

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Landtag, 1. Kammer - digitalisiert

Baden / Ständeversammlung

Karlsruhe, 1819 - 1918

Protokollheft

urn:nbn:de:bsz:31-28968

Verhandlungen
der
Außerschiedliche
Ständeverammlung
des
Großherzogthums Baden
im Jahr 1838.

Enthaltend
die
Protokolle der ersten Kammer mit deren Beilagen
von ihr selbst amtlich herausgegeben.

ERSTE KAMMER
DER
Protokollheft. STÄENDE-
VERSAMMLUNG

Karlsruhe,
Druck und Verlag der G. Braun'schen Hofbuchhandlung.

9

Verhandlungen

Ständeverammlung

1838, 999, 12B



Protokolle der ersten Kammer mit deren Anlagen



Karlsruhe

7

Inhalt

des Protokollheftes.

	Seite
1. öffentliche Sitzung vom 12. März.	
Vorlegung dreier höchster Rescripte und Entschuldigungs schreiben mehrerer Standesherrn	2
Rede des durchlauchtigsten Vicepräsidenten	2 — 3
Anzeige, daß in der letzten Vorberathung	
1) die an dem vorigen Landtage gewählten Secretäre auch für die Dauer des gegenwärtigen Landtags beauftragt, und	
2) zur Begutachtung der Gesesentwürfe über die Erbauung einer Eisenbahn eine Commission gewählt worden sei	3 — 4
Vorlegung	
1) mehrerer Mittheilungen der zweiten Kammer	
a) über die Wahl der beiden Vicepräsidenten	4
b) über die Wahl der Secretäre	4
c) über den Gesesentwurf wegen Anlegung einer Eisenbahn von Mannheim bis Basel	4
2) eines Entschuldigungs Schreibens des Legationssecretärs v. Berkeheim	4
3) zweier Eingaben des Fzhrn. v. Haynau in Betreff der Eisenbahn	5
Discussion, die Ernennung einer Petitionscommission betreffend	5 — 9
Beschluß	9
Berichterstattung über den Druck der Verhandlungen	9 — 11
Genehmigung des darüber abgeschlossenen Vertrags	11
Vorlegung einer Mittheilung der Regierung, den mit dem Großherzogthum Hessen und der freien Stadt Frankfurt wegen der Eisenbahnlinie abgeschlossenen Vertrag betreffend	11
2. öffentliche Sitzung vom 17. März.	
Vorlegung mehrerer Mittheilungen der zweiten Kammer	
1) über den Gesesentwurf wegen Deckung der für den Bau der Bahn nöthigen Kosten	12

	Seite
2) über die in Betreff der Eisenbahn zu übergebende Adresse	13
3) über das Gesetz, die Zwangsabtretungen zum Behufe der Eisenbahn betreffend	13
Erstattung des Commissionsberichts	
1) über den Gesetzesentwurf wegen Anlegung einer Eisenbahn	13
2) über die von der zweiten Kammer beschlossene Adresse in gleichem Betreff	13
3) über den Gesetzesentwurf in Bezug auf die Aufbringung der Kosten für den Bau der Eisenbahn	13
4) über den Gesetzesentwurf wegen der Zwangsabtretungen	13
5) über zwei Eingaben des Frhrn. v. Haynau in Betreff der Eisenbahn	13 — 14
Beschluß	14
Verwandlung der öffentlichen Sitzung in eine geheime	14

3. öffentliche Sitzung vom 22. März.

Mündliche Berichterstattung über die beiden Eingaben des Frhrn. v. Haynau	16 — 19
Discussion über den Gesetzesentwurf wegen Anlegung einer Eisenbahn von Mannheim bis an die Schweizergränze	19 — 73
Annahme des Gesetzesentwurfs	73
Discussion über die in Betreff der Eisenbahn beschlossene Adresse	73 — 86
Beitritt zu derselben	86
Discussion über den Gesetzesentwurf, die Aufbringung der Mittel zur Herstellung der Eisenbahn betreffend	86 — 95
Annahme des Gesetzesentwurfs	95

4. öffentliche Sitzung vom 23. März.

Discussion über den Gesetzesentwurf, die Eigenthumsabtretung zum Behufe der Eisenbahn betreffend	96 — 110
Annahme des Gesetzesentwurfs	110

Erste Sitzung.

Karlsruhe, den 12. März 1838.

Gegenwärtig:

Seine Durchlaucht der Herr Fürst zu Fürstenberg,
Herr Prälat Hüffel,
Freiherr v. Landenberg,
Herr Major Freiherr v. Türkheim,
Freiherr v. Göler,
= v. Rüdts,
Herr Geheimer Hofrath Rau,
= Großhofmeister Frhr. v. Berckheim,
= Generallieutenant Frhr. v. Stockhorn,
= Generallieutenant Frhr. v. Freystedt,
= Staatsrath Nebenius,
= Generalmajor Frhr. v. Lasollaye,
= Geheimer Rath Beck,
= Forstpolizeidirector v. Wallbrunn, und
Freiherr v. Bodmann.

Berh. der I. Kammer am außerord. Landtag 1838.

Von Seiten der Regierungskommission:

Herr Staatsminister Winter, und
= Ministerialrath v. Marschall.

Unter dem Voritze des ersten Vicepräsidenten,
Sr. Durchlaucht des Herrn Fürsten zu Fürstenberg.

Reg. Comm. Staatsminister Winter verliest drei allerhöchste Rescripte

1) über die Ernennung des Präsidenten und der beiden Vicepräsidenten,

Beilage Nr. 1.

2) über die Ernennung der acht Mitglieder von Seite des Großherzogs,

Beilage Nr. 2.

3) über die Ernennung der Regierungskommissäre,

Beilage Nr. 3.

Ferner werden von demselben Entschuldigungsschreiben mehrerer Standesherrn vorgelegt, nämlich der durchlauchtigsten Fürsten

1) Karl zu Löwenstein,

2) Karl Friedrich zu Löwenstein,

3) von Leiningen,

4) von der Leyen, und

5) Sr. Erlaucht des Grafen von Leiningen-Billigheim.

Beilage Nr. 4—8 (ungedruckt).

Seine Durchlaucht der Fürst zu Fürstenberg hält hierauf nachstehende Rede:

Hochgeehrteste Herren! Lassen Sie mich vor Allem den tief gefühltesten Dank für das hohe Vertrauen Seiner Königlichen

Hohheit des Großherzogs aussprechen, welches mich abermals für diesen außerordentlichen Landtag auf diese ehrenvolle Stelle berufen hat, und das zu rechtfertigen ich stets als eine heilige Pflicht betrachten werde. Von wahren Bedauern sind Sie gewiß, meine hochgeehrtesten Herren, mit mir erfüllt, daß wir heute die Gegenwart Seiner Hohheit des Herrn Markgrafen Wilhelm zu vermissen haben; ich kann Ihnen jedoch zur Beruhigung die Nachricht mittheilen, daß die bedauerliche Ursache eines längern Ausbleibens des durchlauchtigsten Präsidenten nunmehr entfernt ist, und wir uns demnächst Seiner Gegenwart werden erfreuen können.

Mich selbst empfehle ich Ihrem wohlwollenden Vertrauen, dessen wiederholte Beweise ich stets dankbar bewahren werde.

Wir stehen an dem Beginne einer Berathung, bei welcher Sie die ehrfurchtsvollen Gesinnungen der treuesten Anhänglichkeit gegen die Person Seiner Königlichen Hohheit des Großherzogs, so wie den Eifer für das Gesamtwohl gewiß bethätigen werden. Ich freue mich, in Ihrer Mitte berufen zu sein, Theil zu nehmen an einem Geschäfte, von dessen Resultate nur segensreiche Folgen für unser theures Vaterland entspringen mögen.

Nach vorgenommener Beeidigung der von Sr. Königlichen Hohheit dem Großherzog ernannten acht Kammermitglieder wird das Resultat der letzten Vorberathung in Folgendem angezeigt:

- 1) die an dem vorigen Landtage gewählten Secretäre, Frhr. v. Göler und Geh. Hofrath Rau, wurden in dieser Eigenschaft auch für die Dauer des gegenwärtigen außerordentlichen Landtags bestätigt, und
- 2) zu Begutachtung der Gesekentwürfe über die Erbauung einer Eisenbahn eine aus

Er. Durchl. dem Herrn Fürsten zu Fürstenberg,
dem Geh. Hofrath Rau,
dem Frhrn. v. Göler,
dem Geh. Rath Beck, und
dem Gen. Lieut. v. Stockhorn
bestehende Commission gewählt.

Von dem hohen Präsidium werden ferner vorgelegt:

- 1) drei Mittheilungen der zweiten Kammer
 - a) über die Ernennung der beiden Vicepräsidenten Duttlinger und Merk,
Beilage Nr. 9 (ungedruckt).
 - b) über die Wahl der Abg. Bohm, Dr. Zentner und Schinzingler zu Secretären,
Beilage Nr. 10 (ungedruckt).
 - c) der angenommene Gesetzentwurf über die Anlegung einer Eisenbahn von Mannheim bis Basel.
Beilage Nr. 11.
- 2) ein Entschuldigungsschreiben des Legationssecretärs v. Berckheim, dormalen in Wien.
Beilage Nr. 12 (ungedruckt).

Der durchlauchtigste Vicepräsident gibt der Kammer zu erwägen, ob sie für die gegenwärtige außerordentliche Versammlung diesem Abgeordneten des grundherrlichen Adels einen Urlaub bewilligen wolle.

Reg. Comm. Staatsminister Winter hält die Entschuldigungsgründe, daß die Entfernung von hier so groß und die Zeit der Hin- und Herreise so kurz bemessen sei, so wie, daß der Gesandte wegen häufiger Unpäßlichkeit einen Substituten in der Person des Legationssecretärs v. Berckheim haben müsse, für sehr gewichtig.

Die Kammer genehmigt hierauf den Urlaub.

3) zwei Eingaben des Fhrn. v. Haynau in Betreff der Eisenbahn.

Beilage Nr. 13 und 14 (ungedruckt).

Hinsichtlich dieser stellt das hohe Präsidium die Frage, ob sie an die für die Eisenbahn bestehende Commission abgegeben, oder ob eine Petitionscommission desfalls constituirt werden soll.

Geh. Hofrath Rau beruft sich auf den §. 53. der Geschäftsordnung, und stellt den Antrag, eine Petitionscommission durch Acclamation der früher bestandenen zu ernennen.

Prälat Hüffel: Der Sinn des angeführten Paragraphen der Geschäftsordnung bezieht sich nur auf Landtage, wo mehrere Gegenstände verschiedener Art vorkommen. Wo aber nur ein Gegenstand vorliegt, und Petitionen über diesen eingeschickt werden, wird eine Petitionscommission, die vielleicht aus andern Elementen zusammengesetzt ist, nichts anders thun können, als diese Eingaben der desfalls bestehenden Commission — hier Eisenbahncommission — zu übergeben.

Ich glaube daher, daß man die Bildung einer Petitionscommission umgehen könne.

Fhr. v. Rüd t unterstützt den Antrag des Geh. Hofraths Rau.

Geh. Rath Beck: Ich glaube nicht, daß andere Petitionen, als solche, die auf den Gegenstand Bezug haben, wegen dessen wir hier versammelt sind, einer Discussion unterworfen werden können. Dies ist nun aber keine förmliche Petition, sondern nur eine Denkschrift, in welcher die Gründe **pro und contra** zur Erwägung gegeben werden; und in dieser Hinsicht halte ich es für besser, alle Gegenstände, die auf die Eisenbahn Bezug haben, der hiefür niedergesetzten Commission zu übergeben.

Der durchlauchtigste Vicepräsident: Als Mitglied der Kammer muß ich darauf aufmerksam machen, daß ich aus Vorsicht für die Wahl einer Petitionscommission stimmen würde; denn es macht der angeführte §. der Geschäftsordnung durchaus keine Ausnahme zwischen dem ordentlichen und außerordentlichen Landtag. Wir müssen uns den Fall denken, daß irgend ein dringendes Geschäft, das durch gute Gründe nicht von der Hand gewiesen werden könnte, wie z. B. eine Beschwerde gegen die Verletzung der Verfassung, zum Vorschein käme; dann würde doch ganz gewiß die gegenwärtige außerordentliche Ständeversammlung sich nicht für incompetent erklären wollen, über eine solche wichtige Angelegenheit zu delibrieren.

Geh. Hofrath Rau: Ich theile vollkommen diese Ansicht, und glaube, daß keine Erschwerung des Geschäftsgangs entstehen wird, wenn unsere auf dem letzten Landtag bestandene Petitionscommission wieder ins Leben gerufen wird. Es ist für diese Commission auch nur die Besprechung in wenigen Augenblicken nöthig, um sich dahin zu verständigen, daß sie die Ueberweisung an die bestehende Commission beantragen will.

Reg. Comm. Staatsminister Winter: Ich habe mich an einem andern Orte ausführlich über diese Frage erklärt, und wiederhole auch hier, daß ich nichts dagegen habe, wenn eine Petitionscommission ernannt wird, welche alle die Gegenstände, die auf den gegenwärtigen Landtag Bezug haben, in Empfang nimmt; es wurde von mir nur bestritten, daß nichts vorkommen könne, was nicht gerade auf den Zweck, wegen dessen der Landtag berufen wurde, Bezug hat. Ich habe selbst geglaubt, daß diese Gegenstände auf verfassungsmässi-

gem Wege vorher behandelt werden müssen, ehe darüber irgend ein Beschluß gefaßt werden kann.

Die zweite Kammer hat insofern nachgegeben, als sie es in jedem einzelnen Fall der Beurtheilung ausgesetzt wissen wolle, ob eine Sache zu der speziellen Aufgabe des Landtags gehöre, oder ob sie sonst so dringend sei, daß man nicht umhin könne, darüber zu deliberiren. Sie hat für jeden speziellen Fall es anerkannt, daß ein Gegenstand, der nicht dringend ist oder auf den Zweck des Landtags nicht Bezug hat, von der Hand gewiesen werden müsse, und insofern kann ich auch Ihnen das Recht nicht bestreiten, eine Petitionscommission zu wählen, um so weniger, als es auch bei der zweiten Kammer geschehen ist.

Großhofmeister v. Berckheim: Die Gründe des Herrn Ministers bestimmen mich, für die Ernennung der Petitionscommission mich auszusprechen. Wenn ich in dieser Commission irgend eine Veranlassung oder Ursache erblicken könnte, welche dem Geschäftsgange der Kammer hinderlich wäre, so würde ich mich dagegen erklären, allein so bin ich ganz beruhigt. Solche Gegenstände wird man natürlicher Weise von der Hand weisen, die nicht von der dringendsten Wichtigkeit sind, und dadurch dürfte vielleicht noch eine Geschäfts erleichterung entstehen, daß nicht alle, die Eisenbahn betreffende Petitionen — wenn sie etwa ganz irrelevant sind — an die Commission für Eisenbahnen zur nochmaligen Durchsicht überwiesen werden.

Reg. Comm. Ministerialrath v. Marschall: Der Antrag des Herrn Geh. Hofraths Nau dürfte keinem Anstand unterliegen, da er dadurch begründet wird, daß er der Geschäftsordnung gemäß ist, und in sich selbst die Bestimmung

hat, wie diese Petitionen durch das Organ der Petitionscommission an die für den Gegenstand selbst niedergesezte Commission gebracht werden sollen. Ich glaube, es ist dies ganz der Geschäftsordnung angemessen, und damit ist noch keinesweges entschieden, daß Petitionen, die nicht hieher gehören, zur Sprache kommen sollen.

Frhr. v. Göler: Es ist doch viel einfacher, die ihrem Inhalte nach nur auf die Hauptfrage Bezug habenden Gegenstände der hierüber bestehenden Commission zuzutheilen. Kommen andere Petitionen ein, so könnte die frühere Petitionscommission wieder in Activität gesezt werden. Für jezt haben wir aber keine Beschäftigung für dieselbe. Ich trage demnach darauf an, die Eingaben des Frhrn. v. Haynau an die Eisenbahncommission abzugeben.

Der durchlauchtigste Vicepräsident: Ich erlaube mir als Präsident die Bemerkung, daß ich nicht einsehe, warum man jezt eine Ausnahme von der Regel machen will. Ich stimme für die Regel und will, wenn die Kammer nichts dagegen einwendet, zur Abstimmung bringen, ob sie die vorige Petitionscommission — bestehend in dem Geh. Rath Beck, Prälaten Hüffel und Frhrn. v. Landenberg — durch Acclamation herstellen will.

Gen. Lieut. v. Stockhorn: Ich habe mich auch erhoben, um diesen Antrag zu unterstützen, weil er der Geschäftsordnung gemäß ist.

Der durchlauchtigste Vicepräsident: Der Inhalt vorliegender Eingaben ist der Kammer nicht bekannt, und die Petitionscommission wird daher untersuchen, was ihr Inhalt ist. Findet sie es zweckmäßig, dieselben der Eisenbahncom-

mission zur Erledigung und Berücksichtigung zu übergeben, so wird sie es thun.

Geh. Hofrath Rau: Ich mache, wenn es noch eines förmlichen Antrags bedarf, den Vorschlag, daß die hohe Kammer die Ernennung der Petitionscommission vom vorigen Landtag beschließen möge.

Großhofmeister v. Berckheim unterstützt diesen Antrag, der sofort bei der Abstimmung zum Beschluß erhoben wird.

Geh. Hofrath Rau erstattet hierauf Namens des Secretariats mündlichen Bericht über den Druck der Verhandlungen, und legt damit einen Verlagscontract mit der G. Braun'schen Hofbuchhandlung vor.

Durchlauchtigster Herr Präsident, hochgeehrte Herren! Wir haben es für nothwendig gehalten, die Zeit zwischen der Eröffnung des gegenwärtigen Landtags und dieser ersten öffentlichen Sitzung dazu zu benützen, daß wir für den Druck der Protokolle alle nöthigen Vorbereitungen trafen. Da bereits am vorigen Sonnabend die zweite Kammer Beschlüsse gefaßt hat, die uns mitgetheilt worden sind, so war es nöthig, daß dieselben sogleich gedruckt würden, und es mußte hiezu eine Uebereinkunft mit dem Verleger abgeschlossen werden. Die Eigenthümlichkeit dieses Landtages, daß er nur ein einziges Geschäft zu besorgen hat, hat den ungewöhnlichen Fall möglich gemacht, daß sogleich vor der ersten öffentlichen Sitzung dieser hohen Kammer ein beschlossenes Gesetz von der zweiten Kammer herübergegeben wurde.

Wir hatten vorerst zu erwägen, wie es mit dem Formate der Verhandlungen des gegenwärtigen Landtages zu halten sei. Auf zwei Landtagen hatte man das in vieler Hinsicht sehr zweckmäßige Quartformat gewählt, das besonders der

Tabellen wegen einen großen Vorzug hat, und die Verhandlungen viel compendiöser zusammenfaßt. Die zweite Kammer hat indeß einen andern Gesichtspunkt für erheblich gehalten, und das Octavformat darum vorgezogen, weil die beiden trefflichen Arbeiten des Eisenbahncomité's in einem solchen Format erschienen sind, und weil es den Lesern erwünscht sein muß, wenn diese verschiedenen Actenstücke über den nämlichen Gegenstand in einem und demselben Format erscheinen. Nun hat man dortseits allerdings, weil das Papier für jenes große Octavformat der beiden Gutachten nicht gerade vorrätzig war, ein kleineres Format wählen müssen. Aber es schien uns dennoch rathsam, uns diesem Formate anzuschließen, weil die Benützung der in verschiedenen Formaten gedruckten Verhandlungen allzu lästig sein würde, wir auch voraussichtlich nur ein dünnes Quartfest erhalten würden. Diese Rücksicht bewog uns daher, von der Observanz der beiden frühern Landtage abzugehen.

Nach dieser Aenderung mußte die Buchstabenzahl der beiden Formate und Schriftsorten verglichen werden, wobei sich zeigte, daß auf 100 Quartbogen 154 Octavbogen gehen werden. Nach der bisherigen Vergütung von 14 fl. 30 kr. für den Quartbogen hätten wir für den Octavbogen etwa 9 fl. 24 kr. zu bezahlen. Das Secretariat hat sich Mühe gegeben, durch Concurrenz unter den hiesigen Buchhändlern die günstigsten Bedingungen zu erreichen.

Ich will hierüber nicht ins Einzelne gehen, die hohe Kammer darf aber überzeugt sein, daß das Secretariat sich alle Mühe gegeben hat; der Vertrag ist mit der G. Braun'schen Hofbuchhandlung und Hofbuchdruckerei abgeschlossen worden, mit Vorbehalt der Genehmigung der hohen Kammer in Art. 10, doch glaubten wir einstweilen den Druck des ersten mitgetheil-

ten Gesetzes sogleich veranstalten zu dürfen. Die Bedingungen sind etwas billiger als bisher. Es ist dieses darum zu erreichen möglich gewesen, weil die Verhandlungen, welche dieses einzige, in unserer Zeit besonders wichtige und gemeinnützige Werk zum Gegenstande haben, wahrscheinlich ein größeres Publicum finden werden, als manche andere Gegenstände, die nur die interiora des Großherzogthums berühren.

Der Sprecher verliest hierauf die Hauptbedingungen des Contracts.

Bei der darüber eröffneten Discussion wird keine Bemerkung gemacht, und der Vertrag von der Kammer einstimmig genehmigt.

Geh. Hofrath Rau ladet endlich die Kammermitglieder zu einer Zusammenkunft auf einen noch zu bestimmenden Tag ein, um die Karten, Pläne, Modelle ic. hinsichtlich der Eisenbahn einzusehen und von einem der Herren technischen Regierungscommissäre die mündliche Erläuterung darüber zu nehmen.

Nachdem der durchlauchtigste Vicepräsident noch eine Mittheilung der Großh. Regierung, den wegen der Eisenbahnlinie zwischen dem Großherzogthum Baden, Großherzogthum Hessen und der freien Stadt Frankfurt vorläufig abgeschlossenen Vertrag betreffend, vorgelegt und an die hiefür niedergesetzte Commission überwiesen hatte, wird die Sitzung geschlossen.

Zur Beurkundung:

Die Secretäre:

Fehr. v. Göler.

K. H. Rau.

Zweite Sitzung.

Karlsruhe, den 17. März 1838.

Gegenwärtig:

Die bisher erschienenen Mitglieder, mit Ausnahme
des Herrn Staatsraths Nebeni us.

Weiter anwesend:

Se. Hoheit der Herr Markgraf Maximilian zu Baden,
Freiherr v. Gemmingen, und
Legationsrath v. Rüd t.

Von Seite der Regierungskommission:

Herr Staatsminister Winter,
= Oberbaurath Sauerbeck, und
= Professor Bader.

Unter dem Vorsitze des ersten Vicepräsidenten,
Er. Durchlaucht des Herrn Fürsten zu Fürstenberg.

Das hohe Präsidium eröffnet die Sitzung mit Vorlage
der fernern Mittheilungen von Beschlüssen der zweiten Kam-
mer:

- 1) über den Gesetzentwurf wegen Deckung der für den Bau
der Bahn nöthigen Kosten.

Beilage Nr. 15.

2) über die in Betreff der Eisenbahn zu übergebende Adresse.

Beilage Nr. 16.

3) über das Gesetz, die Zwangsabtretungen zum Behufe der Eisenbahn betreffend.

Beilage Nr. 17.

Der Tagesordnung gemäß werden sogleich über obige Gegenstände die Berichte erstattet, und zwar

1) von dem Geh. Hofrath Kau über das Gesetz wegen Anlegung einer Eisenbahn.

Beilage Nr. 18.

2) von demselben über die von der zweiten Kammer beschlossene Adresse in gleichem Betreff.

Beilage Nr. 19.

3) von ebendemselben über den Gesetzentwurf in Bezug auf die Aufbringung der Kosten für den Bau der Eisenbahn.

Beilage Nr. 20.

4) von dem Geh. Rath Beck über das Gesetz wegen der Zwangsabtretungen.

Beilage Nr. 24.

Diese Berichte sollen sogleich dem Druck übergeben werden.

5) von demselben mündlich Namens der Petitionscommission über zwei Eingaben des Frhrn. v. Haynau.

Der Berichterstatter führt die einzelnen Punkte auf, die der Einsender gegen die Schädlichkeit der Eisenbahn aufgezählt hat, und bemerkt, daß dieselben schon im Voraus durch die Commissionsberichte widerlegt seien. Als Vorstand der Petitionscommission halte er sich nicht für competent, in die Sache einzugehen, als Mitglied der Eisenbahncommission aber könne er beifügen, die Petitionen verdienen

keine Berücksichtigung. Was indeß den Vorschlag hinsichtlich des Pflasters von Erdpech betreffe, so sehe er sich veranlaßt, Namens der Petitionscommission, auf Uebergabe dieser zwei Eingaben an die Eisenbahncommission anzutragen.

Reg. Comm. Staatsminister Winter: Was die Straße von Erdpech betrifft, so muß ich darauf aufmerksam machen, daß ich neulich einen jungen Mann, der von hier aus nach Paris geschickt wurde, ersucht habe, sich nach diesem Zweig der Industrie zu erkundigen. Derselbe hat Proben von diesen Steinen mitgebracht, dieselben wurden untersucht, und das Resultat ging dahin, daß dies Mittel bei uns ganz unausführbar ist, weil das Material dieser präparirten Steine von den Steinkohlen gewonnen wird, welche zur Gasbeleuchtung gebraucht werden.

