr bloß im Allgemeinen, ohne nähere Bezeichnung, die Ermächtigung zur Vornahme des Baues einer Eisenbahn von Mannheim bis zur Schweizer-

grenze auf Staatskosten ertheilt werden soll. Unter Beziehung auf die Ausführung in ihrem Bericht glaubt die Commission, daß der Artikel 1 des vorgelegten Entwurfs durch folgende Bestimmungen ergänzt werden müsse:

Art. 1.

„Von Mannheim über Heidelberg, Carlsruhe, Rastatt, Offenburg und Freiburg bis zur Schweizergrenze bei Basel wird eine Eisenbahn erbaut."

„Kehl wird durch eine Seitenbahn mit der Hauptbahn verbunden."

„Zwischen den genannten Orten an der Hauptbahn soll dieselbe möglichst nahe dem Gebirg, mit besonderer Rücksicht auf die Ausmündungen von Seitenstraßen, an den dort liegenden volkreichen Orten hingeführt werden, wo nicht überwiegende Gründe eine Ausnahme rechtfertigen."

Art. 2.

„Der Bau wird auf Staatskosten ausgeführt."

„Ueber die Fortschritte der Bahn, und über die Kosten der Arbeiten wird jedem Landtage eine besondere Nachweisung vorgelegt, die enthält, was bis zu dem Zeitpunct der Zusammenkunft der Stände geschehen ist, und in der nächsten Budgetperiode geschehen soll."

Art. 3.

„Der Fahrdamm der Bahn wird zu einem doppelten Schienenweg angelegt, für jetzt aber wird nur ein Schienenweg vollständig ausgebaut."

„Der Regierung wird überlassen, auf einzelnen Strecken, wo und wann das Bedürfniß es fordert, den doppelten Schienenweg ausbauen zu lassen."

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

Art. 4.

„Die zur Ausmittelung des Bahnzugs erforderlichen Vorarbeiten werden sogleich für die ganze Bahnlänge vorgenommen, und sofort wird der Bau selbst in Mannheim und an jenen Puncten der Bahnlinie, deren Ausführung voraussichtlich längere Zeit in Anspruch nehmen, namentlich in Freiburg und am Schliengener Berg angefangen."

„Gleich nach endgültiger Festsetzung des Bahnzugs wird das dazu erforderliche Terrain für die ganze Linie angekauft."

Zu Art. 1. Die Richtung der Bahn ist von zu großem Einfluß auf die volkswirthschaftlichen und finanziellen Folgen des Unternehmens, als daß nicht wenigstens die Hauptpuncte derselben und der Hauptgrundsatz für die zwischen denselben einzuhaltende Linie gesetzlich festgestellt werden sollte. Dabei versteht es sich von selbst, daß der Ausdruck „über Heidelberg, Carlsruhe ꝛc." nicht gerade heißen soll durch die betreffenden Städte, sondern daß auch ganz nahe vorbei darunter begriffen ist.

Zu Art. 2. Zur größern Sicherheit über die richtige Verwendung der großen Summen, und zugleich zur nähern Beurtheilung, ob die Richtung der Bahn so geführt wurde, wie die gesetzlichen Bestimmungen es vorschreiben, und die Interessen des Landes es wünschenswerth machen, und weil der Vorschlag nach Form und Zeit von den gewöhnlichen Nachweisungen abweicht, erscheint die gesetzliche Festsetzung über die Vorlage eines detaillirten Rechenschaftsberichts höchst wünschenswerth.

Die Weglassung des zweiten Absatzes des Art. 1 des

Regierungs-Entwurfs ist bereits im Bericht (B.) begründet, erscheint aber auch als sich von selbst verstehend, weggelassen werden zu können.

Zu Art. 3. Die gesetzliche Festsetzung dieser Bestimmungen erscheint dadurch geboten, daß von der Ausführung oder Unterlassung eines doppelten Schienenwegs Millionen abhängen.

Zu Art. 4. Durch die Aufnahme dieser Bestimmungen in das Gesetz soll der entschiedene Wille ausgesprochen werden, daß die Bahn bis Basel fortgebaut wird.

Abgesehen von diesen gesetzlichen Bestimmungen hält die Commission verschiedene, in dem Bericht ausgesprochene Ansichten und Wünsche von solcher Wichtigkeit, daß sie beantragt, dieselben in Form der Bitte in eine Adresse an Se. Königl. Hoheit den Großherzog, aufzunehmen:

1) die Bitte zur nähern Untersuchung der im Abschnitt III c. Zfr. 1 wegen Offenburg, Zfr. 4, 5, 7, 8, 9 u. 10 des Berichts ausgesprochenen Wünsche über die Richtung der Bahn;

und

2) die Bitte um genaue Untersuchung, auf welche Weise den großen Nachtheilen, welche dem südöstlichen Theil des Großherzogthums durch die Erbauung der Eisenbahn von Mannheim bis Basel drohen, abgeholfen werden kann.

Meine Herren! Es gereicht mir zum besondern Vergnügen, Ihnen das große Werk nach dem Vorschlag der

Regierung, auf den einstimmigen Antrag der Commission, zur Genehmigung empfehlen zu dürfen.

Vollenden Sie, durch Ihre Zustimmung, was die Regierung begonnen.

Sie beschließen ein Werk, das als gewichtiger Theil des großen Ganzen, eines in nahe Aussicht gestellten Eisenbahnsystems von Mitteleuropa, die Völker in einem Maße beglücken wird, wie noch keine Erfindung des menschlichen Geistes gethan hat.

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

Schema

der Badischen Hauptstraßen, als Theile der Handelsrouten von Mitteleuropa.

I. Badische Straße von Basel nach Frankfurt und Mainz.

Erste Route, von: Marseille, Lyon, Genf } über Basel, rechtes Rheinufer, Frankfurt nach . . . } Cassel, Hansestädte, Leipzig, Berlin.

Concurrenzstraßen sind: das linke Rheinufer, die französischen Kanäle, der Rhein.

Zweite Route, von: Genua, Mailand } über den Gotthard, Basel, rechtes Rheinufer, Mainz, Cöln nach } Holland, Belgien, England.

Concurrenzstraßen sind: über den Splügen und Benhardin, Zürich, Kinzigthal.
" " " " " Bodensee, Kinzigthal.
" " " " " Bodensee, Heilbronn.

II. Badische Straße vom Bodensee, von Schaffhausen und Zürich durch das Kinzigthal.

II. Badische Straße vom Bodensee, von Schaffhausen und Zürich durch das Kinzigthal.

Erste Route, von: Genua / Mailand { über den Splügen oder Bernhardin, Zürich oder Bodensee, Kinzigthal, Mainz nach . . . . . } Holland, Belgien, England.

Concurrenzstraßen sind: die oben genannnte über den Gotthard und Basel, die Würtembergischen Straßen über Heilbronn.

Zweite Route, von: Triest / Venedig { durch Tyrol über den Adlerberg, Bodensee, Kinzigthal, Mainz, Cöln nach . . . . . } Holland, Belgien, England.

Concurrenzstraßen sind: die Würtembergischen Straßen über Heilbronn.

Dritte Route, von: Triest / Venedig { durch Tyrol, Bodensee, Kinzigthal, Straßburg nach Paris und Havre.

Concurrenzstraßen sind: das Rheinthal über Basel.

Vierte Route: Oestliche Schweiz, durchs Kinzigthal über Straßburg nach Paris und Havre.

Concurrenzstraßen sind: das Rheinthal über Basel, Straße über Zürich und Basel.

III. Badische Straßen vom Bodensee und von Ulm nach Basel.

Erste Route: Oestliche Schweiz / Tyrol { über den Bodensee, Schaffhausen, Basel nach dem nördlichen Frankreich.

Concurrenzstraßen sind: das Kinzigthal und die Schweizerstraßen.

Zweite Route: Donauländer / Böhmen { über Ulm oder den Bodensee, Basel nach . . . } dem südlichen Frankreich, westlichen Schweiz.

Concurrenzstraßen: die Schweizerstraßen.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

Beilage Nr. 2 zum Protokoll der 5ten öffentlichen Sitzung vom 5. März 1838.

Kommissionsbericht

über

den, die Zwangsabtretungen betreffenden, Artikel 2 des Gesetzesentwurfs,

wegen Erbauung einer Eisenbahn von Mannheim nach Basel.

Erstattet

von dem Abgeordneten Bekk.

Meine Herren!

Das Gesetz vom 28. August 1835 über die Abtretung des Eigenthums zu öffentlichem Nutzen beschreibt umständlich das Verfahren, welches dem Ausspruch des Staatsministeriums über die Verbindlichkeit zur Eigenthumsabtretung vorausgehen muß, und auf welches hin dann erst das Entschädigungsverfahren folgt.

Die Großherzogliche Regierung hat nun aber mit der Vorlage des Gesetzesentwurfs über die Eisenbahn von Mannheim nach Basel die Ansicht ausgesprochen, daß das im Gesetz von 1835 vorgeschriebene Verfahren über die Frage der Abtretungsverbindlichkeit hier in Bezug auf die erwähnte Eisenbahn unnütz und jedenfalls zu weitläufig sey, weßhalb sie einen Artikel in Vorschlag brachte, welcher die Anwendung jenes Verfahrens beseitigen soll.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Ueber diesen Artikel des vorgelegten Gesetzesentwurfs habe ich Ihnen, meine Herren, aus Auftrag Ihren Kommission hiermit Bericht zu erstatten.

Die Abweichungen, welche der neue Vorschlag von dem Gesetze vom 28. August 1835 enthält, lassen sich auf zwei Hauptpunkte zurückführen:

I. Das Gesetz von 1835 verordnet: daß die betheiligten Eigenthümer vernommen und ihre Einsprachen geprüft werden, bevor das Staatsministerium über die Abtretungsverbindlichkeit entscheidet, — wogegen der neue Vorschlag von einer solchen vorgängigen Vernehmung der Betheiligten Umgang nimmt;

II. Nach dem Gesetz von 1835 bezeichnet das Staatsministerialerkenntniß die abzutretenden Güter einzeln nach ihren Eigenthümern, nach ihrem Maaße und nach ihrer Lag', wogegen dasselbe nach dem neuen Vorschlage nur die Zugslinie der Eisenbahn bestimmen, die Ermittlung des Maaßes und der Eigenthümer der einzelnen Stücke aber einer mit dem Vollzuge beauftragten Kommission überlassen werden soll.

Was nun

zu I.

die erste Abweichung betrifft, so beruht sie auf der Betrachtung, daß die Frage: ob die Eisenbahn ein Gegenstand des öffentlichen Nutzens sey, wofür eine zwangsweise Abtretung statt finde? durch das Gesetz selbst entschieden werde, und daß hinsichtlich der weitern Frage: welche Güter zur Bahnanlage zu verwenden, also abzutreten seyen? die Eigenthumsverhältnisse nichts entscheiden können, indem die Zugs-

linie nur nach ganz allgemeinen Rücksichten auf eine weite Strecke hin in einer möglichst geraden Richtung bestimmt, und aus Rücksichten für einzelne Eigenthümer nicht wieder abgeändert werden könne.

Es ist nicht zu verkennen, daß zwischen den gewöhnlichen Fällen von Zwangsabtretungen und den Abtretungen, welche für die vorgeschlagene Eisenbahn nöthig werden, eine wesentliche Verschiedenheit bestehe.

Hier sind allgemeine staatswirthschaftliche Interessen überwiegend, und die Eigenthumsinteressen werden in der Regel in den Hintergrund stehen müssen.

Krümmungen der Eisenbahn sind wegen der Raschheit, womit sich die Wagen darauf bewegen, nur mit sehr großen Radien zulässig.

Deßwegen, und wegen der Schnelligkeit der Beförderung wird man meistens gerade Linien wählen, und nur die Annäherung an volkreiche Orte und die Schwierigkeiten, welche der Boden da oder dort für die Anlage darbietet, werden öfter Abweichungen von dieser Regel begründen.

Nichts destoweniger wird man nicht sagen können, daß dabei Eigenthumsverhältnisse gar nie berücksichtigt werden dürfen.

Wenn z. B. die gerade Linie das Niederreissen vieler Gebäude oder eines wichtigen Etablissements, die Entziehung von Wasserkräften für verschiedene Fabriken, die Zerstörung der Wässerung für große Wiesenflächen u. dgl. zur Folge hätte, so könnte dieses nach Umständen wichtig genug seyn, auf der Bahnlinie eine Curve anzubringen, oder etwa selbst die ganze Richtung derselben für eine größere Strecke zu verändern.

Bleibt es hiernach immerhin möglich, daß Eigenthumsverhältnisse unter gewissen Voraussetzungen einen Einfluß auf die Bestimmung der Bahalinie haben können, so liegt damit schon die Nothwendigkeit vor, den Betheiligten Gelegenheit zu geben, ihre dießfallsigen Bemerkungen und Einsprachen der Staatsbehörde vorzutragen, selbst, wenn unter hundert solcher Einsprachen in der Wirklichkeit nicht eine einzige gegründet seyn sollte.

Die Verwaltungsbehörde, welche die Anlage der Bahn leitet, mag zwar auf die gedachten Verhältnisse, in so weit sie auffallend sind, ihre Aufmerksamkeit von selbst schon richten; allein, wenn man ihr dieß zuzumuthen nöthig findet, so fordert die Consequenz, daß man auch die Betheiligten darüber höre. Man macht dadurch die Information der Verwaltungsbehörde, welche sonst mancherlei übersehen könnte, vollständiger, nud man huldigt dem Rechtsprinzipe, daß Diejenigen, welchen Rechte entzogen werden sollen, darüber vorerst auch gehört werden, sofern es nur irgend im Reiche der Möglichkeit liegt, daß ihre Einsprachen auf die Entscheidung von einem Einflusse seyn können.

Nicht minder ist es in Anschlag zu bringen, daß man durch ein solches regelmäßiges Verfahren alle Reklamationen der Eigenthümer auf kurzem Wege zum Voraus erledigt, während dieselben sonst regellos in verschiedenen Zeitpunkten unaufgefordert dennoch erhoben würden und mitunter nachträgliche Untersuchungen und weitern Aufenthalt zur Folge haben könnten.

Hiernach kann die Kommission dem Vorschlage der Regierung, in so weit dadurch alle und jede vor-

gängige Vernehmung der Betheiligten beseitigt werden soll, nicht beistimmen, bringt übrigens, wie wir unten sehen werden, ein kürzeres als das im zweiten Titel des Gesetzes von 1835 vorgeschriebene Verfahren in Vorschlag.

Dagegen tritt die Kommission

zu II.

dem weitern Vorschlage bei, daß das Staatsministerialerkenntniß nur die Bahnlinie auf eine sichere Weise bestimmen dürfe, ohne alle einzelnen Gutstheile, welche in die Grundfläche derselben fallen und folglich abzutreten sind, nach ihren Eigenthümern und nach ihrem Maaße speciell beschreiben zu müssen.

Dieses Letztere ist gewissermaßen, wenn die Bahnlinie auf andere Weise nach untrüglichen Merkmalen bestimmt ist, nur Sache des Vollzugs.

Die Entscheidung, welche Güter abzutreten seyen, liegt schon in der Bestimmung der Bahnlinie. Diese muß daher nach dem §. 14 der Verfassungsurkunde vom Staatsministerium ausgehen. Die Ermittelung, welche Güter auf dieser Linie liegen, wie viel davon zum Bau der Bahn erforderlich sey, wem die dazu erforderlichen Gutsstücke gehören, und wie viel sie messen, kann aber ganz füglich nachfolgen, und zwar, da darin nicht erst die Entscheidung über die Abtretungsverbindlichkeit, sondern nur der Vollzug dessen, was bereits entschieden ist, liegt, auch durch eine andere Behörde als das Großherzogl. Staatsministerium.

Es hat dies den Vortheil, daß die Bestimmung der Bahnlinie schneller erfolgen kann, als wenn vorher schon alle Eigenthumsgrenzen untersucht, und die einzelnen

Gutstheile aller verschiedenen Eigenthümer vermessen und beschrieben werden müßten.

Ohnehin kann dieses letztere Geschäft, wenn man den Vorschlag der Regierung annimmt, hinsichtlich vieler Güter ganz unterbleiben, insofern sie der Staat durch Vertrag erwirbt, und dafür das im Gesetz von 1835 erwähnte Entschädigungsverfahren nicht in Anspruch nimmt.

Uebrigens unterliegt nach dem, was ich oben zu I. hinsichtlich der Anhörung der Betheiligten gesagt habe, der Art. 2 des Regierungsentwurfs einer Abänderung; ich erlaube mir nur, in Bezug auf die einzelnen Sätze des Kommissionsvorschlags noch einige Bemerkungen vorzutragen:

Zu Art. 6.

Nach dem Gesetz von 1835 soll in jeder Gemeinde ein Plan aufgelegt werden, welcher die zur Abtretung in Anspruch genommenen Güter darstellt und zugleich die Namen der im Grundbuche eingetragenen Eigenthümer und Nutzeigenthümer enthält.

Aus den oben zu II. angeführten Gründen muß die Angabe der Eigenthümer und Nutzeigenthümer hier wegfallen, und wenn diese wegfällt, so ist der Plan nicht mehr das geeignete Mittel, die Betheiligten von dem, was von ihnen gefordert wird, auf die unzweifelhafteste Weise in Kenntniß zu setzen. Es dient hiezu besser, wenn die Bahnlinie nach ihrer Grundfläche durch sichtbare Grenzzeichen ausgesteckt wird, wobei jeder Eigenthümer auf dem Felde selbst erkennen kann, ob und was von seinem Gute in Anspruch genommen werde.

In Uebereinstimmung mit der Regierungskommission wurde daher dieses ohnehin auch einfachere Mittel, die

Betheiligten von den Ansprüchen des Staats zu unterrichten, in Vorschlag gebracht.

Zu Art. 7.

Ihre Kommission, meine Herren, hält es für nöthig, daß das Gesetz vorschreibe, aus welchem Personal die zur Anhörung und Prüfung der Einsprachen zu beauftragende Kommission zu bestehen habe, weil von der Art der Besetzung der Kommission das Vertrauen abhängt, welches die Bürger haben können, daß gründlich und umsichtlich alle Interessen abgewogen werden. Am besten wird die Kommission auf die in §. 11 des Gesetzes von 1835 bestimmte Weise gebildet werden; nur soll hier das Ministerium des Innern immer den Vorstand ernennen.

Zu Art. 8.

Die Kommission hat den Tag ihres Erscheinens acht Tage vorher in den Gemeinden bekannt machen zu lassen, die im §. 8 des Gesetzes von 1835 vorgeschriebene besondere Eröffnung an die bekannten, im Orte anwesenden Betheiligten kann aber hier füglich unterbleiben.

Zu Art. 9.