Es hat sich auch ergeben, daß es nicht von Dauer ist, und wenn wir unsere Straßen mit Granit pflastern wollten, würde es nicht höher kommen.

Major v. T ü r c h e i m: Der Hauptgrund, worauf sich der Vorschlag des Frhrn. v. Haynau stützt, beruht auf der Behauptung, daß sich am Kaiserstuhl ein großes Lager solcher Erdpeche befinde, allein dies ist nicht der Fall; Basalt ist dort genug zu finden, und es scheint nach der von dem Herrn Richterstatter geäußerten Vermuthung eine Verwechslung obzuwalten zwischen Basalt und Asphalt. Wenn der letztere dort zu finden wäre, so hätten ihn die dortigen Bewohner gewiß schon gefunden.

Die Kammer beschließt hierauf, beide Eingaben an die für die Eisenbahn bestehende Commission zur Prüfung und etwa nöthigen Communication mit der technischen Behörde zu übergeben.

Hierauf verwandelt sich die öffentliche Sitzung in eine ge-

heime zur Vorlegung des in Bezug auf die Fortsetzung der Eisenbahn mit der Großherz. Hessischen Regierung und der freien Stadt Frankfurt abgeschlossenen Staatsvertrages.

Zur Beurkundung:

Die Secretäre:

Fehr. v. Göler.

K. H. Rau.

Dritte Sitzung.

Karlsruhe, den 22. März 1838.

Gegenwärtig:

Die bisher erschienenen Mitglieder.

Weiter anwesend:

Herr Ministerialrath Zell.

Von Seiten der Regierungscommission:

- Herr Finanzminister v. Böckh,
 = Staatsminister Winter,
 = Staatsminister Frhr. v. Blittersdorf,
 = Ministerialrath v. Marschall,
 = Ministerialrath Brunner,
 = Oberbaurath Sauerbeck, und
 = Professor Bader.

Unter dem Vorstze des ersten Vicepräsidenten,
 Sr. Durchlaucht des Herrn Fürsten zu Fürstenberg.

Nach Eröffnung der Sitzung erstattet der Geh. Hofrath
 Kau über die an die Eisenbahncommission überwiesenen bei-

den Eingaben des Frhrn. v. Haynau folgenden mündlichen Bericht:

Durchlauchtigste, hochgeehrte Herren! Der Herr Berichtserstatter Ihrer Petitionscommission hat schon in der letzten Sitzung über beide Eingaben des Freiherrn v. Haynau einige Bemerkungen vorgetragen, auf die ich mich der Kürze willen beziehen kann. Diese Eingaben sprechen theils Besorgnisse von Nachtheilen aus, welche die Errichtung einer Eisenbahn im Großherzogthum haben könnte, theils weisen sie auf die neu erfundenen Straßen von Erdpech hin, die der Verfasser an die Stelle der Eisenbahnen gesetzt zu sehen wünscht.

Was jene allgemeinen Besorgnisse betrifft, so sind sie fast ganz von der Art, wie die in dem Commissionsbericht über das Hauptgesetz berührten, nur etwa die Befürchtung ausgenommen, daß der Steinkohlendampf der Blüthe des Weinstocks schaden möchte. Der Verfasser bezieht sich auf einen analogen Fall, nämlich auf die schädlichen Dämpfe der Amalgamirwerke im Erzgebirge, mit denen es jedoch eine andere Verwandniß hat, indem eine Masse arsenicalischer, schwefelichter u. Dämpfe sich fortwährend von einem und demselben Punkte aus verbreitet. Vielleicht hat sich der Verfasser die Menge des in die Luft dringenden Kohlendampfes darum viel zu groß gedacht, weil er von der Annahme ausging, die Dampfswagen würden von Steinkohlendampf in Bewegung gesetzt, und nicht von der Kraft des hochgespannten Wasserdampfes. Der Verfasser ist kein Gegner der Eisenbahnen überhaupt, er erhebt sich vielmehr zu kühnen Vorschlägen, indem er nicht blos Bahnen von Petersburg nach dem schwarzen und caspischen Meere, sondern selbst über Moskau, Kasan, Tobolsk und Irkuzk bis nach Kiachta an der Gränze der Mongolei zum Behufe des chinesischen Handels in Vorschlag bringt; er

glaubt aber, daß dieselben da schädlich wirken, wo schon andere Civilisationsanstalten, wie Chausséen und Posten, bestehen, daß sie den Wohlstand der Städte vernichten, den Gastwirthen die Nahrung entziehen und eine Wohlfeilheit der Landeserzeugnisse hervorbringen, die sehr schädlich sei. Es ist dies eine Vermuthung, welche Ihre Commission nicht getheilt hat.

Was nun zweitens die Straßen und Fußwege von Erdpech betrifft, so habe ich von einem Bauverständigen, der sie aus eigener Anschauung kennen gelernt hat, die von der hohen Kammer gewünschten näheren Nachweisungen erhalten.

Es gibt zwei Stoffe, die man zu ähnlichem Behufe verwendet, und die wir genau unterscheiden müssen. Steinkohlentheer, ein Nebenerzeugniß, welches bei der Bereitung des Leuchtgases erhalten wird, und welches man bei der Bereitung der Coaks durch Anbringung eines Destillirapparats ebenfalls gewinnen kann, ist in Paris zu 8 Franken der Zentner zu haben. Ein Quadratfuß Pflaster hiervon kommt auf 2 Franken, oder die Quadrattoise auf 60 Franken. Es werden eiserne Kästen mit Granitbrocken gefüllt und die Zwischenräume mit diesem Theer ganz ausgegossen, sodann werden diese erhärteten künstlichen Steine aus den Kästen genommen, nebeneinander gesetzt und die Fugen ebenfalls mit jenem Theer ausgegossen. So entsteht allerdings eine dichte und ziemlich feste Masse. Aechtes fossiles Erdpech oder Asphalt würde, da dieser Stoff bei uns nicht gefunden wird, aus Lothfann im Elsaß bezogen werden müssen, und der Zentner würde hier auf 11 fl. zu stehen kommen. Schon ein 6 Zoll dickes Pflaster würde 2 Franken per Quadratfuß kosten. Man bedient sich dieses Materials vorzüglich zur Anlegung von Fußwegen, Trottoirs, die auf einer Unterlage von hydraulischem

Ritt (béton) angebracht werden, etwa $2\frac{1}{2}$ Linien bis höchstens 1 Zoll Dicke haben, und mit Sand oder grobem Kies bestreut werden. Hiervon kostet der Quadratsfuß 14 — 15 fr. Zu dem angegebenen Zwecke leistet dies Pflaster gute Dienste.

Jenes Theerpflaster ist in Paris nur für leichtes Personentransportwerk angelegt worden, und selbst bei diesem Gebrauche bemerkte man nach vier Monaten schon einen Anfang von vertieften Radspuren.

Die hier aufliegenden Proben zeigen, daß dieser Theerkitt sich mit dem Fingernagel abbröckeln läßt; man muß also besorgen, daß er einer Erschütterung nicht lange widerstehen werde, und schon die leichte Einsenkung des Sufses zwischen den Rittquadrern mag hinreichen, eine Erschütterung vorzubringen, bei der die Zertrümmerung unter dem Drucke großer Lasten beginnen wird. Hierzu kommt die Erweichung unter der Glut der Juliussonne. Bei den erheblichen Kosten, der unvollkommenen Glätte und der gewiß sehr beschränkten Dauer dieses Pflasters ist also dasselbe keineswegs im Stande, die Stelle der Eisenbahnen je einzunehmen.

Die Kammer beschließt hierauf die Tagesordnung, und schreitet zur Discussion über den Gesetzentwurf wegen Anlegung einer Eisenbahn von Mannheim bis an die Schweizergränze.

Es erhielt vorerst das Wort

Frhr. v. Andlaw: Wenn ich heute zum letztenmal meine Stimme in diesem hohen Hause erhebe, so hat nicht leicht ein Gegenstand ständischer Berathung mein Gemüth mit lebhafterer Sorge erfüllt.

Der Gedanke, daß ein Votum nicht entscheidend sei, beruhigt mich nicht; der Ehrenmann muß vor seinem Gewissen das zu rechtfertigen vermögen, was er vor öffentlicher Stelle

spricht, unbekümmert um die unmittelbare Folge seines Wortes!

Es gilt hier, wichtige Vortheile dem Lande zuzuführen, die jeder Vernünftige in dem Kreis der Möglichkeit sich denken muß; sollen diese Vortheile zurückgewiesen werden? — Eine große moralische Verantwortung! — Es sind auf der andern Seite Fälle denkbar, welche die erwarteten Vortheile in Nachtheile, die Wohlthat in Fluch verwandeln, ja eine ganze Reihe von Geschlechtern zum Opfer bringen können!

Manches trug die Vergangenheit auf uns über, kostbare Güter, deren gewohnter Genuß uns ihren Werth oft verkennen läßt. Aehnliche Ansprüche bildet die Zukunft an uns; nicht nur Gutes sollen wir ihr erhalten, sondern die Summe desselben für sie mehren.

Die Eisenbahnen sind, so heißt es, bestimmt, dies in einem bisher unbekanntem Grade zu bewirken. Eine Art von irdischer Glückseligkeit sollen sie in ihrem Gefolge führen; sie scheinen jedoch eine Saat; der Zukunft ist das Aufblühen und die Erndte vorbehalten.

Der Egoismus der Zeit bekämpft sich augenblicklich, indem nicht gegenwärtiger und unmittelbarer Genuß die Folge der Unternehmung sein kann. Die Regierung unterstützt diese löbliche Hinneigung, da sie die unlautere Quelle eines augenblicklichen Gewinnes von vorneherein stillte. Aus diesem Gesichtspunkte betrachtet, verdient dieselbe den besten Dank des Landes, daß sie das Actienpiel von dem Unternehmen trennte.

Ob dies nur durch Uebernahme des Baues auf Rechnung des Staats geschehen konnte, und ob andere Rücksichten ebenfalls der Bauübernahme von Seiten des Staats das Wort reden, davon werde ich am gelegenen Orte zu sprechen Veranlassung nehmen.

Durchlauchtigste, hochgeehrteste Herren! ich spreche mich mit gewohnter Unbefangenheit über einen Gegenstand aus, der in seinen Folgen Keinem, auch nur annähernd, berechenbar ist. Ich bin es meiner Stelle, meiner Pflicht schuldig, mich aufzuklären, so viel, als es die Natur des Gegenstandes zuläßt, und ich selbst der Aufklärung fähig bin. Meine Abstimmung wird sich nach den Aufschlüssen richten, welche ich über manchen Punkt noch erwarte.

Der Gegenstand dreht sich und muß sich immer um die Frage drehen: welcher Nutzen wird dem Lande aus dem Unternehmen erwachsen? Denn nach diesem Nutzen richtet sich das Maß des allgemeinen Opfers, das man dem Zwecke vernünftiger Weise bringen kann. Ich bin daher vollkommen der Ansicht, daß die finanzielle Frage sich durch die angeordnete Vorfrage löse. Allein die Lösung dieser Vorfrage hat mich bisher nicht vollkommen befriedigt, und dennoch scheint mir diese Lösung eine durchaus unerläßliche, soll das ganze Unternehmen nicht dem Gebiete der Speculation anheimfallen, einem Gebiete, dem ich die materielle Wohlfahrt unseres Landes nicht anvertrauen möchte.

Die Vertheidiger der Eisenbahnen stellen allen ihren Gründen das Axiom voraus: Vermehrt die Mittel des Verkehrs, so vermehrt ihr den Verkehr, mithin den Wohlstand. Ergreift somit dieses ungeheure Mittel, die Eisenbahnen, und ihr vermehrt in ungeheurer Weise den Verkehr, den Wohlstand.

Wenn dieses erste Argument nicht vollständig überzeugt, dessen Widerstand muß bei dem zweiten fallen.

Die Nachbarn sind bereit, uns die Vortheile zu entziehen, in deren Genuß wir uns bisher befanden, wenn wir nicht schnell diese Vortheile uns durch dieselben Mittel erhalten, wodurch man sie uns entziehen will.

Ich habe hiemit den Standpunkt meiner Zweifel angedeutet, und wende mich zu dem ersten Punkt: Verkehr!

Verkehr in diesem Sinne ist zunächst Handel, aber dieser Handel hat eine doppelte Seite, einmal der nothwendige Absatz der Waaren des Produzenten, sodann die gesteigerte Thätigkeit des eigentlichen Handelsmannes, von dem Großhändler bis herab zu dem kleinen Krämer. Die erste Klasse bildet bei weitem die große Mehrheit der Bewohner unseres Landes; es wird daher vor Allem wichtig sein, zu wissen, welchen Einfluß das Unternehmen auf die Verhältnisse dieser Klasse üben wird.

Damit sei nicht gesagt, daß man das Interesse des eigentlichen Handels nicht ins Auge fassen müsse, insbesondere den Kleinhandel, der mit den Agriculturinteressen sich vielfach bei uns verbindet, aber je nachdem die einen oder die andern Interessen vorwiegen, dürften wesentliche Modificationen des Gesetzentwurfs sich als wünschenswerth ergeben.

Die Interessen unseres Landbaues trennen unser Vaterland in zwei große Hälften, deren Widerstreit in einer andern Frage materieller Wichtigkeit sich vor wenigen Jahren bereits offenbarte.

Dieser Widerstreit zeigt sich von neuem in weit höherem Grade und in mancherlei, selbst in technischen Beziehungen.

Es sei mir gestattet, einige Bedenken, die dem Landbau im Allgemeinen, vorzüglich aber den des Oberlandes betreffen, zur Sprache zu bringen.

Aus allen bisherigen Erörterungen ergibt sich, wie mir scheint, für keines unserer Urzeugnisse ein wesentlicher Vortheil durch die Eisenbahn.

Die verminderten Transportkosten werden im Interesse des Consumenten allerdings eine Verminderung der Getreide-

preise herbeiführen, welche uns etwa den Zwang einer Culturveränderung binnen Kurzem auferlegt.

Ist mit dem verminderten Bau der Halmfrüchte aber nicht auch theilweise unser Wiesenbau bedroht, und mit ihm unser zweites höchwichtiges Interesse, die Viehzucht?

Wird die Eisenbahn unsern Viehhandel nach Frankreich befördern?

Die Handelsgewächse sind es, auf welche man uns verweist.

Aber das Gedeihen dieser Producte ist auf einen tüchtigen Viehstand basirt. Hanf, Sichorien und Tabak bedürfen der Eisenbahnen nicht; ihr Markt ist ein gegebener; in keinem Fall dürfte ein Ersatz für andere Verluste in ihrem Bau liegen.

Mit der Hoffnung eines vermehrten Weinabsatzes wurde dem Oberländer schon bei Gelegenheit des Zollanschlusses geschmeichelt.

Diese Hoffnung hat sich nicht überall, in der Markgrafschaft und den angränzenden Gegenden in keiner Weise, realisiert. Die Eisenbahnen werden sie noch weniger erfüllen.

Wenn man daher günstige Verhältnisse für den Verkehr von den Eisenbahnen erwartet, so kann demnach nur von dem eigentlichen Handel die Rede sein, und zwar nicht sowohl von dem kleinen Handel als jenem ausgedehntern, der die ungeheure Handelsmaschine, die Eisenbahn, auf entsprechende Weise benützt, was nicht die Sache aller, nicht einmal vieler, sondern nur einer gewissen Zahl von Ausgewählten ist.

Aber aus dem Bericht des Comité geht selbst hervor, daß der Waarentransport der Eisenbahn sich nicht einmal der großen Vorzüge rühmen dürfe, welche man davon erwartet.

Diese Besorgniß gründet sich auf die Erfahrung überall, wo Eisenbahnen bestehen.

Es ist der Menschenverkehr mehr, als der Verkehr der Sache, welcher die Eisenbahnen belebt. Auf sie rechnet man bei uns ganz vorzüglich.

Unsere Bäder, unsere lieblichen Thäler, unser gartenähnliches Land, ja mehr als dieses Alles, die Nähe der Schweiz und Italiens, werden eben so viele Momente der Belebung unserer Bahn sein! Alles wird reisen; der Handwerker kann schnell und um wohlfeiles Geld seinen Aufenthalt wechseln, dahin ziehen, wo höherer Lohn seiner Dienste harret. Fahren doch sogar die Bettler Antwerpens nach Brüssel — um zu betteln!

Nun entsteht aber die Frage: Sind diese Resultate so ungemein heilsam für die Hauptinteressen unseres Landes, um sie mit der Möglichkeit zu erkaufen, diesen Landmann, diesen kleinen Gewerbsmann unterliegen zu sehen unter der Last, welche das Nichtgelingen des Unternehmens für sie etwa zunächst zur Folge haben könnte!

Der Berichterstatter der zweiten Kammer führt uns leichten Fluges in eine neue Welt. Nach allen Seiten übersteigen wir die Berge, setzen über Flüsse und Seen, und sehen Deutschland nach Jahrhunderten wieder als das, was es war, der Mittelpunkt kaufmännischer Bewegung, der Stapelplatz des Welthandels, nur reicher um ein ganzes Amerika und die afrikanischen Küsten.

Aber gesetzt, dieses lockende Bild treffe einst ein, laufen wir nicht Gefahr, vorerst den Opfern zu erliegen, welche die Erreichung dieses Zieles von unserer Seite heißt?

Uns bleibt keine Wahl! ruft man den Bedenklichen zu. Bauen wir die Bahn nicht selbst, so erbauen sie andere, und

alle denkbaren Vortheile gehen auf sie über, während die Nachtheile unsern Wohlstand für immer vernichten. Ich verkenne das Gewicht dieser Rücksicht nicht, unternehme aber nichtsdestoweniger in Kürze die Prüfung dieser Vortheile, dieser Nachtheile.

Unsere Culturinteressen dürften durch die jenseitige Bahn allerdings bedroht werden. Aber werden sie es minder, wenn auch wir die Eisenbahn besitzen? Gesezt, die jenseitige Bahn kömmt zu Stande, und bis jetzt läßt nichts vermuthen, daß sie nicht zu Stande kömmt, — so wird sich Alles ihr zuwenden, was ihr mit Vortheil zugewendet werden kann, nämlich alle jene Güter, welche für Frankreich bestimmt sind, und etwa, was bedenklicher erscheint, jene Handelsgegenstände, welche der Norden und das Meer der Schweiz und Italien zuführen. Wird es aber in unserer Macht sein, dies zu hindern, selbst wenn auch wir eine Bahn besitzen?

Welche Mittel hat Frankreich nicht in Zollconcessionen sich die Schweiz innig zu verbinden, was bei uns weit größere Schwierigkeiten bietet! Aber es ist nicht allein die Concurrenz des Betriebs der Bahn, es ist der Doppelbau schon, der unsern häuerlichen Verhältnissen gefährlich werden kann. Betrachten Sie, durchlauchtigste, hochgeehrte Herren, die große Zahl von Arbeitern, welche diese riesenhaften Unternehmungen nöthig machen, die mannigfaltigen andern Gegenstände, welchen menschliche Kräfte zugewendet werden, und zugewendet werden sollen, so ist die nothwendige Folge dieser Verhältnisse im glücklichsten Falle eine für den Akerbau sich auf bedenkliche Weise steigemde Erhöhung des Arbeitslohnes, die in ihrer Wechselwirkung auf die Produkte zwar einen höhern Preis derselben, aber zulezt immerhin Verlegenheiten und Nachtheile für den Landmann herbeiführen wird.

Sind die Erfolge für eine Bahn problematisch, so dürfte der Fall einer doppelten auf beiden Ufern des Rheins jeden Zweifel über ihr Gedeihen lösen.

Es gibt gewisse natürliche Verhältnisse, welche der menschliche Wille nur schwer besiegt, und wenn er sie besiegt, sind die Früchte nicht stets erfreulich, die er davon erndtet. Die beiden concurrirenden Ufer des Rheins, so vielfach durch die Natur vereint, durch die Menschen getrennt, bieten zu dem Zwecke der Eisenbahnen umgekehrte Verhältnisse dar.

Wo die höhere Gunst der Lage auf einer Seite beginnt, hört sie ungefähr auf der andern Seite auf.

Was wir auf unserer Seite mit größeren Opfern in Jahren zu erringen hoffen, das strebt man in diesem Augenblick jenseits des Rheins jetzt schon mit äußerster Thätigkeit in kürzester Frist, und wahrscheinlich verhältnißmäßig viel geringerer Anstrengung zu erreichen. Ich glaube an den festen Willen der Regierung, die ganze Bahn bis Basel fortsetzen zu wollen, ich glaube aber auch an die Macht der Verhältnisse, welche diese Fortsetzung Thatsachen gegenüber hindern wird.

Wenn ich mithin in dem Bau der Eisenbahn keine entschiedenen Vortheile für unsere Urproducenten erkennen kann; wenn ich selbst die Interessen unseres Kleinhandels in einem gewissen Sinne wenigstens dadurch nicht gefördert sehe; wenn ich in dem finanziellen Sein des Unternehmens Gefahren für den Wohlstand des Landes besorge; wenn ich glauben muß, daß die große und mir besonders werthe Hälfte des Landes factisch selbst der denkbaren Vortheile der Bahn entbehren dürfte, und mithin positiven und negativen Verlusten ausgesetzt wäre, so erwarten Sie, durchlauchtigste, hochgeehrte Herren! nach diesen Prämissen eine entschiedene Ansicht gegen die Eisenbahn? Nein, durchlauchtigste, hochgeehrte Herren! Ich möchte

dieses ungeheure Element neuerer Kräfte nicht unbedingt von der Hand weisen, aber ich wünschte nicht, unser gesamtes Staats- und Volksleben, unser Staats- und Volkswohl gewissermaßen an diesen Dampf gepreßt, an dieses Eisen geschmiedet zu sehen, bedroht, unterzugehen mit dem Beginnen.

Ich liebe das Klare, das Bestimmte, ich wünsche nicht Alles in das Staatsleben gezogen zu sehen; mir hängt vor dem Erstarren in dem eisigen Gewande des Staatszwangs, ich liebe den Geist der Associationen, das kräftige Leben der Individuen.

Wenn ich Eingang meiner Rede der Absicht der Regierung dankend erwähnte, daß sie das Unternehmen dem Wucher der Agiotage entzog, so glaube ich nach Obigem in keinen Widerspruch mit mir selbst zu fallen, indem ich mir vorbehielt, andere Rücksichten geltend zu machen, welche für oder gegen die Uebernahme des Baues der Eisenbahn von Seite des Staates sprächen.

Die Absicht der Regierung ist gewiß löblich und rein; doch dürfte die Frage an ihrer Stelle sein: nachdem so viele Gründe besorgen lassen, das Unternehmen fordere nicht direct die Hauptinteressen der großen Mehrheit unserer Landesbewohner, während die Last sie alle direct träre, würden Recht und Billigkeit wohl erheischen, ihnen diese Last dennoch aufzulegen, wenn dieser Gefahr dadurch ausgewichen werden könnte, daß man das Unternehmen der vielleicht glücklicheren Ausführung von Privaten überließe?

Frankreich und Belgien haben in Bezug auf Actienvereine die empfindlichsten Erfahrungen gemacht; England, das man so häufig als Musterbild vorhält, wie viel Großes verdankt nicht England seinem Associationsgeiste! Ist England vielleicht nicht gerade deshalb groß, weil sein inneres Staats-

leben so beschränkt, so einfach ist, mit dem Leben, wie wir es stets immer mehr auszubilden streben, in directem Widerspruch erscheint!

In Belgien erblicken wir das Actienwesen in dem Augenblicke entwickelt, in welchem sich dort eine Bank gegründet hatte.

Dieser Zeitpunkt fällt in das Jahr 1824—25, ein Moment, der beachtet werden muß, da er auch für Frankreich wichtig ist; es war der Augenblick schwindelnder Unternehmungen, herbeigeführt durch einen bis dahin nicht gekannten Höhepunkt materiellen Wohlbefindens. Die Rückwirkung gab sich in den Jahren 1826 und 1827 kund.

Die Schwankungen der folgenden Jahre bis auf unsere Tage waren mit nothwendiger Veränderung in dem Besitzstand der Einzelnen verbunden.

Die Gewinnsucht ward aber rege erhalten, ein unbegrenztes Vertrauen bestand, die Gelegenheit in einem ungeheuer belebten Umlauf der Capitalien gegeben und durch die Börse belebt, somit der Gefahr des Actienbetrugs ein freier Lauf geöffnet, es war dies eine Krankheit, ein unnatürlicher Zustand, der auch nur vorübergehend wirken kann, weil jedem Uebel ein Heilmittel irgend einer Art entsprechen muß. Sollten die Staats- und Volkswökonomen kein Mittel zu finden wissen, welches diesem Uebel steuert, die Vortheile der Verbindungen sichert, während es im gegebenen Falle die Gefahren der Speculation von der Gesamtheit abwendet?

Würden aus diesem versammelten Kreise keine Vorschläge hiezu sich ergeben, so müßte ich allerdings der Aussicht entsagen, meine Hoffnungen verwirklicht zu sehen.

Es ist der Finanzplan zu dem Unternehmen selbst auch, der meine Besorgnisse theilweise rege macht.

Die in Aussicht gestellte Wahrscheinlichkeit, die Mittel ohne Opfer zu erhalten, welche unsere Finanzkräfte übersteigen, ist erfreulich, und ich möchte sogar nicht behaupten, daß eine jährliche Summe von 6 bis 700,000 fl. als Zinsbetrag des nöthigen Capitals die Vortheile zu theuer erkauften, welche ihre Vertheidiger von der Bahn erwarten. Aber abgesehen von der Erreichung dieser Vortheile, ist in Bezug auf die Summe selbst ein doppelter Rechnungsfehler denkbar. Wird einmal die Bausumme den Voranschlag nicht übersteigen? Wie schwierig hat sich überall die Kostenberechnung gestaltet, und wie sehr wichen in den meisten Fällen die wirklichen Kosten von den Ueberschlägen ab?

Wirken hier auch nicht so viele Verhältnisse ein, welchen voraussichtlich keine Rechnung getragen werden kann? Material, Terrainbeschaffenheit, Arbeitslohn, besonders in dem Fall vieler concurrirenden Arbeiten! Es liegt sodann eine Reihe von Jahren zwischen dem Beginn des Unternehmens und seiner Vollendung. Der Zinsbetrag ist heute nicht bedeutend; wird er so bleiben? wird er sich nicht steigern? Wie vielen Wechselfällen sind wir blosgestellt, wie lähmen sich denkbar unsere Kräfte, bis der Augenblick eintritt, der einige Klarheit über die Wirkungen des Unternehmens verbreiten wird!

Die Darstellung der Frage von den Bänken der Regierung löst sich in die einfachen Worte auf: Bis zu dem Beginn der nächsten Budgetperiode bedürfen wir 2,200,000 fl. (die zweite Kammer erhöht die Summe im Interesse des Oberlandes auf vier Millionen). Wir glauben mit Hilfe der Zehntschuldentilgungskasse, wenn die Ablösung nicht ärarischer Zehnten nicht allzu rasch vor sich geht, zu reichen.

Für das Weitere wird der nächste Landtag sorgen.

Diese stoische Ruhe, welche vorerst vier Millionen auf weit-

aussehende Pläne verwendet, und die weitere Sorge der Zukunft überläßt, beruhigt mich nicht. Und wie? sind diese vier Millionen erst verwendet, und ungünstige Wechselfälle bedrohten uns mit ihrem Verluste!

Ist es weise, ist es recht, von Periode zu Periode, ohne einen bestimmten Plan, ohne eine Art von Sicherheit sich in ein Unternehmen einzulassen, bei welchem schon dieser Anfang fürchten läßt, die ökonomische Seite, da man aus dem öffentlichen Beutel schöpft, werde nicht stets betrachtet werden?

Ich wende meine Blicke auf das Nachbarland. Die Regierung hat Gesekentwürfe vorgelegt, welche den Anfang zu einem großen Eisenbahnsystem bilden.

Auch sie verlangen eine Summe von nicht wenigen Millionen. Die Regierung wurde von einem ihrer Glieder sogar gleich aufgefordert, ihr ernstes Augenmerk auf die Vollendung des Systems zu richten, um zu erkennen, inwieferne diese das Maß der Kräfte nicht überbiete.

Prüfen auch wir mit Ernst, nicht ob wir den Anfang, sondern ob wir das Ende des großen Unternehmens zu tragen vermögen.

Staatsrath Nebenius: Durchlachtigste, hochgeehrte Herren! So reichhaltig der Stoff ist, den die Eisenbahnfrage darbietet, so möchte es selbst einem weit besser Unterrichteten, als ich zu sein glaube, sehr schwer fallen, irgend etwas Erhebliches im Allgemeinen darüber zu sagen, wenn er darauf verzichten will, zu wiederholen, was in unzähligen Schriften, was in der andern Kammer in ausführlichen und gründlichen Berichten und in den öffentlichen Verhandlungen, oder was in dem lichtvollen und gehaltreichen Berichte der verehrlichen Commission dieser hohen Kammer, so wie den Vorlagen der hohen Regierung bereits gesagt worden ist. Ich enthalte mich

daher billig aller allgemeinen Betrachtungen über die Natur und die Vorzüge des neuen Communicationsmittels, dessen Einführung im Großherzogthum die vorliegenden Gesetze bezwecken.

31 Ich will mich im Wesentlichen darauf beschränken, Ihnen, durchlauchtigste, hochgeehrte Herren! einige Bemerkungen über den Gang, den diese Angelegenheit im Großherzogthum genommen, vorzutragen, weil ich hierin ein schickliches Mittel erblicke, zugleich den Gesichtspunkt zu bezeichnen, unter dem ich die Lösung der Eisenbahnfrage in unserm Vaterlande betrachte, und das Benehmen der hohen Regierung in dieser, die wichtigsten Interessen des Landes berührenden Angelegenheit zu charakterisiren.

Ich thue dies von diesem Sitze aus, weil ich mich hier in einer freieren Stellung befinde.

Es sind bereits fünf Jahre verflossen, seitdem ein badischer Bürger zuerst in ausführlicher Schrift auf die überaus günstige Beschaffenheit der Rheinebene zur Anlegung einer großen Eisenbahnlinie aufmerksam machte, und die Vortheile, welche eine von Mannheim bis Basel laufende Bahn dem Lande verspreche, mit lebhaften Farben schilderte.

Die patriotische Anregung eines großen Planes fand bei der Regierung wie bei dem Publicum sogleich eine prüfende Theilnahme; die Regierung that indessen vor der Hand keinen Schritt, der auf die Realisirung eines solchen Planes abzielte.

In der That konnte man nicht wünschen, daß das Großherzogthum in irgend einer Weise die Gefahren eines Versuches trage, welche mit einer Unternehmung verbunden schienen, die in solcher Ausdehnung noch in keinem andern Lande gewagt worden war.

Auch war es nicht räthlich, die Eifersucht der Nachbarn anzuregen.

Die Regierung blieb so weit entfernt, irgend eine Speculation zu ermuthigen, daß sie Gesuche ablehnte, welche lediglich die Vornahme einer Voruntersuchung auf Staatskosten bezweckten, um dadurch die Bildung einer Gesellschaft von Unternehmern zu befördern.

Als im Jahr 1835 in den Nachbarländern eine wachsende Theilnahme für ähnliche Unternehmungen sich zeigte, als sich auch in unserem Lande Vereine bildeten, fremde und einheimische Unternehmungslustige sich darstellten, in deren Persönlichkeit und bekannten Vermögensverhältnissen alle wünschenswerthen Bürgschaften gefunden werden mußten — erst dann beschloß die Regierung, die nicht unbedeutenden Kosten aufzuwenden, welche die zur gründlichen Beurtheilung der Frage erforderlichen Untersuchungen voraussichtlich in Anspruch nahmen.

Sie entsprach dadurch zugleich einem Wunsche der Kammer, die auf dem Landtage von 1835 wie bereits im Jahr 1833 diesem Gegenstande ihre besondere Aufmerksamkeit zugewendet hatten.

Die im Januar 1836 begonnenen technischen Untersuchungen lieferten bereits nach 3 — 4 Monaten ein Resultat, das zwar später noch vervollständigt wurde, und in einer Umarbeitung uns vorliegt, aber damals schon allen Forderungen entsprach, die man an eine technische Vorarbeit zum Zwecke der Entscheidung der Hauptfrage nur machen konnte.

Aus allen Theilen des Landes wurden nun sachkundige Männer berufen, welchen diese Arbeiten mitgetheilt wurden, und die nach sorgfältiger Berathung mit den Commissarien der Regierung und mit diesen im Einverständniß darauf an-

trugen, daß das Project nicht bei Seite gelegt, sondern alle Vorbereitungen zur Ausführung desselben, und zwar auf Staatskosten, getroffen werden möchten.

Die Regierung enthielt sich, nun eine Concession, deren Ertheilung erwartet worden war, zu bewilligen, sie ordnete die weitem technischen Arbeiten zwar an, theilte den Mitgliedern die Berichte des Comité's und des technischen Ausschusses auf dem Landtage von 1837 mit, machte ihm aber keine Vorlage.

Als einzelne Stimmen hier, wie in einem benachbarten Saale, aus Besorgniß, das Ausland möchte uns zuvorkommen, für eine baldige Entscheidung sich aussprachen, erklärte die hohe Regierung zum Voraus ihre Bereitwilligkeit, zu solchem Zwecke einen außerordentlichen Landtag zu berufen.

Unmittelbar nach dem Schlusse des Landtags bildete sich wirklich jenseits des Rheins eine Gesellschaft, um den Bau einer Bahn von Basel nach Straßburg zu unternehmen; bald darauf erhielt man die Kunde von der bevorstehenden Bildung weiterer Vereine, welche die Fortsetzung jener Bahn bis an die Rheinschanze beabsichtigen.

In dieser Lage der Sache wurden wir einberufen, in dieser Lage haben wir zur Entscheidung über die Anlage einer Eisenbahn mitzuwirken.

Es fragt sich nicht allein, welche Entscheidung nach allen Umständen jetzt noch übrig bleibt, sondern mit Recht stellen wir zu unserer eigenen Beruhigung, zur Beruhigung des Landes, welches wünschen muß, daß seine Angelegenheiten möglichst gut und glücklich verwaltet werden, die weitere Frage: wurde nichts versäumt, war früher etwa ein günstigerer Ausweg offen, würde der Entschluß, den wir jetzt zu fassen im Begriffe stehen, früher vielleicht nicht günstigere Folgen

gehabt haben? — Daß hier gar vieles auf Erfassung des rechten Momentes ankam, hat ein Redner der Regierung auf dem letzten Landtag eben so klar als kurz ausgesprochen.

Man hat seinen Ausruf: Wir haben die Hand am Puls der Zeit, ein stolzes Wort genannt; ich nenne es fast ein bescheidenes, jedenfalls ein glücklich gewähltes, um die Schwierigkeit der Lage treffend zu bezeichnen, in der sich die Regierung befand; denn es deutet auf eine Kunst, deren Priester schon vor mehr als 2000 Jahren ausriefen, und die heute noch klagend wiederholen: das Leben ist kurz, die Kunst ist lang, die Gelegenheit flüchtig, die Beobachtung trüglich, die Beurtheilung schwer.

Die Regierung hat nach meiner innigsten Ueberzeugung keine günstige Gelegenheit, die Interessen des Landes wahrzunehmen, sich entschlüpfen lassen, sie hat richtig beobachtet, richtig geurtheilt, den rechten Moment für das rechte Mittel erfaßt, in keinem Stadium der Entwicklung der großen Angelegenheit auch nur die Besorgniß einer lethargischen Unthätigkeit eingefloßt.

Kein Zweifel, daß zur Ertheilung einer Concession der Augenblick, in welchem die vortheilhaftesten Bedingungen erlangt werden konnten, unbenützt vorüberging, ich meine jene Zeit, in welcher sich von Westen her unter dem europäischen Publicum ein wahres Eisenbahnfieber vorbereitete, das in seiner Heftigkeit und in seinen raschen Fortschritten mit der von Osten hereingebrochenen Krankheit zu wetteifern schien. Gerade in diese Periode fielen die angeordneten Untersuchungen über die Rätlichkeit einer solchen Unternehmung für das Großherzogthum. Frei von vorgefaßten Meinungen, das Auge gewaffnet gegen den blendenden Schein einzelner großen Erfolge, legte man ruhig und kalt den gleichen Maßstab an unsere Verhält-

nisse und an die jener Länder, wo die Erfahrung bereits günstige oder ungünstige Resultate geliefert hatte. Man sonderte sorgfältig, was der Berechnung fähig und was ihr widerstrebt, man suchte aus der Erfahrung allgemeine Thatsachen zu abstrahiren, und die speziellen Thatsachen, die darnach für die Beurtheilung der Sache als wesentlich erschienen, so gut wie möglich zu eruiren.

Sie kennen das Ergebniß dieser Untersuchung; wenn man unsere Verhältnisse und Zustände und die jener Länder und Localitäten, wo bereits Versuche gemacht worden waren, in allen jenen Beziehungen, welche man als erheblich für den Erfolg einer Unternehmung betrachten muß, hier und dort vergleichend überschaute, und aus der Verschiedenheit der Ursachen auf die wahrscheinliche Verschiedenheit der Wirkungen schloß, so konnte man den Bau einer Eisenbahn von Mannheim nach Basel nicht anders als für ein sehr gewagtes Unternehmen erklären.

Selbst diese offen dargelegte und ausführlich entwickelte Ansicht würde aber die Unterzeichner nicht zurückgeschreckt haben. Hätte die Regierung diese Gelegenheit nun nicht benützen sollen? würde sie nicht dem Lande ohne alle Gefahr für die Staatskasse die Vortheile dieses Communicationsmittels verschafft haben, und wäre dieser Vortheil nicht dem Lande verblieben, wenn auch die Actionaire ihr ganzes Capital verloren, und der Ertrag nur die Kosten des Betriebs und des Unterhalts der Bahn gedeckt hätte? Ja! dieser Vortheil konnte errungen werden. Allein eine Regierung, die, wie die unsrige, ihre ganze Stärke aus der moralischen Basis zieht, auf die sie sich gestellt hat, wollte und konnte nicht so handeln. Sie konnte und durfte einen Moment der Verblendung des Publicums nicht auf solche Weise benutzen.

Die vervielfältigten Nachfragen von auswärtigen Plätzen nach Actien, deren Ausgabe man erwartete, waren ganz geeignet, den Wetteifer inländischer Unterzeichner anzuregen und gar viele zu Speculationen zu veranlassen, die ihre Kräfte überstiegen.

Auch die Ungewißheit, die in manchen Beziehungen über dem Einfluß schwebt, den die Unternehmung auf die Interessen einzelner Klassen und Localitäten auszuüben geeignet ist, gestattete ihr nicht, durch eine Concession die Mittel aus der Hand zu geben, welche die Verwaltung und die Art des Betriebs der Eisenbahn nach den Umständen darbieten könnten, um vorübergehende Störungen und empfindliche Nachteile, selbst mit Opfern im Ertrag, wie es einer wohlwollenden Regierung ziemt, zu beseitigen oder minder schmerzlich zu machen. Unter den mannigfaltigen ungünstigen Wechselfällen aber, welche eine Concessionsertheilung erblicken ließ, konnte einer für sich allein schon als entscheidend gelten, jener nämlich, welcher die Interessen des Oberlandes compromittirte, und dessen im Berichte des Großherzoglichen Eisenbahncomité's gedacht ist. Doch ich enthalte mich der mannigfaltigen übrigen Gründe wiederholt zu gedenken, welche von Ertheilung einer Concession abmahnten. Die Regierung hat die Verantwortlichkeit der Verweigerung übernommen, und das ganze Land hat sie freigesprochen.

War aber nicht sogleich im Anfang des letzten ordentlichen Landtags der Bau auf Staatskosten zu beschließen, konnte man durch solchen Beschluß und durch das Beginnen der Arbeiten das Entstehen einer jenseitigen Concurrrenz nicht zu beseitigen hoffen?

Indem ich mich zu dieser Frage wende, muß ich vor Allem bekennen, daß eine Vertagung aller für das Rheinthäl ange-

regten Projecte bis zu einem Zeitpunkt, wo anderwärts ausgeführte große Eisenbahnlinien bestimmte Erfahrungen darboten, mir wünschenswerth schien.

Alllein hier war keine Wahl gegeben. Man wußte, daß Capitalien zu solcher Unternehmung disponibel und angeboten waren; wie dießseits die untere Strecke bis Straßburg, so war jenseits die obere günstiger, und bei solcher Vertheilung der Interessen kein allseitiger Verzicht zu erwarten.

Noch ehe sich jenseits eine förmliche Gesellschaft gebildet hatte, mußten wir sie als in sichere Aussicht gestellt betrachten. Die Folgen einer jenseitigen Unternehmung lagen auf flacher Hand. Ruinirten sich auch die Actionaire, so blieb, was sie gebaut, dem Verkehre gewonnen, wenn er auch nur die Betriebs- und Unterhaltungskosten zu bezahlen vermochte. Wir konnten nicht, wie man uns aus weiter Ferne zurief, ruhig zusehen, wie unsere Nachbarn ihre Capitale vergeuden.

Schon hatte uns der französische Canal unsere Wasser- und Landtransporte auf der Strecke von Straßburg nach Basel geschmälert. Eine von Basel bis Straßburg und von da bis zur Rheinschanze laufende Bahn drohte uns mit weit empfindlicherem Verlust.

Unsere, nicht die jenseitigen Straßen belebten bisher die zahlreichen Reisenden, welche von Frankfurt, vom Unterrhein und dem Norden nach Straßburg, nach der Schweiz und Italien, oder aus diesen Ländern kommend, dorthin gingen; ihr Ausbleiben mußte unsere Poststraßen veröden, den zahlreichen Städten des Landes und allen Gewerben, welche von den Reisenden Nutzen ziehen, ihren Erwerb schmälern; dazu kam der Verlust, den die Postadministration erleiden mußte, die Verminderung des Ertrags der Eilwagen gerade auf der fruchtbarsten Route, welche nicht nur ein erhebliches reines

Einkommen gewährte, sondern auch die Seitenroute nährte, ihre Deficits deckte, endlich die Ableitung der Briefpost und eine noch empfindlichere Verkümmernng des Ertrags der Briefposttaxen.

Der Bau einer Eisenbahn auf Kosten des Staats schien unter solchen Umständen als eine Maßregel der Abwehr unleidlicher Verluste geboten. Dieß war schon im Frühjahr 1837, schon im Sommer 1836 klar. Und damals schon wurde, wie gesagt, hier auf eine Entscheidung gedrungen.

Ich kehre nach dieser Digression zu meiner Frage zurück: konnte möglicherweise ein rascher Entschluß, den Bau einer Eisenbahn von Mannheim nach Basel auf Staatskosten zu unternehmen, die Arbeiten sectionsweise zu vollenden, und den Bau so bald als möglich auf den untern fruchtbaren Strecken zu beginnen, konnte ein solcher Entschluß nicht vielleicht das Entstehen einer jenseitigen Concurrnz verhindern, bot er nicht einen günstigen Wechselfall dar? Man darf diese Frage bejahen. Man durfte auf ihre Bejahung gestützt schon auf dem letzten Landtage mit vollem Rechte wünschen, daß sogleich geschehe, was heute geschieht.

Allein! war damals von einer Vorlage der hohen Regierung der gleiche Erfolg zu erwarten, wie auf diesem außerordentlichen Landtage? Gewiß nicht! dieß haben die bisherigen Verhandlungen überzeugend dargethan. Es bedurfte in der That der, in der Zwischenzeit eingetretenen Ereignisse, um alle Meinungen zu vereinigen, um die Zweifel über die Ausföhrung des Baues durch den Staat oder eine Gesellschaft zu lösen, um die Bedenken gegen die Anlegung einer Eisenbahn überhaupt zu heben, und die Nothwendigkeit der Maßregeln in ein klareres Licht zu stellen, und jeden Botanten in die Lage zu setzen, seine Stimme mit dem Grade beruhigender

Sicherheit zu geben, der in solcher großen wichtigen Angelegenheit sehr erwünscht sein muß. Auch der Regierung, Durchlauchtigste, hochgeehrte Herren! muß diese fast einhellige Zustimmung, die in der zweiten Kammer erfolgte, und die ich auch hier im Hinblick auf den trefflichen Commissionsbericht erwarte, zur Beruhigung dienen. Die Regierung muß auf solche Einhelligkeit aber in dieser Sache einen höhern Werth setzen, nicht allein wegen ihrer Wichtigkeit, sondern hauptsächlich wegen der Schwierigkeit der Berechnungen über die wahrscheinlichen Erfolge der großen Maßregeln. In der Handelsache, die sie an Wichtigkeit übertraf, wenigstens ihr daran nicht nachstand, konnte ihr eine geringe Majorität genügen, denn sie hatte für die Berechnungen über die Wirkungen des Vereins in allgemeinen Wahrheiten und in besonderen Thatfachen eine feste Grundlage; sie war eines glänzenden Erfolgs gewiß; hier ist sie es nicht. Jene Beruhigung darf ihr aber um so theurer sein, weil sie, um zu dem, was sie will, was sie ernstlich und kräftig auszuführen gesonnen ist, die Zustimmung der Kammern zu erlangen keine Schwierigkeit verhehlt, weil sie, um auf ihre Meinung zu wirken, nichts in einem günstigerem Lichte, als sie es wirklich sah, dargestellt hat, den Grundsätzen getreu, die sie in allen Verhandlungen leiten.

Noch muß ich erinnern, daß in der Zwischenzeit vom Beginn des letzten Landtags bis jetzt für die Beschleunigung des Vollzugs keine Zeit verloren ging; daß, wie die uns gemachten Vorlagen bezeugen, die technische Behörde ihre Arbeiten ununterbrochen fortsetzte, und durch den glücklichen Abschluß des Vertrags mit der Großherzoglich Hessischen Regierung und der Stadt Frankfurt eine wesentliche Vorbedingung unserer Bahn erfüllt wurde, die früher festzustellen, nicht von unserer Regierung abhing.

Endlich ist zu erwägen — und dieß allein ist schon entscheidend — daß die Erfahrung den Zweifel, ob unser Entschluß eine auswärtige Concurrenz abzuhalten vermöge, wirklich gelöst hat. Die jenseitigen Unternehmer konnten das Ergebniß des gegenwärtigen außerordentlichen Landtages mit Sicherheit voraussehen; sie konnten zeitig genug noch zurücktreten, und sie haben es nicht gethan.

Somit darf ich mit voller Ueberzeugung wiederholen, die Regierung hat, ihre Hand an den Puls der Zeit legend, richtig beobachtet, keine Gelegenheit, die Interessen des Landes wahrzunehmen, veräußert, für die rechte Maßregel den rechten Moment erfaßt.

Der Bericht der verehrlichen Commission giebt mir nun noch zu einigen Bemerkungen Veranlassung.

Ich freue mich, daß die Hoffnungen Ihrer Commission, so wie der Commission der zweiten Kammer, für den Erfolg unserer Unternehmung noch günstiger sind, als sie nach den Vorlagen der Regierung erscheinen.

Ich will so wenig wie der Herr Berichterstatter Vermuthungen über die künftige Frequenz wagen.

Meine Ueberzeugung ist, daß die Bahn ihre hauptsächlichste Nahrung in dem Transport der Personen auf kurze Distanzen suchen muß.

Der Satz, daß sich die Frequenz unter sonst gleichen Umständen im umgekehrten Verhältnisse mit den Entfernungen, und im geraden mit der Bevölkerung der Orte richtet, fließt aus der Natur der Sache. Die Verschiedenheit der Productionen in dem Bereiche der Eisenbahnen, und der Lebhaftigkeit des allgemeinen Handels in der Richtung der Bahnlinie, überhaupt alle Verhältnisse, welche Geschäftsverbindungen zwischen verschiedenen Orten erzeugen, sind das zweite

Moment. Darnach muß man hauptsächlich die Städte ins Auge fassen, die theils unter sich in einem lebhaften Verkehre stehen, theils einen lebhaften Verkehr mit der ländlichen Bevölkerung in der Nähe unterhalten. Nicht ohne Einfluß bleibt die Verlängerung der Bahnen auf die Frequenz der einzelnen Theile derselben; aber schwerlich möchte er auch unter günstigen Umständen so bedeutend sein, als ihn Manche sich vorstellen; die Zahl der Personen, die weite Reisen auch bei sehr erleichterter Communication unternehmen können, ist im Verhältniß zu der Frequenz, welche eine Eisenbahn verlangt, nirgends sehr groß.

In unserem Lande wird die Bahn zwischen Heidelberg und Mannheim, die zusammen eine Volksmasse von ca. 36000 Seelen haben, bei einer Entfernung von $4\frac{1}{4}$ Stunden die besten Resultate liefern. Nimmt die Bahn von Mannheim bis Karlsruhe Bruchsal mit auf, so berührt sie auf dieser Strecke eine städtische Bevölkerung von ca. 71 — 72000 Seelen. Aber da die Distanz über $3\frac{1}{2}$ fach größer ist, wird die Frequenz für diese ganze Bahnlänge ohne Zweifel geringer ausfallen.

Von Mannheim nach Offenburg und Straßburg verbindet die Bahn auf 28 Stunden einschließlich der ihr (wie z. B. Baden) nahe liegenden Städte, ohne Straßburg, eine städtische Bevölkerung von ca. 100,000 und einschließlich Straßburgs von 150,000, von Offenburg bis Freiburg aber nur eine städtische Bevölkerung von ca. 32000 und einschließlich der Bevölkerung von Straßburg von ca. 82000 Seelen, sofort von Offenburg bis Basel im Lande von 38000 und einschließlich der Städte Basel und Straßburg von ca. 105,000, wobei aber in dieser Richtung (der südlichen) Straßburg nicht hoch anzuschlagen ist.

Werfen wir unsern Blick auf die Fortsetzung unserer Bahn in nördlicher Richtung, so sehen wir durch sie und die Seitenbahn bis zur Ausmündung des Mains in den Rhein, Frankfurt nebst dem ganz nahen Offenbach mit Mainz, Wiesbaden, Darmstadt, Mannheim und Heidelberg verbunden, die allein zusammen über 160,000 Einwohner zählen, zu welchen aber die nicht unbeträchtliche Bevölkerung der kleineren Städte an der herrlichen Bergstraße kommt. Sie wird überdieß den Vortheil genießen, daß die Reisenden von zwei südlich laufenden Eisenbahnen ihr zufließen. Wir betrachten es als einen günstigen Umstand, daß gerade die Theile der großen Bahn, die mehrere Territorien durchschneiden, und schon deshalb der Privatindustrie überlassen werden müssen, vortheilhaftere Verhältnisse darbieten.