Eine besondere Rücksicht verdienen bei einer Eisenbahn die vorhandenen Wege und Wasserleitungskanäle. Die Bahn darf nirgends, als wo ein besonders eingerichteter Uebergangsweg besteht, überschritten werden. Es werden daher die Gemarkungen und selbst die einzelnen Güter in zwei Theile völlig abgeschnitten, und um von dem einen Theile auf den andern zu gelangen, muß oft auf einem großen Umweg ein Uebergangspunkt gesucht werden. Es ist daher für den nachbarlichen Verkehr, und insbesondere auch für die Landwirthschaft von

sehr großem Gewichte, viele Uebergangspunkte zu haben.

Wenn nun aber, aus was immer für einem Grunde, die Verwaltungsbehörde für nöthig hält, sogar einen der bereits bestehenden Wege eingehen zu lassen, oder zu verlegen, so sind dabei die Besitzer der umliegenden Güter und die Einwohner der Gemeinden so sehr betheiligt, daß es wohl räthlich ist, daß die Verwaltungsbehörde ihnen ihre Absicht, einen Weg eingehen zu lassen oder zu verlegen, zum Voraus besonders bekannt mache, sofort die Einsprachen der Betheiligten dagegen vernehme und prüfe.

Ein Gleiches gilt von Wasserleitungskanälen, sey es, daß sie zum Betriebe von Gewerbsanlagen oder zur Bewässerung oder Entwässerung von Gütern dienen. Hiebei versteht es sich übrigens von selbst, daß da, wo ein zur Wiesenwässerung dienender Kanal das Wasser in einer Anzahl kleinerer Gräben ableitet, welche sämmtlich durch die Eisenbahn durchschnitten werden, nicht bei jedem einzelnen Graben ein besonderer Anschlag zu machen ist, sondern, daß es genügt, wenn der Anschlag beim Durchkeuzen des Hauptkanals angibt, bis zu welchem Punkte alle Gräben unterbrochen werden.

Zu Art. 10.

Nothwendig schien es, bestimmt im Gesetze auszusprechen, daß die nach der erfolgten Aussteckung der Bahnlinien geschehene öffentliche Bekanntmachung die Wirkungen hat, welche der §. 37 des Gesetzes von 1835 mit der dort vorgeschriebenen Bekanntmachung verbindet.

Zu Art. 11.

Das Staatsministerial-Erkenntniß, welches die Bahn-

linie bestimmt, soll eben damit die Entscheidung über die Eigenthumsabtretung schon in sich tragen; es wäre daher wünschenswerth, daß dasselbe überall auch schon die Grundfläche der Bahn ihrer Breite nach bezeichnete.

Da aber diese Vorausbestimmung der Grundfläche, welche nach technischen Gründen nicht überall gleich breit seyn kann, mit sehr großen Schwierigkeiten verbunden wäre, so wird es auch genügen, wenn das Staatsministerial-Erkenntniß nur die Richtung der Bahn enthält, indem alsdann die Verbindlichkeit zur Abtretung derjenigen Fläche, welche zum Baue der also bestimmten Bahn nach technischen Gründen erforderlich ist, lediglich als eine nothwendige Folge jener vom Staatsministerium ausgegangenen Bestimmung erscheint, und die nähere Ermittelung der erforderlichen Fläche zum Zwecke der Einleitung des Entschädigungsverfahrens vor dem Beginne der Arbeiten sofort nur hinsichtlich derjenigen Güter, mit deren Eigenthümern eine andere Vereinbarung nicht zu erzielen ist, noch nothwendig wird.

Zu Art. 12 und 13.

Die Vermessung und Beschreibung der einzelnen Gutstheile soll nach dem Vorschlag des Regierungsentwurfs, dem wir beitreten, erst nachfolgen, und sie wird gleich dem Staats-Ministerial-Erkenntnisse selbst durch das Kreis-Anzeigeblatt zu verkünden seyn, um für die Offenkundigkeit Dasjenige zu erreichen, was die §§. 20 und 22 des Gesetzes von 1835 bezwecken, und was wohl als eine Bedingung gelten muß, wenn das Eigenthum nach §. 80 frei von allen etwaigen Rechten Dritter auf den Staat übergehen soll.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Zu Art. 14.

Die Verwaltungsbehörde kann zwar, wie jeder Andere, auch zur Verwendung für öffentliche Zwecke durch Verträge Eigenthum erwerben, ohne an das durch das Gesetz vom 18. August 1835 vorgeschriebene Verfahren gebunden zu seyn, da dieses Gesetz nur für diejenigen Fälle nothwendig ist, in welchen die Eigenthumsabtretung ohne Vertrag im öffentlichen Interesse zwangsweise gefordert wird.

Uebrigens gewährt das Gesetz von 1835 dem Staat, welcher zum öffentlichen Nutzen Erwerbungen macht, unter den dort bestimmten Voraussetzungen eine größere Rechtssicherheit, als die allgemeinen Gesetze sie Jedem, der durch Privatverträge erwirbt, überhaupt zusichern, indem namentlich das Eigenthum, welches der Staat in den durch jenes Gesetz bestimmten Formen erwirbt, frei von allen etwaigen Eigenthums- oder Dienstbarkeitsansprüchen oder andern dinglichen Rechten Dritter auf ihn übergeht.

Wenn es nun auf der einen Seite wünschenswerth ist, daß der Staat mit Umgehung von Rechtsstreitigkeiten den erforderlichen Grund und Boden so viel als möglich durch gütliches Uebereinkommen erwerbe, — und wenn es auf der andern Seite zugleich auch räthlich erscheint, daß das Eigenthum mit der so eben erwähnten Freiheit von allen Lasten auf ihn übergeht, so hält die Kommission es für angemessen, im Gesetze den Weg anzudeuten, wie diese beiden Vortheile mit einander vereinigt werden können.

Nach dem §. 45 des Gesetzes von 1835 kann nämlich der letztere Vortheil auch bei gütlich vereinbarten

Erwerbungen erreicht werden, wenn zum Behufe des Uebereinkommens über den Preis ein Gemeinderathszeugniß, wer Rechte an dem Gute besitze, nach §. 40 bis 44 erhoben wird. Die Erhebung dieses Zeugnisses mit den daran geknüpften Folgen ist aber nach §. 22 nur insofern zulässig, als das die Abtretungsverbindlichkeit aussprechende Staatsministerial-Erkenntniß, oder die an dessen Stelle tretende Vereinbarung über die Abtretung an und für sich, vorerst durch das Anzeigeblatt verkündet ist.

Als ein integrirender Theil dieses Erkenntnisses erscheint nun hier die im Art. 12 erwähnte nachträgliche Ermittelung der einzelnen, für die Bahn erforderlichen Gutstheile nach ihren Eigenthümern, ihrer Lage und ihrem Maaße.

Diese nachträgliche Bestimmung ist daher nicht nur in Bezug auf diejenigen Güter, hinsichtlich deren wegen Festsetzung des Preises ein gerichtliches Verfahren nöthig wird, sondern auch in Bezug auf jene, deren Preise durch Uebereinkommen festgesetzt werden, durch das Anzeigeblatt zu verkünden, hinsichtlich dieser letztern jedoch nur in so fern, als die Verwaltungsbehörde nach der Größe und dem Werthe der einzelnen Gutstheile, oder nach andern Verhältnissen es für wichtig genug hält, die Vermessung der einzelnen Stücke und die Beschreibung und Verkündung derselben im Anzeigeblatt vorzunehmen, um die im §. 80 des Gesetzes von 1835 bezeichnete größere Rechtssicherheit für ihren Erwerb zu erlangen.

Darnach lautet die vorgeschlagene Bestimmung wegen

öffentlicher Verkündung: welche Güter durch Privatvertrag erworben werden, nur fakultativ.

Zu Art. 15.

Ausser dem in die Bahnlinie fallenden Grund und Boden werden noch manche andere Plätze zum Betriebe des Unternehmens, z. B. zu Bahnhöfen, zu Verwaltungsgebäuden u. d. g., nöthig werden.

Der Regierungsentwurf enthält in Bezug auf solche Zugehörden keine Bestimmung. Wo derartige Erwerbungen nicht im Wege des Vertrags erfolgen, werden lediglich die Vorschriften des Gesetzes vom 28. August 1835 zur Anwendung kommen, und die Kommission ist auch der Meinung, daß es hieran genüge, indem bei der Bestimmung solcher Plätze eine Auswahl unter verschiedenen Grundstücken weit eher zulässig ist, als bei der Festsetzung der Bahnlinie selbst. Die Kommission hielt es übrigens für nothwendig, im Art. 15 dies auszusprechen.

Zum Schlusse erlaubt sich die Kommission, noch darauf hinzuweisen, daß bei der Anlage von Eisenbahnen in Bezug auf Abtretung oder Beeinträchtigung von Eigenthumsrechten auch noch manche andere Frage zur Sprache kommen wird, als die sich nur auf das für das Eisenbahnunternehmen selbst erforderliche Eigenthum bezieht, ohne daß die Kommission es gerade für nöthig hält, diesfalls besondere Bestimmungen in dieses Gesetz aufzunehmen.

a) Namentlich mag dies von jenen Plätzen gelten, welche die Verwaltung nur vorübergehend zum Behufe des Baues der Bahn selbst, z. B. zur Beiführung, Aufstellung oder Lagerung der Baumaterialien nöthig hat.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Hinsichtlich dieser Plätze wirft sich namentlich die Frage auf, ob nicht eine besondere Bestimmung dahin nöthig werde, daß auch ihre vorübergehende Benutzung mittelst Zwangs gefordert werden könne?