Ungleich ungünstiger stellen sie sich für die von der Rheinchanze bis zu Lauter.

Im Ganzen darf man die Volksmenge aller Orte unseres Landes, welche die Bahn berührt, oder denen sie ganz nahe kommt, auf ca. 230,000 und einschließlich der Städte Straßburg und Basel nahe zu 300,000 Seelen annehmen.

Woher die Capitalien kommen werden, welche wir zu dem Bau bedürfen, beabsichtige ich nicht zu untersuchen; sie werden uns nicht fehlen; diese Gewißheit genügt mir. Jenen, welche uns fragen, wie mag ein kleiner Staat, wie das Großherzogthum eine so colossale Maßregel wagen? könnte ich auf zweifache Weise antworten.

Ich konnte, wie der verehrte Berichterstatter der zweiten Kammer über das Finanzgesetz gethan, auf die jetzt schon disponiblen Mittel, sodann auf eine Hilfsquelle, die sich die Gesetzgebung des Landes vorsichtig vorbehalten hat, und die ein Capital von fünf Millionen deckt, und auf ein weiteres Mit-

tel von zwei bis drei Millionen für den Nothfall hinweisen. Ich will dieß aber nicht thun, ich will, dem von den Regierungsbänken gegebenen Beispiel folgend, der Zukunft nicht vorgreifen, ich will nur im Allgemeinen von der Vergangenheit auf die Zukunft schließen. Ich will nur daran erinnern, daß wir im Laufe einer kurzen Reihe von Jahren für neue Straßen-Anlagen, für Hafenanten und Flußcorrectionen einen außerordentlichen Aufwand von ca. 2½ Millionen decretirt haben, daß die ständigen neuen Bewilligungen für höhere Unterrichtszwecke, die neuen Dotationen oder Dotationserhöhungen für die Universitäten, die polytechnische Schule, die Gewerbschulen und die höhern Bürgerschulen, die zum Besten der Volksschulen, Schulseminarien, des Blinden- und Taubstummens-Instituts, des landwirthschaftlichen Vereins, so viel betragen, als die Deckung der Zinsen und der Tilgungsfonds mindestens ein Capital von 3½ Millionen Gulden erfordert, und daß die ebenfalls ohne Erhöhung der Anlagen gewonnene Dotation der Zehntablösungskasse mit jenen beiden Summen vereinigt das veranschlagte Baucapital der Eisenbahn weit übersteigt. Unabhängig hievon fanden alle Zweige des öffentlichen Dienstes die Befriedigung ihrer in Folge der wachsenden Bevölkerung gestiegenen Bedürfnisse, und wurden weitere bedeutende Summen, allerdings zum Theil aus dem Grundstockvermögen, auf große Bauunternehmungen verwendet. In Hinblick auf solche glückliche Resultate einer mit ungemeiner Geschicklichkeit geleiteten Finanzverwaltung dürfen wir ohne ängstliche Sorge der Zukunft entgegen sehen, selbst unter der Voraussetzung, daß die bessern Hoffnungen, welche Ihre verehrliche Commission, wie die der zweiten Kammer für einen genügenden Ertrag der Eisenbahnunternehmung hegt, nicht in Erfüllung gehen. Jedenfalls werden

indirecte Vortheile gewonnen sein. Auch die möglichen glänzenden Erfolge weit ausgedehnter Eisenbahnverbindungen dürfen in die Waagschale gelegt werden. Sie sind es, bei welchen eine lebhaftere Phantasie am liebsten verweilt.

Ich will mich nicht lange auf diesem hinlänglich ausgebeuteten Gebiete aufhalten, nur der schönen Hoffnung kann man nicht oft genug gedenken, die ein großes System von Eisenbahnen für die Befestigung des allgemeinen Friedens der europäischen Völker erregt. Der Berichterstatter der zweiten Kammer hat in seinem geistreichen Vortrage über die Geldmittel unsere Eisenbahn eine Tochter des Friedens genannt; die Fortdauer des Friedens wird ihr, wir wollen es hoffen, zahlreiche Schwestern geben, die sich freundlich die Hand reichen, um im gemeinsamen Dienst die Verbindungen der Länder und Völker zu vervielfältigen, ihre geistigen und materiellen Interessen inniger zu verflechten. Dankbare Töchter, ihrer Abkunft eingedenk, werden sie die Zugänge zum Tempel des Janus sorgfältig hüten, damit seine Thore sich nie wieder öffnen, und in diesem Berufe sich des mächtigen Beistandes unzähliger Freunde erfreuen, des Beistandes aller Derer, die sie sich durch ihre Wohlthaten verbunden, so wie jener, welche von ihnen die Vergütung für unermessliche Capitalien erwarten.

Geh. Rath Beck: Durchlauchtigste, hochgeehrte Herren! Der heutige Tag gehört gewiß zu den bedeutungsvollsten und wichtigsten von allen, welche je diese hohe Versammlung zur Berathung und Beschlußfassung über die ihrer Mitwirkung verfassungsmäßig unterliegenden Angelegenheiten unseres Vaterlandes in diesem Hause vereinigt haben.

Der Gegenstand, welcher in diesem Augenblicke zu unserer Begutachtung und Abstimmung von der hohen Regierung uns

vorgelegt worden ist, verdient wohl die ernsteste, allseitigste Erwägung und Betrachtung seiner großen, unabsehbaren Folgen wegen, welche derselbe in seiner wohl nicht unwahrscheinlichen weitem Fortbildung nicht nur auf die nächste Gegenwart, sondern vielmehr auch auf eine entfernte Zukunft für den gesellschaftlichen Verband der Menschen, wie der Staaten, ja der Länder selbst bis in seine einzelnsten Beziehungen ausüben wird.

Der geehrte Redner, welcher zuerst gesprochen, (Frhr. v. Andlaw) hat in seiner wohlgesetzten Rede dieser Folgen hauptsächlich nur in soweit sie die materiellen Interessen unseres Landes zunächst berühren, gedacht; ich will die Antwort hierauf mit dem geistreichen Redner, der unmittelbar vor mir gesprochen, unserm Herrn Berichterstatter überlassen.

Aber auch die geistigen Interessen glaube ich bei dieser wichtigen Frage in die Waagschale legen zu müssen, denn die sorgsame Pflege dieser darf wohl niemals aus den Augen gelassen werden, mag auch der für den ersten Anblick nur materielle Zweck des neuen Unternehmens, welches wir ins Leben zu führen im Begriffe stehen, einen großen Theil der demselben gewidmeten Aufmerksamkeit in Anspruch nehmen, und es vielleicht von Manchen im Augenblicke übersehen lassen, daß dasselbe auch hauptsächlich ein großes, wichtiges, neues Mittel zur Belebung und Förderung der höhern Ausbildung des menschlichen Geistes, zur Erweiterung und Hebung des menschlichen Ideenkreises ist.

Ich will die Ehre haben, einige allgemeine Betrachtungen der hohen Kammer hierüber vorzutragen.

Die Geselligkeit ist das große Mittel, die mächtige Hebelkraft für die Ausbildung und Vervollkommnung aller Kräfte, der moralischen, physischen und intellectuellen; wechselseitige Annäherung ist die Grundbedingung des Bestehens und Ge-

deihens aller menschlichen Zustände; Abgeschlossenheit und Abgeschlossenheit hingegen kann nur höchst nachtheilig und hemmend im Einzelnen, wie im Ganzen auf die Ausbildung und Hebung der geistigen, wie der materiellen Interessen wirken. Es ist daher jede Beförderung, jede Erleichterung dieser wechselseitigen, gesellschaftlichen Annäherung als ein großer Gewinn, als ein segensreicher Fortschritt der Zeit zu betrachten; — um wieviel wichtiger, um wieviel erfolgreicher, um wieviel höher muß daher nicht eine Erfindung erscheinen, welche — ich möchte fast sagen — jede Entfernung verschwinden macht, welche nicht nur einzelne Menschen, sondern ganze Nationen auf die leichteste, schnellste Weise in nahe, unmittelbare Berührung bringt? Welcher Umschwung in allen gesellschaftlichen Verhältnissen, durch den ungehinderten, unmittelbaren Austausch der Ideen, durch die eigene, unmittelbare Anschauung und Beobachtung der Sitten, Gebräuche und Einrichtungen fremder Staaten und Völker, durch besonnene, kluge Anwendung des Angesehenen und Erkannten auf die inländischen Zustände! Gewiß ein unverkennbarer Fortschritt, eine unverkennbare Annäherung zur hohen Bestimmung der Menschheit, bestehend in Vernunftmäßigkeit und Sittlichkeit.

Wenn schon die Buchdruckerkunst sich in dieser Beziehung sehr große Verdienste erworben hat, so kann doch wohl nicht geläugnet werden, daß die Eisenbahnen — wenn sie dereinst in ihrer allgemeineren Ausdehnung bestehen werden — mittelbar ebenso mächtig, in manchen Angelegenheiten vielleicht noch einflußreicher auf die höhere Ausbildung des Menschengeschlechtes wirken werden; denn das lebendig Wort, die lebendige Anschauung prägt sich weit tiefer und bleibender ein, gewährt in vielen Fällen größere Klarheit, als der todte Buchstabe und das todte Bild! Ich kann mich daher von

vornherein mit der von verschiedenen Seiten schon vernommenen Ansicht: es seien die Eisenbahnen wohl nur für uncivilisirte Staaten von hauptsächlichem Interesse, nicht einverstanden erklären, so lange nicht, als unserm Wissen, Wollen und Können überhaupt noch keine Grenzen gesetzt sind, und so lange nicht, als es eine ausgemachte Wahrheit bleibt, daß kein Mensch, kein Staat so hoch steht, daß er nicht vom andern in einer oder der andern Weise noch lernen könnte.

Ebenso wenig vermag ich die Besorgnisse zu theilen, welche man in anderer Beziehung gegen die Einführung der Eisenbahnen geltend machen möchte.

Die Nachteile, welche man für die sittlich-moralischen Zustände der Menschen darin erblicken will, sind wohl nicht so groß, daß sie von dem mächtigen Einflusse des in jedem einzelnen Menschen wohnenden, wie in der Gesamtheit unverkennbar waltenden guten Principes nicht gewältigt und überwogen werden könnten. Viele besorgen nur immer die Verbreitung des bösen Principes, indem sie von allem Vertrauen auf die Kraft des Guten entblößt sind. Wer sich solchen trüben Gedanken hingibt, darf das Reisen überhaupt nicht als Bildungsmittel betrachten; er muß ihm in dieser Beziehung allen Werth absprechen, und es darf wohl auch vorausgesetzt werden, daß, wer sich der Eisenbahn bedienen will, um fremde Länder und Menschen kennen zu lernen, schon solche Grundsätze, solche reifere Lebensansichten haben wird, daß er sich nicht blindlings jedem Eindrucke seiner neuen Umgebungen in die Arme wirft und preisgibt. Auch ist es ja ein bekannter Satz, daß man wegen des möglichen Mißbrauches derselben eine Sache nicht aufgeben soll. Ich vertraue aber in dieser Beziehung auch ferner noch auf den festen, besonnenen, biedern, deutschen Charakter, der — es ist nicht zu verkennen — mit

manchem Fremden, das er auf den heimischen Boden schon verpflanzt, doch wohl hauptsächlich nur das Gute, das Wahre und Rechte gewählt hat.

Viele Beispiele zeigen unwidersprechlich, daß die Deutschen die auf Reisen in fremden Ländern erworbenen Kenntnisse und gesammelten Erfahrungen auch in moralischer Hinsicht zu ihrem Besten anzuwenden und zu benutzen wissen.

Also auch in Bezug auf die Sittlichkeit werden sich positiv gute Folgen äußern.

Aus demselben Grunde muß ich auch die Beforgniß von mir weisen, als könnte die deutsche Nationalität durch die Einführung dieses neuen Communicationsmittels zu Grunde gehen; — die Festigkeit und Geradheit des deutschen Mannes wird stehen bleiben, mag derselbe auch mit noch so vielen Nationen in Berührung kommen. Es wird vielmehr die richtige schöne Mitte zwischen Kosmopolitismus und Nationalität ins Leben treten, es wird das Einzelne in kräftiger Blüthe im großen Ganzen dastehen, und nur die schroffe äußere Abgränzung, nicht aber das Wesen selbst, die Individualität der Menschen wie der Nationen, verloren gehen.

Wer endlich die Beforgniß hegt, daß gewisse staatsgefährliche, ruhestörende Absichten durch die Einführung der Eisenbahnen gefördert werden könnten, der bedenke doch auch auf der andern Seite, wie leicht es einer wachsamem und klugen Regierung auch ebendadurch sein wird, ihrer edlen Bestimmung, solchen Untrieben entgegen zu arbeiten, mit größerer Energie und Raschheit Genüge zu leisten, und in vielen Fällen durch schnelles, unvorgesehenes Einschreiten derartige Unternehmungen schon in ihrem Keime zu unterdrücken.

Ungeachtet all der Vortheile aber, welche ich mit der Einführung der Eisenbahnen im Allgemeinen verbunden sehe,

möchte ich dennoch dafür stimmen, daß die Entscheidung über die Errichtung einer solchen zunächst in unserm Lande noch für einige Zeit, bis der Kreis der Erfahrungen in dieser hochwichtigen Angelegenheit sich erweitert haben wird, ausgesetzt bleiben möchte; allein es ist allgemein bekannt, daß wir durch andere Verhältnisse zur unverschieblichen Ergreifung dieser Maßregel gedrängt sind; und somit stimme ich auch jetzt für die baldmöglichste Verwirklichung des großen Unternehmens, von welchem hier die Rede ist.

Geh. Hofrath Rau: Es ist das Privilegium eines jeden Berichterstatters, sich in der Discussion auf wenige Bemerkungen beschränken zu dürfen, indem seine Ansichten schon ausführlich im Berichte entwickelt sind. Ich begnüge mich daher, dem geehrten Redner, der zuerst über diesen Gegenstand das Wort ergriffen hat, (Fhr. v. Andlaw) Einiges zu erwidern. Ich freue mich, daß die Bedenklichkeiten, welche von manchen höchst achtbaren Männern gegen dieses Unternehmen gehegt werden, auch in diesem Saale zur Sprache gebracht worden sind, denn bei einer so großen und so folgenreichen Maßregel muß man jeden Zweifel berücksichtigen und jedes, aus redlicher Absicht hervorgehende Bedenken achten, was am Besten dadurch geschieht, daß man sich mit ihrer Prüfung beschäftigt.

Ich will jedoch nur einige Punkte herausheben, die mir eine Widerlegung zu bedürfen scheinen, und die im Commissionsbericht nicht schon berücksichtigt sind. Der geehrte Redner hat besorgt, daß für den Absatz der Landeserzeugnisse, namentlich der rohen Stoffe, kein großer Vortheil zu erwarten sei. Ich bin vollkommen damit einverstanden, daß die Interessen des auswärtigen Handels, besonders des Transit handels, weniger

wichtig sind, als die inländische Production. Es liegt in der Natur der Sache, daß man im Voraus nicht bestimmt sagen kann, welches einzelne Erzeugniß des Ackerbaues oder der Fabriken mittelst der Eisenbahn einen bedeutend größern Absatz finden werde; allein man kann aus allgemeinen Erfahrungen, aus Thatsachen, die in der Natur des menschlichen Verkehrs liegen, die Beruhigung schöpfen, daß jede bedeutende Verminderung der Frachtkosten eine größere Consumption und eine gesteigerte Production nach sich ziehen werde, und namentlich wird in unserm Rheinthale eine Verschiedenheit in den Preisen der Rohstoffe durch die häufigern Versendungen ausgeglichen werden. Da die Viehzucht zur Sprache gebracht wurde, so wird es nützlich sein, daran zu erinnern, daß gerade für diesen Zweig in Großbritannien die Eisenbahnen sich als sehr vortheilhaft erwiesen haben, indem die Thiere ohne bedeutende Transportkosten und ohne Abmagerung aus dem Stalle des Züchters in die Städte gebracht werden können. Es ist also auch für das Oberland in dieser Beziehung ein erheblicher Vortheil zu erwarten, der sich freilich auf den Transport nach Frankreich weniger erstrecken kann. Wenn die Hoffnungen, die man für den Weinabsatz hegte, noch nicht ganz in Erfüllung gegangen sind, so läßt sich doch mit Wahrscheinlichkeit vorhersagen, daß die größere Wohlfeilheit des Transports hiezu nützlich wirken wird; die untern Landesgegenden lernen mehr und mehr die, der Gesundheit sehr zuträglichen Oberländer-Weine schätzen, und kommt hiezu der leichte und wohlfeile Verkehr bei jeder Jahreszeit, so dürfen wir annehmen, daß eine Zunahme des Absatzes nicht ausbleiben werde.

Was die von dem nämlichen Redner befürchtete Erhöhung des Arbeitslohnes betrifft, so zieht diese, wenn sie wirklich

eintritt, durch den innern Zuwachs wie durch Zufluß von Außen in Kurzem eine Vermehrung der Einwohnerzahl nach sich, welche dann wegen der vergrößerten Consumtion auch einen höhern Preis der Bodenerzeugnisse bewirkt. Aenderungen in den Einrichtungen des landwirthschaftlichen Gewerbes in der Fruchtfolge u. d. gl. können allerdings nothwendig werden, der Landwirth ist aber ohnehin immer genöthigt, mit Hülfe von mereantilschen Erwägungen zu beschließen, was er bauen wolle, und es ist nicht zu bezweifeln, daß die oberländischen Landwirthe den zweckmäßigsten Weg finden werden, ihre Ländereien den geänderten Absatzverhältnissen gemäß gut zu benutzen. Die Vortheile der Associationen werden gewiß von Niemand in diesem Saale verkannt. Was sie leisten können, dieß zeigt das Beispiel von Belgien und Großbritannien. Auch bei uns sind schon solche größere Verbindungen mit zusammengelegtem Capitale entstanden, und ich darf nur an die bedeutenden Fabrikunternehmungen in dem nahen Albthale und an die Phönix-Assicuranz erinnern.

Es ist zu wünschen, daß zweckmäßig geleitete Verbindungen von Capitalisten zur Ausführung bedeutender Unternehmungen noch immer häufiger werden; aber wie alles Neue erfordert, daß man sich erst allmählig hineinsinde, so geht es auch hier. In der ersten Zeit, wo es noch an hinreichenden Erfahrungen gebricht, kann man noch nicht mit festem Schritte sich bewegen und muß manches Lehrgeld geben. Da nun erst nach dem Beitritt Badens zum Zollvereine eine Ermunterung zur Bildung solcher großer Unternehmungen entstand, so ist die Sache noch zu neu und es wäre nicht rätthlich, ein so überaus großes Unternehmen, welches der Phantaste eine zu große Anlockung darbietet, und mächtig auf den Verkehr und das Nahrungsweisen des ganzen Landes einwirkt, der Speculation

einer Gesellschaft zu überlassen. Nach diesen Betrachtungen scheint mir die Frage, ob der Staat den Bau ausführen oder ob das Unternehmen an eine Privatgesellschaft gegeben werden soll, gerade dem wenigsten Zweifel unterworfen zu sein, und die Commission hat sich auch ganz entschieden für den Bau auf Staatskosten ausgesprochen.

Schließlich muß ich diese Gelegenheit benützen, um, was eine häufige und unangenehme Pflicht der Berichterstatter ist, auf zwei Druckfehler aufmerksam zu machen, welche sich bei der Schnelligkeit, mit welcher der Druck des Berichts besorgt werden mußte, leicht einschleichen konnten.

Es ist Seite 33 unten statt „1000 Millionen Franken“ zu setzen 100 Millionen Franken, und Seite 69 in der Mitte, in der 13ten Zeile von unten, muß es heißen recht kostbar statt „nicht kostbar“.

Die allgemeine Discussion wird von dem durchlauchtigsten Präsidenten geschlossen, und zu den einzelnen Artikeln übergegangen.

Art. 1.

Großhofmeister v. Berckheim: Ich setze voraus, daß die Bezeichnung der verschiedenen Orte, über welche die Eisenbahn geführt werden soll, auf einer vorherigen Prüfung von Seite der technischen Behörde beruhe, durch welche es sich herausgestellt hat, daß durch diese Linie der mit der Eisenbahnerichtung verbundene Zweck am schnellsten erreicht wird. Die Hauptücksicht bei Anlage einer Eisenbahn ist, vom Punkt der Abfahrt an so schnell als möglich den Bestimmungsort zu erreichen; andere Rücksichten, ob die Bahnlinie an diesem oder jenem Orte vorbeiziehe, scheinen nur einer secundären Betrachtung würdig zu sein; und nur durch die Wahrscheinlichkeit

einer vielleicht ganz besonders starken Frequenz, wie dieß bei der Bahn von Kehl etwa der Fall sein dürfte, kann die vorzugsweise Berücksichtigung eines nicht als Hauptanhaltepunkt geltenden Ortes geboten sein. Die Rücksicht, dem einen oder dem andern Ort durch die größere Annäherung der Bahnlinie erhöhten Erwerb zuzuführen, dürfte sehr illusorisch sein, und sehr schwierige Konsequenzen nach sich ziehen.

Generallieut. v. Stoßhorn: Ich bin der entgegengesetzten Ansicht. Es sind hier zwei Gesichtspunkte ins Auge zu fassen, der technische und der volkswirtschaftliche; und ich habe das Zutrauen zu der hohen Regierung, daß sie gewiß darauf Rücksicht nehmen wird, diese beiden Gesichtspunkte soviel als möglich miteinander zu vereinigen. Allerdings ist die Schnelligkeit der erste Zweck der Eisenbahnen, allein da, wo man die Stunden nur nach Minuten zählt, ist auch ein kleiner Umweg nicht so wesentlich, daß man die volkswirtschaftlichen Rücksichten, selbst mit erhöhtem Kostenaufwande, nicht auch so sehr als möglich im Auge behalten sollte; es wird dadurch nicht nur dem Ertrage der Bahn, sondern auch den einzelnen Ortschaften selbst ein auch nicht ganz außer Rechnung zu lassender Vortheil wieder zugehen. Ich erkläre mich demnach für die unveränderte Annahme des Artikels.

Großhofmeister v. Berckheim: Ich habe nicht gegen den Artikel gestimmt, sondern nur die Bemerkung vorausgeschickt, daß ich erwarte, die genannten Orte werden nur nach genauer Prüfung und mit Zustimmung des Comité's in den Bahnzug aufgenommen worden sein. Ich muß mich indessen gegen den Vorwurf verwahren, als hätte ich das volkswirtschaftliche Interesse nicht im Auge gehabt.

Reg. Comm. Staatsminister Winter: Die Regierung hatte

in ihrer ursprünglichen Vorlage gar keinen bestimmten Ort aufgenommen, sondern nur Mannheim als Aufangspunct und die Schweizergränze als Endpunct aufgeführt. Diese Orte, wie sie nun hier genannt sind, wurden erst durch die Beschlüsse der zweiten Kammer eingeschaltet; in Folge von Ansichten und Befürchtungen, die ich hier nicht weiter ausführen will. Wir haben von Seiten der Regierung nichts dagegen einzuwenden gehabt, zumal da von dem technischen Comité eingeräumt wurde, daß, wenn man das Wort „über“ nicht so genau nehme, sondern vielmehr auch noch eine gewisse Entfernung von der Bahnlinie als darunter begriffen annehmen wolle, diese Orte wohl so stehen bleiben können. Die Regierung würdigt beide Interessen, die staatswirthschaftlichen und die technischen; die letzteren insofern der kürzeste Weg die erste Bedingung der Eisenbahn ist; die ersteren, weil sich auf der Eisenbahn auch eine gehörige Zahl von Menschen bewegen muß, um derselben den gewünschten Ertrag zu liefern, und weil man überhaupt auch die Gelegenheit, um von derselben Gebrauch zu machen, möglichst nahe legen muß.

Legationsrath v. Rüd t: Ich erlaube mir über das vorliegende Gesetz nur wenige Worte, welche zur Rechtfertigung meines Votums dienen sollen. Ich erblicke nämlich in demselben nur 3 Bestimmungen, über welche wir uns definitiv auszusprechen haben, und welche ich als gesetzliche Bestimmungen ansehe. Es soll nämlich eine Eisenbahn von einer Gränze des Landes bis zur andern, sie soll auf Staatskosten erbaut, und über die Verwendung der bewilligten Gelder den Ständen auf den künftigen Landtagen Nachweisungen gegeben werden.

Alle übrigen Bestimmungen in diesem Gesetze betrachte ich als bloße Wünsche, als provisorisch, und sie können nach

meinem Dafürhalten auch keinen andern Charakter haben, weil trotz der gewiß gründlichen Untersuchung des technischen Comité's die Vorarbeiten der Regierung noch nicht beendigt sind. Bevor der Bau der Bahn nicht selbst begonnen wird, kann nicht genau vorher gesagt werden, welche Richtung sie nehmen wird, und ob sie an diesem oder jenem Ort vorbeigeführt werden kann. Von diesem Gesichtspunkt geleitet, werde ich diesen Eisenbahngesetzen und der von der zweiten Kammer beschlossenen Adresse unbedingt beitreten, weil alle diese Bestimmungen ihrer Natur nach keinen andern Zweck haben können, als die Regierung darauf aufmerksam zu machen, ob dieses oder jenes ausgeführt werden kann. Auf jedem Landtage werden andere Vorschläge möglich werden. Die Kammern werden, wie die Regierung, sich dieses Recht vorbehalten und bestimmen, ob diese oder jene Einrichtung zweckdienlich und im Interesse des Landes gegründet sei. Ich nehme daher keinen Anstand, diesem Gesetze beizustimmen, um so mehr, da ich mit Rücksicht auf die jenseits des Rheins bereits beschlossene Bahn die Errichtung dieser Bahn als eine Nothwendigkeit ansehe.

Reg. Comm. Staatsminister v. B l i t t e r s d o r f f: Es möchte hiegegen doch zu erinnern sein, daß vorderhand dieser Entwurf in gesetzlicher Kraft bestehen und von der Regierung ausgeführt werden wird. Ob auf dem nächsten Landtage nicht allenfalls nöthig scheinende Modificationen beschossen werden, dies kann man freilich nicht mit Gewißheit voraussagen; aber die Hauptgrundsätze werden nicht umgestoßen werden, weil diese aus der Natur und dem Zwecke des ganzen Unternehmens herfließen.

Im Einzelnen dürfen diese Bestimmungen freilich nicht so

wörtlich genommen werden, es kann z. B. „über die Stadt“ hier nur heißen der Stadt so nahe als möglich; und insofern kann es auch keinem Zweifel unterliegen, daß die Bahn so nahe, als es in der Ausführung möglich sein wird, an den Hauptorten vorbeigeführt werde. Es ist somit dieses Gesetz nicht als ein ganz unbestimmtes Operat zu betrachten.

Legationsrath v. Rüd t: Dieß räume ich gerne ein, allein wir haben alle 2 Jahre einen Landtag, worauf dieser Gegenstand wieder zur Sprache kommen kann, und dabei können immer Abänderungen beschloffen werden.

Reg. Comm. Finanzminister v. Bö ck h: Dieß ist keine Eigenthümlichkeit des vorliegenden Gesetzes; jedes andere Gesetz kann auf jedem Landtage von beiden Kammern mit Zustimmung der Regierung abgeändert werden, und wir haben schon hin und wieder derartige Beispiele erlebt.

Staatsrath Neb en i u s: Ich glaube gerade, daß wohl kein Gesetz mehr gegen Abänderungen gesichert ist, als der dritte Satz des ersten Art. dieses Gesetzes.

Die vollreichsten Orte liegen meistens am Gebirge; durch die Annäherung an die Bergstraße nähert man sich den Thälern; auch sprechen noch andere Rücksichten dafür, indem man z. B. das benöthigte Material dort mehr in der Nähe hat.

Die Beschaffenheit unseres Landes selbst gibt uns diese Regel an die Hand, deren Anwendung freilich in einzelnen Fällen schwierig, ja fast unmöglich sein kann.

Man hat von den technischen und staatswirthschaftlichen Rücksichten wie von zwei verschiedenen Dingen gesprochen; —

ich glaube indeß, es lösen sich nicht nur diese beiden, sondern alle Rücksichten in der Frage über den Ertrag auf, denn ist der Ertrag der Bahn günstig, so sind nicht nur die staatswirthschaftlichen Interessen befriedigt, sondern es ist auch ein Beweis, daß die Eisenbahn den an sie gemachten Anforderungen in technischer wie in jeder andern Beziehung entspricht.

Man hat daher hauptsächlich zu untersuchen: fürs erste die Kosten des Baues, sodann die wahrscheinliche Frequenz der Bahn.

In ersterer Beziehung ist nun, wo der Boden nicht allzu große Hindernisse darbietet, die gerade Linie die beste; — aber ob dies auch hinsichtlich der Frequenz der Fall sei, ist eine andere Frage, weil hier nothwendig die Interessen der einzelnen Orte in Berücksichtigung gezogen werden müssen. Zwei Städte, welche z. B. in einer Entfernung von 10 Stunden von einander liegen, können wünschen, daß sie so schnell als möglich mit einander zu verkehren im Stande sind. Es können aber noch andere Orte dazwischen liegen, welche ebenfalls an diesem schnelleren Verkehr Theil zu nehmen wünschen, deren Berührung aber die Baukosten erhöht und die Bahnlinie etwas verlängert. Läßt sich nun in solchem Falle annehmen, daß die Verlängerung der Bahn auf die Zahl der Reisenden, welche den ganzen Weg zwischen jenen beiden, 10 Stunden weit von einander entfernten Städten zurücklegen, einen kaum fühlbaren Einfluß ausüben, die Frequenz auf den Zwischenstationen durch die Annäherung der Bahn an die zur Seite gelegenen Orte sich in einem, den erhöhten Kostenaufwand reichlich vergütenden Maasse vermehren werde, so wäre dieser erhöhte Kostenaufwand kein Grund, jene Nebenorte von den Vortheilen der Eisenbahn auszuschließen, um eine gerade Linie zu gewinnen.

Bei der Abstimmung erhält hierauf der Art. 1. die unveränderte, einstimmige Annahme.

Art. 2.

Führ. v. Andlaw: Ich habe mich bei der allgemeinen Discussion nicht mehr erhoben, um dieselbe nicht unnöthigerweise aufzuhalten; nun will ich aber in Beziehung auf den letzten Punkt, den der Herr Berichterstatter aus meinem Vortrage herausgehoben hat, noch einige Bemerkungen anreihen. Der Herr Berichterstatter hat geäußert, es sei dieser Punkt wohl derjenige, der am wenigsten Zweifel hervorrufen dürfte; ich gestehe dagegen, daß es meiner individuellen Ueberzeugung nach derjenige ist, der in mir die meisten Zweifel hervor gebracht hat. Der Herr Berichterstatter hat ferner in seinem trefflichen Berichte einige Schriftsteller citirt, die sich für das System der Uebernahme des Baues der Eisenbahn auf Staatskosten ausgesprochen haben; und ein weiteres verehrtes Mitglied dieser hohen Kammer hat bei verschiedenen andern Veranlassungen wiederholt, daß dieses System allenthalben mehr das siegende werde. Es haben sich jedoch auch manche Schriftsteller gegen die Uebernahme des Baues von Seiten des Staates ausgesprochen, und unter diesen erlaube ich mir nur Einen anzuführen, den die hohe Kammer mit mir als einen sehr geachteten erkennen wird: Es ist der Herr Geh. Hofrath Rau, welcher im Jahr 1833 die Ansicht ausgesprochen hat, daß es am besten sei, die Errichtung von Eisenbahnen den Privatkräften lediglich anheimzugeben. Diese Ansicht theile ich vollkommen. Der Herr Berichterstatter hat ferner das Werk des Oberbauraths Crelle citirt, (Seite 57) worin der Verfasser die Nachtheile auseinandergesetzt, welche durch die Uebernahme des Baues von

Seiten der Privaten entstehen können; er hat Rücksichten erwähnt, welche den finanziellen Gesichtspunkt als den untergeordneten erscheinen lassen.

Wenn jedoch hier gegebene Verhältnisse bestehen, welche in einem höhern Staatsinteresse die Sache als wünschenswerth darstellen, wenn eine durchaus unabwendbare Nothwendigkeit vorhanden ist, welche den Bau auf keine andere Weise durchführen läßt, so müßten freilich meine letzten Gründe schwinden.

Das verehrte Mitglied, von dessen Ansicht ich vorhin gesprochen habe, hat bei verschiedenen Veranlassungen Belgien und Frankreich als Länder aufgeführt, in welchen man von der Begebung der Eisenbahnerichtung an Privatvereine abgekommen sei. Ich glaube nicht, und der Herr Berichterstatter selbst glaubt mit mir nicht, daß das Beispiel Belgiens hier entscheidend sei, ich möchte nur kurz an den politischen Standpunkt erinnern, auf welchem Belgien sich befindet; ich möchte der bedeutenden Handels-Concurrenz von Holland erwähnen, welche stets der Zankapfel zwischen beiden Ländern war, und welche es zum größten Staatsinteresse Belgiens machte, daß die dortigen Eisenbahnverbindungen sämmtlich und zwar auf die von der Regierung beschlossene Art und Weise zur Ausführung kommen; ich möchte auf die schlagenden Worte eines belgischen Abgeordneten (Nothomb) aufmerksam machen: „hätte man dem Kaiser Joseph seiner Zeit die Wahl gelassen, mit gleichen Geldopfern sich den Weg zur Nordsee durch Eisenbahnen auf friedliche Weise, oder durch die Gewalt der Waffen zu eröffnen, so würde er gewiß den ersteren vorgezogen haben.“

Ich schlage der hohen Kammer vor, es möchte wenigstens die Regierung gebeten werden, Versuche zur Uebertragung

des Unternehmens an eine Gesellschaft zu machen. Ich weiß bestimmt, daß sich früher Gesellschaften gefunden hätten, welche sich dieser Unternehmung unterzogen haben würden; — ob sie es noch thun werden, weiß ich nicht; indessen gestehe ich, daß ich mich dabei nicht beruhigen kann, daß über solche allenfallige Versuche weder in der zweiten Kammer noch in irgend einer von den dieser hohen Kammer gemachten Vorlagen etwas angeführt wurde.

Ich trage darauf an, nach den Worten „auf Staatskosten ausgeführt“ noch hinzuzufügen, „insofern nicht einer Actiengesellschaft mit Vortheil die Ausföhrung überlassen werden kann.“

Föhr. v. Landenberg und Major Föhr. v. Törrckheim unterstützen diesen Antrag.

Reg. Comm. Finanzminister v. Böckh: Es ist jetzt davon die Rede, die Anlegung der Eisenbahn sogleich zu beginnen, denn alle Umstände, in denen wir uns befinden, machen dieses nöthig.

Jetzt noch zur Sprache zu bringen, ob nicht vielleicht eine Concession zu ertheilen sei, wäre gewiß nicht an der Zeit. Die Regierung, Durchlauchtigste, hochgeehrteste Herren, weiß wohl, daß man Eisenbahnen nicht allein auf Staatskosten, sondern auch mittelst Actiengesellschaften bauen kann, und sie hat in der Motivirung ihrer Vorlage nicht vergessen beide zu beleuchten. Sie hat das Concessionirungs-System nicht schlechtthin verworfen, sondern sich nur dahin ausgesprochen: sie erachte es nicht angemessen, den Bau der Eisenbahn von Mannheim bis Basel zur Zeit einer Privatgesellschaft anzuvertrauen; sie glaube, es seien über diesen Gegenstand vorerst noch weitere Erföhrungen abzuwarten, und diese Ansicht ist gewiß richtig. Wo

Eisenbahnen auf Actien begonnen worden sind, wissen wir, nicht aber wie die Untersuchungen geendet haben.

Es ist also sehr rätlich, Erfahrungen zu machen, und diese können wir ohne große Gefahr machen, indem wir mit dem Selbstbau anfangen. Das Gesetz sagt zwar: die Eisenbahn soll auf Staatskosten ausgeführt werden. Wenn wir die Erfahrung machen, daß dies dem Landes-Interesse nicht zusagt, und weniger zuträglich ist, als der Bau durch eine Actiengesellschaft, so ist es keinem Zweifel unterworfen, daß die Regierung und beide Kammern sich zur Aenderung des Systems verstehen werden.

Frhr. v. Andlaw: Ich muß hierauf nur kurz erwiedern, daß wenn der Hr. Finanzminister über das Schicksal der Actiengesellschaften, welche die Bahn nach dem Norden verlängern sollen, noch nicht im Reinen wäre, dieses ein ungünstiges Licht auf den Erfolg unserer Bahn werfen würde.

Reg. Comm. Finanzminister v. Böckh: Die Bahn nach dem Norden wird durch eine Actiengesellschaft gemacht werden; ob dies für Hessen und Frankfurt nachtheiliger, oder vortheilhafter sein wird, als der Bau auf Staatskosten, ist nicht entschieden. Die Entscheidung hat jedenfalls keinen Einfluß auf den Bau unserer Eisenbahn.

Staatsrath Nebelius: Ich widersege mich dem Antrag des Frhrn. v. Andlaw, unter andern und hauptsächlich aus dem Grunde, weil ich bei Ertheilung einer Concession das Interesse des Oberlandes für compromittirt halte. Ich habe die feste Ueberzeugung, daß das Resultat des Eisenbahn-Unternehmens im Oberlande wenigstens für die erste Zeit nicht

glänzend ausfallen wird, und daß eine Actiengesellschaft, wenn die Bahn bis nach Offenburg und Straßburg vorgerückt sein wird, gewiß sehr dringend wünschen würde, von dem Weiterbau entbunden zu werden. Man wendet zwar ein, man könne in dem Vertrag für den gänzlichen Ausbau der Bahn sorgen, indem man die Actionaire zwingt, aus dem Ertrage der Eisenbahn die Fortsetzung derselben zu machen, und hiefür Conventionalstrafen androht. Aber wird die Regierung, werden die Kammern auf einer strengen Durchführung dieses Systems beharren, wenn sich die Actien vielleicht in den Händen von einigen tausend Familienvätern befinden, welche dadurch ruinirt würden? Gewiß nicht!

Ich möchte ferner auf den Unterschied aufmerksam machen, welcher zwischen diesem Antrag des Frhrn. v. Andlaw und der Aeußerung des Hrn. Finanzministers mir zu bestehen scheint. Das Gesetz sagt nämlich ausdrücklich, die Eisenbahn soll auf Staatskosten gebaut werden; dieses schließt aber, wie der Hr. Finanzminister richtig bemerkt hat, durchaus eine spätere Abänderung nicht aus; ja, möglich und gedenkbar ist es immer, daß man vielleicht den Betrieb einer Privatgesellschaft überläßt. Die Regierung wollte nur, daß der Bau der Eisenbahn auf Staatskosten, und zwar sogleich unternommen werde. Der von dem Frhrn. v. Andlaw vorgeschlagene Zusatz bestimmt aber etwas ganz Anderes, indem dadurch dieser erste Hauptgrundsatz dieses Gesetzes aufgehoben würde. Ich glaube freilich, daß eine solche Bestimmung keine practische Bedeutung hätte, die Regierung würde keinen Gebrauch davon machen. Nach meiner Ansicht wird sich der Satz immer klarer herausstellen, daß große Eisenbahnlinien Eigenthum des Staats sein müssen; selbst in dem Lande, wo man gegen alle Staatsunternehmungen das größte Vorurtheil hat, wer-

den Eisenbahnen auf Staatskosten ausgeführt, nämlich in America. Man hat namentlich hinsichtlich der Posten große Schwierigkeiten bei der Vergebung an Privatgesellschaften gefunden, so zwar, daß der Präsident der nordamerikanischen Freistaaten dem Congreß die Erklärung abgab, daß wenn die zwischen den Eisenbahngesellschaften und den Posten entstandenen Irrungen nicht in gütlichem Wege befriedigend ausgeglichen würden, die Gesetzgebung einschreiten müsse, um die Verhältnisse der Postverwaltung zu den Eisenbahnen zu reguliren.

Großhofmeister Frhr. v. Berckheim: Eine Hauptrück-
sicht für die Entscheidung der vorliegenden Frage kann nur die
sein: ist die Kammer von der Ueberzeugung durchdrungen,
daß die Errichtung der Eisenbahn im Augenblick wirklich
nothwendig ist? Ist dies der Fall, dann, meine ich, sollten
wir jetzt auch nicht ängstlich rechnen, ob der Nutzen groß oder
klein sein wird; dies vermag die Zukunft allein zu entschei-
den; sondern ich glaube, wir müssen vielmehr von der Be-
trachtung ausgehen, welche Nachtheile werden dem Lande zu-
fließen, wenn wir die Eisenbahn nicht beginnen? die ich nicht
zu entwickeln brauche, da sie klar vor Augen liegen. In dieser
Beziehung bin ich vollkommen mit diesem Artikel einverstan-
den, und glaube, daß wohl mit Gewißheit angenommen wer-
den kann, daß wir durch Unterlassung des Baues die größten
Nachtheile zu befürchten hätten. Es wird daher von unserer
Seite sehr darauf Bedacht zu nehmen sein, die Regierung in
ihrem Vorhaben nicht zu hindern, und ich kann darum dem
Antrag des Frhrn. v. Andlaw nicht beitreten, weil er eine
Verzögerung der Sache bewirken würde.

Hr. v. Gemmingen: Ich erlaube mir an den Herrn Finanzminister die Frage, ob derselbe wohl glaubt, daß, wenn die Eisenbahn auf Staatskosten erbaut wird, und keinen Nutzen gewährt, alsdann eine Actiengesellschaft zur Uebernahme sich noch wird finden lassen?

Reg. Comm. Finanzminister v. Böckh: Wenn das nachtheilige Resultat nur darauf beruht, daß die Regierung gebaut hat, und nicht darauf, daß der Bau überhaupt nicht nützlich ist, so wird sich wohl eine Gesellschaft zur Fortsetzung finden, welche die Fehler, die die Regierung gemacht hat, zu vermeiden wissen wird; liegt aber in der Sache selbst ein zu großes Risiko, so wird freilich eine Privatgesellschaft zum Fortbau nicht zu finden sein.

Geh. Hofrath Rau: Der Urheber des Amendements, welchem ich mich ebenfalls widersetze, hat sich auf eine Aeußerung von mir vom Jahr 1833 bezogen. Da es bekanntermaßen oft vorkommt, daß man *a papa male informato ad papam melius informandum* appellirt, so wird in einer solchen Angelegenheit, bei welcher in den letzten 5 Jahren sich viel geändert hat, nicht auffallen, daß ich selbst unterdessen auf eine andere Meinung gekommen bin. Ich theile dieses Schicksal mit ganz Europa. Im Jahr 1833 waren kaum einige Jahre seit der Eröffnung der Liverpoolscher Bahn verflossen, und die Folgen fingen erst an, sich deutlich zu zeigen; vom Bau auf Staatskosten war damals noch nichts bekannt, und da die Größe der Unternehmung einen Abhaltungsgrund bildete, so hielt man sich an die allgemeine Regel, daß der Staat den Privatunternehmungen nicht vorgreifen, und ohne Noth mit solchen Werken sich nicht befassen solle. Seitdem ist in Eu-

ropa und Nordamerica in dieser Angelegenheit Vieles geleistet worden, die Folgen dieser neuen Unternehmung haben tief in alle Verhältnisse eingegriffen; die Erfahrungen verschiedener Staaten haben uns gezeigt, daß Eisenbahnen mit gutem Erfolge auf Staatsrechnung unternommen werden können, und die Frage, ob dies zweckmäßig sei, ist gründlich untersucht worden. Wir sind also in 5 Jahren um Vieles weiter geschritten, und es ist natürlich, daß Meinungen, die man damals hegte, jetzt nicht mehr bestehen können, wie denn überhaupt in unserer Zeit bei dem großen Wechsel der Dinge und der Fülle bedeutender Ereignisse die Meinungen sich jeden Tag läutern und berichtigen. Ich wüßte kaum, wenn ich in diese Controverse näher eingehen sollte, noch neue Gründe anzugeben. Ich will also nur noch darauf aufmerksam machen, daß diese Straße wie ein Hauptstrom alle Verzweigungen des Verkehrs unseres Landes in sich aufnimmt, daß also ein egoistisches Verfahren einer Actiengesellschaft die Gemeinnützigkeit der Bahn überaus beeinträchtigen kann. Man wird nicht behaupten, daß Gesellschaften gerade den niedrigsten Tarif wählen werden. Wenn aber der Staat die Regulirung der Dividende sich ganz vorbehält, so wird eine Actiengesellschaft schwerlich sich diesen Bedingungen unterwerfen. Ferner ist bereits bemerkt worden, daß der Staat außer dem Reinertrage der Bahn noch einen mittelbaren Nutzen ziehe, indem manche Quellen seines Einkommens reichlicher fließen werden. Wenn die Grundstücke in der Nähe der Bahn im Preise steigen, wenn die Consumtion der Lebensmittel sich erweitert, so erhöht sich der Ertrag der Ackerse, und hiedurch entsteht für den Staat die Möglichkeit einer Ausgleichung für den Fall, daß die Eisenbahn sich nicht vollständig verzinsset. Allerdings haben wir uns auf die Erfahrungen, welche in Belgien gemacht worden sind, gestützt,

und dabei gefunden, daß dort das Resultat für die Finanzen kein so glänzendes ist, als man dachte, es sind dadurch unsere Hoffnungen bedeutend ermäßigt worden, und auch dieses ist eine Bereicherung unserer Kenntnisse. Als zuerst von der badischen Eisenbahn die Rede war, hegte man sehr große Erwartungen. In Folge der weitem Untersuchungen haben sich diese auf einen immer kleineren Kreis beschränkt. Da übrigens dieser Punkt höchst wichtig ist, so mag mir erlaubt sein, bei dieser Gelegenheit noch einige Worte über die belgischen Bahnen hinzuzufügen, weil in der andern Kammer das finanzielle Resultat in einem günstigeren Lichte dargestellt worden ist, als es mir erscheint. Es handelt sich darum, welche Schlüsse aus dem Budget der Eisenbahnen in Belgien für 1838 gezogen werden können. Man behauptet, dieses Budget enthalte noch nicht den vollen Ertrag, weil noch nicht alle Bahnen beendigt und noch Baukosten eingerechnet seien; ich muß aber darauf antworten, daß ich bei wiederholter Durchgehung der Berichte dieses nicht gefunden habe. Sechs Sectionen waren schon im Herbste 1837 beendigt. Daß von den 2 letzten nicht die volle Frequenz das ganze Jahr hindurch angenommen ist, ändert wenig, denn dafür sind ohne Zweifel auch alle Betriebskosten dieser 2 Strecken desto geringer angesetzt, und Baukosten finden sich in diesem Budget nicht. Die 8 Sectionen messen 186,000 Meter. Die Annahme von 500,000 Reisenden für die ganze Länge mit 3,700,000 Fr. Fahrgeld gibt eine Durchschnittsgebühr von 7,4 Fr. auf die Person oder 17 Cent. auf die Stunde, während auf den 3 zuerst fertig gewordenen Werken dieser Betrag auf 18 Cent. berechnet ist, was also gut übereinstimmt. 17 Cent. sind 4,8 fr., und der unterste Platz bezahlt 3,4 fr. auf die Stunde. Muß nun hiernach auch für unsere Bahn, wenigstens anfänglich, nur ein sehr mäßiger

Ertrag vermuthet werden, so ist leicht zu denken, daß eine Actiengesellschaft unter Bedingungen, die das Actienspiel verhindern, nicht gerne auf das Unternehmen eingehen wird.

Reg. Comm. Staatsminister v. Blittersdorff: Der Antrag des Fhrn. v. Andlaw würde sich ziemlich der ursprünglichen Ansicht der Regierung genähert haben, indem auch diese bei der Vorlage des Gesetzes von der Betrachtung ausging, daß man noch mehr Erfahrungen sammeln und daß die Regierung sich nicht auf diese Weise binden solle. Die Regierung war ebenfalls der Ansicht, daß das Wort *jamais* nie ausgesprochen werden sollte; da sich aber unterdessen die Umstände ganz anders gestaltet haben, so war es auch der Regierung nicht möglich, bei ihrer ursprünglichen Ansicht stehen zu bleiben, ja selbst da, wo sie in gewohnter Vorsicht und Klugheit noch glaubte zweifeln zu sollen, mußten ihre Zweifel und Bedenken durch die Bestimmtheit, mit welcher die zweite Kammer ihre Ansicht aussprach und ihre Beschlüsse faßte, schwinden, sie mußte hierin eine neue Stütze für die Ansicht, welche sie bei der Vorlage des Gesetzentwurfs leitete, erblicken. In der That stellt sich die Sache auch nicht ausführbar dar, wenn wir damit anfangen sollten, die Bahn im Unterland durch eine Gesellschaft bauen zu lassen, indem wir dann doch darauf zurückkommen müßten, den obern Theil der Bahn auf Staatskosten zu unternehmen, weil hiefür eine Privatgesellschaft sich wohl schwerlich finden dürfte. Wir würden auf diese Art gewissermaßen zu dem in Frankreich in Vorschlag gebrachten System kommen, wonach man den bessern Theil der Bahn an Privatgesellschaften vergeben und den schlechtern in die Hände des Staates legen würde. Zu einem solchen Verfahren werden Sie aber gewiß Ihre Zustimmung nicht ge-

ben, denn es würde daraus bei uns eine solche Verwirrung aller Verhältnisse entstehen, daß ich kaum wüßte, wie eine Concession zu machen, wie z. B. nur mit der Postadministration ins Geleis zu kommen wäre. Es hätte der Antrag des Frhrn. v. Andlaw eher umgekehrt gestellt werden sollen, denn so würde er nichts anderes heißen, als man solle mit Privatgesellschaften anfangen, und nur wenn sich keine solche finden, solle die Regierung ins Mittel treten. Eine Uebereinstimmung beider Kammern würde sich schwerlich herstellen lassen, wenn dieser vorgeschlagene Zusatz beliebt werden sollte, und ich muß daher wünschen, daß davon Umgang genommen werden möge.