Die Regierung hat eine solche Bestimmung nicht vorgeschlagen, und auch die Kommission findet sich nicht veranlaßt, eine solche in Vorschlag zu bringen.

Der Art. 14. der Verfassungsurkunde kennt nur eine zwangsweise Abtretung des Eigenthums zu öffentlichen Zwecken. Eine zwangsweise Ueberlassung des Guts zu blos vorübergehender Benutzung könnte aber dem Eigenthümer nach Umständen in einzelnen Fällen weit lästiger fallen, als wenn ihm das Eigenthum selbst sogleich abgenommen wird.

Der Eigenthümer könnte nämlich ein besonderes Interesse haben, sein Gut z. B. zu einer gewerblichen Anlage, zur Errichtung eines Gebäudes, zu einem werthvollen landwirthschaftlichen Anbaue u. d. gl. zu benutzen, und er wäre hieran gehindert, ohne daß doch er für diese besonderen (nicht vorauszusehenden und kaum je zu erweisenden) Nachtheile eine Vergütung erhalten hätte. Ueberhaupt läge eine Verletzung gegen ihn schon darin, daß ihm die Verfügung über sein Eigenthum zeitlich entzogen, und nicht zugleich das Kapital desselben als das Surrogat, womit er ein neues Gut erkaufen oder einen andern Betrieb beginnen könnte, verabfolgt wäre. Eine solche Maßregel gegen den Eigenthümer ist auch durch die öffentlichen Interessen keineswegs geboten, denn, wenn Nebenplätze zum Baue der Bahn durchaus nothwendig sind, und durch Pachtverträge gar nicht zu erhalten wären, so bliebe dem Staate

immer noch der Ausweg, sich dieselben im Wege der Zwangsabtretung eigenthümlich zu verschaffen, und sie sodann nach vollendetem Baue, wenn er ihrer nicht mehr bedarf, wieder zu veräußern.

b) Mancherlei Schwierigkeiten werden sich auch erheben, in Bezug auf die Feldwege und Durchfahrtsrechte.

Eigentliche Wege werden wohl selten eingehen oder verlegt werden können, desto häufiger wird es sich aber ergeben, daß Güterstücke durch die Eisenbahn den Ausweg verlieren, auf dem man davon bisher zur öffentlichen Straße gelangen konnte.

Wird nämlich ein Gut, das nur auf einer Seite an die Straße grenzt, von der Eisenbahn durchschnitten, so ist der jenseits liegende Theil von der Straße, mit der er durch den diesseitigen Antheil verbunden war, abgeschnitten.

Dasselbe ist der Fall, wenn ein Gut von einem andern, über welches es ein Ueberfahrtsrecht auf die Straße hatte, durch die Eisenbahn getrennt wird.

In beiden Fällen ist nöthig, daß dem getrennten Gutstheile ein anderer Ausweg auf die Straße verschafft werde, und der dießfallsige Aufwand fällt unter die nach §. 32 (oder im Falle eines verlorenen Ueberfahrtsrechts über fremdes Gut nach §. 27 des Gesetzes vom 28. August 1835) vom Staate zu leistende Entschädigung.

Der Anspruch an den dritten Eigenthümer, der nun über sein Gut gegen Entschädigung einen Ausweg gestatten muß, ist durch den L.R.S. 682 begründet, eine dießfallsige Bestimmung also hier nicht durchaus nothwendig.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Eher scheint noch

c) eine Vorschrift erforderlich, daß Kanäle, welche zur Leitung oder zum Abfluß des Wassers dienen, gegen Entschädigung durch fremdes Gut geführt werden dürfen. Die Eisenbahn kann nämlich da oder dort die Unterbrechnung solcher Wasserleitungs- oder Abzugs-Kanäle zur Folge haben, und, um die durch diese Kanäle gewährten landwirthschaftlichen oder gewerblichen Vortheile nicht verloren gehen zu lassen, sind dieselben vielleicht eine Strecke weit über fremdes Gut fortzuführen. Auch kann es geschehen, daß das Wasser, welches bisher auf der Seite der Eisenbahn hin seinen Abfluß hatte, künftig über des Nachbars Gut abgeleitet werden muß. Ein Zwang gegen den Nachbar, den Kanal durch sein Gut anlegen zu lassen, findet aber gegenwärtig, da es sich um kein öffentliches Interesse, sondern nur um das Interesse einzelner Gutsbesitzer handelt, nur unter den Voraussetzungen der L.R.S. 640 u. f. f. Statt.

Eine Erweiterung dieser Rechte gegen den Nachbar und eine nähere Bestimmung des Verfahrens, insbesondere wo verschiedene Interessen zusammentreffen, wäre ohne Zweifel wohlthätig. Indessen enthält der Entwurf hievon nichts, und doch gebührt der Regierung die Initiative. Deßwegen und in der Erwartung, daß die Regierung ohnehin bald den Entwurf eines Kulturgesetzes vorlegen werde, nimmt die Kommission Umgang, in den vorliegenden Entwurf besondere Bestimmungen der bezeichneten Art aufzunehmen.

Entwurf des Gesetzes.

Art. 1 bis 4 sind am Schlusse des vom Abg. Hoffmann erstatteten Berichts ersichtlich.

Art. 5.

Für die Zwangsabtretungen, welche hinsichtlich des in die Zugslinie der Eisenbahn fallenden Eigenthums nöthig werden, kommen statt der im II. Titel des Gesetzes vom 28. August 1835 enthaltenen Vorschriften folgende Bestimmungen zur Anwendung.

Art. 6.

Wenn die vorgeschlagene Bahnlinie nach ihrer Grundfläche ausgesteckt ist, in der Art, daß nach den angebrachten Grenzzeichen sichtbar ist, welche Güter oder Gutstheile zur Anlage der Bahn gefordert werden, — so begibt sich eine Kommission in die Gemeinden der durch die Bahnlinie durchschnittenen Gemarkungen, um die etwaigen Einsprachen und Anträge zu prüfen, welche von den betheiligten Eigenthümern oder sonst Berechtigten gemacht werden mögen.

Art. 7.

Diese Kommission besteht

1) aus einem Vorstande, welchen das Ministerium des Innern ernennt,

2) in jedem Bezirk aus dem Beamten oder seinem Stellvertreter;

3) aus einem, oder mehreren vom Ministerium des Innern dazu beauftragten Ingenieuren oder Baumeistern;

4) in jeder Gemeinde aus dem Bürgermeister oder dessen Stellvertreter.

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

Der Kommissionsvorstand kann zur Berathung, oder zur Ertheilung von Aufklärungen noch andere Personen beiziehen, und auch dem Bürgermeister steht das Recht zu, zur Ertheilung von Aufklärungen andere, der Sache kundige Personen beizurufen.

Art. 8.

Der Tag des Erscheinens der Kommission wird wenigstens acht Tage vorher in den gedachten Gemeinden öffentlich bekannt gemacht, mit dem Anhange, daß Jeder, welcher gegen die ausgesteckte Bahnlinie gegründete Einsprachen zu machen habe, dieselben bei der Tagfahrt der Kommission vortragen könne.

Die Kommission kann diese Tagfahrt an einem und demselben Orte für mehrere Gemeinden gleichzeitig abhalten.

Art. 9.

Wenn ein bereits bestehender Weg oder Wasserleitungs- oder Abzugskanal, welcher die Bahnlinie durchschneidet, eingehen oder verlegt werden soll, so ist dieß an der Stelle, wo der Weg oder Kanal und die Bahnlinie sich durchkreuzen, durch öffentlichen Anschlag bekannt zu machen, und ferner bei Bestimmung der Tagfahrt in der Gemeinde selbst zu verkünden, mit dem Anhang, daß der Kommission auch die etwaigen Einsprachen gegen die Aufhebung oder Verlegung des Weges oder Kanals zur Prüfung vorgetragen werden können.

Art. 10.

Die im Art. 8 vorgeschriebene öffentliche Bekanntmachung hat in Bezug auf die Verbindlichkeiten der Eigenthümer der in die ausgesteckte Bahnlinie fallenden Grundstücke dieselben Wirkungen, wie nach §. 37 des

Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Gesetzes vom 28. August 1835 die Bekanntmachung, daß der die abzutretende Liegenschaft bezeichnende Plan in dem Rathhause niedergelegt sey.

Art. 11.

Erst auf die Vorlage dieser Verhandlungen, welche die Kommission mit ihrem Gutachten an das Ministerium des Innern einsendet, gibt das Staatsministerium das Erkenntniß, welches die Richtung der Bahn nach sichern Merkmalen bestimmt, und da, wo eine Abweichung von der zuerst bezeichneten Bahnlinie (Art. 6) beschlossen wird, dieses ausdrücklich erwähnt.

Das Erkenntniß des Staatsministeriums wird, soweit es jeden Kreis betrifft, durch das Anzeigeblatt des Kreises bekannt gemacht.

Art. 12.

Soweit die Güter und Gutstheile, welche nach der vom Staatsministerium bestimmten Linie zur Herstellung der Bahn erforderlich sind, nicht durch gütliches Uebereinkommen erworben werden, sind sie von der Kommission nach ihren Eigenthümern, ihrer Lage und ihrem Maße einzeln zu verzeichnen und für jeden Kreis durch das Anzeigeblatt bekannt zu machen.

Art. 13.