Staatsrath Nebeni us: Auch ich gehöre zu Denjenigen, welche ihre Ansicht über die Frage, ob es zweckmäßig sei, Eisenbahnen auf Staatskosten zu bauen, oder den Bau derselben Privatgesellschaften zu überlassen, geändert haben. Im Jahr 1835 habe ich mich für die letztere Meinung öffentlich ausgesprochen; ein halbes Jahr darauf wurde ich berufen, mein Gutachten über die Errichtung einer Eisenbahn in unserm Lande abzugeben. Ich habe meine Arbeit begonnen, und zwar mit der nämlichen Ansicht, daß von nichts Anderem die Rede sein könne, als die Eisenbahnen der Privatindustrie zu überlassen. Erst, nachdem ich mir die Folgen einer solchen Unternehmung in allen verschiedenen Beziehungen klar gemacht hatte, kamen meine Bedenken, und in der Krisis von 2 — 3 Wochen, in welcher ich meinen Bericht ausgearbeitet habe, hat meine Meinung sich geändert. Ich sage, es wird auch in unserm Land Eisenbahnen geben, die man ganz unbedenklich der Privatindustrie überlassen kann, und zwar in einem Zeitpunkt, wo wir die Eisenbahn in ihrem Betrieb et-

was genauer kennen. Vorderhand muß ich aber das Dilemma stellen: entweder gelingt die Unternehmung, oder sie gelingt nicht. Im letztern Falle, glaube ich, ist es angemessen, daß die Gesamtheit die Kosten einer Unternehmung trage, die in ihrem Interesse vom Staate beschloffen wurde, und nicht jene, die, aufgeregt durch abentheuerliche Versprechungen, ihre kleinen Capitalien der Kasse der Actiengesellschaft anvertraut haben. Wenn aber das Eisenbahnunternehmen gelingt, so wird diese Anstalt für unser Land eine solche Wichtigkeit erlangen, daß man ihren Besitz nur der Krone selbst gönnen kann. Man hat geglaubt, daß bei der Begebung an eine Privatgesellschaft die Regierung alle Interessen des Verkehrs durch angemessene Bedingungen sicher stellen könne. Allein, wer vermag alle Wechselfälle vorauszusehen, und wollen wir für die Zukunft freie Hand behalten, so finden wir keine Unternehmer.

Reg. Comm. Finanzminister v. Böckh: Der Febr. v. Andlaw will durch sein Amendement der Regierung eine Macht geben, die sie nicht verlangt, und die sie durch die Gesetzesvorlage selbst zurückgewiesen hat. Was das Gesetz jetzt ausspricht, will die Regierung haben; nicht mehr und nicht weniger. Der Entwurf der Regierung sagt: Der Bau wird auf Staatskosten begonnen *ic. ic.* Die Regierung wollte also die gefährliche und in vieler Hinsicht bedenkliche Macht nicht haben, ohne Zustimmung der Stände ein anderes System zu ergreifen. Was sagt nun der Gesetzentwurf, wie er von der zweiten Kammer in diese hohe Versammlung gekommen ist? Nichts anderes, als: der Bau wird auf Staatskosten ausgeführt. Mit Zustimmung der Regierung wurde der Zusatz wegen Aenderung des Systems weggelassen, weil es sich allerdings von selbst versteht, daß wenn die Regierung und die

Stände eine Aenderung eintreten lassen wollen, sie dies auch können.

Wir weisen also das Amendement des Frhrn. v. Andlaw zurück; wir wollen nicht, was er der Regierung geben will, denn, wenn wir es gewollt hätten, so würde es der Regierungsentwurf gesagt haben.

Frhr. v. Andlaw: Ich muß die hohe Kammer um die Erlaubniß bitten, zum drittenmale über diesen Artikel das Wort zu nehmen. Ich fühle ganz die Schwierigkeit meiner Lage, aber als muthiger Kämpfer erlaube ich mir doch einige Erwiederungen. Die letzten Worte des Herrn Finanzministers haben für mich die Beruhigung, daß er selbst bekennt, daß ich die Macht der Regierung nicht schwächen, ihr also nicht feindselig entgentreten wolle. Ich wende mich nun vorerst zur Erwiederung auf das, was der Herr Staatsrath Rebenius geäußert hat. Es schwebt demselben ein doppelter Grund zu Besorgnissen gegen die Begebung des Baues an eine Actiengesellschaft vor: einmal die Interessen des Oberlandes, welche er dadurch gefährdet glaubt, sodann die Möglichkeit, etwa 1000 Familienväter durch unüberlegtes Spiel ins Unglück gestürzt zu sehen. Die Interessen des Oberlandes sind mir selbst gewiß sehr theuer, allein ich halte dieselben selbst bei der Ausführung des Baues durch den Staat, und trotz der von der Regierung gegebenen Versicherungen, nicht für vollkommen gewahrt. Mir schwebt nämlich, wie ich schon im Anfang der Sitzung bemerkte, die Besorgniß vor, es möchte die Ausführung des Baues vielleicht da enden, wo sie für die Interessen des Oberlandes zunächst beginnen dürfte.

Was die zweite Bemerkung betrifft, so würde ich es selbst ebenfalls sehr bedauern, etwa 1000 Familienväter in eine

bedrängte Lage versetzt zu sehen; ich würde es sogar dann bedauern, wenn diese Familienväter dieses Unglück sich durch ihre eigene Unklugheit selbst zugezogen haben würden. Aber mein Schmerz würde noch größer sein, wenn eine weit größere Zahl unserer Landesbewohner durch das Nichtgelingen des Unternehmens in eine mißliche Lage versetzt würden. Der Herr Staatsrath Nebenius hat Nordamerica angeführt. Ich glaube, daß die Verhältnisse dieses Landes auf uns keine Anwendung finden, denn das Föderativsystem in der Staatsverfassung Americas hat ganz andere Folgen, als das bei uns herrschende Centralisationsystem, auch sind dort die Staatslasten sehr unbedeutend. Ebenso wenig kann mich das Beispiel von Frankreich vollkommen überzeugen.

Wir sehen dort seit Jahren eine außerordentliche Scheu von Seiten der Regierung, sich in eine solche Unternehmung einzulassen. Frankreich kann dem Beispiele anderer Länder nicht nachstehen, und wenn ihm auch diese Unternehmungen den gehofften Gewinn nicht gewähren sollten, so hat es auf der andern Seite Mittel genug, um dieß wieder auszugleichen.

Die Aeußerungen des Herrn Ministers von Blittersdorff sind allerdings gewichtig, aber mir scheint, daß die Vorarbeiten, welche die Regierung beginnen will, jedenfalls auch einer Actiengesellschaft sehr nützlich sein könnten, und die Regierung könnte ja während des Laufes dieser Vorarbeiten zu gleicher Zeit sich um eine Actiengesellschaft umsehen.

Der Herr geh. Hofrath Rau hat sich im Jahr 1833 gegen den Bau der Eisenbahn auf Staatskosten ausgesprochen, und jetzt ist er dafür; er hat in seiner vor Kurzem vernommenen Rede gesagt, daß damals die Actienverhältnisse noch nicht diesen Aufschwung hatten, wie sie ihn in der Zwischenzeit in

Folge des Zollvereins erhalten haben. Mir scheint aber, daß dieser Punkt gerade für meine Ansicht spricht; ich bedaure, daß er selbst sich jetzt besser informirt glaubt, als er damals war; ich würde mich jedoch freuen, wenn, falls seine jetzige Ansicht den Sieg davon trägt, auch mir selbst im Laufe der Zeit eine bessere Ueberzeugung sich aufdrängen würde.

Bei der Abstimmung wird der Antrag des Frhr. v. Andlaw verworfen, und der Artikel 2 nach der Fassung der zweiten Kammer unverändert angenommen.

Art. 3.

wird ohne Discussion unverändert genehmigt.

Art. 4.

Frhr. v. Andlaw: Dürfte es zur vollkommenen Beruhigung des Oberlandes nicht vielleicht zweckmäßig sein, und eine bessere Garantie gewähren, statt des Worts „baldthunlichst“ lieber „gleichzeitig“ zu setzen?

Reg. Comm. Finanzminister v. Böckh: Wenn das Gleichzeitige schlechthin unthunlich ist, so kann man es doch nicht ausführen; es ist somit durch das Wort „baldthunlichst“ Alles gesagt, was gesagt werden kann, und ich meine, man könne sich dabei beruhigen.

Frhr. v. Andlaw: Ich erlaube mir die weitere Frage, ob die Vorarbeiten im Oberlande schon so weit vorgerückt sind, daß der Bau in dieser Gegend nicht sehr lange aufgehalten werden wird.

Reg. Comm. Professor Bader: Die Vorarbeiten sind so-

weit gebiehen, als der Zweck der Voruntersuchung erforderte; die speciellen Vorarbeiten sind aber noch nicht gemacht.

F^{hr.} v. Andlaw: Wie lange wird dieses dauern?

Reg. Comm. Prof. Bader: Dies kommt auf sehr verschiedene Umstände an; einmal auf die Verhältnisse des Bodens und die Zahl der Arbeiter, und dann auf die Wahl der Zugslinie. Sollte es wirklich möglich werden, daß man die Zugslinie mehr dem Innern des Landes nähere und die Bahn von dem Rheine entfernte, so würde die Auffuchung eines solchen Zuges allerdings einen größeren Zeitaufwand verursachen; im Ganzen aber darf man hoffen, daß diese Vorarbeiten ziemlich schnell beendigt werden.

Auf gehaltene Umfrage wird die unveränderte Annahme des Artikels beschloffen, und das ganze Gesetz durch namentlichen Aufruf mit Ausnahme von 4 Stimmen (F^{hr.} v. Andlaw, v. Landenberg, v. Türkheim, v. Gemmingen) angenommen.

Die Kammer schreitet hierauf zur Discussion über die in Betreff der Eisenbahn beschlossene Adresse, und zwar zuvörderst über No. I. a. Richtung gegen Schwegingen oder Seckenheim.

Generallieut. v. Stockhorn: Bei dieser Gelegenheit erlaube ich mir, zwei Wünsche, welche die Stadt Mannheim hinsichtlich der Bahnanlage und des Brückenbaues hat, mit einem projectirten Plane der Regierung zu übergeben, in der Hoffnung, daß dieselbe einen Regierungskommissair eigens dazu ernennen wird, um an Ort und Stelle die Sache in Erwägung zu ziehen, und dieselbe unter thunlich-

ster Berücksichtigung dieser speciellen Wünsche zum Ziele zu führen.

Geh. Hofr. Rau: Was den ersten, in der Adresse speciell berührten Punkt betrifft, so glaube ich, daß hier eine Bitte an den Großherzog gerichtet wird, welche in jeder Beziehung sehr zweckmäßig ist.

Die vorgeschlagene gerade Linie geht beinahe in gleicher Entfernung zwischen dem Neckar und Schwegingen vorüber, nähert sich aber alsdann Seckenheim mehr als Schwegingen; sie berührt aber auf diesem 4 Stunden langen Zug gar keine Orte. Nun ist Seckenheim eines der schönsten und größten Dörfer, es befinden sich mehrere andere Orte noch nahe dabei, und Seckenheim ist, wie das in der Pfalz bekannte Sprichwort sagt, eine so gute Stunde von Mannheim entfernt, daß hier füglich ein Haltpunkt errichtet werden kann. Wenn dieser Bahnzug nicht gewählt wird, so wird der Nutzen dieser Gegend bedeutend geschwächt werden. Die andere Annäherung nach Schwegingen hat nicht soviel für sich, indem der Umweg zu bedeutend wäre, und der Besuch des Schweginger Gartens nicht so häufig ist, daß hier dieselbe Frequenz zu hoffen wäre, wie bei der Annäherung an Seckenheim. Die Bitte selbst läßt es unbestimmt, welche von beiden Richtungen gewählt werden solle, und ich glaube daher, daß dem Beiritte zu derselben nichts im Wege steht.

Diesem ersten Punkt der Adresse wird beigetreten, und zum 2ten Punkt geschritten, daß der Bahnzug über Bruchsal nach Durlach geführt werde.

Staatsrath Nebelius: Durchlauchtigste, hochgeehrte Herren! Ich stimme für den Antrag, die hohe Regie-

zung zu bitten, die Eisenbahn wo möglich, und wenn es auch bedeutende Opfer kosten sollte, der Stadt Bruchsal zu nähern; ich stimme dafür, nicht, weil ich die Niederlegung einer solchen Bitte zu den Stufen des Thrones für nöthig erachte, um die Regierung zur sorgfältigsten Untersuchung dieser Frage zu veranlassen, sondern allein in der Betrachtung, daß wir nicht besser, als durch diesen feierlichen Act, die hohe Wichtigkeit zu bezeichnen vermögen, die auch wir der unmittelbaren Verbindung jener Stadt mit den Hauptstädten des Landes beizulegen.

Nach Entscheidung der Hauptfrage über die Anlegung einer Eisenbahn ist wohl die vorliegende die wichtigste, die das Project voraussichtlich darbieten kann; sie verdient aber jetzt vor allen andern besprochen zu werden, weil es vielleicht auf dem nächsten Landtage zu spät sein dürfte, davon zu reden.

Selbst die Besorgniß, Durchlauchtigste, hochgeehrte Herren! Ihre Geduld auf eine für mich gefährliche Probe zu stellen, soll mich nicht abhalten, mich ausführlicher darüber zu äußern.

Indem ich dieß unternehme, bleibe ich weit entfernt von jeder Polemik über technische Fragen. Das Resultat der Arbeiten des technischen Ausschusses konnte — dieß ist selbst dem Laien klar — kein anderes sein, als das vor uns liegende. Ihm waren die Hauptpunkte der Verbindungen gegeben. Die gerade Linie, welche die beiden Hauptplätze Karlsruhe und Heidelberg verbinden sollte, wurde nicht nur um eine Stunde kürzer gefunden, als die über Bruchsal führende, sondern diese letzte bot auch zugleich größere Terrainschwierigkeiten dar, und erforderte nach ungefährem Ueberschlag einen Mehraufwand von 500,000 fl.

An dieses Verhältniß knüpften sich auch staatswirthschaftliche Betrachtungen. Die Verlängerung der Bahn erhöht

für die Gesamtheit der Reisenden, die sie für die ganze Strecke von Heidelberg nach Karlsruhe benutzen, den Zeitaufwand und die Fahrtare um $\frac{1}{11}$; sie vermindert, wenn man die Tare nach dem geraden Wege berechnen wollte, deren Ertrag in dem gleichen Verhältnisse.

Ich bin überzeugt, daß kein Techniker der Welt eine andere Linie, als die projectirte, für die Verbindung der Hauptplätze gewählt hätte.

Man kann überhaupt an der Regel der geraden Linien nicht fest genug halten, wo nicht ganz entschieden überwiegende Rücksichten eine Abweichung rechtfertigen, nicht standhaft genug die allgemeinen Interessen gegen Localinteressen in Schutz nehmen, um nicht unsere Mittel allzusehr zu zersplittern und den Erfolg der ganzen Unternehmung und ihre vollständige Ausführung zu gefährden.

Ich erkenne alles dieß an; hoffe aber zuversichtlich, daß durch nähere Untersuchungen eine Linie ermittelt werde, die günstigere Resultate darbietet. Meine Ueberzeugung, daß, wenn es anders eine solche Linie gibt, sie auch gefunden werde, beruht auf dem Vertrauen, das mir die bisherigen Arbeiten des technischen Ausschusses eingeflößt haben. Aber selbst für den Fall, daß jene Hoffnung trügen würde, spreche ich für die directe Verbindung von Bruchsal mit Karlsruhe und Heidelberg.

Mir dünkt nämlich, daß man gegen die so eben berechneten Verluste und Nachtheile auch beträchtliche Gegenwerthe in die Waagschale zu legen hat, sowohl solche, welche die Kosten vermindern, als solche, welche den Ertrag erhöhen.

Diese Gegenwerthe scheinen mir so bedeutend, daß es mir kaum zweifelhaft bleibt, ob das ökonomische Interesse der

ganzen Unternehmung nicht selbst verbiete, Bruchsal zur Seite liegen zu lassen.

Nicht zweifelhaft ist es mir aber, daß, wenn die Abweichung von der geraden Linie auch ein Geldopfer kostet, dieß nach allen Umständen nicht so groß sein kann, daß die hohe Regierung sich nicht veranlaßt sehen sollte, es der jedenfalls wünschenswerthen und wichtigen leichteren Verbindung der Stadt Bruchsal mit Karlsruhe und Heidelberg zu bringen, und das ganze Land hierin nicht eine Maßregel der ausgleichenden Gerechtigkeit erblicken würde.

Alles dieß will ich versuchen klar zu machen.

Zuvörderst wird im Allgemeinen Niemand bestreiten, daß die Annäherung der Bahn an eine Stadt von nahe 8000 Seelen nicht anders, als vortheilhaft auf die Frequenz der Transporte zwischen Heidelberg und Karlsruhe wirken kann. Wir kennen den Einfluß, den die Entfernung der Orte, welche Eisenbahnen verbinden, auf ihre Benützung ausübt. Hat Bruchsal auch nur wenig mehr als die Hälfte der Einwohnerzahl, die Heidelberg zählt, und nicht ganz den vierten Theil der Bevölkerung von Mannheim und Heidelberg zusammen genommen; so beträgt seine Entfernung von Karlsruhe nur etwas über $\frac{1}{3}$ der Distanz zwischen Karlsruhe und Heidelberg, und nur etwas über $\frac{1}{4}$ des Wegs von Mannheim nach Karlsruhe. Da das eine Moment, die Entfernung, ungefähr in dem nämlichen Verhältniß günstiger ist, als das andere, die Volksmenge dieser Städte, ungünstiger erscheint; so fragt es sich, ob Bruchsal nicht der Bahn für die kürzere Strecke eine gleich große Zahl von Personen geben wird, als die Stadt Heidelberg für die ganze Strecke von da bis Karlsruhe, es versteht sich im Verkehre der Bewohner dieser Städte unter einander.

Es fragt sich ferner, ob die Reisenden von Bruchsal, welche die Bahn auf 4 Stunden benutzen, auch wenn sie nur den 4ten Theil der Heidelberger und Mannheimer Reisenden betragen, den Nachlaß nicht vergüten, den man diesen letztern bei der Berechnung der Taxe nach der Entfernung in gerader Linie bewilligen würde.

Ist aber die kurze Entfernung der Stadt Bruchsal etwa aus dem Grunde weniger in Anschlag zu bringen, weil es an den natürlichen Bedingungen eines lebhaften Personen-Verkehrs zwischen dieser Stadt und Karlsruhe, Mannheim und Heidelberg fehlt?

Man hat dieß behauptet, man hat Bruchsal arm genannt, und aus seiner vermeintlichen Armuth geschlossen, daß seine Bewohner keinen häufigen Gebrauch von der Eisenbahn machen würden.

Es ist wahr, Bruchsal hat verhältnißmäßig nicht so viel reiche Einwohner, wie einige andere Städte des Landes. Nehme man aber unsern größern Städten eine geringe Anzahl von großen Eigenthümern, Bankiers und Capitalisten, so möchte die Masse der übrigen Bevölkerung, von welcher die Eisenbahn hauptsächlich genährt werden muß, in Bruchsal eher für wohlhabender, denn ärmer, als die der übrigen Städte, gelten können.

Das Gesamtsteuercapital von Bruchsal ist im Verhältniß zur Volksmenge höher, als die Steuercapitalien von Karlsruhe, Mannheim, Heidelberg und Freiburg; Bruchsal zahlt über die Hälfte der directen Steuern, die Karlsruhe, die Mannheim entrichten. Sein Wohlstand beruht auf einer sichern Grundlage, die alles in sich schließt, was zu einer weitem kräftigen Entwicklung dienlich ist. Gerade solche Städte, welche die Elemente einer fruchtbaren Entwicklung

in in sich schließen, sollte aber die Eisenbahn aussuchen. Ueberdies sind es nicht gleichartige Verhältnisse, welche die Lebhaftigkeit des Verkehrs zwischen einzelnen Orten bedingen, sondern im Gegentheil die Verschiedenheit der Productions- und Nahrungsverhältnisse.

Bruchsal hat so wenig wie Freiburg einen bedeutenden auswärtigen Handel, aber es hat eine bedeutende eigene Production und einen Productenhandel, und kann mit größerem Rechte, als Freiburg das Comtoir des Oberlandes genannt wurde, das Comtoir des Bruhreins heißen; diese Bezeichnung hat, wenn sie auch gerade nichts Großes andeutet, wenigstens den Verdienst der Wahrheit.

Es handelt sich übrigens nicht um Bruchsal allein; wird die Bahn über diese Stadt geführt, so wird sie auch dem vollreichen Orte Weingarten sich nähern, der über 3000 Einwohner zählt, und die Stadt Durlach erreichen, deren Bevölkerung ungefähr 4000 Seelen beträgt.

Hier sind die Entfernungen von Karlsruhe noch kürzer, und der Einfluß, den die unmittelbare Berührung dieser Orte auf die Frequenz der Bahn auszuüben verspricht, daher verhältnißmäßig noch bedeutender. Die interessante Notiz, die der Commissionsbericht einer Mittheilung der hiesigen Stadtdirection verdankt, setzt jenen Einfluß in ein klares Licht. Wollte man von der in einer Woche des Mai's 1836 beobachteten Frequenz auf das ganze Jahr schließen, so würde man mit Einschluß der Fuhrleute über 1 Million und ohne diese 736,000 Personen erhalten, welche zu Fuß oder zu Wagen den Weg zwischen Karlsruhe und Durlach zurücklegten. Nimmt man aber wegen der geringen Frequenz zur Winterszeit und wegen des Feiertags, der in jene Woche fiel, nur 550,000 Personen an, so wären diese 550,000 für den Nutzeffect der Bahn schon so

viel werth, als 50,000 Reisende, welche die ganze gerade Bahnstrecke von Heidelberg nach Karlsruhe befahren.

Wer wollte bezweifeln, daß die Kosten, welche die Verlängerung der Bahn um eine Wegstunde verursachen würde, nicht reichlich vergütet, überhaupt alle Rücksichten, die für die gerade Linie sprechen, weit überwogen werden durch den Einfluß, den die unmittelbare Berührung mit einer Bevölkerung von 15,000 Seelen auf die Frequenz der Bahn und ihren Ertrag für die drei Strecken von 4, 2½ und 1 Stunde auszuüben verspricht.

Bedenke man doch, daß die Einwohnerzahl dieser 3 Orte mit 15,000 Seelen um mehr als die Hälfte größer ist, als die ganze städtische Bevölkerung, welcher eine von der Rheinschanze bis an die Lauter, längs des Rheines laufende, und diesem Strom gleich nahe, wie die diesseitige Linie bleibende, jenseitige Bahn begegnet. Sind denn unsere Hauptstädte so unermesslich groß, daß wir einen solchen Zufluß verschmähen dürften?

Ohne Zweifel sind die Verhältnisse von der Art, daß man keinen Anstand nehmen würde, Bruchsal und Durlach durch Seitenbahnen zu verbinden. Für Bruchsal wurde eine solche Maßregel bereits in der zweiten Kammer vielfältig als Bedürfnis anerkannt; für Durlach ist sie es nicht weniger.

Unter dieser Voraussetzung werden aber die Gründe, welche für die Führung der Hauptbahn über Bruchsal streiten, noch entscheidender. Hier stehe ich auf dem Felde der Kostenberechnung.

Zwei Seitenbahnen, welche über zwei Stunden weit laufen, kosten ohne Zweifel mehr, als eine Stunde, um welche die Bahn von Heidelberg nach Karlsruhe länger würde, wenn man sie am Fuße der Gebirge hinlaufen läßt.

Sie kosten gerade noch einmal so viel, wenn alle Umstände, von welchen die Baukosten abhängen, gleich sind.

Von einem Umstande weiß man aber gewiß, daß er für den Zug am Gebirge hin weit günstiger ist.

Erde und Steine sind leichter und näher am Gebirge zu erhalten und mit geringern Kosten auf die Baustelle zu bringen, als in der Ebene.

Mit einem solchen größern Kostenaufwand wird man aber nicht einmal den gleichen Vortheil erreichen, den die Leitung der Hauptbahn über Bruchsal verheißt, theils wegen des Abstoszes bei der Einmündung der Seitenbahn, theils wegen des langsamern Transports, wenn diese Seitenbahn mit Pferden bedient wird, theils wegen der Nebenkosten, womit ein doppelter Dienst verbunden wäre.

Uebrigens würde Weingarten zur Seite liegen bleiben.

Es ist klar, daß mit dem Interesse von Bruchsal das von Karlsruhe und Heidelberg, welche beide Städte in häufiger Geschäftsberührung mit jenem Zwischenplaz stehen, in Beziehung auf unsere Frage innig verflochten ist, daß beide gleich sehr, wie dieser Plaz, die unmittelbare Verbindung durch die Hauptbahn wünschen müssen.

Anschließen an diesen Wunsch werden sich auch die zahlreichen kleinern Städte und volkreichen Orte, welche ganz nahe bei Bruchsal in süd- und nordöstlicher Richtung gelegen sind.

Ich habe nun noch von gewissen Eventualitäten zu sprechen. Obwohl wir vor der Hand an neue Unternehmungen nicht denken können, so wird doch vielleicht die Zeit bald kommen, wo eine Verbindung mit Stuttgart verlangt wird. In unserem Interesse können wir nur wünschen, daß eine württembergische Bahn über Pforzheim laufe. Gleich wichtige Gründe,

wie bei der gegenwärtigen Frage, gebieten diesen Weg zur Verbindung der gewerbsamsten Stadt des Großherzogthums mit den übrigen Städten des Landes zu wählen. Finden sich unübersteigliche Naturhindernisse, wie man schon behauptet hat, aber, ehe eine gründliche Untersuchung stattgefunden, nicht wissen kann, so darf man hoffen, daß man in der Richtung nach Bruchsal nicht den gleichen Schwierigkeiten begegnet. In beiden Fällen, eine künftige württembergische Bahn mag nach Durlach oder nach Bruchsal geführt werden, hat man nun einen Kostenaufwand für den Bau einer Wegstunde und bei Bruchsal noch mehr für die aus unserm Nachbarlande kommende Bahn erspart, wenn man die Rheinthalbahn über Bruchsal und Durlach führt, und der höhere Ertrag, den uns die Abweichung von der geraden Linie gewährt, erscheint dann als reiner Gewinn.