Diese Bekanntmachung hat in Bezug auf die Abtretungsverbindlichkeit und auf das darauf einzuleitende Entschädigungsverfahren dieselben Wirkungen, wie die im §. 22 des Gesetzes vom 28. August 1835 erwähnte Verkündung eines Staatsministerial-Erkenntnisses.

Art. 14.

Auch die abzutretenden Güter, deren Preis durch Uebereinkommen bestimmt wird, sind in der im Art.

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

12 bezeichneten Weise durch das Anzeigeblatt bekannt zu machen, wenn der Erwerb mit Erhebung des im §. 40 — 44 des Gesetzes vom 28. August 1835 erwähnten Gemeinderathszeugnisses geschehen, und darnach in Gemäßheit des §. 45 mit den im IV. Titel jenes Gesetzes bezeichneten Wirkungen verbunden seyn soll.

Art. 15.

Wenn ausser den zur Anlage der Eisenbahn selbst erforderlichen Grundstücken noch andere Plätze zum Zwecke dieses Unternehmens, z. B. zu Bahnhöfen, zu Verwaltungsgebäuden ꝛc. in Anspruch genommen werden müssen, so sind in Bezug auf ihre Abtretung die im Gesetze vom 28. August 1835 enthaltenen Vorschriften anwendbar.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Beil. Nr. 3 zum Protocoll der 5. öffentlichen Sitzung vom 5. März 1838.

Commissions-Bericht

über

das Finanzgesetz zur Deckung der Baukosten einer Eisenbahn von Mannheim bis an die Schweizergränze bei Basel.

Erstattet von dem Abg. Speyerer.

Meine Herren!

Getrennt von der großen Frage über die Einführung der Eisenbahnen in unserem schönen Vaterlande, welche die hohe Staatsregierung sorgfältig erwogen und zuletzt gedrängt durch die Macht der Verhältnisse Ihrer Entscheidung auf dem berufenen außerordentlichen Landtage in einem besonderen Gesetzentwurfe vorgelegt hat, schlägt Ihnen ein anderer Entwurf in Beziehung auf die Uebernahme der Baukosten auf Staatsrechnung die Mittel vor, die dazu verwendet werden wollen.

Dem innigen Zusammenhange der Unternehmung selbst mit den finanziellen Rücksichten verdankt die verstärkte Commission, welche Sie zur Begutachtung der Hauptfrage

bestellt haben, Ihren Beschluß, der ihr auch diesen zweiten Entwurf überweißt, und mir ist der ehrenvolle Auftrag geworden, die Ansichten der Commission in dieser Beziehung, in der Voraussetzung vor Ihnen auszusprechen, daß die erste Frage nach dem Antrage Ihrer Commission entschieden werde.

Der Gesetzesentwurf, worüber ich zu berichten die Ehre habe, geht, wenn er sich lediglich auf das Bedürfniß bis zum nächsten Landtage beschränkt, und diesem bei Vorlage des neuesten Standes unserer Finanzen die größere Sorge für das Unternehmen in seiner ganzen Ausdehnung überläßt, von der beruhigenden Ueberzeugung aus, die auch wir theilen, daß ein Zweifel über die finanziellen Kräfte des Landes bei der Uebernahme auf Staatskosten überall nicht gedenkbar, unfruchtbar aber jede Berechnung seyn dürfte, welche sich auf das Feld der Zukunft wagt, die über das Gebiet der nächsten Jahre reicht; und so wenig unsre Ansicht in beiden Beziehungen abzuweichen vermag, so sehen wir uns gleichwohl in anderen Gründen dringend veranlaßt, consequent mit dem Gesetzesentwurf über die Hauptfrage auch hier für das Finanzgesetz die Aufnahme der ganzen überschlagenen Summe für die Vollendung der Bahn zu reclamiren, um sowohl durch Bezeichnung der Casse, aus welcher der Aufwand geschöpft werden soll, als durch den allgemeinen Grundsatz der Deckung, an der Spitze des Gesetzes, Beruhigung darüber zu verbreiten, daß die Steuerkräfte des Landes für diesen Zweck in Anspruch zu nehmen keineswegs in Aussicht steht, insbesondere aber auch die Zweifel zu verscheuchen, die gedenkbar sind, wenn aus den Vorlagen der Regierung der Ertrag der Bahn im obern Theile des Landes als zweifelhaft dargestellt wird,

während der Bau an der untern Strecke angemessen seinen Anfang nehmen soll.

Es ist der entschiedene Wille der Regierung, wie ihn der Beschluß, der auf Staatskosten gebaut haben will, belegt, die Vollendung der ganzen Bahnstrecke — ein entschiedenes Zeichen dieses Willens soll daher auch dem betreffenden Finanzgesetze nicht fehlen. Ihre Commission, meine Herren, schlägt Ihnen aus dieser Rücksicht vor, dieses ernste Zeichen der Voraussetzung, unter welcher wir Ihnen die Hauptfrage zu bejahen anrathen, an die Spitze des Gesetzes zu stellen.

Unser veränderter Entwurf hat zu dem Ende in seinem ersten Artikel, wie ihn die Beilage zeigt, eine solche Bestimmung aufgenommen, die, wenn ihr auch jeder practische Werth abgesprochen werden wollte, gleichwohl gute Gründe für sich hat, und uns Gelegenheit gibt, die finanziellen Folgen wenigstens so weit ins Auge zu fassen, als ein Blick in die Zukunft bei einem so großen, aller Erfahrung ermangelnden Gegenstande nur immer gedenkbar ist, und als unerläßlich erscheint, um die große Frage ohne Beunruhigung zu entscheiden.

Liegt nun gegen die Aufnahme der ganzen, für eine in ihrer Grundlage doppelten, in ihrem Geleise aber nur einfachen Bahn berechneten Summe, wenn man in einem andern Gesetze sie überhaupt beschließt, auch hier ein Anstand nicht vor, so kann man dagegen freilich gegen die Feststellung des Grundsatzes ihrer Dotation einwenden, daß sie nicht unter allen Verhältnissen einzuhalten möglich sich erweisen könnte. Man wird aber immerhin so viel zugestehen müssen, daß dieser Fall nur als ein unwahrscheinlicher und außerordentlicher gedacht werden mag, für

welchen das Gesetz nicht zu sorgen berufen seyn kann, und wird daher billig, wenn andere Gründe diese wichtige Bestimmung wünschenswerth machen, die unwahrscheinliche Abweichung einer andern Ermächtigung vorzubehalten gerathen finden.

Der Blick auf unsere finanzielle Lage übrigens, den wir uns vorbehalten, wird die Unwahrscheinlichkeit eines solchen Falles recht anschaulich machen. Wir verweilen daher nicht länger, und wenden uns, ehe wir auf diesen wichtigen Theil unserer Aufgabe übergehen, zu dem Entwurfe selbst, oder dem wahrscheinlichen Bedürfnisse bis zur nächsten Budgetperiode, das wir von der Forderung der Regierung von 2,250,000 fl. in unserm zweiten Artikel auf die Summe von 4,000,000 fl. zu erhöhen uns veranlaßt sehen.

Einleuchtend schien der Commission nämlich die Gefahr, daß der Preis des benöthigten Grund und Bodens durch Speculation bedroht werden könnte, wenn zwischen der definitiven Bestimmung der Bahnlinie und der Expropriation eine geraume Zeit in Mitte gelassen werden wollte. Unerläßlich findet sie daher den Ankauf desselben auf die ganze Bahnstrecke, die einzutreten hätte, so wie die vorhergegangene nochmalige Untersuchung des Terrains, mit Rücksicht auf die absoluten Forderungen und dringenden Wünsche der Kammer, die Linie unwiderruflich festgestellt hat. Größer aber werden dadurch die Summen, als sie in dem auf andere Voraussehungen gebauten Ueberschlägen des Bedürfnisses angenommen worden sind. Wir verkennen zwar nicht, daß Verträge gedenkbar sind, welche die Besitzer jener Grundstücke, deren Benutzung ihnen noch auf mehrere Jahre belassen werden kann, auf eine alsbaldige Bezah-

lung verzichten lassen, gleichwohl dürfen der Regierung die Mittel nicht fehlen, unter allen Umständen Meister der Verhältnisse zu bleiben.

Aber auch außerdem schien Ihrer Commission ein größerer als berechneter Anfang im Oberlande an jenen Stellen gerathen, wo voraussichtlich die rohe Vorarbeit größere Zeit in Anspruch nimmt, und für die Fortsetzung der Bahnlegung Aufenthalt vorgesehen werden muß, wodurch die großen Capitalien länger müßig liegen bleiben, sollen nicht die Arbeitskräfte des Landes in ihrer ganzen Masse nachtheiliger für alle Gewerbe aufgeboten werden, als in der Natur der Sache ohnehin schon unvermeidlich ist.

Aus diesen beiden Gründen aber glaubt die Commission ihren erhöhten Antrag gerechtfertigt, und findet dabei um so weniger Bedenken, als selbst in den budgetmäßigen Ueberschüssen der laufenden Periode nach dem Vortrage des Herrn Finanzministers die nothwendige Deckung von Zins und Tilgungsfonds auch für die größere Summe noch immer gefunden wird. Wenn aber auch die gänzliche Verwendung des erhöhten Credits sich nicht mit dem wohlberechneten Vortheile des Unternehmens vereinigen lassen sollte, so fällt der Rest zu weiterer Verfügung ohne Schaden der nächsten Periode zurück.

Der dritte Artikel unsres Entwurfs umfaßt den vierten und fünften Artikel der Regierungsvorlage ohne wesentliche Veränderung in seiner abweichenden Gestalt. Er ermächtigt die Amortisationscasse zu Anleihen bis zu dem erhöhten Betrage des Credits, in so weit er nicht, ohne Beeinträchtigung ihrer nächsten Zwecke, aus ihren eignen Mitteln geschöpft werden mag; und unterläßt die verschiedenen Bestandtheile der Casse, als unter ihren eignen Mitteln

verstanden, einzeln aufzuführen, weil die ihr dabei überall obliegende Verbindlichkeit zur Verzinsung jener Capitalien, die sie aus getrennten Verrechnungen erhält, sie natürlich auch auf der andern Seite zu nutzbringender Anlage ermächtiget, und dadurch ihren eignen Mitteln gleichstellt.

Im vierten Artikel nehmen wir die Art und Weise der Berechnung für Zinse und Tilgungsfonds nach den Vorschlägen der Regierung auf, wie sie bereits im ersten Artikel als Grundsatz für die Gesammtbahnkosten eine Stelle gefunden hat, und erhöhen endlich im fünften die Dotation aus der Staatscasse im Verhältnisse des erhöhten Credits von 60,000 auf 90,000 fl., die, wenn sie auch um 10,000 fl. unter der in den Monatsraten gleichgehaltenen Durchschnittsberechnung der Regierung bleiben, gleichwohl vollkommen zu genügen vermögen, wenn man annimmt, daß die im Art. 2 nach dem Bedürfnisse zu bemessenden Monatsraten zur Realisirung des eröffneten Credits am Anfange die Höhe des Durchschnitts nicht wohl erreichen dürften. Jene 90,000 fl. aber finden, wie schon erwähnt, in den budgetmäßigen Ueberschüssen der laufenden Periode ihre vollständige Deckung.

Auch die Frage hat in Ihrer Commission zu einer Prüfung Veranlassung gefunden, ob die Dotation der Amortisationscasse bis zu dem Zeitpuncte der Vollendung der Bahn, so weit sie der Ertrag der theilweise benutzten Bahn nicht zu decken vermöchte, nicht selbst wieder aus dem Capitalstock genommen werden wolle, weil zu den Kosten des Baues allerdings auch alle Zinsverluste bis zu ihrer Vollendung gerechnet werden müssen. Allein in dieser nothwendigen Forderung für eine dereinstige richtige Berechnung der Kosten der Bahn, liegt kein Grund, die Ueberschüsse

der Staatscasse andrer Verwendung vorzubehalten, im Gegentheil halten wir es bei einer solchen, in ihrem Ertrage ungewissen Unternehmung als ein wesentliches Erforderniß, daß von ihrem Beginn an, jede Zinsenanhäufung vermieden, und dadurch dem Ertrage so wenig als möglich vorbehalten wird, damit der jährliche Zuschuß, welcher bei ungünstiger Entwicklung dem Staatsbudget entnommen werden muß, nicht durch Zins von Zins noch gesteigert werde. Was für Gesellschaften, die ähnliche Unternehmungen machen, unvermeidlich, hat der Staat keinen Grund, nachzuahmen, im Gegentheil ist das Uebergewicht, welches das Staatsunternehmen sich durch Beseitigung aller Zwischenzinse sichert, ein wesentlicher Vorzug bei der Concurrenz mit Gesellschaftsbahnen, den man festzuhalten alle Ursache hat, und zu dessen vollständiger Sicherung insbesondere noch die möglichst schnelle Eröffnung einzelner vollendeter Bahnstrecken nicht genug empfohlen werden kann!

Wiederholen wir nunmehr den Inhalt unsres Entwurfs in gedrängter Kürze, so gibt er in seinem ersten Artikel den ganzen Aufwand der Anlage, nach den vorgelegten Ueberschlägen, für eine in ihrer Grundlage auf Verdopplung berechnete einfache Bahn — bestellt zugleich die Amortisationscasse zur Lieferung des ganzen Bedürfnisses, und stellt den Grundsatz ihrer Dotation, wie er ihr bisher zur Seite steht, für den Gesammtaufwand fest. In seinem zweiten regulirt er das Bedürfniß der Periode, und bezeichnet das Ministerium des Innern als die Stelle, zu deren Gunsten, weil sie mit dem Vollzuge beauftragt ist, der ganze Credit in Monatsraten gestellt wird. Der dritte sorgt für das Capitalbedürfniß der Casse, wenn er sie zu Anleihen bis zu dem Betrage

des Credits ermächtiget, falls ihre bedeutenden verfügbaren Mittel gegen Erwarten nicht zu genügen vermöchten. Der vierte gilt die Art und Weise der Dotations-Berechnung für Zins und Tilgungsfonds, und der letzte greift auf die verfügbaren Ueberschüsse der Staatscasse zu ihrer vollständigen Deckung. Er erledigt somit die unerläßliche Aufgabe der Zeit, für welche der gegenwärtige Landtag zu sorgen berufen ist.

Weil aber der Anfang einer weitaussehenden Unternehmung ihre Vollendung nothwendig bedingt, so genügt uns keineswegs diese unabweisliche erste Sorge, und wenn wir auch gerne anerkennen, daß eine Berechnung aller finanziellen Folgen immerhin so gewagt erscheint, als eine Beurtheilung der Wirkung der Bahn in jeder andern Beziehung, so kann uns dieß gleichwohl nicht abhalten, einen Blick auf dieses Feld zu werfen, und wenn er auch einen entschiedenen Anspruch nicht zu machen vermag, so soll er gleichwohl belegen, daß wir die finanzielle Bedeutung des Gegenstandes in ihrem vollen Umfange erwogen und gewürdiget, und uns den Illusionen nicht hingegeben haben, die wir, bei aller Huldigung, die wir dem herrlichen Producte des menschlichen Geistes mit Vergnügen darbringen, nur als die unlautre Frucht der Agiotage zu erkennen vermögen.

Der Ertrag der Bahnen — und dieser allein, als der finanziellen Parthie angehörend, fällt in das Gebiet des gegenwärtigen Berichts — ist bedingt: durch den Umfang des Verkehrs — die mehr oder mindere Kosten der Anlage — die Concurrenz der Bahnen, und durch allgemeine Benutzung zum Gütertransport.

Unbestreitbar sieht der Erstere einem Aufschwunge entgegen, wie er aus den Untersuchungen der Gegenwart

nicht geschöpft werden mag — übertrieben aber erscheinen die Erwartungen, wenn der Maßstab der Verbindung bedeutender Städte auf kurze Strecke angelegt werden will, — übertrieben, wenn rücksichtslose Vergleiche mit Ländern angestellt werden wollen, die in einer dem Eisenbahnenverkehre günstigeren Vertheilung oder dichteren Bevölkerung, oder endlich in ihrer Lage am Meere verschieden sind.

Die große Zahl von Reisenden, welche zur Deckung der Kosten des Dampf-Locomotivs erforderlich ist, und hier wiederholt im Tage zusammentrifft, gewährt dem Betriebe unendliche Vortheile, die wir uns kaum versprechen dürfen, so lange nicht eine andre, gleiche Schnelligkeit gewährende, und dennoch minder kostspielige oder theilbarere bewegende Kraft gefunden seyn wird, die dem Verhältnisse unsres Verkehrs mehr entspricht.

Unser schönes Land sehen wir zwar übersäet mit einer Masse kleiner bevölkerter Städte und Orte, die in einem lebhaften Verkehre miteinander stehen, so daß kein deutscher Boden für eine größere Bahn sich günstigerer Verhältnisse zu rühmen vermögte. Aber, nicht alle vermag die Bahn so zu berühren, daß ihre Benutzung auf kurze Strecken, die in der Regel die Lebhaftigkeit des Verkehrs bedingen, überall erwartet werden kann. Dieses Verhältniß aber wird auf den Ertrag der Bahn überdieß in dem Maße einwirken, als Hindernisse, in Beziehung auf den Zug der Bahn, den ausgesprochenen Wünschen entgegenstehen.

Kein deutscher Staat vermögte Zweitens sich eines günstigeren Terrains zur Anlegung einer großen Bahn zu erfreuen, — keiner wird daher im Stande seyn, mit geringerem Aufwande zu bauen. Wird aber auch der, nach diesem Aufwande sich berechnende Ertrag, in diesem Verhält-

nisse allerdings gesteigert, so liegt darin gleichwohl noch immer keine Bürgschaft für einen glänzenden Ertrag.

Bei weitem eingreifender ist zum Dritten, in Beziehung auf den finanziellen Gesichtspunct, die Concurrenz anderer Bahnen, die nirgends mehr erwartet werden darf, als in unserm deutschen Vaterlande, das durch seine, Jahrhunderte hindurch reichende Theilung, eine andere Entwickelung erfahren hat, — an der Stelle eines überlegenen Mittelpunctes eine Zahl blühender aber kleinerer Städte darbietet, die an seinen Flüssen und Landstraßen angebaut sind. Alle theilen den Verkehr, der sich in großen Staaten auf einzelne Hauptrouten concentrirt, — alle verlangen zu erhalten, was sie so lange besessen, — nichts vermag daher die Concurrenz zu beschwichtigen, als die Hindernisse der Natur, an denen die Wissenschaft und der Erfindungsgeist — ob für die nahe Zukunft beibt selbst ungewiß, — bisher noch gescheitert sind.

Endlich kann die Erträglichkeit des Gütertransports, wenn man auch ihre allgemeine Zuwendung ohne Beeinträchtigung der für den Personenverkehr unerläßlichen Schnelligkeit nicht in Zweifel zieht, nicht mit großem Maßstabe gemessen werden, weil nur die niedrigst gehaltene Frachtdie Massen verbürgt, die ein regelmäßiger Zug fordert, und nur in Gegenständen des geringsten Werthes in diesem Verhältnisse zu finden vermag.