Ich unterlasse es hier noch einige weitere Fragen zu berühren, welche die in Beziehung auf die Einmündung einer württembergischen Bahn gestellte Alternative darbietet.

Es bleibt mir nun noch übrig meine letzte Behauptung zu rechtfertigen, die Behauptung nämlich, daß, wenn auch die Leitung der Bahn über Bruchsal ein Geldopfer kosten sollte, dessen vollständige Vergütung in einem höhern Ertrage und in andern Vortheilen nicht zu erwarten wäre, meine bisherigen Bemerkungen daher nicht in dem ganzen Umfange, wie ich es hoffe, begründet gefunden würden, dennoch Alles, was für eine billige Berücksichtigung der Interessen der Stadt Bruchsal mit Recht gesagt werden kann, die Waagschale auf der andern Seite sinken macht.

Sie ist die ehemalige Hauptstadt des Landes, das fast allein eine Ausnahme bildend, bei seiner Vereinigung mit dem badischen Staate nicht Schulden, sondern statt Schulden

tiva einwarf. Wir haben die aus den öffentlichen Einkünften des Bisthums in früher Zeit angehäuften Ersparnisse für den Dienst des Gesamtstaates verwendet; wir haben das schuldenfreie Bruchsaler Land, die Stadt, die mehr als halb so viel Steuern zahlt, als Freiburg und als Heidelberg, zur Verzinsung und Tilgung der Schulden aller andern Landestheile beigezogen. Wir haben sie nach einem Maßstab des Werthes ihrer Güterquellen beigezogen, der zum Theile einer Zeit angehört, wo sie in Vergleichung mit gar vielen Städten des Landes sich bedeutenderer Resourcen, als jetzt, erfreute. Sollten diese Rücksichten nicht ein Opfer der Gesamtheit zu Gunsten dieser Stadt rechtfertigen? Kann ihr die ausgleichende Gerechtigkeit auf eine schicklichere Weise zu Hülfe kommen, als gerade durch eine Maßregel, welche den entschiedensten günstigen Einfluß auf den, durch unabwendbare Zeitereignisse influencirten Werth ihres steuerbaren Vermögens auszuüben geeignet erscheint? Was ist es anders, was den Gütern, den Häusern, den menschlichen Kräften einen höhern Werth verleiht, als die Nähe eines dicht bevölkerten Marktes, wie im Großen so im Kleinen, auf dem Marke ganzer Länder und auf dem Marke eines einzelnen Plazes. Nun bringt man aber die Stadt Bruchsal durch die Eisenbahn vor die Thore der Residenz, man bringt sie Heidelberg und Karlsruhe ganz nahe. Erst die spätere Zukunft wird lehren, welche Bedeutung diese Wirkung der Eisenbahn hat; denn in allen solchen Verhältnissen entwickelt sich das Gute wie das Schlimme nur allmählig. — Das schönere Aufblühen einer Stadt, die nach den vier größeren Städten des Landes die meisten Einwohner zählt, und welche die Keime zu einer bedeutendern, kräftigern Entwicklung in sich trägt, ist zugleich ein Gewinn für die Gesamtheit, und um

so weniger durfte ich Anstand nehmen, auch von dieser zuletzt berührten Seite her einen Antrag zu unterstützen, den schon lediglich im allgemeinen Interesse angestellte Berechnungen als wohlbegründet erscheinen lassen.

Noch muß ich bemerken, daß die Absicht des hohen Staatsministeriums, die Bahn zwischen Heidelberg und Karlsruhe wo möglich am Rande der Ebene hinführen zu lassen, schon aus dem höchsten Rescripte, das dem Comité-Berichte vorangedruckt ist, klar hervorleuchtet.

Alles berechtigt zu der Erwartung, daß die bereits zugesagten nähern Untersuchungen die Annäherung der Bahn an die Bergstraße, nach vergleichender Abwägung der Kosten und aller Gründe, welche im allgemeinen Interesse der ganzen Unternehmung für oder gegen diese Richtung sprechen, als ganz entschieden vortheilhaft darstellen werden.

Ich hege die zuversichtliche Hoffnung, daß Bruchsal nicht zur Seite liegen bleiben, daß die Bahn sich ihr nähern, ihr regsameres Leben und reichlichere Nahrung bringen wird.

Ich stimme für die Adresse.

Die Kammer erklärt sich bei der Abstimmung mit diesem Punkte ebenfalls einverstanden. Ebenso

Ad c. Daß die Hauptbahn dem Orte Dos sich mehr nähere u. s. w.

Ad d. Den Zug von Freiburg aufwärts betreffend, bemerkt

Major Frhr. v. Türckheim: Dies ist eine Sache, welche ich den Herren Technikern zu entscheiden überlassen will; ich für meinen Theil sehe nicht ein, wie man eine Bahn nach Krozingen und von dort weiter führen kann.

Reg. Comm. Professor Bader: Es ist ein Nivellement vorhanden, welches herausstellt, daß Krozingen allerdings

bedeutend tiefer liegt, als Freiburg; ob es übrigens möglich sei, eine Linie gegen das Münsterthal hin zu finden, dies wird die specielle Untersuchung lehren.

Auch diesem Punkt wird von der Kammer beigetreten.
Zu

e. Die Bahnrichtung durch den Isteiner Klotz anlangend, bemerkt

Major Frhr. v. Türckheim: Hier tritt noch im verstärkten Maße meine vorige Bemerkung ein, denn wie man eine Eisenbahn, welche nur $\frac{1}{2}$ % steigen soll, über Müllheim, Lörrach und Kandern führen kann, weiß ich nicht; man müßte Meilen weit die Berge durchgraben.

Reg. Comm. Oberbaurath Sauerbeck: Obschon hier bedeutende Schwierigkeiten in den Weg treten, so wird man doch erst dann darüber entscheiden können, wenn die näheren Untersuchungen einmal gemacht sein werden.

Forstpol. Director Frhr. v. Wallbrunn: Ich glaube allerdings, daß die Anlage einer Bahnstraße von Müllheim directe nach Kandern, oder von Schliengen dahin, Schwierigkeiten haben wird, allein ich halte sie doch für ausführbarer und entsprechender, wie über Istein, was eine nähere Verifikation der betreffenden Gegenden darthun wird. Immerhin wäre es jedoch zu wünschen, daß, wenn anders thunlich, zum Vortheil des gewerbsreichen Ortes Kandern die Eisenbahn in dessen Nähe vorbeigeführt werde, zumal als ihre Fortsetzung dem Thal der Kander nach bis zur Basler Grenze weniger schwierig sein dürfte, wie die Anlage einer Bahn von Istein aus.

Die Kammer erklärt sich mit diesem Punkt einverstanden.

Nro. II. der Adresse.

Frhr. v. Göler: Wenn es überhaupt wahr ist, daß die Eisenbahnen den Verkehr im Allgemeinen mehr beleben, so glaube ich nicht, daß das Kinzigthal Schaden hat, wenn die Bahn, statt durch das Kinzigthal, das Rheinthal hinaufzieht; es scheint mir weniger ein directer Schaden zu befürchten zu sein, als vielleicht ein größerer Nutzen zu erwarten wäre, wenn die Eisenbahn durch das Kinzigthal selbst ginge. Doch bin ich im Ganzen nicht gegen die Adresse.

Auch der zweite Abschnitt erhält die Zustimmung.

Auf gehaltene Umfrage tritt die Kammer mit Ausnahme von 2 Stimmen der Adresse, wie sie von der zweiten Kammer mitgetheilt worden, bei.

Die Tagesordnung führt auf die Discussion über den Gesetzentwurf: die Aufbringung der Mittel zur Herstellung der Eisenbahn betreffend; und da im Allgemeinen nichts bemerkt wurde, sogleich zum

Art. 1.

Reg. Comm. Finanzminister v. Böckh: Der geehrte Redner über — ich will nicht sagen gegen die Eisenbahn — hat schon bei der allgemeinen Discussion über den finanziellen Punkt gesprochen, ohne übrigens denselben so zu präcisiren, wie ich glaube, daß er präcisirt werden muß. Als rein finanziellen Punkt nämlich sehe ich nur die Frage an, wie sollen die Mittel zum Bau der Eisenbahn aufgebracht werden? denn die Frage: ob es räthlich, einen gewissen Kostenaufwand zu machen, um sich des Vortheils der Eisenbahn zu versichern? ist nicht eine finanzielle, sondern eine staatswirthschaftliche Frage. Hinsichtlich des rein finanziellen Punktes, der Aufbringung der Mittel, hat Ihnen der Frhr. v.

Andlaw am Schluß seiner Rede mit großem Ernste zugerufen: „Bedenken Sie das Ende!“ Er hat nicht Unrecht, wenn er bei einer so wichtigen Angelegenheit räth, das Ende zu überlegen. Er hat in dieser Beziehung bemerkt: der Vorschlag der Regierung sage nichts, als: die Zukunft werde für die Zukunft sorgen; er handle nur davon, wie man zunächst für die gegenwärtige Budgetperiode die Mittel aufzubringen gemeint sei. — Was nun sein *respice finem* betrifft, so glaube ich, können Sie unbesorgt sein. Ich kann nicht annehmen, was er angenommen hat, nämlich, daß die Eisenbahn mehr kosten wird, als der Ueberschlag sagt. Ich gehe von der Voraussetzung aus, daß das, was die technischen Behörden ausgesprochen haben, eine Wahrheit sei, und von diesem Grundsatz ausgehend, werden die Kräfte des Großherzogthums wohl reichen, um das Unternehmen nicht nur anzufangen, sondern auch zu vollenden. Was eine Actiengesellschaft, die wahrscheinlich nur aus einem kleinen Theil der Bewohner des Großherzogthums bestehen würde, zur Ausführung dieses Unternehmens zu erschwingen vermag, das wird doch wohl auch die ganze Bevölkerung des Großherzogthums vermögen? Wenn der Staat baut, ist jeder einzelne Staatsbürger des Großherzogthums Actionair; jeder hat an dem möglichen Verlust einen Theil zu tragen, jeder hat in gleichem Verhältniß Antheil an dem möglichen Gewinn. Warum soll nur ein Theil der Bewohner des Großherzogthums das Wagstück unternehmen können, und alle davor zurückschrecken? Der Zweifel über die Ausführbarkeit des Baues durch den Staat scheint mir also von keiner großen Erheblichkeit zu sein. Nicht Unrecht hat aber der Frhr. v. Andlaw, wenn er sagt, der Vorschlag der Regierung besage nichts anderes, als: die Zukunft werde für die Zukunft sorgen. Dieser Vorwurf ist richtig. Ich

glaube aber, es ist so ganz klug, denn auf eine entfernte Zeit hinausforgen wollen, auf eine Zeit hinaus, deren Verhältnisse man nicht kennt, führt zu nichts. Der verehrte Redner hat gesagt, der Zinsbetrag könne sich steigern und dadurch würden für das Großherzogthum nachtheilige Folgen entstehen. Ja wohl, aber er kann auch fallen, daher wissen wir noch nicht, zu welchem Zinsfuß wir Anleihen machen werden. Es läßt sich nicht im Voraus bestimmen, um welchen Zinsfuß uns die Capitalisten ihr Geld geben wollen. Daher habe ich den Vorschlag der Commission der zweiten Kammer bestritten, den Zinsfuß schon jetzt für die Zukunft auf $3\frac{1}{2}\%$ festzusetzen. Die Commission der zweiten Kammer hat in ihrem Berichte es auch nicht umgehen zu können geglaubt, einige Blicke in die Zukunft zu werfen. Wie ich in der zweiten Kammer erklärt habe, so erkläre ich auch hier, daß ich gar nicht geneigt bin, mich jetzt über die Zukunft auszusprechen; ohne Noth muß man nie prophezeihen. Ich bin nicht geneigt, etwas für künftige Zeiten zu versprechen, denn versprechen macht halten, und Niemand ist Herr der Zeit. Ueber die Zukunft sage ich nichts, die Zukunft wird schon lehren, was man in der Zukunft zu thun hat.

Frhr. v. Göler: Beim Lesen der Seite 53 des Commissionsberichts bin ich auf eine Bemerkung gekommen, die ich nicht verschweigen kann. Der Art. 1 des Gesetzes fordert nur 13 Millionen Gulden; liest man aber den Bericht, so findet man, daß nur die Bahnlinie allein damit gemacht werden kann, und daß aber noch etwa 3 und eine halbe Million für Locomotive &c. &c. in Rechnung kommen. Ich glaube, daß man ausdrücklich den ganzen Kostenbetrag mit 16 Millionen in das Gesetz aufnehmen soll.

Reg. Comm. Finanzminister v. Böckh: Es heißt in dem Gesetzentwurf, „die Kosten des Baues der Bahn.“ Zu dem Baue rechnet man die Locomotive nicht; es kann indessen nur von 2½ Millionen die Rede sein. Wenn man 20 % annimmt für die Einrichtung des Betriebs, so wird dieses schon sehr hoch sein. Uebrigens entsteht die Frage, ob nach Beendigung der Bahn der Betrieb nicht einer Gesellschaft überlassen wird, welche alsdann die Kosten der Anschaffung der Locomotive auf ihre Rechnung zu nehmen hat. Hier aber handelt es sich nur von den Kosten des Baues.

Reg. Comm. Professor Bader: Unter Zugrundlegung eines mäßigen Verkehrs haben wir das Capital zu 500,000 berechnet. Wenn einmal die Frequenz sich außerordentlich erhöht haben wird, so wird dieses Capital allerdings auch vergrößert werden, und in diesem Falle wird man es auch gern vermehren; vor der Hand aber dürfte eine halbe Million sehr gut ausreichen.

Geh. Hofrath Rau: Ich habe nur ein Wort über die Berechnung der Kosten hinzuzufügen. Es ist oft der Zweifel geäußert worden, ob die Summe von 13 Millionen reichen wird. Man verweist auf andere Beispiele, welche allerdings gezeigt haben, daß die anfänglichen Ueberschläge bei weitem nicht zureichend gewesen sind. Die Liverpooler Bahn ist anfangs auf 500,000 Pfd. Sterl. angeschlagen worden, sie hat aber über eine Million gekostet. Ohne in dieser Beziehung eine Garantie übernehmen zu können, glaube ich, daß wir mit großer Wahrscheinlichkeit uns auf die berechnete Summe verlassen dürfen, indem die wirklichen Kosten nicht bedeutend von dem Aufschlage abweichen werden. Die Erfahrungen in

andern Ländern konnten bei der Kostenberechnung benutzt werden, und alle Erfordernisse, die bei einer Bahn vorkommen, sind jetzt so klar zu erkennen, daß man bei der Rechnung schon weit mehr ins Einzelne gehen kann, als es bei den ersten Bahnen möglich war. Es kommt bei dem Anschlage der Kosten hauptsächlich auf 2 Punkte an, nämlich 1) welche Arbeiten müssen ausgeführt werden, und 2) wie werden sich die Preise des Materials und der Arbeit stellen? Was den ersten Gegenstand betrifft, so fällt er in das Gebiet des Meßbaren. Wir kennen die Länge der Bahn; es ist durch das Nivellement hergestellt worden, wie viel Erde abzutragen und wie viel an den tieferen Stellen aufzufüllen ist, so daß kein starkes Gefäll zum Vorschein kommt. Die nöthigen Brücken hat man auch zu schätzen vermocht. Die Anschläge des technischen Comité's zeigen, daß örtliche Verhältnisse mit aller Sorgfalt erhoben worden sind. Was die Preise betrifft, so sind Annahmen zu Grunde gelegt worden, welche eine Erhöhung der Kosten nicht sehr wahrscheinlich machen. Man hat den Arbeitstag zu 40 fr. berechnet, und es ist nicht zu bezweifeln, daß in der untern Hälfte des Landes die Arbeit wohlfeiler zu erhalten ist, so daß wir im Durchschnitt des ganzen Landes mit jenem Sage reichen werden. Eine Hauptausgabe bildet das Eisen. Das technische Comité hat einen Preis von 11½ fl. per Centner angenommen, und es sind jetzt schon Anerbietungen gemacht worden, welche um 1 fl. niedriger stehen. Es scheint mir also, daß wir eine erhebliche Ueberschreitung des Anschlages nicht zu befürchten haben, und es ist leicht denkbar, daß der ganze Aufwand nicht einmal so hoch wird.

Generallieut. v. Stockhorn: Ich kann nur wünschen, daß der Bedarf an Material sowohl als an Eisen baldthunlichst

bestellt werde, indem sonst Concurrenzen von andern Bahnen entstehen, welche die Preise steigern. Jemehr das Institut sich ausbildet, einen desto größern Bedarf wird es nach sich ziehen.

Herr v. Andlaw: Der Herr Finanzminister hat auf die ihm stets eigene geistreiche Weise über meine Einwendungen gesprochen. Ich möchte nicht sagen, daß er gegen dieselben gesprochen hat, weil er sie größtentheils selbst empfindet. Nur auf einen Punkt erlaube ich mir aufmerksam zu machen, den derselbe hervorgehoben hat. Er hat von einem Actienverein gesprochen, der sich durch die Uebernahme des Baues auf Staatskosten von selbst bilde, indem jeder Staatsangehörige gewissermaßen Actionair dieser Gesellschaft werde. Ich glaube, daß dieses gegen die erste Bedingung einer Actiengesellschaft verstoßen würde, nämlich dagegen, daß zur Errichtung einer Actiengesellschaft, die durch das Vertrauen in die Unternehmung gegründete freiwillige Theilnahme der einzelnen Mitglieder erforderlich ist.

Ich will nicht sagen, daß der Staat dieses Vertrauen nicht verdiene; aber es wäre vielleicht auch der Versuch ausführbar, daß der Staat sich gewissermaßen als Unternehmer hinstellte, und diejenigen, welche das Unternehmen in seinen Händen für gesichert halten, zur freiwilligen Theilnahme aufforderte. Der Zwang aber hebt nach meiner Ansicht den Begriff einer Actienverbindung auf. Der Herr Finanzminister will die Zukunft für jetzt aus dem Spiel lassen; er hat dieß schon in der zweiten Kammer gegen die Aeußerungen des Berichterstatters erklärt, welcher mit redlicher Forschung einige Blicke in dieselbe thun wollte. Eine Beruhigung finde ich in diesem Benehmen des Herrn Finanzministers, welche für mich allerdings von Gewicht ist.

Der Herr Finanzminister nämlich, der gewohnt ist, überall nur mit der größten Vorsicht zu Werke zu gehen, muß meines Dafürhaltens im Hintergrund einen Gedanken haben, der mit meinen Ansichten mehr oder minder übereinstimmt.

Derselbe hat ferner behauptet, der Zinsfuß werde vielleicht unter $3\frac{1}{2}$ % fallen, und dadurch ein günstiger Wechselkurs schon für den Staat verloren gehen. Ich glaube kaum, daß er in den Fall kommen dürfte, es zu bereuen, wenn er die Versicherung hätte, die Summe um diesen Zinsfuß auch für die Zukunft zu erhalten.

Was die Kosten des Betriebsmaterials der Bahn betrifft, so sind solche in dem Berichte des Herrn Geh. Hofrath Rau wirklich zu 20 % berechnet, im Verhältniß zu den Kosten der Bahn. Die Capital-Summe überhaupt wird sich dadurch allerdings bedeutend erhöhen, und somit dürfte, wie mir scheint, auch auf diesen etwaigen Mehrbedarf, abgesehen von der weitem Möglichkeit eines höhern Bauaufwandes Rücksicht genommen werden. Ich will damit kein Mißtrauen gegen den Ueberschlag im Allgemeinen äußern, da ich nicht im Stande bin, ihre Richtigkeit oder Unrichtigkeit zu beurtheilen; aber die Erfahrung hat gelehrt, daß diese Ueberschläge häufig nicht mit den wirklichen Kosten übereinstimmen, und dieß dürfte im gegenwärtigen Fall auch zu befürchten sein, weil namentlich die Terrainbeschaffenheit des Oberlandes noch nicht auf eine Weise ermittelt ist, daß sie eine gründliche Basis für die Kostenberechnung zuläßt.

Reg. Comm. Finanzminister v. Böckh: Ich erlaube mir nur noch auf einen Punkt, den der Herr Frhr. v. Andlaw herausgehoben hat, zu antworten; er hat auf meine Vergleichung des eintretenden Zustandes mit einer Actiengesellschaft

aller Staatsbürger entgegnet; aber zu einer Actiengesellschaft gehört etwas, was hier fehlt; es gehört einmal dazu das Vertrauen der Actionaire, und daß sie es sein wollen. Ich glaube, daß er selbst diese Einwendung als ungegründet zurückzunehmen geneigt sein wird, wenn ich nachweise, daß auch die von mir fingirte Actiengesellschaft nur zu Stande kommt durch das Vertrauen der Actionaire, und nur dadurch, daß sie freiwillig sich in diese Unternehmung einlassen.

Sie, Durchlauchtigste, hochgeehrteste Herren, und die Mitglieder der andern Kammer sind es, welche das Vertrauen des Volkes zu der Unternehmung aussprechen müssen, denn jeden einzelnen Staatsbürger darüber zu fragen, läßt unsere Landesverfassung nicht zu.

Sie, Durchlauchtigste, hochgeehrteste Herren, und die Mitglieder der andern Kammer müssen ihren freien, guten Willen, die Sache auf diese Weise einzurichten, aussprechen, ehe die Ausführung der Eisenbahn auf Staatskosten, d. h. auf Kosten sämmtlicher Staatsbürger, zu Stande kommt, die ich eben darum wohl nicht mit Unrecht mit einer Actiengesellschaft aller Staatsbürger des Großherzogthums vergleichen habe.

Reg. Comm. Staatsrath Nebeni us: Ich werde diesen Worten nur eine kurze Bemerkung hinzufügen. Kommt man nicht mit sich selbst in Widerspruch, wenn man die Privaten abmahnt, eine solche Unternehmung zu machen, aber sich für die Staatsunternehmung erklärt, wobei, wie der Herr Finanzminister sagte, gleichsam jeder Steuerpflichtige zum Actionair wird? Keineswegs! Denn vieles, was die Gesellschaft der Steuerpflichtigen in die Wagschale zu legen hat, ist für Privatunternehmer ohne alle Bedeutung. Jene haben in die Wagschale zu legen einen Verlust der Postverwaltung

durch Verminderung des Brief- und Fahrpostertrags von vielleicht jährlich 100 — 200,000 fl., welcher nicht ausbleiben würde, wenn jenseits des Rheins eine Eisenbahn entsteht, und wir einer solchen Anstalt entbehren; sie haben ferner in die Waagschale zu legen den Verlust, welchen das Land erleidet, wenn viele tausend Reisende, die sich bisher unserer Poststraßen bedienen, und kürzere oder längere Zeit bei uns verweilen, unsere Routen vermeiden und sich des Dampfwaagens auf der jenseitigen Bahn bedienen würden; es kommt die fernere Betrachtung hinzu, daß viel leichter die Gesamtheit der Staatsangehörigen einen etwaigen Verlust tragen würde, als eine Privatgesellschaft von einzelnen Unternehmern.

Geh. Hofrath Kau: Es ist ganz richtig, wie der Frhr. v. Göler bemerkt hat, daß im Kostenüberschlag von 13 Millionen die Kosten des beweglichen Apparats nicht mit eingerechnet sind, dieß ist nicht geschehen, um die Größe der Summe etwas minder auffallend zu machen, sondern deswegen, weil hier ein bestimmter Anschlag nicht möglich war. Es hängt von der Lebhaftigkeit des Verkehrs ab, wie viel man für Wagen und Maschinen nöthig haben wird. Es ist in dem Commissionsbericht allerdings Bezug darauf genommen worden, daß in Belgien die Kosten dieser Apparate sich auf 23 % gestellt haben, aber wir müssen uns an den außerordentlich lebhaften Verkehr erinnern, den die ganze Belgische Bahn durch Reisende hat. Auf einen starken Verkehr können wir uns keine Hoffnung machen. Wie groß der Bedarf sein wird, läßt sich nicht sagen. Man wird anfangs eine kleinere Zahl von Dampf- und Fuhrwägen kommen lassen, und was dann noch weiter nothwendig wird, kann im Lande selbst ge-

fertigt werden. Jedenfalls kann man die angenommene Summe als zureichend betrachten, da anfangs kaum 10 % nöthig sein werden.

Der Art. 1. wird hierauf zur Abstimmung gebracht und von der Kammer unverändert angenommen.

Ebenso die Art. 2. 3. und 4., zu denen nichts bemerkt wird.

Schließlich wird die Annahme des ganzen Gesetzes durch namentlichen Aufruf zur Abstimmung gebracht, und mit Ausnahme von 4 Stimmen (Frhr. v. Andlaw, Frhr. v. Landenberg, Frhr. v. Türkheim und Frhr. v. Gemmingen) genehmigt.

Hiermit wird die Sitzung aufgehoben.

Zur Beurkundung:

Die Secretäre:

Frhr. v. Göler.