Dagegen aber ist es augenfällig, daß die in nahe Aussicht gestellte, oder vielmehr gleichzeitig beginnende Fortsetzung der Bahn nach Norden eine Verbesserung des Ertrages in dem Verhältnisse mit Zuverläßigkeit verspricht, in welchem diese Fortsetzung ausgedehnt wird, und daraus folgern wir denn, daß die vorzusehende Einbuße der ersten

Zeit, einen Ersatz in der Zukunft mit Sicherheit erwarten darf.

Gleichwohl, meine Herren! sind es nicht finanzielle Gründe, welche Ihre Commission zur Zustimmung bei der Hauptfrage bestimmten. Ueberwiegend sind die staatswirthschaftlichen Rücksichten, welche der Bericht über den ersten Gesetzesentwurf Ihnen ausführlich erörtert, und es genügt daher für den Zweck des gegenwärtigen Berichts, wenn wir Ihnen einen glänzenden Ertrag nicht darthun, daß wir nach diesen Andeutungen zuletzt die Frage beleuchten, ob Hindernisse für die Ausführung in unsern Finanzen nicht gefürchtet werden müssen, wenn in dem schlimmsten Falle der Ertrag den Aufwand der Zinse und allmähligen Tilgung nicht völlig zu decken im Stande seyn sollte.

Vor Allem, meine Herren! flößt die Sicherheit, welche der Vortrag des Herrn Finanzministers beurkundet, wenn er, dessen Berechnungen wir realisirt zu sehen gewohnt sind, unterläßt, auf den ganzen Umfang des Aufwandes irgend einzugehen, großes Vertrauen ein. Was Ihren Augen vorenthalten, kann darum nicht als unterlassen angenommen werden, weil der kluge Staatsmann billig Bedenken trägt, einer Unternehmung, die in ihrer Folge viele Millionen fordert, die Erste zuzuwenden, ehe die Letzte als naheliegend sich erweist, und je näher diese Aller Augen, die mit unsern Finanzen vertraut sind, sich darstellt, desto mehr erkennen wir die unterlassene Nachweisung in der Stellung des Herrn Finanzministers gerechtfertiget. Wir aber in der unsrigen wollen gleichwohl nicht unterlassen, auch für den, den der Gegenstand eines allgemeineren Interesses anzieht, ohne daß er sonst gewohnt ist, unsern Verhandlungen im Allgemeinen zu folgen, einige Momente aufzuführen, die

es klar machen dürften, warum die Vorlage der Regierung sich nur auf das nächste Bedürfniß beschränkt hat.

Es sind die Capitalien der Zehntablösung zunächst, welche die Mittel zu liefern versprechen, ohne daß man zu Anleihen groß seine Zuflucht zu nehmen gezwungen seyn dürfte. Und wir halten diese Bürgschaft für eine der wesentlicheren, weil uns eine minder günstige Epoche für große Anleihen, als sie der gegenwärtige Moment ohne Zweifel darbietet, in der Zahl gleichartiger Unternehmungen gedenkbar scheint, für kleinere Bedürfnisse aber eine große Zahl von Capitalisten erübriget, welche, unempfänglich für das Wagniß der Speculation, der unerschütterlichen Basis einer wohlgeordneten Finanzverwaltung ihr Geld allein vertrauen.

Es ist die auf nahe bei 9½ Millionen reduzirte eigentliche Staatsschuld, welche die Amortisationscasse, wollte man nicht den aufkündbaren vortheilhaftesten Theil in unsern Renthscheinen zurückbezahlen, gegen ihre Bestimmung mit der Verwaltung großer Activen schon seit Jahren beschäftiget. Es ist die sichere Erwartung großer Grundstockscapitalien aus der Zehntablösung, die, wenn auch der Staatsbeitrag zur Zehntablösung zunächst daraus bestritten wird, durch gute Acquisitionen bei weitem nicht erschöpft werden mögen, deshalb dazu zwingen würden, die ganze Capitalschuld gegen die Wünsche hochachtbarer Creditoren, welche dem Staate in anderer Zeit wesentlich gedient, abzutragen, wenn eine andere große Verwendung, wie die vorliegende, sich nicht gefunden hätte, und je begründeter die staatswirthschaftlichen Vortheile der Eisenbahn, desto mehr gebührt ihr der Vorzug vor jeder Acquisition, die ohnehin im Verhältnisse der eingehenden Capitalien nicht gefunden werden dürften.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Es ist endlich abermals der geregelte Staatshaushalt, der eine zeitweise Benutzung von Cassenscheinen, so viel Bedenken sie im Allgemeinen gegen sich haben, als sichere Reserve von einigen Millionen unbedenklich gewährt. Und sehen wir auch heute nicht entfernt einen Grund, die Nothwendigkeit einer solchen Hülfe vorauszusetzen, weil nur der augenblickliche Mangel nothwendiger Capitalien, wie er einer vorübergehenden Crisis des Handels allein gedenkbar zu erwachsen vermöchte, unwahrscheinlich genug dazu zu greifen nöthigen könnte, keineswegs aber die Zinsenersparniß nothwendig dahin verweist, so halten wir es gleichwohl für unerläßlich, auch dieses Mittels Erwähnung zu thun, um überall jeden Grund zu Besorgnissen wegen höherer Verzinsung unterworfener Capitalien zu entfernen. Nur in dem einzigen Falle könnte die Creirung von einigen Millionen Papiergeld auch aus dem Motive der Zinsenersparung in Frage kommen, wenn der Ertrag der theilweise vollendeten Bahn durch die Concurrenz ein Opfer vom Staate in Anspruch nehmen wollte, das nicht in den Ueberschüssen der Staatsrevenüen seine Deckung finden sollte.

Blicken wir aber zurück auf die Resultate der Rechnung aus den Nachweisungen der jüngstvergangenen Jahre, und vor uns auf die Vermehrung der Steuercapitalien, die durch die Eisenbahn unbestreitbar, wie der vermehrte Ertrag der indirecten Abgaben aus dem gesteigerten Verkehre erwartet werden muß — so verschwindet jede solche Besorgniß, weil das in enger Schranke gehaltene Einnahmsbudget, wie wir es aus den Händen des Herrn Finanzministers zu erhalten gewohnt sind, auch für die Folge Ueberschüsse verheißt, die, wenn sie auch jene der vergangenen besonders günstigen

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Jahre nicht erreichen, gleichwohl einen nicht unbedeutenden Ausfall zu decken vermöchten.

Wo solche Resultate in den Nachweisungsberichten der jüngsten Vergangenheit vor Aller Augen liegen, kann der Betrag, der hier im schlimmsten Fall in Frage liegt, auch nicht entfernt bedenklich seyn. Ueberflüssig scheint es daher, noch weitere Mittel zu bezeichnen, die übrigens in einer jährlichen Einnahme, welche allein fast die Hälfte des ganzen Zinsenbedürfnisses der Eisenbahn zu decken vermag, nahe liegen, oder dem nächsten Landtage aus einer vorübergehenden Verwendung zurückfallen, und ihre definitive Bestimmung nach den letzten Beschlüssen der Kammer nicht leicht vollständig in gleicher Weise erwarten dürften, auch wenn die Eisenbahn sie nicht in Anspruch nimmt. Ihre höchste Forderung sieht daher in den Finanzen unseres Landes keinen Grund gegen die Ausführung, die uns nicht etwa ihre in der nächsten Zukunft wenigstens problematischen Vortheile zuzuführen, sondern vielmehr, wie sich die Frage heute gestaltet hat, den sichern Gewinn unseres bisherigen Verkehrs zu erhalten bestimmt ist.

Den Ruhm für unsere Finanzverwaltung glauben wir demnach durch unsere Darstellung in allen Fällen dargethan zu haben, daß wir in unserm lieben Vaterlande eine großartige Unternehmung, welche fremde Unkenntniß unserer finanziellen Kräfte in Zweifel zieht, ohne alle Steuervermehrung durchzuführen im Stande sind, wenn auch der Ertrag der Bahn weit unter dem geringen Zinsfuße, der gleichwohl unsere Staatspapiere ständig über ihrem Nennwerthe erhält, verbleiben sollte!

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Unsere künftige Eisenbahn kennt nur eine Gefahr, die sie mit allen theilt, die Gefahr eines Krieges! Wer aber möchte seiner gedenken in einem Augenblicke, wo fast alle Völker Europa's der glänzenden Erfindung ihren Tribut reichen, und sie selbst, für den Frieden geschaffen, seine dauernde Erhaltung verbürgt?

Nein, meine Herren! die Milliarde, die sie in diesem weiten Kreise in Anspruch nimmt, macht sie zur Tochter des Friedens, und die Schnelligkeit, die sie gewährt, verbrüdert die Völker, und zeigt sie uns in ihrem vollen Glanze!

Und so mag sie denn, ohne die Nachtheile der Agiotage, wenn ihre Verschiebung anderer Verhältnisse wegen unzuläßig erscheint, auch selbst vielleicht zu früh uns immerhin willkommen seyn, und ihren Seegen, den ihre ganze Entwickelung unwidersprechlich verheißt, der Zukunft reichlich spenden, so weit sie ihn uns, die wir sie schaffen, versagt! —

Nach dieser kurzen Abschweifung kehren wir zu unserer nächsten Aufgabe zurück, und empfehlen Ihnen, keinem finanziellen Bedenken Raum zu geben. Wir glauben Ihnen nachgewiesen zu haben, daß das nothwendige große Capital ebenso erreichbar liegt, als der Ertrag unter dem Zins- und Tilgungsfonds-Betrage, wenn er eintreten sollte, eine mehr als wahrscheinliche Ergänzung ohne Steuervermehrung bereit finden wird.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Nachtrag.