K. H. Rau.

Vierte Sitzung.

Karlsruhe, den 23. März 1838.

Gegenwärtig:

Die bisher erschienenen Mitglieder, mit Ausnahme

Er. Hoheit des Herrn Markgrafen Maximilian zu Baden.

Von Seite der Regierungskommission:

Herr Staatsminister Winter,
 = Staatsminister Frhr. v. Blittersdorff,
 = Ministerialrath Brunner,
 = Ministerialrath v. Marschall, und
 = Professor Bader.

Unter dem Voritze des ersten Vicepräsidenten,
 Seiner Durchlaucht des Herrn Fürsten zu Fürstenberg.

Die Tagesordnung führt zur Discussion über den Gesetzesentwurf, die Eigenthumsabtretung zum Behufe der Eisenbahn betreffend.

Im Allgemeinen wird nichts bemerkt, und sogleich zu den einzelnen Artikeln des Gesetzes übergegangen.

Die Art. 1 und 2. werden ohne Bemerkung unverändert angenommen.

Art. 3.

Geh. Hofrath Rau: Es scheint mir, daß die Annahme des ganzen Gesetzes wenig Bedenken finden wird, weil man sich so viel als möglich an das Expropriationsgesetz vom Jahr 1835 gehalten hat. So ist namentlich dieser Artikel 3. nichts Neues, sondern er ergibt sich aus der Combination der Art. 9. und 11. jenes Gesetzes.

Der Art. 3 wird hierauf unverändert angenommen, ebenso der

Art. 4.

zu welchem nichts erinnert wird.

Art. 5.

Frhr. v. Rüd t d. J.: Es ist hier bei der Verlegung bereits bestehender und bei der Anlegung neuer Feldwege nicht angegeben, wie die Entschädigung berechnet wird, ob sie nämlich auf gleiche Weise, wie bei der Abtretung des zur Eisenbahnlinie selbst bestimmten Terrains erfolge?

Reg. Comm. Ministerialrath Brunner: Es sind in dem vorliegenden Gesetzworschlage überhaupt keine Bestimmungen über die Entschädigung für das zur Eisenbahn abzutretende Eigenthum enthalten, es bleibt daher wegen Ausmittlung der Größe derselben lediglich bei den Vorschriften des Expropriationsgesetzes vom Jahr 1835. Die Experten werden daher bei Abschätzung des Eigenthums, welches in Folge der Eisenbahnanlage zur Anlegung oder Verlegung von We-

gen abzutreten ist, eben so verfahren, wie dies z. B. bei der Anlegung von Chauffeen geschieht, und hiernach die Entschädigungssumme festzusetzen, wenn dies nämlich durch gütliche Uebereinkunft mit dem Eigenthümer nicht geschehen kann.

Es gibt somit in dieser Hinsicht der Gesetzentwurf den Abtretungspflichtigen durchaus keinen Grund zu Befürchtungen irgend einer Art.

Frhr. v. Rüd t d. J.: Es ist in dem Commissionsbericht über die Anlegung der Eisenbahn überhaupt, zur Entfernung der vielen Schwierigkeiten, welche durch die Anlage von Feldwegen besonders in Beziehung auf die Wiedereintheilung und Vermessung der Fluren entstehen werden, der Vorschlag gemacht, bei solchen Flurtheilen, welche von dem Fahrdamme durchschnitten werden, von dem nächsten Uebergangspunkte aus, Wege durch die Ländereien anzulegen, und jedem Eigenthümer ein gleich großes, oder doch gleichen Werth habendes, zusammenhängendes Stück, statt seiner zerstreuten Besitzungen anzuweisen, und es ist der Wunsch ausgesprochen, daß die Uebergangspunkte nicht zu weit von einander entfernt sein möchten. Ich glaube bemerken zu müssen, daß die im Bericht des Comité für die ganze Straßenlänge angenommene Zahl von nur 190 Uebergangspunkten mir zu gering scheint.

Reg. Comm. Professor Bad er: Die Annahme dieser 190 Uebergangspunkte beruht auf einer allgemeinen Schätzung, deren Summe wird allerdings wahrscheinlich überschritten werden müssen. Für die unteren Bahnstrecken von 15 Stunden Länge haben sich durch die specielle Bearbeitung 50 solcher Uebergangspunkte herausgestellt, welche ungefähr

die Summe der jetzt bestehenden Wege darstellen, die durch die Eisenbahnlinie nicht eingehen dürfen. Wir haben uns aber durchaus vorbehalten, überall da, wo es sich durch die Unterhandlungen mit den Ortsbehörden als nothwendig darstellen wird, noch weitere Uebergänge zu construiren.

Major v. Türkheim: Ich halte diese Bestimmung nicht sowohl für einen Gegenstand der Gesetzgebung, als für einen Gegenstand der Vollzugsordnung, und will hier dem Ministerium des Innern nur den dringenden Wunsch ans Herz legen, daß bei der Vollzugsverordnung so viel als möglich die Interessen der Güterbesitzer ins Auge gefaßt werden, denn ich sehe voraus, daß eine Hauptschwierigkeit und ein Hauptanstand gegen die Eisenbahn darin besteht, daß sehr viele Ackerbautreibende in ihren Geschäften sehr empfindlich dadurch werden gehindert werden, indem z. B. ein Theil ihrer Besitzungen auf der einen, und der größere Theil derselben, welcher tagtäglich befahren werden muß, auf der andern Seite der Bahn liegt, wodurch sie großen Aufenthalt erleiden, und die dem Landmann so kostbare Zeit verloren geht. Was der Herr Berichterstatter in Beziehung auf die neue Verlegung der Felder vorgeschlagen hat, mag allerdings in einzelnen Fällen dem dringendsten Uebelstande abhelfen; — aber ich glaube, daß dann die betreffenden Eigenthümer auch für die Wiedervermessung ihrer Felder entschädigt werden müssen. Es sind mir Gemeinden bekannt, die in der Zeit der letzten 10 bis 12 Jahre successive ihre gesammten Bänne haben vermessen lassen, was die Güterbesitzer sehr viel gekostet hat. Ich glaube, daß diese Güterbesitzer um so mehr Anspruch auf eine Entschädigung für eine abermalige Vermessung haben, als die Vornahme einer solchen überhaupt jetzt vielleicht vier und

fünfmal mehr kostet, als früher, und man den armen Leuten, die es in gar vielen Orten giebt, nicht wohl zumuthen kann, einen Kostenaufwand, dem sie sich schon das erstemal nur mit Opfern unterzogen, sich nun gar in einem erhöhten Maßstabe wiederholt gefallen zu lassen zum Besten der Eisenbahnerichtung.

Geh. Rath Beeck: Es werden in Folge der Errichtung der Eisenbahn, wie in der Erörterung zu Art. 5. angeführt ist, allerdings noch sehr viele Arbeiten nöthig werden, ich glaube aber nicht, daß die Vermessung ganzer Gemarkungen nothwendig fallen wird, höchstens nur die Vermessung einzelner Gewannen oder einzelner Stücke. Ich theile übrigens vollkommen die von dem geehrten Redner vor mir gemachte Bemerkung, und zweifle auch nicht daran, daß die hohe Regierung für eine abermalige Aufnahme schon früher vermessener Güter, wenn solche in Folge der Eisenbahnanlegung nöthig wird, eine billige Entschädigung nicht versagen werde. Unter anderem war auch die Sprache davon, daß nicht nur die Wege und Canäle, welche verlegt werden sollen, sondern auch, wie im Commissionsbericht bemerkt ist, der Platz angegeben werde, wohin die Verlegung des Weges oder des Canals geschehen solle? Allein nach genommener Rücksprache mit den Herren Technikern habe ich mich noch genauer überzeugt, daß dieß in vielen, ja in den meisten Fällen nicht möglich ist, und daß dießfalls Augenschein und Verhandlung vorhergehen muß. Es kann also nur davon die Rede sein, und es gehört in das Gesetz nur die Bestimmung, daß derjenige, gegen welchen die Verbindlichkeit zur Abtretung des Weges oder Canals behauptet werden soll, durch öffentlichen Anschlag davon in Kenntniß gesetzt werden muß; die Stelle, an welche der Weg

oder Canal verlegt werden soll, ist erst später auszumitteln. Es würden auch noch andere Fragen zur Sprache kommen, namentlich, wie es zu halten sei. Wenn die Eigenthümer der Plätze, wohin die Verlegung geschehen soll, nicht geneigt sind, dieselben abzutreten, und kein anderer Weg oder Platz gefunden werden kann. Allein dies Alles gehört zu den entferntern Folgen der Expropriation, und bildet daher keinen Gegenstand dieses ganz speciellen Gesetzes. Genug, daß der Grundsatz fest steht: ohne Entschädigung findet keine Abtretung statt. Die Commission, welche an Ort und Stelle selbst erscheint, wird gewiß alle billigen Wünsche soviel sie nur kann befriedigen.

Major v. Türkheim: Solche Bestimmungen gehören in die Vollzugsverordnung und nicht in das Gesetz. Ein weiterer Uebelstand wird aber darin liegen, daß mancher jetzt bestehende Feldweg eingeht, und da, wo jetzt 3 oder 4 solcher Wege bestehen, vielleicht in der Folge nur 1 oder 2 werden angelegt werden. Der Landmann verliert dadurch sehr viel, wenn er statt einer viertel oder halben Stunde künftig eine ganze Stunde fahren muß, um auf seinen Acker zu kommen. Ich erlaube mir daher meine Bitte zu wiederholen, die hohe Regierung möge für die Entfernung dieser Uebelstände durch Bestimmungen in der Vollzugsverordnung bestmöglichst besorgt sein.

Geh. Hofrath Rau: Die beiden geehrten Redner mir gegenüber *) haben einige Punkte in Anregung gebracht, die ich sehr erheblich finde, indem sie dargethan haben, daß die Verlegung der Feldwege für die Landleute eine Quelle von

*) Fehr. v. Rüb. und v. Türkheim.

Unannehmlichkeiten sein werde, so lange sie nicht zur Aenderung ihrer Flureintheilung sich entschließen.

Was die Besorgniß betrifft, daß für manche Gemeinden neue Vermessungen vorgenommen werden müssen, so glaube ich, man kann sich darüber beruhigen, denn ist eine Gutsvermessung vor Kurzem zweckmäßig vorgenommen worden, so ist sicherlich eine Karte vorhanden, die man zum Behufe der neuen Eintheilung zu Grunde legen kann.

Ich zweifle übrigens nicht, daß diejenigen Ingenieure, welche namentlich für Vermessungsarbeiten aufgestellt sind, den Gemeinden an die Hand gehen werden; sie werden schon so viele Zeit übrig haben, und durch ein solches zweckmäßiges Zusammenwirken wird die Sache sehr befördert werden. Ich stelle mir vor, daß von da, wo ein Uebergangspunkt statt findet, mehrere Feldwege nach den abgeforderten Flurtheilen hingeführt werden, wozu natürlich ebenfalls Abtretungen nöthig werden. Wie man eine Gemeinde für den abzutretenden Theil eines Feldweges entschädigen soll, ist schwer zu bestimmen. Das Beste wäre, wenn man ausmittelte, wie viel Land dazu erforderlich ist, um den Weg, der nun eingeht, durch einen neuen zu ersetzen, und es dürften alsdann nur die Kosten dieser neuen Anläufe von Güterstücken vergütet werden.

Major v. Türkheim: Der Werth des Grundstücks hängt davon ab, wie nah oder entfernt es von dem Wohnorte desjenigen liegt, der es zu bebauen hat. Es giebt bei uns Güter von ganz gleicher Beschaffenheit, wo für die Sauchert nahe an der Wohnung 400 Gulden bezahlt werden, während die abgelegene oft nur 80 Gulden gilt. Was die radienweise Anlegung der Wege betrifft, so mag diese, mathematisch betrachtet, sehr schön sein, aber in ökonomischer Beziehung taugt sie

nicht viel. Ein spitzulaufender Acker ist für den Landmann sehr schwer zu befahren, weil bei dem Ackerbau jede Unregelmäßigkeit überhaupt sehr schädlich ist; es sollte daher alle mögliche Rücksicht darauf genommen werden, daß bei der neuen Vertheilung die Güterstücke eine parallele Richtung erhalten.

Geh. Rath Beck: Auch für solche Fälle ist in dem Expropriationsgesetz Vorsorge getroffen.

Wenn ein Acker durch seine Verlegung soviel verliert, daß er für den Besitzer unbrauchbar wird, so muß diesem eine Entschädigung dafür werden, entweder dadurch, daß man demselben den wahren Werth des Ackers bezahlt, oder ihm ein anderes ähnliches Grundstück in gleichem Werthe dafür abtritt. Beim Vollzuge wird sich dieses alles leichter machen, als man jetzt schon anzugeben im Stande ist.

Major v. Türlheim: Es ist aber ein nicht unbedeutender Nachtheil für den Landmann schon dadurch möglich, daß nun der neue Weg sehr weit von seinem Eigenthum verlegt wird, selbst wenn die Bahnlinie dasselbe nicht berührt, und keine Abtretung nöthig wird. Auch für diesen Fall, glaube ich, sollte eine billige Entschädigung gewährt werden.

Reg. Comm. Ministerialrath Brunner: Wir müssen rücksichtlich der geäußerten verschiedenen Besorgnisse und Wünsche Vieles der Erfahrung überlassen; denn es lassen sich unmöglich für alle Fälle, in welchen das Eigenthum durch die Anlegung der Eisenbahn möglicher Weise beeinträchtigt werden kann, gesetzliche Bestimmungen im Voraus ertheilen. Manchen Besorgnissen, die wir jetzt hegen, wird sich bei der Ausführung

leicht und einfach begegnen lassen, andere werden hier erst entstehen, deren Beseitigung vielleicht schwieriger ist. Zeigt sich nun im ersten oder spätern Verlauf der Ausführung, daß die gesetzlichen Bestimmungen, welche wir haben, nicht ausreichen, daß vielmehr für das Eisenbahnunternehmen Aenderungen oder Ergänzungen derselben nöthig seien, so wird die Regierung hiefür zu sorgen nicht unterlassen.

Was die Uebergangspunkte betrifft, so wurde bereits in der andern Kammer von Seite der Regierungscommission anerkannt, daß der Gebrauch des an die Eisenbahn anstoßenden Eigenthums in mancher Rücksicht sehr erschwert werden könne, dabei aber auch die Versicherung gegeben, daß die abzusendende Commission alles aufbieten werde, um diese Unannehmlichkeiten so weit als möglich zu entfernen. Ich kann die Erklärung der Bereitwilligkeit der Regierung hiezu hier nur wiederholen.

Staatsrath Nebelius: Es kann der Natur der Sache nach die Entschädigung für einen aufgehobenen Weg nicht anders geleistet werden, als durch Herstellung eines neuen Weges, welcher wo möglich so angelegt werden muß, daß jeder auf die angemessenste Weise auf sein Eigenthum gelangen kann. Dabei ist zwar denkbar, daß einer einen weitem Weg, als es früher der Fall war, machen muß; für einen solchen Umweg kann aber eine Entschädigung nicht verlangt werden, weil Niemand ein bestimmtes Recht auf einen bestimmten öffentlichen Weg hat, sondern hier nur darauf zu sehen ist, daß die öffentlichen Wege im allgemeinen Interesse angelegt werden. Indessen wird wohl ein solcher Umweg so groß nicht werden, da die Zahl der Uebergänge, so viel ich weiß, auf 200 festgesetzt wurde.

Auch ich bin der Ansicht, daß die Zahl von 200 Uebergängen nicht reichen werde, aber ich beruhige mich bei der Zusicherung der technischen Behörde, daß man diese Zahl nach Bedürfniß auch vermehren und die Interessen der Landwirthschaft so sehr als nur möglich wahren werde.

Geh. Hofrath Rau: Ich muß nur noch bemerken, daß ich nicht der Meinung war, man solle die neuen Wege buchstäblich wie Radien führen und die Grundstücke unter spitzen Winkeln.

Auf gehaltene Umfrage wird der Art. 5. unverändert angenommen.

Art. 6.

Geh. Hofrath Rau: Man könnte bei diesem Artikel die Furcht hegen, es sei der Commission eine zu große Freiheit und Willkühr eingeräumt. Es hängt von ihr ab, das umständliche Verfahren zu wählen, und für jede Gemeinde die bestimmt abzuhaltende Tagfahrt anzufagen, oder das kürzere Verfahren vorzuziehen. Es wird sich keine gesetzliche Norm darüber aufstellen lassen, in welchen Fällen das eine oder andere Verfahren einzuschlagen sei. Ich hoffe jedoch, daß die Vollzugsverordnung es aussprechen werde, unter welchen Umständen es rathsam sei, von dem umständlichen Verfahren der Tagfahrt unfehlbar Gebrauch zu machen.

Großhofmeister v. Berckheim: Es scheint mir dieses im Artikel selbst zu liegen; wenn irgend eine Einsprache gemacht wird, so wird die Commission sich an Ort und Stelle zu geben haben.

Reg. Comm. Ministerialrath Brunner: Diese letzte Be-

merkung ist in sofern ganz richtig, als es da, wo von irgend einer Seite in einer Gemeinde Einsprache erhoben wird, es nicht mehr von der Willkühr der Commission abhängt, ob sie sich in die betreffende Gemarkung verfügen wolle, oder nicht; sie muß sich vielmehr unter dieser Voraussetzung dahin begeben. Eben deswegen können aber die Eigenthümer durch diesen Artikel nicht bedroht sein, weil es lediglich in ihre Willkühr gestellt ist, die Commission zum Erscheinen zu veranlassen, oder nicht.

Bei der Abstimmung wird der Art. 6 ohne Abänderung genehmigt.

Die

Art. 7, 8, 9 und 10

werden ohne Bemerkung angenommen.

Art. 11.

Generallieut. v. Stockhorn: Ich vermuthe, daß alle Plätze zu dem Bedarf der Eisenbahn, z. B. Sand-, Kiesplätze u., unter dem zur Abtretung bestimmten Eigenthum mitbegriffen sind.

Reg. Comm. Ministerialrath Bruner: Nach dem Zwangsabtretungs-Gesetz vom Jahre 1835 wird der Staat allerdings die Befugniß haben, auch zu einem Bedarf dieser Art das Eigenthum von Plätzen anzusprechen, so ferne die Voraussetzungen jenes Gesetzes für eine Abtretung *in concreto* vorhanden sind.

Geh. Rath Beck: Nach meiner Ansicht sind die Eigenthümer schuldig, solche Besitzungen zur Benutzung abzutreten; dieß scheint aus den Verfügungen des Gesetzes vom Jahre

1835 hervorzugehen, doch hätte ich, wie im Commissionsberichte bemerkt ist, sehr gewünscht, dießfalls eine ausdrückliche Bestimmung in dieses Gesetz aufgenommen zu sehen, denn sonst könnten sich denn doch in der Ausführung manche Anstände ergeben. In Ansehung des sogenannten Interimsbedarfs muß nun dasselbe Verfahren eingehalten werden, welches bis daher bei Errichtung anderer Anlagen, namentlich bei dem Bau von Landstraßen, hinsichtlich dieses Bedarfs beobachtet worden ist. In das vorliegende Gesetz eignet sich keine Bestimmung darüber, weil solches nur die Erwerbungen für die Grundfläche der Bahn zum Gegenstande haben und keine weitem Abweichungen begründen soll.

Frhr. v. Rüd t d. J.: Ich glaube nicht, daß man nach diesem Gesetz die bloße Benutzung eines Grundstückes verlangen könne, ohne dieses dem Eigenthümer abzukaufen.

Reg. Comm. Ministerialrath Brunner: Der Staat wird, wie ich bemerkt habe, allerdings das Eigenthum des Guts, worauf sich das nöthige Material befindet, oder welches auf andere Weise vorübergehend benützt werden soll, im Expropriationswege erwerben müssen, und nicht den bloßen vorübergehenden Gebrauch verlangen können, wenn der Eigenthümer sich nicht freiwillig zu letzterem verstehen will. Die Abtretung des Eigenthums wird aber in Fällen dieser Art nach dem Gesetze von 1835 begehrt werden können, sofern ein Bedarf oder eine Benutzung, die sich auf eine, im öffentlichen Interesse zu errichtende Anlage bezieht, in Frage und auf andere Weise nicht abzuhelpen ist.

Frhr. v. Rüd t d. J.: Da müßte der Staat also auch zur

Errichtung von öffentlichen Gebäuden die Steingruben kaufen, d. h. deren Abtretung zwangsweise verlangen dürfen.

Staatsrath Nebelius: Wenn dieses Gesetz nicht in dem Sinne zu verstehen wäre, so würde es an einem wesentlichen Gebrechen leiden. Allerdings kann der Staat, um Erde, Kies und Steine zu bekommen, die Abtretung des Eigenthums verlangen, wenn ihm die Benutzung der betreffenden Plätze nicht freiwillig überlassen werden will. Es läßt sich zwar der Zweifel dagegen erheben, daß hier ein Grundstück weggenommen werden könnte, ohne daß man gerade des Eigenthums desselben nothwendiger Weise bedarf. Dieß ist eine Frage, deren Beurtheilung schon im Interesse der Gerechtigkeit eine reifliche Erwägung verlangt, wobei aber nothwendiger Weise die Beschaffenheit des einzelnen Falles entscheidet.

Es entsteht bei der Zwangsabtretung immer eine doppelte Frage, einmal: ist das Unternehmen nothwendig und nützlich, sodann: ist gerade das Eigenthum, das in Anspruch genommen werden muß, dasjenige, dessen Erwerbung für den Zweck des Unternehmens erforderlich ist?

Wenn es sich um ein Material handelt, welches man da, wo man desselben benöthigt ist, leicht kaufen kann, so würde ich nie für eine Zwangsabtretung stimmen; aber ich wiederhole es nochmals, es wäre ein wesentliches Gebrechen unseres Gesetzes, wenn es keine Anwendung da finden dürfte, wo dieses nicht der Fall ist.

Sie finden in allen andern derartigen Gesetzen, sowohl in Frankreich, als auch in England, daß die Unternehmer nicht nur Kies, Sand und Steine nehmen dürfen, sondern daß es ihnen sogar gestattet ist, die Grundstücke zur Niederlage des Materials gegen Entschädigung zu benützen. Die zeitliche

Niederlage ist der einzige Punkt, der aus unserm Gesetze weggeblieben ist, obschon er aufgenommen werden konnte.

F^{hr.} v. Rüd t d. J.: Der Staat soll sich das benöthigte Material durch Lieferung zu verschaffen suchen; ich begreife nicht, warum derselbe einen Vorzug vor jedem Privaten haben und sich das Material wohlfeiler, als dieser, soll verschaffen dürfen.

Staatsrath N e b e n i u s: Dies kommt auf die Beschaffenheit des einzelnen Falls an; es kann Fälle geben, wo die Aeußerung des geehrten Redners vor mir vollkommen Anwendung findet, aber auch Fälle, wo man sagen muß, es ist nicht möglich, das Material irgendwo anders zu erhalten.

F^{hr.} v. G ö l e r: Die Gründe des F^{hrn.} v. Rüd t scheinen mir überhaupt auch Gründe gegen das Zwangsabtretungsgesetz vom Jahr 1835. So lange aber dieses Gesetz besteht, kann wohl mit Erfolg auch nichts gegen die Bestimmungen desselben angewendet werden.

F^{hr.} v. Rüd t d. J.: Es ist gerade vorhin anerkannt worden, daß das Gesetz vom Jahr 1835 in der angegebenen Beziehung mangelhaft sei.

Staatsrath N e b e n i u s: Ich habe nur gesagt, daß die einzige Hinweglassung in unserm Gesetze darin bestehe, daß eine zeitige Benützung des Eigenthums nicht verlangt werden kann; dies ist aber nichts Wesentliches, denn wir können nöthigenfalls das Terrain im Zwangswege ankaufen.

Frhr. v. Göler: Das Zwangsabtretungsgesetz ist viel allgemeiner, als dieser Artikel 11, und es kann somit dieser Artikel wohl daraus abstrahirt werden.

Major v. Türckheim: Ich habe im Jahr 1835 gegen dieses Zwangsabtretungsgesetz gestimmt und würde es im Augenblick nach meinem besten Wissen und Gewissen wieder thun; allein es besteht dieses Gesetz nun einmal, und so finde ich mich nicht veranlaßt, gegen diesen Zusatz desselben zu stimmen, um so weniger, da die Errichtung der Eisenbahn bereits beschlossen ist, und nur noch der Sanction Sr. Königl. Hoheit des Großherzogs bedarf, um zum Gesetz erhoben zu werden. Wenn ich daher für dieses Gesetz stimme, so hoffe ich, nach dieser Erläuterung keiner Inconsequenz beschuldigt zu werden.

Frhr. v. Landenberg: Ich bin in demselben Fall, und ich werde für dieses Gesetz stimmen, obgleich ich gegen die Uebernahme des Baues auf Staatskosten mich erklärt habe, denn nur damit, nicht aber auch mit der Errichtung einer Eisenbahn überhaupt, bin ich nicht einverstanden.

Die unveränderte Annahme des Artikels 11 wird hierauf beschlossen, und sonach das ganze Gesetz bei der Abstimmung durch namentlichen Aufruf einstimmig angenommen.

Die öffentliche Sitzung verwandelt sich hierauf in eine geheime.

Zur Beurkundung:

Die Secretäre:

Frhr. v. Göler.

R. H. Rau.