Der Zusammentritt mit den Herren Commissären der Regierung, wie er gefordert ist, wenn die Beschlüsse einer Commission von der Regierungsvorlage abweichende Anträge hervorrufen, hat eine andere Fassung des Gesetzesentwurfs zur Folge gehabt, über die man sich vereinigt hat, und die wir ebenfalls anfügen, und Ihrer Zustimmung zuletzt empfehlen.

Er hat den Vorzug der kürzeren Fassung, und weicht in seinen Bestimmungen von unserem ersten Entwurfe nur darin wesentlich ab, daß er in seinem ersten Artikel den Maßstab für die Dotation nicht auf das ganze Bedürfniß erstreckt, sondern jeder Budgetperiode überläßt, sie nach dem Bedürfnisse zu ordnen. Dadurch aber ist die Zustimmung der Kammern gebührend gewahrt, und der Zweck, den wir bei der Aufnahme jenes Grundsatzes vor Augen hatten, durch die Ausführung des Berichts ebenso erreicht, weil allerdings für eine längere Zukunft die gesetzliche Bestimmung eines Zinsfußes auch nicht mehr zu thun vermag, als die gewisse Ueberzeugung auszusprechen, daß ein anderer nicht vorausgesehen werden kann. Diese Ueberzeugung nun enthält der Bericht nicht nur, sondern weist zugleich die Wahrscheinlichkeit so nach, daß ein Zweifel kaum gedenkbar ist, und erfüllt damit, soweit es der neue Vorschlag unterläßt, das, was wir bei der Aufnahme in das Gesetz allein bezweckt haben.

Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg

Erster
Commissions-Entwurf.

Art. 1.

Die Kosten, welche der Bau der Eisenbahn von Mannheim bis an die Schweizergränze bei Basel, nach dem Voranschlag zu 13,000,000 fl. berechnet, veranlaßt, werden aus der Amortisationscasse bestritten, und diese für das jeweilige Bedürfniß, von einer Budgetsperiode zur andern, durch das Staatsbudget aus der Staatscasse mit 3½ Procent Zins und ½ Procent Tilgungsfonds dotirt.

Art. 2.

Bis zum Ablauf der gegenwärtigen Budgetsperiode sollen zu dem Ende durch unser Ministerium der Finanzen bis zu vier Millionen Gulden erstmals, zur Verfügung unsers Ministeriums des Innern bei der Amortisationscasse, in, nach dem Bedürfniß zu bemessenden, Monatsraten gestellt werden.

Art. 3.

Insofern die verfügbaren Mittel der Amortisationscasse, nach Deckung ihrer eignen Bedürfnisse, nicht zureichen, wird dieselbe, unter Bezug auf Art. 10 des Gesetzes über die Verfassung und Verwaltung der Amortisattonscasse, zur Ergänzung der im Art. 2 des gegenwärtigen Gesetzes bestimmten Summe, zu Anleihen ermächtiget.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Art. 4.

Die Zinse werden von der Amortisationscasse, vom Tage geleisteter Zahlung, erstmals am Schlusse des gegenwärtigen Etatsjahres, und von da am Schlusse jedes Semesters zu $3\frac{1}{2}$ Procent per Jahr berechnet, und denselben für das Jahr $\frac{1}{2}$ Procent Tilgungsfonds beigeschlagen.

Art. 5.

Unser Ministerium der Finanzen hat den sich sonach ergebenden Betrag, im Voranschlag ad 90,000 fl., der Amortisationscasse aus den budgetsmäßigen Ueberschüssen der Staatscasse als Dotation zu bezahlen.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Zweiter vereinbarter Entwurf.

Art. 1.

Die Kosten des Baues der Eisenbahn von Mannheim bis an die Schweizergrenze bei Basel, nach dem Voranschlag zu 13 Millionen Gulden berechnet, werden von der Amortisationscasse bestritten, welche, von einer Budgetperiode zur andern, nach dem jeweiligen Bedürfnisse für Zinse und Tilgungsfonds, dotirt wird.

Art. 2.

Für den Bauaufwand, der sich während der gegenwärtigen Budgetperiode ergeben dürfte, ist dem Ministerium des Innern ein Credit bis zu 4 Millionen Gulden eröffnet, worüber dasselbe nach Bedürfniß verfügen wird.

Art. 3.

Von der darauf geleisteten Summe sind der Amortisationscasse 3½ Procent Zinse und ½ Procent Tilgungsfonds aus der Staatscasse zu vergüten, die das Finanzministerium im Voranschlag von 90,000 fl. auf die budgetmäßigen Ueberschüsse der gegenwärtigen Finanzperiode anweisen wird.

BLB Badische Landesbibliothek Karlsruhe
Baden-Württemberg

Art. 4.

In so weit die verfügbaren Mittel der Amortisationscasse zu Leistung der ihr nach Art. 2 obliegenden Verbindlichkeit nicht zureichen, ist sie ermächtiget, unter Beobachtung des Art. 10 des Gesetzes über die Verfassung und Verwaltung der Amortisationscasse, Anleihen zu machen.

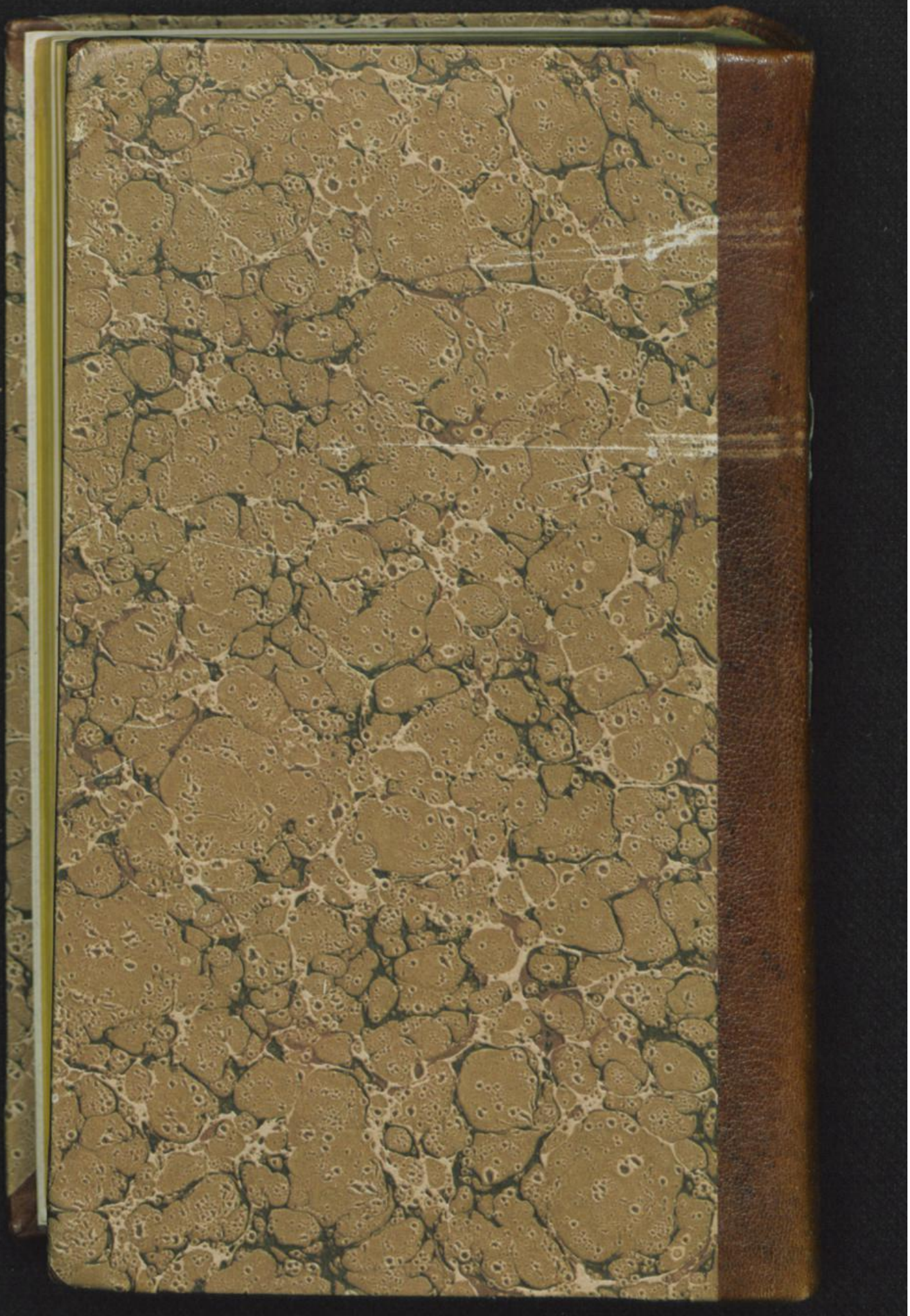
BADISCHE LANDESBIBLIOTHEK KARLSRUHE

17 22447 4 031

BLB Karlsruhe

BLB Badische Landesbibliothek
Karlsruhe

Baden-Württemberg



BLB Badische Landesbibliothek
Karlsruhe
Baden-Württemberg